



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

In dit nummer *Dans ce numéro*

## **Kiewit**



Dossier pensioenen  
*Dossier pensions*

**Air Force Pilot training  
in the States...**

N° 2-2017

38ste jaar  
April - mei - juni

38ème année  
Avril - mai - juin

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174  
ISSN 2466-8923

  
**2014-18**

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



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable  
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:

Affiche Kiewit Airshow  
2 sept 1934

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

---

Vice-président – Vice-voorzitter    Gerard Van Caelenberge  
010 84 15 84    gerard.vancaelenberge@skynet.be

---

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

---

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

---

Webmaster    Jacques de Kroes  
011 782 853    inkeja@skynet.be

---

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

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

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

Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Agenda	06	Agenda
Décès	07	Overlijdens
Bienvenue aux nouveaux membres	08	Welkom aan nieuwe leden
Thank you VTB members...	08	Thank you VTB members...
VTB – Rapport de l'assemblée générale du 08 mars 2016	10	VTB – Verslag van de algemene vergadering van 08 maart 2016
KIEWIT, le plus ancien aérodrome de Belgique	14	Vliegveld KIEWIT, het oudste vliegveld van België
Drones au cours du 21 <sup>ème</sup> siècle	22	Drones in de 21 <sup>ste</sup> eeuw
Air Force Pilot training in the States... an extraordinary experience	26	Air Force Pilot training in the States... an extraordinary experience
Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2017	31	Golftornooi 'Pelle' DARDENNE 2017
Les entreprises aéronautiques belges	32	De Belgische luchtvaartbedrijven
Dossier : pensions	40	Dossier: pensioenen



## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique + Membres «Webzine»	Membres <i>Leden</i> € 25,00	€ 35,00
<i>België</i> + «Webzine» leden	Veuves <i>Weduwen</i> € 12,50	€ 22,50
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 35,00	€ 45,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 17,50	€ 27,50

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

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

Compte bancaire VTB Bankrekening: 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<sup>er</sup> janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

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

Chers amis,

Le rapport de notre assemblée générale figure dans le présent magazine. Vous allez sans aucun doute en prendre connaissance. J'aimerais néanmoins attirer votre attention sur deux points importants.

L'association royale des Vieilles Tiges a vu le jour en 1937 et fête donc cette année son quatre-vingtième anniversaire. Nos fondateurs étaient les aviateurs belges brevetés avant le 2 août 1914. Les pilotes et observateurs qui ont obtenu leur brevet au cours de la Première Guerre mondiale ont rejoint l'association comme membres adhérents.

À ce moment déjà, certains aviateurs ont été faits « membre d'honneur », notamment ceux décédés au cours de la Grande



## HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER

Guerre, les pionniers constructeurs d'avions de l'aéronautique belge, ainsi que les personnes qui comme Willy Coppens de Houthulst ont accompli des prestations exceptionnelles. Il s'agit ici de personnalités qui ont participé activement au développement exponentiel de l'aéronautique belge.

Nous pouvons ajouter par ailleurs que la plupart des aviateurs belges qui ont survécu à la Deuxième Guerre mondiale sont devenus membres des VTB. N'oublions pas non plus que parmi nos membres figurent également les pionniers de l'aviation civile belge ; des aviateurs qui seront notamment parmi les tout premiers à effectuer le trajet Bruxelles-Léopoldville en avion.

Il est remarquable de constater qu'aujourd'hui encore, certains de nos associés ont personnellement connus des membres fondateurs de l'association. Ils ont donc été directement en contact avec ceux qui ont vu naître l'Aéronautique belge. Mais, nous comptons également parmi nos membres, un certain nombre d'aviateurs ayant volé sur les chasseurs et les appareils de transport les plus modernes.

Le savoir et l'expérience des VTB couvrent donc l'entièreté de l'évolution de l'aéronautique dans notre pays ; du Nieuport au chasseur F-16, à l'Airbus A380 et même à la Station Spatiale Internationale (SSI). En effet, n'oublions pas qu'outre SM le Roi Philippe, nos deux astronautes Dirk Frimout et Frank De Winne sont également membres d'honneur des VTB. Nous pouvons être fiers d'appartenir à une telle association : « we should be **'proud to be one of them'** ».

Comme deuxième point important, je tiens à vous annoncer avec

Beste vrienden,

In dit magazine vindt u het verslag van onze algemene vergadering. Alhoewel ik er niet aan twijfel dat jullie dit verslag grondig zullen lezen, zou ik toch de aandacht willen vestigen op twee belangrijke punten.

De VTB werd opgericht in 1937 en viert dit jaar haar tachtigste verjaardag. Onze stichters waren Belgische piloten die gebrevetteerd waren vóór 02 augustus 1914. De piloten en waarnemers die hun brevet ontvingen tijdens de Eerste Wereldoorlog werden beschouwd als toetredende leden.

Op dat ogenblik werden ook reeds een aantal ereleden aangewezen; onder andere, de piloten die omgekomen waren tijdens WW1, de pioniers vliegtuigbouwers van de Belgische luchtvaart en

de personen die uitzonderlijke prestaties hadden geleverd zoals Willy Coppens de Houthulst. We hebben het hier over persoonlijkheden die actief hebben meegewerkt aan de exponentiële ontwikkeling van de Belgische luchtvaart.

Voegen we er aan toe dat de meeste Belgische piloten, die de Tweede Wereldoorlog hebben overleefd, lid geworden zijn van de VTB. Vergeten we ook niet dat we in ons ledenbestand ook de pioniers van de Belgische burgerluchtvaart terugvinden; vliegeniers die bij de allereerste waren om het traject Brussel-Leopoldstad met het vliegtuig af te leggen.

Het is merkwaardig dat we vandaag nog leden hebben die bepaalde Vieilles Tiges van de stichtende generatie persoonlijk hebben gekend. Zij hebben dus rechtstreeks contact gehad met diegenen die aan de wieg stonden van de Belgische luchtvaart. Maar we hebben ook een ruim aantal leden die de meest moderne gevechts- en passagiersvliegtuigen hebben gevlogen.

De kennis en ervaring van de VTB bestrijkt dus het volledige gamma van de evolutie van de luchtvaart in ons land; van Nieuport tot F-16, Airbus 380 en zelfs tot het International Space Station (ISS). Inderdaad, vergeten we niet dat naast ZM Koning Filip, ook onze twee ruimtevaarders, Dirk Frimout en Frank De Winne erelid zijn van de VTB. We mogen er fier op zijn om lid te zijn van dergelijke vereniging: we should be **"proud to be one of them"**.

Een tweede belangrijk punt is dat we met fierheid mogen aankondigen dat Gerard "Flurk" Van Caelenberge lid is geworden van de Raad van Bestuur.

fierté que Gérard « Flurk » Van Caelenberge est devenu membre du Comité de Direction.

Flurk a une imposante carrière derrière lui. Non seulement comme aviateur (essentiellement sur F-16), mais également comme officier d'état-major. Que l'on en juge : C.O. 350<sup>e</sup> Escadrille, commandant du Groupe de vol au 1<sup>er</sup> Wing, commandant du 10<sup>e</sup> Wing, officier de projet du F-16 MLU (Mid-Life Update), IRSD, Collège de Défense de l'OTAN à Rome, commandant de la Composante Aérienne, sous-chef d'État-major pour les Opérations et l'Entraînement à l'État-major général de la Défense. En couronnement de cette déjà belle carrière, sa nomination comme Chef de la Défense, la plus haute fonction dans les Forces Armées belges. Une fonction qu'il a occupée avec succès pendant plus de quatre ans comme premier aviateur général à quatre étoiles de la Force Aérienne.

Flurk heeft een indrukwekkende loopbaan achter de rug, niet enkel als piloot (vooral op F-16), maar ook als stafofficier. Om enkele functies te noemen; C.O. 350<sup>ste</sup> Smaldeel, commandant Vlieggroep 1<sup>ste</sup> Wing, korpscommandant 10<sup>de</sup> Wing, project officier F-16 MLU (Mid-Life Update), KHID, NATO Defence College te Rome, Air Component Commander en Onder Stafchef voor Operaties en Training in de Generale staf van Defensie. De kroon op zijn werk was zijn benoeming tot Chef Defensie, de hoogste functie in de Belgische Krijgsmacht. Een functie die hij gedurende meer dan vier jaar als eerste viersterren generaal-piloot van de Belgische luchtmacht met succes heeft volbracht.

Ik verklap u geen geheim dat Flurk voorbestemd is om het voorzitterschap van de VTB over te nemen. Voor mijzelf is het een enorme opluchting te weten dat onze vereniging met haar enorm

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Je ne pense pas dévoiler un secret en vous précisant que Flurk est destiné à reprendre les rênes de l'association comme président. C'est pour moi un énorme soulagement de savoir que notre association, avec son énorme potentiel d'expériences aéronautiques et de traditions, sera présidée par une forte personnalité du monde de l'aéronautique belge. Je dors en paix ; notre avenir est assuré, les VTB seront en de bonnes mains.

Vous trouverez également dans ce magazine la suite des articles couvrant l'histoire de l'industrie aéronautique, les drones et les pensions (cette fois pour le personnel navigant militaire). Mais nous commençons par un article sur Kiewit, le premier aérodrome de Belgique.

Bonne lecture, Wif De Brouwer.

Traduction : Michel Mandl

potentieel aan luchtvaartervaringen en -tradities zal overgenomen worden door een topfiguur uit de Belgische luchtvaartwereld. Ik slaap gerust; onze toekomst is verzekerd, de VTB is in goede handen.

In dit magazine vindt u het vervolg van onze artikelenreeksen over de Belgische luchtvaartbedrijven, de drones en de pensioenen; ditmaal voor de militairen van het gebrevetteerd varend personeel. Maar we beginnen met een verhaal over Kiewit, het allererste vliegveld van België.

Veel leesgenot, Wif De Brouwer



---

# Agenda

## Réunions mensuelles 2017

### Mercredi 10 mai 2017 – MdA

VTB Get Together - Mirage V

### Jeudi 11 mai 2017

#### Cérémonie du souvenir à Vroenhoven

Rendez-vous au parking de l'église de Vroenhoven (*Krijtstraat 1, N50°49'35" E005°38'24"*) 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 12h0. Tous les membres VTB sont cordialement invités à participer à cette cérémonie.

### Mercredi 14 juin 2017 – MdA

VTB Get Together - 15 Wing

### Mercredi 28 juin 2017

Tournoi de golf à Florennes

### Mercredi 12 juillet 2017

#### Brussels Air Museum

*Parc du Cinquantenaire, N50° 50' 27" E004° 23' 37"*

La Maison des Ailes étant fermée en juillet, la réunion mensuelle a lieu dans la cafétéria du Musée de l'Air. Rendez-vous à 12 hr pour l'apéritif suivi d'un buffet traditionnellement très soigné. Inscriptions avant le 28 juin 2017 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir feuillet joint à ce magazine). Le prix tout compris est de 50 € par personne, montant à verser sur le compte VTB pour la même date.

Veillez obligatoirement vous présenter à l'accueil en arrivant au Musée de l'Armée; le personnel aura une liste des participants. Les membres AELR et/ou Musée de l'Armée ou les vétérans sont priés de présenter leur carte de membre; pour les autres, l'entrée sera payée par l'association.

### Mercredi 9 août 2017

#### Outdoor Stampe Museum, Deurne

*Antwerp International Airport, Luchthavenlei 10, 2100 Antwerpen - N51° 11' 21" E004° 27' 01"*

Pour notre outdoor du mois d'août, Danny Cabooter nous invite au Stampe & Vertongen Museum à Deurne (Anvers). Une visite guidée du musée est e.a. au programme (mais pas de vols en Fouga, une démo peut-être). Rendez-vous à 11 hr pour la visite. Ensuite, apéritif suivi d'un menu all-in concocté par Danny (entrée, BBQ, dessert, avec vin, eaux, bière ou soft drinks). Inscriptions avant le 01 août 2017

## Maandelijkse bijeenkomsten 2017

### Woensdag 10 mei – HdV

VTB Get Together - Mirage V

### Donderdag 11 mei 2017

#### Herdenkingsplechtigheid in Vroenhoven

Afspraak op de parking van de kerk van Vroenhoven (*Krijtstraat 1, N50°49'35" E005°38'24"*) vanaf 10u. Rond 10.40u, vertrek in stoet naar de brug over het Albertkanaal, plechtigheid en terugkeer naar de parochiezaal voor de receptie om 12u. Alle VTB-leden worden van harte uitgenodigd op deze plechtigheid.

### Woensdag 14 juni – HdV

VTB Get Together - 15 Wing

### Woensdag 28 juni 2017

Golftornooi Florennes

### Woensdag 12 juli

#### Brussels Air Museum

*Jubelpark, N50° 50' 27" E004° 23' 37"*

Het Huis der Vleugels is gesloten in juli en dus vindt de maandelijkse bijeenkomst plaats in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum. Afspraak om 12 u voor het aperitief gevolgd door een traditioneel, zeer verzorgd buffet. Inschrijven vóór 28 juni 2017 door het inschrijvingsformulier te sturen naar het vermelde adres (zie aangehecht aan dit magazine). De prijs is € 50 alles inbegrepen. Te storten op de VTB-rekening vóór dezelfde datum.

Gelieve u aan te melden bij de receptie van het Legermuseum. Het personeel zal beschikken over de lijst van de deelnemers. De leden van het AELR en/of het Legermuseum of de veteranen worden verzocht hun ledenkaart te tonen; voor de anderen zal onze vereniging het inkomstgeld betalen.

### Woensdag 9 augustus

#### Outdoor Stampe Museum, Deurne

*Antwerp International Airport, Luchthavenlei 10, 2100 Antwerpen - N51° 11' 21" E004° 27' 01"*

Voor onze outdoor van augustus nodigt Danny Cabooter ons uit in het Stampe & Vertongen Museum te Deurne (Antwerpen). Op het programma staat o.a. een bezoek aan het museum (geen vluchten op Fouga, misschien een demo). Afspraak om 11u voor het bezoek. Daarna aperitief gevolgd door een all-in menu samengesteld door Danny (voorgerecht, BBQ, dessert met wijn, water, bier of soft drinks). Inschrijven

en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir feuillet joint à ce magazine). Le prix est de 55 € par personne, montant à verser sur le compte VTB pour la même date.

### **Dimanche 11 septembre 2017**

**Cérémonie à Poelkapelle, disparition de Guynemer,**  
100<sup>ème</sup> anniversaire

### **Samedi 17 septembre 2017**

**Monument polonais Sint-Denijs-Westrem**

### **Mercredi 25 octobre 2017**

*La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"*

#### **"Experiences on A 380"**

par Patrick "James" De Roeck,  
type rating examiner Airbus 380.

voor 1 augustus 2017 door het inschrijvingsformulier terug te sturen naar het vermelde adres (zie bijgevoegd blad). De prijs is 55 € per persoon, te storten op de VTB-rekening voor dezelfde datum.

### **Zondag 11 september 2017**

**Ceremonie in Poelkapelle, verdwijning van Guynemer,**  
100<sup>ste</sup> verjaardag

### **Zaterdag 17 september 2017**

**Pools monument Sint-Denijs-Westrem**

### **Woensdag 25 oktober 2017**

*La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"*

#### **"Experiences on A 380"**

door Patrick "James" De Roeck,  
type rating examiner Airbus 380.

Décès



Overlijdens

**Marc Artiges**

08 Jan 2017

**Ivo Van Laere**

Mei 2016

**Philippe Laport**

11 Jan 2017

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.

---

## Bienvenue aux nouveaux membres



## Welkom aan nieuwe leden

### **Guido SMETS**

Geboren op 12 Okt 1955  
Gebrevetteerd piloot door BAF op 01 Jul 1976  
(Prom 73B)  
Aanvaard VT  
Peters: Danny Cabooter & Jacques de Kroes.

### **Daniel RONSMANS**

Né le 10 Aou 1946  
Breveté pilote ULM par AA le 05 Jan 1986,  
avion le 14 Jul 1988 (PPL)  
Admis A  
Parrains : Jacques Mercier & René Lenaerts.

### **Philip VERHAEGEN**

Geboren op 06 Mar 1959  
Gebrevetteerd piloot door BAF in Jul 1981  
(Prom 79A)  
Aanvaard VT  
Peters: Wilfried De Brouwer & Didier Waelkens.





---

### Andre MEUL

Geboren op 04 Apr 1960  
Gebrevetteerd piloot door BL in Mei 2001  
(PPL 118999)  
Aanvaard A  
Peters: Danny Cabooter & Bernard Van Milders.

### Janick LEGROS

Né le 15 Jan 1947  
Breveté pilote par BAF le 11 Oct 1968  
(Prom 67B)  
Admis VT  
Parrains : René Schoubben & Guy Rasse.

### Rudy SCHOUKENS

Né le 30 Dec 1960  
Breveté pilote par USAF le 01 Avr 1985 (Class 85-04)  
Admis VT  
Parrains : Wilfried De Brouwer & Guy Rasse.

### Pierre PISSOORT

Né le 19 Jul 1945  
Breveté pilote planeur par CDA en 1962 et PPL en 1964  
Admis A  
Parrains : Michel Mandl & Guy Viselé.

### Marcel 'Celle' VAN der AUWERA

Geboren op 29 Dec 1949  
Gebrevetteerd piloot door BAF op 27 Nov 1970  
(Prom 69A)  
Aanvaard VT  
Peters: Wilfried De Brouwer & Paul Jourez.

### Ann LECHAT

Geboren op 27 Jun 1960  
Gebrevetteerd heli piloot door BL op 18 Aug 2005 (CPL)  
envliegtuig op 30 Nov 2005 (PPL 122907)  
Aanvaard A  
Peters: Wilfried De Brouwer & Danny Cabooter.

---

## Thank you VTB members...

Le 14 février dernier, jour de la Saint Valentin (il faisait superbe), Etienne Verhellen, membre VTB, a été victime d'une panne moteur avec "Janie", le Yak-52 immatriculé G-CBSS avec atterrissage de fortune dans la campagne au sud de Cerfontaine (EBCF) le long de la route Couvin - Chimay. Etienne a eu beaucoup de chance ! Il s'en tire avec une triple fracture aux vertèbres et 3 fractures à la jambe droite ! Notre Captain sur B-747 chez British Airways est en convalescence (cloué au lit) pour de longs mois, mais vivant.

Il a été inondé de messages de tous ses amis, volants ou terriens ! Son Gsm commençait déjà à sonner alors que les pompiers étaient en train de le désincarcérer de l'épave... Et cela a continué dans l'ambulance. Il a également reçu des centaines de messages de support, dont beaucoup de la part de membres VTB.

Comme Etienne ne peut pas répondre à tous, il nous demande de publier ce petit texte afin de remercier tous ceux qui l'ont contacté, lui, son épouse et ses deux filles, avec des messages de sympathie.

Op 14 februari, de dag van Sint-Valentijn (het was prachtig weer) kreeg VTB-lid Etienne Verhellen af te rekenen met motorpech in de 'Janie', een YAK-52 met registratie G-CBSS. Hij maakte een noodlanding in een veld ten zuiden van Cerfontaine (EBCF) langs de weg Couvin-Chimay. Etienne heeft veel geluk gehad! Hij kwam ervan af met een drievoudige wervelbreuk en 3 breuken in het rechterbeen! Onze Captain op B-747 bij British Airways is nu herstellende (vastgeklonken aan bed) en dat zal nog vele maanden duren, maar hij leeft nog.

Hij werd overspoeld met boodschappen van al zijn vrienden, al dan niet vliegende! Zijn gsm begon al te rinkelen terwijl de brandweer hem uit het wrak aan het bevrijden was... En hij bleef rinkelen in de ambulance. Hij heeft ook honderden steunberichten gekregen, waarvan vele van VTB-leden.

Gezien Etienne ze niet allemaal kan beantwoorden, heeft hij ons gevraagd deze korte tekst te publiceren zodat hij iedereen kan bedanken die hem, zijn echtgenote en zijn twee dochters een boodschap van medeleven stuurde.

---

# VTB – RAPPORT de L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

## du 08 mars 2016

---

### Le président Wilfried De Brouwer ouvre la séance à 15h05.

**C**hers amis, je vous souhaite la bienvenue à cette 80<sup>e</sup> Assemblée Générale de l'Association des Vieilles Tiges. En effet, nous fêtons cette année notre 80<sup>e</sup> anniversaire. N'oublions pas que les fondateurs de notre association furent des anciens de la Première Guerre mondiale, des vrais pionniers de l'aviation. Notre association englobe donc l'histoire complète de l'aviation belge. We should indeed be proud to be a member of this association.

Comme le veut la tradition, je vous demanderais à présent de vous lever pendant que je cite les noms de ceux qui nous ont quitté pour effectuer leur dernier vol en 2016. Je vous demanderais ensuite d'observer une minute de silence.

Membres décédés en 2016 : Jacques De Greef, Gérard Trémérie, Jean-Pierre De Ruyck, Charles Wilson, Guy Grégoire, Carl Chaussier, Ivo Van Laere, Jan Govaerts, Guibert Van Der Linden, Henri Branders, Guy Everaert, Alex Jansens, Jean Desquiens, Pierre Gouters, Hugo Cloeckaert, Marcel Terrasson, Paul Barré.

Nous ont déjà quittés en 2017 : Marc Artiges, Philippe Laport.

Ces défections naturelles s'accompagnent aussi de celles de membres; principalement pour des raisons médicales. Mais la bonne nouvelle est que, malgré ces pertes, nous maintenons le niveau en ce qui concerne le nombre de membres. Nos effectifs sont aujourd'hui plus étoffés que jamais. Didier vous en dira plus à ce sujet tout à l'heure.

Vous avez certainement remarqué que notre premier magazine de 2017 a été publié avec un retard considérable de six semaines. Benoît, qui fait la mise en page, a malheureusement eu quelques problèmes personnels. De plus, jusqu'à présent, il fait cela bénévolement pour nous. Il est évident qu'il doit donner priorité à ses clients payants et c'est une des raisons pour lesquelles on accumule parfois un retard considérable. Notre CA vient de discuter de ce problème et notre opinion est qu'une association comme la nôtre devrait pouvoir se permettre de rémunérer des prestations professionnelles. Nous n'avons pas budgété cela pour cette année, mais nous proposons une augmentation de 5 € de la cotisation annuelle, qui passera donc à 30 € (40 € pour l'étranger) et ceci à partir de 2018. Ceux qui choisissent le webzine ne paieront que 25 € par an (aucun membre présent n'a d'objections; les nouveaux montants sont donc approuvés.)

Outre nos deux réunions traditionnelles extra muros à St Ghislain (avec la visite du Grand Hornu) et le repas au Musée de l'Air (AELR), nous avons organisé deux événements additionnels, à savoir un exposé sur le Rafale le 24 février et une conférence de Jean Buzin le 29 novembre. Ces deux réunions ont eu lieu à La Chise à Beauvechain et rencontrèrent un franc succès. Nous essayerons, cette année encore, de mettre quelques conférences sur pied. La réunion extra muros de cette année se tiendra à Deurne dans le musée Stampe & Vertongen. Nous sommes persuadés que, comme la fois précédente, nous y serons fort bien reçus. Nous aurons peut-être l'opportunité d'y voir voler le Fouga.

*There are 2 other points I'd like to mention.*

*The last three years, we have been receiving a total of 15.000 € from*

### Voorzitter Wilfried De Brouwer opent de vergadering om 15.05u.

**B**este vrienden, van harte welkom op deze 80ste Algemene Vergadering van de Vereniging van de Vieilles Tiges. Inderdaad dit jaar vieren we onze 80<sup>ste</sup> verjaardag. Laten we niet vergeten dat de stichters van onze vereniging oudgedienden waren van de eerste wereldoorlog, echte pioniers van de luchtvaart. Onze vereniging omvat dus de hele geschiedenis van de Belgische luchtvaart. We should indeed be proud to be a member of this association.

Volgens de traditie ga ik u nu vragen op te staan terwijl ik de namen opnoem van onze leden die in 2016 vertrokken zijn voor hun laatste vlucht. Nadien vraag ik u een paar ogenblikken van stilte in acht te nemen.

Overleden leden in 2016: Jacques De Greef, Gérard Trémérie, Jean-Pierre De Ruyck, Charles Wilson, Guy Grégoire, Carl Chaussier, Ivo Van Laere, Jan Govaerts, Guibert Van Der Linden, Henri Branders, Guy Everaert, Alex Jansens, Jean Desquiens, Pierre Gouters, Hugo Cloeckaert, Marcel Terrasson, Paul Barré.

Hebben ons reeds verlaten in 2017: Marc Artiges, Philippe Laport.

Naast deze natuurlijke verliezen zijn er uiteraard ook leden die afhaken; veelal om medische redenen. Het goede nieuws is dat we, ondanks deze verliezen, erin slagen ons ledenaantal op peil te houden. We hebben vandaag meer leden dan ooit tevoren. Didier zal jullie hierover straks meer vertellen.

U hebt beslist opgemerkt dat onze eerste magazine van 2017 met een belangrijke vertraging van zes weken is verschenen. Benoît, die de opmaak verzorgt, heeft helaas enkele persoonlijke problemen gehad. Bovendien doet hij dat werk helemaal gratis. Het is niet meer dan normaal dat hij voorrang geeft aan zijn betalende klanten en dat is ook de reden waarom we soms heel wat vertraging oplopen. Onze RVB heeft dat probleem besproken en het is onze mening dat een vereniging zoals de onze zich het zich kan veroorloven dergelijke prestaties te vergoeden. Dit jaar hebben we dat niet gebudgetteerd, maar we stellen voor de jaarlijkse bijdrage te verhogen met 5 €. Dat wordt dus 30 € (40 € voor het buitenland) en dat vanaf 2018. Zij die kiezen voor de webzine zullen slechts 25 € per jaar betalen (geen enkel aanwezig lid heeft daar opmerkingen over; de nieuwe bedragen zijn dus goedgekeurd.)

Naast onze traditionele extra-muros vorig jaar in St Ghislain met een bezoek aan Le Grand Hornu, en de maaltijd in het museum, hebben we vorig jaar twee extra evenementen georganiseerd: een exposé over de Rafale op 24 februari en een conferentie van Jean Buzin op 29 november. Beide samenkomsten gebeurden in La Chise in Beauvechain en waren een succes. We zullen trachten ook dit jaar een paar conferenties te organiseren. Onze Extra Muros vindt dit jaar plaats in Deurne, in het museum van Stampe & Vertongen. We twijfelen er niet aan dat we daar, zoals de vorige keer, goed ontvangen zullen worden. Misschien is er wel een gelegenheid om een vluchtje te maken op Fouga.

*There are 2 other points I'd like to mention.*

*The last three years we have been receiving a total of 15.000 € from an anonymous donor. This money is for supporting social activities. In 2014 we offered 2.000 € to VIVAT, a charity organisation that takes care*

---

# VTB – VERSLAG VAN DE ALGEMENE VERGADERING

## van 08 maart 2016

---

*an anonymous donor. This money is for supporting social activities. In 2014 we offered 2.000 € to VIVAT, a charity organisation that takes care of mentally handicapped children of military; in 2015 we offered 2.000 € to "Aviation without borders" and last year we offered 1.000 € to AELR and 1.000 € to the Spitfire museum in Florennes. In our opinion, these museums earn our full support.*

*My last point is that I would like to thank General Gerard "Flurk" Van Caelenberge wholeheartedly for accepting to become a candidate for joining the Board of Directors. I certainly don't have to introduce Flurk; he was the Chief of Defence and the very first four star general pilot in Belgium. With regard to his function within the BOD, such as you know, it is the General Meeting that elects the members and it is the BOD that assigns the different functions. These will be discussed at the BOD meeting on 12 April 2017.*

Je passe maintenant la parole à notre Secrétaire Général, Didier Waelkens.

**Approbation du procès-verbal** de l'assemblée générale statutaire du 13 avril 2016, publié dans le magazine N° 3/2016 : le PV est approuvé.

### Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

Il annonce que 46 membres sont présents et 34 procurations ont été enregistrées ; 80 membres sont donc représentés à cette assemblée générale.

Au 31 décembre 2016, notre association comptait 643 membres, répartis comme suit :

> VT	482
> ACT	33
> A	87
> Veuves	29
> Associations	12

En 2016, nous avons perdu 17 membres décédés, 7 ont donné leur démission et 11 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 39 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2016 :

- Chaque année, nous participons à plusieurs cérémonies du souvenir : Vroenhoven le 11 mai, puis, le 15 octobre, la cérémonie à la Pelouse d'honneur des Aviateurs & RAF au cimetière de Bruxelles, suivie le même jour de Remembrance Day au Cinquantenaire. Nous étions également présents le 18 septembre à St Denijs-Westrem. Une délégation importante a aussi participé à l'inauguration du monument dédié au Wing norvégien à l'aérodrome de Grimbergen le 04 novembre. A chaque fois, une gerbe de fleurs a été déposée.
- L'Assemblée Générale fut convoquée le 13 avril à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 30 avril; quelque 135 convives avaient répondu à l'invitation. A cette occasion, 4 médailles et 9 diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50 ou 60 ans de brevet. Le Mémorial de l'Aviation belge consacré à Jean Offenbergh a été remis au Chef de Corps du 2<sup>e</sup> Wing de Florennes tandis que celui consacré à Jules de Laminne a été

*of mentally handicapped children of military; in 2015 we offered 2.000 € to "Aviation without borders" and last year we offered 1.000 € to AELR and 1.000 € to the Spitfire museum in Florennes. In our opinion, these museums earn our full support.*

*My last point is that I would like to thank General Gerard 'Flurk' Van Caelenberge wholeheartedly for accepting to become a candidate for joining the Board of Directors. I certainly don't have to introduce Flurk; he was the Chief of Defence and the very first four star general pilot in Belgium. With regard to his function within the BOD, such as you know, it is the General Meeting that elects the members and it is the BOD that assigns the different functions. These will be discussed at the BOD meeting on 12 April 2017.*

Ik geef nu het woord aan onze secretaris generaal, Didier Waelkens.

**Goedkeuring van het verslag** van de statutaire algemene vergadering van 13 april 2016, gepubliceerd in magazine 3/2016: het verslag wordt goedgekeurd.

### Verslag van secretaris generaal Didier Waelkens:

Hij meldt dat 46 leden aanwezig zijn en dat er 34 volmachten werden gegeven; er zijn dus 80 leden aanwezig op deze algemene vergadering.

Op 31 december 2016, telde onze vereniging 643 leden, verdeeld als volgt:

> VT	482
> ACT	33
> A	87
> Weduwen	29
> Verenigingen	12

In 2016, verloren we 17 leden door overlijden, 7 namen er ontslag en 11 leden werden uitgesloten omdat ze hun bijdrage niet betaalden. 39 nieuwe leden traden tot de vereniging toe.

Hierna een overzicht van onze activiteiten in 2016:

- Elk jaar nemen we deel aan verschillende herdenkingsplechtigheden: Vroenhoven op 11 mei, op 15 oktober de ceremonie aan het ereperk der Vliegeniers & RAF op het kerkhof van Brussel, gevolgd door de Remembrance Day in het Jubelpark. Op 18 september waren we aanwezig in St. Denijs-Westrem. We waren ook in grote getale aanwezig bij de inhuldiging van het monument van de Noorse Wing op het vliegveld van Grimbergen op 4 november. Er werd telkens een bloemenkrans neergelegd.
- De Algemene Vergadering vond plaats op 13 april in het Huis der Vleugels terwijl ons jaarlijks banket gehouden werd in de Salons de Romree op zaterdag 30 april; ongeveer 135 leden en hun partners waren op de uitnodiging ingegaan. Die dag werden ook 4 medailles en 9 diploma's uitgereikt aan aanwezige leden voor hun 50 of 60 jaar brevet. Het Gedenkboek van de Belgische luchtvaart gewijd aan Jean Offenbergh werd overhandigd aan de korpsoverste van de 2<sup>de</sup> Wing van Florennes terwijl deze van Jules de Laminne werd overhandigd aan een familielid.

---

remis à un membre de la famille.

- En juillet, la tradition a été respectée et nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air tandis que notre «outdoor» annuel en août nous a fait visiter le site du Grand Hornu avec ensuite un repas à l'aérodrome de St Ghislain.
- Le 29 novembre lors d'une conférence à La Chise, Jean Buzin nous a retracé les débuts de notre Force Aérienne; la conférence fut suivie d'un excellent repas au mess.
- Mentionnons encore le tournoi de golf organisé à Florennes le 29 juin. Rappelons que cette activité très conviviale sert e.a. à alimenter le fonds social des VTB et que tout le monde est invité à participer, que l'on soit golfeur ou pas.

Contrairement à l'an passé, je vous présenterai cette fois quelques chiffres et autres statistiques. Pour commencer, les cotisations: cette année encore, trop de membres n'ont toujours pas renouvelé leur cotisation; en date du 05 mars, 150 devaient encore s'acquitter de leur modeste contribution (soit environ 23% des membres). Il s'agit généralement d'un simple oubli. Un dernier rappel leur sera envoyé sous peu. Je me répète, mais une solution simple sous la forme d'un ordre permanent auprès de la banque aidera les distraits et surtout, vos trésorier et secrétaire n'en seront que plus heureux...

Parmi les 650 membres que compte aujourd'hui notre association, 533 ont une adresse e-mail (soit 82%, ce qui est très appréciable pour une association d'anciens...); on peut donc en déduire qu'ils ont également accès à internet. Une rapide vérification montre cependant que 182 d'entre eux (soit 34%, plus d'un tiers !) ne sont encore jamais allés jeter un œil sur notre site. C'est vraiment dommage, d'autant plus que ce site regorge d'informations importantes et intéressantes... J'en veux pour preuve les plus de 120.000 internautes qui ont déjà visité notre site, soit un peu moins de 50 «hits» par jour depuis qu'il est en ligne...

Dans quelques instants, nous allons passer aux élections des candidats au conseil d'administration. Cette année, nous avons un nouveau candidat ainsi que six membres du CA sortants et rééligibles... De mon côté, je réitère mon appel de l'an passé: afin de prévoir mon remplacement futur (plus ou moins éloigné), il serait bon qu'un candidat se fasse connaître pour occuper initialement la place de secrétaire-adjoint et profiter de l'occasion pour apprendre toutes les ficelles du job. Cela devrait permettre un passage tout en douceur lorsque le moment sera venu pour moi de faire un pas de côté; à bon entendeur, salut !

Pour terminer, quelques rappels (ceci est un copier/coller de l'an passé) :

Nous utilisons de plus en plus les mailing-lists pour vous envoyer des nouvelles pertinentes ou messages intéressants voire importants. Je suis encore et toujours persuadé que plusieurs membres n'ont toujours pas fourni leur adresse e-mail au secrétariat et ne reçoivent ainsi pas des informations vitales... enfin presque... Je ne peux que les encourager à le faire ! Notre base de données compte presque 120 membres sans adresse mail...

D'autre part, n'oubliez pas de consulter notre site internet, et cela fréquemment. Là aussi, il y a beaucoup d'infos utiles et les mises à jour sont régulières (on vous le signale d'ailleurs par mailing !). Un exemple typique ? Nous recevons encore régulièrement des demandes concernant un numéro de téléphone ou une adresse de membres alors que ces informations sont disponibles sur notre site (il faut cependant utiliser son login et mot de passe).

- remis à un membre de la famille.

- In juli kwamen we samen, zoals de traditie het wil, in het Luchtvaartmuseum terwijl de jaarlijkse outdoor in augustus ons naar de Grand Hornu bracht, gevolgd door een lunch op het vliegveld van St Ghislain.
- Op 29 november gaf Jean Buzin in La Chise een conferentie over het ontstaan van onze Luchtmacht; de conferentie werd gevolgd door een uitstekende maaltijd in de mess.
- Vermelden we nog het golftoernooi in Florennes op 29 juni. We herinneren eraan dat deze gezellige activiteit dient om het sociaal fonds van de VTB te spijzen, en dat iedereen uitgenodigd is, ook de niet-golfspelers.

In tegenstelling tot vorig jaar geef ik deze keer ook enkele cijfers en andere statistieken. Om te beginnen, de bijdragen. Ook dit jaar hebben te veel leden hun bijdrage nog steeds niet betaald. Op 5 maart moesten nog 150 leden (ongeveer 23% van het totaal) hun lage bijdrage betalen. Meestal zijn ze dat gewoon vergeten. Ze krijgen binnenkort een laatste aanmaning. Ik herhaal nogmaals dat een permanente betaalopdracht bij de bank een dergelijke vergetelheid kan voorkomen, een oplossing die onze secretaris generaal en penningmeester zeer op prijs zullen stellen.

Van de 650 leden van onze vereniging hebben er 533 een e-mailadres (dat betekent 82%, wat toch nog vrij goed is voor een vereniging van oudgedienden...), waaruit we kunnen afleiden dat ze ook toegang hebben tot het internet. Een snelle controle toont echter aan dat 182 onder hen (dat is meer dan een derde) nog nooit onze site hebben bezocht. Dat is bijzonder spijtig, vooral omdat er een schat aan belangrijke en interessante informatie op de site staat ... Een bewijs daarvan is dat meer dan 120.000 internauten onze site al bezocht hebben, dat is iets minder dan 50 'hits' per dag sinds de site online staat...

Zo meteen kiezen we de kandidaten voor de raad van bestuur. Dit jaar hebben we een nieuwe kandidaat en zijn er zes leden van de RVB herkiesbaar... Persoonlijk wil ik nog eens mijn oproep van vorig jaar herhalen: om mijn toekomstige vervanging (in een min of meer verre toekomst) nu al voor te bereiden, zou het goed zijn dat er zich een kandidaat meldt om me in eerste instantie bij te staan als adjunct-secretaris en zo alle bijzonderheden van de job te leren kennen. Op die manier is mijn opvolger helemaal klaar wanneer ik een stap opzij zet; wie het schoentje past ....

Tot slot nog een herhaling van wat ik ook vorig jaar al het gezegd:

We gebruiken steeds meer de mailing-lists om uw belangrijk nieuws of interessante berichten toe te sturen. Ik blijf ervan overtuigd dat vele leden hun e-mailadres nog steeds niet hebben meegedeeld aan het secretariaat en op die manier dus verstoken blijven van (min of meer) belangrijke informatie ... Ik kan hen alleen maar aanmoedigen dat te doen! Ons gegevensbestand telt ongeveer 120 leden zonder e-mailadres...

Vergeet ook niet regelmatig onze website te raadplegen. Ook daar vindt u nuttige informatie die regelmatig wordt bijgewerkt (dat wordt overigens gemeld via e-mail). Een voorbeeld? Heel dikwijls vragen leden naar een telefoonnummer of adres van een lid terwijl deze informatie gewoon te vinden is op de site (om toegang te krijgen hebt u wel uw login en wachtwoord nodig).

Ik wijs er tenslotte nog eens op dat het VTB Magazine ook beschikbaar is in elektronisch formaat, in een bestand dat bekend staat als 'Webzine' en via e-mail in pdf-formaat verspreid wordt. Dus geen papier meer,

Rappelons finalement que le VTB Magazine est aussi disponible par voie électronique, c.à.d. un fichier communément appelé «Webzine» et distribué par e-mail sous format pdf. Plus de papier donc, mais un document que vous pouvez lire sur votre PC ou tablette. Actuellement, 27 membres ont choisi cette option. Si vous désirez recevoir le magazine sous cette forme, il suffit de le communiquer au secrétariat.

#### Rapport du trésorier Alex Peelaers :

##### Bilan 2016 :

- Compte épargne : € 17.434,55
- Compte courant : € 11.852,00
- Caisse trésorerie : € 180,81
- Fonds social : € 8.933,36

Si on y ajoute le stock de la boutique, ainsi que les produits acquis, créances et les charges à reporter, le bilan 2016 présente un total de € 46.970,72. Au final, les comptes présentent un solde positif de € 4.631,12.

##### Budget 2017 :

La modification par rapport à 2016 est minime; le budget s'élève à € 17.750, soit € 150 de plus que l'an passé. Au niveau des recettes, le plus gros poste reste bien sûr les cotisations (€ 15.250) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont passés à € 11.000. Le budget est adopté à l'unanimité.

Le vérificateur aux comptes, M. Claude Buisseret, annonce avoir vérifié la comptabilité de l'année 2016. Il confirme que les comptes sont bien tenus et qu'il n'y a aucun litige en cours. Les comptes présentent une situation fidèle des avoirs, du résultat et de la situation financière de l'association. Il propose dès lors à l'assemblée générale d'approuver les comptes.

Le secrétaire demande alors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2016. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2017, M. Claude Buisseret est reconduit dans sa fonction de vérificateur aux comptes tandis que M. Pierre Debourse l'est en tant que suppléant.

La radiation de 11 membres pour non règlement de la cotisation 2016 est actée.

#### Élections & démissions :

Aucun membre du conseil d'administration ne présente sa démission.

Six administrateurs sont sortants et rééligibles : Alex Peelaers, Louis Jeangout, Léon Sténuit, Michel Leclair, Norbert Niels & Wilfried De Brouwer. Un membre effectif, Gérard Van Caelenberge, présente également sa candidature.

Les sept candidats sont ensuite soumis au vote. Ils sont tous (ré)élus à l'unanimité.

Le président les félicite pour leur (ré)élection.

Après avoir donné la parole aux membres présents, **le président clôture l'AG 2016 à 16h00** et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

maar een document dat u kunt lezen op uw PC of tablet. 27 leden hebben al voor deze optie gekozen. Wenst ook u het magazine op die manier te ontvangen, laat het dan weten aan het secretariaat.

#### Rapport van penningmeester Alex Peelaers :

##### Balans 2016 :

- Spaarrekening: € 17.434,55
- Zichtrekening: € 11.852,00
- Kas penningmeester : € 180,81
- Sociaal fonds : € 8.933,36

Als we daar de voorraad van de boetiek bijvoegen, de aangekochte producten, de vorderingen en over te dragen lasten, vertoont de balans 2016 een totaal van € 46.970,72. De rekeningen vertonen ook een positief saldo van € 4.631,12.

##### Budget 2017 :

Het verschil met 2016 is miniem; het budget bedraagt € 17.750, of € 150 meer dan vorig jaar. Aan de inkomstzijde blijft de ledenbijdrage natuurlijk de grootste post (€ 15.250), de grootste uitgave is de publicatie van onze magazine die stijgt naar € 11.000.

Het budget wordt unaniem goedgekeurd.

Revisor M. Claude Buisseret verklaart dat hij de boekhouding van 2016 heeft gecontroleerd. Hij stelt vast dat de rekeningen goed werden beheerd en dat er geen lopende geschillen zijn. De rekeningen geven een getrouw beeld van de activa, van het resultaat en de financiële toestand van de vereniging. Hij stelt de algemene vergadering dan ook voor de rekeningen goed te keuren.

De secretaris vraagt de vergadering daarom kwijting te verlenen aan de revisors en bestuurders voor het jaar 2016. Dat gebeurt unaniem.

Voor het boekjaar 2017, wordt M. Claude Buisseret opnieuw aangesteld als revisor van de rekeningen met M. Pierre Debourse als vervanger.

De schrapping van 11 leden wegens niet-betaling van de bijdrage in 2016 wordt geacteerd.

#### Verkiezingen & ontslagen:

Geen enkel lid van de raad van bestuur dient zijn ontslag in.

Zes bestuurders zijn einde mandaat en herkiesbaar : Alex Peelaers, Louis Jeangout, Léon Sténuit, Michel Leclair, Norbert Niels & Wilfried De Brouwer.

Eén effectief lid, Gerard Van Caelenberge, stelt zich kandidaat.

De zeven kandidaten worden vervolgens unaniem ver(her)kozen.

De voorzitter feliciteert hen met hun ver(her)kiezing.

Nadat hij het woord heeft verleend aan de aanwezige leden, **sluit de voorzitter de Algemene Vergadering 2016 om 16u** en nodigt hij de leden uit op een drink in de bar van het Huis der Vleugels.



# VLIEGVELD KIEWIT, HET OUDSTE VLIEGVELD VAN BELGIE

**E**n 1909, le jeune Alfred Lanser part de Pont-à-Celles près de Charleroi à la recherche d'un terrain adéquat pour tester la machine volante qu'il a lui-même construite. Un ami lui apprend qu'à Kiewit se trouve un vaste terrain qui pourrait servir d'aérodrome. Après vérification, le terrain semble tout à fait approprié : 8 km de long, 3 km de large, sans obstacles, avec un vent régulier et un sol raisonnablement ferme. Il y a un arrêt de tram dans le coin et Zonhoven et Hasselt sont tout proches.

**I**n 1909 gaat de jonge Alfred Lanser uit Pont-à-Celles nabij Charleroi op zoek naar een geschikt veld om zijn zelfgebouwde vliegtuig te testen. Van een vriend verneemt hij dat in Kiewit, tussen Zonhoven en Hasselt, uitgestrekt gebied ligt dat als vliegveld zou kunnen dienen. Bij nazicht blijkt het terrein inderdaad zeer geschikt: 8 km lang, 3 km breed, zonder hindernissen, met een regelmatige wind en redelijk vaste grond. Er is een tramhalte in de buurt en Zonhoven en Hasselt zijn vlakbij.

## KIEWIT, LE PLUS ANCIEN AÉRODROME DE BELGIQUE



Alfred Lanser avec son imposant avion qui n'a jamais décollé. La photo fut prise le 8 mars 1910. Quelques mois plus tard, Lanser se serait acheté un Farman.  
(Archive Aero-Kiewit)

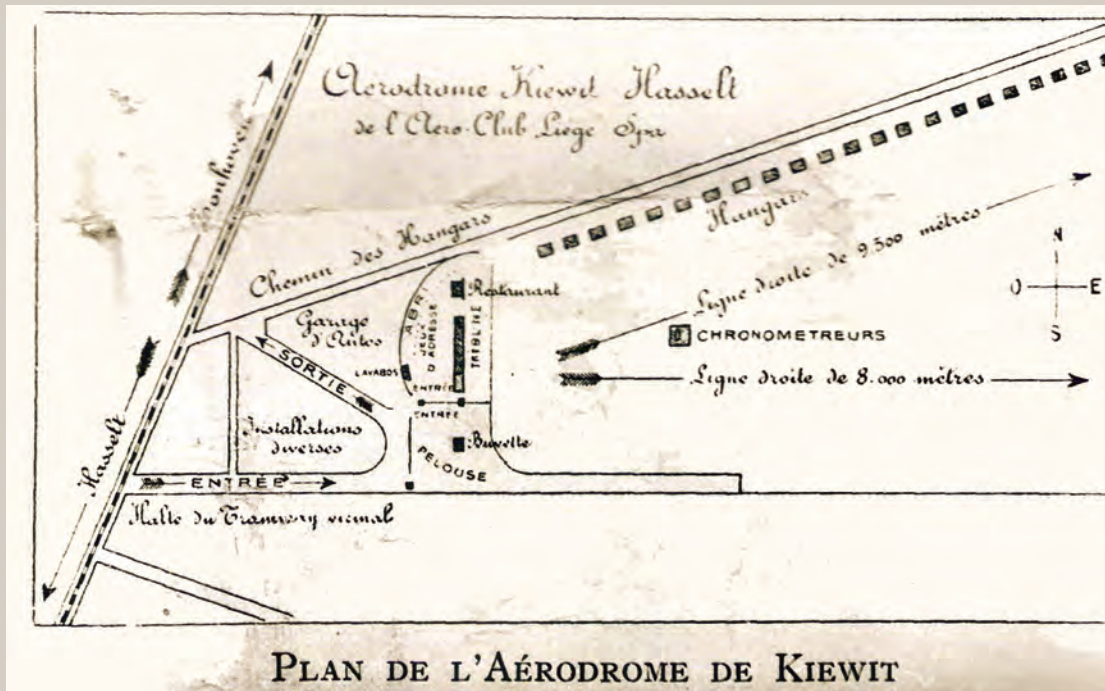
Alfred Lanser met zijn imposant vliegtuig dat nooit van de grond kwam. De foto werd op 8 maart 1910 genomen. Lanser zou zich een paar maanden later een Farmantoestel kopen.  
(Archief Aero-Kiewit)

Début 1910 sont signés les accords entre les parties concernées : Zonhoven, propriétaire du terrain, Émile Vroonen, fermier et châtelain de Kiewit, l'Aéro Club Liège Spa, également à la recherche d'un champ approprié et l'Automobile club limbourgeois qui se joint à ce dernier.

Dès lors, la création de l'aérodrome peut commencer, la construction d'un restaurant, de terrasses, de bureaux, de tribunes, de garages pour voitures... Des lignes téléphoniques sont posées, des anémomètres et des altimètres sont installés et une clôture de 2,5 km est mise en place.

Begin 1910 worden de overeenkomsten getekend met de betrokken partijen: Zonhoven, eigenaar van de gronden, Emile Vroonen, pachter en kasteelheer van Kiewit, de Aéro Club Liège Spa, ook op zoek naar een geschikt veld en de Automobile club Limbourgeois die zich bij deze laatste aansluit.

Aldus kan de aanleg van het vliegveld starten, het bouwen van een restaurant, terrassen, kantoren, tribunes, loodsen, garages voor de auto's... Er worden telefoonverbindingen aangelegd, wind- en hoogtemeters opgesteld en een omheining geplaatst van 2.5 km lang



Plan de l'aérodrome (Archive Aero-Kiewit)

Plan van het vliegveld (Archief Aero-Kiewit)

## Les premiers vols

Avec l'Aéro Club Liège Spa arrive aussi de Liège le Chevalier Jules de Laminne. Il vient d'obtenir son brevet de vol à Mourmelon, en France, à l'école de pilotage d'Henri Farman. Le 15 mai, après trois tentatives, il effectue devant un public de plus de mille spectateurs son premier vol au dessus de la Grote Heide.

Ensuite, le 4 juin 1910, Jules de Laminne fait son premier « voyage » en vol vers le camp de Beverloo. Pour ce faire, il utilise les clochers d'églises comme points de repère. Quelque 4.000 soldats l'attendent dans le camp. Le soir, malgré un orage menaçant, il rentre en vol à Kiewit avec Alfred Lanser comme passager.

Le samedi 18 juin 1910, Jules de Laminne effectue un vol circulaire au dessus de Hasselt ; la surprise des Hasseltois est grande, ainsi décrite dans un journal : « Aussitôt tous les habitants observaient l'oiseau géant et tous admiraient cet intrépide voyageur aérien. »

## De eerste vluchten

Met de Aéro Club Liège Spa arriveerde ook ridder Jules de Laminne uit Luik. Hij had pas zijn vliegbrevet behaald in Mourmelon, Frankrijk, aan de vliegschool van Henry Farman. Op 15 mei maakte hij, na een drietal pogingen en voor een publiek van meer dan duizend toeschouwers, zijn eerste vlucht boven de Grote Heide.

Vervolgens maakte Jules de Laminne op 4 juni 1910 zijn eerste 'vliegreis' naar het kamp van Beverlo. Hij gebruikte daarbij de kerktorens als richtpunten. Zo'n 4000 soldaten stonden hem in het kamp op te wachten. Ondanks een dreigend onweer vloog hij 's avonds, met Alfred Lanser als passagier, toch nog terug naar Kiewit.

Op zaterdag 18 juni 1910 maakte Jules de Laminne een rondvlucht boven Hasselt; de verwondering van de Hasselaren was groot, of zoals een krant schreef: "Aanstands stonden al de bewoners de reusachtige vogel na te staren en allen bewonderden deze koene luchtreiziger."



Aérodrome de Kiewit-Hasselt. Chevalier Jules de Laminne sur appareil Henri Farman, Moteur Gnôme, hélice chauvière, Magnéto Bosch. Vol au-dessus de la ville de Hasselt.

Le 18 juin 1910 ; le Chevalier de Laminne vole au dessus de Hasselt (Archive Aero-Kiewit)

Ridder Jules de Laminne vliegt op 18 juni 1910 boven Hasselt (Archief Aero-Kiewit)

Important pour l'histoire de l'aérodrome de Kiewit est la visite du Ministre de la Guerre le Général Hellebaut le 7 juin 1910. Convaincu de l'utilité d'un avion en temps de guerre, il envoie à de Laminne plus tard cette année le Lieutenant George Nélis pour une formation de pilote. C'est ainsi que Nélis devient le premier pilote militaire et Kiewit le berceau de l'aviation militaire. Plus tard d'autres militaires suivront.

Belangrijk voor de geschiedenis van het vliegveld Kiewit is het bezoek van de Minister van Oorlog generaal Hellebaut op 7 juni 1910. Overtuigd van het nut van een vliegtuig in tijden van oorlog, stuurt hij later dat jaar Luitenant George Nélis naar de Laminne voor een pilotenopleiding. Daarmee werd Nélis de eerste militaire piloot en Kiewit de bakermat van de militaire vliegerij. Later zouden nog meer militairen volgen.

Jules de Laminne est non seulement un aviateur talentueux mais aussi un excellent homme d'affaires. En 1910 il est le concessionnaire exclusif des appareils Farman dans notre pays. En offrant une formation gratuite aux aviateurs militaires il espère naturellement pouvoir vendre à l'armée des appareils Farman, ce qui va se passer. À la fin de l'année le premier Farman militaire arrive et les troupes du Génie construisent un hangar spécial. En outre quiconque achète un Farman à de Laminne reçoit gratuitement un cours de pilotage.

Jules de Laminne was naast een talentvolle vliegenier ook een goede zakenman. In 1910 was hij de exclusieve verdeler van Farmantoestellen in ons land. Door de opleiding van de militaire vliegeniers gratis te doen hoopte hij natuurlijk Farmantoestellen aan het leger te kunnen verkopen, wat ook gebeurde. Tegen het einde van het jaar kwam de eerste militaire Farman aan en werd er door de genietroepen een speciale loods gebouwd. Tevens kreeg iedereen die bij de Laminne een Farman kocht een gratis vliegopleiding.

Entretemps, Jules de Laminne poursuit gaiement les baptêmes de l'air. Le 1 juin 1910, il invite entre autres le Tsar de Bulgarie, Ferdinand de Saxe Cobourg à bord de son Farman. Le Tsar a été envoyé à Kiewit sur les conseils d'Albert I. Après un vol d'environ 7 minutes, cette première mondiale est un fait. Pour la première fois dans l'histoire, une tête couronnée a effectué un vol en avion. Le vol lui-même s'est très bien passé. Seul le décollage s'est effectué un peu plus difficilement écrira plus tard de Laminne : « *conséquentement au 'poids' du Tsar* ». L'homme pesait environ 100 kg semble-t-il !

Ondertussen ging Jules de Laminne lustig voort met doopvluchten. Op 15 juli 1910 nodigde hij onder meer de tsaar van Bulgarije, Ferdinand van Saksen Coburg, uit aan boord van zijn Farman. De tsaar was naar Kiewit gereisd op aanraden van koning Albert I. Na een vlucht van zo'n 7 minuten was de wereldprimeur een feit. Voor het eerst in de geschiedenis had een gekroond hoofd een vlucht in een vliegtuig gemaakt! De vlucht zelf was zeer goed verlopen. Alleen het opstijgen verliep wat moeilijker, zou de Laminne achteraf schrijven: "*ten gevolge de 'gewichtigheid' van de tsaar*". De man woog naar het schijnt zo'n 100kg!



## KIEWIT

Autre primeur pour Kiewit est la présence d'Hélène Dutrieu, la première aviatrice belge, qui a son propre hangar à Grote Heide. Dans le monde entier seule la baronne française de Laroche l'a précédée.

Nog een primeur voor Kiewit was de aanwezigheid van Hélène Dutrieu, de eerste Belgische vliegenierster, die op de Grote Heide haar eigen loods had. In heel de wereld was alleen de Franse baronnes de Laroche haar voor gegaan.

### Intérêt sportif et économique

Pour promouvoir le vol sportif la commission sport de l'Aéro Club Liège Spa organise différentes compétitions auxquelles sont attribués de beaux prix. Les compétitions concernent le plus grand nombre de vols, le record d'altitude, le vol le plus long, le vol le plus rapide, etc...

Le summum en 1910 est certainement l'organisation d'une semaine de vol internationale du 9 au 16 octobre. L'intérêt du grand public est très important. Journallement descendent à Kiewit jusqu'à 15.000 visiteurs par trains spéciaux depuis Liège, Louvain et Maastricht ou en trams extra.

Différents aviateurs viennent aussi à Kiewit pour y tester de nouveaux appareils et la société Aviator achète un terrain de 40 ares pour y démarrer un atelier de construction d'avions. À l'initiative du prêtre limbourgeois Delvoie, on crée à Hasselt en 1906 un établissement de formation professionnelle pour mécaniciens d'avions avec des sections menuiserie, mécanique et électricité.

### Sportief en economisch belang

Om de vliegsport te promoten organiseerde de sportcommissie van de Aéro Club Liège Spa verschillende wedstrijden waaraan mooie prijzen verbonden waren. Die wedstrijden gingen over het grootst aantal vluchten, het hoogterecord, de langste vlucht, de snelste vlucht, enz. ...

Het hoogtepunt van 1910 was zonder twijfel de organisatie van een Internationale vliegweek van 9 tot 16 oktober. De publieke belangstelling was erg groot. Dagelijks zakten tot 15.000 bezoekers af naar Kiewit in speciale treinen vanuit Luik, Leuven en Maastricht of met de extra trams.

Verschillende vliegeniers kwamen ook naar Kiewit om er nieuwe toestellen uit te testen en de maatschappij Aviator kocht een stuk grond van veertig are om er een atelier voor vliegtuigbouw te starten. Op initiatief van de Limburgse priester Delvoie werd in 1906 in Hasselt een beroepsschool voor vliegtuigmecaniciërs in het leven geroepen, met afdelingen voor houtbewerking, mechanica en elektriciteit.

Eind 1910 stonden er 20 loodsen mooi op een rij (Foto JM Baerts)

Fin 1910 il y a 20 hangars magnifiquement alignés sur un rang (Photo JM Baerts)



### Le déclin

À la fin de l'année fructueuse 1910, il y a à Kiewit une vingtaine de hangars, parmi lesquels ceux de l'école de pilotage militaire. Cette même année l'Aéro Club Liège Spa conclut un accord avec Sylvain Gouverneur, le propriétaire de l'aérodrome Liège-Aviation. Par-là débutent les premiers pas d'un déménagement vers Liège. Cette évolution est prévisible car dans les statuts du club il est

### De terugval

Op het einde van het succesjaar 1910 stonden er in Kiewit zo'n 20 loodsen, waaronder ook die van de militaire vliegschool. Op het einde van dat jaar sloot de Aéro Club Liège Spa een overeenkomst met Sylvain Gouverneur, de eigenaar van het vliegveld Liège-Aviation. Daarmee waren de eerste stappen voor een verhuizing naar Luik gezet. Deze evolutie was te verwachten want in de

## KIEWIT

clairement mentionné : « la promotion du sport aérien dans la province de Liège et temporairement dans la province de Limbourg ! ».

On continue encore à voler ; il y a aussi des compétitions mensuelles et cette année-là, un record mondial est même confirmé. Jan Olieslagers, « Le Diable Anversois ! » s'y attèle avec un vol spectaculaire le 17 juillet 1911. Jan l'intrépide reste 7 heures 28 minutes et 26 secondes en l'air, pour un vol de 652,2 km. Olieslagers bat ainsi le record mondial établi un an plus tôt, le 30 septembre 1910.

L'entraînement des militaires se poursuit encore un peu jusqu'à ce que le ministère décide de déménager l'école de pilotage à Brasschaat en mai 1911.

Vers la fin 1911, l'intérêt pour l'aérodrome de Kiewit commence lentement à décroître et la période de prospérité de Kiewit s'achève.

En 1913, Kiewit ressuscite encore un peu lorsque l'autorité militaire y installe une section de l'école d'aviation. C'est ainsi

statuten van de club stond duidelijk vermeld: "het promoten van de vliegsport in de provincie Luik en tijdelijk in de provincie Limburg!".

Er werd nog wel gevlogen en er waren ook nog de maandelijkse wedstrijden en dat jaar werd zelfs nog een wereldrecord gevestigd. Daarvoor zorgde Jan Olieslagers "De Antwerpse Duivel" met een spectaculaire vlucht op 17 juli 1911. Stoere Jan bleef 7 uur 18 minuten en 26 seconden in de lucht, goed voor een vlucht van 652,2 km. Olieslagers brak daarmee het wereldrecord dat één jaar eerder, op 30 september 1910, werd gevestigd.

De opleiding van de militairen werd ook nog even voortgezet tot het ministerie besloot om de militaire vliegschool in mei 1911 naar Brasschaat te verhuizen.

Naar het einde van 1911 begon de belangstelling voor het vliegveld Kiewit langzaam te verminderen en werd de bloeiperiode van Kiewit voorlopig afgesloten.

In 1913 herleefde Kiewit nog heel even toen de militaire overheid er een afdeling van de luchtvaartschool vestigde. Zodoende was



Jan Olieslagers assis devant son hangar, content de lui après avoir battu le record mondial de distance de vol.  
(Photothèque Ville de Hasselt, Annemie America)

Jan Olieslagers zit zelfvoldaan voor zijn loods nadat hij het wereldrecord afstandsvliegen had gebroken.  
(Fototheek Stad Hasselt, Annemie America)

que Kiewit est encore toujours opérationnel comme aérodrome de secours lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale.

Kiewit nog altijd operationeel als hulpvliegveld bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

### Le Limburg Aviation Club

Après la Première Guerre mondiale, le 11e Régiment de Ligne exécute des exercices de tir sur l'aérodrome de Kiewit. Entretemps, Thélesphore George, un garagiste d'Hasselt, et le Chevalier Jules de Laminne prennent l'initiative de lancer le « Limburg Aviation Club - L.A.C. ».

Ainsi s'organise le 2 septembre 1934 le premier meeting aérien d'après guerre pour un public d'environ 30.000 spectateurs. Ces meetings aériens se répètent les années suivantes.

En 1936, la nouvelle école de pilotage ouvre ses portes. Le premier élève qui vient s'inscrire est un père missionnaire, Léon Bradfer ! En tant que missionnaire au Congo belge, il est convaincu de l'utilité d'un avion pour pouvoir apporter rapidement des médicaments aux postes de missions isolés. Grâce à des dons et des cadeaux, le père Bradfer peut rassembler un budget de 150.000 francs et s'offrir finalement deux appareils Caudron dont un spécialement équipé pour le transport de malades. Le 20 octobre 1938 le vol vers le Congo est entamé pour atterrir huit jours plus tard à Léopoldville.

Pater Léon Bradfer,  
de eerste vliegende missionaris  
(Foto KADOC)

Père Léon Bradfer,  
premier missionnaire pilote  
(Photo KADOC)

Le 14 août 1938, se tient à Kiewit le dernier meeting aérien avant la guerre. En 1939, il y a encore eu des plans pour un meeting, mais à cause des menaces de guerre et de l'interdiction de vol décrétée en octobre toutes les activités s'arrêtent à Kiewit.

Après la 2e GM, l'aérodrome en sort à nouveau fort délabré : les barrières détruites, le drainage bouché et la piste envahie de petites bombes récentes. Le L.A.C. et la Direction de l'Aviation font encore quelques efforts concertés pour insuffler une nouvelle

### De Limburg Aviation Club

Na Wereldoorlog I hield het 11de Linierement schietoefeningen op het vliegveld van Kiewit. Ondertussen nemen Thélesphore George, een garagist uit Hasselt, en ridder Jules de Laminne het initiatief om de 'Limburg Aviation Club - L.A.C.' op te starten.

Aldus wordt op 2 september 1934 de eerste na-oorlogse vliegmeeting georganiseerd voor een publiek van zo'n 30.000 toeschouwers. Deze vliegmeetings herhalen zich de daaropvolgende jaren.

In 1936 opende ook de nieuwe vliegschool de deuren. De eerste leerling die zich kwam inschrijven was een pater missionaris, Léon Bradfer! Als missionaris in Belgisch Kongo was hij overtuigd van het nut van een vliegtuig om snel geneesmiddelen naar afgelegen missieposten te kunnen brengen. Dankzij giften en schenkingen kon pater Bradfer een budget van zo'n 150.000 frank bijeen sparen en zich uiteindelijk twee Caudrontoestellen aanschaffen waarvan er één speciaal was uitgerust voor ziekenvervoer. Op woensdag 20 oktober 1938 werd de vlucht naar Kongo aangevat om acht dagen later te landen in Leopoldstad.



Op 14 augustus 1938 vond in Kiewit de laatste voor-oorlogse meeting plaats. In 1939 waren er wel nog plannen voor een meeting, maar door de oorlogsdreigingen en het vliegverbod dat in oktober werd afgekondigd vielen alle activiteiten in Kiewit stil.

Na WO II lag het vliegveld er opnieuw erg vervallen bij: de afsluitingen vernield, de drainage dichtgeslibd en de piste overwoekerd met jonge boompjes. De L.A.C. en het Bestuur der Luchtvaart deden nog enkele verwoede pogingen om Kiewit nieuw

vie à Kiewit. Mais finalement le Chevalier Jules de Laminne abandonne la lutte et démissionne de la présidence du club le 26 janvier 1947. Le L.A.C. doit fermer ses portes. L'entrepôt et le clubhouse déménagent à Zwartberg.

## Aero-Kiewit, un nouveau départ

Avec la disparition du Limburg Aviation Club un petit temps mort s'installe sur et autour de Kiewit. Cependant persiste le besoin d'un aérodrome près de la capitale provinciale.

Malgré d'importants problèmes administratifs et structurels, un accord est signé en 1968 entre toutes les parties concernées (Zonhoven, Hasselt, Régie de l'Aviation, fermiers, ...) pour la mise en place à Kiewit d'un aérodrome pour avions de sport jusqu'à 7.500 kg, à condition que la piste soit déviée d'environ 500 m vers l'est, jusqu'à environ 1 km de la route Hasselt-Eindhoven.

La construction de hangars, la création d'un parking, l'installation de la signalisation nécessaire et la construction d'un clubhouse peuvent finalement démarrer, de sorte que dès le 28 juin 1968 des activités aériennes limitées sont possibles.

Le 6 février 1969, le club est converti en a.s.b.l. avec comme objectif de propager et promouvoir l'aviation sous toutes ses formes. Finalement le vendredi 3 octobre 1969 l'aérodrome est cérémonieusement ouvert par le Ministre des Communications Fred Bertrand. En 1973, Aero Kiewit reçoit également l'autorisation d'organiser le vol à voile. C'est ainsi que naît le club de planeurs Albatros dont les membres réalisent rapidement d'excellentes prestations dans nombre de compétitions. En 1986, les possibilités de vol à Kiewit sont étendues aux ULM. La fondation Néerlandaise « Vroege Vogels » de Lelystad y trouve également un port d'attache. L'association restaure d'anciens avions et moteurs (e.a. une réplique d'un Blériot XI de 1910) et la piste d'herbe de Kiewit convient particulièrement à ces vieux appareils.

À partir d'août 1979, des meetings aériens sont à nouveau organisés avec participation aussi bien nationale qu'étrangère d'appareils civils et militaires. Ils connaissent un indéniable succès mais sont suspendus en 1987 pour des raisons de sécurité et remplacés par des week-ends porte ouverte. Entretemps, on vole au-dessus de la bruyère de Kiewit depuis plus de 100 ans. Et il semble que nous sommes en route pour de nombreuses années encore. Des jeunes gens sont encore toujours attirés par le vol sportif. Aussi bien les pilotes d'avions à moteurs et d'ULM d'Aero-Kiewit que les pilotes de planeurs d'Albatros reçoivent régulièrement de jeunes recrues. L'avenir semble donc prometteur.

Affiche du premier meeting d'après guerre à Kiewit in 1934.  
(Archive Aero-Kiewit)

leven in te blazen. Maar uiteindelijk gaf ridder Jules de Laminne de strijd op en trok zich op 26 januari 1947 terug als voorzitter van de club. De L.A.C. moest de deuren sluiten. De loods en de het clubhuis verhuisden naar Zwartberg.

## Aero-Kiewit, een nieuw begin

Met het verdwijnen van de Limburg Aviation Club werd het een tijdje stil op en rond het vliegveld Kiewit. Toch bleef de behoefte aan een vliegveld dichtbij de provinciehoofdstad bestaan.

Ondanks aanzienlijke administratieve en structurele problemen, kon in 1968 een akkoord worden gesloten tussen alle betrokken partijen (Zonhoven, Hasselt, Bestuur der Luchtvaart, pachters,...) voor de aanleg van een vliegveld voor sportvliegtuigen tot 5700 kg in Kiewit, op voorwaarde dat de startbaan zo'n 500 m naar het Oosten werd opgeschoven, tot ongeveer 1 km van de weg Hasselt - Eindhoven.

Eindelijk kon de bouw van loodsen, de aanleg van een parkeerterrein, het aanbrengen van de nodige signalisatie en de bouw van een clubgebouw van start gaan zodat vanaf 21 juni 1968 beperkte vliegactiviteiten konden plaats vinden.

Op 6 februari 1969 werd de club in een vzw gegoten met als doel de luchtvaart in al zijn vormen te verspreiden en te bevorderen. Uiteindelijk werd op vrijdag 3 oktober 1969 het vliegveld plechtig geopend door Minister van Verkeer Fred Bertrand. In 1973 krijgt Aero Kiewit ook de toestemming om zweefvluchten te organiseren. Aldus wordt de zweefclub Albatros in het leven geroepen, waarvan de leden al snel leuke prestaties neerzetten in tal van wedstrijden. In 1986 worden de vliegmogelijkheden op Kiewit ook uitgebreid met ULM toestellen. Ook de Nederlandse stichting 'Vroege Vogels' uit Lelystad vindt er een thuishaven. De vereniging restaureert oude, zeldzame vliegtuigen en motoren (o.m. een replica van een Blériot XI uit 1910) en de gras piste van Kiewit is uitermate geschikt voor deze oude toestellen.

Vanaf augustus 1979 worden opnieuw vliegmeetings georganiseerd met zowel binnen- als buitenlandse deelname van civiele en militaire toestellen. Deze kennen een onmiskenbaar succes, maar worden in 1987 om veiligheidsredenen opgeschort en vervangen door open deur weekenden

Ondertussen wordt op er boven de heide in Kiewit al meer dan 100 jaar gevlogen. En het ziet er naar uit dat we op weg zijn voor nog vele jaren. Nog altijd worden jonge mensen aangetrokken tot de vliegsport. Zowel de motorvliegers en ULM'ers van Aero-Kiewit als de zweefvliegers van Albatros krijgen geregeld jong volk over de vloer. De toekomst ziet er dus goed uit.

Affiche van de eerste na-oorlogse meeting in Kiewit in 1934.  
(Archief Aero-Kiewit)



**HASSELT 2 SEPT. BER**  
**VLIEGPLEIN KIEWIT**

**"DE VliegMEETING VAN HASSELT"**

# AVIONS SANS PILOTES : UTOPIE OU ÉVOLUTION INÉLUCTABLE ?

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

*De IGNAT-ER, het vroegere prototype van de Predator,  
nu getest voor de Army.*

*De IGNAT-ER, het vroegere prototype van de Predator,  
nu getest voor de Army.*



André Jansens

Traduction :  
DD Perrad, Mich Mandl

# VLIEGTUIGEN ZONDER PILOOT: UTOPIE OF ONSTUITBARE EVOLUTIE?

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

## Le développement fulgurant des drones au cours du 21<sup>ème</sup> siècle (IV)

### Des petits drones agressifs font le nom et la réputation

(Suite de l'article qui est paru dans le magazine 1-2017)

#### L'Army rivalise avec l'USAF

Au tournant du siècle, l'Army va résolument remettre en cause la décision politique de 1996 qui attribue à l'USAF le monopole de l'utilisation du Raptor et de son successeur.

En 1999, le Général. Eric Shinseki, le chef d'État-major, a développé un plan qui est en tout point unique dans les annales de l'Army. D'ici 2030, le programme FCS devait être, avec un coût estimé à 340 milliard de dollars, le programme le plus radical jamais entrepris. Dix ans plus tard, le 23 juin 2009, le programme FCS est supprimé à la suite des coûts sans cesse croissants, des changements de planning, de l'absence de technologie fiable, des exigences opérationnelles trop vagues et trop ambitieuses.

En mai 2002, Donald Rumsfeld, le *Secretary of Defense*, avait déjà décidé de supprimer le développement du Crusader-houwitser. En février 2004, le programme révolutionnaire Comanche RAH-66, l'hélicoptère de reconnaissance et d'attaque, subit le même sort.

Par ces accidents de parcours, la modernisation de l'Army est bien sûr profondément perturbée. Avec les nouveaux challenges d'un champ de bataille moderne, les budgets ainsi libérés vont trouver une destination appropriée.

L'Army n'a pas fait grande publicité de l'armement de ses drones les plus petits. Pendant la réalisation du programme FCS, l'Army a toutefois dû jouer cartes sur table. En 2002, le démarrage de la compétition de l'UAV *Extended-Range Multi-Purpose* permet de découvrir que l'Army veut disposer d'un concurrent crédible au Predator. À partir de 2005, General Atomics peut développer une version améliorée de son joyau de la couronne initialement connu sous le nom de Warrior. Le planning provisoire prévoit une production de 132 appareils. L'Army est également d'avis que dans un futur proche, le drone devra pouvoir opérer plus efficacement avec des plateformes pilotées. Le Warrior devra en conséquence contribuer à la réalisation du nouveau concept *Manned-Unmanned Teaming* (MUM-T). Dès mars 2003, General Atomics reçoit une commande de l'Army pour trois appareils IGNAT-ER afin de faciliter le développement du Warrior. Il s'agit d'une version appropriée du modèle de base du Predator équipé entre autres de deux Hellfire. Après les expériences en Irak, l'Army a dorénavant tout intérêt à jouer gros jeu. En février 2005, elle passe une commande supplémentaire de deux IGNAT-ER. Le pas qui reste à franchir pour arriver à un véritable drone armé capable de concurrencer le Predator devient chaque jour plus petit.

#### ODIN connaît un succès enviable

En 2006, le moment est venu pour l'Army de mettre fin aux dangers que représentent les bombes placées en bordure de route. Le

## De explosieve ontwikkeling van de drones tijdens de 21<sup>ste</sup> eeuw (IV)

### Vinnige kleine drones maken naam en faam

(vervolg van het artikel dat verscheen in magazine 1-2017)

#### De Army gaat rivaliseren met de USAF

De politieke beslissing van 1996 die aan de USAF het monopolie verleent voor het gebruik van de Raptor en zijn opvolger zal de Army vanaf de eeuwwisseling resoluut aanvechten.

In 1999 ontvouwt Gen. Eric Shinseki, de stafchef van de Army een plan dat in alle opzichten uniek is in de annalen van de Army. Het FCS-programma zou het meest ingrijpende programma worden ooit, dat tegen 2030 zou moeten gerealiseerd zijn met een verwachte kostprijs van \$340 miljard. Op 23 juni 2009 wordt het FCS geschrapt omwille van kostescalatie, wijziging van de planning, gebrek aan betrouwbare technologie en vage en te ambitieuze operationele vereisten. *Secretary of Defense* Donald Rumsfeld hanteerde de hakbijl al eerder. In mei 2002 schrapte hij de ontwikkeling van de Crusader-houwitser. In februari 2004 onderging de revolutionaire Comanche RAH-66 verkennings- en aanvalshelikopter hetzelfde lot. De modernisering van de Army wordt door deze "accidents de parcours" natuurlijk wel grondig verstoord maar de vrijgekomen kredieten zullen met de nieuwe uitdagingen van het moderne slagveld een gepaste bestemming krijgen.

Aan de bewapening van haar kleinere drones heeft de Army weinig ruchtbaarheid gegeven. Tijdens de realisatie van het FCS moet de Army echter wel open kaart spelen. De start van de *Extended-Range Multi-Purpose* UAV-competitie in 2002 wordt het eerste signaal dat de Army wil beschikken over een volwaardige tegenhanger van de Predator. General Atomics mag vanaf 2005 een verbeterde versie van haar kroonjuweel ontwikkelen dat aanvankelijk als Warrior zal gekend zijn. De voorlopige planning voorziet de productie van in totaal 132 toestellen. De Army is ook van mening dat de drone in de naaste toekomst efficiënter moet kunnen samenwerken met bemande platformen. De Warrior zal bijgevolg moeten bijdragen tot de realisatie van het nieuwe concept van *Manned-Unmanned Teaming* (MUM-T). Om de ontwikkeling van de Warrior goed te laten verlopen kent de Army al in maart 2003 een contract toe aan General Atomics voor de levering van drie IGNAT-ER toestellen. Het betreft een aangepaste versie van het basismodel van de Predator, nu onder meer voorzien van twee Hellfires. Na de ervaringen in Irak heeft de Army meer dan redenen genoeg om voortaan hoog spel te spelen. In februari 2005 volgt een bijkomende bestelling voor twee IGNAT-ER's. De stap die nog moet gezet worden naar een degelijke bewapende drone die het equivalent kan worden van de Predator verkleint met de dag.

#### ODIN kent een benijdenswaardig succes

Voor de Army is in 2006 het moment aangebroken om komaf te maken met de berm bommen. Gen. Richard A. Cody, de Vice-Stafchef

## ■ AVIONS SANS PILOTES / VLIEGTUIGEN ZONDER PILOTEN

Général Richard A. Cody, le Vice chef d'État-major de l'Army ordonne l'élimination systématique de tout ce qui touche de près ou de loin aux terroristes suicidaires, à la fabrication et l'installation de ces bombes.

La taskforce ODIN (*Observe, Detect, Identify, Neutralize*) qui a été mise sur pied sur base du principe – ce que nous faisons nous-mêmes, nous le faisons mieux – constitue une des plus belles réussites et initiatives de son temps. La taskforce comprend environ 300 hommes. Au total, une flotte de 25 avions pilotés et non-pilotés, disposant de l'équipement le plus moderne pour l'analyse, la diffusion et la récolte des renseignements imagés, doit assurer le succès de la mission. Le drone dont ODIN dispose en tant qu'utilisateur unique est l'IGNAT-ER. Il porte dorénavant l'identification officielle militaire MQ-1B Warrior Alpha. Toute spéciale est l'utilisation d'un Beechcraft King Air 350. Ce bimoteur turboprop de l'Army avec à son bord deux pilotes et deux analystes a profondément été modifié. Des caméras électro-optiques à la plus grande résolution possible, dirigées par des logiciels les plus récents, déplacent les frontières de la détection et de l'identification des objectifs, avec en grande priorité, les IED (*Improvised Explosive Device*).

van de Army, geeft dan de opdracht om alle kwalijke gevolgen van berrmbommen met wortel en tak uit te roeien met inbegrip van de makers, de installateurs en de zelfmoordterroristen. Zo wordt taskforce ODIN (*Observe, Detect, Identify, Neutralize*) opgericht die onder het motto - van wat we zelf kunnen, doen we beter – een van de meest succesvolle initiatieven zal worden van zijn tijd. De taskforce omvat ongeveer 300 personen. In totaal is een vloot van 25 onbemande en bemande vliegtuigen inzetbaar die met de modernste uitrusting voor de directe analyse, de verspreiding en de opslag van het beeldmateriaal de opdracht moet doen slagen. De drone waarvan ODIN het alleengebruik heeft is de IGNAT-ER die voortaan MQ-1B Warrior Alpha als officiële militaire identificatie draagt. Bijzonder is het gebruik van de Beechcraft King Air 350. Het tweemotorige turbopropvliegtuig van de Army met een bemanning van twee piloten en twee analisten is grondig gemodificeerd. Electro-optische camera's met de hoogst beschikbare resolutie, aangestuurd door de nieuwste computersoftware verleggen de grenzen van de detectie en identificatie van doelwitten, met topprioriteit voor IED's (*Improvised Explosive Device*).

Aan het hoofd van een standaard ODIN-team staat een officier-



*Atterrissage du MC-12 à Balad AFB, en 2009, après sa première mission opérationnelle en Irak.*

*De MC-12 tijdens de landing in Balad AFB in 2009 na zijn eerste operationele zending in Irak.*

À la tête d'un team standard ODIN, se trouve un officier pilote. Il supervise, en tant qu'unique officier, le travail de treize sous-officiers et volontaires ainsi que six contractants civils de General Atomics chargés de la mise en œuvre des drones et des senseurs.

Le personnel militaire est responsable du décollage et de l'atter-

piloot die als enige officier van het team dertien onderofficieren en beroepsvrijwilligers maar ook zes contractanten van General Atomics belast met het vliegen van de drones en de bediening van de sensoren. De contractanten bedienen de sensoren. Het landen en opstijgen is de taak van het militair personeel. ODIN vanuit lo-



rissage des drones. Faire fonctionner ODIN d'un point de vue logistique, technique et contractuel n'est pas une mince affaire. C'est un énorme défi que d'intégrer de nombreux avions aux caractéristiques différentes à l'aide d'un personnel civil ayant des obligations contractuelles particulières avec comme finalité l'appui optimal aux unités de combat déployées dans la région.

Le succès d'ODIN sur le théâtre d'opération est édifiant. Bien que les chiffres ne disent pas toujours tout, pour l'année 2007, les résultats d'ODIN en Irak sont impressionnants. Cette année, 2.400 ennemis ont été neutralisés lors de l'installation d'IED et 141 terroristes ont été arrêtés.

L'Army n'est pas peu fière des succès croissants de son aptitude à opérer en mode *go-it-alone*.

L'entourage du *Secretary of Defense* est bien sûr mis au courant des succès d'ODIN. À partir de 2008, l'USAF va également pouvoir contribuer au succès de l'opération. Au total, 37 King Air 350 vont être acquis pour participer comme MC-12W au projet Liberty à des missions ISR (*Intelligence-Surveillance-Reconnaissance*) inspirées par ODIN.

Le projet ODIN semble être l'environnement idéal pour tester le Warrior. ODIN signifie toutefois plus que l'utilisation de technologies innovantes en appui direct des troupes au sol. La taskforce a généré une énorme synergie grâce à l'esprit d'équipe qui a vu le jour entre les appareils pilotés, non-pilotés et les troupes au sol.

L'intervention immédiate de l'homme et des engins est moins dangereuse parce que l'arsenal armement peut être mis en œuvre à plus grande distance, avec une plus grande connaissance de l'adversaire et une plus grande précision. Dans ce contexte, l'Army ne perd toutefois pas son sens du réalisme, un opérateur ODIN résumant ainsi la situation : *"These unmanned aircraft are doing great things, but you don't hold ground with technology. It takes boots on the ground"*.

gistique, technique et contractuel standpoint naar behoren laten functioneren is geen sinecure. Het is een uitdaging van jewelste om talrijke niet alledaagse vliegtuigen te integreren met de steun van een uitgebreide schare van burgerpersoneel met specifieke contractuele verplichtingen, met als beoogde eindresultaat de ontplooiende gevechtseenheden optimaal te ondersteunen.

Het succes van ODIN in het oorlogstheater spreekt voor zichzelf. Alhoewel cijfers niet steeds alles vertellen maken de resultaten van ODIN in Irak voor 2007 toch best wel indruk. Dat jaar worden 2.400 vijanden tijdens het plaatsen van IED's geneutraliseerd en worden er 141 gearresteerd.

De Army glundert om het groeiend succes van hun *go-it-alone ability* in de kijker te plaatsen. De omgeving van de *Secretary of Defense* neemt natuurlijk ook kennis van het welslagen van ODIN. De USAF mag vanaf 2008 dan ook zijn steentje bijdragen tot het succesverhaal. Er zullen in totaal 37 King Air 350 toestellen aangeschaft worden die als MC-12W in het kader van het Liberty project zullen ingezet worden voor ISR-opdrachten (*Intelligence-Surveillance-Reconnaissance*) die door ODIN geïnspireerd worden.

Als testomgeving voor de Warrior blijkt ODIN een ideaal project te zijn. ODIN betekent echter meer dan met innovatieve technologie rechtstreeks de grondtroepen ondersteunen. De taskforce heeft immers een enorme synergie in het leven geroepen dankzij de teamvorming tussen bemande en onbemande vliegtuigen en grondtroepen. De onmiddellijke tussenkomst van mens en machine levert minder gevaar op omdat het wapenarsenaal van op grotere afstand, met meer kennis van de tegenstrever en met meer precisie kan aangewend worden. Dat de Army in deze context ook blijf geeft van realiteitszin wordt treffend geciteerd door een ODIN-operator. *"These unmanned aircraft are doing great things, but you don't hold ground with technology. It takes boots on the ground"*.





# Air Force Pilot training in the States... an extraordinary experience

## Part I

Jan Schoefs

### “The Fifties” - USAF Aviation Cadet Program

On May 8<sup>th</sup>, 1953, a group of 49 Belgian Student pilots boarded a Sabena DC-6B at Melsbroek to start their training as a Jet Pilot with The United States Air Force. About half of this group would graduate as Pilot with the USAF after an 18 month training going through the “dreaded” Aviation Cadet Program.

#### *Selection & Testing*

*From 1952 through 1955, a total of 383 Belgian pilots graduated as Jet Fighter Pilot in the United Air Force.*

*All of the Belgian student pilots had already gone through basic military training back in homeland and had 25 hours of flying*



49 Belgian student pilots ready to board a Sabena DC-6B destination 'Idlewild Airport' New York. (later to be renamed JFK).  
Jean Schoefs is kneeling 5<sup>th</sup> from the left, front row (the one without papers).

[USAF TRAVEL ORDER: The Secretary of the Air Force of the U.S. authorizes and invites the following Belgian Air Force Personnel to proceed on or about 8 May 1953 from their present stations in Belgium to 3740<sup>th</sup> Preflight Training Group, Lackland AFB, Texas, reporting not later than 11 May 1953. Course starting date : 16 May 1953]

*experience in the Tiger Moth or SV4 before being sent over for Jet Pilottraining in the USA.*

*There are just as many different stories as there are Cadets to tell them, so this only represents my own personal experience with*

the "Aviation Cadet program", reflecting on the events, history, character and greatness of the "USAF Aviation Cadet program".

## September 1954 - USAF Pilot Graduation

### 'Class 54-R'



Hopefully, this will allow the 'Old Aviation Cadet' to go back to a time in his life when he was in his late teens or early twenties, and going through "Hell" to wear those wings of silver. In the fifties, we were shaped by music, cars and early television. We transitioned from Glenn Miller to Bill Haley and the Comets. Our cars were prewar art deco monsters, Volkswagens and rocket ships with fins. We not only made decisions, we were made by them. Everyone of us is where he is today as a result of the decisions that were made yesterday. Decisions powerfully shaped our lives, and the effects of a major decision can linger for years or can even last for a lifetime.

## Pre-flight – Lackland AFB - 3740<sup>th</sup> Pre-flight Training Group

In 1952, the Air Training Command (ATC) implemented a four-phase pilot training program: pre-flight, primary, basic, and advanced / crew.

## The Pre-flighter - The Class System in Preflight Training

Our stay at Lackland AFB was divided into two periods. The senior class was designated "Upperclass", then on down the line in seniority to the "lower class".

It was here that the cadet began to learn about the many rituals of the U.S Aviation Cadet military life. The 3740<sup>th</sup> wing consisted of three preflight squadrons, the 3741<sup>st</sup>, 3742<sup>nd</sup>, and 3743<sup>rd</sup>. It was in 1949 that this pre-flight program was set up at Lackland AFB, near San Antonio, Texas. At that time it was still a 4 weeks pre-flight training program for the American student pilot..

Actually, preflight training dates back to November 1940, when the Air Corps established four-week boot camps for pilot trainees at reception centers at Maxwell Field, Alabama; Kelly Field, San Antonio, Tx.; and Santa Ana Field, California.

In November 1952, Air Training Command unveiled a 'revitalized' pilot training program in an attempt to lower attrition or, at least, push a greater portion of the washout rate into the earliest phase of the program where the investment in the student was not so great.

The centerpiece of the four-phase, 'revitalized program' was the consolidation of all preflight training at 'Lackland AFB' and

lengthening preflight from 4 weeks to 12.

The first class 53-H of cadets in this new revitalized Pre-flight program arrived at Lackland AFB in March 1953. For me that was to be May 1953 with class 54-R.

During the twelve weeks of Pre-flight program the Aviation Cadets did not fly or even take classes on flying. Instead, he was processed into military life and taught all the basic military skills like drills, ceremonies, inspections, Physical training and more....

USAF Aviation Cadet Pilot training in the fifties was a grueling initiation process complete with hazing, washouts, accidents, and even death. An average of only 61 percent of those who entered the Aviation Cadet training program earned their wings.

The preflight training program for officer trainees was virtually identical to that given to the aviation cadets. As part of the new program, the command adopted an 24-week 'Primary', using the PA-18 Piper and T-6 Texan, and a 20-week 'Basic' training program, using the T-28 for conventional training and the T-33 for students training to be fighter pilots.

Air Training Command officials hoped to reduce attrition to 20.4 percent under the 'revitalized program', significantly lower than the 34.4 percent washout rate experienced when the revitalized program was introduced in November 1952. The first classes to graduate under the new curriculum, however, experienced a 34.7 percent attrition rate. This was reduced somewhat, to 32.1 percent, for the January to June 1954 reporting period.

Before the revitalized program was introduced, each of the 'primary' bases had conducted preflight training. Consolidation of preflight training allowed the command to provide the same basic military training and indoctrination to all aviation cadets. At the same time, the flying training bases could reduce the amount of basic military training they gave to aviation cadets and concentrate on what they did best, flying training.

The preflight training program for officer trainees was virtually identical to that given to the aviation cadets. The Aviation Cadet Training Program continued to remain as a principal source of the Air Force's pilots and navigators and they wore the same basic uniform as Air Force officers.

The pilot 'Aviation Cadet' program ended with the graduation of 2<sup>nd</sup>. Lt. William F. Wesson, October 11, 1961. (*Sadly, he died in a 'Bonanza' civil single engine aircraft accident in 1968*).

Aviation cadets spent nearly 18 months in Pilot training, though they continued to receive their wings and commissions after completing Basic. At the conclusion of Basic, Aviation Cadets received their commissions as second lieutenants, but the trials of training did not end there.

Future pilots still had to endure another twelve grueling weeks of advanced gunnery training before they were fully certified as Air Force pilots.

The USAF Aviation Cadet program ended for pilots in 1961 and navigators in 1965. In 1960, the Air Force implemented the Undergraduate Pilot Training (UPT) concept in which the United States Air Force Academy (started in the fall semester of 1959), the Air Force Reserve Officer Training Corps, and the Air Force Officer Training School to provide all of its pilots and navigators.

## Lackland AFB – San Antonio, TEXAS

### *Inspection time - Saturday morning:*

'Free time' was precious little, or not available. Very few cadets got through the pre-flight program with no tour walks. - I wanted to be one of them, but that was not to be...

We were billeted 30 cadets to our dormitory. This had to be spotless. The inspecting upper-class wore white gloves for inspection and there couldn't be a speck of dirt anywhere. If there was, we would be walking on the "tour ramp", one hour for each demerit.

Here are some memories of those days at Lackland AFB: Friday night parties (*sounded like fun, but was just cleaning the barracks*)... Saturday parades...and the week-end activity was called the "**Tour ramp**" (*one hour marching for every demerit over the allowed*).

When any departure from the rules was observed an officer or an upperclassman would announce, "*I'll have one, Mister*"... (the expected response was - slap your upper left shirt pocket with the flat of your right hand, then produce a white "gig slip" out of said pocket).

Something such as a "cable" (thread) hanging from a uniform seam was worth one gig. Shoes not properly shined was an infraction good for two gigs. Late for formation cost four gigs. You were allowed a total of six "free" gigs a week, no more.

This would be a good place to tell you about the '**demerits**' and '**gig**' system.

A '**demerit**' was a mark of military conduct. - Each aviation cadet was allowed a maximum of eighteen demerits per month. If, at any time during the month, the total demerits would have exceeded this allowance, the cadet would be considered to be deficient in military conduct.

Besides the '**gig slips**' one carried, there were slips you placed at your bunk and in the latrine or hallway if you had cleanup duty in those areas. '**Gigs**' beyond six were to be marched off on the "**tour path**" which was the street in front of the barracks.

Marching was done in class "A" uniform, four hours on Saturday afternoon and two hours on Sunday afternoon. (*I know all about it*).

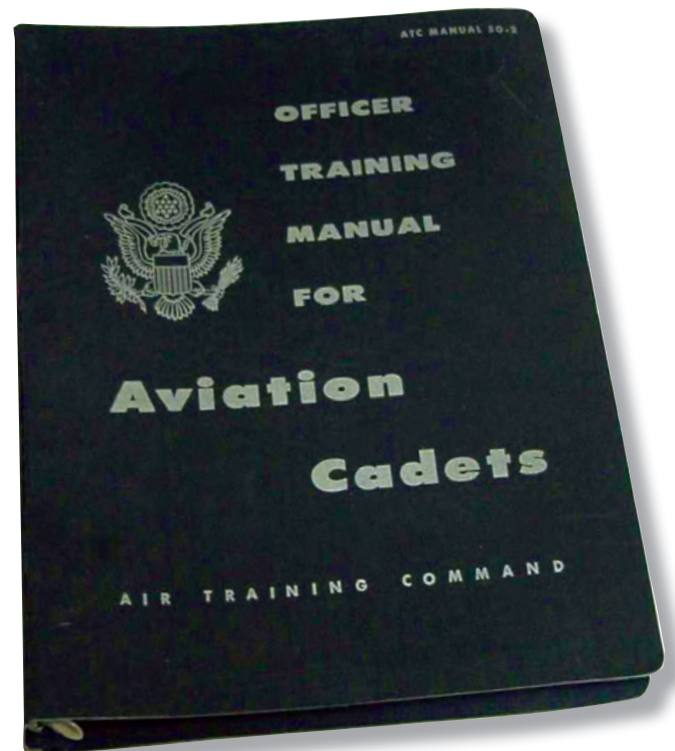
We marched at quick cadence for fifty minutes...at least we didn't have to carry rifles...for good reason probably! - Hundreds of cadets pacing up and down the street in an elongated rectangle, leaving black heel marks on the asphalt that took most of the next week to fade away.

More of '*hit a brace*', '*square meals*' and '*beds that would bounce a quarter*', would become standards. What a rude shock to all of us allied students.

## *What a way of life! - We had met the Upperclassmen !*

### *The Upperclassmen*

Then there was also a group known as the "**Upper class**". They told all of us where to go. Our lives were completely governed by the **OTM** (Officers Training Manual ATC Manual 50-2) We had to read and live by this book.



We saluted everything. As the underclass, we were at the very bottom of the human food chain. Strange uniforms were issued, everything from brogan boots to white gloves for some unknown reason. We would find out more about the uses of these white gloves when we endured our first "**SMI**"... *Saturday morning inspection* !

The most common form of 'hazing' was the "**brace**", an exaggerated and highly uncomfortable form of attention which junior cadets were forced to assume for a long period of time.

Upperclassmen would often turn on the lights in the middle of the night and brace the junior cadet or make them run in place. To avoid being penalized by 'demerits' we were also instructed to maintain an impeccable appearance at all times. Shoes and buttons, for example, had to be shined before breakfast formation. Lower class mates had to be addressed as "Mister" followed by their last name.

Every day, reveille would sound at 0530. Lights came on in the dormitory and all hell broke loose. ...*"Get out of those bunks! Get dressed! What do you think this is, a country club? Get shaved and be quick about it!"* - *By 0545 we were in a shower, and twenty minutes later we were rushing down the stairs with upperclassmen at each landing screaming -- "You better moovvve!"*

Move we did, at double time, out onto the still dark street, where we were formed up into crude ranks, and told we would be treated to some good Air Force chow!!!

Finally, it was time to proceed to the chow hall and eat breakfast. That didn't turn out to be a lot of fun either. The morning menu featured the infamous military delicacy, "S.O.S.," otherwise known as chipped beef on toast.

Soon, we discovered there were more major difficulties confronting us. The Upper class harassment at the long wooden dining tables left little time for actual eating during mealtime.

To me, the most pernicious form of gazing was the "square meal" – a practice whereby a cadet was forced to eat his meal at attention in a rigidly prescribed format. We had to eat looking straight ahead. We had to sit on the forward three inches of our chair at attention. We couldn't drop anything, we couldn't spill anything. The upper-class cadets were merciless if you dropped anything.

The first day, I made the mistake by letting the cook's helper pile a large portion on my stainless steel tray. What we didn't know at first was that dining hall etiquette absolutely required, lower-class cadets consume every iota of foodstuff on their tray, and pity any who tried to get around that rule. ...*We learned fast.*

I decided it wasn't worth the hassle to eat. From that first day on I learned not to get anything on my tray but milk because you had to eat everything that you selected. I'm surprised that I still like milk!

- I survived on it and hardly anything else for the first four weeks.

The academic curriculum took up about 255 of our 524 hours of formal training time. All reading and writing courses had recently been dropped and some other areas had been beefed up. We had courses such as: *History and Traditions of the Air Force, Military Law, Physics, Psychology of Flight, and Strategic Intelligence. Courses in mathematics were stressed, mostly applied math in one form or another.*

In addition to the academic subjects, we had military ones as well: *Aviation Cadet Honor Code* – small arms – Drill and Voices and Command – Inspections and Parades. A little over 50% of our formal training time was devoted to military training, cut up into such things as - Drill and Ceremonies, Military Customs and Courtesies, and Small Arms Familiarization.

A lot of extra military training came after hours and on weekends, via the *'upperclass'*.

Just about anywhere we went we marched as a flight. We marched everywhere we went, *"Left right, left right, get in step Mister, where are you looking Mister!"*

It never stopped. *"Sing"*, and we sang. This was done to counted cadence, or more popularly, to various songs and ditties. *"Swing Low, Sweet Chariot"* - Other songs were: *"Wait Till The Sun Shines, Nellie"*, *"Show Me The Way to Go Home"*, *"I've got sixpence"*, *"Off we go into the wild blue yonder..."*, and *"I had a girl in New Orleans, she had..."* ...well, you get the idea.

And then there was good old P.T. (physical training) – just like in the movies, hundreds of men on a nice, paved, hot flat field. - And Oh, the pushups, side-straddle hops, deep-knee bends, sprints, you would have thought we were in training for a first class soccer team. We all had to do a timed hundred-yard dash.



May 1953 - Cadets Jan Vanhulle & Jean Schoefs (not even 18 yrs old!!!) and a 'Nash' car behind us. There is hardly a Cadet alive who will not agree that this program is what made him who he is today.

## ■ AIR FORCE PILOT TRAINING IN THE STATES... AN EXTRAORDINARY EXPERIENCE

The Aviation Cadet also had to adhere to a strict 'honour code'. Under the code, anyone caught cheating, stealing, or lying was tried by the Honour council and immediately dismissed from the program. Code violation was a NO-NO.

### We had 90 days to catch up.

The same honour code also applied to cadets and student officers later on in the 'Primary', 'Basic' and 'Advanced' flying schools.

However, it was here in this Pre-Flight environment that the close bonds of friendship were being forged. We didn't know that for many they would last a lifetime. We were just helping each other to achieve our mutual goal: those Silver Wings. It was not easy.

After six weeks we became the upper class and life relaxed just a little. The only real difference was that we were now indoctrinating

the 'lower class'. Our motivation and Esprit de corps was clear and visible to the underclassmen.

It was here at Lackland that I befriended *Eugene J. Devlin*, a USAF aviation cadet, also graduated a second lieutenant at Williams AFB, Arizona, in September of 1954. The last time I saw Eugene Devlin was Dec. '54 when he was flying F-86s at Nellis AFB. - In May '64 Devlin was killed in his F-105 at Hamilton AFB, Calif.

He was the left wingman of the demonstration team 'The Thunderbirds'. Coming in for landing overhead on the break, his F-105 aircraft broke up and disintegrated around him. (*the fuselage spine structure of Devlin's F-105 aircraft had failed*)

Aviation cadets were given twelve weeks of Pre-flight officer training at Lackland AFB and then sent to one of 10 Primary schools, where they were joined by ROTC and military academy graduates. However, by that time, quite a few of the class had given up.



***"Cage those eyeballs, Mister!"***



INVITATION

# Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2017

UITNODIGING

## Golftornooi 'Pelle' DARDENNE

Pour la quatrième année consécutive, en accord avec la famille du Commandant Aviateur e.r. P Dardenne, les « Vieilles Tiges de l'Aviation Belge » (VTB) organisent un tournoi de golf pour honorer sa mémoire. Les bénéfices seront versés 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 **28 juin** 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, du Golf Club SABENA et bien sûr du FAGC
- Départs : à partir de 09.30 hr
- Formule : Single Stableford
- Catégories : à déterminer ultérieurement en fonction de la participation
- Prix spéciaux : closest to the pin et longest drive
- Pour des questions d'organisation (parcours 9 trous), limitation à 60 golfeurs environ

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

Cette participation comprend

<u>Pour tous :</u>	Un « café » d'accueil 1 Sandwich La réception (vers 18.00hr) Le barbecue (vers 19.00hr)
<u>Pour les golfeurs :</u>	Le green fee (offert par le FAGC) Des « tee gifts » Une bouteille d'eau La table de prix
<u>Pour les non golfeurs :</u>	Une visite guidée du Musée Colonel R Lallemand DFC (à 14.00 hr et à 16.00 hr) 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 de vierde keer en in samenwerking met de familie van Commandant Vlieger b.d. P. Dardenne, organiseren de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart (VTB) een golftoernooi te zijner herinnering. De opbrengst wordt overgemaakt aan de VTB om sociale initiatieven te steunen.

In dit kader, en in nauwe samenwerking met de Vliegbasis van Florennes en de Florennes Avia Golf Club (FAGC), nodigt de VTB u vriendelijk uit om deel te nemen aan dit toernooi op woensdag **28 juni** op het golfterrein van Florennes. Hieronder vindt u de nodige inlichtingen:

- Uitnodigingen met voorrang aan de VTB-leden, de actieve en op rustgestelde militairen, de leden van Avia Golf, van de Sabena Golf Club en natuurlijk van Florennes.
- Start : vanaf 09.30 u.
- Formule: Single Stableford
- Categorieën: later te bepalen, in functie van de deelname
- Speciale prijzen: closest to the pin en longest drive
- Om organisatorische redenen, beperkt tot ongeveer 60 golfspelers.

**DEELNAME AAN DE ONKOSTEN: één prijs 50 €/pers (golfspelers en niet-golfspelers)**

Deze bijdrage omvat

<u>Voor iedereen:</u>	Koffie bij aankomst 1 sandwich De receptie (rond 18u) De barbecue (rond 19u)
<u>Voor de golfers:</u>	De green fee (aangeboden door de FAGC) De tee gifts Een fles water De prijzentaafel
<u>Voor de niet-golfers:</u>	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.

**FORMULAIRE D'INSCRIPTION VOIR PAGE 47 - INSCHRIJVINGSFORMULIER OP PAG 47**

---

Les entreprises aéronautiques belges\*

De Belgische luchtvaartbedrijven\*

Partie V :

Les entreprises aéronautiques  
après la Deuxième Guerre  
Mondiale

Deel V:

De vliegtuigbouwers  
na de  
Tweede Wereldoorlog



Mich Mandl  
& Alphonse Dumoulin.

*\* "Cent ans de technique aéronautique en Belgique", Michel Mandl & Alphonse Dumoulin, Céfal éditeur, 2011*



## Chapitre 1 :

# Renaissance de l'industrie aéronautique

*Toujours aussi fécond, Ernest-Oscar Tips renoue avec le succès grâce au Topsy Nipper tandis que Fairey consolide sa position d'avionneur. Après une période d'éclipse, la SABCA est relancée grâce aux programmes militaires. Stampe et Renard ne parviennent pas à renouveler le succès du SV-4B. Ils mettent un terme à leur carrière de concepteur. La Fabrique Nationale (FN) découvre l'aviation et devient motoriste aéronautique.*

## La reprise des activités chez Fairey

Ernest-Oscar Tips a donc réussi à rejoindre l'Angleterre. Vu ses compétences, il se voit très rapidement confier un poste à hautes responsabilités dans un organisme officiel dépendant du Ministère de l'Air. Dans un premier temps, il est nommé chef ingénieur et directeur du management d'un dépôt de réparation d'avions à Burtonwood près de Londres. Il aura jusqu'à 6.000 techniciens et ouvriers sous ses ordres. Par la suite, il devient le superviseur de toutes les modifications de structures apportées aux avions anglais et américains passant par cet établissement.

En 1943, Ernest-Oscar Tips retourne chez Fairey et est nommé « chief engineer » du département Recherches et Essais de Hayes. Dans cette fonction qu'il occupera jusqu'en 1945, il sera associé à l'étude de divers projets de pointe dont celle de l'étonnant Gyrodyne, un combiné avion/hélicoptère qui détiendra plus tard, à près de 200 km/hr, le record de vitesse pour appareils à voilures tournantes.

De retour en Belgique, Ernest-Oscar Tips s'attelle à la reconstruction de son usine de Gosselies qu'il retrouve complètement saccagée après le départ des Allemands. Conscient qu'il ne sera pas facile de relancer la construction d'avions vu que les parcs d'avions regorgent de matériel et que les forces armées réduisent leurs effectifs, Ernest-Oscar Tips se lance dans l'entretien et la modification d'appareils tant militaires que civils. En juin 1945, Fairey Gosselies est chargé de la révision de sept C-47 qui seront affectés ultérieurement au 169e Wing, embryon du futur 15e Wing de transport.

L'usine se charge également de la révision des Harvard, Spitfire, Mosquito et Anson militaires ainsi que d'un Junkers Ju 52 de l'Administration de l'Aéronautique. En 1949, la cadence de travail augmente encore. 29 Spitfire, onze Harvard et cinq Dakota passent par les ateliers des avions Fairey. L'entreprise est relancée.

## Hoofdstuk I:

# Wedergeboorte van de Luchtvaartindustrie

*Ernest-Oscar Tips knoopt terug aan met het succes terwijl Fairey zijn positie versterkt als vliegtuigbouwer. SABCA is herlanceerd dankzij de militaire programma's. Stampe en Renard, de ultieme samenwerking. De Fabrique Nationale (FN) wordt constructeur van vliegtuigmotoren.*

## Het hernemen van de activiteiten bij Fairey

Tijdens de oorlog is Ernest-Oscar Tips erin geslaagd Engeland te bereiken. Er wordt hem snel een functie met grote verantwoordelijkheden toevertrouwd bij een officieel organisme van het Ministerie van Luchtvaart. Hij wordt te Burtonwood nabij Londen benoemd tot hoofdingenieur en managementdirecteur van een werkplaats voor het herstellen van vliegtuigen. Hij zal tot 6.000 technici en arbeiders onder zijn orders hebben.

In 1943 keert Ernest-Oscar Tips terug naar Fairey en wordt er "chief engineer" van de afdeling "Onderzoeken en Proeven" te Hayes. In deze functie die hij tot 1945 zal bekleden, wordt hij betrokken bij verschillende topprojecten.

Terug in België zet Oscar Tips zich in voor het heropbouwen van zijn bedrijf te Gosselies dat hij totaal verwoest terugvindt na de aftocht van de Duitsers. Hij is er zich van bewust dat het niet eenvoudig zal zijn het bouwen van vliegtuigen te herlanceren daar de vliegtuigstocks uitpuilen van beschikbare toestellen en de strijdkrachten hun effectief verminderen. Oscar Tips lanceert zich in het onderhouden en het aanpassen van zowel militaire- als burgertoestellen.

In juni 1945 wordt Fairey Gosselies gelast met de revisie van zeven C-47 die nadien zullen worden overgedragen naar de 169ste Wing, de kiem van de toekomstige 15de Transportwing. Het bedrijf gelast zich eveneens met de revisie van militaire toestellen: Harvard, Spitfire, Mosquito en Anson en ook een Junkers Ju-52 van de Luchtvaartadministratie. Het werkritme verhoogt nog in 1949. 29 Spitfire, elf Harvard en vijf Dakota passeren de werkhuizen van Vliegtuigen Fairey. De onderneming is geherlanceerd.

Parallel aan deze opdracht neemt Oscar Tips deel aan de wedstrijd voor het vervangen van de lesvliegtuigen DH-82 Tiger Moth van de RAF. Hij biedt zijn Topsy M aan, die voor de oorlog werd gebouwd en die voor deze gelegenheid Primer (Primary trainer) wordt gekerstend. Het vliegtuig krijgt op 22 oktober 1948 zijn luchtwaardigheidscertificaat en het toestel schijnt

Parallèlement à ces travaux, Ernest-Oscar Tips participe au concours du remplacement des avions d'entraînement DH-82 Tiger Moth de la RAF. Il présente son Topsy M construit avant la guerre et baptisé Primer (Primary trainer) pour l'occasion. L'avion est certifié le 22 octobre 1948 et semble avoir la faveur des pilotes. Malheureusement, après la dernière remise de prix, c'est l'avion canadien Chipmunk qui l'emporte.

Toujours au cours de cette même période des premières années d'après-guerre, Ernest-Oscar Tips a poursuivi le développement d'un nouvel avion de sport, le Topsy Junior. Il s'agit d'un monoplace, monoplan à aile basse et au train d'atterrissage fixe. Tips en construit trois exemplaires.



*Topsy Primer*



*Topsy Junior*

Simultanément, il développe un petit avion de tourisme sur base d'une version modernisée du Topsy B d'avant-guerre, le Topsy Belfair (contraction de Belgian Fairey). À deux reprises, le Belfair a l'occasion de démontrer sa valeur. Avec Albert Van Cotthem comme pilote, l'avion établit un record mondial de distance<sup>1</sup> pour avions de moins de 500 kg, le 21 août 1950. Plus tard, en 1955, le pilote d'essai danois de Fairey S.A., Peder Andersen, va couvrir 2.600 km avec le même avion Belfair, en ralliant le Maroc espagnol au départ de la base de Chièvres.

Tezelfdertijd bouwt hij een klein toerismevliegtuig, gebaseerd op een gemoderniseerde versie van de vooroorlogse Topsy Belfair (samentrekking van Belgian Fairey). Tot tweemaal toe heeft de Belfair de gelegenheid zijn waarde te tonen. Met Albert Van Cotthem als piloot vestigt het vliegtuig op 21 augustus 1950 een afstandswereldrecord<sup>1</sup> voor toestellen met een gewicht van minder dan 500 kg. Later, in 1955, zal de Deense testpiloot van Fairey NV, Peder Andersen, met hetzelfde vliegtuig Belfair 2.600 km overbruggen door vanaf de basis van Chièvres naar het Spaanse Marokko te vliegen.

*Tips et Van Cotthem à Gosselies, après le vol record.*



*Tips met Van Cotthem te Gosselies, na hun recordvlucht*

1. Albert Van Cotthem, doyen des aviateurs, relie Bruxelles à Biarritz, soit un vol de 945 kilomètres.

1. Albert Van Cotthem, deken van de piloten, verbindt Brussel met Biarritz, hetzij een vlucht van 945 kilometer.

*Pedersen à Sidi Ifni en 1955.*

*Andersen te Sidi Ifni in 1955*



Malgré ces prestations exceptionnelles, les avions légers de Tips ne constituent pas un succès commercial. Seuls sept Belfair sont construits. La raison en est simple : le marché est inondé d'avions américains – l'U.S. Army Air Force se débarrasse de ses surplus, parmi lesquels plusieurs milliers de Piper Cub – qui se vendent à des prix défiant toute concurrence.

Niettegenstaande hun uitzonderlijke prestaties, kennen de lichte vliegtuigen van Tips geen commercieel succes. Er worden maar zeven Belfair gebouwd. De reden hiervan is heel simpel: de markt wordt overspoeld door Amerikaanse vliegtuigen – de U.S. Army Air Force doet zijn teveel aan toestellen weg waaronder verschillende duizenden Piper Cub – die aan weggeefprijzen worden verkocht.



*Tipsy Belfair, biplace à conduite intérieure.  
Tipsy Belfair, tweezitter met overdekte cockpit.*



*Le prototype du Topsy Nipper.  
Het prototype van de Topsy Nipper.*

Ce n'est qu'avec le Topsy T.66 Nipper, petit avion monoplace acrobatique, qu'Ernest-Oscar Tips va finalement acquérir quelques années plus tard une réputation internationale. L'avion est proposé « construit » ou sous forme de pièces à assembler. Grâce à son prix particulièrement intéressant, tant à l'achat qu'en matière d'entretien, Tips espère contribuer à la démocratisation de l'aviation de tourisme. L'avion « prêt à voler » coûtait 115.00 francs et 50.000 francs en kit !

Le prototype OO-NIP effectue son premier vol le 2 décembre 1957. Il est piloté par Bernard Neefs, le pilote d'essai de Fairey. Il faut certainement associer cet exceptionnel aviateur au succès de l'appareil, tant ses démonstrations sont époustouflantes.

Le prototype du Nipper était équipé d'un moteur Volkswagen de 25 CV. L'appareil de production sera équipé d'un moteur Pollmann de 40 CV.

Het is slechts met de Topsy T.66 Nipper, kleine acrobatische éénzitter, dat Tips uiteindelijk enkele jaren later een internationale reputatie zal verwerven. Het vliegtuig wordt aangeboden als "vlieg klaar" of als "bouwpakket". Mede door zijn uitzonderlijke verkoopprijs als door de lage onderhoudskosten hoopt Tips bij te dragen aan de toerismeluchtvaart. Het vliegtuig "vlieg klaar" kostte 115.000 frank en 50.000 frank als bouwpakket!

Het prototype OO-NIP voert op 2 december 1957 zijn eerste vlucht uit. Het wordt gevlogen door Bernard Neefs, testpiloot bij Fairey. Men moet zeker deze buitengewone vliegenier, wegens zijn adembenemende demonstraties, betrekken in het succes dat het toestel kent.

Het prototype van de Nipper was met een motor Volkswagen van 25 pk uitgerust. Eens in productie zal het toestel worden voorzien van een motor Pollmann van 40 pk.

En tout, 69 Nipper de différents modèles sont construits à Gosselies. 36 appareils sont construits en Angleterre à Slingsby (Yorkshire) et 16 Nipper sont montés en kit, soit un total de 121 appareils qui vont sillonner l'Europe au plus grand plaisir de leurs propriétaires.

La fabrication de cet appareil n'est toutefois pas de nature à remplir tout un plan de charge pour une entreprise qui occupe plus de 200 ouvriers spécialisés.

L'entreprise carolorégienne sera dès lors particulièrement heureux de pouvoir participer aux programmes de coopération militaire avec l'avènement de l'ère du Jet.

In het geheel worden er te Gosselies 69 verschillende modellen van de Nipper geconstrueerd. 36 toestellen worden in Engeland te Slingsby (Yorkshire) gebouwd en 16 Nipper worden als kit verkocht. Dit betekent een totaal van 121 toestellen die tot groot jolijt van hun eigenaars, het Europese luchtruim zullen doorkruisen.

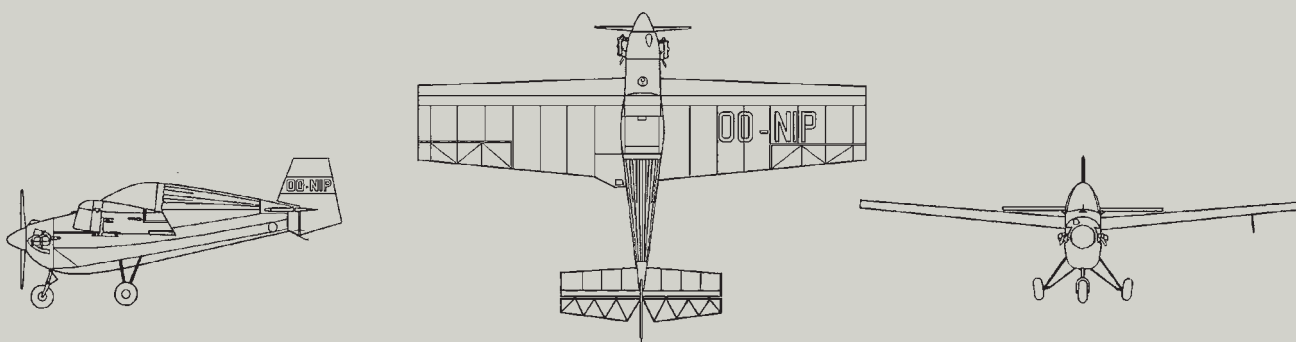
De fabricatie van dit toestel volstaat niet om de kosten van een onderneming met meer dan 200 gespecialiseerde werknemers, te dekken.

De firma uit Charleroi zal vanaf dan uitzonderlijk gelukkig zijn door met de intrede van het jettijdperk te mogen deelnemen aan de militaire programma's.



*De nombreux Topsy Nipper volent encore actuellement de par le monde.*

*Over de ganse wereld vliegen er heden nog heel wat Topsy Nipper.*



## L'ultime collaboration entre Stampe et Renard

Au cours du conflit, Alfred Renard et Jean Stampe sont entrés tous les deux dans la clandestinité. Renard a fait partie des « services de renseignements et d'actions ». Stampe a été associé à un mouvement de résistance et est parvenu à passer d'importants renseignements en Angleterre.

Dans les mois qui suivent la Libération, Renard se remet immédiatement au travail. Ses installations de l'avenue Bordet à Evere sont quasi intactes, mais vides de machines et d'outillage. Outre des projets d'autorail en alliage léger et des camionnettes électriques, Renard sort deux projets d'avion de ses tablettes : le R-44, un bimoteur de transport léger (quatre passagers) à aile haute et le R-45, un bimoteur transporteur de fret, à double fuselage et deux moteurs de 800 CV.

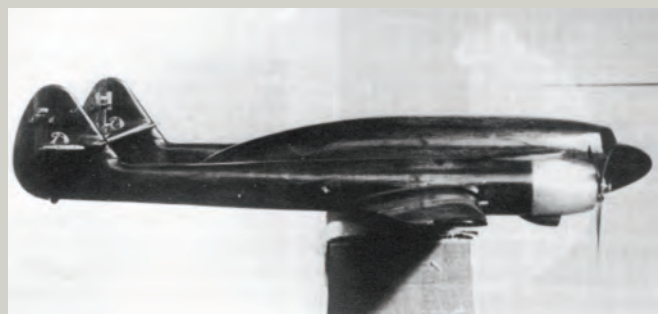
Comme les installations de la Société Stampe & Vertongen<sup>2</sup> ont été détruites lors du départ des Allemands à Deurne, Jean Stampe a proposé à Alfred Renard de s'associer. Ce dernier accepte et c'est ainsi que naissent la firme Stampe & Renard et le sigle SR.

Renard va poursuivre le développement de l'avion cargo R-45, rebaptisé SR-45. La Sabena se dit intéressée par le projet. C'est également le cas de l'Union minière du Haut-Katanga.

La particularité de cet appareil, outre le fait d'être bipoutre, réside dans l'interchangeabilité de la cabine passagers et d'un container de fret pouvant emporter 4.500 kg. Le plan fixe arrière (empennage) est surélevé de trois mètres en vue de faciliter les manœuvres de chargement.

Muni de deux moteurs Pratt & Whitney de 1.450 CV, le SR-45 est équipé de tous les dispositifs modernes de l'époque : train rentrant, hélices à pas variable, dégivrage des ailes, volets hypersustentateurs, pilote automatique, etc...

*Maquette du SR-45  
(Renard)*



*Maquette van de SR-45  
(Renard)*

Une commission où siègent les constructeurs, la Sabena et des représentants de l'État va suivre les travaux pendant près de deux ans pour conclure en 1949, que les investissements nécessaires à la poursuite du projet sont prohibitifs.

---

2. Maurice Vertongen s'est retiré dans le sud de la France pendant la guerre. Par la suite, ce précieux et discret collaborateur de Jean Stampe ne participera plus aux activités de construction aéronautique.

## De ultieme samenwerking tussen Stampe en Renard

Renard zet zich onmiddellijk aan het werk in de maanden die volgen op de bevrijding. Zijn gebouwen op de Bordetlaan zijn bijna onbeschadigd doch de machines en het gereedschap zijn verdwenen. Buiten de projecten voor een motorwagen uit een lichte metaallegering gemaakt en elektrisch aangedreven bestelwagens, treedt Renard met twee vliegtuigprojecten naar buiten: de R-44, een tweemotorig met hoge vleugel licht transportvliegtuig (vier passagiers) en de R-45, een tweemotorig vrachtvliegtuig met dubbele romp en met twee motoren van 800 pk.

Daar de installaties van de Vennootschap Stampe & Vertongen<sup>2</sup> te Deurne door de Duitsers bij hun aftocht werden vernield, heeft Jean Stampe Alfred Renard voorgesteld om zich te associëren. Deze laatste aanvaardt het voorstel en zo komt het dat de firma Stampe & Renard, met als logo SR, wordt geboren.

Renard zal de ontwikkeling van het vrachtvliegtuig R-45, ondertussen SR-45 genaamd, verder zetten. Sabena laat weten dat ook zij in het project is geïnteresseerd. Dit is eveneens het geval met de Union Minière du Haut-Katanga.

Afgezien van het feit een bipoutre te zijn, is de eigenaardigheid van dit toestel dat de cabine voor de passagiers verwisselbaar is met een vrachtcontainer met een laadvermogen van 4.500 kg. Daarom is het achterste horizontaal vast verbindingsvlak tussen de twee richtingsroeren (stabilisatievlak) drie meter verhoogd met tot doel het in- en uitladen te vergemakkelijken. Voorzien van twee motoren Pratt & Whitney van 1.450 pk, is de SR-45 voorzien van voor die tijd alle moderne uitrustingen: intreikbaar landingsgestel, propellers met veranderlijke spoed, ontdooiing van de aanvalsboord van de vleugels, hoogdragende vleugelkleppen, automatische piloot, enz...

Een commissie waarin de constructeurs, de Sabena en vertegenwoordigers van de Staat zetelen, zal gedurende bijna twee jaar de constructie volgen om in 1949 te besluiten dat de benodigde investeringen om het project verder te zetten, niet te verrechtvaardigen zijn.

---

2. Maurice Vertongen heeft zich tijdens de oorlog in het zuiden van Frankrijk teruggetrokken. In de toekomst zal deze kostbare en discrete medewerker van Jean Stampe zich nooit meer inlaten met luchtvaart activiteiten.

Le SV-4B : le succès est au rendez-vous avec la poursuite du programme SV-4B.

Peu avant le début des hostilités, Jean Stampe avait cédé à la France la licence de construction du SV-4B. Ce contrat est honoré dès la Libération. Le premier appareil construit par la SNCAN-Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord et baptisé « Stampe », effectue son vol inaugural le 4 juin 1945. 856 Stampe vont rééquiper les centres de formation civils et militaires français. Un succès inégalé ! En fait, l'unique véritable succès commercial de toute l'histoire de la construction aéronautique belge.



*Le « Stampe » construit en France.  
De in Frankrijk gebouwde "Stampe".*

Dès 1951, Stampe et Renard entreprennent le développement d'un successeur à l'SV-4B. Le prototype SR-7 est un monoplan d'entraînement à aile basse. Il est proposé à la société française « Farman » dans le cadre d'un concours d'avions d'école en France. L'avion, qui peut être équipé de différents moteurs, a gardé de nombreux éléments du SV-4B. Le fuselage, le bâti-moteur, l'empennage et les commandes sont quasi inchangés. L'avion est toutefois équipé de volets d'atterrissage. À la demande des militaires français, la dernière version de l'appareil, le SR-7B, dispose d'un fuselage de construction métallique.

La surface de la voilure est passée de 18 m<sup>2</sup> pour le biplan, à 14 m<sup>2</sup> pour le monoplan. La faible charge alaire et des gouvernes très efficaces en font un appareil aussi bien adapté aux premiers temps de l'écolage qu'au perfectionnement à l'acrobatie.

Malgré tous les essais favorables à l'avion belge, le Ministère de l'Air finira par choisir un avion français, le Nord-3202. Malgré ce contretemps, le SR-7B va poursuivre sa carrière et participer avec succès à plusieurs concours internationaux de voltige. En 1957, il remporte entre autres le record du monde de durée de vol sur le dos, aux mains du pilote français Léon Biancotto.

De Jean Stampe et Alfred Renard, on peut dire qu'ils se sont

Het succes zal nochtans zijn kop opsteken bij het vervolg van het programma voor het opleidingsvliegtuig SV-4B.

Kort voor de vijandelikheden, heeft Jean Stampe de licentie voor het bouwen van de SV-4B aan Frankrijk afgestaan. Van bij de Bevrijding wordt dit contract gehonoreerd. Het eerste gemonteerd vliegtuig door de SNCAN (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord) en "Stampe" genaamd, maakt zijn maidenvlucht op 4 juni 1945. 856 Stampe gaan de burgerlijke en militaire opleidingscentra uitrusten. Een ongeëvenaard succes want in feite is dit het



*Ateliers à Evere. À l'avant plan, le SR-7.  
De werkhuizen te Evere. Op het voorplan de SR-7.*

enige echte commerciële succes uit gans de geschiedenis van de Belgische vliegtuigconstructie.

Op 9 mei 1947 wordt de SV-4B ook aan de Belgische Luchtmacht door kapitein Pierre Arend voorgesteld. Het vliegtuig is bestemd om de DH-82 Tiger Moth van de Elementaire Vliegschool te vervangen. De Franse referenties hebben de Staf snel van de kwaliteiten van het toestel overtuigd. In de maand oktober wordt een eerste lot van twintig SV-4B aangekocht. De vliegtuigen worden in de werkhuizen Stampe & Renard te Evere gebouwd en in de loop van het jaar 1948 geleverd. Andere bestellingen belopen 65 vliegtuigen die aan de Luchtmacht tussen 1948 en 1955 worden overgemaakt.

Vanaf 1951 starten Stampe en Renard het ontwikkelen van een opvolger van de SV-4B. Het prototype SR-7 is een laagvleugel eendekker. Het wordt in het kader van een prijs-offerte voor opleidingsvliegtuigen voor Frankrijk, aangeboden aan de Franse vennootschap "Farman". Het vliegtuig dat met verschillende motoren kan worden uitgerust, behoudt verschillende onderdelen van de SV-4B. De romp, het motorframe, de draagvlakken en de roeren zijn quasi onveranderd. Het vliegtuig is daarentegen wel voorzien van remkleppen. Op vraag van de Franse militairen wordt de laatste versie van het toestel, de SR-7B, uitgerust met een metalen romp. De vleugeloppervlakte die voor de tweedekker 18 m<sup>2</sup> bedraagt,



*La construction métallique du fuselage du SR-7B  
De metalen constructie van de romp voor de SR-7B.*



*Léon Biancotto à bord du SR-7B.  
Léon Biancotto aan boord van de SR-7B.*

dépensés sans compter pour faire progresser l'aviation et la construction aéronautique en Belgique. Ils ont marqué plus spécialement les années de l'Entre-deux-guerres, période féconde en développements de tous genres. Par manque de moyens sans doute, le succès ne fut pas toujours au rendez-vous. La réussite de l'SV-4B va néanmoins, dans le domaine des avions d'entraînement, consacrer le génie créateur de deux de nos plus grands concepteurs d'avions.

En 1968, lors du renouvellement du matériel de l'École d'Aviation civile et des SV-4B de la Force aérienne, Stampe et Renard propose le SR-7B. L'avion a déjà plus de dix ans et ne fait pas le poids comparé à l'avion italien Siai-Marchetti SF.260, conçu par l'ingénieur Stelio Frati et construit à l'usine de Vergiate près de Milan.

Cet échec met fin à l'association de Stampe et Renard. La société ferme ses portes en 1970.

L'arrêt de leurs activités signifie la fin d'une époque que l'on peut qualifier « d'artisanale et d'héroïque » au vu de l'évolution de l'industrie aéronautique dans les années soixante avec le démarrage des grands programmes militaires.



*Formation de trois SV-4B  
à Gossoncourt dans les années 60.*

*Een formatie van drie SV-4B  
boven Goetsenhoven in de jaren 60.*

wordt verminderd tot 14 m<sup>2</sup> voor de eendekker. De geringe vleugelbelasting en de zeer doeltreffende roeren maken er een toestel van dat zowel goed geschikt is voor de eerste opleiding als voor het vervolmaken in de luchtacrobatie.

Niettegenstaande alle gunstige testen van het Belgisch vliegtuig, zal het Ministerie van Luchtvaart eindigen met het kiezen voor een Frans vliegtuig, de Nord-3202.

Niettegenstaande deze tegenslag zal de SR-7B zijn loopbaan verder zetten en met succes deelnemen aan verschillende internationale wedstrijden voor luchtacrobatie. In 1957 zal het met aan de stuurknuppel de Franse piloot Léon Biancotto, onder andere het wereldrecord rugvliegen vestigen.

Van Jean Stampe en Alfred Renard mag men zeggen dat ze zich hebben ingespannen voor de vooruitgang van de luchtvaart en de Belgische vliegtuigconstructie. Zij hebben voornamelijk hun stempel gedrukt op de jaren tussen de beide oorlogen, een vruchtbare periode qua ontwikkelingen op elk gebied. Vermoedelijk wegens gebrek aan middelen waren hun resultaten niet altijd succesvol. Het welslagen van de SV-4B zal niettemin in het domein van de opleidingsvliegtuigen het ontwikkelingsgenie van de twee van onze grootste vliegtuigbouwers benadrukken.

Voor het vernieuwen in 1968 van het vliegend materiaal van de Burgerlijke Luchtvaartschool en van de SV-4B van de Luchtmacht, biedt Stampe en Renard de SR-7B aan. Het vliegtuig is reeds meer dan tien jaar oud en weegt niet op tegen het Italiaans vliegtuig Siai-Marchetti SF.260 door ingenieur Stelio Frati ontworpen en gebouwd in de fabriek te Vergiate nabij Milaan.

Deze opdoffer maakt een einde aan de samenwerking tussen Stampe en Renard. In 1970 sluit het bedrijf zijn deuren.

Het stoppen van hun activiteiten betekent het einde van een periode die men als "ambachtelijk en heroïsch" kan bestempelen in vergelijking met de industriële luchtvaartevolutie van de jaren zestig bij het aanvangen van de grote militaire programma's.

Belgisch Rustpensioen voor Vliegend Personeel

HOOFDSTUK 2:

# PENSIOENSTELSEL VAN HET GEBREVETTEERD VAREND PERSONEEL VAN DE KRIJGSMACHT



Paul Maenhout



Pension de Retraite Belge pour le Personnel Navigant

CHAPITRE 2 :

# RÉGIME DES PENSIONS DU PERSONNEL NAVIGANT BREVETÉ DES FORCES ARMÉES



Cet article est un résumé des aspects les plus importants de la réglementation légale du régime des pensions du Personnel Navigant Breveté (PNB) des Forces armées. De par sa complexité, tous les aspects du sujet ne peuvent pas être approfondis. De plus amples détails peuvent être obtenus auprès du Service des Pensions du secteur Public (SdPSP).

L'article paraît en deux fois dans notre magazine. Dans la première partie, nous examinons le régime des pensions du cadre d'active avec une attention particulière pour l'âge et le calcul de la pension. Dans le prochain magazine (Partie 2), nous aborderons d'autres aspects de la question comme le cumul (travail comme pensionné), la pension de survie et la domiciliation. Nous traiterons également de la problématique du cadre des auxiliaires et de la spécificité des anciens pilotes de la Force Terrestre, de la Marine et du personnel de bord des avions et hélicoptères militaires de transport.

Dit artikel is een samenvatting van de belangrijkste facetten van de wettelijke bepalingen van het pensioenstelsel van het Gebrevetteerd Varend Personeel (BVP) van de krijgsmacht. Wegens de complexiteit van het onderwerp kunnen niet alle aspecten grondig besproken worden. Meer details zijn beschikbaar bij de Pensioendienst voor de Overheidssector (PDOS). Het artikel wordt gespreid over twee magazines. In Deel 1 behandelen wij het pensioenstelsel van het actief kader, met aandacht voor de pensioenleeftijd en de berekening van het pensioen. In het volgend magazine (Deel 2) bespreken we bijkomende aspecten zoals de cumul (werken tijdens het pensioen), het overlevingspensioen, verblijf (domicilie), alsook de problematiek van het hulpkader en de specificiteit van de vroegere piloten van Land- en Zeemacht en van het boordpersoneel van militaire transportvliegtuigen en helikopters.

## Partie 1

### 1. Introduction

Le régime des pensions militaires fait partie du régime des pensions du secteur public (généralement appelé régime des fonctionnaires). Il a ses spécificités en ce qui concerne l'âge de la pension, les années de service et le calcul de la pension (bonifications particulières et tantième préférentiel).

La pension militaire dépend aussi du grade, de la fonction et du statut (navisant breveté – PNB – ou personnel non navisant – PNN). Dans cet article, nous nous limitons au régime des pensions des militaires PNB qui fait à son tour partie de la pension militaire mais qui traite également de certaines règles qui sont d'application dans le régime général des pensions du secteur public. Font partie du PNB, les pilotes, les navigateurs et, depuis 1981, les flight engineers, ainsi que depuis 1998, les plongeurs-sauveteurs et le personnel paramédical sur hélicoptère et les loadmaster-stewards sur avion de transport militaire.

- Un PNB reçoit un bonus de douze années pour les premières douze années de service aérien. Ce bonus s'ajoute aux années de service pour le calcul de la pension.
- Dans le secteur public, la pension est personnelle. Contrairement au régime des employés et des indépendants, le conjoint divorcé n'a pas droit à une partie de la pension.
- En ce qui concerne la pension de survie, le conjoint divorcé a, dans certaines circonstances, droit à cette pension, ce qui n'est pas le cas dans les autres régimes.

#### **Remarques très importantes :**

- La pension peut être prise « d'office » (à l'atteinte d'un certain âge limite) ou « à la demande ». Dans ce dernier cas, il faut savoir que cela a des conséquences sur la pension de survie ainsi que sur le revenu d'appoint comme pensionné.

## Deel 1

### 1. INLEIDING

Het stelsel van het militair pensioen is een onderdeel van het stelsel van het pensioen in de openbare sector (meestal ambtenarenstelsel genoemd) en heeft zijn specifieke bepalingen voor wat betreft de pensioenleeftijd, dienstjaren en de pensioenberekening (bijzondere bonificaties en preferentieel tantième). Het militair pensioen hangt ook af van de graad, de functie en het statuut (gebrevetteerd varend -BVP- of niet varend personeel -NVP). Dit artikel beperkt zich tot het pensioenstelsel voor het militair BVP, dat op zijn beurt een onderdeel is van het militair pensioen, maar bespreekt ook bepaalde regels die van toepassing zijn in het algemeen pensioenstelsel van de openbare sector. Tot het BVP behoren piloten en navigators; vanaf 1981 de flight-engineers op transportvliegtuigen en vanaf 1998, de redder-duikers, paramedici en boordmechanici op helikopter en loadmaster-stewards.

- Een BVP krijgt een bonus van 12 jaar voor de eerste 12 jaren luchtdienst. Deze bonus wordt toegevoegd aan het aantal dienstjaren voor de berekening van het pensioen.
- Het pensioen in de openbare sector is persoonlijk. In tegenstelling tot het stelsel van werknemers en zelfstandigen heeft een uit de echt gescheiden echtgenoot geen recht op een deel van het pensioen.
- Wat het overlevingspensioen betreft; een uit de echt gescheiden echtgenoot heeft onder bepaalde gevallen recht op dit overlevingspensioen, wat niet het geval is in de andere stelsels.

#### **Zeer belangrijke opmerkingen:**

- Het pensioen kan 'ambtshalve' (bij het bereiken van een zekere leeftijdsgrens) opgenomen worden of 'op aanvraag'. In dit laatste geval moet men er zich wel van bewust zijn dat dit gevolgen heeft op het overlevingspensioen en op het bijverdienen tijdens het pensioen.

- La personne qui quitte prématurément les Forces armées à sa demande, reçoit une pension militaire à l'âge prévu dans le secteur public. En ce qui concerne la pension de survie, les mêmes règles sont d'application qu'en cas de pension « à la demande ». Dans certains cas, notamment lorsque l'intéressé est domicilié à l'étranger, la pension doit faire l'objet d'une demande.

## 2. Législation

Au cours du temps, d'innombrables lois ont vu le jour en matière de pension militaire. Le texte qui suit est essentiellement basé sur les documents mentionnés ci-après :

- Lois sur les pensions militaires coordonnées du 11 août 1923;
- Loi du 23 décembre 1955 sur les officiers auxiliaires et sous-officiers auxiliaires de la Force Aérienne, pilotes et navigateurs ;
- Loi du 5 août 1968 établissant certaines relations entre les régimes de pensions du secteur public et ceux du secteur privé ;
- Loi du 15 mai 1984 portant mesures d'harmonisation dans les régimes de pensions ;
- Loi du 28 février 2007 fixant le statut des militaires et candidats militaires du cadre actif des Forces armées ;
- Arrêté royal du 14 juin 2007 portant des dispositions relatives à la pension et à l'aménagement de la carrière des militaires du cadre actif ;
- *Loi du 31 juillet 2013 modifiant la loi du 28 février 2007.*

## 3. Cadre d'active. Âge et calcul de la pension

**Note :** Il est possible de devenir personnel navigant militaire dans le cadre auxiliaire, le cadre complémentaire ou via l'ERM (École Royale Militaire). Ceux qui entrent dans les Forces armées via l'ERM, font immédiatement partie du cadre d'active. Les autres peuvent passer dans ce cadre moyennant la réussite d'examens spécifiques.

**En 2003**, il fut mis officiellement fin au recrutement des sous-officiers candidat pilote ; les sous-officiers navigants qui arrivent à l'âge de la pension, font partie du cadre d'active.

### **1. Droit à la pension pour le personnel navigant des Forces armées**

#### **1.1. Pension d'office (sur base de la limite d'âge)**

##### **1.1.1. Âge limite de 1923 à 2008**

Pour les officiers PNB:

- 45 ans pour les officiers subalternes
- 50 ans au grade de major
- 52 ans comme lieutenant-colonel
- 54 ans comme colonel
- 56 ans comme général-major
- 58 ans comme lieutenant-général

Pour les sous-officiers PNB : l'âge limite a varié entre 45 et 51 ans. L'âge limite de 45 ans était en usage jusqu'en 1999 et a ensuite été augmenté jusqu'à 51 ans.

- Indien men de krijgsmacht op eigen vraag vroegtijdig verlaat, krijgt men een militair pensioen op de leeftijd voorzien in de openbare sector. Wat het overlevingspensioen betreft worden dezelfde regels gevolgd als 'pensioen op aanvraag'. In bepaalde gevallen – o.m. wanneer betrokkene in het buitenland gedomicilieerd is- moet dit pensioen aangevraagd worden.

## 2. WETGEVING

Er bestaan ontelbare wetten over het militair pensioen, maar de voornaamste waarop de volgende tekst gebaseerd is, komen uit:

- Samengeordende Wetten op de Militaire Pensioenen (SWMP) van 11 augustus 1923.
- Wet van 23 december 1955 betreffende de hulpofficieren en hulponderofficieren van de Luchtmacht, piloten en navigators.
- Wet van 5 augustus 1968 tot vaststelling van een zeker verband tussen de pensioenstelsels van de openbare sector en die van de privésector.
- Wet van 15 mei 1984 houdende maatregelen tot harmonisering in de pensioenregelingen.
- Wet van 28 februari 2007 tot vaststelling van het statuut van de militairen en kandidaat-militairen van het actief kader van de Krijgsmacht.
- Koninklijk Besluit van 14 juni 2007 houdende bepalingen betreffende het pensioen en de aanpassing van de loopbaan van de militairen van het actief kader.
- *Wet van 31 juli 2013 tot wijziging van de Wet van 28 februari 2007.*

## 3. ACTIEF KADER. PENSIOENLEEFTIJD EN BEREKENING

**Nota:** Men kan militair varend personeel worden in het hulpkader, het aanvullingskader of de KMS (Koninklijke Militaire School). Diegenen die gerekruteerd worden via KMS behoren onmiddellijk tot het actief kader, de andere kunnen tot dit kader toetreden mits het slagen in de vereiste proeven. **Vanaf 2003** werd de rekrutering van de onderofficieren kandidaat-piloot officieel afgeschaft; diegenen die als onderofficier VP de pensioengerechtigde leeftijd bereiken, behoren tot het actief kader.

### **1. LEEFTIJD WAAROP HET BVP VAN DE KRIJGSMACHT PENSIOENGERECHTIGD IS.**

#### **1.1. Pensioen van ambtswege (op basis van leeftijdsgrens).**

##### **1.1.1. Leeftijdsgrenzen vanaf 1923 tot 2008**

Voor de officieren BVP:

- 45 jaar voor de lagere officieren
- 50 jaar voor majoor
- 52 jaar voor luitenant-kolonel
- 54 jaar voor kolonel
- 56 jaar voor generaal-majoor
- 58 jaar voor luitenant-generaal

Voor de onderofficieren BVP: de leeftijdsgrens heeft geschommeld



### 1.1.2. Limites d'âge depuis le 1/1/2009

- 56 ans pour tous les militaires, y compris le personnel navigant.
- 59 ans comme général-major.
- 61 ans comme lieutenant-général.

Les militaires sont mis à la pension à la fin du trimestre où ils atteignent la limite d'âge. Par contre, ils quittent le premier jour d'un mois s'ils partent à leur demande.

### 1.1.3. Retraite avant 56 ans

Certains militaires peuvent encore partir à la retraite avant l'âge de 56 ans en tant que mesure transitoire. Si au 01 janvier 2009 il/elle était à moins de cinq ans de la fin de la carrière, c'est l'ancien régime de mise à la pension qui prévaut.

Lorsqu'il/elle se trouve à cinq ans ou plus de la fin de sa carrière, il/elle sera pensionné(e) à un âge proche de l'ancienne date de mise à la pension (« ancienne limite d'âge augmentée »). Le calcul tient compte de l'ancienne limite d'âge à laquelle il faut ajouter le nombre d'années qui l'amène à la date du 1 janvier 2009 à cinq ans de cette limite.

Autrement dit : un officier subalterne du personnel navigant, né en 1970 et en service depuis le 1er janvier 1990, pouvait selon l'ancienne législation partir à la pension en 2015 (l'âge de 45 ans). Étant donné qu'il se trouve à la date du 1er janvier 2009 à six années de son ancienne limite d'âge, il pourra prendre sa retraite à l'âge de 46 ans (ancienne limite d'âge + 1).

**Remarque :** Cette mise à la pension « anticipée » s'effectue « d'office ».

### 1.1.3. Prolongation volontaire de la carrière militaire

Un militaire qui se trouve dans les conditions pour partir à la retraite avant 56 ans, peut ne pas profiter de cet avantage et prolonger sa carrière jusqu'à la fin du trimestre où il fête ses 56 ans. Il peut néanmoins à chaque instant mettre un terme à sa prolongation volontaire de carrière militaire et partir « d'office » à la retraite.

### 1.1.5. Pension à 51 ans

L'ancienne législation prévoyait que les militaires en-dessous du rang d'officier du personnel navigant breveté puissent partir à la pension à 51 ans au cas où ils avaient au moins 35 ans à la date du 31 décembre 2008. C'est encore le cas dans la nouvelle législation. Pour pouvoir profiter de cet avantage, les capitaines et commandants doivent au moins avoir atteint l'âge de 42 ans et ne pas avoir été promu au grade d'officier supérieur ou général. Cette mise à la pension s'effectue « d'office ».

### 1.1.6. Suspension volontaire des prestations

De 2009 à 2012 (le Ministre de la Défense a décidé de ne plus appliquer cette règle dès 2013), les militaires qui avaient au moins atteint 50 ans et qui se trouvait à cinq années de la mise à la pension par

tussen 45 en 51 jaar. De leeftijdsgrens van 45 jaar was van toepassing tot 1999 en werd toen verhoogd tot 51 jaar.

### 1.1.2. Leeftijdsgrenzen vanaf 1/1/2009

- 56 jaar voor alle militairen, met inbegrip van het varend personeel
- 59 jaar voor generaal-majoor
- 61 jaar voor luitenant-generaal

De militairen worden op rust gesteld op het einde van het trimester waarin ze hun leeftijdsgrens bereiken. Daarentegen, de militairen die op aanvraag vertrekken gaan altijd in op de eerste dag van een maand.

### 1.1.3. Pensionering vóór 56 jaar

Sommige militairen kunnen nog voor de leeftijd van 56 jaar gepensioneerd worden als overgangsmaatregel. Als hij/zij op 1 januari 2009 op minder dan vijf jaar van het einde van zijn/haar loopbaan was, wordt hij/zij nog gepensioneerd volgens de oude pensioenleeftijd.

Als hij/zij op vijf jaar of meer van het einde van zijn loopbaan was, werd/zij hij gepensioneerd op een leeftijd die de oude leeftijdsgrens benadert ('verhoogde oude leeftijdsgrens'). De berekening gebeurt door aan de oude leeftijdsgrens het aantal volledige jaren toe te voegen dat op 1 januari 2009 moet worden bereikt om op vijf jaar van die grens te zijn.

Om een voorbeeld te geven: een lagere officier van het varend personeel die in 1970 is geboren en sinds 1 januari 1990 in dienst is, had volgens de oude regeling op 45 jaar met pensioen kunnen gaan in 2015. Aangezien hij op 1 januari 2009 op zes jaar van zijn oude leeftijdsgrens zit, zou hij op 46 jaar kunnen worden gepensioneerd (oude leeftijdsgrens + 1).

**Opmerking:** Deze 'vervroegde' pensionering gebeurt 'van ambtswege'.

### 1.1.3. Vrijwillige verlenging van de militaire loopbaan

Een militair die vóór 56 jaar kan worden gepensioneerd, kan van dat voordeel afzien en zijn loopbaan verlengen, uiterlijk tot het einde van het trimester in de loop waarvan hij 56 jaar wordt. Hij kan op elk ogenblik een einde stellen aan zijn vrijwillige verlenging van de militaire loopbaan en van ambtswege gepensioneerd worden.

### 1.1.5. Pensioen op 51 jaar

Zoals onder de oude regeling kunnen de militairen beneden de rang van officier van het gebrevetteerd varend personeel op 51 jaar met pensioen gaan als ze op 31 december 2008 minstens 35 jaar oud waren. De kapiteins en de kapitein-commandanten moeten om van diezelfde voordeel te kunnen genieten minstens 42 jaar oud zijn en niet tot een graad van hoofd- of opperofficier benoemd worden. Deze pensionering gebeurt "van ambtswege".

limite d'âge, pouvaient à leur demande jouir d'une absence équivalente à un congé tout en restant donc en service (disponibilité). Ils gardaient 80% de leur traitement ou, au cas où ce montant était plus élevé (*la plupart des PNB était dans ce cas*), le traitement net de leur pension auquel ils avaient droit en partant à l'âge limite normal. Ceux qui ont fait usage de cette mesure ont été mis « d'office » à la pension dès qu'ils ont atteint leur limite d'âge.

## 1.2. Pension à la demande

- Chaque militaire peut à tout moment au cours de sa carrière introduire une demande auprès du Ministre de la Défense afin de quitter le service. Dans ce cas, les années de service vont compter pour le calcul de la pension militaire différée. *Le bonus pour le PNB (les premières douze années de service aérien) n'entre pas en compte pour le calcul de cette pension.*
- Les officiers peuvent partir à la pension à leur demande s'ils ont effectivement 40 années de service. Dans ce cas, pour le calcul de la pension, les premières douze années de service aérien sont considérées comme service effectif.

## 2. Calcul de la pension

### 3.2.1. Formule

- **Jusqu'au 31/12/2008**

$$\frac{((\text{Années de service} + (1) + (2)) \times \text{dernier traitement}) + \text{un pourcentage jusqu'à maximum 20 \% des années de service dans le dernier grade}}{60} + \frac{\text{années de service aérien (au-delà des premières douze années)} \times \text{dernier traitement}}{60}$$

Années de service : au plus tôt à partir de l'âge de seize ans.

- (1) crédit d'étude : deux années pour les officiers ; au cas où l'officier est issu de l'École Royale Militaire : le nombre des années d'étude.
- (2) les premières douze années de service aérien (compte comme service effectif). L'avantage des années de service dans le dernier grade consistait à augmenter la pension d'un maximum de 20% du traitement dans le dernier grade (cinq années pour les officiers généraux et colonels, huit ans pour les lieutenants-colonels et majors et dix ans du caporal au commandant). Le soldat ne bénéficiait pas de cet avantage.

- **Du 1/1/2009 au 31/12/2011**

La nouvelle législation qui est d'application pour tous les militaires en service à partir du 1er janvier 2009 est appliquée pour les pensions qui commencent à partir du 01 janvier 2009.

La formule devient :

### 1.1.6. Vrijwillige opschorting van prestaties.

Tussen 2009 en 2012 (de Minister van Defensie heeft beslist die regeling niet meer toe te kennen vanaf 2013) konden militairen van minstens 50 jaar oud die zich op vijf jaar van het pensioen wegens het bereiken van de leeftijdsgrens bevonden, op basis van een aanvraag genieten van een afwezigheidsperiode gelijkgesteld met verlof waarin ze in werkelijke dienst zijn (disponibiliteit). Ze behielden 80 % van hun wedde ofwel het netto pensioenbedrag waarop zij op de normale leeftijdsgrens aanspraak konden maken, indien dit bedrag hoger was (*de meeste BVP waren in dit geval*). Diegenen die gebruik hebben gemaakt van deze maatregel werden officieel "van ambtswege" gepensioneerd eens dat ze hun leeftijdsgrens hadden bereikt.

### 1.2. Pensioen op aanvraag

- Elke militair kan op elk ogenblik in zijn/haar loopbaan aan de Minister van Defensie aanvragen om de dienst te verlaten. In dergelijk geval zullen de jaren dienst meetellen voor de berekening van het uitgesteld militair pensioen. *De bonus voor het BVP (de eerste 12 jaren luchtdienst) zal niet meetellen voor de berekening ervan.*
- De officieren kunnen gepensioneerd worden op eigen aanvraag als ze 40 jaar werkelijke dienst tellen. In dit geval worden voor de berekening van het pensioen de 12 eerste jaren luchtdienst als werkelijke dienst beschouwd.

## 2. DE BEREKENING VAN HET PENSIOEN

### 3.2.1. Formule

- **Tot 31/12/2008**

$$\frac{(\text{Aantal dienstjaren} + (1) + (2)) \times \text{laatste genoten wedde}}{\text{in de laatste graad}} + \frac{\text{aantal jaren luchtdiensten (boven de 12 eerste jaren)} \times \text{laatste genoten wedde}}{60}$$

Aantal dienstjaren: ten vroegste vanaf leeftijd van 16 jaar.

- (1) studiebonificatie: 2 jaar voor de officieren; als de officier afkomstig was van de Koninklijke Militaire School: het aantal studiejaren.
- (2) de 12 eerste jaren luchtdiensten (tellen als werkelijke dienst). Het voordeel voor dienstjaren in de laatste graad bestond erin het pensioen te verhogen met maximum 20 % van de wedde in de laatste graad (vijf jaar voor opperofficieren en kolonels, acht jaar voor luitenant-kolonels en majoors en tien jaar voor van kapitein-commandanten tot korporaals). De soldaat kon niet van dit voordeel genieten.



[les années effectives de service + (2) + (3)]  
x traitement moyen des dernières 5 années

50

+ [le nombre d'années spécifiques + (1)] x traitement moyen  
des dernières 5 années

60

+ les années de service aérien  
(au-delà des premières 12 années)  
x le dernier traitement

50

- (1) crédit d'étude comme c'est d'application pour la pension des fonctionnaires (va disparaître progressivement à partir de 2016).
- (2) les premières douze années de service aérien (comptent comme service effectif).
- (3) le bonus carrière de deux ans est attribué à tous les militaires en service à la date du 1er janvier 2009, qui totalisent ou vont totaliser douze années de service et qui sont pensionnés en tant que militaire.

- Le traitement de référence comprend à partir du 1er janvier 2009, les traitements complémentaires, notamment les allocations de commandement pour les officiers, les allocations de formation pour les sous-officiers et les allocations de maîtrise pour les volontaires.

- Le tantième du 1/60 par année a été remplacé par le 1/50 pour les périodes de service effectif et périodes assimilées, ainsi que pour les absences pour raisons de santé. Le tantième du 1/60 est toutefois maintenu pour certaines périodes, comme les périodes de suspension volontaires des prestations, du service obligatoire, du crédit d'étude...

- Le tantième du 1/50 et la perte de la bonification pour les années de service dans le dernier grade ont été introduits afin de permettre la valorisation de la période comme militaire pour ceux qui ne terminent pas leur carrière à la Défense. L'avantage de la bonification était uniquement d'application pour la pension militaire et non dans les autres régimes de pension.

- Le bonus de carrière entre en ligne de compte afin de couvrir forfaitairement les périodes en opérations.

#### ● À partir du 1/1/2012

Le traitement de référence devient le traitement moyen des dernières dix années (sauf pour les militaires ayant atteint l'âge de 50 ans à la date du 1/1/2012 ; dans ce cas, ce sont les dernières cinq années qui entrent en ligne de compte).

### 3.2.2. Mesure transitoire jusqu'en 2013 : garantie que l'ancienne législation reste d'application

Les militaires qui sont en période transitoire, autrement dit, les militaires qui sont partis à la pension entre le 1er janvier

#### ● Van 1/1/2009 tot 31/12/2011

De nieuwe pensioenregeling die van kracht is voor alle militairen in dienst vanaf 1 januari 2009 is van toepassing op de pensioenen die ingaan vanaf 1 januari 2009.

De formule wordt:

(aantal werkelijke dienstjaren + (2) + (3))  
x gemiddelde wedde van de laatste 5 jaar

50

+ (aantal specifieke dienstjaren + (1)) x gemiddelde wedde  
van de laatste 5 jaar

60

+ aantal jaren luchtdiensten (boven de 12 eerste jaren)  
x laatste genoten wedde 50

- (1) studiebonificatie zoals het van toepassing is op de rustpensioenen van ambtenaren (zal vanaf 2016 geleidelijk verdwijnen).
- (2) de 12 eerste jaren luchtdiensten (tellen als werkelijke diens).
- (3) de loopbaanbonificatie van 2 jaar wordt toegekend aan alle militairen in dienst op 1 januari 2009, die 12 dienstjaren tellen of zullen tellen en gepensioneerd worden als militair..

- De referentiewedde omvat vanaf 1 januari 2009 weddebijlagen, namelijk de commandotoelage voor de officieren, de vormingstoelage voor de onderofficieren en de meesterschapstoelage voor de vrijwilligers.

- Het tantième van 1/60 per jaar werd vervangen door 1/50 voor de periodes van werkelijke dienst en gelijkgestelde periodes, alsook voor de afwezigheden wegens gezondheidsredenen. Het tantième van 1/60 wordt echter gehandhaafd voor bepaalde periodes, zoals de periode van vrijwillige opschorting van de prestaties, de verplichte dienstplicht, de studiebonificatie...

- Het tantième van 1/50 en het verlies van de bonificatie voor dienstjaren in de laatste graad werden gekozen om toe te laten de periode als militair beter in aanmerking te nemen voor degenen die hun loopbaan niet eindigen als militair. Het voordeel van de bonificatie was enkel van toepassing in de militaire pensioenen en niet in de andere stelsels.

- De loopbaanbonificatie komt in aanmerking om forfaitair de periodes van operatie te dekken..

#### ● Vanaf 1/1/2012

De referentiewedden worden de gemiddelde wedde van de laatste 10 jaar (behalve voor wie 50 jaar oud was op 1/1/2012, waar het de laatste 5 jaar blijft).

### 3.2.2. Overgangsmaatregel tot eind 2013: garantie dat de oude wetgeving zal gelden.

Militairen die in transitie zijn, met andere woorden, de militairen die tussen 1 januari 2009 en 31 december 2013 op rust



2009 et le 31 décembre 2013, mais également ceux qui ne sont pas pensionnés selon les nouvelles limitations d'âge, profitent néanmoins d'un double calcul selon l'ancienne et la nouvelle législation. Ils obtiennent le montant le plus élevé des deux régimes. C'est une garantie afin de ne jamais obtenir une pension moindre.

À partir du 1/1/2012, le dernier traitement a toutefois été remplacé par le traitement moyen des dernières quatre années.

### 3.2.3. Plafonds :

- 75% du traitement de référence du Personnel navigant (PN) pour ceux qui ont rejoint les Forces Armées après le 1er janvier 1979.
- 90% du traitement de référence si l'intéressé a rejoint les Forces armées avant 1960, a volé plus de douze ans et est parti à la pension avec le statut de PN.
- 90% du traitement de référence si PN > 12 ans et en service (pas comme milicien) avant le 1er janvier 1979 ; MAIS, ceci passe à 75% à partir de 65 ans au cas où l'intéressé a rejoint les Forces armées après 1960.
- plafond absolu : 76.915,82 EUR (index 1,6406 à la date du 1/7/2016).

werden gesteld maar ook degenen die niet gepensioneerd worden op de nieuwe leeftijdsgrenzen, genieten echter van een dubbele berekening volgens de oude en de nieuwe regeling. Ze krijgen het hoogste bedrag van de twee. Dit was een waarborg om nooit een lagere pensioen te hebben.

Vanaf 1/1/2012 is de laatste genoten wedde weliswaar vervangen door de gemiddelde wedde van de vier laatste jaren.

### 3.2.3. Plafonds :

- 75% van de referentiewedde voor het Varend personeel (VP) voor diegenen die de Krijgsmacht hebben vervoegd na 01 januari 1979.
- 90% van de referentiewedde indien betrokkene de Krijgsmacht heeft vervoegd vóór 1960, meer dan 12 jaar gevlogen heeft en op pensioen is gegaan met het statuut van VP.
- 90% van de referentiewedde indien VP >12 jaar en in dienst (niet als dienstplichtige) voor 1 januari 1979, MAAR dit wordt 75% vanaf de leeftijd van 65 jaar indien betrokkene de Krijgsmacht heeft vervoegd na 1960.
- absoluut plafond: 76.915,82 EUR (index 1,6406 op 1/7/2016).



## INSCRIPTION TOURNOI DE GOLF « Pelle » DARDENNE

A renvoyer à : [STENCONSULT@skynet.be](mailto:STENCONSULT@skynet.be) ou STENUIT Léon,  
Rue du Monastère 73, 1330 RIXENSART

**Date limite des inscriptions : mercredi 21 juin 2017**

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

Je soussigné \_\_\_\_\_,

E-Mail \_\_\_\_\_,

inscrit les personnes suivantes au tournoi P Dardenne  
le mercredi 28 juin 2017 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 \*\*

**2. 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 (BIC : AXABBE22)**  
**de Bouffieux 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 le site de Florennes  
([www.florennesaviagolf.be](http://www.florennesaviagolf.be)) et vous sera communiquée par e-  
mail au plus tard le lundi 26 juin. Vous pourriez aussi l'obtenir si  
nécessaire dès le mardi 27 juin en téléphonant à Léon STENUIT  
au 0475 407 107.

*Remarques éventuelles :*

## INSCHRIJVING GOLFTORNOOI « Pelle » DARDENNE

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

**Uiterste datum voor de inschrijving: woensdag 21 juni 2017**

De volgorde van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving.

Ondergetekende \_\_\_\_\_,

E-Mail \_\_\_\_\_,

schrijft de volgende personen in voor het toernooi P Dardenne op  
woensdag 28 juni 2017 te Florennes:

### Golfers :

**1. Naam & Voornaam:** \_\_\_\_\_,

Nationaal nummer \_\_\_\_\_,

Homeclub + N° Fed. : \_\_\_\_\_,

HCP : \_\_\_\_\_,

Categorie : VTB – Actief – Gepensioneerd – Golf Avia – Golf Sabena – Andere \*\*

**2. Naam & Voornaam:** \_\_\_\_\_,

Nationaal nummer \_\_\_\_\_,

Homeclub + N° Fed. : \_\_\_\_\_,

HCP : \_\_\_\_\_,

Categorie : VTB – Actief – Gepensioneerd – Golf Avia – Golf Sabena – Andere \*\*

**3. Naam & Voornaam:** \_\_\_\_\_,

Nationaal nummer \_\_\_\_\_,

Homeclub + N° 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 wachtlokaal)

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 (BIC : AXABBE22)**  
**van Bouffieux Gérard**

**Mededeling: « Golf VTB » gevolgd 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 [www.florennesaviagolf.be](http://www.florennesaviagolf.be)  
en ze wordt u meegedeeld via e-mail uiterlijk op maandag 26 juni. U kunt ze, indien nodig, vanaf dinsdag 27  
juni ook telefonisch verkrijgen bij Léon STENUIT op 0475 407 107.

*Opmerkingen :*

# ANTWERP INTERNATIONAL AIRPORT



Zaterdag 27/5  
Aankomst deelnemers  
Static Show  
INKOM GRATIS

# ANTWERP STAMPE FLY-IN

Zondag 28/5  
Static Show  
Air Display (14u-17u)  
INKOM 5 euro

27 & 28/05/2017 10H  
17H