

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART



N° 2-2016

37^{te} jaar
avril - mai - juin

37^{ème} année
avril - mai - juin

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174
ISSN 2466-8923

In dit nummer o.a.

*Vliegen met een Mustang
Van Parijs naar Heist
met Guy de Maupassant*

Dans ce numéro e.a.

*Voler en Mustang
De Paris à Heyst
avec Guy de Maupassant*

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONEERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Mustang TF-51D

Conseil d'administration Raad van Bestuur

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

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

Président – Voorzitter Wilfried De Brouwer
016 62 05 63 airman@skynet.be

Vice-présidents – Vice-voorzitters Paul Jourez
081 22 23 16 paul.jourez@gmail.com

Secrétaire général – Secretaris-generaal Didier Waelkens
02 251 33 10 vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester Alex Peelaers
014 54 70 63 alex.peelaers@telenet.be

Webmaster Jacques de Kroes
011 782 853 inkeja@skynet.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

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

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

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

Michel Leclaire
02 784 20 23 michel.leclaire@skynet.be

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

Leon Stenuit
02 653 50 31 l.stenuit@skynet.be



Au sommaire du magazine 2-2016 Inhoud van magazine 2-2016

Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Agenda	06	Agenda
Bienvenue aux nouveaux membres	08	Welkom aan nieuwe leden
Décès	08	Overlijdens
Drones au 21 ^{ème} siècle	10	Drones in de 21 ^{ste} eeuw
De Paris à Heyst avec Guy de Maupassant	18	Van Parijs naar Heist met Guy de Maupassant
Voler en P-51 Mustang à Anvers	26	Vliegen met een P-51 Mustang in Antwerpen
Looping the loop with 16	31	Looping the loop with 16
Les entreprises aéronautiques belges	36	Belgische luchtvaartbedrijven
Tournoi de Golf à Florennes	44	Golftornooi te Florennes

Le prochain numéro paraîtra le 18 juillet 2016 - Het volgende nummer verschijnt op 18 juli 2016

Cotisations - Lidgelden

VTB uniquement
Enkel VTB

VTB + MdA*
*VTB + HdV**

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

Belgique + Membres «Webzine»	Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
België + «Webzine» leden	Veuvées <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i>	€ 35,00	€ 45,00
	Veuvées <i>Weduwen</i>	€ 17,50	€ 27,50

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

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

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

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

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

Au cours des mois passés, Vieilles Tiges et Silver Wings ont à nouveau pu ajouter à leurs carnets de vol quelques heures sur l'avion de combat. Des heures virtuelles, malheureusement. Lockheed, Boeing et Dassault ont en effet très bien fait les choses pour nous présenter les capacités bluffantes de leurs produits favoris, le F-35, le Super Hornet et le Rafale, respectivement. Nous nous sommes solidement strappés sur nos sièges avant d'être bien abasourdis par les toutes dernières nouveautés technologiques de ces appareils et surtout l'amélioration exponentielle de l'efficacité des armements modernes. Bombes guidées par laser ou GPS, missiles guidés par infrarouge ou par radar, tout cela au choix, accroché sous le même avion. On doit espérer que le pilote n'oublie rien de ce qu'il emporte !



HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER LE MOT DU PRÉSIDENT

Nous ne nous sentons plus vraiment à l'aise dans les cockpits d'aujourd'hui ; où sont passés les bons vieux instruments ronds et leurs aiguilles ? Le cockpit est maintenant une cabine tapissée d'une multitude d'écrans – ça s'appelle un glass cockpit. Et en plus, il y a aussi le head-up display et le helmet mounted display. Et les capteurs sophistiqués qui permettent, à 20.000 pieds d'altitude, de lire la marque des cigarettes que fument les combattants du terrain. Et encore les sticks et les throttle handles... qui semblent avoir été conçus pour pouvoir y loger un maximum de boutons de commande. On en oublie presque leur rôle principal, le pilotage de la machine.

Il y a là un état de fait à propos duquel les vieux briscards se font du souci : un seul pilote peut-il gérer tout cela ? Les spécialistes qui nous ont briefés pensent que oui. On parle évidemment de pilotes hautement qualifiés qui s'appuient sur une expérience de plus de vingt ans sur avions de combat. Ils ont encore été formés selon les vieilles recettes du pilotage – flying by the seat of the pants – et leur passage aux technologies numériques les plus récentes a été progressif. Mais qu'en est-il avec les jeunes moins expérimentés ?

Dans notre magazine précédent, nous avons lu qu'à moyen terme un avion avec un pilote dans le cockpit ne peut pas être tout simplement remplacé par un drone piloté à distance. L'intention n'est pas ici de faire à nouveau référence aux arguments qui démontrent cela, mais je voudrais en ajouter un. Il s'agit d'un domaine que les conférenciers ont très peu abordé dans leurs exposés : la conduite de la guerre électronique. Bien sûr, tout cela est classifié et d'un abord délicat car pas mal de ces systèmes sophistiqués peuvent être neutralisés si l'adversaire dispose de moyens de contre-mesures up-to-date. La cyber warfare sera assurément un élément essentiel de la conduite de toute future guerre aérienne entre des adversaires de niveaux équivalents. Lorsque l'électronique ne fonctionnera plus ou de façon marginale, sur qui pourra-t-on compter ? Sans aucun doute sur l'humain dans le cockpit. On a donc intérêt à ce qu'il puisse revenir à ses acquis fondamentaux pour exploiter les systèmes non perturbés et contrôler l'avion via ses sensations internes malgré l'environnement dynamique et complexe. La capacité à prendre des

De Vieilles Tiges en de Silver Wings hebben de laatste maanden opnieuw wat vlieguren kunnen loggen op gevechtsvliegtuig. Spijtig genoeg, slechts virtueel. Lockheed, Boeing en Dassault hebben hun uiterste best gedaan om de verbluffende capaciteiten van hun troetelkinderen voor te stellen, respectievelijk de F-35, de Super Hornet en de Rafale. We hebben ons goed moeten vaststrappen op onze stoelen en werden overdonderd door de nieuwste technologische snufjes, en vooral, de exponentiële verbetering van de doeltreffendheid van moderne wapens. Laser of GPS geleide bommen, infrarood of radargeleide missielen, allemaal op één menukaart, gemonteerd op éénzelfde vliegtuig. En nu maar hopen dat de piloot niet vergeet wat hij allemaal bij heeft.

We voelen ons niet meer thuis in de huidige cockpits; waar zijn die goede oude ronde instrumenten met wijzers gebleven? De cockpit is nu een cabine met displays allerhande - glass cockpit noemt men dat. En daarbij mogen we de head-up en helmet mounted displays niet vergeten. En de gesofistikeerde sensoren waarmee men van 20.000 voet kan zien welk merk van sigaretten die kerels roken op de grond. En de stick en throttle handles... die vooral ontworpen lijken om zo veel mogelijk bedieningsknoppen op te zetten. Men zou bijna hun voorname functie vergeten, het besturen van het vliegtuig.

Een punt waar de oude rakkars zich zorgen over maken, kan één enkele piloot dit allemaal beheersen? Zij die ons de briefings gaven menen van wel. Dat zijn natuurlijk klasse piloten die reeds meer dan 20 jaar op gevechtsvliegtuigen achter de rug hebben. Zij zijn nog opgeleid volgens het oude stramien - flying by the seat of the pants; hun overgang naar de meest recente informatica- technologie is stapsgewijze gebeurd. Maar hoever staat het met de jongere piloten?

We hebben in ons vorige magazine gelezen dat op middellange termijn een bemand vliegtuig niet zomaar kan vervangen worden door een op afstand bestuurde drone. Het is niet de bedoeling om weer te verwijzen naar al de argumenten die dit bevestigen, maar ik zou er nog één aan willen toevoegen. Het is een domein waar onze briefers zeer weinig over gesproken hebben, het heet elektronische oorlogsvoering. Begrijpelijk, want dat is vertrouwelijk en ligt zeer gevoelig. Heel wat gesofistikeerde wapensystemen kunnen geneutraliseerd worden indien de tegenstrever over up-to-date storingsmiddelen beschikt. Cyber warfare wordt een belangrijk element in een toekomstige luchtoorlog tussen evenwaardige opponenten. En als de elektronica het niet meer doet of slechts marginaal functioneert, op wie moet men rekenen? Juist, op de man in de cockpit. Men heeft er dus alle belang bij dat die piloot kan terugvallen op zijn fundamentele basis, de capaciteit om de nog functionerende systemen te bedienen en het vliegtuig te besturen en met het buikgevoel, en dit in een dynamische en complexe omgeving. De geschiktheid en de vermogen om on-the-spot beslissingen te nemen zal sterk afhangen van het opleidingsniveau en de training van hen die het vliegtuig besturen. In

décisions « on-the-spot » dépendra beaucoup du niveau de formation et d'entraînement de celui ou celle qui est aux commandes. Dans le magazine 4-2014, nous avons exprimé notre inquiétude à propos du professionnalisme des pilotes de ligne qui sont de plus en plus devenus des opérateurs d'ordinateurs de bord et ont des problèmes lorsqu'il faut reprendre les commandes manuelles. Espérons que cela n'arrivera pas jusque dans les unités de chasse.

Il est évident que le simulateur de vol est très utile et même indispensable pour donner au pilote une bonne connaissance de base de la conduite des systèmes disponibles et pour lui faire pratiquer une switchology efficace. Mais le véritable air sense doit s'acquérir en vol : c'est là que l'on sépare le bon grain de l'ivraie ! On constate, c'est regrettable, une tendance à réduire le nombre d'heures de vol des pilotes de chasse, le mot magique étant... économies. Nous sommes certes bien conscients des coûts élevés et de la complexité des avions de combat et ce serait irresponsable d'attribuer des budgets insuffisants qui ne permettent pas à ceux dont l'ultime mission est de manœuvrer ces aéronefs, de connaître parfaitement et de pratiquer la mise œuvre optimale de leurs systèmes d'armes. Le air sense est l'élément de base qui doit être appris et entretenu par tous les pilotes de chasse. L'ultime défi est de garder le contrôle de l'avion dans toutes les circonstances et positions possibles.

Dans le présent magazine, nous revenons sur un authentique exploit des années 50. À Chièvres, on s'était mis en tête l'idée d'exécuter un looping avec une formation de seize Hunter. Ceux qui ont volé en formation de plus de quatre avions savent la difficulté, pendant la manœuvre, de garder l'appareil stable par rapport à un autre avion qui est lui-même en formation sur un autre avion encore. Un looping à seize, c'était un véritable défi. Mais ils ont fait cette démonstration tangible de la finesse de pilotage des chasseurs de l'époque.

Dans l'édition précédente, nous avons vu que, dans la conduite des conflits actuels, le drone est un moyen précieux en complément de l'avion de chasse. Dans le présent numéro, André Janssens décrit dans une première partie les capacités des drones actuels. Les deuxième et troisième parties seront publiées dans les magazines 3- et 4-2016. Nous continuons aussi la série d'articles de Michel Mandl et Fons Dumoulin relatifs aux entreprises aéronautiques belges, puis nous faisons un grand saut en arrière jusqu'en 1887 pour un vol en ballon de Paris à Heist en compagnie de Guy de Maupassant. Enfin, nous vous invitons à Anvers pour un petit vol en Mustang.

Un mot encore pour terminer : dans le prochain magazine, nous ouvrirons une nouvelle rubrique intitulée « Useful Tips ». L'intention est de publier de brefs articles d'information sociale qui peuvent être utiles dans la vie quotidienne. Dans un premier temps, nous penserons à nos membres encore actifs qui préparent leur retraite. Plus tard, nous irons voir les pistes à suivre par ceux qui envisagent de s'installer sous des cieux plus cléments, avec surtout un coup d'œil attentif sur l'important problème de la domiciliation. On pensera aussi à ceux qui tôt ou tard auraient à faire face à une situation précaire comme un problème de santé ou le décès d'un proche. Pour ces dernières situations surtout, on sait que des informations concrètes sont d'une indéniable utilité.

Wif De Brouwer - Traduction : Fons Dumoulin

ons magazine 4-2014 hébdomadaire ont exprimé notre bezorgdheid over de professionaliteit van de lijnpiloten die meer en meer computerbedieners worden en problemen hebben wanneer ze manueel moeten vliegen. Laten we hopen dat dit niet gebeurt in de jachtvliegerij.

Het is juist dat de vluchtsimulator zeer nuttig en zelfs onmisbaar is om aan de piloten een goede basis te geven om de beschikbare systemen te bedienen en de juiste switchology aan te leren. Maar de echte air sense moet men opdoen in vlucht; het is daar dat het kaf van het koren gescheiden wordt. Er is spijtig genoeg een tendens om jachtpiloten minder te laten vliegen, het groot woord is ... besparingen. Nu we ons allen bewust zijn van de hoge kostprijs en de complexiteit van de gevechtsvliegtuigen, zou het onverantwoord zijn om diegenen die de ultieme opdracht hebben om dergelijke toestellen te besturen, onvoldoende krediet te geven om hun wapensysteem optimaal aan te wenden. Die air sense is het basiselement dat aangeleerd en onderhouden moet worden bij alle jachtpiloten. De ultieme uitdaging is het vliegtuig onder eigen controle te houden in alle mogelijke omstandigheden en posities.

In dit magazine komen we terug op een merkwaardige exploit in de jaren 50. In Chièvres had men zich in het hoofd gehaald om een looping uit te voeren met 16 Hunters. Zij die ooit in formaties gevlogen hebben van meer dan 4 vliegtuigen weten hoe moeilijk het is om bij het manöuvreren het vliegtuig stabiel te houden t.o.v. een ander vliegtuig dat zelf formatie vliegt op nog een ander vliegtuig. Een looping met 16, een ware uitdaging. Maar ze deden het, een tastbaar bewijs van de vaardigheid van de toenmalige jachtpiloten.

In ons vorige magazine hebben we geleerd dat drones zeer waardevol zijn in de huidige oorlogsvoering en onmisbaar als aanvulling van het jachtvliegtuig. In dit magazine beschrijft André Janssens in een eerste deel de mogelijkheden van de huidige drones. Het tweede en een derde deel volgen in magazines 3- en 4-2016. We doen ook verder met onze reeks van Michel Mandl en Fons Dumoulin over de Belgische luchtvaartbedrijven en keren terug naar 1887 om in een ballon samen met Guy de Maupassant van Parijs naar Heist te vliegen. Verder nodigen we u uit naar Antwerpen voor een vluchtje op Mustang.

Een laatste puntje: in ons volgende magazine beginnen we met een nieuwe rubriek "Useful Tips". Onze bedoeling is om korte artikels te publiceren met sociale informatie die nuttig kan zijn in het dagelijks leven. In een eerste fase denken we aan onze leden die nog actief zijn en die hun pensioen voorbereiden. Later zullen we eens bekijken wat zoal de mogelijkheden zijn als men van plan is zich in meer zonnige oorden te gaan vestigen; vooral het domiciliëring aspect kan belangrijk zijn. Een ander item is dat iedereen van ons vroeg of laat voor precaire situaties komt te staan, zoals gezondheidsproblemen, of geconfronteerd wordt met een overlijden. Vooral wat dit laatste betreft kan men voorzieningen treffen en kan meer concrete informatie zeker nuttig zijn.

Cheers, Wif.



Agenda

Réunions mensuelles 2016

Mardi 10 mai !

Mercredi 11 mai. Cérémonie du souvenir à Vroenhoven :

rendez-vous au parking de l'église de Vroenhoven à partir de 10h00. Vers 10h40, départ en procession vers le pont du canal Albert, cérémonie et retour vers la salle paroissiale pour la réception à 11h45. Tous les membres sont les bienvenus.

Mercredi 8 juin

Vendredi, samedi et dimanche 24, 25 & 26 juin.

Belgian Air Force Days à Florennes

Après le succès de l'Internationale Airshow à KB en 2014, les Belgian Air Force Days sont organisés à Florennes les 25 et 26 juin prochain.

Tout comme à KB, un « fly in » sera organisé le vendredi 24 juin pour les membres des différentes associations aéronautiques, dont bien sûr les VTB. Le programme du 24 juin débute à 11h et se termine à 17h.

La participation à ce « fly in » s'élève à 75€ par personne, accueil VIP inclus.

Les membres de notre association sont également invités lors des journées de démonstrations des 25 et 26 juin, et ce pour la somme de 35€ pour un ticket d'entrée normale et de 100€ pour un accueil VIP.

Inscription : BE 62 0689 0478 0661 de ASBL BAF Days 2016 en mentionnant le jour choisi, le nombre de personnes et l'association dont on est membre.

Les détails de l'airshow sont également disponibles sur le site web <http://www.belgianairforcedays.be>

Mercredi 29 juin.

Tournoi de golf P. Dardenne à Florennes (voir p44-45)

Mercredi 13 juillet. Musée de l'air

Réunion mensuelle avec lunch dans la cafeteria du Musée de l'air. Prix du lunch : 45 € all-in/pp.

Réservation **AVANT le 29 juin** en renvoyant le bulletin d'inscription (joint à ce magazine) et par virement sur le compte VTB (voir p. 3).

ATTENTION :

Depuis le 1^{er} janvier, l'entrée du musée est payante. Nous contacterons les membres participants quelques jours avant la réunion pour confirmer la procédure à suivre.

Vu les problèmes que cela engendre, il ne se sera plus accepté de paiements ni d'inscriptions le jour de l'activité; merci de respecter la date limite pour votre inscription !

Maandelijkse bijeenkomsten 2016

Dinsdag 10 mei!

Woensdag 11 mei. Herdenkingsceremonie te Vroenhoven:

afspraak op de parking van de kerk van Vroenhoven vanaf 10u. Rond 10.40u vertrek in stoet naar de brug over het Albertkanaal, ceremonie en terugkeer naar de parochiezaal voor de receptie om 11.45u. Alle leden zijn welkom.

Woensdag 8 juni

Vrijdag ,zaterdag en zondag 24, 25 & 26 juni.

Belgian Air Force Days te Florennes

Na het succes van de Internationale Airshow in KB in 2014, worden de Belgian Air Force Days dit jaar georganiseerd op 25 en 26 juni in Florennes.

Zoals in KB wordt er op de dag voor de officiële show, op 24 juni, een "fly-in" georganiseerd voor de leden van de diverse luchtvaartverenigingen, waaronder de VTB. Het programma van 24 juni begint om 11u en eindigt om 17u.

De deelname aan deze "fly-in" bedraagt 75 € per persoon, inclusief VIP ontvangst.

De leden van onze verenigingen worden ook uitgenodigd op de showdagen 25 en 26 juni, en dit voor de gunstprijs van respectievelijk 35 € voor het normaal toegangsticket, of 100 € voor een VIP ontvangst.

Inschrijving: BE 62 0689 0478 0661 van ASBL BAF Days 2016 met vermelding van de gekozen dag, het aantal personen en de vereniging waar men lid van is.

Verdere details over de airshow kunnen gevonden worden op de website <<http://www.belgianairforcedays.be/>>

Woensdag 29 juni.

Golftornooi P. Dardenne te Florennes (zie p44-45)

Woensdag 13 juli. Luchtvaartmuseum

Maandelijkse bijeenkomst met lunch in de cafeteria van het Luchtvaartmuseum. Prijs van de lunch: € 45 all-in/pp.

Inschrijven **VOOR 29 juni** door het inschrijvingsformulier (bij dit magazine gevoegd) terug te sturen en te betalen op de VTB-rekening (zie p. 3).

OPGELET:

Sinds 1 januari is de toegang tot het museum betalend. We zullen contact opnemen met de deelnemende leden enkele dagen voor de bijeenkomst om de te volgen procedure uit te leggen.

Gezien de problemen die dat oplevert, worden er geen betalingen en inschrijvingen meer aanvaard op de dag zelf; gelieve dan ook rekening te houden met de uiterste inschrijvingsdatum!

Mercredi 10 août.

Outdoor 2016 : Le Grand-Hornu & St Ghislain

Notre «outdoor» annuel aura lieu le 10 août prochain à l'aérodrome de St Ghislain.

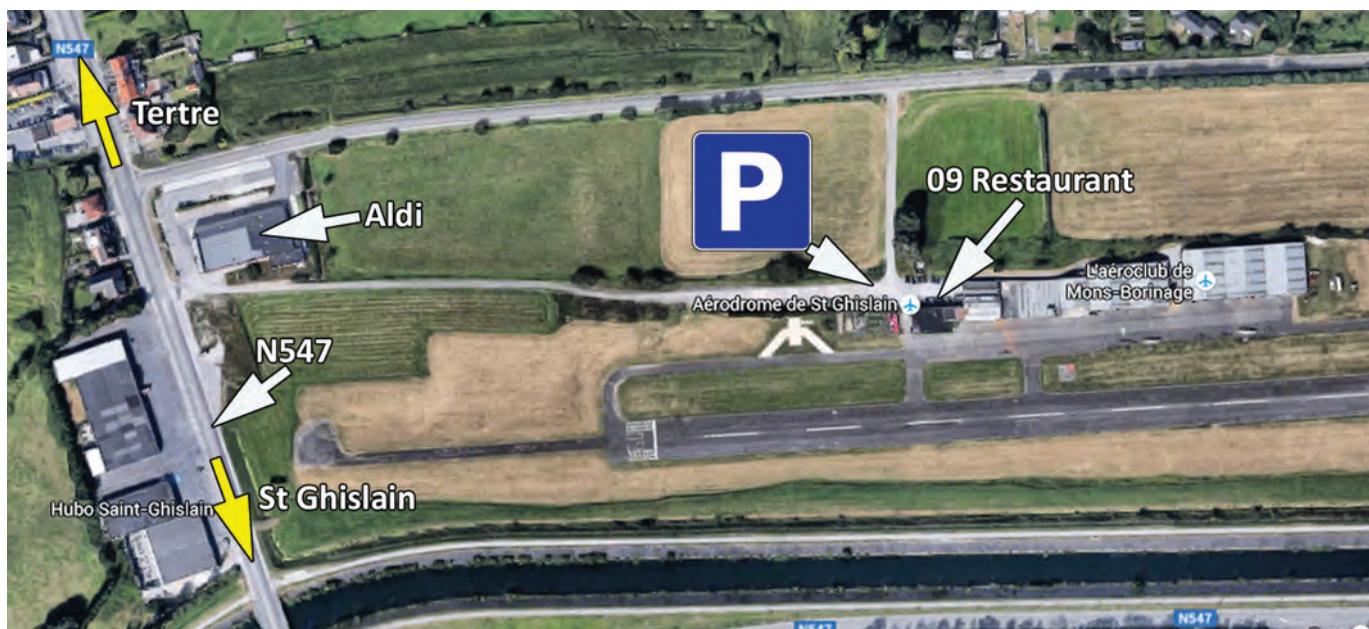
La journée commencera par un film suivi d'une visite guidée du site «Le Grand-Hornu» (en français ou néerlandais, par groupes de 25 personnes). Ensuite, direction l'aérodrome de St Ghislain pour le lunch. Pour ceux qui le désirent, une visite des installations de l'aérodrome sera possible après le lunch.

Prix : € 50 comprenant la visite du matin et le repas all-in.

Merci de renvoyer votre bulletin d'inscription et d'effectuer le versement avant le 31 juillet 2016 en mentionnant «St Ghislain» suivi de votre nom, merci.

9h45 au plus tard : rendez-vous directement au Grand-Hornu, rue Ste Louise 82, B-7301 Hornu - N50° 26' 05.8» E003° 50' 14.2» (www.cid-grand-hornu.be).

12h30 : 09 Restaurant, aérodrome de St Ghislain, rue de la Rivièrette 53, B-7330 Saint-Ghislain – N50° 27' 30.9» E003° 49' 05.6» (Tél. 065 642 727, info@09restaurant.be).



Mercredi 14 septembre

Mercredi 12 octobre

Mercredi 9 novembre

Mercredi 14 décembre

Woensdag 10 augustus. Outdoor2016:

Le Grand Hornu & St Ghislain

Onze jaarlijkse 'outdoor' vindt plaats op 10 augustus op het vliegveld van St Ghislain.

De dag begint met een film, gevolgd door een rondleiding met gids op 'Le Grand Hornu' (in Nederlands of Frans, groepen van 25 personen). Daarna gaat het richting vliegveld van St Ghislain voor de lunch. Wie dat wenst, kan na de lunch ook het vliegveld zelf bezoeken.

Prijs: € 50 voor het bezoek en de maaltijd all-in.

Gelieve het inschrijvingsformulier terug te sturen en te betalen voor 31 juli 2016 met de vermelding 'St Ghislain' gevuld door uw naam, bedankt.

Uiterlijk 9.45u: afspraak aan Le Grand Hornu, rue Ste Louise 82, B-7301 Hornu - N50° 26' 05.8» E003° 50' 14.2» (www.cid-grand-hornu.be).

12.30u: 09 Restaurant, aérodrome de St Ghislain, rue de la Rivièrette 53, B-7330 Saint-Ghislain – N50° 27' 30.9» E003° 49' 05.6» (Tél. 065 642 727, info@09restaurant.be).

Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan nieuwe leden

Bart CLUYTENS

Geboren op 03 Jan 1972
Gebreveteerd piloot door BL op 20 Aug 1991 (PPL)
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Jörgi SMETS

Geboren op 12 Sep 1964
Gebrevetteerd piloot door Luchtkadetten op 27 aug 1981
& AA op 06 okt 1989 (8899/22455)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts

Jacques HERPIN

Né le 20 Mar 1927
Breveté pilote par AA le 9 Nov 1949 (1185/1495)
Admis VT
Parrains: Guibert Paul & Philippe Foerster.

Jan 'Julien' DE BUYSER

Geboren op 30 Maa 1931
Gebrevetteerd piloot door USAF op 25 Okt 1952 (Class 52-G)
Aanvaard VT
Peters: Louis Nève de Mév. & Georges Castermans

Guido BOUCKAERT

Geboren op 22 Feb 1955
Gebrevetteerd piloot door BL op 13 okt 1992 (7269/16641)
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Jean-Pierre Decock.

17 Sqn MRH

«Né» le 19 Jun 1956
Admis ORG
Parrains: N/A.

Décès

Overlijdens



Gérard Trémérie
(27 februari 2016)

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

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

Mephisto wants you!



a tant attendue 'Party du Feu' aura lieu le samedi 24 septembre 2016 pour tous les anciens de la 42ème escadrille. Les organisateurs veulent mettre à jour la banque de données du personnel de l'escadrille. Si vous avez fait partie de la 42ème Escadrille, veuillez leur communiquer par e-mail partydufeu@yahoo.com l'info suivante (même si vous ne pouvez pas participer à la « Party du feu 2016 ») ?

- Nom, Prénom et grade lors de votre départ de la 42ème Esc
- Fonction occupée et années d'activité (de à) au sein de la 42ème Esc
- Une adresse e-mail VALIDE
- Adresse postale et numéro de tél ou de gsm (optionnel, ces infos ne seront pas divulguées)

Op zaterdag 24 september 2016 vindt de lang verwachte 'Party du Feu' plaats voor alle oudgedienden van het 42^{ste} smaldeel. De organisatoren willen de database van het personeel van het smaldeel updaten. Als u deel hebt uitgemaakt van het 42^{ste} gelieve dan de volgende informatie over te maken naar partydufeu@yahoo.com (ook als u niet aanwezig kunt zijn op de party).

- Naam, voornaam en graad bij het verlaten van het 42^{ste} Smd
- Functie en jaren dienst in het 42^{ste} Smd (van.... tot....)
- Een GELDIG e-mailadres
- Huisadres en telefoon of gsm-nummer (optioneel, zal niet aan derden meegedeeld worden)

The advertisement features a blue and white background with several aircraft and a rocket. In the center is the logo for S.A.B.C.A. (Societe Anonyme Belge de Constructions Aeronautiques), which consists of a stylized 'S' with wings above the letters 'A.B.C.A.'. Below the logo, the text 'SOCIETE ANONYME BELGE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES' is written. In the bottom right corner, there is a logo for 'ASM AERO'. The website address 'www.sabca.com' is also present.

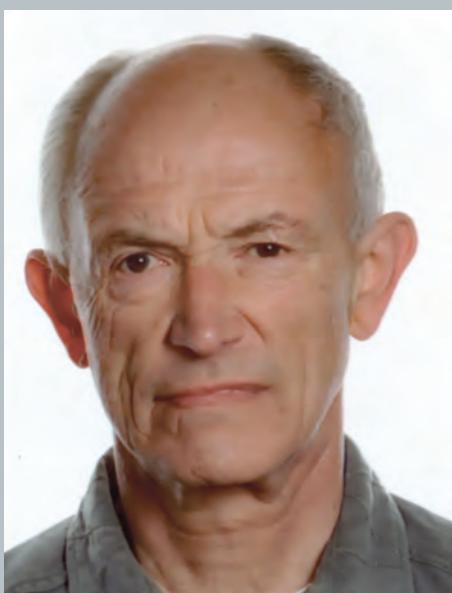
AVIONS SANS PILOTES : UTOPIE OU ÉVOLUTION INÉLUCTABLE ?

II. Le passé, le présent et le futur des drones militaires



VLIEGTUIGEN ZONDER PILOOT: UTOPIE OF ONSTUITBARE EVOLUTIE?

II. Het verleden, het heden en de toekomst
van militaire drones



André Jansens

Traduction : Léon Stenuit - André Perrad



Le développement fulgurant des drones au cours du 21^{ème} siècle

Le Predator armé démontre,
lui aussi, ses capacités en Afghanistan

Le passage du 20ème au 21ème siècle devrait conduire, selon de nombreux défaitistes, à des situations chaotiques. Le timbre des sonnettes d'alarme génère de l'insécurité et parfois aussi de l'angoisse mais le 1 janvier 2000, le citoyen du monde peut s'estimer

De explosieve ontwikkeling van de drones tijdens de 21^{ste} eeuw

Ook bewapende Predator bewijst
zijn kunnen in Afghanistan

De overgang van de 20ste naar de 21ste eeuw zou volgens heel wat doemdenkers aanleiding geven tot chaotische toestanden. Het luiden van de alarmklokken zorgt voor onzekerheid en soms ook wel voor angst maar op 1 januari 2000 mag iedere wereldburger

■ AVIONS SANS PILOTES / VLIETUIGEN ZONDER PILOTEN

heureux car la vie de tous les jours poursuit son bonhomme de chemin comme auparavant.

Cependant, tout le monde n'est pas tranquillisé à l'aube du nouveau siècle et certainement pas ceux qui suivent attentivement les activités terroristes d'Osama bin Laden et de ses acolytes. La CIA (Central Intelligence Agency) prend donc le contrôle pour éliminer le terroriste le plus recherché et ses partisans. Ils se cacheront en Afghanistan aux environs de Tora Bora au milieu du territoire inhospitalier qui borde le Pakistan. A partir de septembre 2000 le *32nd Expeditionary Air Intelligence Squadron*, situé à Ramstein (Allemagne), est chargé de trouver avec un Predator le lieu de résidence précis d'Osama bin Laden. Les *National Security Archives* confirment que "*the unit spotted and videotaped bin Laden at least twice*".

Entre-temps se développe la question des drones armés. Selon des états-majors et des milieux académiques, on ne peut plus arrêter l'évolution vers des avions offensifs non pilotés armés. Comme toujours, la théorie semble belle mais pour la pratique, c'est une autre paire de manches. Le Gén. John Jumper qui a initié l'armement du Predator après la guerre du Kosovo, a pris depuis le 22 février 2000 le commandement du *HQ Air Combat Command (HQ ACC)*. C'est un homme de paroles et d'actions. Son nouveau commandement lui est présenté entièrement sous le signe du Predator. Le comité d'acquisition en sait réellement quelque chose, lui par qui le désignateur d'objectif laser avait été écarté. Quelques coups de fil enflammés et quelques messages indignés suffisent à équiper à nouveau tous les Predator d'un laser. La plaidoirie du Gén. Jumper pour une version armée aboutit à un Predator prêt au combat dans des délais incroyablement courts et pour un coût minimal.

Le 16 février 2001 est le jour de vérité. Ce jour là, décolle d'Indian Springs AFB, NV. un Predator équipé d'un missile air-sol guidé par

zich gelukkig prijzen omdat het dagelijkse leven zoals voorheen verder zijn gangetje gaat.

Nochtans is niet iedereen gerust bij het aanbreken van de nieuwe eeuw en zeker niet diegenen die nauwgezet de terroristische activiteiten van Osama bin Laden en zijn trawanten opvolgen. De CIA (Central Intelligence Agency) neemt dan ook het heft in handen om de meest gezochte terrorist en zijn aanhangers uit te schakelen. Ze zouden zich schuilhouden in Afghanistan in de omgeving van Tora Bora midden in het onherbergzame gebied dat grenst aan Pakistan. Vanaf september 2000 wordt het *32nd Expeditionary Air Intelligence Squadron* met standplaats in het Duitse Ramstein belast om met een Predator de precieze verblijfplaats van Osama bin Laden te bepalen. De *National Security Archives* bevestigen dat "*the unit spotted and videotaped bin Laden at least twice*".

Ondertussen groeit de vraag naar bewapende drones. Volgens militaire staven en academische middens is de evolutie naar offensieve onbemande vliegtuigen niet meer te stuiten. De theorie oogt zoals steeds mooi maar de praktijk is echter een ander paar mouwen. Gen. John Jumper die na de oorlog in Kosovo de bewapening van de Predator aankaartte, heeft sedert 22 februari 2000 het commando op zich genomen van *HQ Air Combat Command (HQ ACC)*. Hij is een man van woorden en van daden. De kennismakingsronde met zijn HQ ACC staat volledig in het teken van de Predator. De acquisitiegemeenschap krijgt er serieus van langs omdat de lasergestuurde doelaanwijzer van de drone door hun toedoen verwijderd werd. Enkele vlammende telefoons en verontwaardigde berichten volstaan om alle Predators opnieuw van een laser te voorzien. Het pleidooi van Gen. Jumper voor een bewapende versie leidt in een onmogelijk geachte tijdspanne en tegen een minimale kostprijs naar een gevechtsklare Predator.

16 februari 2001 is de dag van de waarheid. Die dag stijgt van op Indian Springs AFB, NV. een Predator op die uitgerust is met



Le Predator pendant des tests au sol avec le Hellfire.

De Predator tijdens de grondtesten met de Hellfire

laser AGM-114 Hellfire, l'arme préférée des hélicoptères de combat de l'Army. Le duo Predator/Hellfire est au sens littéral et figuré un coup au but. 61 jours après que le Gén. Jumper se soit engagé à armer le Predator pour \$ 2,9 millions, le défi devient réalité. Le drone armé expérimental est prêt à l'emploi.

Lorsqu'il prend les fonctions de chef d'état-major de l'USAF le 6 septembre 2001, pas mal de préparatifs ont déjà été faits pour introduire en Afghanistan le drone offensif. Le 11 septembre 2001, la conscience du monde est choquée par les horribles attentats perpétrés par Al Qaida aux EU. L'action suicide annonce une période où tous les moyens militaires disponibles seront utilisés pour réduire définitivement au silence Osama et ses acolytes.

Dès le 12 septembre 2001 en début de soirée, un C-17 quitte l'aérodrome de Palmdale, CA. L'appareil de transport militaire est en route vers Karsh-Khanabad, Ouzbékistan, avec dans sa soute les trois Predators disponibles avec leur approvisionnement en Hellfires ainsi que le matériel et le personnel y associés. La guerre va prendre une nouvelle tournure. En quelques jours, le nouveau concept de « *remote split operations* » est opérationnel. Un opérateur situé à proximité du théâtre d'opération fait décoller le drone, après quoi un team qui se trouve à 6.000 miles (en 2001 au campus CIA à Langley AFB, VA. qui est alors le seul endroit équipé) prend le contrôle et exécute la mission offensive. Ensuite, l'opérateur local prend en charge l'atterrissement sécurisé du drone.

Beaucoup d'initiés sont aussi d'avis que la *Global War On Terrorism (GWOT)* décrétée par le président George W. Bush le 20 septembre 2001 suite au drame du 9/11, est l'étincelle qui a fait éclater la révolution des drones. En 2001 la plus grande partie de la population de l'Afghanistan ravagé par les guerres vit sous le régime de terreur de l'Émirat Islamique dont les partisans sont stigmatisés en tant que talibans à cause de leur fondamentalisme islamique intraitable. Lorsque début octobre les talibans refusent de livrer Osama bin Laden comme responsable principal de l'attentat du 9/11, le président George W. Bush lance le 7 octobre l'*Operation Enduring Freedom (OEF)* pour définitivement liquider le terrorisme mondial qui continue à agiter ses tentacules depuis l'Afghanistan.

Ce même jour, le duo Predator/Hellfire effectue une première. La cible est le Mollah Mohammed Omar, un leader local des talibans qui avec quelques fidèles se déplace sans soucis depuis sa résidence à Kandahar vers un campement en rase campagne. Le Hellfire détruit un des véhicules avec deux des gardes du corps. La possibilité d'éliminer une cible avec une grande précision à partir d'un avion sans équipage piloté depuis l'autre côté du globe sans risque pour le tireur est devenu une capacité militaire phénoménale et un tournant technologique.

Bien que les percées technologiques portent dans de nombreux cas les germes du succès, cette constatation n'est certainement pas évidente dans le domaine de la guerre. Appliquer rigoureusement de nouveaux concepts ou tirer des conclusions hâtives peuvent

een lasergestuurde AGM-114 Hellfire lucht-grond raket, het voorkeurwapen van de gevechtshelikopters van de Army. Het duo Predator/Hellfire is letterlijk en figuurlijk een schot in de roos. 61 dagen nadat Gen. Jumper zich engageert om voor \$ 2,9 miljoen de Predator te bewapenen is de uitdaging een feit. De bewapende experimentele drone is dan gebruiksklaar.

Wanneer hij op 6 september 2001 in functie treedt als stafchef van de USAF zijn al heel wat voorbereidseinen getroffen om de offensieve drone in te zetten in Afghanistan. Op 11 september 2001 wordt het wereldgeweten geschokt door de afgruiselijke aanslagen van Al Qaida in de VS. De zelfmoordactie luidt een periode in waarbij alle beschikbare militaire middelen zullen aangewend worden om Osama bin Laden en zijn handlangers definitief het zwijgen op te leggen.

Al op 12 september 2001 vertrekt bij valavond een C-17 van op het vliegveld van Palmdale, CA. Het militair transporttoestel is op weg naar Karsh-Khanabad, Oezbekistan, met in zijn cargoruim de drie beschikbare Predators met hun voorraad Hellfires en het bijhorend materieel en personeel. De oorlogvoering zal een nieuwe wending krijgen. In enkele dagen is het nieuwe concept van *remote split operations* operationeel. Hierbij laat een operator in de nabijheid van het operatietoneel de drone opstijgen waarna via een satellietverbinding een team dat zich op 6.000 mijl bevindt (in 2001 is de CIA-campus in Langley AFB, VA. nog de enige locatie) de controle overneemt en de offensieve zending uitvoert. Daarna zorgt de lokale operator voor de veilige landing van de drone.

Heel wat insiders zijn ook van mening dat de *Global War On Terrorism (GWOT)* die president George W. Bush op 20 september 2001 naar aanleiding van het drama van 9/11 afkondigt de vonk is die de revolutie van de drones doet losbarsten. In 2001 leeft het grootste deel van de bevolking van het door oorlogen geteisterde Afghanistan onder het schrikbewind van het Islamitisch Emiraat wiens aanhangers als taliban gebrandmerkt worden omwille van hun onverkwickelijker fundamentalistisch-islamitisch gedachtegoed. Wanneer de taliban begin oktober weigeren om Osama bin Laden als hoofdverantwoordelijke voor de aanslag van 9/11 uit te leveren start president George W. Bush op 7 oktober *Operation Enduring Freedom (OEF)* om definitief schoon schip te maken met het wereldterrorisme dat vanuit Afghanistan zijn tentakels blijft uitsteken.

Dezelfde dag zorgt het duo Predator/Hellfire al voor een première. Het doelwit is Mullah Mohammed Omar, een plaatselijke leider van de taliban die zich argeloos met enkele getrouwden verplaatst van zijn residentie in Kandahar naar een compound op het platteland. De Hellfire vernielt een van de voertuigen met daarin twee van zijn lijfwachten. De mogelijkheid om een doel met hoge precisie uit te schakelen met een onbemand vliegtuig vanaf de andere kant van de wereldbol zonder risico voor de schutter is een fenomenale militaire capaciteit geworden en een technologisch kantelmoment.

Alhoewel technologische doorbraken in heel wat gevallen de kiemen dragen van succes is deze vaststelling in het krigsgebeu-

mener à une douche froide. L'opération Anaconda début 2002 est significative à ce sujet. Une force armée ad-hoc de 2.000 militaires composée d'éléments de la *10th Mountain Division*, de Special Forces de différents services et de combattants locaux Pachtouns ne réussissent pas à éliminer complètement la plus grande concentration connue de 200 à 250 combattants légèrement armés d'Al Qaida. Le rude paysage de montagne, le commandement chaotique et épargné, le micro management dans le quartier général qui à la vue de rapports vidéos de drones prend des décisions appartenant plutôt au commandant sur le terrain, les informations erronées concernant les adversaires tant sur leur nombre que leur emplacement ou leur armement, et finalement l'absence de l'appui aérien promis par l'USAF sont des constatations qui pour longtemps encore feront question.

En Afghanistan les Predators armés (MQ-1B's) sont uniquement aux mains de la CIA qui depuis Langley AFB, VA. tire des Hellfires pour voler au secours des troupes. L'USAF tient à disposition des Predators pour la reconnaissance (RQ-1B's) depuis l'ancien aérodrome afghan de Bagram.

ren zeker geen evidentie. Rigoureux nouvelles concepten toepassen of voorbarige conclusies trekken kunnen voor een koude douche zorgen. De operatie Anaconda begin 2002 is in dit verband veelbetekend. Een ad-hoc strijd macht van 2.000 militairen bestaande uit elementen van de *10th Mountain Division*, uit Special Forces van de verschillende krijgsmachtdelen en uit plaatselijke Pashtun strijders slaagt er niet in om de grootste gekende concentratie van 200 à 250 lichtbewapende Al Qaida vechtjassen volledig uit te schakelen. Het ruige berglandschap, het chaotische en versnipperde commando, het micromanagement in het hoofdkwartier dat aan de hand van de videoverslaggeving door de drones beslissingen treft die eerder thuis zijn bij de commandant die de troepen leidt op het terrein, de foutieve inlichtingen over de tegenstrevers zowel wat aantallen, locatie als bewapening betreft en tenslotte het uitblijven van de beloofde luchtsteun door de USAF zijn vaststellingen die nog geruime tijd blijven nazinderen.

In Afghanistan zijn de bewapende Predators (MQ-1B's) enkel in handen van de CIA die in Langley AFB, VA. Hellfires afvuren om de

Predator 3034 en Afghanistan, maintenant, c'est une pièce de musée.

Predator 3034 in Afghanistan, nu een museumstuk.



Notons aussi que la technologie du Predator se trouve à la base de deux applications importantes. L'AC-130U *Spooky gunship*, version lourdement armée de l'avion de transport C-130 Hercules, est adaptée avant la fin 2001 afin de durement compliquer la vie des jihadistes en Afghanistan grâce à des images provenant directement du Predator.

Les infiltrants des Special Forces aimeraient également disposer d'images vidéo directes. Ici aussi, les spécialistes de General Atomics bricolent à nouveau une solution qui via un appareil de la taille d'une boîte de chaussures fournit des résultats stupéfiants. À partir de février 2002, les Special Forces sont heureuses de pouvoir utiliser le nouveau petit joyau.

troepen ter hulp te snellen. De USAF stelt Predators voor luchtverkenning (RQ-1B's) beschikbaar vanop het voormalige Afghaanse vliegveld van Bagram.

De technologie de Predator ligt daarentegen aan de basis van twee belangrijke toepassingen. Het AC-130U *Spooky gunship*, de zwaar bewapende versie van het transportvliegtuig C-130 Hercules, wordt voor het einde van 2001 aangepast om dankzij rechtstreekse videobeelden van de Predator het leven van de jihadis in Afghanistan erg zuur te maken.

Ook de infiltranten van de Special Forces zouden graag beschikken over rechtstreekse videobeelden. De specialisten van General

Les deux appareils deviennent très populaires en tant que *Remotely Operated Enhanced Receiver* ou ROOVER dont L-3 Communications construira plusieurs milliers d'exemplaires.

A nouveau des drones en Irak, mais maintenant beaucoup plus nombreux.

A un moment où non seulement les troupes américaines mais aussi les troupes de la coalition se trouvent emmêlées dans la situation militaire et politique complexe en Afghanistan, l'administration Bush tente de glaner autant d'arguments que possible justifiant une guerre avec l'Irak. Depuis la déclaration de la GWOT le régime de Saddam Hussein est estampillé comme ennemi en raison de prétendus supports au profit d'Al Qaida. L'établissement de la *no fly zone* au dessus de l'Irak est passée entre-temps de vols de reconnaissance à l'attaque d'objectifs à caractère hostile. Les RQ-1B's contribuent également à partir du Koweït à rassembler les informations sur l'ordre de bataille militaire irakien. Ils constituent aussi une proie facile pour l'artillerie anti-aérienne irakienne et cinq appareils sont abattus.

Parce que les avions de combat irakiens apparaissent très rarement dans la *no fly zone* l'USAF concocte un plan téméraire. Le RQ-1B sera engagé comme leurre. Le drone doit également pouvoir se défendre pendant cette mission délicate. Le 23 décembre 2002 a lieu une rencontre particulière dans la *no fly zone* sud. Un RQ-1B armé de deux AIM-92 Stingers guidés par infrarouge se dirige du Koweït vers l'espace aérien irakien. Les dernières images vidéo du Predator montrent un Mig-25 Foxbat irakien et la trace de fumée des deux Stingers qui, selon le communiqué, sont déviés par un missile de l'avion de combat. Cette confrontation est généralement considérée comme le premier combat aérien entre un avion de combat conventionnel et un drone. A l'avenir, les irakiens ne se feront plus prendre au piège. Le duo Predator/Stinger n'évoluera plus non plus dans l'espace aérien irakien.

Le Predator soutient encore activement les inspecteurs des NU en Irak qui sont vainement à la recherche d'armes de destruction massive. Au cours de l'exposé verbal du *Secretary of State* Colin Powell devant le Conseil de Sécurité des NU le 5 février 2003, les UAV's irakiens sont aussi dans le collimateur. Les avions de combat Mig-21 transformés et les avions d'entraînement L-29 constituent une menace au Moyen Orient. Sont estimés particulièrement inquiétants les petits drones qui peuvent projeter des aerosols mortels. La médiatisation minutieuse du plaidoyer de Powell atteint son sommet le 24 février 2003, particulièrement en ce qui concerne la menace UAV. Ce jour là, Fox News Channel ébranle bon nombre d'américains. *"Even now, hundreds of these potentially deadly small aircraft could be sitting in garages across the country, waiting for the right moment to launch their deadly payload. [...] hundreds of thousands of our fellow citizens -you and I, our children, our friends- may face painful death within hours of our initial attack on Iraq."*

Atomics knutselen ook nu weer een oplossing in mekaar die in een apparaat ter grootte van een schoendoos verbluffende resultaten oplevert. Vanaf februari 2002 maken de Special Forces dankbaar gebruik van het nieuwe kleinood.

Beide apparaten worden erg populair als de *Remotely Operated Video Enhanced Receiver* of ROVER waarvan L-3 Communications er vele duizenden exemplaren zal bouwen.

Opnieuw drones in Irak, maar nu veel meer.

Op een moment dat niet alleen de Amerikaanse troepen maar ook de coalitetroepen verstengeld geraken in de complexe militaire en politieke situatie in Afghanistan tracht de Bush-administratie zoveel mogelijk argumenten bijeen te sprokkelen die een oorlog met Irak rechtvaardigen. Vanaf de afkondiging van de GWOT wordt het regime van Saddam Hoessein als vijandig aangekruist omwille van vermeende hand- en spandiensten ten voordele van Al Qaida. De instandhouding van de *no fly zones* boven Irak is inmiddels geëscaleerd van verkenningsvluchten naar aanvallen van doelwitten met een vijandelijke karakter. De RQ-1B's dragen ook vanuit Koeweit hun steentje bij om informatie over de Irakese militaire slagorde te verzamelen. Ze vormen wel een gemakkelijke prooi voor de Irakese luchtafweer want er worden vijf toestellen neergehaald.

Vermits de Irakese gevechtsvliegtuigen zeer uitzonderlijk in de *no fly zones* opduiken broedt de USAF een vermetel plan uit. De RQ-1B zal er als lokvogel ingezet worden. De drone moet zich tijdens deze delicate opdracht ook kunnen verdedigen. Op 23 december 2002 heeft in de zuidelijke *no-fly zone* een bijzondere ontmoeting plaats. Een RQ-1B bewapend met twee infrarood geleide AIM-92 Stingers begeeft zich vanuit Koeweit naar het Irakese luchtruim. De laatste videobeelden van de Predator tonen een Irakese Mig-25 Foxbat en het rookspoor van twee Stingers die volgens de berichtgeving misleid worden door een raket van het gevechtsvliegtuig. De confrontatie wordt algemeen beschouwd als het eerste luchtgevecht tussen een conventioneel vliegtuig en een drone. De Irakezen zullen zich in de toekomst niet meer in de val laten lokken. Het duo Predator/Stinger zal evenmin nog in het Irakese luchtruim evolueren.

De Predator ondersteunt echter nog wel de inspecteurs van de VN die in Irak vruchtelos op zoek gaan naar massavernietigingswapens. Tijdens de spraakmakende uiteenzetting van *Secretary of State* Colin Powell voor de Veiligheidsraad van de VN op 5 februari 2003 staan ook de Irakese UAV's in de kijker. De omgebouwde Mig-21 gevechtstoestellen en L-29 trainingsvliegtuigen vormen een bedreiging in het Midden Oosten. Bijzonder verontrustend zijn echter de kleine UAV's die dodelijke aerosols kunnen verspreiden. De uitvoerige mediatisering van het pleidooi van Powell bereikt een hoogtepunt op 24 februari 2003, vooral wat de UAV-bedreiging betreft. Die dag doet Fox News Channel heel wat Amerikanen naar het puntje van hun stoel schuiven. *"Even now, hundreds of these*

■ AVIONS SANS PILOTES / VLIETUIGEN ZONDER PILOTEN

Quelques semaines plus tard, la coupe est pleine. La diplomatie a failli. Le 18 mars 2003, le président George W. Bush lance un ultimatum dans lequel il est exigé que le président irakien et ses fils quittent le territoire dans les 48 heures. La paix mondiale dépend en effet du désarmement de Saddam Hussein. Le 20 mars, *the coalition of the willing* commence l'invasion du territoire irakien par laquelle l'*Operation Iraqi Freedom* devient un fait.

Les drones irakiens, absolument pas dangereux.

De Irakese drones, helemaal niet gevaarlijk.

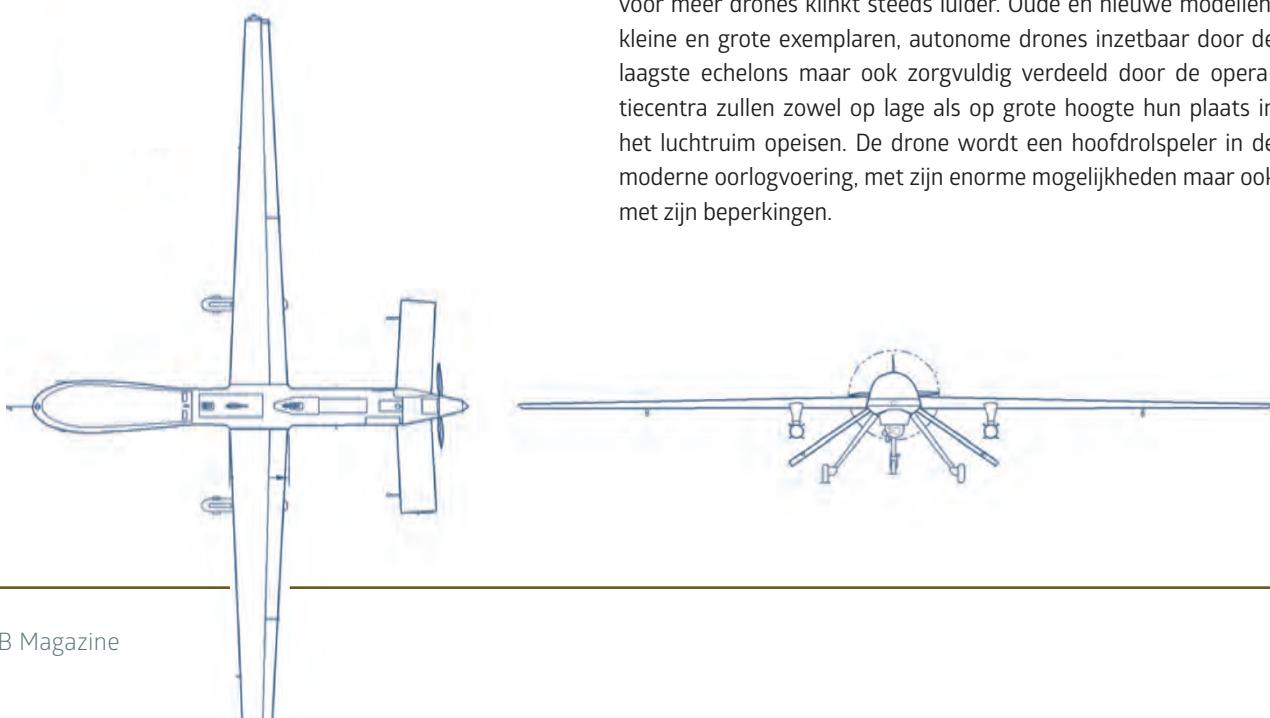
potentially deadly small aircraft could be sitting in garages across the country, waiting for the right moment to launch their deadly payloads. [...] hundreds of thousands of our fellow citizens – you and I, our children, our friends – may face painful death within hours of our initial attack on Iraq.”



Le 1 mai 2003 voit la fin de l'effort principal des troupes de la coalition. Aucune trace d'armes de destruction massive et encore moins d'UAV's. La conduite de cette guerre asymétrique avec l'emploi inventif de bombes en marge du conflit et l'agressivité des kamikazes ont néanmoins semé mort et destruction non seulement parmi les militaires mais aussi dans la population civile. La demande pour plus de drones résonne de plus en plus. Tant les anciens que les nouveaux modèles, tant les petits que les grands exemplaires, tant les drones autonomes capables d'être mis en œuvre à l'échelon le plus bas que ceux répartis judicieusement entre les centres d'opération vont réclamer leur place dans l'espace aérien et ce aussi bien à basse qu'à haute altitude. Le drone devient un pion majeur dans la conduite de la guerre moderne, avec ses possibilités mais aussi ses limitations.

Enkele weken later is de maat wel vol. De diplomatie heeft gefaald. Op 18 maart 2003 stelt president George W. Bush een ultimatum waarin gevraagd wordt dat de Irakese president en zijn zonen het grondgebied binnen de 48 uur moeten verlaten. De wereldvrede hangt immers af van de ontwapening van Saddam Hoessein. Op 20 maart start *the coalition of the willing* met de invasie van het Irakese grondgebied waardoor *Operation Iraqi Freedom (OIF)* een feit wordt.

Op 1 mei 2003 wordt het einde van de hoofdinspanning van de coalitietroepen aangekondigd. Van massavernietigingswapens valt geen spoor te bekennen en van UAV's evenmin. De asymmetrische oorlogvoering met zijn inventieve berm bommen en agressieve zelfmoordterroristen zaaien echter wel dood en vernieling, niet alleen bij de militairen maar ook bij de burgerbevolking. De kreet voor meer drones klinkt steeds luider. Oude en nieuwe modellen, kleine en grote exemplaren, autonome drones inzetbaar door de laagste echelons maar ook zorgvuldig verdeeld door de operatiecentra zullen zowel op lage als op grote hoogte hun plaats in het luchtruim opeisen. De drone wordt een hoofdrolspeler in de moderne oorlogvoering, met zijn enorme mogelijkheden maar ook met zijn beperkingen.



Erratum



Dans l'article relatif à la FATAc (magazine 1 - 2016), nous n'avons pas publié la bonne photo à la page 46. La photo ne nous montre pas le C-47 9T-PKA crashé à Gemena, mais bien l'autre C-47 9T-PKA crashé dans les environs de Kinshasa et volé par un équipage américain. La FATAc utilisait effectivement deux C-47 avec la même immatriculation. Nous publions donc la bonne photo grâce à Michel Huart, un collaborateur attentif, que nous remercions bien sûr d'avoir relevé cette inexactitude et de nous avoir fait parvenir la bonne photo.

In het Fatac-artikel (magazine 1 - 2016) hebben we op pagina 46 de verkeerde foto gepubliceerd. De foto toont niet de C-47 9T-PKA die crashte in Gemena, maar wel de crash van de andere C-47 9T-PKA in de buurt van Kinshasa, met een Amerikaanse crew. De FATAc had inderdaad twee C-47'S met registratie 9T-PKA, wat het natuurlijk niet eenvoudiger maakt. Hieronder de juiste foto. We danken lezer Michel Huart om ons hierop attent te maken en ook om ons de correcte foto toe te sturen.



Une erreur s'est également glissée dans les informations relatives au mode de paiement.

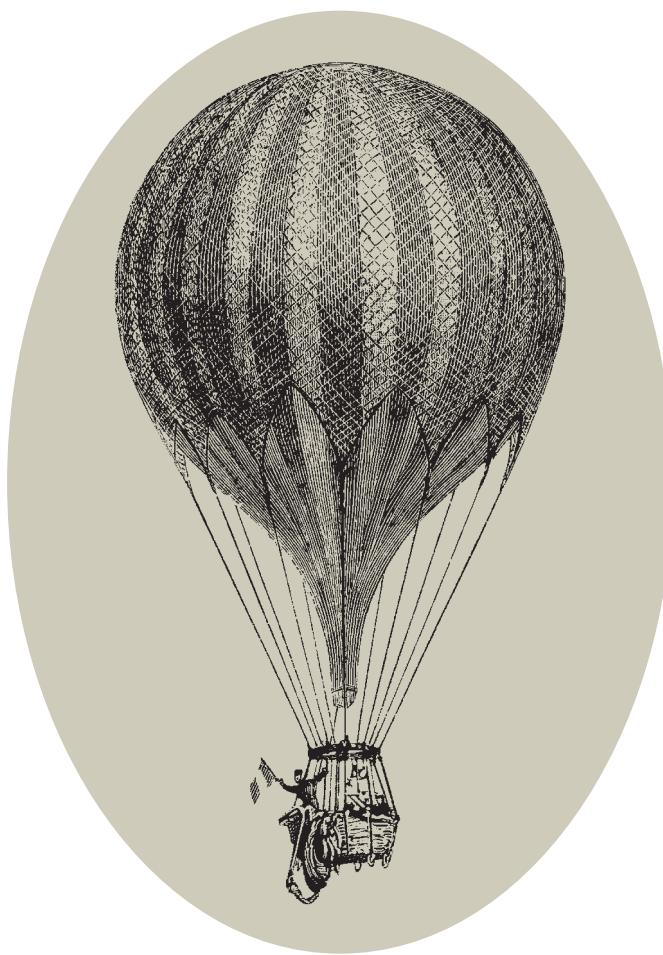
Le livre peut être commandé en versant 28€ (inclus les frais de port) sur le compte BE11 4381 0641 2148 de l'asbl Dakota avec la mention FATAc.

Ook in de betalingsgegevens was een fout gesloten.

U kunt het boek bestellen door € 28,00 (= inclusief verzendingskosten) over te schrijven op rekening BE11 4381 0641 2148 van VZW Dakota met vermelding FATAc.

Van Parijs naar Heist met Guy de Maupassant

Marc Van de Velde



De Paris à Heist avec Guy de Maupassant

Traduction : Jean-Pierre Decock

L'auteur français Guy de Maupassant a fait le 8 juillet 1887 un voyage en ballon qui l'a amené de Paris jusqu'à Knokke-Heist. C'est l'époque où de nouveaux développements et de multiples expérimentations en matière d'aérostation se succèdent à un rythme soutenu. Certaines expérimentations connurent une issue fatale, mais cet auteur réputé a atterri à Heist sans aucun problème.

Guy de Maupassant a conté son aventure en ballon dans un article paru dans le Figaro du 16 juillet 1887 sous le titre 'De Paris à Heyst'. Le texte reflète à merveille la grande aventure qu'était l'aérostation à l'époque. Pour être clair, ce récit n'est ni un roman, ni une fiction littéraire, mais le reportage d'un journaliste concernant un authentique voyage en ballon. Nous nous limiterons à quelques extraits de celui-ci (en cursives) complétés des commentaires indispensables. En voici le début :

"J'avais reçu dans la matinée du 8 juillet le télégramme que voici : "Beau temps. Toujours mes prédictions. Frontières belges. Départ du matériel et du personnel à midi, au siège social. Commencement des manœuvres à 3 heures. Ainsi donc je vous attends à l'usine à partir de 5 heures. Jovis."

L'expéditeur du télégramme, l'ingénieur Paul Jovis, était un aéronaute expérimenté (c'était son 214^e vol!) et le directeur de « L'Union aéronautique de France », une entreprise fabriquant des ballons et qu'il avait fondée avec Maurice Mallet (voir plus loin). Le siège social de l'entreprise se trouvait au boulevard de Clichy. La fabrique dont il est question était l'usine à gaz de La Villette, l'une des six produisant à Paris du gaz pour le chauffage et l'éclairage urbain. Les ballons de l'époque étaient, en effet, gonflés au gaz de houille, un gaz dangereusement inflammable, obtenu par distillation à sec de la houille. L'usine à gaz de La Villette disparut définitivement en 1955.

Le Horla, par ailleurs, a été dessiné par M. Mallet, construit sous ses yeux et par lui. Tout a été fait dans les ateliers de M. Joris, par le personnel actif de la société, et rien au-dehors.

Ajoutons que tout est nouveau dans ce ballon, depuis le vernis, jusqu'à la soupape, ces deux choses essentielles de l'aérostation. Il doit rendre la toile impénétrable au gaz, comme les flancs d'un navire sont impénétrables à l'eau. Les anciens vernis à base d'huile de lin avaient le double inconvénient de fermenter et de brûler la toile qui, en peu de temps, se déchirait comme du papier.

Les soupapes s'exposaient au danger de se refermer imparfaitement dès qu'elles avaient été ouvertes et que s'était brisé l'enduit dont on les garnissait. La chute de M. Lhoste, en pleine mer et en pleine nuit, a prouvé, l'autre semaine l'imperfection du vieux système.

Le ballon fut baptisé 'Le Horla' en référence à une nouvelle de Guy de Maupassant publiée en 1887. Certaines sources

O p 8 juli 1887 maakt de Franse auteur Guy de Maupassant een reis met een luchtballon van Parijs naar Knokke-Heist. Het is de tijd van snelle ontwikkelingen en allerlei experimenten in de (ballon)luchtvart. Sommige van die experimenten lopen fataal af, maar de beroemde auteur landt veilig en wel in Heist.

Over zijn avontuur in de ballon schreef de Maupassant een artikel dat verscheen in Le Figaro van 16 juli 1887 onder de titel 'De Paris à Heyst'. De tekst geeft een mooi beeld van het grote avontuur dat de luchtvart in die tijd nog was. Voor alle duidelijkheid, het is geen roman of ander fictief literair verhaal maar de journalistieke weergave van een echt gebeurde ballonvaart. We beperken ons tot enkele fragmenten (in cursief) met de nodige commentaar. Het stuk begint als volgt:

"De ochtend van 8 juli had ik het volgende telegram ontvangen: "Mooi weer. Nog altijd volgens mijn voorspellingen. Belgische grens. Vertrek van het materiaal en personeel 's middags, op de sociale zetel. Begin van de activiteiten om 3 uur. Ik verwacht u dus aan de fabriek vanaf 5 uur. Jovis."

De man die het telegram tekende, ingenieur Paul Jovis, was een ervaren ballonvaarder (deze vlucht was zijn 214^{de}!) en directeur van de 'Union aéronautique de France', een bedrijf dat luchtballonnen maakte en dat hij met Maurice Mallet (zie verder) had opgericht. De sociale zetel van de onderneming bevond zich aan de boulevard de Clichy. De fabriek waarvan sprake is de gasfabriek van La Villette, een van de zes fabrieken in Parijs die gas produceerden voor de verwarming en verlichting van de stad. De ballons in die tijd werden inderdaad gevuld met het niet ongevaarlijke steenkoolgas, verkregen door de droge distillatie van steenkool. De gasfabriek van La Villette is ondertussen verdwenen, ze ging definitief dicht in 1955.

De Horla werd overigens ontworpen door M. Mallet, gebouwd onder zijn toezicht en door hem. Alles gebeurde in de ateliers van M. Joris, door de medewerkers van de onderneming, en door niemand anders. Voegen we er nog aan toe dat alles nieuw was in deze ballon, van de vernis tot het ventiel, deze twee essentiële zaken van een luchtballon. Hij moet het doek ondoordringbaar maken voor het gas, zoals de flanken van een boot ondoordringbaar zijn voor water. De oudere vernissen op basis van lijnolie hadden het dubbele nadeel dat ze gisten en het doek verbranden dat, in geen tijd, scheurde als papier.

De ventielen hielden dan weer het gevaar in dat ze niet helemaal weer dichtgingen nadat ze waren geopend en dat de deklaag waarvan ze waren voorzien, doorbroken werd. De val van M. Lhoste, vorige week, in volle zee en 's nachts, heeft de imperfectie van het oude systeem bewezen.

De ballon werd 'Le Horla' genoemd, naar het griezelige kortverhaal van Guy de Maupassant dat in 1887 was verschenen.

prétendent que l'auteur avait également financé la construction de ce ballon. Maurice Mallet était une figure importante dans le milieu de l'aviation. Il avait créé une seconde société à la fin du 19ème siècle : « Mallet, Mélandri et de Pitray » spécialisée dans le développement et la construction de ballons dirigeables et d'aéroplanes. Mallet fusionna cette société avec « L'Union aéronautique » créée en 1908 pour former la « Société Française de Ballons Dirigeables et d'Aviation Zodiac », une entreprise réputée mondialement pour ses canots pneumatiques Zodiac. Elle est devenue, au jour d'aujourd'hui, Zodiac Aerospace, une entreprise active au plan mondial et qui occupe 30.000 travailleurs. Son département nautique a, entre temps, été revendu.

En évoquant la chute de M. Lhoste, de Maupassant fait allusion à l'accident de cet autre pionnier de l'aviation qu'est François Lhoste. Celui-ci, en compagnie de Joseph Mangot, fut le premier à accomplir un vol de France (Cherbourg) jusqu'en Angleterre à bord d'un ballon muni d'une hélice et d'une voile (!) en juillet 1886. Leur deuxième tentative, un an plus tard et juste avant le vol de Guy de Maupassant, s'est terminée par une chute dans la Manche. Le deux comparses en furent quitte pour la peur. Leur troisième tentative le 13 novembre 1887 fut moins heureuse. Le ballon chuta à nouveau dans la Manche, mais cette fois avec une issue fatale pour les deux aéronautes.

La période était favorable aux expérimentations multiples et à la chasse aux records. Le 23 mars 1875, les aéronautes Joseph Crocé-Spinelli, Théodore Sivel et Gaston Tissandier (père de Paul Tissandier, voir magazine 1 – 2016, page 08) larguèrent les amarres pour un vol d'une durée de 22 heures au cours duquel ils avaient l'intention de battre le record d'altitude. Ils montèrent jusqu'à 8.600 m. Malgré leurs masques à oxygène, Crocé-Spinelli et Sivel périrent par anoxie, Tissandier survécut, quoique frappé de surdité.

Crocé-Spinelli et Sivel ont été ensevelis comme des héros dans une tombe au cimetière du Père Lachaise à Paris digne du drame qu'ils ont subi.

Il grossit toujours, lentement. On y découvre de petites déchirures faites pendant le transport; et on les bouche, selon l'usage, avec des morceaux de journal appliqués sur la toile en les mouillant. Ce procédé d'obstruction inquiète et émeut le public.

Les déchirures de l'enveloppe d'un ballon contenant plus de 1500 m³ de gaz inflammable étaient donc colmatées à l'aide de papier journal mouillé. Il est donc normal que le public s'en soit inquiété, alors que cela ne semblait pas troubler les aéronautes.

Le lieutenant Mallet grimpe d'abord dans le filet aérien entre la nacelle et l'aérostat, d'où il surveillera, durant toute la nuit, la marche de Horla à travers le ciel, comme l'officier de quart, debout sur la passerelle, surveille la marche du navire.

Volgens sommige bronnen had hij de bouw van de ballon ook gefinancierd. Maurice Mallet is een belangrijk personage in de luchtvaartgeschiedenis. Aan het einde van de 19de eeuw richt hij nog een andere firma op: 'Mallet, Mélandri et de Pitray', gespecialiseerd in het ontwerpen en bouwen van bestuurbare luchtbollen en vliegtuigen. In 1908 brengt Mallet dit bedrijf en de eerder vermelde 'Union aéronautique' samen in de 'Société Française de Ballons Dirigeables et d'Aviation Zodiac', het bedrijf dat later wereldberoemd zou worden met de opblaasbare Zodiac-boten. Vandaag is Zodiac Aerospace een wereldwijd actief luchtvaartbedrijf dat 30.000 mensen tewerkstelt. De bootafdeling hebben ze verkocht.

Met de val van M. Lhoste verwijst de Maupassant naar een ongeval van een andere luchtvaartpionier, François Lhoste. Samen met Joseph Mangot was hij de eerste die met een luchtballon, voorzien van een schroef en een zeil (!), van Frankrijk (Cherbourg) naar Engeland vloog. In juli 1886 was dat. Hun tweede poging, een jaar later, net voor de vlucht van de Maupassant, eindigde met een crash in het Kanaal. Beide mannen kwamen met schrik vrij. Bij hun derde poging op 13 november 1887 hadden ze minder geluk. Opnieuw viel de ballon in het Kanaal, dit keer met fatale gevolgen voor beide ballonvaarders.

In dit tijd werd er veel geëxperimenteerd en jacht gemaakt op records. Op 23 maart 1875 stijgen ballonvaarders Joseph Crocé-Spinelli, Théodore Sivel en Gaston Tissandier (vader van Paul Tissandier, zie magazine 1 – 2016, pag 08) op voor een duurvucht van meer dan 22 uur waarbij ze ook het hoogterecord willen breken. Ze stijgen naar een hoogte van 8.600 m. Ondanks de aanwezigheid van zuurstofmaskers sterven Crocé-Spinelli en Sivel door hypoxie, Tissandier overleeft het avontuur maar blijft doof.

Crocé-Spinelli en Sivel liggen als echte helden begraven in een nogal dramatische graftombe op de begraafplaats van Père Lachaise in Parijs.

Hij wordt steeds groter, geleidelijk aan. Men ontdekt kleine scheurtjes, ontstaan tijdens het transport; ze worden gedicht, zoals gebruikelijk, met stukken krant die nat op het doek worden aangebracht. Deze stopmethode verontrust en frappeert het publiek.

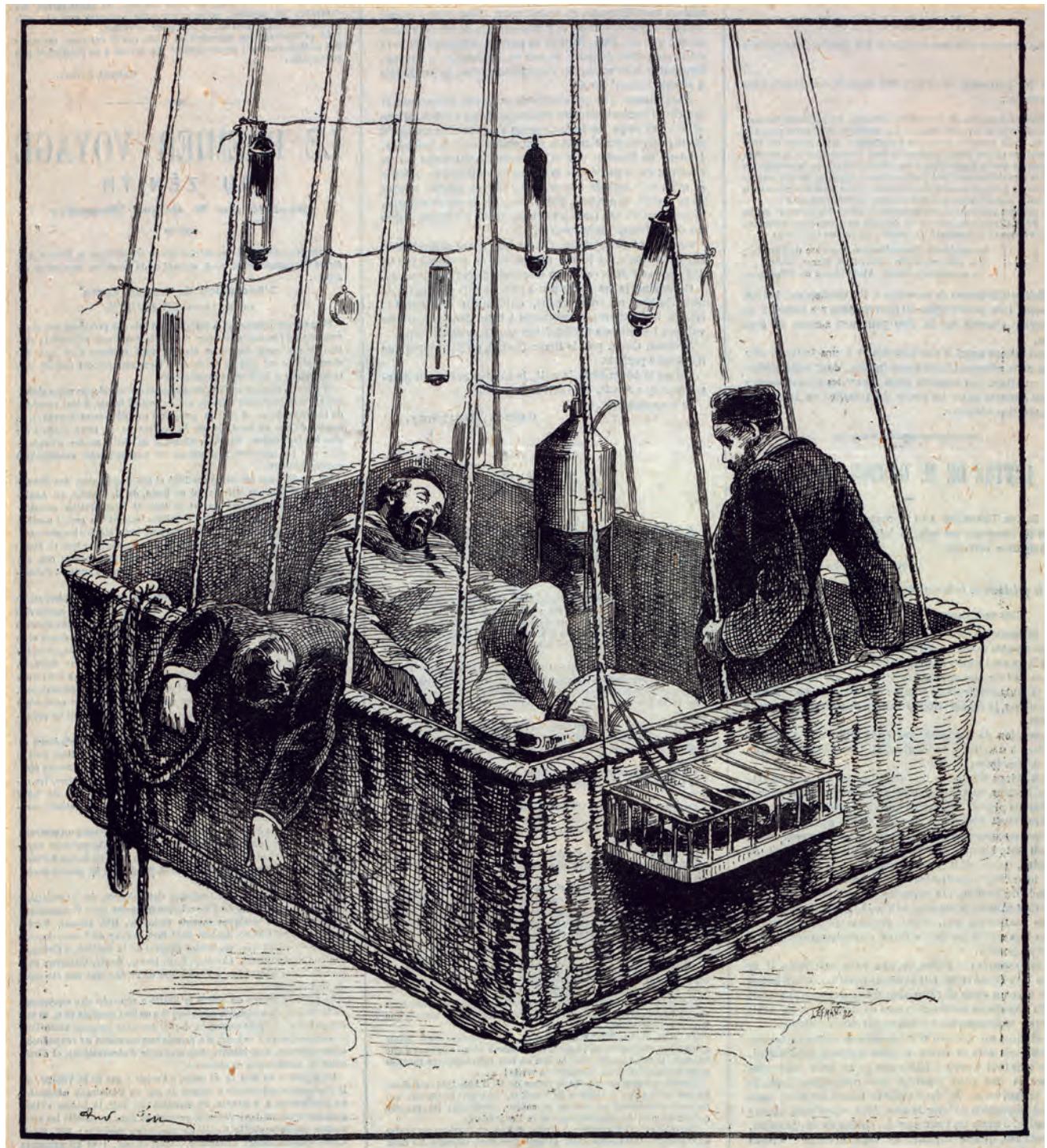
De scheurtjes in een ballon met meer dan 1500 m³ ontvlambaar gas worden dus dichtgemaakt met nat krantenpapier. Geen wonder dat het publiek zich ongerust maakte. De ballonvaarders zelf hadden er blijkbaar geen problemen mee.

Luitenant Mallet klimt als eerste in het net tussen de mand en de ballon, waar hij, de hele nacht, zal waken over de vlucht van de Horla door de lucht, zoals de officier van de wacht op de brug, over de tocht van de boot waakt.

Het is wel eigenaardig dat er tussen de mand en de ballon

Illustration du vol du record d'altitude à 8.600 m de Gaston Tissandier, Joseph Crocé-Spinelli et Théodore Sivel. Gaston Tissandier a survécu, mais ses deux compagnons de voyage sont malheureusement décédés.

Les pigeons dans leur cage à l'avant sont manifestement morts par manque d'oxygène.



Illustratie van de recordvlucht naar 8600 m hoogte van Gaston Tissandier, Joseph Crocé-Spinelli en Théodore Sivel. Gaston Tissandier is nog in leven, zijn twee reisgezellen zijn helaas al overleden. Ook de duiven in het mandje vooraan zijn blijkbaar al overleden door zuurstofgebrek.

Il est étrange qu'un homme doive prendre place entre la nacelle et le ballon en tant que vigie. Voyait-il mieux que les personnes se trouvant 1,5 mètres plus bas dans la nacelle ? Nous avons mené de nombreuses recherches afin de connaître sa fonction exacte, mais en vain. Des rapports d'autres voyages en ballon de l'époque signalent qu'il était l'homme en charge de la commande de la soupape. Ce pourrait effectivement être le cas, comme indiqué dans la gravure illustrant les frères Tissandier dans leur dirigeable. L'homme au-dessus d'eux tient deux cordes en mains. Était-ce pour commander la soupape ? Il n'en est pas question en ce qui concerne le Horla. Nous saurions gré aux aéronautes parmi nos lecteurs qui seraient au courant de la fonction de « l'homme dans le filet » de bien vouloir nous renseigner. Mr. Mallet assurait cependant la fonction de "variomètre" à bord du Horla, comme décrit ci-dessous.

M. Mallet, de seconde en seconde, jette dans le vide une feuille de papier à cigarettes et dit tranquillement: "Nous montons, nous montons toujours", tandis que le capitaine Jovis, rayonnant de joie, se frotte les mains en répétant: "Hein? Ce vernis, hein! Ce vernis."

On ne peut, en effet, apprécier les montées et les descentes qu'en jetant de temps en temps une feuille de papier à cigarettes. Si ce papier, qui demeure, en réalité, suspendu dans l'air, semble tomber comme une pierre, c'est que le ballon monte ; s'il semble au contraire s'envoler au ciel, c'est que le ballon descend.

Du papier à cigarettes en tant que variomètre : un procédé simple et efficace. Ce pourrait être un bon tuyau pour les pilotes actuels confrontés à un variomètre déficient. Toutes les informations sur www.rizla.com.

La Terre dort maintenant, ou plutôt l'homme dort sur la Terre, car les bêtes réveillées annoncent toujours notre approche. De temps en temps le roulement d'un train nous arrive ou le sifflot de la machine. Sur les lieux habités nous faisons mugir la sirène : et les paysans affolés dans leurs lits doivent se demander en tremblant si c'est l'ange du jugement dernier qui passe.

Imaginez l'habitant d'un petit bourg en France qui n'a jamais vu un ballon de sa vie et qui est réveillé dans la nuit par une sirène hurlant pile au-dessus de sa tête. Les passagers du Horla trouvaient manifestement amusant de glacer le sang de ceux qu'ils survolaient. Mais la blague fonctionnait aussi dans l'autre sens.

Où sommes-nous?
Une voix de farceur affolé, nous répond :

- Dans un ballon

Le grand avantage de voler en ballon est de pouvoir interroger à tout moment les gens au sol quant à sa position en

nog een man moet plaatsnemen die 'op de uitkijk staat'. Ziet hij meer dan de personen die zich ongeveer 1,5 meter onder hem bevinden in de mand? We hebben overal gezocht naar zijn precieze functie maar hebben zo goed als niets gevonden. In verslagen over andere ballontochten in die tijd lezen we dat hij de man was die het ventiel bediende. Dat zou wel kunnen als we de illustratie van de broers Tissandier zien in hun bestuurbare ballon. De man boven hen, houdt inderdaad twee touwen vast. Voor het ventiel? In het geval van de Horla wordt daar echter niets over gezegd. De ballonvaarders onder onze lezers die zouden weten wat de functie is van 'de man in het net' mogen het ons altijd laten weten. Wat Mr. Mallet wel deed in de Horla, was de 'variometer' bedienen, zoals u hieronder kunt lezen.

M. Mallet gooit, seconde na seconde, een blad sigarettenpapier uit de ballon en zegt heel rustig: "We stijgen, we stijgen nog altijd", terwijl Kapitein Jovis, stralend van de pret, zich in de handen wrijft en aldoor herhaalt: "Hé? Die vernis hé! Die vernis."

Je kunt inderdaad het stijgen en dalen slechts meten door af en toe een blad sigarettenpapier overboord te gooien. Als dat papier dat in werkelijkheid ter plaatse in de lucht blijft zweven, lijkt te vallen als een steen, dan stijgt de ballon; als het lijkt te stijgen, dan daalt de ballon.

Sigarettenpapier als variometer, simpel maar efficiënt. Het is misschien een tip voor piloten die vandaag geconfronteerd worden met een kapotte variometer. Alle informatie op www.rizla.com.

De Aarde slaapt nu, of liever de mens slaapt op Aarde, want de wakker geworden dieren kondigen altijd onze komst aan. Af en toe horen we het rollen van een trein of de fluit van zijn locomotief. Boven bewoonde plaatsen laten we de sirene loeien: en de doodsbange boeren in hun bedden moet zich trillend afvragen of het de engel van het laatste oordeel is die langskomt.

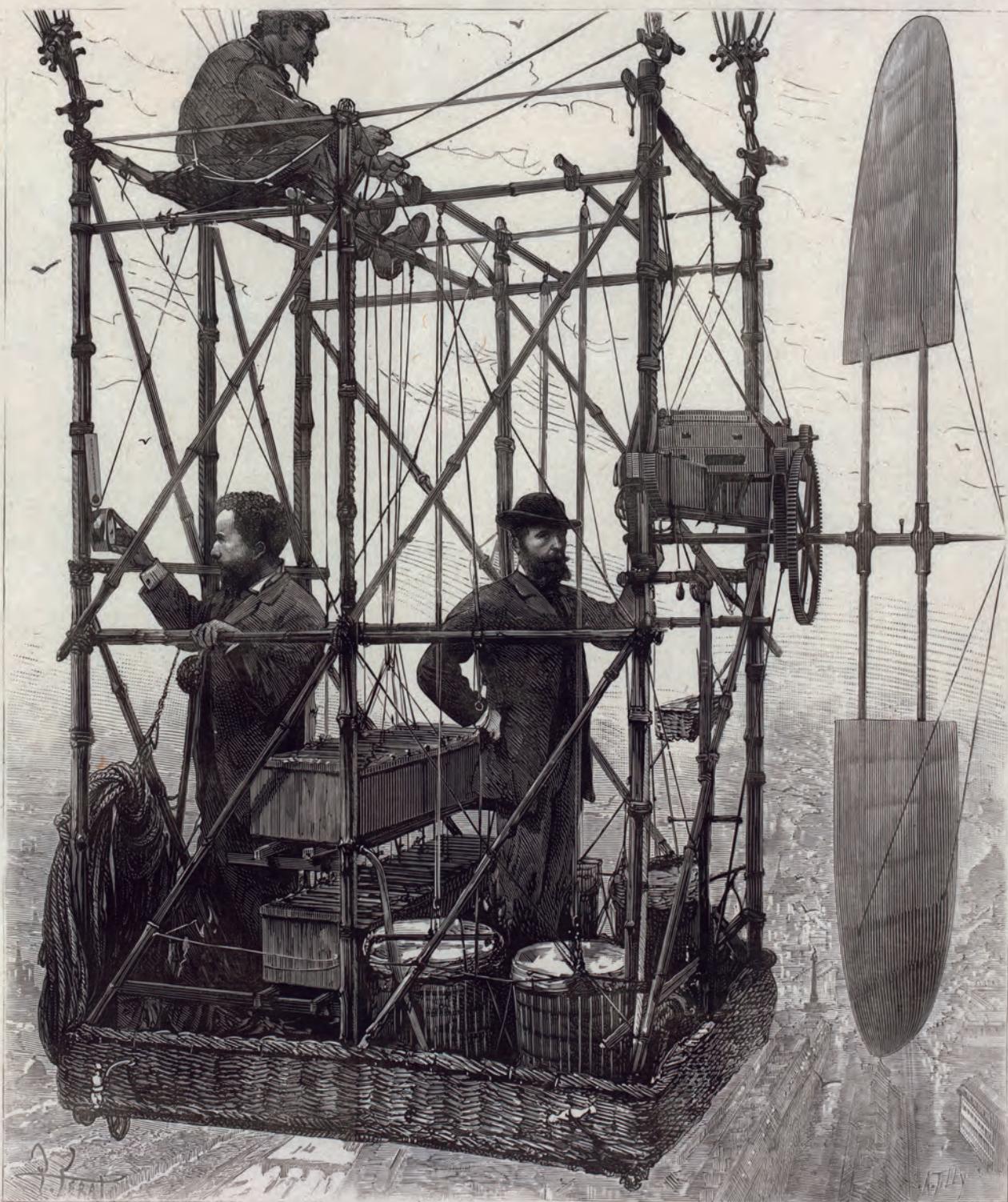
Stel u voor, u woont in een dorpje in Frankrijk, hebt nog nooit een ballon gezien en midden in de nacht wordt u wakker gemaakt door een loeiende sirene pal boven uw hoofd. Mensen een hartverlamming bezorgen, vonden ze blijkbaar grappig daar in de Horla. Maar de grap werkt soms ook in de andere richting.

Waar zijn we?
De stem van een grapjas of een gek, antwoordt:
In een ballon

Het grote voordeel van vliegen in een luchtballon is dat je mensen op de grond altijd kunt vragen (of toeschreeuwen) waar je bent, mocht je op de een of andere manier de weg

Le 19^{ème} siècle se caractérise par les nombreuses recherches concernant les ballons dirigeables. Cette illustration représente une idée d'Albert Tissandier (à gauche), Gaston Tissandier (à droite) et un inconnu (au-dessus).

L'hélice est entraînée par un moteur électrique. Nous ignorons si cet engin a jamais volé.



In de 19^e eeuw werd hard gezocht naar een bestuurbare ballon. De illustratie toont een idee van Albert Tissandier (links), Gaston Tissandier (rechts) en een onbekende man (boven). De propeller wordt aangedreven door een elektrische motor. Of het ding ooit gevlogen heeft, weten we niet.

cas de désorientation. La réponse peut parfois être décevante, mais en l'occurrence, elle était tout à fait pertinente.

Jovis signale une autre ville, très loin. Elle approche, dominée par des clochers antiques, et ravissante, vue ainsi d'en haut. On discute. Est-ce Courtrai ? Est-ce Gand ? Déjà nous sommes tout près et nous voyons qu'elle est entourée d'eau, traversée en tous sens par des canaux. On dirait une Venise du Nord. Juste au moment où nous passons sur le beffroi, si près que notre guide-robe, longue corde traînant sous la nacelle, a failli le toucher, le carillon flamand se met à chanter trois heures. Ses sons légers et rapides, doux et clairs, semblent jaillir pour nous de ce mince toit de pierre frôlé dans notre course errante. C'est un bonjour charmant, un bonjour ami que nous jette la Flandre. Nous répondons avec la sirène dont l'horrible voix résonne par les rues.

Si vous hésitez entre Courtrai et Gand, la navigation n'est vraiment pas votre fort. Ceux du Horla réalisèrent cependant vite qu'il s'agissait de Bruges. Etait-ce la première fois qu'il était fait mention de Bruges en tant que « Venise du Nord »? Certes pas, Bruges a été qualifiée comme telle dans un écrit conservé aux archives de la ville et datant de ... 1432. Contrairement à ce que beaucoup pourraient croire, ce nom n'a rien à voir avec les canaux caractérisant les deux cités. Bruges et Venise étaient des cités commerçantes médiévales économiquement rivales. Selon Wikipedia, il y aurait plus de dix "Venise du Nord" rien qu'en Europe. Heureusement, de Maupassant et ses congénères n'en savaient rien, car ils en auraient perdu le nord. Dès lors, répondre à un charmant salut par un coup strident de sirène en pleine nuit s'avérait peu amical. « Bruges la morte » devait ainsi revenir à la vie (fut-ce en jurant).

«Préparons la descente», dit le capitaine. Il fait rentrer dans la nacelle M Mallet toujours perché dans son filet; puis on serre les baromètres et tous les objets durs qui pourraient nous blesser dans les secousses. M. Bessand s'écrie : «Mais voilà des mâts de navires à gauche. Nous sommes à la mer.» Des brumes nous l'avaient cachée jusque-là. La mer était partout, à gauche et en face, tandis qu'à notre droite l'Escaut, joint à la Meuse, étendait jusqu'à la mer ses bouches plus vastes qu'un lac.

Avec l'aide des paysans belges, complaisants et hospitaliers, nous avons pu, en peu de temps, empaqueter tout notre matériel et le porter à la gare de Heyst où nous reprenions à huit heures vingt le train pour Paris. La descente avait eu lieu à trois heures quinze minutes du matin, ne précédant que de quelques secondes la pluie torrentielle et les éclairs aveuglants de l'orage qui nous chassait devant lui.

Le Horla avait décollé de Paris à 21H20, l'atterrissage a eu lieu à 3H15. La distance Paris-Heist est d'environ 283 km à vol d'oiseau. La vitesse moyenne de l'aérostat était donc de 47 km à l'heure.

kwijt zijn. Het antwoord kan soms tegenvallen, maar in dit geval was het wel helemaal correct.

Jovis meldt een andere stad, heel ver. Hij komt dichterbij, wordt gedomineerd door oude en prachtige klokkentorens, zo van boven gezien. We discussiëren. Is het Kortrijk? Is het Gent? We zijn al heel dichtbij en we zien dat ze omringd wordt door water en in alle richtingen doorsneden door kanalen. Het lijkt wel een Venetië van het Noorden. Net op het moment dat we over het Belfort passeren, zo dichtbij dat ons sleeptouw, het lange touw dat onder de mand hangt, de toren bijna raakt, begint de Vlaamse beiaard drie uur te zingen. Zijn lichte en snelle tonen, zacht en helder, lijken voor ons op te borrelen uit dat slanke stenen dak dat we bijna raken op onze tocht. Het is een charmante begroeting, een vriendengroet die Vlaanderen ons toewerpt. We antwoorden met de sirene waarvan de vreselijke stem weergalmt door de straten.

Als je begint te twijfelen tussen Kortrijk en Gent is navigeren niet je sterkste kant. Toch komen ze vrij snel tot het besluit dat het Brugge is. Is dit de eerste vermelding van Brugge als 'Venetië van het Noorden'? Neen. Brugge kreeg voor het eerst die naam in een brief uit ... 1432, die in het stadsarchief wordt bewaard. In tegenstelling tot wat velen denken, heeft de naam overigens niets te maken met de kanalen die in beide steden te vinden zijn. Brugge en Venetië waren middeleeuwse handelssteden en economische rivalen. Volgens Wikipedia zijn er trouwens meer dan tien 'Venetiës van het Noorden' te vinden in Europa. Gelukkig wisten de Maupassant en zijn collega's dat toen nog niet, anders waren ze helemaal het noorden kwijt. Hoe dan ook, een charmante begroeting beantwoorden met het luidre geloei van een sirene midden in de nacht lijkt ons minder vriendelijk. Bruges la morte zal heel even (vloekend) tot leven zijn gekomen.

“Laten we de daling voorbereiden”, zegt de kapitein. Hij doet M. Mallet, die nog altijd in zijn net zat, in de mand terugkeren: daarna maken we de barometers en alle harde instrumenten vast die ons zouden kunnen verwonden tijdens het stuiteren. M. Bessand roept: “Daar, scheepsmasten links. Wij zijn aan zee.” Nevelsluiers hadden ons tot dan het zicht ontnomen. De zee was overal, links en vooraan, terwijl rechts van ons de Schelde, verbonden met de Maas, waarvan de monding, die groter was dan een meer, zich uitstrekte tot aan zee.

Met behulp van enkele behulpzame en gastvrije Belgische boeren, hebben we in weinig tijd ons materiaal kunnen inpakken en het naar het station van Heist dragen waar we om acht uur twintig de trein nemen naar Parijs. De daling vond plaats om drie uur vijftien minuten 's ochtends, enkele seconden later volgde de stortregen en de verblindende bliksem van een onweer dat ons voor zich uit had gejaagd.

De Horla was in Parijs opgestegen om 21.20u, de landing vond plaats om 3.15u. De afstand Parijs-Heist in vogelvlucht

Auteur, aventureur et bon vivant Guy de Maupassant est décédé le 6 juillet 1893 (des suites d'une syphilis). Quelques dix ans plus tard, le 7 décembre 1903, Orville Wright réalisa le premier vol d'un avion mu par un moteur sur la plage de Kitty Hawk. Six ans plus tard, le 25 juillet 1909, Louis Blériot effectua la première traversée de la Manche en avion. Le chapitre suivant n'est rien moins que le début de la fascinante histoire de l'aviation.

is ongeveer 283 km. Dat betekent een gemiddelde snelheid van 47 km per uur.

Auteur, avonturier en levensgenieter Guy de Maupassant overlijdt op 6 juli 1893 (aan de gevolgen van syfilis). Iets meer dan 10 jaar later, op 7 december 1903, maakt Orville Wright op het strand van Kitty Hawk de eerste vlucht met een door een motor aangedreven vliegtuig. Zes jaar later, op 25 juli 1909, steekt Louis Blériot voor het eerst met een vliegtuig het Kanaal over. Het volgende hoofdstuk in de fascinerende geschiedenis van de luchtvaart kan beginnen.

Au 19^{me} siècle, les ballons étaient intensivement utilisés par, entre autres, des géographes, des météorologues, des scientifiques, des photographes et des militaires. Cette vue a été prise depuis un ballon en 1889 durant l'exposition universelle de Paris. Un autre ballon est visible à droite de la tour Eiffel.



In de 19^{de} eeuw werden luchtballonnen al intensief gebruikt door o.a. geograafen, meteorologen, wetenschappers, fotografen en militairen. Hier een foto uit 1889 vanuit een luchtballon tijdens de wereldtentoonstelling van Parijs. Rechts van de Eifeltoren is nog een andere luchtballon zichtbaar.

Nous avons découvert le récit « De Paris à Heyst » dans le livre « En l'air et autres chroniques d'altitude » avec deux articles de Guy de Maupassant. Le livre, préfacé par Sylvain Tesson, est publié par « Les Editions du Sonneur ».

We vonden het verhaal 'De Paris à Heyst' in het boek 'En l'air et autres chroniques d'altitude' dat twee artikelen van Guy de Maupassant bevat. Het boek, met voorwoord van Sylvain Tesson, is een uitgave van 'Les Editions du Sonneur.'



Qui n'a pas rêvé un jour de voler aux commandes du légendaire Mustang P-51-D ? Pour ceux que cela intéresse, nous avons de bonnes nouvelles : un Mustang les attend désormais à l'aérodrome de Deurne pour un vol inoubliable. Fasten your seat belts !

Le P-51¹ est l'un des chasseurs mythiques de la 2^{ème} guerre mondiale. Au total, 15.469 Mustang, toutes versions confondues, ont été construits (le dernier le fut en 1946). Il en subsiste, à ce jour, 150 toujours en état de vol dont 14 furent modifiés en biplaces TF-51D. L'un de ces biplaces parade à présent à l'aérodrome de Deurne. Et parader peut être pris au sens littéral du terme. Cet appareil est le seul exemplaire qui ait gardé sa livrée argentée originelle, livrée rutilante que tant de pilotes de la Luftwaffe auraient préféré ne pas avoir vue. Comment ce Mustang a-t-il abouti en Belgique? C'est ce que nous avons demandé à Lieven Lavaert (**LL**), commandant de bord chez Jetairfly, également membre des VTB et pilote du TF-51D, qui a été l'un des initiateurs de la Vintage Dream Factory, l'organisation sans but lucratif qui maintient ce Mustang en condition optimale et qui propose aussi des vols à bord de cet avion sans pareil.

Wie droomt er niet van om even de lucht in te gaan met de legendarische Mustang P-51-D? Voor de mensen die dat willen, hebben we goed nieuws: op het vliegveld van Deurne staat een Mustang op hen te wachten voor een beslist onvergetelijke vlucht. Fasten your seat belts!

De P-51¹ is een van die mythische jachttoestellen uit WOII. Van de 15.469 Mustangs die er in allerlei versies werden gebouwd (de laatste in 1946), blijven er vandaag nog 150 vliegwaardige exemplaren over. En van die 150 werden er in de loop der jaren 14 omgebouwd tot een tweezitter, de TF-51D. Een van die tweezitters staat nu te blinken op het vliegveld van Deurne. En dat blinken mag u best letterlijk nemen. Het toestel is het enige exemplaar dat na al die jaren nog in zijn originele zilveren kleuren vliegt, het zilver dat zovele Luftwaffe-piloten liever niet hadden gezien. Maar hoe is die Mustang hier in ons land terecht gekomen? We vroegen het aan VTB-lid, Jetairfly-captain en TF-51D-piloot Lieven Lavaert (**LL**), een van de initiatiefnemers van de Vintage Dream Factory, de non profitorganisatie die deze Mustang in topconditie houdt en ook vluchten in dit unieke toestel aanbiedt.

VLIEGEN MET EEN MUSTANG P-51 ... IN ANTWERPEN



VOLER EN MUSTANG P-51 ... À ANVERS

Marc Van de Velde
Traduction Jean-Pierre Decock

Quelle est, en deux mots, l'histoire de cet avion ?

LL. Cet appareil immatriculé 44-72922 a été construit en 1944 chez North American Aircraft à Inglewood en Californie et a encore été mis en service durant les derniers quinze jours de la guerre, entre autres au-dessus de la Belgique. Il a été rapatrié après la fin du conflit aux Etats-Unis où il eut une série de propriétaires entre 1958 et 1985. Il a été converti en biplace en 1991, devenant ainsi un TF-51D. Il subit un crash sérieux le 20 février 2003, lequel coûta la vie à son pilote Jim Shuttleworth. L'avion a ensuite été remis en état de vol. L'avant-dernier propriétaire de ce Mustang était Jan Willem van de Flier, un citoyen néerlandais qui faisait entretenir son avion chez FAST à Deurne. Lorsqu'il l'a mis en vente début 2015, Frédéric Vormezeele² s'est résolu à le garder en Belgique. C'est dans ce but que nous avons, avec quelques partenaires financiers, fondé la Vintage Dream Factory.

Quelle est la finalité de la Vintage Dream Factory ?

LL. L'organisation a pour but de gérer le Mustang avec tout ce que cela comporte : lui garantir une place de hangar en toute sé-

Wat is het verhaal achter dit vliegtuig?

LL. Dit toestel, met serienummer 44-72922, werd in 1944 bij North American Aircraft in Inglewood, Californië gebouwd en heeft nog de laatste twee weken van de oorlog meegemaakt, ook boven België. Na de oorlog is het dan teruggekeerd naar de Verenigde Staten waar het tussen 1958 en 1985 een hele reeks privé-eigenaren heeft gehad. In 1991 werd het dan omgebouwd tot een tweezitter, waardoor het een TF-51D is geworden. Op 20 februari 2003 was het betrokken bij een zware crash, waarbij piloot Jim Shuttleworth het leven verloor. Daarna is het toestel weer helemaal gerestaureerd. De voorlaatste eigenaar was Jan Willem van de Flier, een Nederlander die het toestel bij FAST hier in Deurne liet onderhouden. Toen hij begin 2015 het toestel te koop aanbood, ontstond bij Frédéric Vormezeele² het idee om het in België te houden. Met dat doel hebben we, samen met enkele financiers, de Vintage Dream Factory opgericht.

Wat doet de Vintage Dream Factory

LL. De organisatie staat in voor het beheer van de Mustang,

curité, l'assurer et évidemment le conserver en état de vol. Nous nous assurons en parallèle que de bons pilotes soient disponibles et que nous puissions en former de nouveaux. L'appareil peut être mis en oeuvre dans le cadre de divers événements. Je pense en premier lieu aux vols d'initiation au profit des membres de l'ASBL, ensuite aux vols d'entraînement et à la participation aux fêtes aériennes, etc. Nous espérons que ces activités vont générer des revenus suffisants pour faire voler l'avion. Malgré que cela nous fasse mal au cœur, nous devons admettre que les Mustangs en état de vol sont une espèce en voie de disparition. Nous nous battrons avec bec et ongles à la Vintage Dream Factory pour retarder le plus possible le moment où il sera cloué au sol. Toutes les informations sont disponibles sur <http://www.vintage-dream-factory.be> of www.vintage.flights

L'appareil est baptisé 'Scat VII', quelle en est la raison ?

LL. C'est Robin Olds, un fameux pilote de chasse américain, qui lui a donné ce nom. Il était lui-même un "triple ace" qui avait descendu 17 appareils ennemis durant la seconde guerre mondiale mais aussi lors de la guerre du Vietnam. Ses quatre dernières victoires de la dernière guerre furent obtenues aux commandes de ce même Mustang. Robin Olds a entamé sa carrière de pilote sur P-38 Lightning qu'il baptisa SCAT I. Du reste, tous ses avions s'appelaient SCAT. Le F-4C avec lequel il remporta ses victoires au Vietnam s'appelait SCAT XXVII. Scat était le surnom de Lawton Davis, son copain de chambrée à l'école militaire de West Point. Celui-ci fut jugé inapte au pilotage parce qu'il était daltonien. Il devait périr tout à la fin de la guerre, en janvier 1945, en tant que commandant d'une compagnie à Vielsalm. Olds avait coutume de dire que baptiser ses avions Scat faisait en sorte que Lawton Davis l'accompagnait toujours, fut-ce symboliquement.

met alles wat dat inhoudt: zorgen voor stalling in een veilige hangar, verzekering en natuurlijk het luchtwaardig en vliegklaar houden. Daarnaast zorgen we ervoor dat er goede piloten beschikbaar zijn en dat er nieuwe worden opgeleid. Het toestel kan voor allerlei events worden ingezet. Ik denk hierbij aan introductievluchten voor leden van de V.Z.W., trainingen, airshows, enz. Het is de bedoeling we met deze activiteiten voldoende inkomsten genereren om het toestel in de lucht te houden. Met pijn in het hart moeten we immers vaststellen dat luchtwaardige Mustangs een uitstervend ras zijn. Met Vintage Dream Factory willen we er alles aan doen om dat finale moment zo lang mogelijk uit te stellen. U vindt alle informatie op <http://www.vintage-dream-factory.be> of www.vintage.flights

Het toestel heet 'Scat VII', waar komt die naam vandaan?

LL. Het toestel kreeg die naam van de Robin Olds, een beroemde Amerikaanse gevechtspiloot. Hij was zelfs een 'triple ace' omdat hij in totaal 17 vijandelijke toestellen heeft neergehaald, niet alleen tijdens de tweede wereldoorlog maar ook in Vietnam. Zijn laatste 4 kills tijdens WOII maakte hij trouwens met deze Mustang. Robin Olds begon zijn loopbaan op de P-38 Lightning die hij de naam SCAT I gaf. Hij zou al 'zijn' toestellen trouwens SCAT gaan noemen. Zo heette de F-4C waarmee hij in Vietnam zijn overwinningen behaalde, SCAT XXVII. Scat was de bijnaam van Lawton Davis, zijn kamergenoot op de militaire school van West Point. De man werd afgekeurd als piloot wegens kleurenblindheid. Helemaal aan het eind van de oorlog, in januari 1945, zou hij sneuvelen als compagniecommandant in Vielsalm. Door zijn vliegtuigen Scat te noemen, was Lawton Davis altijd 'symbolisch in de buurt' zei Olds.



Robin Olds a baptisé tous ses avions 'Scat', le surnom de son copain de chambrée à l'académie militaire de West Point.

Robin Olds noemde al zijn vliegtuigen 'Scat', de bijnaam van zijn kamergenoot op de West Point militaire academie.



Le nom Robin Olds et les marques de ses victoires durant la 2^{ème} guerre mondiale sont toujours proéminentes sur « son » P-51.

De naam van Robin Olds en zijn overwinningen op de Luftwaffe tijdens WOII zijn nog steeds prominent aanwezig op 'zijn' P-51.



Avez-vous eu l'opportunité de rencontrer Robin Olds ?

LL Hélas non. Il est décédé à 85 ans en 2007. Mais j'ai de fréquents contacts avec sa fille Christina. Elle était très émue lorsque je lui ai dit que l'appareil que son père avait piloté était basé en Belgique et quels étaient nos plans à son sujet. Elle a rédigé la biographie de son père en se basant sur ses carnets de notes. Le livre "Fighter Pilot: the Memoirs of Legendary Ace Robin Olds" est devenu un best-seller aux Etats-Unis. Nous l'avons invitée à une session meet & greet³ qui se tiendra au Wevelgem Terminal Airport le 7 mai 2016 à 18u. Christina Olds y évoquera le souvenir de son père et y dédicacera son livre. Tout le monde est bienvenu, bien que le nombre de places soit limité.

1 Le Mustang fut initialement développé pour la RAF qui en fut également le premier utilisateur. Le premier vol du type eut lieu le 26 octobre 1940. Les derniers Mustangs à partir en guerre le furent en juillet 1969 (!) durant la soi-disant guerre du football entre le Honduras et le Salvador; d'autres chasseurs de la dernière guerre mondiale, tel que le Corsair F4U, y participèrent également. Le dernier utilisateur officiel du Mustang P-51 était la force aérienne de la République Dominicaine qui retira ses Mustang du service en 1984.

2 Frédéric Vormezeele, commandant de bord chez Jetairfly et pilote du P-51 est également le fondateur de FAST, Flying Aces Services & Training, une entreprise basée à Deurne qui restaure et entretient, entre autres, des avions « vintage ». Il est le fils du membre VTB Eric Vormezeele (voir VTB-magazine 1-2016, page 09). Plus d'informations sur www.fastaero.be

3 La participation à la séance meet & greet avec Christina Olds coûte 30 euros, présentation, livre et réception compris. Hors achat du livre, la participation s'élève à 10 euros. Inscriptions via P-51@disc.be

Hebben jullie Robin Olds nog ontmoet?

LL Helaas niet. Hij is 2007 op 85-jarige leeftijd overleden. Maar ik heb wel contact met zijn dochter Christina. Toen ik haar vertelde dat het toestel van haar vader in België was en haar uitlegde wat onze plannen waren, werd ze heel emotioneel. Ze heeft een biografie over haar vader geschreven, op basis van zijn notities. Het boek 'Fighter Pilot: the Memoirs of Legendary Ace Robin Olds' is in de Verenigde Staten een bestseller geworden. We hebben haar uitgenodigd voor een meet & greet³ in ons land. Deze vindt plaats in de Wevelgem Terminal Airport, op 7 mei 2016 om 18u. Christina Olds zal er praten over haar vader en ook haar boek signeren. Iedereen is welkom, maar het aantal plaatsen is wel beperkt.

1 De Mustang werd in eerste instantie ontwikkeld voor de RAF, die ook de eerste gebruiker van het toestel was. De eerste vlucht vond plaats op 26 oktober 1940. Het toestel werd voor het laatst in een oorlogssituatie gebruikt in juli 1969 (!) tijdens de zogenaamde voetbaloorlog tussen Honduras en El Salvador, waar trouwens ook nog andere WOII-vliegtuigen, zoals de Corsair F4U, bij betrokken waren. De laatste officiële gebruiker van de Mustang P-51 was de luchtmacht van de Dominicaanse Republiek die het toestel tot 1984 in dienst had..

2 Jetairfly-captain en P-51-piloot Frédéric Vormezeele is ook de stichter van FAST, Flying Aces Services & Training, een bedrijf gevestigd op Deurne dat onder meer 'vintage' vliegtuigen restaureert en onderhoudt. Hij is de zoon van VTB-lid Eric Vormezeele (zie VTB-magazine 1-2016, blz. 09). Alle informatie op www.fastaero.be

3 Deelname aan de meet & greet met Christina Olds kost 30 euro, presentatie, boek en receptie inbegrepen. Zonder boek bedraagt de prijs 10 euro. Inschrijven kan via P-51@disc.be



Le Scat VII au taxi au retour d'un vol de démonstration fait place à un autre appareil « vintage », le Harvard AT-6.

De Scat VII taxiet terug na een demonstratievlucht, om plaats te maken voor een andere 'vintage', de Harvard AT-6.

LOOPING THE LOOP WITH 16

Traduction : Mich Mandl

Wif de Bruuwer

Les années 50 sont les années de gloire de la Force Aérienne belge. Du fait de la situation politique internationale instable et des velléités expansionnistes de l'Union Soviétique, la Force Aérienne va disposer de dix-huit escadrilles d'avions de combat, d'un wing de transport et d'une capacité propre pour la formation des pilotes. À cette fin, quatre wings de chasse sont constitués (Chièvres, Beauvechain, Bierset et Brustem), complétés par deux wings dans un rôle offensif (Florennes et Kleine Brogel).

D e jaren 50 waren de gloriejaren van de Belgische Luchtmacht. Mede door de onstabiele internationale politieke toestand en de expansiedrang van de Sovjet-Unie werd beslist om de Belgische Luchtmacht uit te bouwen tot 18 smaldeleien met gevechtsvliegtuigen, een transportwing en een eigen capaciteit voor de vorming van piloten. Men voorzag in een totaal van 4 Jachtwings (Chièvres, Beauvechain, Bierset en Brustem), aangevuld met 2 wings in de offensieve rol (Florennes, Kleine Brogel).



Gosselies 05/07/1959, 16 Hawker Hunter F6

À remarquer les couleurs des Diables Rouges sur les quatre premiers avions. Tous les pilotes proviennent de la 7^e Esc sauf lorsque précisé autrement.

Basic 9:

Bladt (OSN) Deprins (8^e), F. Bodart, Gerardin, Thys,
Debart, P. Tonet (8^e), Gaye, Jacobs.

Reinforcements:

Barthelemy, de Changy, Blanckaert (8^e),
Degraeve (8^e), Dewaelheyns, (?), (?).

Palmer De Vlieger n'a pu en être car il devait participer
à l'« Air Defence Competition »

Let op de "Rode Duivels" kleuren van de eerste 4 vliegtuigen.
Alle piloten kwamen uit het 7^e Smd, behalve anders aangeduid.

Basic 9:

Bladt (OSN) Deprins (8^e), F. Bodart, Gerardin, Thys,
Debart, P. Tonet (8^e), Gaye, Jacobs.

Reinforcements:

Barthelemy, de Changy, Blanckaert (8^e),
Degraeve (8^e), Dewaelheyns, (?), (?).

Palmer De Vlieger kon er niet bij zijn omdat
hij moest deelnemen aan de Air Defence Competition.

Les appareils d'une première livraison de 185 Spitfire (chasse de jour) et de 22 Mosquito (chasse de nuit) sont remplacés progressivement par 288 Meteor de différents types. Par ailleurs, grâce au programme *Mutual Defense Assistance Program*, la Belgique va acquérir 234 Thunderjet (F-84 E/J). À partir de 1954, 144 Hunter F4 remplacent progressivement une partie de ces appareils. Mais, ce n'est pas tout ! À partir de 1955, la Force Aérienne va hériter des premiers RF-84F Thunderflash d'une série de 34 appareils en vue d'équiper la 42e Esc pour la mission de reconnaissance. À partir de 1956, les Meteor 11 sont remplacés par les CF-100 pour la mission de chasse de nuit. La même année, la Force Aérienne acquiert les premiers des 197 Thunderstreak qui remplacent progressivement les Thunderjet.

Quant au 15^e Wing de Melsbroek, il est équipé initialement de 40 Dakota et d'une dizaine d'appareils légers de transport passagers. À partir de 1953, seize C-119 viennent remplacer une partie des Dakota vieillissant. À Kamina, au Congo belge, une grande base est construite pour héberger un total de 60 Harvard et 3 Dakota. Des chiffres qui donnent le tournis.

À ce moment, la Force Aérienne dispose de plus de 500 avions de combat et d'une cinquantaine d'avions de transport.

Na een eerste levering van 185 Spitfires (dagjacht) en 22 Mosquito's (nachtjacht) op het einde van de jaren 40, werden deze geleidelijk vervangen door 288 Meteors van diverse types. Ondertussen was ook het *Mutual Defense Assistance Program* op gang gekomen waarbij vanaf 1951 aan België 234 Thunderjets (F-84 E/G) werden toegewezen. Daar kwamen vanaf 1954 nog 144 Hunter F4 bij die geleidelijk een gedeelte van de Meteors zouden vervangen. En het was niet gedaan; vanaf 1955 ontvingen we de eerste van een reeks van 34 RF-84 F Thunderflash-toestellen die het 42ste smaldeel zouden uitrusten voor de verkenningsrol. Vanaf 1956 werd de Meteor 11 in de nachtjacht rol vervangen door de CF-100 en in datzelfde jaar ontvingen we de eerste van de 197 Thunderstreaks die geleidelijk de Thunderjets zouden vervangen.

Ook het transport bleef niet achter. De 15^{de} Wing van Melsbroek werd initieel uitgerust met 40 Dakota's en nog een tiental lichte passagiersvliegtuigen. Daarbij kwamen vanaf 1953 nog 16 C-119 bij, ter vervanging van een aantal verouderde Dakota's. In Kamina, Belgisch Congo, werd een enorme basis gebouwd waar een totaal van 60 Harvards en 3 Dakota's werden gestationeerd. Getallen om van te duizelen. Op een bepaald ogenblik beschikte



Automne 1956. 250 avions de combat à Brustem. A l'avant-plan, le Meteor du leader, Lt Col Avi 'VAN' Eeckhoudt.

*Herfst 1956,
250 gevechtsvliegtuigen in
Brustem. Op de voorgrond, de
Meteor van de leider, Lt Col VI
'VAN' Eeckhoudt.*

En 1956, pour la visite du Roi Baudouin à Brustem, la Force Aérienne aligne 250 avions de combat sur la base. Un *mass launch* est prévu, mais annulé pour cause de mauvais temps.

Les défilés du 21 juillet s'effectuent à douze avions par escadrille et la Place des Palais est ainsi survolée par 144 chasseurs. Ce n'est pas simple de constituer une telle formation surtout lorsque la météo s'en mêle... Les péripéties de ces défilés sont longuement commentées et alimentent bien sûr les *barstories*.

de luchtmacht over meer dan 500 gevechtsvliegtuigen en een 50-tal transportvliegtuigen.

In 1956 slaagde men erin om 250 gevechtsvliegtuigen bij elkaar te brengen in Brustem voor het bezoek van Koning Boudewijn. Het plan was om ze in een *mass launch* te laten vertrekken maar het slechte weer werd de spelbreker.

De defilés van 21 juli werden uitgevoerd met 12 vliegtuigen per squadron zodat er telkens ongeveer 144 jachtvliegtuigen over

Black Arrows.



La RAF vit elle aussi à cette époque dans l'euphorie de l'après-guerre. Les pilotes de la patrouille des Black Arrows imaginent de battre le record du monde d'un looping effectué avec un maximum d'avions. Ce record est détenu par la Force Aérienne pakistanaise avec seize F-86 Sabre.

La patrouille britannique s'entraîne initialement à douze. Progressivement, le nombre d'appareils augmente et la formation est adaptée. Ils arrivent à la conclusion qu'un looping en formation diamant à seize est le maximum réalisable. Pour éviter que les avions à l'arrière de la formation ne rencontrent des difficultés, le leader de la formation ne peut mettre plein moteur au cours de la manœuvre. C'est bien sûr le dernier pilote de la formation qui éprouve le plus de difficultés à rester en formation. La poussée limitée de l'appareil ne suffit pas toujours pour passer au sommet du looping avec assez de vitesse. Les Britanniques ont résolu le problème en adoptant une formation en V inversé de façon à ce que les derniers appareils ne soient pas trop éloignés du leader (voir photo). À Farnborough, lors du meeting aérien en 1958, ils réussissent un looping avec 22 Hawker Hunter F6. Après cette manœuvre, six avions quittent la formation et le leader poursuit par un « barrel roll » à seize. Deux records incontestés !

Les Belges ne peuvent rester en reste. Après les premiers vols en patrouille de Bobby Bladt (les Acrobobs), c'est à Raymond Van Keymeulen que revient en 1956 l'initiative d'une patrouille en Hunter 4 au sein du 7^e Wing de Chièvres. Ses premiers ailiers ont pour nom François Bodart, René Doumont et Antoine Gaye. En 1957, Van Keymeulen est muté à Bierset et c'est Bobby Bladt, devenu OSN, qui va très logiquement reprendre le flambeau. Le commandement de la Force Aérienne autorise ces vols toutefois sans soutien officiel... Les pilotes de la patrouille font essentiellement partie de la 7^e Esc. Le team s'étoffe progressivement pour passer de quatre à neuf appareils. Au cours du printemps 1959, la patrouille participe à plusieurs meetings notamment à Chaumont, Wiesbaden et Sembach.

het Paleizenplein raasden. We herinneren ons dat het er soms zeer hectisch aan toeging om dit pakket samen te krijgen en in de juiste orde de rangschikken, vooral wanneer het weer niet optimaal was. Deze défilés leverden heel wat stof voor *barstories*.

Ondertussen leefde ook de RAF nog in de naoorlogse euforie. De toenmalige Black Arrows hadden het in hun hoofd gehaald om het wereldrecord te breken om met zoveel mogelijk vliegtuigen een looping uit te voeren. Dit stond op naam van de Pakistaanse Luchtmacht die er in geslaagd was om dit in 1958 te verwezenlijken met 16 F-86 Sabres.

De Black Arrows trainden initieel met 12; het aantal werd geleidelijk opgevoerd en de formatievorm aangepast. De ervaring leerde dat een looping met 16 in een diamantformatie het absoluut maximum was. Om te beletten dat de vliegtuigen achteraan in de formatie in de problemen zouden komen, mag de leider in een looping geen vol gas geven. Vooral de laatste man in de diamantformatie had het zeer moeilijk om de formatie te volgen. Het gevolg was dat de beperkte stuwwerktuigen nauwelijks voldoende was om genoeg snelheid te behouden aan de top van de looping. De Britten vingen dit op door de formatie te wijzigen tot een omgekeerde V zodat de laatste vliegtuigen zich niet te ver achter de leider bevonden. Tijdens de meeting in Farnborough in 1958 slaagden zij erin om een looping uit te voeren met 22 Hawker Hunter F6. Na de looping verlieten 6 vliegtuigen de formatie en voerden de 16 overige een 'barrel roll' uit. Twee absolute records.

De Belgen konden natuurlijk niet achter blijven. Na de eerste pogingen van Bobby Bladt om met een formatie van 4 Meteors een display team te vormen (de Acrobobs), was het Raymond Van Keymeulen die in 1956 als eerste het initiatief nam in de 7^e Wing van Chièvres om een team samen te stellen op Hunter 4. Zijn eerste wingmen waren François Bodart, René Doumont en Antoine Gaye. In 1957 werd Van Keymeulen overgeplaatst naar Bierset en Bobby Bladt, die ondertussen OSN was geworden,



Chièvres 19/12/1958

Eerste poging met 16 Hunter F.6.

Premier essai avec 16 Hunter F.6.

Bladt, Barthelemy, F. Bodart, Buisseret, Corbeel, Debaert, Delvaux, De Vlieger (8^e Esc), Dewaelheyns, Doumont, Gaye, Gerardin, Goethals, Thys, Tonet (8ème), Vereecke.

L'exemple britannique constitue sans nul doute l'objectif à atteindre. Parallèlement aux démonstrations à neuf, la 7^e Esc s'entraîne avec quatre, voire sept avions supplémentaires. Il est parfois fait appel aux pilotes de la 8^e Esc. Progressivement, le nombre d'avions de la formation augmente. Le premier looping à seize est néanmoins un véritable fiasco !

Le leader démarre la manœuvre à trop basse vitesse et au sommet du looping la formation a éclaté par manque de vitesse. Cela se passe sans incident notable, mais à la descente de son appareil, c'est un Bobby Bladt tout blême qui confie à qui veut l'entendre qu'il n'est pas près de recommencer. Mais ces paroles sont vite oubliées et après d'autres tentatives, c'est finalement à Gosselies, lors du meeting en 1959, que la 7^e Esc (renforcée) parvient à boucler le looping à seize appareils.

Commentaires de quelques membres VTB qui « en étaient »...

Antoine Gaye

« Nous avons eu beaucoup de chance. Nous vivions une époque euphorique. Tous les ingrédients étaient présents pour réussir une telle performance. Nous avons finalement reçu l'autorisation du commandement ; nous avions un leader fiable et nous disposions de suffisamment d'avions et de pilotes non seulement capables mais surtout motivés. Je fais déjà partie de la formation lorsque Van Keymeulen crée la patrouille et par la suite lorsqu'elle est agrandie sous Bobby Bladt. Le noyau du team était composé de quatre puis neuf pilotes. Nous pouvions sans problèmes nous entraîner en vue des meetings.

nam de fakkel over. Vanwege het luchtmacht-commando was er geen formele ondersteuning voor het initiatief, maar het werd oogluikend toegestaan. Het was vooral het 7^{de} smaldeel dat het voortouw nam. Het team groeide geleidelijk van 4 tot 9 vliegtuigen en was te zien op meerdere airshows, onder andere tijdens de lente van 1959 in Chaumont, Wiesbaden en Sembach.

De Britse prestatie werkte aanstekelijk en naast de demonstraties op vliegmeetings met 9 vliegtuigen begon het 7^{de} smaldeel afzonderlijk te oefenen met een extra formatie van 4 tot 7 Hunters. Hiervoor moesten ze wel af en toe de hulp inroepen van het 8^{ste} smaldeel. Het aantal werd geleidelijk opgevoerd, maar de eerste looping met 16 was een fiasco.

De leader was begonnen met een te lage snelheid en aan de top van de looping zakte de formatie als een pudding in mekaar wegens een gebrek aan snelheid. Alles verliep zonder incidenten, maar een lijkbleke Bobby Bladt zou na de landing gezegd hebben; "nooit meer".

Zijn woorden waren echter vlug vergeten. Na een paar mislukkingen is het 7^{de} smaldeel (versterkt) erin geslaagd tijdens de meeting in Gosselies in 1959 een looping uit te voeren met het ganse pakket van 16.

Een paar bedenkingen van onze VTB leden die erbij waren.

Antoine Gaye

We hadden geluk. We leefden in een euforische periode; alle ingrediënten waren aanwezig om een dergelijke prestatie uit te voeren. We hadden de toelating van het commando, een betrouwbare leider en voldoende vliegtuigen en piloten, die niet enkel bekwaam, maar ook gemotiveerd waren. Ik was erbij toen Van Keymeulen het initiatief lanceerde en ook toen het team later uitbreidde onder de leiding van Bobby Bladt. De 'kern' van de ploeg bestond eerst uit 4, later uit 9 vliegtuigen en we konden regelmatig oefenen voor de diverse airshows. Veel verdienste gaat echter naar de bijkomende 7 piloten die slechts

Il me faut aussi mentionner le renfort des sept pilotes qui n'étaient pas toujours en mesure de s'entraîner comme le team de base. Lorsque nous effectuons ce looping à seize, il s'agit incontestablement d'une prestation remarquable, un des plus beaux souvenirs de ma carrière de pilote de chasse. »

Red Dewaelheyns

« Je volais dans la dernière position comme numéro 16. Voir pomper 15 avions devant soi, c'est une expérience ; il valait mieux ne pas trop regarder à part le gars devant moi. Et mettre full power en descendant pendant la prise de vitesse, pour garder la position on top ; il fallait le vouloir. »

Claude Buisseret

« La vraie générosité envers l'avenir consiste à tout donner au présent. Camus : L'homme révolté. »

Palmer De Vlieger

C'est incontestablement grâce à quelques pilotes de la 8^e Esc que ce paquet d'avions a pu être maintenu en formation. Nous n'avions pas le même entraînement que le noyau de la patrouille et devions venir en renfort lorsque cela devenait difficile... Mais nous étions bons. En toute modestie, *we were the best*.

Those were the days.

sporadisch en afzonderlijk konden oefenen. Het mag dan ook als een uitzonderlijke prestatie beschouwd worden toen we erin slaagden de looping rond te krijgen met 16. Eén van de mooiste herinneringen uit mijn loopbaan als jachtpiloot.

Red Dewaelheyns

Ik was nummer 16, de allerlaatste in de box. Het is een unieke belevenis om 15 vliegtuigen voor zich te zien 'pompen'. Het beste is zich te concentreren op het vliegtuig voor zich en zich niets aan te trekken van de anderen. En bij het opbouwen van de snelheid in duikvlucht volle gas geven om de anderen te kunnen bijhouden aan de top van de loop; het was even op de tanden bijten.

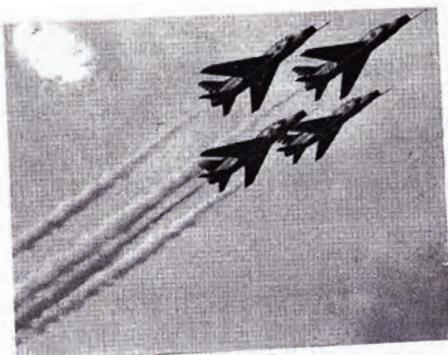
Claude Buisseret

Het beste dat we toekomst kunnen aanbieden is onze totale inzet vandaag. Camus : « L'homme révolté »

Palmer De Vlieger

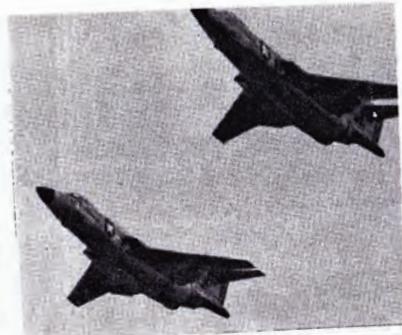
Een geluk dat we met een paar mannen van het 8^{ste} smaldeel waren om het pakket bij elkaar te houden. We hadden niet dezelfde training als het basisteam en moesten bijspringen wanneer het moeilijk werd. Maar we waren goed. In alle bescheidenheid; we were the best.

Those were the days.



← LES « SKYBLAZERS » AMÉRICAINS

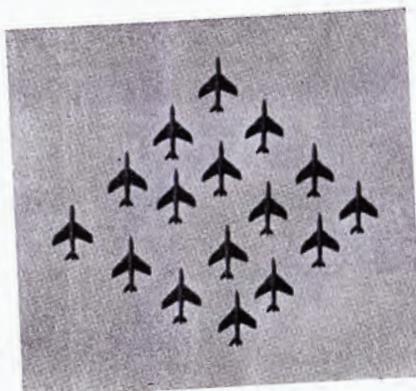
Au nombre des attractions du Grand Critérium International Aérien de Gosselies, on comptera la fameuse patrouille d'acrobatie américaine des « Skyblazers » dont les North-American F-100 « Super-Sabre » aux couleurs vives sont bien connus des foules européennes.



ILS SERONT À GOSELLES

LES « HUNTER » DU 7^e WING ➤

Une autre attraction très spectaculaire sera la présentation de la patrouille de voltige du 7^e Wing de Chièvres, à bord de neuf Hawker « Hunter ». Sur le document ci-contre, on voit 16 appareils de cette patrouille en formation en losange. La patrouille belge a déjà, à de nombreuses occasions, fait l'admiration des spécialistes des pays de l'O.T.A.N. auxquels elle fut présentée l'année passée.

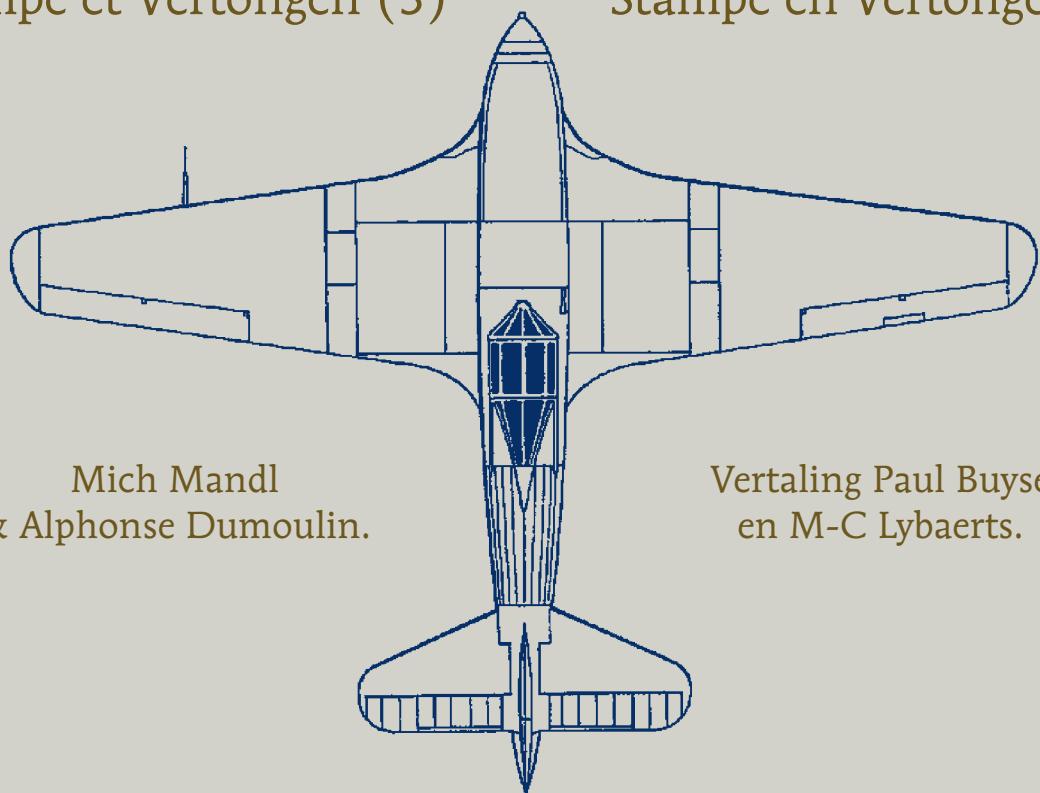


↑ McDONNELL « VOODOO »

Une autre machine américaine dont la présence est assurée à Gosselies, est le F-101A « Voodoo », avion de combat produit par Mc Donnell, qui est en fait le monoplace le plus puissant du monde. A pleine charge, il pèse près de 18 tonnes et dépasse la vitesse du son en vol horizontal. Il y a deux ans, il détint le record du monde de vitesse durant quelques semaines.

Chapitre 3 :
Les avions Renard,
Stampe et Vertongen (3)

Hoofdstuk 3:
De vliegtuigen Renard,
Stampe en Vertongen(3)



Mich Mandl
& Alphonse Dumoulin.

Vertaling Paul Buyse
en M-C Lybaerts.

Les dernières réalisations
de Renard avant les hostilités

Avec l'Épervier, Renard a conçu un avion de chasse. Le projet R-30 était un petit trimoteur de transport. Le R-31 est un avion d'observation qui équipe l'Aéronautique Militaire et le R-34 un avion d'entraînement. Avec le trimoteur R-35, Renard se lance dans la construction d'un avion de transport dit « stratosphérique ». Il s'agit de la première réalisation en Europe d'un avion commercial à cabine pressurisée.

Cette grande nouveauté technique doit permettre de soustraire l'équipage et les passagers aux variations de pression de l'air en altitude et rendre possible la navigation dans des conditions météorologiques plus favorables. Par ailleurs, le vol dans une cabine pressurisée va sensiblement diminuer la fatigue de l'équipage et bénéficier au confort accru des passagers du fait de l'isolement de la cabine avec le milieu extérieur.

L'avion a une silhouette classique si ce n'est la présence de hublots¹ de petite dimension dans la cabine et le poste de

Laatste verwezenlijkingen van
Renard voor de vijandelijkheden

Met de Epervier heeft Renard een jachtvliegtuig ontworpen. Het project van de R-30 was een klein driemotorig transportvliegtuig. De R-31 is een verkenningsstoestel voor de Militaire Luchtvaart en de R-35 is een lestoestel. Met de driemotor R-34 lanceert Renard zich in de constructie van een "stratosferisch" transportvliegtuig. Het betreft de eerste verwezenlijking in Europa van een vliegtuig met drukcabine.

Deze grote technische nieuwheid moet maken dat de bemanning en de passagiers ongevoelig zijn aan de luchtdruk die varieert volgens de hoogte waarop wordt gevlogen. Tezelfdertijd is het ook mogelijk in betere weersomstandigheden te vliegen. Trouwens, de vlucht in een cabine onder druk gaat gevoelig de vermoeidheid bij de bemanning verminderen en draagt toe tot het vermeerderen van het comfort bij de passagiers om reden dat de cabine geïsoleerd is van de buitenomgeving.

Het vliegtuig heeft een klassieke vorm, uitgezonderd de

pilotage. Pour la construction de ces hublots⁽¹⁾, Renard s'est fait aider par le professeur Auguste Piccard, le spécialiste des hautes altitudes.

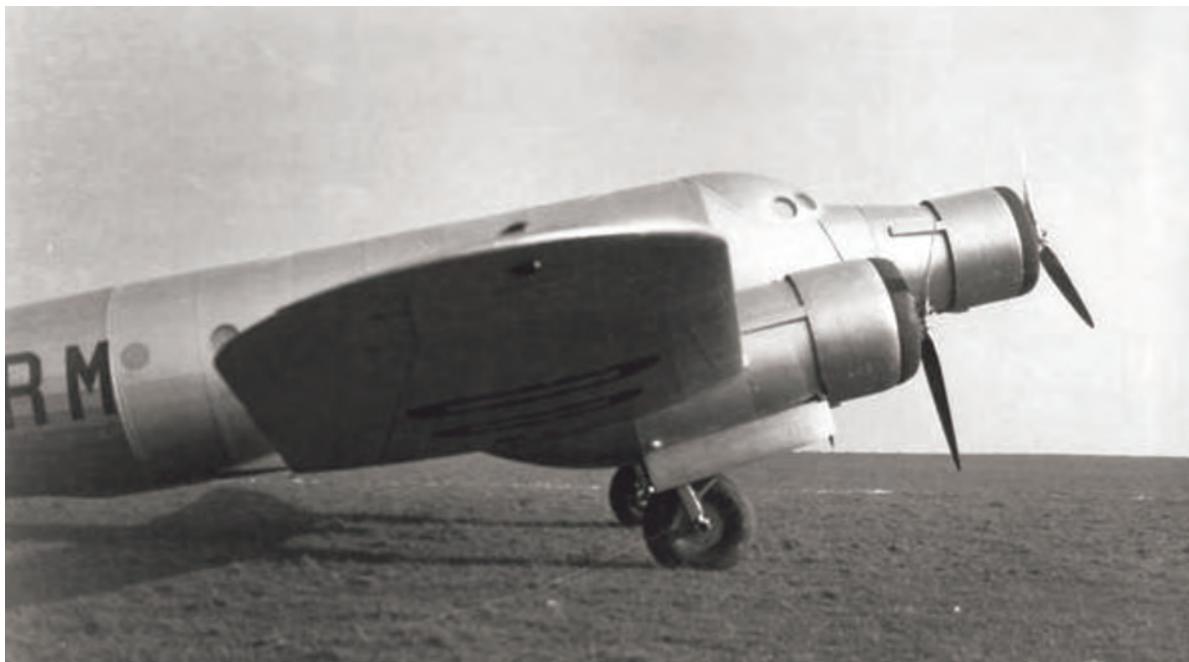
L'avion peut être équipé de n'importe quel type de moteurs de 700 à 950 CV. Le prototype devait recevoir trois moteurs Gnome et Rhône de 950 CV.

Les premiers essais de roulage sur la piste d'Evere sont effectués le 1er avril 1938 par l'adjudant de réserve Georges Van Damme, en présence de la Commission du Fonds de financement. Alors qu'il n'est nullement supposé voler, Van Damme

kleinere raampjes in de passagiersruimte en in de cockpit. Voor de constructie van deze patrijspoorten⁽¹⁾ heeft Renard zich laten bijstaan door professor Auguste Piccard, de specialist van de grote hoogten.

Het vliegtuig kan worden uitgerust met om het even welke motor met een vermogen van 700 tot 950 pk. Het prototype zal worden voorzien van motoren Gnome en Rhône van 950 pk.

Op 1 april 1938 worden de eerste rolproeven op de startbaan van Evere uitgevoerd door de reserve-adjudant Georges Van Damme in tegenwoordigheid van de Commissie van het Finan-



Le R-35 OO-ARM à Evere-Haren quelques heures avant le vol fatal. À noter, la faible dimension des hublots.

décide de décoller et c'est le drame. L'avion – qui n'est sans doute pas bien équilibré – s'écrase et tue son pilote. C'est la fin d'un des plus beaux projets dont pouvait se glorifier l'industrie aéronautique belge.

Mais Alfred Renard n'est pas homme à se laisser démonter. Simultanément avait été développé le R-36, un monoplace équipé d'un moteur Hispano-Suiza Canon de 910 CV, qui doit pouvoir concurrencer les avions de chasse français et britanniques.

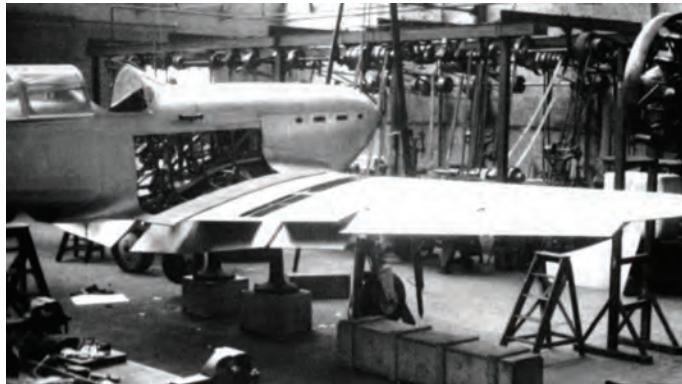
1. La matière transparente, incassable, élastique et absolument calorifuge avait été soumise à des pressions huit fois supérieures aux pressions imposées et cela sous des températures allant jusqu'à 40° sous zéro.

De R-35 OO-ARM te Evere-Haren enkele uren voor zijn fatale vlucht. Bemerk de geringe afmeting van de raampjes.

cieringsfonds. Alhoewel het in geen enkel geval was voorzien om te vliegen, beslist Van Damme toch op te stijgen en dan gebeurt het drama. Het vliegtuig – vermoedelijk niet goed geëquilibreerd – stort te pletter en de piloot wordt gedood. Het is het einde van één van de mooiste projecten waarmee de Belgische luchtvaartindustrie zich beroemd had kunnen maken.

Maar Alfred Renard is er de man niet toe om de moed te laten zakken. De R-35 wordt opgevolgd door de R-36, een eenzitter uitgerust met een motor Hispano-Suiza Canon van

1. Het doorzichtbaar, onbreekbaar, elastisch en volkomen geïsoleerd materiaal werd blootgesteld aan een acht maal grotere druk dan deze opgelegd en dit aan temperaturen tot 40 graden onder nul.



Le R-36 dans les ateliers Renard.

De R-36 in de werkhuizen van Renard.

Le vol d'essai du premier exemplaire R-36 a lieu le 5 novembre 1937. Un an plus tard, l'avion est présenté devant plusieurs délégations étrangères. Alfred Renard a de très bonnes relations avec la France. Il a fait une proposition au gouvernement français pour la construction d'une centaine d'appareils. Le R-36 et ses dérivés intéressent également l'Aéronautique Militaire belge à la recherche d'un chasseur pour remplacer les Firefly.

Malheureusement, le 17 janvier 1939, alors que le R-36 a terminé favorablement ses vols d'essai militaires, il s'écrase à Nivelles au cours d'un vol d'entraînement ^[2], tuant son pilote, le lieutenant Éric de Spoelbergh. Une nouvelle fois, c'est un accident – dont les causes ne seront jamais définies



Le constructeur en discussion avec son pilote.

De constructeur in discussie met zijn piloot.

910 pk, welche het zou moeten kunnen opnemen tegen de Franse en Britse jachtvliegtuigen.

Op 5 november 1937 grijpt de proefvlucht van het eerste exemplaar R-36 plaats. Eén jaar later wordt het vliegtuig voorgesteld aan verschillende buitenlandse afvaardigingen. Alfred Renard heeft zeer goede betrekkingen met Frankrijk. Hij heeft aan de Franse regering een voorstel gemaakt voor het bouwen van een honderdtal toestellen. In het kader van het zoeken naar een jachtvliegtuig ter vervanging van de Firefly, betoont tevens de Belgische Militaire Luchtvaart interesse voor de R-36 en zijn afgeleiden. Terwijl de R-36 met succes zijn militaire proefvluchten heeft afgesloten, stort het



Le R-37 au moteur Gnome-Rhône.

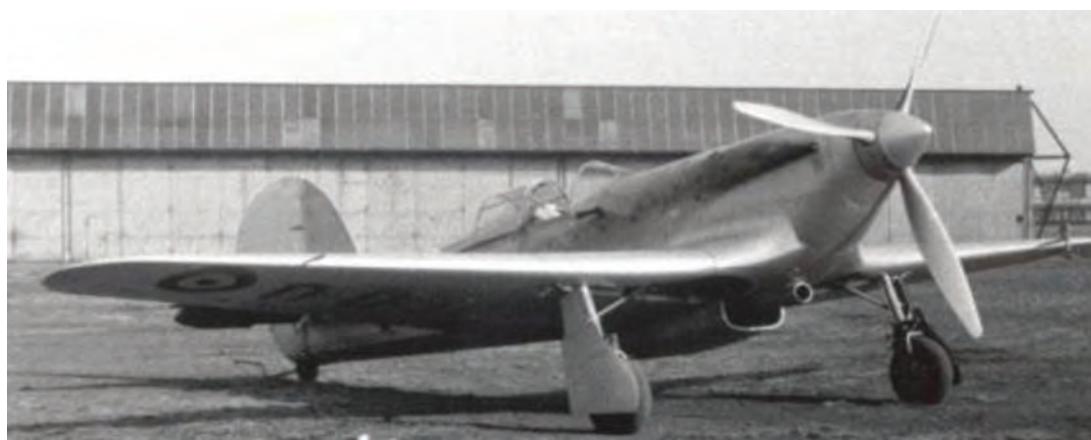
De R-37 met motor Gnome-Rhône.

². Ce vol n'aurait jamais dû avoir lieu vu que l'avion n'était plus assuré. Malheureusement Georges Renard en avait donné l'autorisation à l'insu de son frère qui se trouvait à Paris au moment de l'accident.

². Deze vlucht had nooit mogen plaats hebben daar het vliegtuig niet meer verzekerd was. Ongelukkig had Georges Renard er zijn toelating voor gegeven en dit buiten het medeweten van zijn broer die zich op het ogenblik van het ongeval te Parijs bevond.

de façon précise – qui met fin au développement d'un avion Renard et par la même occasion à l'annulation d'une commande de 40 appareils pour l'Aéronautique Militaire.

Mais Alfred Renard a d'autres prototypes en chantier. Le R-36 a été décliné en trois versions différentes. La première variante, le R-37, est dotée du moteur Gnome-Rhône de 1.050 CV. L'avion peut servir comme chasseur monoplace ou comme biplace d'attaque, voire comme avion de défense côtière grâce à l'emport d'une torpille de 200 kg.



Le R-38 équipé du moteur Rolls-Royce de 1.050 CV, au marquage militaire lors des essais effectués par l'Aéronautique Militaire. (Coll. BAHA)

La deuxième variante, le R-38, est équipée d'un moteur Rolls-Royce Merlin II. Le chef pilote de la SABCA, Paul Burniat, présente l'avion aux autorités belges le 18 juillet 1939. Selon l'intéressé, les qualités de vol et les performances de ce chasseur se situent entre celles du Hurricane et du Spitfire. Et ce qui ne gâche rien, le prix de la cellule est la moitié de celui du Spitfire.

La troisième variante, le R-40, a été conçue pour le compte du ministère de l'Air français. Il s'agit d'un chasseur de haute altitude. Grande nouveauté : l'avion est équipé d'un habitacle pressurisé et largable en vol par un dispositif à air comprimé. Bien que l'avion ressemble dans les grandes lignes au R-38, les connaisseurs remarqueront que le dessin du poste de pilotage s'apparente à la silhouette des avions de chasse de l'époque (Spitfire, Hurricane).

Lors de l'invasion allemande, la firme Renard compte se réfugier en France pour poursuivre les essais en zone non occupée. Paul Burniat évacue le R-38 vers Bordeaux^[3] par la voie des airs. Le prototype R-40 est évacué par la route en pièces détachées. Dans la débâcle, le convoi est abandonné près de Tournai et sans doute détruit lors du bombardement de la ville.

op 17 januari 1939 ongelukkig in Nijvel te pletter tijdens een oefenvlucht^[2] waarbij zijn piloot, luitenant Eric de Spoelbergh wordt gedood. Eens te meer is het een accident – waarvan de oorzaken nooit met juistheid konden worden vastgesteld – dat een einde maakt aan de ontwikkeling van een vliegtuig Renard en dat hierdoor ook een bestelling van 40 toestellen bestemd voor de Militaire Luchtvaart, werd vernietigd.

Doch Alfred Renard heeft nog andere prototypes op stapel staan. De R-36 wordt in drie verschillende uitvoeringen

De R-38 uitgerust met een Rolls-Royce van 1050 pk en met militaire kentekens, tijdens de testen door de Militaire Luchtvaart uitgevoerd (Col. BAHA).

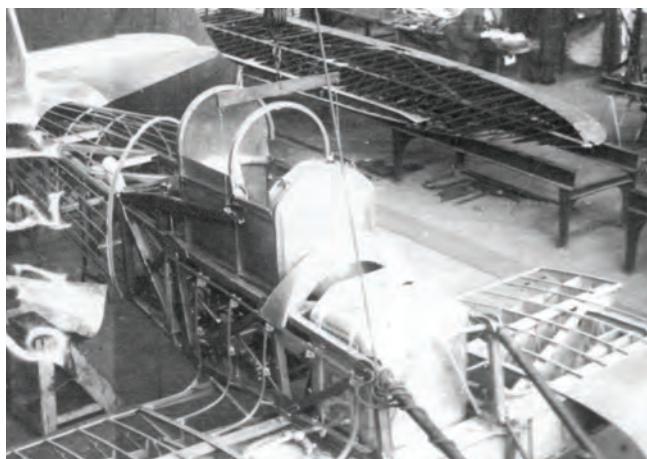
aangeboden. De eerste variante, de R-37 wordt voorzien van een motor Gnome-Rhône van 1050 pk. Het vliegtuig kan zowel dienen als eenzitter jachttoestel als aanvalstweedekker, zelfs als kustverdediger dankzij het meenemen van een 200 kg zware torpedo.

De tweede variante, de R-38 wordt uitgerust met een motor Rolls-Royce Merlin II. Op 18 juli 1939 presenteert de chef-piloot van SABCA, Paul Burniat, het vliegtuig aan de Belgische autoriteiten. Volgens de betrokkenen situeren de vliegkwaliteiten en de prestaties van dit jachtvliegtuig zich tussen de Hurricane en de Spitfire. En dat de waarde van het toestel (onder motor) slechts de helft bedraagt van deze van de Spitfire, is mooi meegenomen.

De derde variante tenslotte, de R-40, werd ontworpen voor rekening van het Franse Ministerie voor Luchtvaart. Het betreft een jachtvliegtuig voor grote hoogtes. Grote nieuwigheid : het toestel wordt voorzien van een gepresuriseerde cockpit waarvan de kap door een pneumatisch systeem in vlucht kan worden afgeworpen.

Alhoewel het vliegtuig in grote lijnen gelijkt op de R-38, zullen de kenners opmerken dat het ontwerp van de cockpit

Le drame du S.V.10 de Stampe & Vertongen



*Le R-40 avant son évacuation. À noter l'habitacle éjectable.
De R-40 voor zijn evacuatie. Bemerk de afwerpbare cockpitkap.*

Parallèlement à la construction des S.V.5 pour la Lettonie et l'Aéronautique Militaire belge, Stampe & Vertongen se lance pour la première fois dans le développement d'un bimoteur destiné à la chasse, le S.V.10. Les spécifications de cet appareil auraient été inspirées par les plus hautes autorités de l'Armée. De l'avis des connaisseurs, il s'agit d'un programme anachronique, copié sur le développement de quelques avions français⁽⁴⁾ tels le Dyle et Baccalan et l'Amiot 143 ou le Boulton Paul britannique. Pour mener à bien ce projet, Stampe a créé un bureau d'études composé de trois ingénieurs et seize dessinateurs.

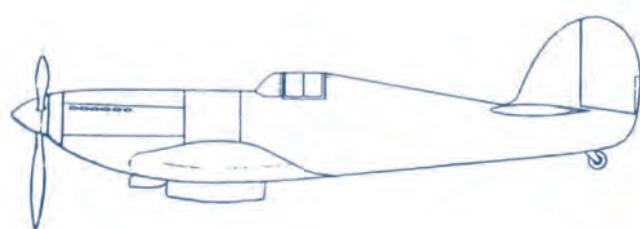
Le seul dessin d'usine retrouvé après-guerre témoigne de la complexité du concept avec des tourelles de tir au-dessus et en-dessous du fuselage ainsi qu'à l'avant de ce « croiseur aérien ».

Le 4 octobre 1935, Léon Stampe effectue le second vol d'essai, son père ayant essayé l'appareil, seul à bord, quelques jours plus tôt. Tout se passe bien. Le lendemain, Léon reprend l'avion accompagné cette fois par Ivanov. Au cours d'un passage à vitesse lente au-dessus du terrain de Deurne, à une hauteur de 300 m, l'avion amorce une vrille à gauche, le pilote le redresse et l'avion repart en vrille à droite jusqu'au sol. Les deux hommes sont tués sur le coup. On ne saura jamais ce qui s'est passé. Cette tragédie met un point final au S.V.10. Pour les deux associés Stampe et Vertongen, c'est un coup dur. Jean Stampe est particulièrement affecté par la mort de

3. Après la guerre, certaines sources précisent que l'avion a été signalé à Munich, mais qu'il ne fut pas récupéré par les autorités belges.

aanleunt bij het silhouet van de toenmalige jachtvliegtuigen (Spitfire, Hurricane).

Bij de Duitse invasie denkt de firma Renard er aan om naar Frankrijk uit te wijken en daar haar proeven in de onbezette zone verder te zetten. Paul Burniat vliegt de R-38 naar Bordeaux ⁽³⁾. Het prototype R-40 wordt in onderdelen geëvacueerd langs de weg. Tijdens de schermutselingen wordt het konvooi in de omgeving van Doornik achtergelaten waar het waarschijnlijk werd vernietigd bij het bombardement op de stad.



Drama met de S.V.10 van Stampe & Vertongen

Parallel met de constructie van de S.V.5 voor Letland en voor de Belgische Militaire Luchtvaart, lanceert Stampe & Vertongen zich voor de eerste maal in de ontwikkeling van een voor de jacht tweemotorig toestel, de S.V.10. De specificaties voor dit vliegtuig zouden zijn geïnspireerd door de hoogste Belgische legerautoriteiten. Volgens de mening van de kenners, betreft het een anachronistisch programma dat gekopieerd werd naar de ontwikkeling van enkele Franse vliegtuigen ⁽⁴⁾ zoals de Dyle en Baccalan en de Amiot 143 of nog de Britse Boulton Paul. Ten einde dit project tot een goed einde te brengen, heeft Stampe een studiebureau opgericht met drie ingenieurs en zestien tekenaars.

De enige tekening die na de oorlog werd teruggevonden getuigt van een complex concept van deze "lucht-kruiser" met schiettorens boven en onder de romp en ook aan de voorwand.

Léon Stampe voert de tweede proefvlucht uit op 4 oktober 1935 terwijl zijn vader, alleen aan boord, het toestel enkele dagen er voor heeft uitgetest. Alles verloopt goed. 's Anderendaags neemt Léon, deze maal vergezeld van Ivanov, het vliegtuig over. Tijdens een overvlucht aan lage snelheid boven het terrein van Deurne, valt het toestel in een linkse

3. Na de oorlog beweren verschillende bronnen dat het vliegtuig gesignalerd werd in München, maar dat het niet door de Belgische autoriteiten werd teruggehaald.



Le S.V.10, un anachronisme volant.

De S.V.10, een vliegend anachronisme.

son fils. Il lui faut plusieurs mois avant de se remettre et de sortir de son immobilisme.

La construction d'un avion acrobatique, le S.V.4B, version totalement remaniée du S.V.4 en sera l'occasion.

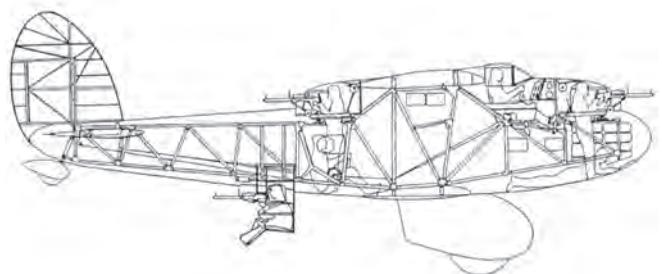
Stampe et Vertongen renouent avec le succès

Elza Leysen, une jeune aviatrice de 34 ans qui fréquente assidûment l'Antwerp Aviation Club de Jan Olieslagers est l'investigatrice de ce projet d'avion acrobatique. Elle estime que la Belgique doit être en mesure de participer aux compétitions internationales de voltige qui sont fort en vogue à partir de l'année 1937. Elle souhaite acquérir un appareil compétitif. Avec son nouvel ingénieur, Demidoff, Stampe se met au travail et va en quelques mois développer le « S.V.4Bis », appellation officielle, « S.V.4B » étant l'appellation courante de l'avion. Les militaires qui sont à la recherche d'un appareil d'entraînement pour remplacer les Avro 504N sont également intéressés. Stampe présente l'OO-JAN d'Elza Leysen au concours d'évaluation en septembre 1937 et surclasse tous les autres concurrents.

Il faudra toutefois attendre une nouvelle évaluation des militaires en 1939 – et de nombreuses modifications à l'appareil – avant que ceux-ci n'acceptent de prendre l'avion à l'inventaire des écoles de pilotage. Une première commande de trente S.V.4B est passée en avril 1939.

Le 9 juillet 1939, le lieutenant Jacques Philippart présente l'avion à l'occasion du meeting international de Bruxelles, en clôture de spectacle, devant plus de 100.000 spectateurs. Sa prestation est qualifiée de « phénoménale » par les spécialistes. L'entreprise anversoise est relancée.

4. Dans ses mémoires, le pilote d'essai français Jacques Lecarme a dénoncé les théories médiévales de certains responsables militaires, « ces cavaliers passés malgré eux à l'aviation, mais restés plus proches des châteaux forts et rêvant de tours et de pont-levis ! »



À remarquer le positionnement des mitrailleurs.

Bemerkt de positionering van de machinegeweren

tolvlucht. De piloot trekt terug op en het vliegtuig begint een rechtse tolvlucht waarbij het neerstort. De twee vliegeniers zijn op slag dood. Men zal nooit te weten komen hetgeen zich heeft afgespeeld. Deze tragedie betekent het einde van de S.V.10.

Dit betekent een harde slag voor de beide vennoten Stampe en Vertongen. Jean Stampe is ten zeerste aangedaan door de dood van zijn zoon. Het duurt verschillende maanden voordat hij zich herpakt en terug onder de mensen komt. Het bouwen van een acrobatisch vliegtuig, de S.V.4B, een totaal herwerkte versie van de S.V.4, zal hem hiertoe de gelegenheid geven.

Stampe & Vertongen knoopt terug met het succes aan

Elza Leysen, een jong vliegenierster van 34 jaar die regelmatig de Antwerp Aviation Club van Jan Olieslagers bezoekt, is de aanzetster van dit project voor een acrobatisch vliegtuig. Zij beweert dat België in de mogelijkheid moet zijn deel te nemen aan de vanaf 1937 in de mode zijnde internationale competities voor luchtacrobatiek. Zij wenst zich een competitief toestel aan te schaffen.

Stampe zet zich samen met zijn nieuwe ingenieur Demidoff aan het werk en gaat in enkele maanden tijd de "S.V.4Bis" ontwerpen die de officiële benaming "S.V.4b" draagt. De militairen die op zoek zijn naar een toestel ter vervanging van de Avro 504N, zijn eveneens geïnteresseerd. Stampe stelt de OO-JAN van Elza Leysen voor in september 1937 tijdens de evaluatiewedstrijd. Het toestel overtreft al de andere mededingers. Men zal echter moeten wachten op een nieuwe evaluatie van de militairen in 1939 – en heel wat wijzigingen aan het

4. In zijn memories heeft de Franse testpilot Jacques Lecarme de middeleeuwse theorieën van bepaalde militaire verantwoordelijken, blootgelegd. “Als voorbijgestreefde ruiters die toch met de luchtvaart zijn verbonden horen ze, al dromend van torens en ophaalbruggen, beter thuis in de versterkte kastelen”.

Le premier S.V.4B sort d'usine en décembre 1939. Au déclenchement des hostilités, les appareils sont mis caisse et, le 5 juin, embarqués pour le Maroc au départ de Caen. Arrivés à Casablanca, les avions sont dispersés au sein des Forces Aériennes Françaises Libres. Cinq appareils sont livrés à la Force Publique du Congo Belge.



*Elza Leysen à bord de son S.V.4B OO-JAN
(en hommage à Olieslagers)*

*Elza Leysen aan boord van haar S.V.4B OO-JAN
(als eerbetoon aan Olieslagers)*

Le Stampe S.V.4B est vendu aux Français

L'aviation militaire française a pris un retard considérable au cours de la fin des années trente. Avec la menace accrue d'une guerre, la priorité est accordée aux programmes d'avions de chasse et de bombardement. De ce fait, l'Armée de l'Air manque de moyens de formation et est obligé de s'adresser à des fournisseurs étrangers. Étant informé de cette situation, Stampe & Vertongen propose le S.V.4B au ministère de l'Air français. L'appareil est essayé dans la foulée et le 13 juillet 1939 un rapport particulièrement élogieux est établi par le directeur du Centre des Essais de Matériel Aéronautique (C.E.M.A.) : « Qualités de vol parfaites. Le C.E.M.A. n'a pas essayé jusqu'ici d'appareil présentant des qualités équivalentes pour l'entraînement à l'acrobatie.» Cette évaluation est concrétisée par la commande de 400 S.V.4B pour l'Armée de l'Air et de 200 avions destinés au réglage d'artillerie à l'Armée, 50 avions étant équipés dans un premier temps de moteurs De Havilland Gipsy Major II et par la suite de Renault de 140 CV.

Les deux contrats sont signés en janvier 1940. La société Farman est chargée de produire les avions français. La fabrication de ces appareils sera arrêtée par le déclenchement des hostilités.

toestel – vooraleer ze het vliegtuig op de inventarislijst van de vliegscholen willen inschrijven. In 1939 wordt een eerste bestelling geplaatst voor dertig S.V.4B.

Op 9 juli 1939 presenteert luitenant Jacques Philippart voor een menigte van meer dan 100.000 personen, het toestel ter afsluiting van de internationale vliegmeeting van Brussel.



*Les installations « Stampe & Vertongen » à Deurne
avant la guerre.*

*De vooroorlogse installaties
« Stampe & Vertongen » te Deurne*

Door de specialisten terzake wordt zijn voorstelling als "femomenaal" betiteld. De Antwerpse onderneming is opnieuw gelanceerd.

In december 1939 verlaat het eerste toestel het bedrijf. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden worden de toestellen in kisten verpakt en vanuit Caen naar Marokko verscheept. Aangekomen in Casablanca worden de vliegtuigen verdeeld onder de Vrije Franse Luchtmacht. Vijf toestellen worden geleverd aan de Publieke Macht van Belgisch Congo.

De Stampe S.V.4B wordt aan de Fransen verkocht

Op het einde van de jaren dertig heeft de Franse militaire luchtvaart een aanzienlijke vertraging opgelopen. Met de verhoogde oorlogs dreiging wordt er voorrang verleend aan de voorzieningen voor jacht- en bombardementsvliegtuigen. Door dit feit ontbreekt het het Luchtleger aan middelen om te starten en is het verplicht zich te wenden tot Buitenlandse leveranciers. Stampe & Vertongen wordt van deze situatie op de hoogte gebracht en offreert de S.V.4B aan het Franse Ministerie voor Luchtvaart. Het toestel wordt meteen getest en op 13 juli 1939 wordt een uitzonderlijk lovend verslag door de directeur van het "Proefcentrum voor

Après-guerre, Maurice Vertongen s'étant retiré des affaires, Jean Stampe va devenir avec ce marché, le plus grand constructeur d'avions belges vendus à l'étranger. Il entrera définitivement au panthéon de l'aéronautique belge.

Alfred Renard, quant à lui, a développé au cours de l'entre-deux-guerres, une vingtaine d'avions différents. La majorité de ces appareils ont été testés en vol. Les RSV et le R-31 ont été fabriqués en série, à l'échelle de notre pays.

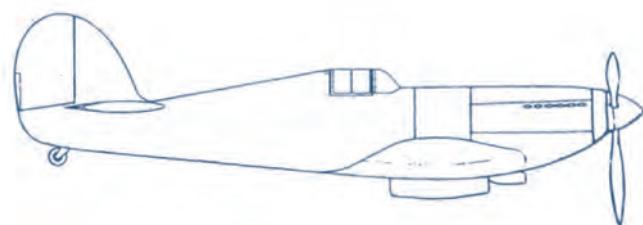
Dans ses études et projets, Alfred Renard a toujours été à l'écoute des derniers progrès de la science et de la technique pour essayer de les appliquer, et il faut lui attribuer le mérite d'être l'inventeur, au moins pour l'Europe, de l'avion de transport de passagers à cabine pressurisée avec le trimoteur R35 « stratosphérique ».

Comme l'écrit le Baron André Jaumotte dans la notice biographique d'Alfred Renard parue dans la Biographie Nationale : « Comment ne pas rêver à ce qu'aurait pu être l'industrie aéronautique belge entre les deux guerres si Alfred Renard avait bénéficié d'un soutien déterminé des pouvoirs publics et des milieux financiers ? Il était trop modeste et, tout à sa passion technique de grand réalisateur, il n'a pas trouvé le complément (commercial) qui aurait pu propulser l'entreprise vers la dimension qu'elle méritait. Aujourd'hui, [...] notre place aurait au moins pu être celle à laquelle se sont élevés les Pays-Bas, la Suède, la Suisse. »

Après la guerre, Renard et Stampe vont à nouveau collaborer. La suite de cette passionnante aventure est relatée dans un prochain chapitre consacré à la « Renaissance de l'industrie aéronautique ».

* Troisième partie du premier chapitre de la quatrième partie de 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin.

* Derde deel van het eerste hoofdstuk van het vierde deel van 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin.



Luchtvaartmateriaal" (Centre des Essais de Matériel Aéronautique – C.E.M.A.) opgemaakt: "Perfecte vlieg-kwaliteiten. Tot op heden heeft de C.E.M.A. nog geen enkel toestel getest dat over dezelfde kwaliteiten voor opleiding in de acrobatie beschikt".

Deze evaluatie wordt bevestigd door een bestelling van 400 S.V.4B voor het Luchtleger en voor 200 vliegtuigen bestemd het regelen van de artillerie bij het Landleger. Er worden in de eerste plaats 50 vliegtuigen voorzien van een motor De Havilland Gipsy Major II en vervolgens van een Renault van 140 pk.

Beide contracten worden in januari 1940 ondertekend. De venootschap Farman wordt belast met het bouwen van de Franse vliegtuigen. De fabricatie van deze toestellen zal door het uitbreken van de vijandelijkheden worden stilgelegd.

Na de oorlog trekt Maurice Vertongen zich uit de zaken terug en zal Jean Stampe de grootste constructeur van Belgische vliegtuigen worden die in het buitenland worden verkocht. Hij zal definitief zijn intrede maken in het Belgisch luchtvaartpantheon.

Van zijn kant heeft Alfred Renard tijdens de periode tussen de twee oorlogen, een twintigtal verschillende vliegtuigen ontworpen. Het merendeel van deze toestellen werd in vlucht getest. De RSV en de R-31 werden op de schaal van ons land, in serie gebouwd.

Met de gedachte deze trachten te gebruiken, heeft Alfred Renard bij zijn studies en projecten, altijd rekening gehouden met de laatste vooruitgang in de wetenschap en in de techniek. Men moet hem de verdienste toekennen van ten minste voor Europa, met de R35 "stratosferisch" de uitvinder te zijn van een passagiersvliegtuig met drukcabine.

Zoals Baron André Jaumotte het in zijn bij de Nationale Biografie verschenen levensbeschrijving van Alfred Renard noteert: "Waarom niet eens dromen over hetgeen de Belgische luchtvaartindustrie tussen de twee oorlogen zou zijn geworden moest Alfred Renard kunnen genoten hebben van de steun van de officiële autoriteiten en van de financiële middens? Hij was te nederig en, alles toespitsend op zijn technische passie van grote constructeur, heeft hij niet de hulp van de banken gevonden die zijn onderneming naar een dimensie zou hebben gestuurd die het verdiende. Vandaag (...) zou onze plaats ten minste evenwaardig hebben kunnen zijn aan die van Nederland, Zweden en Zwitserland."

Na de oorlog gaan Renard en Stampe terug samenwerken. Het vervolg van dit gepassioneerd avontuur wordt weergegeven in een volgend hoofdstuk "De wedergeboorte van de luchtvaartindustrie".



INVITATION Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE

UITNODIGING Golftornooi ‘Pelle’ DARDENNE

Pour la troisième année consécutive, la famille du Commandant Aviateur e.r. P Dardenne, a proposé aux « Vieilles Tigres de l’Aviation Belge » (VTB) d’organiser un tournoi de golf pour honorer sa mémoire et d’en verser les bénéfices aux œuvres sociales des VTB.

C'est dans ce cadre qu'en collaboration avec la base de Florennes et le Florennes Avia Golf Club (FAGC), les VTB sont heureuses de vous inviter à ce tournoi qui se déroulera ce mercredi 1 juillet sur le parcours de la base de Florennes. Ci-dessous les informations concernant cette compétition :

- Invitations en priorité aux membres des VTB, aux militaires d'active et pensionnés de la Force Aérienne, aux membres de Golf Avia et du Golf Club SABENA
- Départs : à partir de 09.30 hr
- Formule : Single Stablefort
- Catégories : à déterminer ultérieurement en fonction de la participation
- Prix spéciaux : closest to the pin et longest drive
- Pour des questions d'organisation (9 trous) limitation à 60 golfeurs environ

PARTICIPATION AUX FRAIS : Forfait unique de 50 € par personne (compétiteur et/ou non-golfeur)

Cette participation comprend

Pour tous : Un « café » d'accueil
1 Sandwich

La réception (vers 18.00hr)
Le barbecue (vers 19.00hr)

Pour les golfeurs : Le green fee (offert par le FAGC)
Des « tee gifts »
Une bouteille d'eau
La table de prix

Pour les non golfeurs : Une visite guidée du Musée Colonel DFC (à 14.00 hr et à 16.00 hr)
R Lallemand
Une initiation au golf (dès 15.00 hr)

Remarques : Hormis lors de la réception, boissons non incluses mais à prix démocratiques. Participation limitée : l'ordre des paiements détermine l'ordre des inscriptions.

Voor het derde opeenvolgende jaar vraagt de familie van wijlen Commandant Vlieger o.r. P Dardenne de 'Vieilles Tigres van de Belgische Luchtvaart' (VTB) een golftornooi te organiseren te zijner gedachtenis. De opbrengst ervan gaat naar de sociale werken van de VTB.

In samenwerking met de basis van Florennes en de Florennes Avia Golf Club (FAGC) nodigen de VTB u met plezier op dat tornooi uit. Het vindt plaats op woensdag 1 juli op het golfterrein van Florennes. Hieronder vindt u alle informatie over dit tornooi:

- Leden van de VTB, de actieve en gepensioneerde militairen van de Luchtmacht, de leden van Golf Avia en van de Golf Club SABENA hebben voorrang
- Start: vanaf 9.30u
- Formule: Single Stablefort
- Categorieën: later te bepalen op basis van de deelnemers
- Speciale prijzen: closest to the pin en longest drive
- Om organisatorische redenen (9 holes) is het aantal deelnemers beperkt tot ongeveer 60 golfers

PRIJS: 50 € per persoon (spelers en niet-spelers)

Deze prijs omvat

Voor iedereen: Koffie bij aankomst
1 sandwich
De receptie (rond 18u)
De barbecue (rond 19u)

Voor de golfers: De green fee
(aangeboden door de FAGC)
De tee gifts
Een fles water
De prijzentafel

Voor de niet-golfers: Een geleid bezoek aan het Museum Colonel R Lallemand DFC (van 14 tot 16u).
Een golfinitiatie (vanaf 15u).

Opmerkingen: Behalve tijdens de receptie zijn de dranken niet inbegrepen; ze zijn wel tegen democratische prijzen. Het aantal deelnemers is beperkt: de volgorde van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving.

INSCRIPTION TOURNOI GOLF P. DARDENNÉ

A renvoyer à : STENCONSULT@skynet.be ou STENUIT Léon, Rue du Monastère 73, 1330 RIXENSART

Date limite des inscriptions : mercredi 22 juin 2016.

L'ordre des paiements détermine l'ordre d'inscription.

Je soussigné _____, E-mail _____

inscrit les personnes suivantes au tournoi P. Dardenne le mercredi 29 juin 2016 à Florennes :

Golfeurs :

1. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

2. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

3. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

**** barrer les mentions inutiles**

Non-golfeurs: (veuillez mentionner leurs noms et N° national afin de pouvoir les inscrire sur la liste du corps de garde).

1. NOM & Prénom, N° National : _____

2. NOM & Prénom, N° National : _____

3. NOM & Prénom, N° National : _____

Je verse la somme de

➤ _____ x 50 € = _____ €

Sur le compte **BE79 7555 3363 3833 de Bouffioux Gérard**

Communication : « Golf VTB » suivi de votre nom

SIGNATURE : _____

Confirmation de votre inscription sera transmise par e-mail dès réception de votre paiement. La liste des départs sera disponible sur **florennes.mygolf.be** et vous sera communiquée par e-mail au plus tard le lundi 27 juin. Vous pourrez aussi l'obtenir si nécessaire dès le mardi 28 juin en téléphonant à Léon STENUIT au 0475 407107.

Remarques éventuelles :

INSCHRIJVING Golftornooi 'Pelle' DARDENNE

Terug te sturen naar: STENCONSULT@skynet.be of Stenuit Léon, Rue du Monastère 73, 1330 Rixensart

Uiterste datum voor de inschrijving: woensdag 22 juni 2016.

De volgorde van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving

Ondergetekende _____, E-Mail _____
schrijft de volgende personen in voor het tornooi P Dardenne op woensdag

schrijft de volgende personen in voor het tornooi P Dardenne
op woensdag 29 juni 2016 te Florennes:

Golfers :

1. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

2. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

3. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

** het overbodige schrappen

Niet-golfers: (vermeld de namen en nationale nummers zodat ze kunnen vermeld worden op de lijst van het wachtkaäl)

1. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

2. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

3. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

Ik stort het bedrag van

> _____ x 50 € = _____ €

Op rekening **BE79 7555 3363 3833** van Bouffioux Gérard

Mededeling: « Golf VTB » gevuld door uw naam.

HANDTEKENING: _____

Bevestiging van uw inschrijving wordt u toegestuurd zodra we de betaling ontvangen hebben. De lijst met de volgorde van de tee offs zal te lezen zijn op **florennes.mygolf.be**, ze wordt u meegedeeld via e-mail uiterlijk op 27 juni. U kunt ze, indien nodig, vanaf dinsdag 28 juni ook telefonisch verkrijgen bij Léon STENUIT op 0475 407 107.

Eventuele opmerkingen:

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

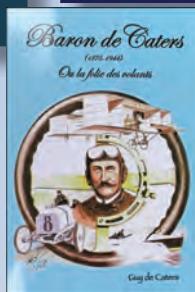
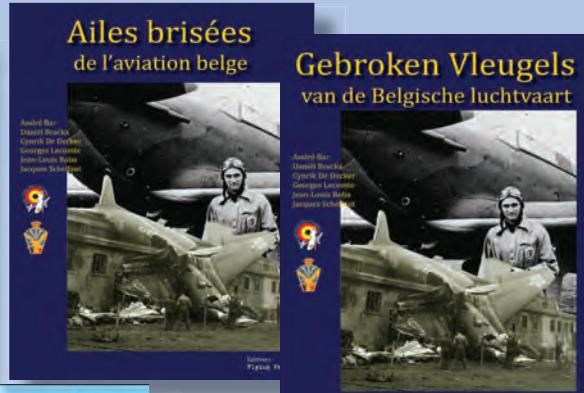


Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Livres - Boeken
CD-ROM
Contact us

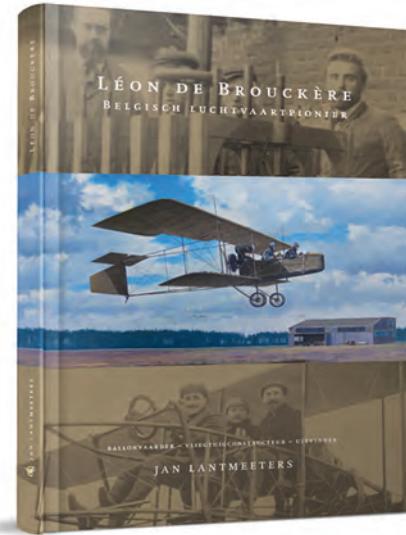


10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles ? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte BE232100 6199 6691 (BIC: GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez 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 BE232100 6199 6691 (BIC: GEBABEBB) van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen"). Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres. Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.



Léon De Brouckère, Belgisch luchtvaartpionier

Jan Lantmeesters schreef een boek over de Belgische luchtvaartpionier Léon De Brouckère (1886-1944), ingenieur, ballonvaarder, vliegtuig-constructeur en uitvinder. Léon De Brouckère ontwierp zijn eerste vliegtuig in 1910, startte de vliegschool van Kiewit en bouwde Deperdussin-vliegtuigen in licentie voor België en Nederland. Henri Crombez stichtend lid van de Vieilles Tiges van België en ook voorzitter van onze vereniging van 1944 tot 1947 was een van zijn fabriekspiloten. Het boek is enkel verkrijgbaar in het Nederlands (illustraties in NL, FR en EN). U bestelt het door 36 euro over te schrijven (inclusief 6,50 euro verzendkosten) op rekening BE53 9731 1109 6053 van Jan Lantmeesters met vermelding 'Léon De Brouckère'.

Léon De Brouckère, pionnier de l'aviation belge

Jan Lantmeesters a réussi la gageure d'écrire un livre rendant hommage à Léon De Brouckère, un de nos grands pionniers de l'aviation belge (1886-1944). De Brouckère était ingénieur, aéronaute, constructeur d'avions et inventeur. Il conçoit son premier avion en 1910 et est à la base de la création de l'école d'aviation de Kiewit. Il construit les avions Deperdussin en licence pour la Belgique et les Pays-Bas. Henri Crombez, membre fondateur des Vieilles Tiges de l'aviation belge et président de l'association de 1944 à 1947, était un des pilotes d'usine. Le livre est uniquement disponible en néerlandais (les illustrations sont en NL, Fr et en anglais). On peut se procurer l'ouvrage en versant 36€ (frais de port de 6,50€ inclus) sur le compte BE53 9731 1109 6053 de Jan Lantmeesters avec la mention 'Léon De Brouckère'.



Audio Aciem, Chronique du 1er Wing de Chasse, 1946-1996

Deze kroniek schetst de geschiedenis van de 1ste Wing te Beauvechain vanaf de aankomst van de Spitfire tot het vertrek van de F16. Deze zeer gedetailleerde en uitvoerig geïllustreerde beschrijving is van de hand van Kol VI b.d. Jean Buzin, die in Beauvechain de functies van chef vliegdienst en korpsoverste vervulde. Het is een herziene en bijgewerkte versie van het eerste boek dat in 1996 werd uitgegeven. ADC VI Jan Govaerts heeft het eerste gedeelte aangevuld met belevissen en anekdotes over het leven in de smaldeelen. Het werk is enkel in het Frans verkrijgbaar in het 1 Wing Historical Centre te Beauvechain.

Audio Aciem, Chronique du 1er Wing de Chasse, 1946-1996

Cette chronique couvre l'histoire du 1er Wing de Beauvechain depuis l'arrivée du Spitfire jusqu'au départ des F-16. Ce récit très détaillé et largement illustré, nous le devons au Col Avi e.r. Jean Buzin, un ancien commandant du groupe de vol et chef de corps du 1er Wing. Il s'agit d'une version retravaillée d'un ouvrage publié en 1996. L'ADC Jan Govaerts a illustré la première partie à l'aide de souvenirs et anecdotes de la vie d'escadrille. Le livre est uniquement disponible en français au 1 Wing Historical Centre de Beauvechain.