



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

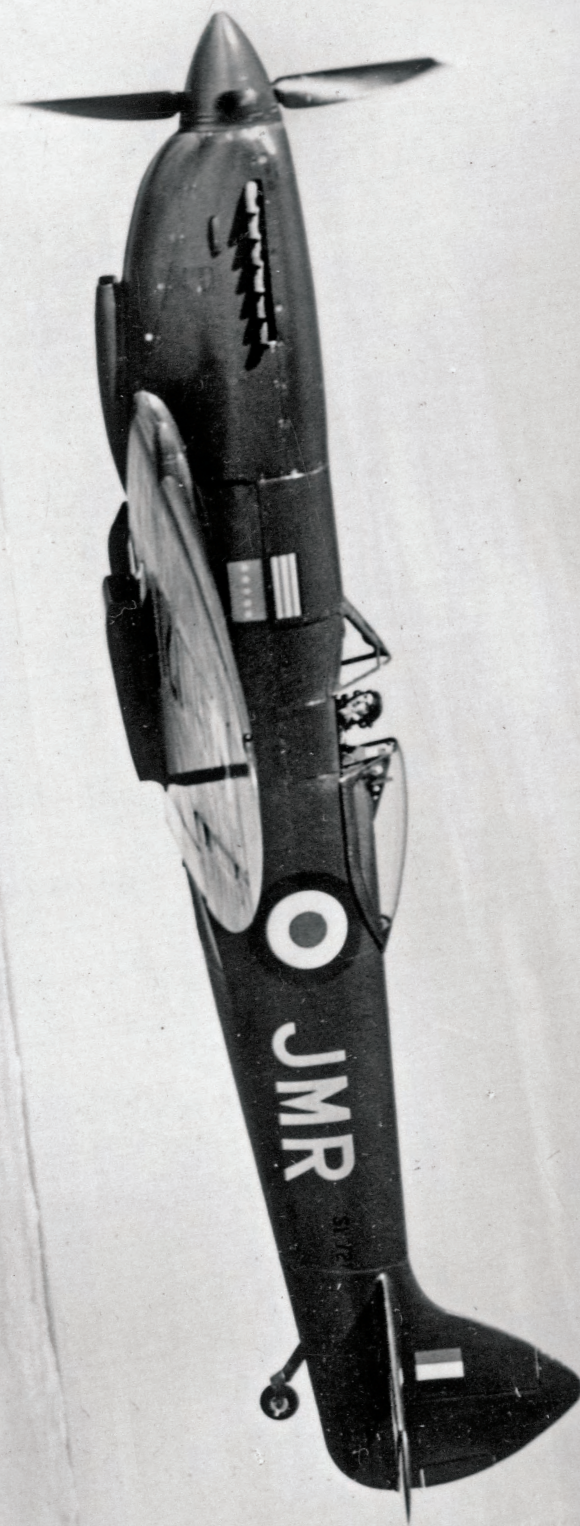
In dit nummer
Dans ce numéro

SPITFIRE Mk.XVI

COLD WAR^(II)

Droneport
Sint Truiden

WAR HERITAGE INSTITUTE



N° 2-2018

39^{ste} jaar
April - mei - juni

39^{ème} année
Avril - mai - juin
Driemaandelijks - Trimestriel - P605174
ISSN 2466-8923



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
Wilfried De Brouwer

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
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Spitfire LF Mk. XVIe
SL 721.
Last flight of Air Chief Marshal
Robb (1951)

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
Gerard Van Caelenberge
010 84 15 84 gerard.vancaelenberge@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter
Wilfried De Brouwer
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
016 62 05 63 airman@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

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

Léon Stenuit
081 26 33 54 l.stenuit@skynet.be

Pierre Léonard
010 844 107 pierre.leo@skynet.be

Paul Van den Hende,
0495 851 019 paul.vandenhende@skynet.be

Au sommaire du magazine 2-2018

Le mot du président
Bienvenue aux nouveaux membres - Décès
Farewell to Steve
Our new BOD members
Activités et agenda
Un Spitfire unique basé en Belgique
War Heritage Institute
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - II
Droneport Saint-Trond
Narrative of a marvelous travel in Ukraine and Crimea
Album photo

Inhoud van magazine 2-2018

04	Het woordje van de voorzitter
06	Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens
07	Farewell to Steve
08	Our new BOD members
09	Activiteiten en agenda
14	Unieke Spitfire krijgt Belgische thuisbasis
20	War Heritage Institute
28	Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - II
35	Droneport Sint truiden
41	Narrative of a marvelous travel in Ukraine and Crimea
52	Fotoalbum

Cotisations - Lidgelden

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

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 30,00	€ 40,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 15,00	€ 25,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 40,00	€ 50,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 20,00	€ 30,00
Webzine Belgique & étranger <i>België & buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 25,00	€ 35,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 12,50	€ 22,50

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

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

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

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

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



Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Beste Beste "Senior Aviators" & Friends,
Het eerste trimester van 2018 heeft al enkele heel interessante VTB-activiteiten opgeleverd.

Ons VTB-jaar is gestart met een geslaagde nieuwjaarsreceptie, die we samen met de verschillende "stakeholders" van het Huis der Vleugels georganiseerd hebben en waar we heel wat bekende gezichten van de verschillende Belgische luchtvaartverenigingen ontmoet hebben.

In februari hebben we twee initiatieven opgestart. Tijdens onze "thematische woensdag" hebben we, gedurende een samenkomst in Brussel, van de eerste generatie F-16 piloten de duidelijke wens gehoord om een gepaste structuur op te zetten om af en toe deze groep piloten samen te brengen. We onderzoeken nu hoe we dat best zullen realiseren.

Op 20 februari, hebben we, tijdens een lunch-conferentie in La Chise, geluisterd naar ons erelid Bob Berben. Hij heeft ons op een heel aangename manier ingewijd in de wereld van de ballonvaart, die voor velen onder ons nog relatief onbekend terrein was. Hartelijk dank aan Bob voor de unieke verhalen en beelden.

Tijdens de algemene vergadering van 14 maart hebben we, dankzij een aantal duidelijke rapporten, een beeld kunnen vormen van de 'gezondheid' van onze vereniging. Het volledig verslag van onze secretaris zal gepubliceerd worden in ons volgend magazine, maar ik zou nu al graag enkele puntjes bespreken.

Ons aantal leden blijft historisch hoog (meer dan 600) en ongeveer constant, maar toch zijn er af en toe leden die na een aantal jaren afhaken. We zullen verder onderzoeken wat we kunnen doen om beter aan hun verwachtingen te voldoen.

Deze zomer zullen we de eerste cyclus "thematische woensdagen" in de verschillende luchtvaartmilieus afgerond hebben. We gaan dan kijken of we, dankzij dat initiatief, nieuwe ideeën of nieuwe leden naar onze vereniging gebracht hebben.

Ook de "outdoors" activiteiten krijgen veel belangstelling van onze leden. Zowel het banket in Grimbergen, het lunch-buffet in het Air Mu-

Chers « Senior Aviators » & amis,
Ce premier trimestre 2018 a vu se dérouler pas mal d'activités VTB fort intéressantes.

L'année VTB a débuté avec la réussite de notre réception de Nouvel An organisée avec différents « stakeholders » de la Maison des Ailes. Ce fut l'occasion de revoir des visages connus de plusieurs organisations de l'aéronautique belge.

En février, deux nouvelles initiatives ont vu le jour. À l'occasion de nos « mercredis à thème », nous avons réuni les pilotes F-16 de la première génération. Au cours de ces retrouvailles, une majorité s'est dégagée en vue de créer une structure adaptée permettant à ce groupe d'aviateurs de se réunir de temps à autre. Nous examinons pour l'instant comment nous pouvons au mieux concrétiser ce souhait.

Le 20 février, à La Chise (Beauvechain), nous avons pu assister à un lunch-conférence de notre membre d'honneur Bob Berben. Il nous a initiés au monde des aéronautes de façon fort agréable. Pour pas mal d'entre nous, ce fut une découverte. Encore un grand merci à Bob pour ces passionnantes anecdotes et superbes photos.

Au cours de l'Assemblée Générale du 14 mars, nous avons pu nous rendre compte de la « santé » de notre association grâce à des rapports circonstanciés. Le rapport complet figurera dans notre prochain magazine. Mais j'aimerais dès à présent relever quelques points.

Le nombre de nos membres reste historiquement élevé et constant (plus de 600). Mais nous constatons de temps à autre qu'un certain nombre de membres décide de quitter l'association après quelques années. Nous examinerons ce que nous pouvons faire pour mieux répondre à leurs aspirations.

Cet été, nous clôturons le premier cycle des « mercredis à thème ». Nous allons examiner si cette initiative nous a permis d'aborder des sujets nouveaux ou d'intéresser de nouveaux membres à rejoindre notre association.

Les activités « outdoors » de notre association recueillent également pas mal de succès auprès de nos membres. Le banquet à Grimbergen,

seum, het bezoek met barbecue in het Stampe en Vertongen museum, als de conferenties in La Chise waren heel geapprecieerde 'events' vorig jaar.

Ik zou dan ook de verantwoordelijken van het War Heritage Institute, van het SV-museum en van de Belgische Luchtmacht oprecht willen danken voor hun aangename gastvrijheid in het Jubelpark, in Deurne en in La Chise.

Voor dit jaar bereiden we, naast enkele luchtvaartconferenties, ook een bezoek voor aan de installaties van SONACA, die o.a. hun nieuw Belgisch vliegtuig zullen voorstellen.

Tijdens de Algemene Vergadering werd ons financieel bilan 2017 en ons budget 2018 voorgesteld. Ook in dit domein gaat het goed met onze vereniging: onze uitgaven zijn duidelijk aangepast aan onze inkomsten en aan de inflatie van een aantal dagelijkse kosten. Dit bilan toont de permanente aandacht en het vooruitzicht van onze financiële verantwoordelijken. Hartelijk dank voor de jarenlange inspanningen om onze activiteiten op een efficiënte manier te blijven beheren.

Onze webmaster heeft tijdens de algemene vergadering ook getoond dat onze communicatie aangepast werd aan de evolutie van de moderne maatschappij en bovendien op een heel efficiënte manier. Dat geeft ons de kans om onze gegevens te delen met veel mensen die geïnteresseerd zijn in de Belgische luchtvaart, ook als ze geen VTBLid zijn.

Tijdens de algemene vergadering werden ook de leden van de Raad van Bestuur verkozen.

Twee bestuurders, Paul Jourez en Nono Niels, hebben beslist om zich niet meer verkiesbaar te stellen na meer dan vijftientig jaar prachtige inzet. Ze hebben allebei op een onnavolgbare wijze bijgedragen aan de werking van onze vereniging. Ze waren schitterende vertegenwoordigers van de luchtmacht en van Sabena, maar ze zijn vooral heel warme mensen met de perfecte "aviation spirit". In naam van de vereniging dank ik hen heel oprecht voor hun inzet en ik hoop dat we nog heel lang gaan kunnen genieten van hun aanwezigheid op onze VTB-activiteiten.

Ik wil hier ook heel graag Pierre Léonard en Paul Van den Hende als nieuwe leden van de raad van bestuur verwelkomen. Ze hebben beiden een heel brede ervaring als piloot, maar vooral ook de sociale kwaliteiten om onze vereniging in de "pole position" van de Belgische luchtvaart te houden.

Ik zou het overzicht van dit trimester willen besluiten met heel goed nieuws. Een van onze leden, actief als eigenaar en piloot van "warbirds", heeft dit jaar een uniek vliegtuig aangekocht: een Spitfire Mk XVI. U kan de beschrijving en de geschiedenis van dit vliegtuig vinden in deze editie van ons magazine. We hopen dat dit prachtig vliegtuig vlug zal kunnen bewonderd worden in het Belgisch luchtruim.

Bovendien zullen er waarschijnlijk binnenkort nog meer historische vliegtuigen in het Belgisch register toegevoegd worden. We zullen u zeker op de hoogte houden van deze schitterende projecten.

Ik wens u een aangename lectuur en kijk ernaar uit om u te ontmoeten tijdens onze activiteiten.

Gerard Van Caelenberge

le lunch-buffet au Musée de l'air, la visite avec barbecue au musée Stampe et Vertongen à Deurne ainsi que les conférences à La Chise, autant d'événements fortement appréciés au cours de l'année passée.

Je tiens dès lors à remercier tout particulièrement les responsables du War Heritage Institute, du musée SV et de la Force Aérienne pour leur chaleureuse hospitalité au Cinquantenaire, à Deurne et à La Chise.

Cette année, nous envisageons outre les conférences aéronautiques, d'organiser une visite des installations de la SONACA. Nous y découvrirons notamment un nouvel appareil belge.

Au cours de l'Assemblée Générale, le bilan financier 2017 et le budget 2018 nous ont été présentés. Dans ce domaine également, la situation est saine : nos dépenses tiennent compte des recettes et de l'inflation de certains coûts récurrents.

Ce bilan met en exergue l'attention permanente et la prévoyance de nos responsables financiers. Un grand merci à eux pour leurs incessants efforts en vue de gérer le déroulement de nos activités de façon efficiente.

Notre webmaster nous a montré par ailleurs comment nos moyens de communications ont été adaptés de manière efficace à l'évolution d'une société moderne. Cela nous permet de partager nos informations avec d'autres personnes intéressées par l'aéronautique belge, même si elles ne sont pas membres de notre association.

Les membres du Conseil d'administration ont également été choisis au cours de cette assemblée générale.

Deux administrateurs, Paul Jourez et Nono Niels, ont décidé après plus de 25 années de présence assidue de mettre un pas de côté.

Tous deux sont parvenus de façon tout à fait inimitable à contribuer au bon fonctionnement de notre association. Ce furent d'excellents représentants de notre Force Aérienne et de la Sabena, mais surtout, l'un et l'autre, des hommes chaleureux dotés d'un extraordinaire « aviation spirit ».

Au nom de l'association, je les remercie très sincèrement pour leur dévouement et j'espère que nous pourrions encore souvent nous réjouir de leur présence lors de nos activités VTB.

Je tiens également à accueillir ici deux nouveaux membres du Conseil d'administration : il s'agit de Pierre Léonard et de Paul Van den Hende. L'un et l'autre ont une grande expérience comme aviateur, mais ils possèdent surtout des qualités sociales qui doivent permettre à notre association de se maintenir en « pole position » de l'aéronautique belge.

J'aimerais enfin clôturer la revue de ce trimestre par une excellente nouvelle. Un de nos membres, actif comme propriétaire et pilote des « warbirds », a acquis un appareil tout à fait unique : un Spitfire Mk.XVI. L'histoire et la description de l'avion figurent dans un article de ce magazine. Nous espérons que nous pourrions rapidement admirer ce superbe appareil dans l'espace aérien belge.

Nous avons appris par ailleurs que d'autres appareils historiques pourraient rejoindre le patrimoine aéronautique belge. Nous vous tiendrons bien évidemment au courant de ces différents projets.

Je vous souhaite une agréable lecture et espère pouvoir vous rencontrer lors de l'une ou l'autre de nos activités.

Gerard Van Caelenberge

Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan nieuwe leden

Jean-Louis GOORIS

Né le 28 Mar 1951
Admis **VT**
Parrains : Gérard Van Caelenberge
& Michel Leclair.

Jean-Jacques DAVID

Né le 15 Avr 1958
Admis **VT**
Parrains : Didier Waelkens
& Lieven Van Belle.

Firmin PIECK

Geboren op 26 Jun 1947
Aanvaard **ACT**
Peters: Danny Cabooter
& Michel Notelaers.

Etienne de MUELENAERE

Né le 28 Mai 1958
Admis **VT**
Parrains: Gérard Van Caelenberge
& Jacques de Kroes.

Benedict « Ben » HEMERIJCK

Geboren 28 Jul 1965
Aanvaard **VT**
Peters: Danny Cabooter
& Paul Maenhaut.

Philippe LACROSSE

Né le 29 Jul 1969
Admis **ACT**
Parrains: Didier Waelkens
& Marc Boulanger.

Jean-Louis GILLES

Né le 12 Jan 1958
Admis **VT**
Parrains : Gérard Van Caelenberge
& Jean Wisbecq.

Jules JACOB

Né le 24 Oct 1947
Admis **VT**
Parrains :
Gérard Van Caelenberge
& Wilfried De Brouwer.

Frédéric VORMEZELE

Geboren op 24 Feb 1973
Aanvaard **ACT**
Peters:
Danny Cabooter
& Bernard Van Milders.

350 (F) Sqn

Fondé le 12 Nov 1941
Admis **ORG**

1 Sqn "Stingers"

Fondé en Sep 1913
Admis **ORG**

Alex VAN AGTMAEL

Geboren op 27 Okt 1950
Aanvaard **VT**
Peters: Paul Maenhaut
& Alex De Wilde.

Frank VERBINNEN

Geboren op 07 Jun 1969
Aanvaard **ACT**
Peters:
Danny Cabooter
& Mario Aelaerts.

Louis LEMPEREUR

Né le 04 Feb 1951
Admis **VT**
Parrains:
Gérard Van Caelenberge
& Michel Leclair.

Patrick JACOBS

Aanvaard **VT**
Peters:
Danny Cabooter
& Dominique Van Den Heuvel.

Décès

Pierre Debourse
le 12 Fev 2018
(VT, AA RDC, 87 ans)



Overlijdens

Gustaaf Nuyts
op 12 Mar 2018
(VT, 133 Prom BAF, 81 jaar)

Pierre Deprez

le 18 Mar 2018
(Président des Vieilles Tiges françaises, 75 ans)

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.

FAREWELL TO STEVE

(9 January 1937 - 12 March 2018)

On 19 March 2018, we bid farewell to Steve Nuyts, *one of our most famous members.*

Steve joins the Belgian Air Force when he is only 17 years old. He completes his basic training on Tiger Moth and SV-4 and flies solo before reaching the age of 18. After a nine-month advanced training on Harvard in the former Belgian Congo and his jet-training on Meteor in Coxyde, he graduates as a fighter pilot in October 1957. His first operational assignment is on Hunter Mk.4 and Mk.6 in the 7th Wing in Chièvres. In 1960, he becomes flight instructor, first on Harvard and later on the newly acquired Fouga Magister. Being promoted to officer in 1964, he is appointed as the aide-de-camp to the commander of the Tactical Air Force, Major General Ivan Dumonceau de Bergendal, DFC.

He converts to F-104G Starfighter in 1967, joins 350 Squadron in Beauvechain and is assigned to become the leader of the Slivers. This Belgian demo team will perform synchronised manoeuvres with two Starfighters during six years at multiple national and international air shows. Promoted to major in 1974, he subsequently commands the 11th and 9th Training

Squadrons in Brustem. In 1978 he joins the Defence College in Brussels and obtains the qualification of senior staff officer in 1979.

In 1981, he converts to F-16 to become the commander of the Flying Group of the 1st Fighter Wing in Beauvechain. In 1982, he is involved in a collision with another F-16 and can miraculously save himself with his ejection seat. Unfortunately, the pilot in the other aircraft doesn't survive.

He transfers to the Air Staff in 1983 and is promoted to colonel in 1985. During four years, he commands the air base of Brustem/Sint-Truiden and finishes his brilliant career as Chief of Staff of the Tactical Air Force.

Steve was also very active with the Royal Belgian Air Cadets. He was a qualified flight instructor on glider and was member of the Board of Directors. He stops flying at the age of 69.

With Steve, we lost a pilot who was born to fly. For him, flying and teaching other people to fly was a passion, a vocation.

We will never forget him.



Our new BOD members



Pierre Léonard has not only a vast experience as fighter pilot and staff officer in the Belgian Air Force but, after his retirement, he was also very active in the world of air and motor sports. Furthermore, he is the Secretary-general of "Europe Air Sports" and vice-chairman of the Belgian Silver Wings.

Pierre receives his pilot's wings in the USA in 1976. Back in Belgium, he joins

350 Sqn on Starfighter and converts to F-16 in 1981. He switches over to Mirage V in 1985 to become the commander of the 1st Sqn of the 3rd Wing in Bierset. In 1990, he is appointed as Commander of the Flying Group (OSN) of the advanced flying school in Brustem/St Truiden on Alpha Jet and in 2001 he converts back to F-16 to become the Base Commander of the 2nd Wing in Florennes.

In between, Pierre fulfils several staff functions. The most important are Chief Operations of the Tactical Air Force, Air Representative at the Eurocorps in Strasbourg and Chief Operational Planning at the Supreme Headquarter of the Allied Forces in Europe (SHAPE) in Casteau.



Paul Van den Hende was born in an aviation family. His father was flight engineer in the Belgian Air Force on C-47 and C-119. His father-in-law had a similar function on multiple types of Sabena aircraft, from DC-3 to B-747. Paul's sister married an F-16 instructor pilot (Ric De Waegeneer) who perished in an aircraft crash in 1984.

Paul is a member of the 32nd class in the BLS/EAC (Burgerlijke Luchtvaartschool/Ecole d'Aviation Civile). He starts his flying career in 1989 as first officer on B-737, later on B-747. He graduates to Captain on B-737 in 2001 and flies subsequently for Sabena, Sobelair, TUI Airlines, RyanAir and Virgin Express, that merged with Brussels Airlines. He retires in 2013.

Both Pierre and Paul had a versatile aviation career indeed. No doubt that they will offer an added value to the VTB BOD.

MIRAGE M5 B

« The unique story of the Mirage M5 B in the Belgian Air Force »

Een imposant werk van 448 bladzijden beschrijft alle aspecten van de geschiedenis van de 106 Mirages BA/BD en BR die bij de Luchtmacht in dienst waren.

De nauwe samenwerking van 36 gepassioneerde schrijvers, allen oud-Miragisten (piloten of technici), resulteert in dit meesterwerk met een overvloed aan prachtige zwart-wit en kleurenfoto's.



Une bricole de 448 pages couvre l'intégralité de l'histoire des 106 Mirage 5 BA/BD et BR ayant été à l'inventaire de la Force Aérienne.

Fruit de la collaboration intense entre 36 auteurs passionnés, tous anciens Miragistes (pilotes ou techniciens), cet ouvrage monumental regorge de photos en noir et blanc et en couleurs, de grand format et d'une remarquable qualité d'impression



Alle aspecten van de Mirage M5 B worden bekeken met gebeurtenissen en anekdotes eigen aan de 4 smaldelen (1ste, 2de, 8ste en 42ste), aan de maintenance en alle steendiensten die met dit toestel uitgerust waren, de getuigenissen zijn de eigen ervaringen van de schrijvers.*

Tous les aspects des Mirage M5 B sont couverts par les événements et les anecdotes propres aux quatre escadrilles (1ère, 2ème, 8ème et 42ème), à la maintenance et à tous les services de support qui furent équipées de Mirage M5 B. Les récits sont de première main, car vécus par leurs auteurs.*

Uitgever / Editeur : Mirage 5 Pilots Association (MPA)

* Tekst hernoemen uit – Texte repris de : Hangar Flying – J.-P. Decock

Het "MIRAGE M5 B" boek, 448 bladzijden (DIN A4 – landscape) met kartonnen kaft wordt in bijna alle luchtvaartmusea van België verkocht aan € 38.

Le livre de 448 pages au format DIN A4 à l'italienne et couverture cartonnée « MIRAGE M5 B » est en vente dans quasi toutes les boutiques des musées d'aviation en Belgique au prix de 38 euros.

Om te bestellen: stuur een mail naar "mirage5.book@gmail.com" met duidelijke vermelding van uw naam en adres, "Boek M5 B" en het aantal bestelde exemplaren. Per kerende ontvangt u de nodige info voor de betaling.

Pour obtenir toute commande, veuillez envoyer un courriel à l'adresse « mirage5.book@gmail.com » en précisant votre nom et adresse, « livre M5 B » et le nombre d'exemplaires commandés. En retour vous recevrez les modalités de paiement.

Herinneringsplechtigheid te Vroenhoven op vrijdag 11 mei 2018

Alle VTB leden worden hartelijk uitgenodigd om deel te nemen aan deze plechtigheid ter herinnering aan onze vliegeniers die gevallen zijn bij het bombardement op de bruggen van het Albertkanaal op 11 mei 1940.

Afspraak op de parking aan de kerk van Vroenhoven (Krijtstraat 1, N50°49'35" E005°38'24") vanaf 10.30 u.

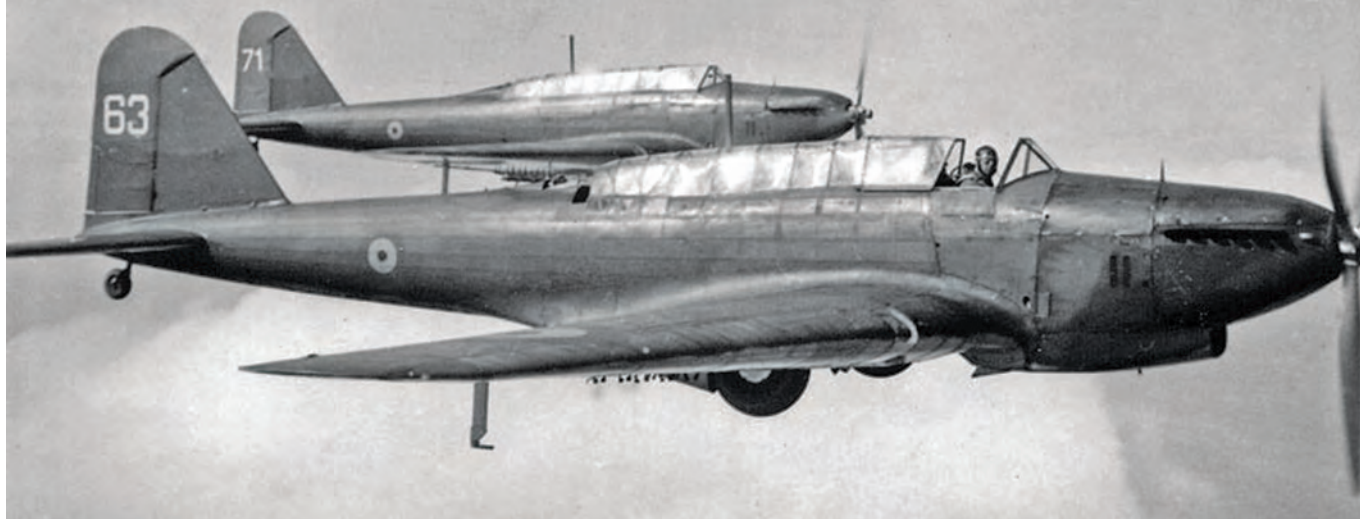
Rond 10.40 u, vertrek in stoet naar het Albertkanaal; plechtigheid, en terug naar de parochiezaal (vlak bij de kerk) voor de receptie om 12.00 u.

Cérémonie du souvenir à Vroenhoven le 11 mai 2018

Tous les membres VTB sont cordialement invités à participer à cette cérémonie en souvenir de nos aviateurs tombés lors du bombardement des ponts du Canal Albert le 11 mai 1940.

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 (près de l'église) pour la réception à 12h00.



Saviez-vous que...

Depuis le début de l'année, nous avons eu plusieurs problèmes et expériences disons-le ennuyantes avec les virements/versements sur le compte VTB. Des paiements pour lesquels nous ne savons pas déterminer de qui il provient ou d'autres pour lesquels nous ignorons la raison.

Pourtant, le remède est très simple : que ce soit sur le formulaire papier ou sur PC banking, il y a un champ "**communication**" spécialement prévu où il est possible d'écrire un message pour le destinataire du paiement.

Vos trésorier et secrétaire vous invitent dès lors à **abuser** de cette facilité : lors de chaque virement, inscrivez-y au minimum votre nom et l'initiale du prénom ainsi que la raison de votre virement, comme p.ex. "**Van Airborne JP. – banquet VTB 2018**".

Merci beaucoup !

Wist u dat...

Sinds het begin van dit jaar hebben we heel wat vervelende ervaringen gehad met de overschrijvingen/stortingen op onze VTB rekening. Van sommige betalingen kunnen we niet bepalen van wie ze komen en op andere wordt de reden van betaling niet vermeld.

De remedie is nochtans zeer eenvoudig. Op elk stortingsformulier, ook bij PC banking, vindt men een rubriek "**mededeling**" die voorzien is om de reden van de storting te melden aan de bestemming.

Uw penningmeester en secretaris nodigen u uit om deze rubriek te gebruiken: bij elke storting, vermeld a.u.b. ten minste uw naam en de reden van uw storting; v.b. "**Van Airborne JP. – banquet VTB 2018**".

Hartelijk bedankt !

Maandag 16 juli - 12 u / Lundi 16 juillet - 12 h

Lunch, Air Museum

Réunion mensuelle avec lunch dans la cafeteria du Musée de l'Air pour les membres et partenaires

Prix du lunch : 55 € all-in/pp.

Réservation **AVANT le 02 juillet** en renvoyant le bulletin d'inscription (joint à ce magazine) et par virement sur le compte VTB (voir p. 3).

ATTENTION :

Le Musée de l'Armée est fermé le lundi. L'accès NE se fera donc PAS par la porte d'entrée habituelle du musée mais par la grande porte cochère qui donne directement accès au Hall de l'Air, obligatoirement entre 11h45 et 12h30 (photo).

Maandelijkse vergadering met lunch in de cafeteria van het Luchtvaartmuseum voor alle leden en hun partners.

Prijs voor de lunch: 55 € all-in/pp.

Inschrijving **VOOR 02 juli** via terugsturing van het inschrijvingsbulletin (bijgevoegd bij dit magazine) en overschrijving op de rekening van de VTB (pagina 3 van dit magazine).

OPGELET:

Het Luchtvaartmuseum is op maandag gesloten. De toegang is niet via de normale ingang, maar langs de grote ingangspoort die rechtstreeks toegang geeft tot de luchtvaarthal (zie foto). Deze poort is enkel open van 11.45 u tot 12.30 u.



Mercredi 8 août 2018 / Woensdag 8 augustus 2018

Outdoor at Sonaca, Charleroi



Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 09 mai 2018 - MdA

Réunion mensuelle, thème : hélicoptères

Vendredi 11 mai 2018 - Vroenhoven

Cérémonie annuelle

Mercredi 13 juin 2018 - MDA

Réunion mensuelle

Mercredi 27 juin 2018 - Florennes

Tournoi de golf Pelle Dardenne

Lundi 16 juillet 2018 - Musée de l'Air, Bruxelles

Lunch

Mercredi 08 août 2018 - Gosselies

Extra Muros à la SONACA

Mercredi 12 septembre 2018 - MDA

Réunion mensuelle

Dimanche 16 septembre - St Denijs Westrem

Cérémonie annuelle monument polonais

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 09 mei 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst, thema: helikopters

Vrijdag 11 mei, 2018 - Vroenhoven

Jaarlijkse plechtigheid

Woensdag 13 juni 2018 - HDV

Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 27 juni 2018 - Florennes

Golftornooi Pelle Dardenne

Maandag 16 juli - Luchtvaartmuseum Brussel

Lunch

Woensdag 08 augustus 2018 - Gosselies

Extra Muros bij SONACA

Woensdag 12 september 2018 - HDV

Maandelijkse bijeenkomst

Zondag 16 september - St Denijs Westrem

Jaarlijkse plechtigheid Pools monument

Pour notre outdoor du mois d'août, vous êtes invités à une visite de la Sonaca et une présentation du nouvel avion Sonaca 200 (voir VTB Mag 3-2017). Rendez-vous à partir de 09.30 h. Après la visite, nous nous rendrons dans un restaurant local pour le lunch (ou au restaurant de la Sonaca).

Inscriptions dès maintenant et au plus tard pour le 28 juillet 2018 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir pièce jointe).

Le programme de la journée et d'autres détails n'étant pas encore finalisés, les inscrits seront personnellement contactés en temps utile avec toutes les infos nécessaires; il leur sera alors demandé de confirmer leur participation en versant les frais de participation sur le compte VTB.

Attention, le nombre de places est limité à 50 participants.

Seuls les membres et leurs partenaires peuvent dès lors participer à cet outdoor.

Voor onze outdoor in augustus wordt U uitgenodigd om Sonaca te bezoeken, met onder andere de voorstelling van het nieuw vliegtuig Sonaca 200 (zie VTB Mag 3-2017). Afspraak vanaf 09.30 u. Na het bezoek gaan we naar een lokaal restaurant voor de lunch (ofwel naar het restaurant van Sonaca).

Inschrijvingen vanaf nu, maar niet later dan 28 juli 2018, met het bijgevoegd formulier.

Het dagprogramma is nog niet vastgelegd, maar diegenen die ingeschreven zijn zullen persoonlijk en tijdig op de hoogte gebracht worden van alle details. Ze zullen dan gevraagd worden hun inschrijving te bevestigen door de deelnemingskosten te storten op de VTB rekening.

Opgelet, het aantal plaatsen is beperkt tot 50 deelnemers.

Enkel de leden met hun partners worden op deze outdoor uitgenodigd.

27th ANTWERP STAMPE FLY IN LUCHTHAVEN ANTWERPEN

12 en 13 mei 2018
10u - 17u

INKOMTTICKETS
5€
vanaf 12 jaar
beide dagen geldig



www.stampe.be

STAMPE DE **VERTONGEN**
MUSEUM
LUCHTHAVEN ANTWERPEN



INVITATION

Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2018

UITNODIGING Golftornooi 'Pelle' DARDENNE

Pinquième 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 étroite 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 27 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 vijfde keer, in samenwerking met de familie van Commandant Vlieger b.d. P. Dardenne organiseren de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart (VTB) een golftoernooi ter zijner herinnering. De opbrengst zullen overgemaakt worden 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 27 juni** op het golfterrein van Florennes. Hieronder vindt u de nodige inlichtingen:

- Uitnodigingen met voorrang aan de VTB leden, de actieve en op rust gestelde militairen, de leden van Avia Golf, van de Sabena Golf Club en natuurlijk van FAGC.
- 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.
- Voor organisatorische redenen, beperkt tot ongeveer 60 golfspelers.

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

Deze bijdrage omvat

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

**NOUS VOUS ATTENDONS NOMBREUX
DANS LA BONNE HUMEUR !**

**WE VERWACHTEN TALRIJKE
BLIJMOEDIGE DEELNEMERS!**

Unieke Spitfire krijgt Belgische thuisbasis

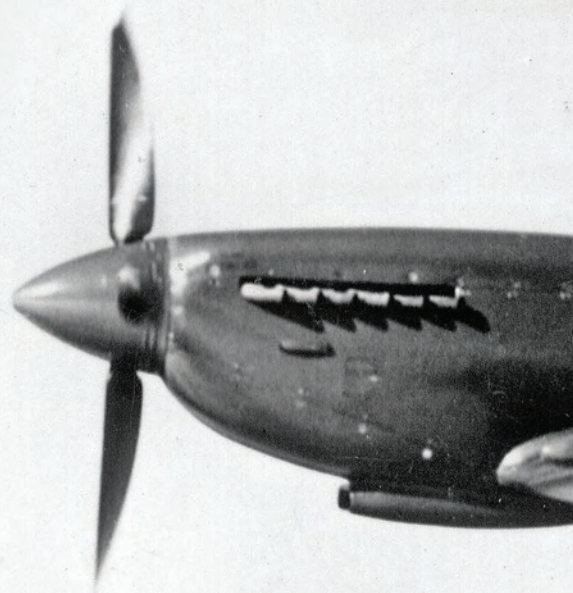
Halverwege de maand maart 2018 werd de Belgische luchtvaartwereld verrijkt met een uiterst waardevol en uniek vliegtuig – de Spitfire Mk.XVI SL721. Dit volledig vliegwaardige toestel werd naar België gehaald door een lid van de VTB met

een hart voor historische vliegtuigen. Na een lange zoektocht viel zijn oog op dit exemplaar van het bekende Britse raspaard, dat te koop aangeboden werd door de bekende verzamelaar Mike Potter van *Vintage Wings of Canada* in Ottawa.



Peter Celis

Traduction
André Perrad



Un Spitfire unique basé en Belgique

Mi-mars 2018, le monde aéronautique belge s'est enrichi d'un avion prestigieux et unique – le Spitfire Mk.XVI SL721. Cet appareil, en parfait état de vol, a été amené en Belgique par un membre

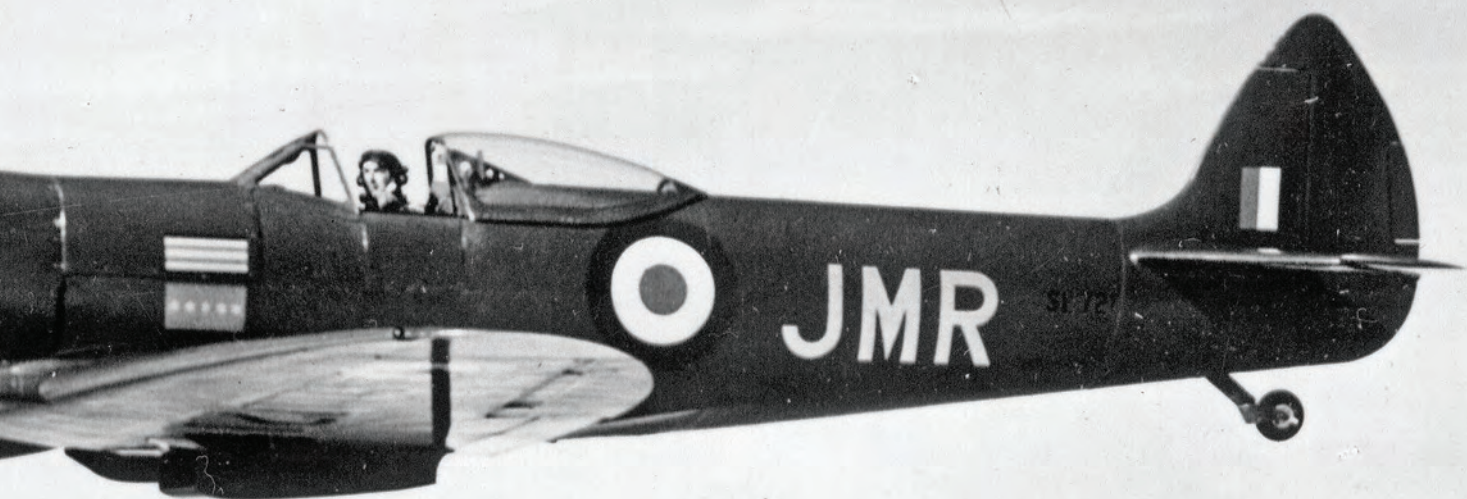
VTB, amoureux des avions historiques. Après de longues recherches, ses yeux tombent sur cet exemplaire du fameux pur-sang britannique, mis en vente par le collectionneur connu Mike Potter de *Vintage Wings of Canada* à Ottawa.

Le SL721 est aujourd'hui indubitablement un des Spitfire volant connu dans le monde entier. Cet appareil a parcouru un itinéraire intéressant. Construit par l'usine de Vickers Armstrong, le chasseur est sorti de la chaîne de production juste trop tard pour participer à la fin de la guerre. En août 1945, le Spit atterrit donc au dépôt de Maintenance Unit N°6. Pas vraiment pour longtemps, car bien vite l'Air Vice-Marshal (AVM) Sir James M. Robb le remarque. Le Spitfire devient son avion personnel. À cette époque, il est courant que les Généraux de la Royal Air Force disposent d'un avion de chasse personnalisé.

Robb n'est pas le premier venu. Au cours de la Première Guerre mondiale, il acquiert une certaine renommée en obtenant sept victoires aériennes confirmées sur DH2 et SE5. Début des années '20, il est en Irak comme pilote de chasse où il est décoré de la

SL721 is vandaag zonder twijfel één van de bekendste vliegende Spitfires ter wereld; dit toestel heeft een zeer interessant traject afgelegd. Gebouwd door de Vickers Armstrong, rolde de jager net te laat van de band om het einde van de Tweede Wereldoorlog mee te maken. In augustus 1945 belandde de Spit dan ook in het Onderhoudsdepot No 6 Maintenance Unit. Niet voor lang echter, want al gauw liet Air Vice-Marshal Sir James M. Robb er zijn oog op vallen, en de Spitfire werd zijn persoonlijke kist. In die tijd was het namelijk gebruikelijk dat generaals in de Britse Royal Air Force over een persoonlijk jachtvliegtuig mochten beschikken.

Robb was niet de eerste de beste. Tijdens de Eerste Wereldoorlog had hij al een zekere faam vergaard door zeven bevestigde luchtoverwinningen te behalen op DH2 en SE5. Begin jaren



Last flight of Air Chief Marshal Robb (1951)

prestigieuse *Distinguished Service Order* pour ses prestations remarquables pendant la Révolte irakienne. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, il occupe diverses fonctions importantes dans la Royal Air Force et le Grand Commandement Allié.

C'est ainsi que le *Supreme Allied Commander in Europe*, le Général Dwight D. Eisenhower, choisit Robb en janvier 1944 comme *Deputy Chief of Staff (Air)*. Quelques mois plus tard, il est promu *Air Marshal*. En mai 1945, la belle carrière de Robb est couronnée par sa nomination comme patron du *Fighter Command* ce qui à l'époque est un grand honneur. Le *Fighter Command* est en fait l'unité qui à peine cinq ans auparavant a sauvé le Royaume Uni de la défaite. La Luftwaffe a été battue, ce qui amènera Hitler à revoir ses plans d'invasion.

'20 bevond hij zich als jachtvlieger in Irak, waar hij voor zijn opmerkelijk prestaties tijdens de Iraakse opstand gedecoreerd werd met het prestigieuze *Distinguished Service Order*. Tijdens de Tweede Wereldoorlog bekleedde hij allerlei belangrijke functies binnen de Royal Air Force en het Geallieerde Opperbevel.

Zo koos de *Supreme Allied Commander in Europe*, General Dwight D. Eisenhower, Robb in januari 1944 als zijn *Deputy Chief of Staff (Air)*. Later datzelfde jaar werd hij bevorderd tot *Air Marshal*. In mei 1945 werd Robb's mooie loopbaan bekroond met de benoeming tot chef van *Fighter Command*, wat destijds een hele eer was. *Fighter Command* was namelijk het RAF onderdeel dat nauwelijks vijf jaar eerder het Verenigd Koninkrijk gered had van de ondergang, door de Luftwaffe tijdens de Slag om Engeland te



Robb's SL721 with his initials and the Air Marshal banner below the cockpit entrance

Robb prend finalement le Spitfire en main début 1947, après que l'avion ait subi quelques modifications. Il fait peindre l'appareil d'une couleur bleu-clair saisissante, avec ses initiales « JMR » sur le fuselage et le drapeau de l'Air Marshal sous le cockpit¹. À son grand regret, le 21 septembre 1951, il effectue son dernier vol sur la machine, après quoi le Spit disparaît à nouveau en « storage ». Au début des années '50, le sort des avions à hélice des forces aériennes européennes est scellé, et les Spitfire sont retirés de l'ordre de bataille de la Royal Air Force. La plupart des avions finissent à la ferraille, mais le SL721 est sauvé de la destruction lorsqu'un garagiste de Worthing décide de l'acheter pour le montant forfaitaire de 150 Livres Sterling. Le brave homme place le Spitfire à côté de son garage et chaque année le 15 septembre – *Battle of Britain Day* – le moteur Merlin fait entendre sa magnifique et typique tonalité.

En 1958 le Spit arrive pour une courte période sur la base aérienne de la RAF de Thorney Island, où il prend l'air encore quelques fois. Il s'en suit une courte période où il figure comme pièce de musée, lorsque le Spit est exposé de 1959 à 1965 au Musée Motor Beaulieu. Finalement, un certain Bill Ross de Chicago offre une deuxième vie à l'élégant chasseur là où règne... *the blue sky*. Il fait réparer et enregistrer l'appareil sous l'immatriculation N8R. Le 11 mai 1967, il effectue son premier vol depuis 1958. Il apparaît dès lors dans différents air shows aux États-Unis.

Entretemps en Angleterre, un certain Doug Arnold commence à rassembler des avions de guerre, appelés les *Warbirds of Great Britain*. L'émblématique Spitfire ne peut évidemment en être

verslaan, wat Hitler noopte om zijn invasieplannen op te bergen.

Robb zou de Spitfire uiteindelijk in handen krijgen begin 1947, nadat het vliegtuig enkele modificaties onderging. Hij liet het toestel in een opvallend lichtblauwe kleur spuiten, compleet met zijn initialen 'JMR' op de romp, en het vaandel van Air Marshal onder de cockpit¹. Met pijn in het hart zou hij op 21 september 1951 zijn laatste vlucht uitvoeren op dit toestel, waarna de Spit terug in 'storage' verdween. Begin jaren '50 was het lot van schroefvliegtuigen in de Europese luchtmachten bezegeld, en de Spitfires verdwenen geleidelijk uit de inventaris van de Royal Air Force. De meeste vliegtuigen belandden op de schroothoop, maar SL721 werd van de ondergang gered toen een garagehouder uit Worthing besloot het toestel aan te schaffen voor de rondesom van 150 Pond Sterling. De brave man plaatste de Spitfire naast zijn garage, en startte ieder jaar op *Battle of Britain Day* (15 september) de Merlin-motor, om dit typisch gebrom te laten verspreiden over de omgeving.

In 1958 arriveerde de Spit voor korte tijd op de RAF-vliegbasis van Thorney Island, waar hij nog enkele malen zou gevlogen hebben. Nadien volgde een korte periode als museumstuk, wanneer de Spit van 1959 tot 1965 tentoongesteld werd in het Beaulieu Motor Museum. Uiteindelijk gaf een zeker Bill Ross uit Chicago de sierlijke jager een tweede leven, daar waar hij thuishoorde – *the blue sky*. Hij liet het toestel restaureren en registreren als N8R, waarna het zijn eerste vlucht sinds 1958 uitvoerde op 11 mei 1967. Het verscheen vanaf dan op verscheidene airshows in de Verenigde Staten.

1. Le 1^{er} octobre 1948, Robb fut promu Air Chief Marshal et ajouta une petite étoile à la banderole.

1. Op 1 oktober 1948 werd Robb bevorderd tot Air Chief Marshal, en voegde hij een sterretje toe aan het wimpeltje.



absent, et début 1973, Arnold convainc Ross de lui vendre le Spitfire. Depuis lors, le SL721 apparaît de nombreuses fois dans le circuit des shows aériens aux mains de pilotes de démonstration renommés comme « Manx » Kelly et Neil Williams. Arnold remet le Spitfire aux couleurs typiques de la RAF et peint ses initiales DA sur le fuselage. Mais, à peine quatre ans plus tard, en août 1977 pour être précis, le SL721 déménage à nouveau de l'autre côté de l'océan, lorsque Woodson Woods de Scottsdale en Arizona achète le chasseur. Il enregistre d'abord l'appareil sous N8WK et cinq ans plus tard sous N721WK.

Intussen was ene Doug Arnold in Engeland begonnen met een verzameling oorlogsvliegtuigen, genaamd *Warbirds of Great Britain*. De iconische Spitfire kon hierin uiteraard niet ontbreken, en Arnold overtuigde Ross om de Spitfire begin 1973 aan hem te verkopen. SL721 was vanaf dan veelvuldig te zien in het Britse vliegshowcircuit, vaak in handen van vermaarde display pilots zoals 'Manx' Kelly en Neil Williams. Arnold had de Spitfire terug in de typische RAF-kleuren gezet, en plaatste zijn initialen DA op de romp. Maar, slechts vier jaar later, in augustus 1977 om precies te zijn, verhuisde SL721 opnieuw naar de andere kant van



SL721 in the hands of Douglas Arnolds with his initials on the fuselage (UK 1976)

En 1983, Woods prête le Spitfire au *San Diego Aerospace Museum*, ce qui cloue le chasseur au sol jusqu'en 1990. À ce moment, Woods décide d'offrir un magnifique cadeau à son fils Chris. Sans toucher à l'authenticité, Chris commande une restauration approfondie et le 23 février 1992, la machine apparaît à nouveau dans l'espace aérien de Scottsdale.

En 1999, Chris décide de rendre au SL721 sa remarquable parure bleu-clair avec laquelle la machine a volé 50 ans auparavant, en y incluant les initiales de l'AVM Robb sur le fuselage. À peine un an plus tard, le Spitfire atterrit dans les mains de son avant-dernier propriétaire, Mike Potter d'Ottawa. Celui-ci dorlote jusque dans les détails le pur-sang britannique qui pendant dix-sept ans sera une des enseignes de la collection impressionnante des *warbirds du Vintage Wings of Canada*. Le cockpit est complètement remis aux « standard 1945 » ce qui fait aujourd'hui de ce Spit l'une des meilleures « time capsules » conservées au monde. Pratiquement l'entièreté de cet appareil est encore authentique. L'originalité historique est un des facteurs déterminants qui a incité le propriétaire actuel à payer le prix fort pour acquérir cette machine.

de oceaen, wanneer Woodson Woods uit Scottsdale, Arizona de jager aankocht. Hij registreerde de kist eerst als N8WK, en een vijftal jaren later als N721WK.

In 1983 leende Woods de Spitfire uit aan het San Diego Aerospace Museum, waardoor de jager aan de grond bleef tot in 1990. Rond die tijd besloot Woods ook om zijn zoon Chris een prachtig cadeau te doen, en de Spitfire door te geven. Zonder de authenticiteit aan te tasten gaf Chris opdracht tot een grondige restauratie, en op 23 februari 1992 koos de machine opnieuw het luchtruim boven Scottsdale. In 1999 besloot Chris om SL721 opnieuw zijn opvallende lichtblauwe kleurschema te geven waarin de machine 50 jaar eerder had rondgevlogen, met inbegrip van AVM Robb's initialen op de romp. Amper een jaar later belandde de Spitfire in de handen van zijn voorlaatste eigenaar, Mike Potter uit Ottawa. Deze vertroetelde het Britse raspaard tot in de puntjes, en het werd zeventien jaar lang één van de uithangborden van de indrukwekkende collectie *warbirds van Vintage Wings of Canada*. De cockpit werd volledig in '1945 standard' gezet, wat de Spit vandaag tot één van de best bewaarde



De plus, ce Spitfire est étonnamment bien documenté ce qui constitue souvent un problème pour beaucoup d'autres Spitfire en état de vol. Il a fallu presque un container entier pour faire venir en Belgique tous les manuels, la documentation technique et les écrits historiques relatifs à l'appareil. Il ne fait aucun doute que le Spitfire SL721 deviendra naturellement le porte-étendard du monde aéronautique belge.

'time capsules' op aarde maakt. Zowat alles aan het toestel is nog authentiek, en de historische originaliteit was één van de doorslaggevende factoren voor de huidige eigenaar om (zeer) diep in zijn buidel te tasten om dit toestel aan te schaffen. Bovendien is deze Spit verbazend goed gedocumenteerd, wat bij vele andere vliegwaardige Spitfires vaak een probleem is. Er was bijna een aparte container nodig om alle *manuals*, technische documenten



SL721 in the hands of Woodson K. Woods with his initials on the fuselage - Scottsdale (AR) 1981

En effet, l'emblématique Spitfire a un lien étroit avec la Belgique. Quelques centaines de pilotes belges ont eu la chance pendant la Deuxième Guerre mondiale de rejoindre une escadrille de Spitfire. Après la guerre, le Spit a également joué un rôle important dans la jeune Force Aérienne belge indépendante. Les célèbres escadrilles 349 et 350 sont arrivées sur le territoire belge le 24 octobre 1946 à bord de Spitfire Mk.XVI comme le SL721². Il s'agissait d'appareils reçus en prêt de la RAF en attendant la livraison des Spitfire XIV commandés par le Gouvernement belge. Le dernier de ces Spit XVI est rentré en Angleterre en mars 1948.

Il est à noter que le Spitfire SL721 a encore un autre lien avec la Belgique. En effet, l'appareil a été momentanément peint aux

en historische geschriften met betrekking op SL721 over te laten komen naar België. Het leidt dan ook geen twijfel dat de Spitfire SL721 zondermeer het vlaggenschip zal worden van de Belgische luchtvaartwereld.

Dit laatste ook al omdat de iconische Spitfire een sterke link heeft met België. Enkele honderden Belgische piloten hadden tijdens de Tweede Wereldoorlog het geluk om in een Spitfire-squadron terecht te komen, en ook na de oorlog speelde de Spit een hoofdrol in de jonge onafhankelijke Belgische Luchtmacht. De trotse 349 en 350 Squadrons arriveerden op 24 oktober 1946 op Belgische bodem aan boord van Spitfire Mk.XVI toestellen zoals SL721², kisten die ze van de RAF in bruikleen kregen totdat

2. À quelques appareils près, ce sont tous des LF.XVI avec les *clipped wings*, tandis que le SL721 a les belles ailes elliptiques. Quelques Spit XVI de la 349/350 ont également le *bubble canopy* comme le SL721. Les deux escadrilles avaient jusqu'à environ un an auparavant opéré avec d'autres modèles de Spit, notamment le Mk.XIV (350) et le Mk.IX (349)

2. Op enkele kisten na waren dit allemaal LF.XVI met de 'clipped wings', terwijl SL721 de mooie elliptische vleugels heeft. Sommige van de 349/350 Spits XVI hadden wel ook de 'bubble canopy' zoals SL721. Beide squadrons hadden tot zowat een jaar voordien met andere modellen van de Spitfire geopereerd, met name de Mk.XIV (350) en Mk.IX (349).



SL721 in 2017

couleurs du 421 Squadron (Red Indian) du 127 Wing (canadien). Ce wing, dont l'illustré as « Johnnie » Johnson était le *wing commander* à ce moment, a opéré quatre semaines en mars 1945 depuis l'*advanced landing ground* B-90 Petit Brogel, récemment aménagé. Il s'agit de l'endroit exact où au début des années '50, l'actuelle base de chasse de Kleine-Brogel sera construite. Le SL721 reçoit alors la palette de couleurs des premiers Mk.XVI avec *bubble canopy* dont le 127 Wing prend livraison en mars 1945. Les pilotes canadiens apprécient ce nouveau modèle de couvre-cockpit parce que la visibilité, surtout vers l'arrière, est sensiblement améliorée. L'appareil est le plus souvent volé par le F/L William Harper qui exécute à son bord la première mission opérationnelle.

Récemment, le SL721 est arrivé en container à Brasschaat. Il est actuellement assemblé par l'expert *warbird* Frédéric Vormezele dans son entreprise FAST Aero et préparé pour son premier vol en Belgique. Ce ne sera ensuite plus qu'une question de temps avant que nous puissions voir évoluer cet élégant chasseur dans l'espace aérien belge et entendre l'incomparable son de son Rolls-Royce Merlin 266.

Il y a actuellement une bonne cinquantaine de Spitfire en état de vol dans le monde. Une grande partie de ceux-ci sont toutefois des avions nouvellement construits avec seulement très peu de pièces d'origine. Le Spitfire SL721 n'en fait pas partie et est actuellement rien que pour cette raison, un des plus fameux *warbird* au monde. Nous ne pouvons que féliciter le nouveau propriétaire pour son acquisition et lui souhaiter *many happy landings*.

Sources / Bronnen:

Eric Dessouroux

Daniel Brackx (www.belgian-wings.be)

Jerry Billing (www.jerrybilling.ca)

Celis, Peter: *Runways to Victory*,

Belgian Airfields and Allied Tactical Fighter Operations 1944-45,

Marhav, 2003

de door de Belgische regering bestelde Spitfires XIV geleverd konden worden. De laatste van deze Spits XVI werd naar Engeland teruggevlogen in maart 1948.

Heel interessant is ook dat Spitfire SL721 nog een andere link heeft met België, want de kist is momenteel geschilderd in de kleuren van 421 (Red Indian) Squadron van de 127 (Canadian) Wing. Deze wing, waarvan de illustere Britse aas 'Johnnie' Johnson op dat ogenblik de *wing commander* was, opereerde een viertal weken in maart 1945 vanop de pas aangelegde *advanced landing ground* B-90 Petit Brogel, de exacte plek waar begin jaren '50 de huidige jachtbasis van Kleine-Brogel werd aangelegd. SL721 kreeg het kleurenpalet van de eerste Mk XVI met *bubble canopy* die de 127 Wing mocht ontvangen in april 1945. De Canadese piloten waren zeer in hun nopjes met dit nieuwe model van cockpitkap, omdat het de zichtbaarheid, vooral naar achteren toe, aanzienlijk verbeterde. Het toestel werd meestal gevlogen door F/L William Harper, die er ook de eerste operationele opdracht mee uitvoerde.

SL721 is korte tijd geleden in een scheepscontainer aangekomen in Brasschaat, waar het momenteel door 'warbird' expert Frédéric Vormezele in zijn bedrijf FAST Aero wordt geassembleerd en klaargemaakt voor zijn eerste vlucht in België. Vervolgens is het slechts een kwestie van tijd vooraleer deze sierlijke jager in het Belgische luchtruim te zien en te horen zal zijn, met het kenmerkend geluid van zijn Rolls-Royce Merlin 266.

Er zijn momenteel een dikke vijftig luchtwaardige Spitfires ter wereld. Echter, een groot deel hiervan zijn nagenoeg nieuw gebouwde vliegtuigen met slechts weinig originele onderdelen. Deze Spitfire SL721 is authentiek, en is daarom momenteel één van de meest opwindende *warbirds* ter wereld. We wensen de nieuwe eigenaar niet enkel te feliciteren, maar ook te danken voor zijn aankoop, ... *and wish him many happy landings*.



War Heritage Institute :

nouvelle institution pour préserver
notre patrimoine historique

Guy Viselé

Vertaling: Bruno Ceuppens



War Heritage Institute :

een nieuwe instelling ter bescherming
van ons historisch erfgoed

La mise en place d'une nouvelle institution (officiellement créée le 1^{er} mai 2017) destinée à regrouper les sites et musées liés à la Défense en Belgique, le War Heritage Institute (WHI) a été formellement dévoilé dans le cadre prestigieux des arcades du Cinquantenaire à Bruxelles. La date est symbolique et ne pouvait pas être mieux choisie : le 8 mai, anniversaire de la victoire alliée et fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Het War Heritage Institute (WHI), een nieuwe instelling die alle sites en musea samenbrengt gerelateerd met Defensie in België, werd formeel opgericht in de prestigieuze arcades van het Jubelpark in Brussel op 8 mei. De datum is symbolisch; het is de verjaardag van de geallieerde overwinning en het einde van de Tweede Wereldoorlog. (Officieel vond de oprichting wel al op 1 mei plaats)

Mis à mal par des années de restrictions des budgets de la Défense depuis la chute du mur de Berlin (1989...) et les fameux « dividendes de la paix », la conservation, l'entretien et le développement potentiel de nos nombreux musées et sites historiques militaires ont souffert depuis des décennies et étaient arrivés à un point qui mettait en danger leur survie. C'est le cas notamment pour le Musée Royal de l'Armée (MRA) et sa superbe section aviation, soutenue par des volontaires au travers de l'asbl AELR (les amis du Musée de l'Air et de l'Espace - vrienden van het Lucht- en Ruimtevaart museum).

Le MRA, classé « établissement scientifique fédéral » dépendant du ministère de la Défense », souffrait à la fois de la vétusté des installations (le bâtiment original date de 1881...), et d'un manque de moyens financiers. Depuis quelques années, le climat au sein du personnel s'était détérioré et les relations avec la direction fortement dégradée. Ce qui avait par ricochet de graves conséquences sur les associations de volontaires qui œuvraient chacune dans leurs domaines (AELR pour l'aviation, mais aussi les associations dédiées à la Marine, ou aux blindés, et le « Shop » du Musée animé par des volontaires), à la conservation, restauration et agrandissement des collections. Une rumeur gonflée pour des raisons politiques avait fait craindre un démembrement et une dispersion des collections, ce qui n'a fait qu'empoisonner le débat.

Un long parcours de préparation

Résultat de longues discussions (à la fois organisationnelles et politiques) pour essayer de trouver une solution acceptable par tous pour fédérer et encourager les efforts de préservation de notre patrimoine historique militaire, la création du War Heritage Institute (WHI) (www.warheritage.be) a été approuvée par le Conseil des Ministres le 12 octobre 2016. Le projet de loi créant le nouvel organisme transversal a été voté par la Chambre en date du 27 mai 2017. La nouvelle structure adopte la forme d'un parastatal de catégorie B (défini par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public) et est placé sous la tutelle du ministre de la Défense.

Le Ministre de la Défense, Steven Vandeput, a félicité le dernier directeur du Musée Royal de l'Armée, le Lieutenant-général e.r. Oger Pochet pour l'énorme travail accompli en vue de réaliser une intégration du MRA dans les nouvelles structures tout en préservant le rôle centralisateur du site du Cinquantenaire. (photo Guy Viselé)

De minister van Defensie, Steven Vandeput, heeft de laatste directeur van het Koninklijk Museum van het Leger, Luitenant-Generaal b.d. Oger Pochet gelukgewenst voor het enorme werk voor de integratie van het KLM in de nieuwe structuur en voor het behoud van de centraliserende rol van de Jubelpark site

Dans son discours de présentation, le Ministre de la Défense, Steven Vandeput, explique : « En regroupant les institutions de patrimoine militaire sous une même coupole, nous concentrons nos moyens humains et financiers pour rendre les sites et les collections de la Défense plus accessibles au public. En instaurant un système de mise en réseau, nous améliorons

De conservatie, het onderhoud en mogelijk de uitbreiding van talrijke musea en historische militaire sites hebben sinds de val van de Berlijnse muur te lijden gehad onder de jarenlange budgettaire beperkingen opgelegd door Defensie: het beruchte “vredesdividend”. Hun voortbestaan kwam zelfs in gevaar. Dit was ook het geval voor het Koninklijk Leger Museum (KLM) en zijn prachtige sectie Luchtvaart, ondersteund door vrijwilligers van de VZW AELR (les Amis du Musée de l'Air et de l' Espace - de Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum).

Het KLM, een “federale wetenschappelijke instelling afhankelijk van het ministerie van Defensie”, leed onder de slechte staat der gebouwen (het oorspronkelijk gebouw dateert van 1881) en het gebrek aan financiële middelen. Sinds enkele jaren was de verstandhouding tussen het personeel verslechterd en de relaties met de directie verzuurd. Dit had van weerszijten grote gevolgen voor de vrijwilligersverenigingen die, elk in hun domein (AELR voor de luchtvaart, maar ook de verenigingen voor de marine of de pantsers en de vrijwilligers voor de “shop” van het museum), ijverden voor het behoud, de restauratie en het uitbreiden van de collecties. Politiek gemotiveerde en opgeblazen geruchten deden vrezen voor ontmanteling en verspreiding van de collecties. De sfeer werd hierdoor nog meer vergiftigd.

Een moeizame voorbereiding

Lange beraadslagingen waren nodig (zowel organisatorisch als politiek) om een oplossing te vinden voor de preservatie van ons historisch militair patrimonium. De oplossing waarin iedereen zich kon vinden was de oprichting van het War Heritage Institute (WHI) (www.warheritage.be). Dit werd door de Ministerraad goedgekeurd op 12 oktober 2016. Het wetsvoorstel voor de nieuwe transversale organisatie werd door de kamer op 27 mei 2017 gestemd. De nieuwe structuur heeft het statuut van een parastatale van categorie B (bepaald door de wet van 16 maart 1954 met betrekking tot de controle op sommige organisaties van openbaar belang) en valt onder de voogdij van de minister van Defensie.



In zijn toespraak over het voorstel verklaart de minister van Defensie Steven Vandeput: “Door het militair patrimonium onder één koepel te brengen, concentreren we onze menselijke en financiële middelen. Hierdoor worden de sites en collecties van Defensie toegankelijker voor het publiek. Door een netwerksysteem in te voeren verbeteren we de interactie tussen de

WAR HERITAGE INSTITUTE

l'interaction entre les acteurs patrimoniaux, tant ceux liés à la Défense que les entités fédérées locales ou les acteurs privés qui le souhaitent. »

Intégration de plusieurs sites et musées

Les missions du War Heritage Institute (WHI) consistent à valoriser le patrimoine militaire belge, la mémoire des conflits armés sur le sol belge ou impliquant des Belges à l'étranger, acquérir, conserver et restaurer des collections, gérer et coordonner un réseau de musées et de sites militaires exceptionnels, transmettre la mémoire des conflits armés, et mener des recherches scientifiques.

La propriété et la gestion des collections restent fédérales et centralisées sur le site du Cinquantenaire, qui fournit un aperçu général des conflits. Le WHI réunira non seulement une série de sites propres (le Fort de Breendonck, le Boyau de la Mort à Dixmude, le bunker de Kemmel, le gunfire à Brasschaat, et les Bastogne barracks), mais aussi des sites en concession (Fort de Loncin, Fort d'Eben Emael, camp de Beverlo) et des sites associés qui seront mis en réseau variable avec le WHI, avec comme critère un rayonnement national et international.

patrimoniumactoren, zowel tussen deze verbonden aan Defensie als met de lokale gefedereerde entiteiten of met de privé actoren die het wensen.

Integratie van verscheidene sites en musea

Het War Heritage Institute (WHI) heeft als opdracht het herwaarderen van het Belgisch militair patrimonium, het levendig houden van de herinneringen aan de gewapende conflicten op Belgische bodem of buitenlandse waarin Belgen betrokken zijn, de aanschaf, bewaring en restauratie van de collecties, het beheren en coördineren van een resem musea en bijzondere militaire sites en tenslotte het verrichten van wetenschappelijk onderzoek.

De eigendom en het beheer van de collecties blijft federaal en ge-centraliseerd op de site van het Jubelpark waar een algemeen overzicht van de conflicten getoond wordt. Het WHI zal niet alleen een aantal eigen sites omvatten (het fort van Breendonck, de Dodengang te Diksmuide, de Gunfire te Brasschaat en de Bastogne Barracks), maar eveneens sites in concessie (fort van Loncin, fort van Eben Emael, kamp Beverlo) en aangesloten sites die deels verbonden zullen zijn met het WHI. Het einddoel blijft een nationale en internationale uitstraling.



Le Gunfire à Brasschaat fait désormais partie du War Heritage Institute. (photo WHI)

De "Gunfire" in Brasschaat maakt voortaan deel uit van het War Heritage Institute.

Vu l'importance tant au niveau des collections (y compris la section « Air ») du site du Musée Royal de l'Armée, ce dernier est et reste le « site muséal principal » du WHI. Le WHI assurera la tutelle sur les sites propres et conservera la gestion des collections qui restent patrimoine national, même lorsqu'elles sont situées dans les Régions. Le WHI collaborera en outre à la fois avec les sites en concession (comme le Fort de Loncin qui reste propriété de l'État) et les sites associés (tels que le Mémorial 1815 de Waterloo).

L'Institut des Vétérans-Institut National des Invalides de Guerre (IV-Inig) est également intégré dans cette nouvelle structure, de même que le Pôle historique de la Défense. Et c'est d'ailleurs le directeur sortant de l'IV-Inig, Michel Jaupart, qui assume provisoirement depuis le 1^{er} mai la direction du WHI, dans l'attente de la nomination du directeur définitif.

La nouvelle structure

Pour soutenir le WHI dans ses tâches, l'organisation sera assistée par un Conseil d'administration, un Conseil scientifique et un nouvel organe, le Conseil du patrimoine, chargé de développer les sites, d'harmoniser le réseau entre les différents acteurs et de créer des projets transversaux.

Gezien het belang van de collecties (inbegrepen de sectie "luchtvaart") van het Koninklijk Leger Museum, is en blijft dit de "voornaamste museale site" van het WHI. Het WHI zal de voorgedij blijven verzekeren over zijn eigen sites en zal de collecties beheren die nationaal patrimonium blijven, zelfs als deze zich in de Regio's bevinden. Bovendien zal het WHI samenwerken zowel met de sites in concessie (zoals het Fort van Loncin dat eigendom van de Staat blijft) als met de aangesloten sites (zoals het memoriaal 1815 van Waterloo).

Ook het Instituut der Veteranen-Nationaal Instituut van Oorlogsinvaliden (IV-NIOOO) werd geïntegreerd in de nieuwe structuur, evenals de Historische Pool Defensie. Het is trouwens de uittreedende directeur van de IV - INIOOO, ingenieur Michel Jaupart, die sinds de 1^{ste} mei de leiding van het WHI op zich neemt, in afwachting van de definitieve benoeming van een directeur.

De nieuwe structuur

Om het WHI in zijn werking te steunen zal de organisatie bijgestaan worden door een Raad van Bestuur, een wetenschappelijke Raad en een nieuw orgaan, de Raad voor het Patrimonium, belast met de ontwikkeling van de sites, de harmonisatie tussen de verschillende actoren en het scheppen van transversale projecten.

*Le Mardasson et le Musée consacré à la bataille des Ardennes à Bastogne font désormais partie du War Heritage Institute.
(photo Paul Hermans, Creative Commons License)*

De Mardasson en het museum gewijd aan de slag van de Ardennen te Bastogne maken voortaan deel uit van het War Heritage Institute.



À la tête de la nouvelle organisation siège une direction ad intérim composée d'un Directeur général, Michel Jaupart et d'un Directeur général adjoint, Franky Bostyn. Ils sont tous deux secondés par quatre directeurs de départements : Natasja Peeters pour la Gestion des collections, Piet Veldeman pour la Gestion des sites, Jean Cardoen pour le Service au public et Marie-Claire Renneson pour les Services d'appui.

Plusieurs projets ambitieux ont été annoncés. Le programme inclut une valorisation numérique du patrimoine militaire, l'organisation d'expositions permanentes sur les grands thèmes de notre histoire militaire, et des événements plus ponctuels, notamment des expositions temporaires.

Aan de top van de nieuwe organisatie zetelt een interim directie bestaand uit een Algemeen Directeur, Michel Jaupart, en een Adjunct Algemeen Directeur, Franky Bostyn. Ze worden bijgestaan door vier departementale directeurs: Natasja Peeters voor het Beheer van de collecties, Piet Veldeman voor het Beheer van de sites, Jean Cardoen voor de Dienst Publiek en Marie-Claire Renneson voor de Steundienst.

Er werden meerdere ambitieuze projecten aangekondigd. Onder meer een digitale opwaardering van het militair patrimonium, de organisatie van permanente tentoonstellingen over de grote thema's van onze militaire geschiedenis en meer punctuele evenementen zoals tijdelijke tentoonstellingen.

Le premier directeur général du WHI, Michel Jaupart, a présenté avec enthousiasme et conviction les nombreux projets destinés à redonner du tonus à nos richesses muséales et patrimoniales liées à l'histoire militaire de la Belgique. (photo Guy Viselé)

De eerste algemeen directeur van het WHI, Michel Jaupart, heeft met enthousiasme en overtuiging de talrijke projecten voorgesteld die onze museale en patrimoniale rijkdom inzake de militaire geschiedenis van België terug in de kijker moeten brengen.



Valorisation numérique du patrimoine militaire

Le WHI souhaite valoriser le patrimoine militaire au travers d'outils numériques. Ceux-ci doivent, d'une part, permettre à tous de découvrir et de se réappropriier certains pans, parfois méconnus, de notre histoire nationale et, d'autre part, de rendre l'information accessible au public le plus large possible.

Le premier grand projet est l'application www.beCarto14-18.be, la géo plateforme numérique du patrimoine militaire belge. Depuis son domicile ou directement sur le terrain, sur un smartphone ou une tablette, l'utilisateur peut par un simple clic géolocaliser ce patrimoine, accéder à une notice historique illustrée de photographies d'époque et d'images filmées. Ce projet s'inscrit dans le cadre des commémorations 14-18 et vise les points d'intérêt en lien avec le premier conflit mondial. Il s'étendra ensuite à d'autres périodes pour in fine cartographier l'ensemble du patrimoine militaire sur le sol belge. Ce projet d'envergure est réalisé grâce à une collaboration étroite entre différents partenaires : l'Institut géographique national, la Défense et le War Heritage Institute.

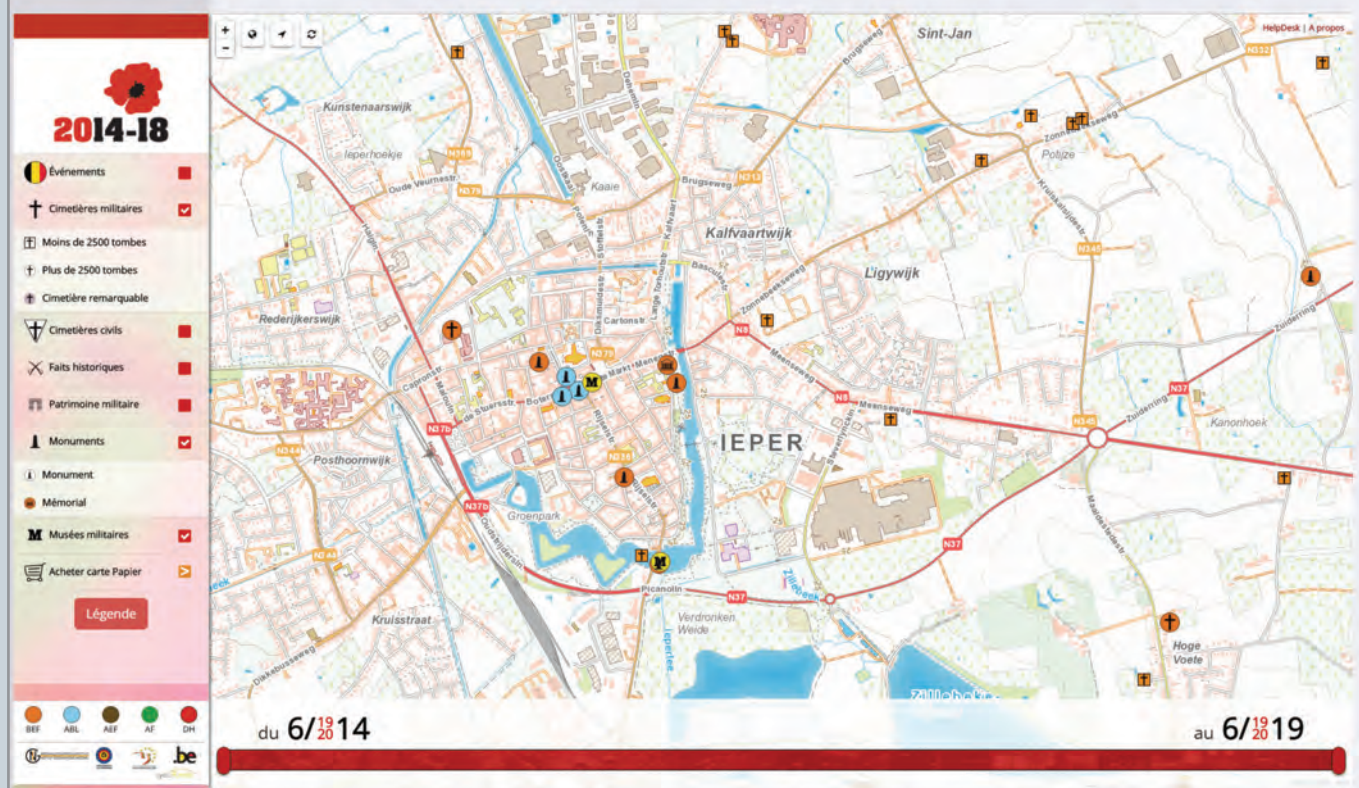
Digitale herwaardering van het militair patrimonium

Het WHI beoogt het militair patrimonium te herwaarderen door gebruik van digitale hulpmiddelen. Hierdoor kan iedereen de minder gekende aspecten van onze nationale geschiedenis ontdekken en wordt de informatie toegankelijk voor het grootst mogelijke publiek.

Het eerste grote project is de toepassing www.beCarto14-18.be, het digitaal geoplatform van het Belgisch militair patrimonium. De gebruiker kan, van thuis uit of op het terrein, op smartphone of op tablet, met een simpele klik het patrimonium geolocaliseren, toegang krijgen tot een geïllustreerde historische uitleg met bijhorende historische beelden en films. Het project past in het kader van de herdenkingen 14-18 en focust op belangrijke aspecten van het eerste wereldconflict. Het zal in de toekomst uitgebreid worden naar andere periodes om finaal heel het militair patrimonium op Belgisch grondgebied te omvatten. Dit omvangrijk project wordt verwezenlijkt dank zij de nauwe samenwerking tussen verscheidene partners: het Nationaal Geografisch Instituut, Defensie en het WHI.

www.beCarto14-18.be

La géoplateforme numérique du patrimoine militaire belge Het digitale geoplatform van het Belgisch militair erfgoed



Première réalisation du WHI, une géo plateforme numérique permet de découvrir et de géolocaliser d'un simple clic le patrimoine militaire belge. (document WHI)

Eerste verwezenlijking van het WHI, een digitaal geoplatform dat met een simpele muisklik toelaat het Belgisch militair patrimonium te ontdekken en te lokaliseren.

Le sort du Musée Royal de l'Armée

Au niveau du MRA, après la démission de l'avant-dernière directrice a.i, Christine Van Everbroeck, c'est le Lieutenant-général e.r. Oger Pochet, ancien vice-chef de la Défense, qui a œuvré depuis plusieurs mois pour aider à la création de la nouvelle structure dans laquelle le Musée est maintenant bien intégré. Pendant cette courte période, le Général Pochet a également lancé la modernisation de la salle 14-18 et fait poursuivre l'aménagement de la salle Bordiau (consacrée à la Deuxième Guerre mondiale).

Désormais le MRA n'aura plus de directeur propre, et est à l'aube d'une réforme profonde. On peut espérer que la création du WHI marque l'arrêt du lent processus de délabrement du Musée Royal de l'Armée (MRA). Un des grands défis sera le départ progressif des militaires arrivant à la retraite et qui ne seront pas remplacés par la Défense. Dès lors, le WHI priorise des partenariats publics-privés.

Signe encourageant, le premier budget du WHI prévoit des montants conséquents pour la rénovation entamée mais incomplète du site. 15 millions d'euros sont réservés pour la rénovation des toitures en verre et acier qui éclairent la section « Air ». Ces travaux nécessiteront probablement des fermetures partielles, mais le WHI s'efforcera de réduire ces nuisances au strict minimum nécessaire.

En wat met het Koninklijk Leger Museum?

Na het ontslag van de voorlaatste directrice a.i. van het KLM, Christine Van Everbroeck, heeft Luitenant-Generaal b.d. Oger Pochet, voormalig onderstafchef van Defensie gedurende ettelijke maanden geijverd voor de nieuwe structuur waar het museum nu goed geïntegreerd is. In deze korte periode heeft hij eveneens de modernisering van de zaal 14-18 aangevat en de herinrichting van de zaal Bordiau (gewijd aan de Tweede Wereldoorlog) verdergezet.

Voortaan zal het KLM geen eigen directeur meer hebben. Het staat aan de vooravond van een grondige hervorming. Laten we hopen dat de oprichting van het WHI de langzame teloorgang ervan tot staan brengt. Een van de grote uitdagingen zal het geleidelijk vertrek van de militairen zijn die bij hun op pensioenstelling door Defensie niet meer zullen worden vervangen. Bijgevolg kijkt het WHI uit naar publiek-private partnerschappen.

Bemoedigend signaal: het eerste budget van het WHI voorziet aanzienlijke middelen voor de aangevatte maar nog onvolledige vernieuwingen van de site. Vijftien miljoen euro is bestemd voor de renovatie van de glazen en metalen overkapping van de sectie "luchtvaart". De werken zullen waarschijnlijk een gedeeltelijke

Le Musée Royal de l'Armée et son site du Cinquantenaire conservera un rôle primordial dans la nouvelle institution. L'aménagement de la salle Bordiau (consacrée à la Deuxième Guerre mondiale) entamé par le Lieutenant-général Oger Pochet, sera poursuivi. (photo WHI)

Het Koninklijk Leger Museum in het Jubelpark zal een essentiële rol behouden in de nieuwe instelling. De herinrichting van de zaal Bordiau (gewijd aan de Tweede Wereldoorlog), aangevat door Luitenant-Generaal Oger Pochet, zal voortgezet worden.



La cour carrée doit être refaite (et éventuellement couverte) en vue de pouvoir à terme redevenir une exposition de blindés ayant servi dans nos armées. Depuis le 7 décembre 2017, une exposition « Leo 50 » est consacrée au cinquantenaire du char Leopard, successeur du Patton.

Une nouvelle exposition permanente

Le War Heritage Institute va mettre en œuvre un vaste programme pour les commémorations du centenaire de la fin de la Première Guerre mondiale et les 75 ans de la fin de la Deuxième Guerre mondiale, avec notamment une nouvelle exposition permanente 1919-1945 à partir de mars 2019, et diverses expositions temporaires. De septembre 2018 à janvier 2020, le WHI propose une exposition phare intitulée 14-18 Heritage. Destinée à un large public, elle évoquera la sortie de guerre de la Belgique et montrera les bouleversements majeurs engendrés par le conflit.

Au printemps 2019, le WHI inaugurera une toute nouvelle exposition permanente sur ce conflit au Musée royal de l'Armée. Cette nouvelle partie complètera un espace existant (1917-1944) qui sera rafraîchi et rénové. Sur près de 3.000 m², ce projet ambitieux, de plus de 2,5 millions d'euros, présentera près de 3.500 pièces de collection sélectionnées avec soin dans les impressionnantes collections du WHI. Les thèmes suivants seront abordés : l'occupation de la Belgique (1940-1944), la fin de la guerre en Europe (1944-1945), la politique d'exclusion et d'extermination national-socialiste (1933-1945) et la Guerre du Pacifique (1937-1945).

Le WHI apportera ainsi avec cette exposition une vision complète, documentée et interactive, de la Deuxième Guerre mondiale et des années d'occupation de la Belgique, ainsi qu'une présentation inédite de la libération de la Belgique et de l'Europe. La finalisation des espaces consacrés à la Deuxième Guerre mondiale permettra de conscientiser toutes les générations sur leur histoire récente, de préserver et de présenter un patrimoine inédit et d'offrir un discours pédagogique, à valeur scientifique et porteur d'une réflexion sur le passé.

À cet effet, une toute nouvelle aile muséale verra bientôt le jour, consacrée à l'occupation de la Belgique et à la libération du continent européen. Sa réalisation est rendue possible notamment grâce au soutien de la Loterie Nationale. La première partie des travaux effectuée par la Régie des Bâtiments est en voie d'achèvement. L'actuelle présentation sur la Deuxième Guerre mondiale n'est plus accessible au public pour l'instant afin de permettre la réalisation de travaux nécessaires à cette nouvelle construction.

sluiting vereisen, maar het WHI zal er alles aan doen om de hinder tot een strikt minimum te beperken.

De vierkante binnenplaats moet heraangelegd worden (en eventueel overdekt) om op termijn terug een expositieruimte te worden voor de pantsers die in ons leger gediend hebben. Vanaf 7 december 2017 wordt een tentoonstelling, "Leo 50", gewijd aan de vijftigste verjaardag van de tank Leopard, opvolger van de Patton.

Een nieuwe permanente tentoonstelling

Het WHI gaat een omvangrijk programma opzetten voor de herdenking van de 100^{ste} verjaardag van het einde van de Eerste Wereldoorlog en de 75^{ste} van het einde van de Tweede Wereldoorlog. Vanaf maart 2019 komen er onder andere een nieuwe permanente tentoonstelling 1919-1945 en verscheidene tijdelijke tentoonstellingen. Van september 2018 tot januari 2019 overweegt het WHI, als top evenement, een tentoonstelling met de naam "erfenis 14-18". Bestemd voor een breed publiek zal ze het uittreden van België uit de oorlog en de ingrijpende veranderingen veroorzaakt door het conflict belichten.

Tegen de lente van 2019 zal het WHI in het KLM een volledig nieuwe permanente tentoonstelling gewijd aan dit conflict inhuldigen. Deze nieuwe afdeling zal de bestaande zaal (1917-1944) aanvullen, die op haar beurt gerenoveerd en opgefrist zal worden. Dit ambitieus project van meer dan 2,5 miljoen euro zal, op ongeveer 3.000 m², een goede 3.500 collectiestukken tonen met zorg gekozen uit de indrukwekkende collecties van het WHI. Onder meer volgende thema's zullen aan bod komen: de bezetting van België (1940-1945), het einde van de oorlog in Europa (1944-1945), de nationaalsocialistische uitsluitings- en uitroeiingspolitiek (1933-1945) en de oorlog in de Stille Oceaan (1937-1945)

Met deze tentoonstelling zal het WHI een volledig gedocumenteerd en interactief overzicht van de Tweede Wereldoorlog brengen en van de bezettingsjaren van België, alsook een onuitgegeven voorstelling van de bevrijding van België en Europa. De afwerking van de zalen gewijd aan de Tweede Wereldoorlog zal het mogelijk maken dat alle generaties bewust worden van hun recente geschiedenis en dat een onbekend patrimonium behouden en getoond wordt. Bovendien wordt een pedagogisch verhaal met wetenschappelijke waarde aangeboden, samen met de bezinning over het verleden.

Hiervoor zal weldra een volledig nieuwe museale vleugel het licht zien, gewijd aan de bezetting van België en de bevrijding van het Europees continent. De verwezenlijking ervan wordt mogelijk dank



Les volontaires de la section Air du MRA s'activent à la construction à l'authentique d'une réplique 1/1 du Renard R-31, seul avion de conception et de fabrication belge à avoir participé aux opérations au début de la Deuxième Guerre mondiale. (photo Guy Viselé)

De vrijwilligers van de Sectie Luchtvaart van het KLM zijn druk in de weer met het vervaardigen van een waarheidsgetrouwe replica op schaal 1/1 van een Renard R-31, het enige vliegtuig van Belgische conceptie en makelij dat deelgenomen heeft aan operaties aan het begin van de Tweede Wereldoorlog.

La section « Air » et l'AELR

Beaucoup se sont inquiétés de l'avenir de la superbe section « Air » du MRA, et du sort réservé à ses collections exceptionnelles d'avions et d'équipements qui ont marqué l'histoire de l'aviation belge, dont la conservation et l'extension dépendent en grande partie de la collaboration bénévole des volontaires et membres de l'Association des Amis du Musée de l'Air et de l'Espace (AELR). Son nouveau président, Philippe Doppagne, se veut rassurant et relativement confiant en l'avenir. Le WHI a clairement exprimé son intention de nouer des partenariats et des collaborations avec des acteurs extérieurs poursuivant des objectifs similaires de conservation et de mise en valeur des collections et qui peuvent aussi représenter une importante plus-value pour le secteur patrimonial.

L'Association des Amis du Musée de l'Air et de l'Espace a vocation d'être un de ces « acteurs privés » : depuis près de 50 ans, elle rassemble des sympathisants, du personnel et des bénévoles disposant d'une longue expertise dans la recherche scientifique sur l'histoire de l'aviation, principalement en Belgique, et dans la conservation et la mise en état muséologique des collections. Ses équipes participent toujours actuellement à la restauration de plusieurs avions de la période 14-18. L'AELR gère une bibliothèque de revues anciennes et d'ouvrages de référence. Elle assure la conservation de plans. Ses bénévoles ont numérisé des milliers de photos, et ils peuvent, en fonction de leurs domaines de recherche, apporter leurs connaissances et leurs avis lors de l'organisation de manifestations ou d'expositions ayant directement ou indirectement un rapport avec l'aviation.

À l'étranger, des associations analogues travaillent aussi avec les musées consacrés à l'aviation. L'AELR souhaite s'inscrire dans les objectifs poursuivis par les nouvelles structures qui vont être mises

zij de steun van de Nationale loterij. Het eerste deel van de werken, uitgevoerd door de Regie der Gebouwen, is bijna voltooid. Op dit ogenblik is de huidige presentatie van de Tweede Wereldoorlog niet meer toegankelijk voor het publiek om de uitvoering van de werken aan de nieuwe opstelling niet te hinderen.

De sectie "Luchtvaart" en de AELR

Velen waren bezorgd over de toekomst van de schitterende sectie "Luchtvaart" en het lot beschoren aan de uitzonderlijke collectie vliegtuigen en materiaal die de geschiedenis van de Belgische luchtvaart gekenmerkt hebben. Hun behoud en uitbreiding hangen grotendeels af van de belangloze inzet van vrijwilligers en leden van de Vereniging van Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaart Museum (AELR). De visie van haar nieuwe voorzitter, Philippe Doppagne, klinkt geruststellend; hij ziet met relatief vertrouwen naar de toekomst. Het WHI heeft duidelijk de intentie partnerschappen en samenwerkingsverbanden met externe actoren aan te gaan die dezelfde conservatie en valorisatie doelstellingen nastreven en die eveneens een belangrijke meerwaarde kunnen betekenen voor het patrimonium.

De Vereniging van Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaart Museum is goedgeplaatst om een van de "privé actoren" te worden. Sinds bijna 50 jaar brengt ze sympathisanten, personeel en vrijwilligers samen die een grote expertise hebben in wetenschappelijk onderzoek naar de luchtvaartgeschiedenis, voornamelijk die van België. Bovendien hebben zij een ruime ervaring in het behoud en renovatie van collecties voor het museum. Haar teams werken vandaag de dag nog altijd aan de restauratie van verscheidene vliegtuigen uit de periode 14-18. De AELR beheert een bibliotheek van oude tijdschriften en naslagwerken. Ze zorgt voor het bewaren van plannen. Haar vrijwilligers hebben duizenden foto's gedigitaliseerd. Ze kunnen,



Parmi les pièces exceptionnelles de la période 14-18, la section « Air » du MRA possède l'unique exemplaire original survivant du chasseur Nieuport 23 (N5024), ainsi qu'un Hanriot-Dupont HD-1 (78). (photo Guy Viselé)

Tussen de uitzonderlijke stukken van de periode 14-18 van de sectie "Luchtvaart" van het KLM, is er het enige overblijvende originele exemplaar van de jager Nieuport 23 (N5024), alsook een Hanriot-Dupont HD-1 (78).

WAR HERITAGE INSTITUTE

en place en Belgique, et rester un partenaire privilégié pour ce qui concerne la section Air.

Ceci permettra à la nouvelle institution de bénéficier de l'expertise historique et technique, ainsi que des moyens de communication (dont la revue Brussels Air Museum Magazine et les lettres d'information).

À noter que deux musées privés ou assimilés, Autoworld et le National Aviation Museum de Lelystad, ont chacun « une association des amis de » assez active. Il faut le dire, « les amis de » permettent de faire des économies aux musées. Une optimisation qui devient incontournable dans une structure privée/parastatale. Avec maintenant des perspectives d'avenir plus claires, même s'il y a encore beaucoup d'inconnues, la nouvelle équipe de l'AELR invite tous les passionnés de notre riche histoire aéronautique belge à joindre leurs rangs. Tous les renseignements peuvent être trouvés sur leur site (www.brusselsairmuseum.be) ou en contactant directement la direction de l'AELR (ca.aelr.be@gmail.com).

binnen hun expertisedomein, hun kennis ten dienste stellen voor de organisatie van manifestaties of tentoonstellingen die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met de luchtvaart.

In het buitenland werken gelijkgestemde verenigingen eveneens met luchtvaartmusea. De AELR wenst mee te werken aan de doelstellingen van de nieuwe structuren in België. Ze wenst een bevoorrechte partner te blijven van de sectie Luchtvaart.

Dit zal de nieuwe instelling toegang verschaffen tot de historische en technische expertise en de bijhorende communicatiemiddelen (zoals het tijdschrift Brussels Air Museum Magazine en de Informatie Brieven) van de vereniging.

Noteer dat twee privé of gelijkgestelde musea, Autoworld en National Aviation Museum of Lelystad, ook een erg actieve "vereniging van vrienden" hebben. Het moet gezegd worden: "de vrienden" laten de musea toe besparingen te doen. Een optimalisatie die onafwendbaar is voor een parastatale/privé instelling. Met nu

Le superbe hall de la section « Air » du Musée Royal de l'Armée abrite une collection unique d'avions et de matériels ayant marqué l'histoire aéronautique de la Belgique. Leur conservation doit beaucoup au travail des volontaires bénévoles et membres des Amis du Musée de l'Air et de l'Espace (AELR). (photo Guy Viselé)

De prachtige hal van de sectie "Luchtvaart" van het Koninklijk Leger Museum herbergt een unieke collectie vliegtuigen en uitrustingen die de geschiedenis van de Belgische luchtvaart vertellen. Hun behoud is in grote mate te danken aan de inzet van vrijwilligers en leden van de Vrienden van het Luchtvaart- en ruimtemuseum (AELR).



Rester dans la situation précédant la création du WHI était une voie sans issue. La nouvelle institution devra certes faire face à d'énormes défis, mais elle est animée d'une volonté positive et offre des perspectives d'avenir pour autant qu'elle respecte ses promesses d'ouverture vers les acteurs de terrain, tant privés qu'associatifs. Les premiers projets annoncés sont des signes positifs d'une redynamisation de nos sites et musées. C'est avec beaucoup d'intérêt que nous suivons l'évolution de cette nouvelle institution en lui souhaitant bon succès. Et en espérant une collaboration positive et bénéfique en ce qui concerne la section « Air » du MRA et l'AELR.

Version actualisée d'un article paru sur le site www.hangarflying.be dans la « Nieuwsbrief » mensuelle du 14 juin 2017, avec l'aimable autorisation de Hangar Flying.

duidelijkere toekomstperspectieven, zelfs als er nog veel onbekend is, nodigt de nieuwe ploeg van de AELR allen uit die geboeid zijn door ons rijk Belgisch luchtvaartverleden, de rangen van de vereniging te vervoegen. Inlichtingen kunnen bekomen worden op de site www.brusselsairmuseum.be of door rechtstreeks contact te nemen met de directie van de AELR (ca.aelr@gmail.com)

Het was onbegonnen werk om de structuur en werkwijze van vóór de oprichting van het WHI behouden. De nieuwe instelling zal weliswaar het hoofd moeten bieden aan talrijke uitdagingen, maar ze heeft voldoende wilskracht en biedt toekomstperspectieven. Dit voor zover dat ze de beloften van openheid naar de privé en aangesloten actoren op het terrein, kan nakomen. De eerste aangekondigde projecten zijn al positieve signalen van een nieuwe dynamiek voor onze sites en musea. Met veel interesse zullen we de evolutie van deze nieuwe instelling volgen en we wensen haar veel succes. En we hopen op een positieve en vruchtbare samenwerking met de sectie "Luchtvaart" en het AELR.

Geactualiseerde versie van een bijdrage verschenen op de site www.hangarflying.be in de maandelijkse "Nieuwsbrief" van 14 juni 2017, met de vriendelijke toelating van Hangar Flying.



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

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991)

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

Dans notre magazine précédent, Jean Buzin nous a décrit le contexte politique et militaire dans lequel la Force Aérienne a été fondée en 1946. Tenant compte des circonstances d'après-guerre, nous pouvons nous imaginer que ceci ne s'est pas passé sans difficultés. Dans cette deuxième partie, il nous décrit les obstacles qui ont dû être surmontés dans la période initiale ainsi que l'évolution géopolitique qui a provoqué l'expansion effrénée du potentiel aérien.

In ons vorig magazine heeft Jean Buzin ons de politieke en militaire context geschetst waarin de Belgische luchtmacht in 1946 werd opgericht. Rekening houdend met de nasleep van de oorlog kan men zich voorstellen dat dit niet gebeurde zonder moeilijkheden. In dit gedeelte bespreekt hij de talrijke hindernissen die moesten overwonnen worden alsook de geopolitieke ontwikkeling die de ongebreidelde expansie van het luchtwapen heeft aangewakkerd.

Deuxième partie

Chapitre 1 : Reconstitution d'une Force Aérienne

Une lente montée en régime

La montée en régime sera lente. Tout devait être reconstruit, organisé ou redéfini, non seulement les infrastructures mais également les concepts d'opération, de support technique et logistique. Même si notre Aviation Militaire avait adopté les modes de fonctionnement de la RAF et que l'aide des conseillers qu'elle avait fournis était précieuse, le défi restait important. Il faudra l'enthousiasme et la foi dans l'avenir de quelques pionniers pour le relever.

Se référant aux perspectives définies dès novembre 1944, le premier objectif sera de mettre en place deux composantes de base : un élément de chasse de jour et un élément de chasse de nuit. La Chasse de jour devait être constituée de quatre escadrilles distribuées en deux wings. C'est dans cette optique que 96 Spitfire Mk.XIV avaient été acquis correspondant à une dotation de 16 avions par escadrille avec une réserve d'attrition totale de 32 exemplaires. Quant à la Chasse de nuit pour laquelle l'acquisition de 22 Mosquito NF30 avait été programmée, elle devait en principe compter deux escadrilles fortes de huit avions chacune.

À l'arrivée à Beauvechain, les deux escadrilles « 349 » et « 350 » disposaient d'un potentiel de 27 Spitfire Mk.XVI. Ceux-ci devaient être restitués à la RAF pour être remplacés progressivement par les Spitfire XIV de la nouvelle dotation. La livraison devait en principe être terminée mi-1948. Les premiers Spitfire Mk. XIV seront livrés au 160^e Wing en avril 1947, mais le calendrier annoncé par les autorités britanniques ne sera pas respecté, celles-ci ayant donné priorité à la livraison d'avions à la Grèce en proie à la guerre civile.

Seuls 25 avions seront fournis au cours de cette première année qui avait vu la création en août du 161^e Wing de Florennes avec également deux escadrilles à doter. En fin d'année, les deux wings n'aligneront respectivement que dix-sept et quatre appareils, deux avions ayant été perdus sur panne mécanique.

Deel 2

Hoofdstuk 1: Wederoprichting van een Luchtmacht

Een trage opbouw

De opbouw tot kruissnelheid zal traag zijn. Alles dient te worden wederopgebouwd, georganiseerd, gedefinieerd; niet alleen de infrastructuur, maar ook de concepten voor operaties, operaties, technische en logistieke ondersteuning. Ondanks het aannemen van de werkmethodes van de RAF en de waardevolle steun van hun adviseurs, bleef de uitdaging enorm. De geestdrift en het geloof in de toekomst vanwege enkele pioniers zou nodig zijn om dit tot een goed einde te brengen. Refererend naar de perspectieven vastgelegd in november 1944, is het in plaats stellen van twee basiscomponenten de eerste doelstelling; een element dagjacht en een element nachtjacht. De dagjacht moet samengesteld worden uit 4 smaldelen verdeeld over twee wings. Het is in deze optiek dat 96 Spitfire Mk.XIV werden aangekocht, overeenkomend met een dotatie van 16 vliegtuigen per smaldeel, met een attritie reserve van 32 exemplaren. Voor wat betreft de nachtjacht, voor dewelke 22 Mosquito NF30 waren geprogrammeerd, diende deze in principe 2 smaldelen te omvatten met elk 8 vliegtuigen.

Bij aankomst te Beauvechain beschikten de twee smaldelen "349" en "350" over een potentieel van 27 Spitfire Mk.XVI. Deze dienden te worden teruggegeven aan de RAF om progressief te worden vervangen door de Spitfire Mk.XIV van de nieuwe dotatie. De levering zou in principe moeten voltooid zijn tegen midden 1948. De eerste Spitfire Mk.XIV worden in april 1947 aan de 160^{ste} Wing geleverd. De Britse leveringskalender zal echter niet nageleefd worden aangezien deze voorrang verleende aan de toewijzing van vliegtuigen aan Griekenland, dat ten prooi was gevallen aan een burgeroorlog. In de loop van dit eerste jaar, worden slechts 25 vliegtuigen geleverd. Bovendien was in augustus van datzelfde jaar de oprichting voorzien van de 161^{ste} Wing in Florennes, eveneens met twee smaldelen. Tegen het einde van het jaar kunnen de twee wings slechts 17 en 4 vliegtuigen oplijnen, twee vliegtuigen werden wegens mechanisch defect verloren.

349 and 350 Spifires at a firing period in Coxyde in 1947 (Coll. Tony de Maere d'Aertrycke).



COLD WAR (II)

L'année 1948 verra la livraison de 55 appareils supplémentaires, ce qui aurait dû permettre à nos deux wings d'afficher une dotation complète même si huit avions avaient été perdus. Or ils n'alignaient en fin d'année qu'un total de 46 avions soit 63 % de la dotation prévue. La raison principale résidait dans l'état déplorable dans lequel les avions étaient fournis par la RAF, état qui nécessitait une inspection approfondie à l'Arsenal de Wevelgem avant que les avions ne soient affectés aux unités.

Bien que la quasi-totalité des Mosquito NF30 ait été livrée en 1948, la mise sur pied de la composante chasse de nuit se révélera tout aussi difficile. En fin d'année seul, un flight de quatre Mosquito NF30 avait pu être constitué. Le manque d'équipages et de techniciens qualifiés, une infrastructure inadaptée limitant la possibilité d'entraînement en étaient les causes principales.

In de loop van 1948 worden 55 bijkomende toestellen geleverd, wat onze twee wings had moeten toelaten om hun dotatie te vervolledigen; zelfs al werden 8 vliegtuigen verloren. Toch werden er op het einde van het jaar slechts 46 vliegtuigen opgelijnd, hetzij 63% van de voorziene dotatie. Reden hiervoor was de erbarmelijke toestand in dewelke de toestellen door de RAF waren geleverd. Daardoor diende het Arsenal van Wevelgem een grondig nazicht uit te voeren vooraleer de Spitfires aan de eenheden konden worden toegewezen.

Hoewel nagenoeg de totaliteit van de Mosquito NF30 in 1948 waren geleverd, bleek de oprichting van de nachtjacht al evenzeer problematisch. Tegen het einde van het jaar kon slechts een flight van 4 Mosquito NF30 samengesteld worden. De hoofdredenen hiervoor waren het tekort aan bemanningen en gekwalificeerde techniciens en een onaangepaste infrastructuur, die de trainingsmogelijkheden beperkten.



Mosquito NF30.

Cette situation globalement peu satisfaisante était à mettre en perspective avec des exigences de sécurité de plus en plus prégnantes commandées par l'évolution de la situation géopolitique.

En février 1948, la Commission Militaire Mixte rend ses conclusions. Elles soulignent l'impréparation de nos Forces Armées face à un conflit futur. Reconnaissant à l'aviation un rôle primordial, elles situent l'ampleur de l'engagement nécessaire sur le plan national tout en restant compatible avec les possibilités budgétaires, à :

- douze escadrilles de Chasse de jour (à 16 avions);
- trois escadrilles de Chasse de nuit (à 16 avions);

Toutes escadrilles à vocation essentiellement défensive.

Ces besoins seront confirmés par les engagements pris par la Belgique dans le cadre de l'Union de l'Europe Occidentale (UEO). Cet accord de défense collective dirigé à ce moment contre un possible réarmement de l'Allemagne avait été signé dans la foulée du Traité de Bruxelles conclu le 17 mars 1948 entre les pays du Benelux, la France et la Grande-Bretagne.

Deze doorgaans weinig bevredigende toestand diende in perspectief te worden gesteld met de steeds dwingender vereisten voor herbe wapening ten gevolge van de geopolitieke situatie.

In februari 1948 legt de Gemengde Militaire Commissie haar besluiten neer. Deze onderlijnen de onvoorbereide status van onze Strijdkrachten tegenover een toekomstig conflict. Een primordiale rol toekennend aan de luchtvaart, stellen zij, in overeenstemming blijvend met de budgettaire mogelijkheden, een nationale inbreng voor van:

- 12 smaldelen dagjacht (van elk 16 vliegtuigen)
- 3 smaldelen nachtjacht (van elk 16 vliegtuigen)

Alle smaldelen hadden vooral een defensieve opdracht.

Deze behoeften worden bevestigd door de verbintenis door België aangegaan in het kader van de West Europese Unie (WEU). Dit akkoord voor collectieve verdediging, op dat ogenblik gericht tegen een mogelijke herbewapening van Duitsland, werd getekend in de nasleep van het Verdrag van Brussel dat op 17 maart 1948 werd gesloten tussen de

17 March 1948: Brussels agreement.



À noter que si les pays du Benelux et la France voyaient ce traité comme un pilier de défense européen, les Britanniques cependant ne le considéraient que comme une première étape en direction d'une coopération atlantique avec les USA.

L'entrée en lice des États-Unis

Ceux-ci vont dès 1948 lancer le Plan Marshall signé par le président Truman le 3 avril 1948. Plan d'aide économique et financier proposé aux pays européens, les motivations en étaient multiples. Notamment la crainte de voir les démocraties occidentales fragilisées par la situation économique à la sortie de la guerre s'effondrer au profit de l'URSS. Réciproquement d'éviter une récession aux États-Unis, les prêts consentis étant assortis de la condition d'importer pour un montant équivalent d'équipements et de produits américains. Ce plan ouvrira la voie à des plans d'assistance militaire calqués sur le même schéma.

Illustration de la guerre froide qui s'installe, en février, le parti communiste prend le pouvoir par un coup d'état en Tchécoslovaquie. Le 24 juin, les Russes décrètent le blocus terrestre de Berlin-Ouest. Un formidable pont aérien organisé par les États-Unis, le Royaume-Uni et la France, va assurer pendant plusieurs mois le ravitaillement et la survie de la ville. Cette première crise de Berlin marque la volonté de l'URSS d'arriver à la partition rapide de l'Allemagne dans laquelle Berlin se serait retrouvée dans leur zone d'influence.

landen van de Benelux, Frankrijk en Groot Brittannië.

Te noteren dat de landen van de Benelux en Frankrijk dit verdrag beschouwden als een Europese defensiepijler, terwijl de Britten dit enkel beschouwden als een eerste stap naar een Atlantische samenwerking met de USA.

De Verenigde Staten treden in het strijdperk

Deze zullen vanaf 1948 het Marshall Plan, ondertekend door president Truman op 3 april 1948, in werking stellen. Dit economisch en financieel hulpplan voorgesteld aan de Europese landen had vele motieven. Enerzijds, de vrees om de Westerse democratieën, verzwakt door de economische toestand na de oorlog, te zien ineenstorten ten voordele van de USSR. Anderzijds, het afwenden van een recessie in de Verenigde Staten. De leningen waren toegezegd op voorwaarde dat voor een evenredig bedrag aan Amerikaanse uitrustingen en producten zou ingevoerd worden. Dit plan zou de weg openen tot een militaire hulpverlening gebaseerd op hetzelfde patroon.

Ter illustratie van de opkomende Koude Oorlog: in februari neemt de communistische partij de macht na een staatsgreep in Tsjecho-Slowakije. Op 24 juni kondigen de Russen de grondblokkade aan van West-Berlijn. Een indrukwekkende luchtbrug, georganiseerd door de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, zal gedurende meerdere maanden de bevoorrading en het overleven van de stad



June 24, 1948 - May 12, 1949:
Berlin blockade.
(www.toughtco.com)

Un nouveau paradigme

1949 sera une année charnière tant sur le plan national qu'international. Sur le plan national, notre Aviation Militaire prend son appellation « Force Aérienne », nos wings et nos escadrilles abandonnent leur numérotation RAF, à l'exception de nos emblématiques « 349 » et « 350 », pour une identification plus classique. Nos deux wings de Beauvechain et Florennes prenant respectivement celle de 1^{er} et 2^e Wing de Chasse.

Mais l'événement d'importance sera l'entrée de la Force Aérienne dans l'ère du « jet ». Quarante-huit Meteor Mk.4 sont acquis, ils permettront le rééquipement de nos 349^e et 350^e Esc à partir du mois d'avril et la création d'une escadrille de chasse de jour supplémentaire au sein du 1^{er} Wing : la 4^e Esc.

waarborgen. Deze eerste Berlijn crisis benadrukt de wil van de USSR om tot een snelle splitsing te komen van Duitsland, bij dewelke Berlijn in hun invloedssfeer zou vallen.

Een nieuw paradigma

1949 zal zowel op nationaal als internationaal vlak een scharnierjaar worden. Op nationaal vlak neemt onze militaire luchtvaart de benaming "Luchtmacht" aan en onze wings en smaldelen geven, met uitzondering van de emblematische "349" en "350", hun RAF benamingen op voor een meer klassieke identificatie. Onze twee Wings van Beauvechain en Florennes heten voortaan respectievelijk 1^{ste} en 2^{de} Jachtwing. Maar het belangrijkste feit is het intreden van de Luchtmacht in het "Jet tijdperk". Achtenveertig Meteor Mk.4 worden aangeworven, zij zullen vanaf april



Meteor Mk.4 (via Harry Saeys).

En parallèle la livraison des Spitfire XIV se poursuit : 22 avions supplémentaires entrent à l'inventaire, clôturant l'exécution du premier contrat. Les Spitfire libérés par le rééquipement en Meteor F.Mk.4 et les nouvelles livraisons permettront la création d'une escadrille supplémentaire au 2^e Wing, la 3^e Esc, et la mise sur pied d'une Escadrille Auxiliaire au bénéfice de pilotes réservistes. Celle-ci trouvera sa place au sein du 1^{er} Wing aux côtés des escadrilles Meteor, tandis que l'École de Chasse se verra elle aussi dotée de quelques Spitfire Mk.XIV complétant sa dotation de Spitfire Mk.IX dévolus à la formation des pilotes. À noter cependant que malgré ce nouvel apport et ces mutations, la dotation de nos différentes escadrilles opérationnelles sur Spitfire ne sera jamais complète par suite des nombreuses immobilisations en usine ou à l'Arsenal.

Autre point significatif : une première escadrille de chasse de nuit, la 10^e Esc, émanation du flight créé en 1948, dotée de huit Mosquito NF30, est implantée au 1^{er} Wing.

Mais c'est sur le plan politique international qu'un événement majeur sera déterminant pour l'avenir de nos Forces Armées. Le 4 avril 1949 la Belgique adhère au Traité de l'Atlantique Nord et intègre de ce fait sa

de wederuitrusting toelaten van onze 349 en 350 Smd en de oprichting van een bijkomend smaldeel dagjacht in de 1 Wing: het 4 Smd.

In parallel gaat de levering verder van de Spitfire XIV: in afsluiting van het eerste contract, komen 22 bijkomende vliegtuigen op de inventaris. De Spitfires, die door de wederuitrusting door Meteor Mk4 zijn vrijgekomen, en de nieuwe leveringen laten de oprichting toe van het 3^{de} Smd in de 2^{de} Wing, alsook de oprichting van een Hulpstaldeel van reservepiloten. Deze vindt haar plaats in de schoot van de 1^{ste} Wing, naast de Meteor smaldelen, terwijl ook de jachtschool wordt uitgerust met enkele Spitfire Mk.XIV die hun dotatie Spitfire Mk.IX vervolledigen, voorbehouden aan de opleiding van de piloten. Er valt evenwel te noteren dat ondanks deze nieuwe aanbreng en overplaatsingen, de dotatie van onze verschillende operationele Spitfire smaldelen nooit volledig zal zijn. Dit ten gevolge van de talrijke immobilisaties in de fabriek of in het arsenaal.

Ander opmerkelijk punt: het 10^{de} Smd, voortvloeiend uit de flight gesticht in 1948, wordt uitgerust met de 8 Mosquito NF30 en ingeplant in de 1^{ste} Wing als eerste smaldeel van de nachtjacht.

Een zeer belangrijke gebeurtenis op internationaal politiek vlak zal

Washington, April 4, 1949.
 Signing the North Atlantic Treaty (NATO).
 (www.nato.int)



future structure militaire. Les impératifs de la guerre froide ont ancré la défense de l'Europe de l'Ouest dans une perspective atlantiste dans laquelle les États-Unis jouèrent le rôle directeur.

La doctrine du président Truman dite du « Containment » appelait à un renforcement militaire des pays ouest-européens face à la menace communiste. Renforcement que les États-Unis s'étaient dits prêts à soutenir dès lors qu'une demande leur en serait faite. Dès le lendemain de la signature du Traité, ce sera le cas pour les signataires du Traité de Bruxelles auxquels se joindront le Danemark, la Norvège et l'Italie, la portée de cette aide restant à définir.

echter bepalend zijn voor de toekomst van onze Strijdkrachten. Op 4 april 1949 treedt België toe tot de Noord Atlantisch Verdragsorganisatie waarin haar toekomstige militaire structuren zullen geïntegreerd worden. De imperatieven van de Koude Oorlog hebben de verdediging van West Europa verankerd in een Atlantisch perspectief waarin de Verenigde Staten de hoofdrol zullen spelen.

De zogeheten "Containment" doctrine van president Truman, riep op tot een militaire versterking van de West Europese naties tegen de communistische dreiging. Een versterking die de Verenigde Staten op zich zouden nemen zodra hen daartoe de vraag werd gesteld.



How will the US fight Communism?

- **Truman Doctrine**
Military support for countries fighting Communism (containment)
- **Marshall Plan**
US economic aid to rebuild Europe and prevent spread of Communism
- **Deterrence**
Mutual destruction with atomic bombs
☞ means neither side will bomb the other




C'est sur cette toile de fond que le 12 mai, après d'âpres négociations, les Soviétiques acceptèrent de lever le blocus de Berlin.

D'autre part, ils vont bientôt mettre en question l'hégémonie nucléaire américaine qui assurait jusque-là la protection du monde occidental en faisant exploser une première bombe atomique le 29 août 1949.

Par ailleurs, la partition de l'Allemagne deviendra effective avec la reconnaissance de la République Fédérale sous l'égide des puissances occupantes occidentales le 23 mai et celle de la République Démocratique sous obédience communiste le 7 octobre.

Vanaf de dag volgend op de ondertekening van het verdrag zal dit het geval zijn voor de leden van het Verdrag van Brussel, bij dewelke zich Denemarken, Noorwegen en Italië voegen. De omvang van deze bijstand blijft te bepalen.

Het is tegen deze achtergrond dat op 12 mei, na onderhandelingen, de Sovjets instemmen met het opheffen van de blokkade van Berlijn. Anderzijds zullen zij al snel door het tot ontploffing brengen van een eerste atoombom op 29 augustus 1949, de Amerikaanse nucleaire hegemonie doorbreken die tot dan de bescherming van de Westerse wereld verzekerde.



August 29, 1949. First Russian A-bomb.
(www.preceden.com)

Concrétisant la volonté américaine d'apporter une aide maximale au réarmement de l'Europe de l'Ouest, le « Mutual Defence Assistance Act » est signé par le président Truman le 6 octobre 1949. Il repose sur le principe du « fair burden sharing » dans lequel l'aide apportée le serait à hauteur des engagements financiers pris par les pays concernés dans le cadre de leur propre effort de défense.

Daarnaast zal de splitsing van Duitsland een feit worden. Op 23 mei wordt de Bondsrepubliek erkend onder bescherming van de bezettende Westerse mogendheden; de Democratische Republiek, onder communistisch bewind, volgt op 7 oktober.

Gevolg gevend aan de Amerikaanse wens om een maximale steun te verlenen aan de herbewapening van West Europa wordt op 6 oktober 1949 het "Mutual Defence Assistance Act" getekend door president Truman. Deze steunt op het principe van de "fair burden sharing", bij dewelke de geleverde steun in verhouding zou staan met de financiële verbintenissen genomen door de betrokken naties in het kader van hun eigen defensie inspanning.

Evolution of Belgian Combat Squadrons 1946 - 1949

	1946		1947		1948		1949	
	Civil War Greece				Prague & Berlin		First Russian A-bomb	
	Meeting London Churchill Fulton		Marshall Plan		Mixed Comm Brussels Treaty Plan B 12 Sqn Day Interception 8 Sqn Night 240 A/C		Wash Treaty NATO	
1 Wing	349 Sqn	Spit 16/14						Meteor Mk 4
	350 Sqn	Spit 16/14						Mk 4
	4 Sqn							Mk 4
	Auxiliary Sqn							Spit 9/14
	10 Sqn							Mosquito NF30
2 Wing	1 Sqn			Spit 14				
	2 Sqn				Spit 14			
	3 Sqn							Spit 14

DRONEPORT SINT TRUIDEN



SAINT-TROND

Een onderhoud met
Un entretien avec ...

Jack Waldeyer

LOOKING
TO THE
FUTURE

Wif De Brouwer. Traduction : Isabelle Hadermann-Scheyvaerts

Op dinsdag 12 december werd op het vroegere vliegveld van Brustem de eerste steen gelegd van een project dat men op zijn minst toekomstgericht kan noemen. Een vliegveld voor drones; een Droneport. Op de plaats van het gebeuren wordt een gebouw opgericht dat het centrum moet worden van een campus, een platform voor onbemande vliegtuigsystemen en bedrijven in de dronesector. Deze site speelt in op de snel veranderende luchtvaartwereld, waarin drones een steeds prominentere plaats opeisen.

Le 12 décembre dernier, sur l'ancienne base aérienne militaire de Brustem, est posée la première pierre d'un projet des plus futuristes... un aéroport pour drones: Droneport. À cet endroit se construit un bâtiment destiné à servir de campus, une plateforme pour systèmes de véhicules aériens sans pilote et pour entreprises dans le secteur des drones. Ce site répond à l'évolution rapide du monde de l'aviation dans lequel les drones revendiquent un rôle de plus en plus important.

Droneport zal begin 2019 haar deuren openen

Eén van de bedrijven die een belangrijk aandeel hebben in dit project is JK Invest, een NV die geleid wordt door onze VTB leden, Jack Waldeyer en Kris Van Den Bergh.

Jack en Kris zijn zeker geen onbekenden in de Belgische luchtvaartwereld. Jack was kolonel vlieger bij de luchtmacht en Chef Operaties bij Sabena. Na het faillissement van onze nationale luchtvaartmaatschappij nam hij, samen met Kris, de Sabenaschool over die een 10-tal jaren later, op haar beurt, werd overgenomen door CAE de grootste training academie voor piloten ter wereld.

We gingen te rade bij Jack om een betere inzage te krijgen in het Droneport project.

VTB. Jack, hoe ben je in Sint Truiden terecht gekomen met dit project?

Jack. *In november 1996 werd de militaire Basis van Brustem gesloten. Als laatste Base Co was dit een heel bijzonder moment in mijn militaire carrière. Het definitief sluiten van een basis is een pijnlijk moment, maar was meteen ook een nieuwe uitdaging om de opleiding van onze piloten vanuit Beauvechain op te starten.*

De nauwe banden tussen de stad, haar inwoners en de militaire gemeenschap heeft er toe geleid dat mijn hart een beetje in Sint-Truiden is gebleven. Ik heb dus ook de evolutie van wat er op deze prachtige basis zou gebeuren, van dichtbij opgevolgd.

VTB. Er is sinds 1996 heel wat gebeurd op het voormalig vliegveld van Brustem. Wat hebben de initiatiefnemers ertoe aangezet om een "drone project" op te starten?

Jack. *Verschillende projecten werden bedacht maar heel weinig werden gerealiseerd. LRA BVBA (Limburg Regional Airport) zorgde ervoor dat er een aantal vliegactiviteiten bleven bestaan in Sint-Truiden.*

Toen in maart 2013, LRA een milieuverlenging diende aan te vragen om haar - meestal recreatieve- vliegactiviteiten verder te kunnen zetten werd het vlug duidelijk dat dit enkel zou worden toegestaan indien er nieuwe, innoverende projecten zouden ontwikkeld worden op basis van een economisch onderbouwd business plan. Een mini werkgroep met onder andere deelname van Frank de Winne en de stad Sint Truiden, lanceerde het idee om iets rond UAV (Unmanned Aerial Vehicles) te bouwen op het voormalige militaire domein.

JKI nv (JK Invest) en LRM nv (Limburgs Reconvertie Maatschappij) - eigenaar van de piste - beslisten toen om in begin 2014 samen LRA over te nemen, de milieuverlenging aan te vragen op basis van nieuwe activiteiten en de exploitatie van de luchthaven verder uit te bouwen.

Het "drone" gebeuren stond toen nog in haar kinderschoenen en vlug werd er beslist in samenspraak met BIP (Brustem Industrie Park) waarin zowel de stad Sint-Truiden, LRM en POM (Provinciale Ontwikkeling Maatschappij, Limburg) om samen iets uit te werken rond het "drone" gebeuren. BIP was eigenaar van een groot stuk grond ten noorden van piste waar luchtvaart gebonden activiteiten dienden te worden ontwikkeld.

Droneport ouvrira ses portes début 2019

L'une des sociétés détenant une part significative dans ce projet est JK Invest, une S.A. dirigée par nos membres VTB, Jack Waldeyer et Kris Van Den Bergh.

Jack et Khris ne sont pas des inconnus dans le monde aérien belge. Jack était colonel aviateur à la Force Aérienne et chef des opérations à la Sabena. Après la faillite de notre compagnie aérienne nationale, il reprend, avec Kris, l'école Sabena qui dix ans plus tard sera reprise à son tour par CAE, le plus grand centre de formation pour pilotes au monde.

Nous avons consulté Jack afin de mieux comprendre le projet Droneport.

VTB. Jack, d'où vient le choix de Saint-Trond pour ce projet ?

Jack. *La base aérienne militaire de Brustem a fermé en novembre 1996. Ce fut pour moi, en tant que dernier Base Co, un moment très particulier dans ma carrière. La fermeture définitive d'une base est un moment pénible, mais dans ce cas-ci, elle lançait un nouveau défi, celui de démarrer la formation de nos pilotes depuis Beauvechain.*

Les liens tissés avec la ville, ses habitants et la communauté militaire ont fait que mon cœur est un peu resté à Saint-Trond. J'ai donc aussi suivi de près l'évolution de cette magnifique base.

VTB. Il s'est passé beaucoup de choses depuis 1996 sur l'ancienne base de Brustem. Qu'est-ce qui a incité les initiateurs à démarrer leur projet ?

Jack. *Il y eut de nombreux projets mais peu furent réalisés. La SPRL LRA (Limburg Regional Airport) veilla à ce que certaines activités aériennes demeurent à Saint-Trond.*

Lorsqu'en mars 2013, LRA introduisit une demande d'extension environnementale afin de maintenir ses activités aériennes - généralement récréatives -, il devint clair que celle-ci ne serait octroyée que si de nouveaux projets innovatifs étaient développés sur base d'un business plan économique crédible. Un mini groupe de travail, avec entre autres la participation de Frank de Winne et la ville de Saint-Trond, lança l'idée de créer quelque chose autour des UAV (Unmanned Aerial Vehicles) sur cet ancien domaine militaire.

JKI nv (JK Invest) et LRM nv (Limburgs Reconvertie Maatschappij), propriétaire des pistes, décidèrent début 2014 de reprendre ensemble la LRA, d'introduire la demande d'extension environnementale sur base de nouvelles activités et de poursuivre le développement de l'aéroport.

L'avènement du « drone » n'en était qu'à ses débuts et il fut rapidement décidé en collaboration avec le BIP (Brustem Industrie Park) - comprenant la ville de Saint-Trond - , LRM et POM (Provinciale Ontwikkeling Maatschappij), d'élaborer un plan autour du phénomène « drone ». BIP était propriétaire d'un grand terrain au nord d'une piste sur laquelle il était prévu de développer des activités aériennes.

Outre la poursuite des vols classiques habités, il y avait donc l'opportunité de construire un centre d'essai et d'évaluation pour UAV sur ce terrain. C'est ainsi que nous avons créé la nv Droneport.

DRONEPORT SAINT-TROND

Om - naast de klassieke bemande vluchten -, op deze gronden een test en evaluatie centrum voor UAV te bouwen was dus een echte opportuniteit. Daarom hebben we de NV Droneport opgericht.

VTB. We kunnen ons voorstellen dat het geen sinecure was om aan de nodige fondsen te geraken, maar er waren zeker nog een aantal bijkomende administratieve stappen nodig.

Jack. In de eerste plaats moesten we de toelating bekomen om vier speciale vliegzones te creëren. Dit is gebeurd in samenwerking met het Bestuur der Luchtvaart en de militaire autoriteiten. Deze zones zijn permanent of kunnen via NOTAM geactiveerd worden en laten toe om testen uit te voeren op hoogtes tot 2000 voet AGL in een voorbehouden zone.

Daarnaast moesten we de nodige ruimte krijgen op het voormalig vliegveld. Na een lange periode van voorbereidende werken zoals, onteigeningen van een aantal percelen, opmaken van bouwplannen en een volledig nieuwe milieuvergunning, het uitwerken van een business plan en het zoeken naar de nodige investeringsfondsen, konden we eindelijk overgaan tot de eerste steenlegging op 12 december 2017.

VTB. Nous imaginons sans peine que ce ne fut pas une sinécure de collecter les fonds nécessaires, mais il restait encore certainement un nombre de démarches administratives supplémentaires à effectuer.

Jack. Pour commencer, il nous fallait obtenir l'autorisation de créer quatre zones de vol spéciales. Ceci s'est fait avec l'aide de l'Administration de l'Aéronautique et des autorités militaires. Ces zones sont permanentes ou peuvent être activées via NOTAM. Elles offrent la possibilité d'effectuer des tests à une altitude allant jusqu'à 2.000 pieds AGL dans une zone réservée.

Ensuite, il a fallu obtenir l'espace nécessaire sur l'ancienne base. Après une longue période de travaux préparatifs, tels que procéder à l'expropriation de certaines parcelles, établir les plans d'implantation et obtenir un tout nouveau permis d'environnement, proposer un business plan et chercher les fonds d'investissement nécessaires, nous avons enfin pu procéder à la pose de la première pierre le 12 décembre 2017.

VTB. Le projet est lancé. Quelle est la suite du programme ?

Jack. Les entreprises qui viennent s'établir sur le site Droneport se retrouvent sur un campus où se sont établies aussi bien des



VTB. Het startschot is gegeven; wat staat er nu op het programma?

Jack. Bedrijven die zich binnenkort op de Droneportsite vestigen, komen terecht op een campus waar zowel start-ups als groeibedrijven hun thuisbasis hebben. Naast kantoren, een incubator voor start-ups, testfaciliteiten en een brasserie, biedt de site toegang tot zowel een drone-gemeenschap, als het opereren van bemande vluchten.

Droneport beschikt naast de vier gereserveerde zones op en rond de basis Sint-Truiden ook over indoor faciliteiten in Hangar 27 om "indoor" test en oefenvluchten uit te oefenen. Met een outdoor testcentrum, een landingsbaan van 2,4 kilometer, flex-desks en modulerbare kantoormilieus voor meer dan honderd werknemers, zal de toekomstige incubator de perfecte uitvalsbasis zijn voor beginnende- en groeibedrijven in de drone- en luchtvaartsector. Droneport biedt eveneens diensten aan, zoals coaching en sector gebonden know-how, ondersteuning bij onder

start-ups que des entreprises de croissance. Outre des bureaux, un incubateur pour start-ups, des installations d'essai et une brasserie, le site ouvre ses portes aussi bien à la communauté drone qu'aux opérateurs de vols avec équipage.

En plus des quatre zones réservées sur et autour de la base de Saint-Trond, Droneport dispose également d'installations intérieures dans le Hangar 27, permettant d'effectuer des essais « indoor » ainsi que des vols d'entraînement. Avec un centre d'essai extérieur, une piste d'atterrissage de 2,4 km et des bureaux flexibles et modulaires pour plus de 100 employés, ce futur incubateur deviendra la base de départ par excellence pour les entreprises débutantes ainsi que les entreprises de croissance dans le domaine des drones et celui de l'aéronautique.

Droneport propose également des services tels que le coaching et le soutien en matière de savoir-faire lié à ce secteur, permettant ainsi de porter assistance dans des domaines tels que l'enregistrement

SINT TRUIDEN DRONEPORT

andere droneregistratie, het certificeren van dronepiloten en verzekeringskwesties. Droneport is ook een gerespecteerde partner van de Belgische Civiele Luchtvaartautoriteit (BCAA). Onderzoek en ontwikkeling neemt er een belangrijke plaats in.

VTB. Wat zijn uw voornaamste troeven?

Jack. Drones kunnen op Droneport vliegen in speciaal afgebakend luchtruim waardoor heel wat bedrijven hun weg naar Sint-Truiden kunnen vinden..

Met Droneport wordt de voormalige militaire vliegbasis in Brustem getransformeerd tot een test- en businesscentrum voor Unmanned Aerial Vehicles (UAV).

Op de Droneport site vinden ook nog altijd reguliere luchtvaart-activiteiten plaats. En die complementariteit is erg belangrijk omdat het toch om twee totaal verschillende ecosystemen gaat die in de toekomst wel in hetzelfde luchtruim zullen moeten samenleven. Deze kruisbestuiving tussen nieuwe bedrijven in de drone-industrie en traditionele luchtvaartbedrijven, is erg belangrijk en moet synergie creëren. De luchtvaartsector verandert in snel tempo.

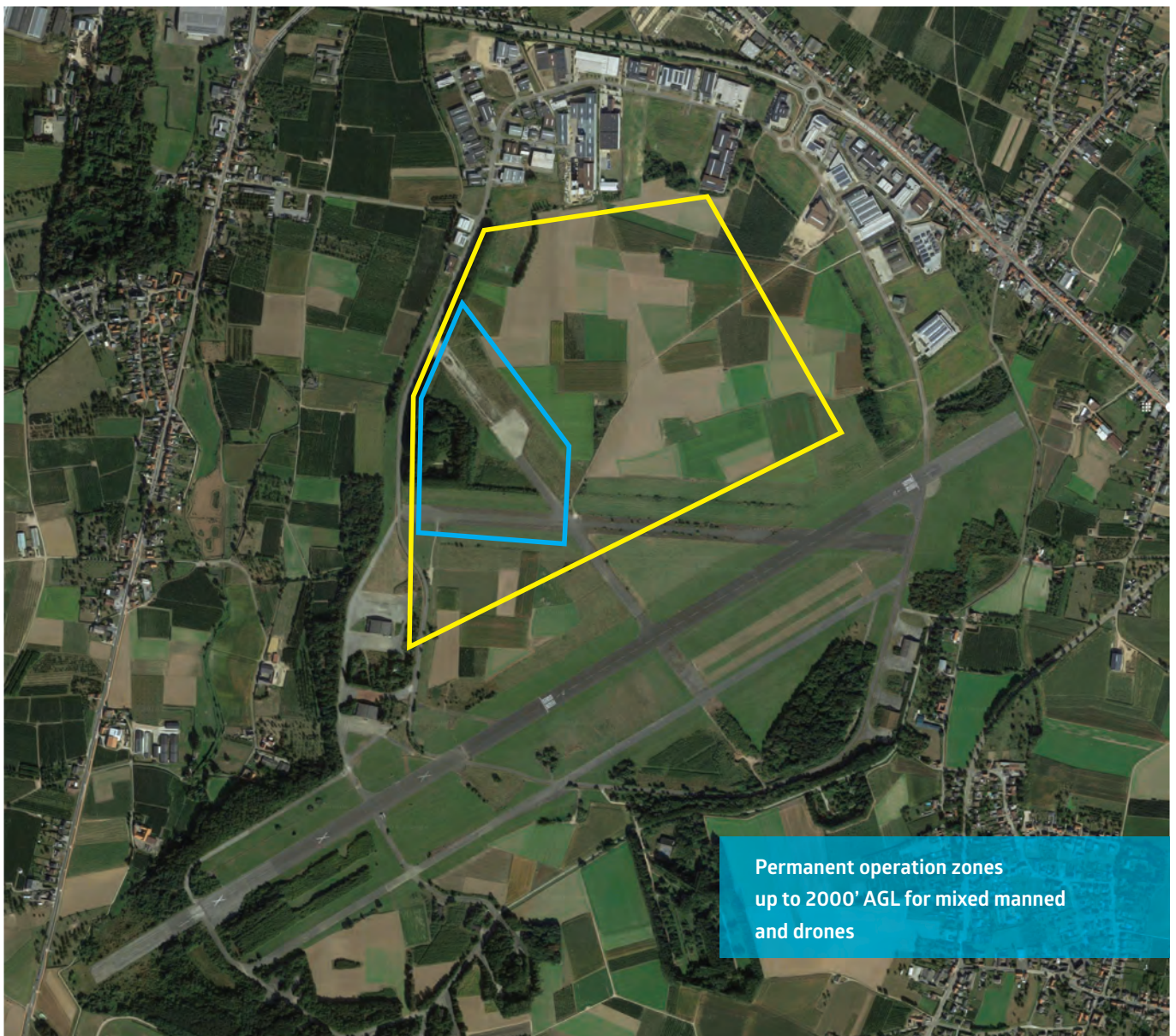
des drones, la certification des pilotes de drones et les démarches en matière d'assurances. Droneport est également un partenaire respecté de la BCAA (Belgium Civil Aviation Authority). La recherche et développement occupe ici une place importante.

VTB. Quels sont vos principaux atouts ?

Jack. À Droneport, les drones peuvent voler dans un espace qui leur est réservé, ce qui attirera de nombreuses entreprises à Saint-Trond.

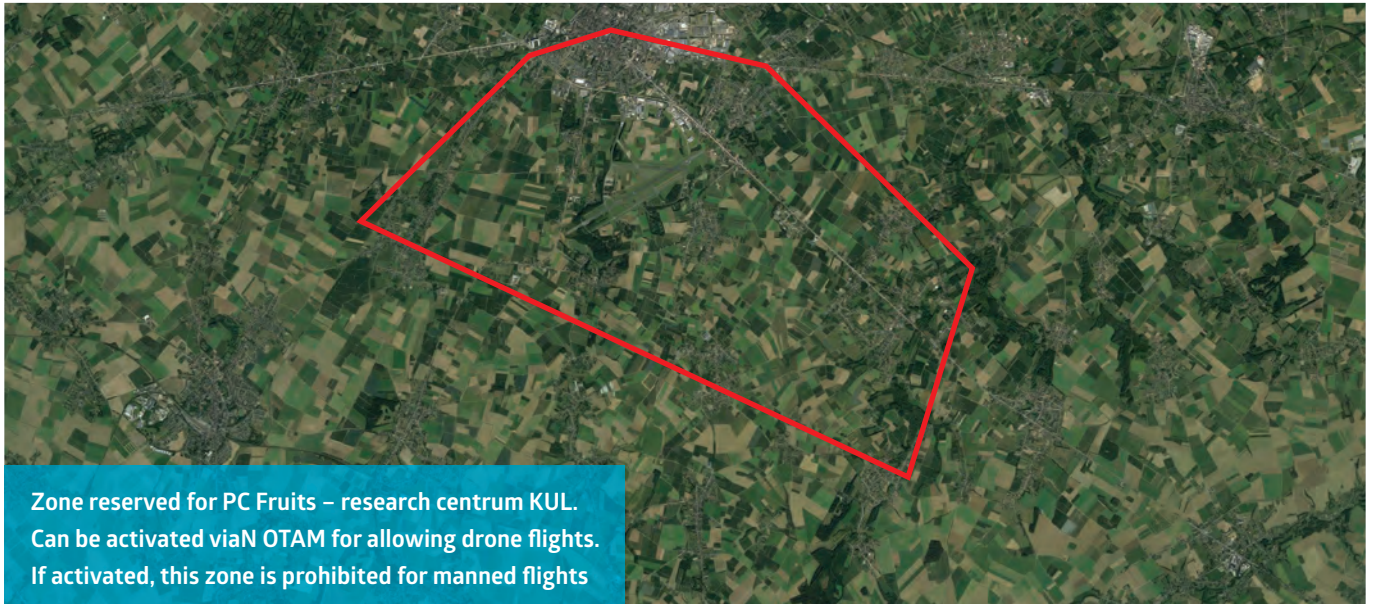
Avec Droneport, l'ancienne base militaire de Brustem est transformée en un centre d'essai et d'affaires pour Unmanned Aerial Vehicles (UAV).

De plus, le site de Droneport accueille encore toujours les activités aériennes régulières. Et c'est justement cette complémentarité qui est importante car il s'agit ici de deux écosystèmes totalement différents qui dorénavant vont devoir évoluer dans le même espace aérien. Cet enrichissement mutuel combiné avec l'échange de bonnes pratiques entre les nouvelles entreprises de l'industrie du drone et les compagnies aériennes traditionnelles est primordial et doit créer des synergies. Le secteur aérien est en pleine mutation.



VTB. De stad St Truiden schijnt enthousiast te zijn tegenover dit project.

Jack. Met Droneport zet Sint-Truiden zich zowel nationaal als internationaal op de kaart als innovatieve en ondernemende stad. Drones spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van vooruitziende steden: ze kunnen gegevens verzamelen, parkeergedrag monitoren of een gebied in beeld brengen. En dat is nog maar het begin. Bedrijven kunnen naar hartenlust experimenteren en groeien binnen de dronesector. Hierdoor ontwikkelt Sint-Truiden zich als het Europese kennis- en expertisecentrum van deze toekomstbepalende technologie.”



Zone reserved for PC Fruits – research centrum KUL.
Can be activated via N OTAM for allowing drone flights.
If activated, this zone is prohibited for manned flights

De huidige site wordt momenteel uitgebaat door LRA. Op dit moment vinden er naast de klassieke bemande vluchten ook reeds heel wat dronevluchten plaats op één en de zelfde de luchthaven van Brustem. Hiervoor voorziet het project in de bouw van een moderne loods voor de stalling en onderhoud van een zestigtal vliegtuigen en helikopters. De nieuwe LRA-loods biedt ruimte aan 55 vliegtuigen en kan uitbreiden tot 65 vliegtuigen. De controletoren biedt een 360°-zicht op de startbaan, de taxitrack en het platform. Het hoofdgebouw is ook voorzien van een kooi waarin “outdoor” testen voor drones kunnen plaatsnemen.

VTB. Welke functies zie je voor de drones die zouden opereren vanaf dit vliegveld?

Jack. Naast de ruimte die beschikbaar is voor de training van de drone-piloten kunnen deze toestellen uiteraard ook commercieel ingezet worden. De drone-functies zijn in volle expansie. Zoals reeds gezegd zijn er de toepassingen voor ‘policing’ maar er zijn nog heel wat andere mogelijkheden. Vooral binnen de sectoren van mapping, vaststellingen, inspecties en veiligheid zijn nu reeds concrete plannen om drone in te zetten op een zeer rendabele en efficiënte manier. En dit is nog maar een begin. De toekomstige logistieke taken die drones zullen uitvoeren zullen pas de echte revolutie zijn voor de drone activiteiten. Ze zullen geleidelijk een vertrouwd beeld worden in ons luchtruim en een dimensie toevoegen aan de evolutie van onze maatschappij. Hopelijk maakt de wetgever hier spoedig werk van om ons reusachtig mobiliteitsprobleem

VTB. La ville de Saint-Trond semble enthousiaste envers ce projet.

Jack. Avec Droneport, Saint-Trond se positionne sur la carte nationale et internationale en tant que ville innovante et entrepreneuriale. Les drones jouent un rôle important dans le développement de villes tournées vers l’avenir : ils peuvent collecter des données, surveiller les comportements en matière de parking ou visualiser un territoire. Et ce n’est que le début. Les entreprises peuvent expérimenter et grandir autant qu’elles le veulent dans le secteur des drones. C’est ainsi que Saint-Trond se développe comme le centre européen de savoir et d’expertise de cette technologie du futur. Le site actuel est exploité par LRA. Actuellement, outre les

vols classiques avec équipage, de nombreux vols de drones ont déjà lieu sur ce seul et même aéroport de Brustem. Pour cela, le projet prévoit la construction d’un hangar moderne pour l’entreposage et l’entretien d’une soixantaine d’avions et d’hélicoptères. Le nouvel hangar LRA offre de l’espace pour 55 avions et peut s’agrandir jusqu’à 65 avions. La tour de contrôle offre une vue à 360° sur la piste de décollage, le taxitrack et la plateforme. Le bâtiment principal est également pourvu d’une cabine permettant les essais « outdoor » de drones.

VTB. Quelles fonctions prévoyez-vous pour les drones décollant de l’aéroport ?

Jack. À côté de l’espace disponible pour l’entraînement des pilotes de drones, on peut également utiliser des drones à des fins commerciales. Les fonctions des drones sont en pleine expansion. Outre les applications de « policing » déjà mentionnées, il y a encore de nombreuses autres possibilités. Il existe déjà des plans concrets visant à utiliser des drones de manière rentable et efficace, principalement dans le secteur de la cartographie, des constats, des inspections et de la sécurité. Et ce n’est qu’un début. Dans le futur, les drones seront appelés à effectuer des tâches qui révolutionneront leurs activités. Ils feront progressivement partie du décor aérien et ajouteront une dimension à l’évolution de notre société. À cet effet, il est à espérer que l’on légifèrera rapidement afin de solutionner notre grand problème de mobilité. On se prend à rêver que la Belgique soit la première à le faire...

SINT TRUIDEN DRONEPORT

mede te helpen oplossen. Is het dromen dat België hier als eerste werk van maakt???

VTB. We hebben vernomen dat je onlangs een ex-Belgische Mirage V op de kop hebt getikt in Frankrijk en langs de weg naar Brustem gebracht. Wat ben je van plan met dit toestel?

Jack. Ja, "future" maar ook nostalgie nemen veel plaats in mijn dagelijks leven. Ik vernam dat SOFEMA over een drietal dubbelzitters Mirage V B beschikte, die allen in perfecte staat waren en die destijds deel uitmaakten van de vloot van onze Belgische Luchtmacht. Daar ik ook zelf heel wat uren op dit toestel heb kunnen vliegen als CO van het 8^{ste} Smaldeel, was de keuze vlug gemaakt: Eén van die vliegtuigen (MB-09) moet terug naar België!

Op 01 februari kwam het dan ook aan in Sint Truiden en werd het door 150 enthousiaste Miragisten, zowel techniekers als piloten

VTB. Nous avons appris que vous aviez récemment pu mettre la main sur un ancien Mirage V belge en France et que vous l'aviez fait transporter à Brustem par la route. Que comptez-vous faire avec cet appareil ?

Jack. Oui. Le futur et la nostalgie occupent une place importante dans ma vie. J'avais appris que SOFEMA possédait trois biplaces Mirage 5 B, tous en parfait état et ayant naguère fait partie de la flotte de la Force Aérienne belge. Etant donné que j'avais moi-même volé de nombreuses heures sur ce type d'appareil en tant que C.O. de la 8^e escadrille, le choix fut vite fait. L'un de ces avions (le BD-09) devait revenir en Belgique !

Il arriva le 1^{er} février à Saint-Trond et fut accueilli avec grand enthousiasme par quelque 150 miragistes, aussi bien techniciens que pilotes. Aussi, la présence remarquée et appréciée de Madame



opgewacht. Ook de opvallende en geapprecieerde aanwezigheid van Mevr. Veerle Heeren burgemeester van Stad Truiden maakte het ontvangst comité compleet.

Samen met de MPA (Mirage Pilot Association) en de White Bison van Bierset zullen we dit toestel volledig oppoetsen en vanaf deze lente hierrond een aantal evenementen organiseren.

VTB. Het komt ons voor dat je er niet voor terugschrikt om bepaalde risico's te nemen. Je hebt ook eens getracht de Atlantische Oceaan over te steken met een zeilboot.

Jack. Dat was een avontuur dat spijtig genoeg is gestrand op een onverwachte hindernis in het midden van de oceaan. De spectaculaire reddingsoperatie heeft me echter nog maar eens geleerd dat: "Man is never lost".

Droneport is een project dat toekomstgericht is en ook niet zonder risico. Ik ben er ten volle van overtuigd dat de drone wereld in volle expansie is en dat de toepassingsfuncties exponentieel zullen uitbreiden. Dit initiatief zal een nieuwe wind doen waaien over deze unieke site waar innovatie, technologie en tewerkstelling zal gecreëerd worden.

VTB. De wereld is aan diegenen die initiatieven durven nemen. We duimen voor u.

Veerle Heeren, burgemeester de la ville de Saint-Trond, compléta le comité d'accueil.

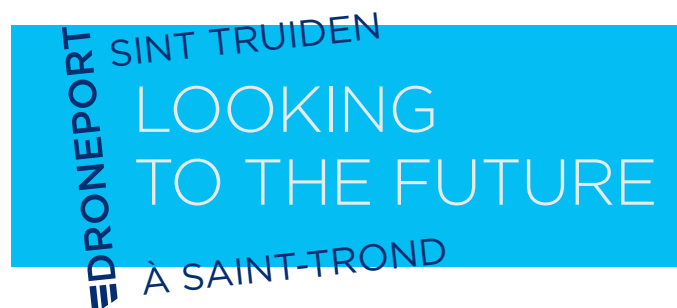
Avec la MPA (Mirage Pilot Association) et le White Bison de Bierset, nous comptons nettoyer l'avion et organiser quelques événements en son honneur dès le printemps.

VTB. Il semble que vous n'hésitez pas à prendre certains risques. Vous avez également tenté de traverser l'Océan Atlantique en voilier.

Jack. C'est une aventure qui a malheureusement échoué au milieu de l'océan. La spectaculaire opération de sauvetage m'a appris une fois de plus que « Man is never lost ».

Droneport est un projet tourné vers le futur et non sans risques. Je suis fermement convaincu que le monde du drone est en pleine expansion et que les fonctions d'application se développeront de façon exponentielle. Cette initiative apporte un souffle nouveau sur ce site unique, favorisant l'innovation, la technologie et l'emploi.

VTB : Le monde est à ceux qui osent prendre des initiatives. Nous croisons les doigts pour vous.



“Narrative of a marvelous travel in Ukraine and Crimea”

Avec un clin d’œil
au Baron von Münchhausen¹ ...

Met een knipoog naar
Baron von Münchhausen¹ ...

Michel Mandl

Vertaling: Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens



Au cours de mon récent séjour à Toulouse, à l’occasion de la « grande messe » annuelle des membres de l’Académie de l’Air et de l’Espace, j’ai eu l’occasion de revoir un ancien collègue, chef d’État-major de la Force Aérienne suédoise. Nous étions contemporains, il y a déjà plus de quinze années de cela. Il est encore en activité en tant que conseiller du CEO de Saab. Nous avons bien sûr discuté du remplacement de nos F-16... Il me précise aussi que la situation des pays scandinaves et baltiques a beaucoup évolué depuis « l’annexion russe » de la Crimée en 2014. En Suède, le gouvernement vient de décider de doubler d’ici quelques années le budget de la Défense, question de s’aligner sur les 2 % du PNB ambitionné par l’OTAN². L’acquisition de missiles sol-air Patriot vient

1. **Freiherr von Münchhausen** est né en 1720 en Allemagne. À vingt ans, il est mercenaire de l’armée russe. Il combat pendant dix ans dans l’armée d’Élisabeth I de Russie contre les Turcs de l’Empire ottoman, en Crimée. Ses incroyables aventures ont été publiées en 1785 par l’Anglais Rudolph Raspe dans un ouvrage intitulé *Baron Münchhausen’s Narrative of his marvelous Travels and Campaigns in Russia*.

2. La Suède n’est toujours pas membre de l’Otan.

Gedurende een recent verblijf in Toulouse, voor de jaarlijkse “hoogmis” voor de leden van de Academie voor Lucht en Ruimtevaart ontmoet ik een oud-collega, voormalig hoofd van de Zweedse Luchtmachtstaf. Meer dan vijftien jaar geleden waren we tijdsgenoten. Hij is nog altijd actief als raadgever van de CEO van Saab. We hebben het natuurlijk over de vervanging van onze F-16’s. Hij vertelt mij ook dat de toestand van de Scandinavische en Baltische landen sterk is gewijzigd sinds de “Russische inlijving” van de Krim in 2014. In Zweden heeft de regering zojuist beslist het Defensiebudget binnen enkele jaren te verdubbelen, in een streven de 2% van het BNP te halen, het streefdoel van de NAVO². Ze besliste trouwens onlangs

1. **Freiherr von Münchhausen** is geboren in 1720 in Duitsland. Op twintigjarige leeftijd is hij huurling in het Russische leger. Gedurende tien jaar levert hij strijd in het leger van Elisabeth de 1ste van Rusland tegen de Turken van het Ottomaanse Rijk op de Krim. Zijn ongelooflijke avonturen werden in 1785 gepubliceerd door de Engelsman Rudolph Raspe, in het boek *Baron Münchhausen’s Narrative of his marvelous Travels and Campaigns in Russia*.

2. Zweden is nog steeds geen lid van de NAVO.

d’ailleurs d’être décidée. Je lui lance : « *On est reparti en pleine guerre froide !* » Sa réponse est on ne peut plus claire : « *Almost, si ce n’est que la Suède abandonne sa ‘neutralité’ et que nous disons clairement d’où vient la menace. C’est encore plus évident de la part des pays baltes. Là, ils craignent vraiment une action russe comme en Crimée.* »

La déclaration du 20 novembre du Président Poutine n’est évidemment pas faite pour calmer les esprits dans ces différentes régions... Poutine **a ordonné**, lors d’une réunion avec des responsables du secteur militaire et technique à Sotchi, d’équiper l’armée et la flotte russe avec les armes *les plus modernes*. Le président russe a précisé : « *Si nous voulons être à l’avant, si nous voulons gagner, nous devons être les meilleurs* ». Fin de citation...

Le soir à l’hôtel, je découvre un article dans le Figaro ayant pour titre : « *Coup d’état en République de Louhansk (dans le Donbass, la région sécessionniste à l’est de l’Ukraine). Moscou pourrait être tenté de rebattre les cartes.* » Joint à l’article une carte de la région avec notamment un rappel des faits de 2014 avec l’annexion de la Crimée.

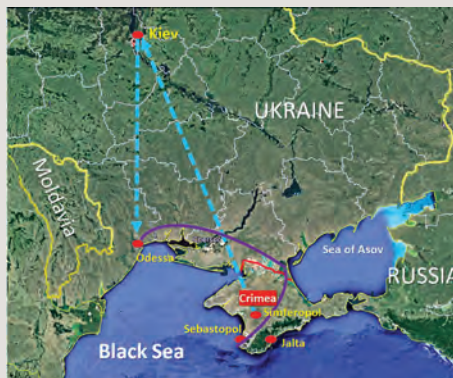
Le bal des Attachés militaires

Me revient à ce moment en mémoire, l’expérience assez unique que mon épouse et moi-même avons vécu en 1997, soit six années après la déclaration d’indépendance de l’Ukraine.

En novembre 1996, au cours du bal annuel des Attachés militaires, nous avons gagné un séjour de douze jours en Ukraine dont une semaine dans un « sanatorium » pour officiers au bord de la Mer Noire au sud de la Crimée. L’envie m’est venue de partager avec vous les souvenirs que nous avons gardés de ce séjour.

Ce prix, offert par le Gouvernement ukrainien, couvre les vols Bruxelles-Kiev et retour ainsi que les déplacements vers Odessa et Simféropol en Crimée. Les hôtels à Kiev et Odessa sont à notre charge. En ce qui concerne le sanatorium, il s’agit d’un « all inclusive » avant la lettre, fort démocratique, le prix d’une nuit d’hôtel...

Le Lt Col Sergei S., l’attaché militaire, nous donnera tous les renseignements nécessaires à la préparation de notre voyage qui se déroule du **12 au 23 août 1997**. En partie à Kiev et toute la semaine en Crimée, nous serons accompagnés par le Major Andrey G. et son épouse Svetlana.



The itinerary

Kiev et Odessa

Nous faisons la connaissance de ce sympathique couple dès notre descente d’avion. Nous logeons dans un des grands hôtels de **Kiev**, le Dniepro, d’où nous avons une superbe vue sur le centre de la ville et l’imposant fleuve Dnieper... le troisième d’Europe pour sa longueur !

Avec ses trois millions d’habitants, Kiev a tous les atouts d’une grande capitale de l’ouest, le charme slave en prime. Nos hôtes ont prévu trois journées pour découvrir ses joyaux : les cathédrales Sainte Sophie et Saint Volodymyr, le siège de l’Église orthodoxe d’Ukraine, l’Église Saint-André construite au 18^e siècle par l’architecte italien Rastrelli, l’Église de la Trinité du 12^e siècle et ses peintures baroques, son palace Mariinski, la résidence du Président, et ses monastères

grond-lucht Patriot geleide tuigen aan te schaffen. Als ik hem er op wijs: “*We zijn terug op weg naar de koude oorlog*”, kan zijn antwoord niet duidelijk genoeg zijn: “*Almost, behalve dat Zweden zijn ‘neutraliteit’ opgeeft en dat wij duidelijk zeggen waar de bedreiging vandaan komt. Voor de Baltische staten is het nog duidelijker. Daar is men werkelijk beducht voor een Russische actie zoals op de Krim*”.

De verklaring van 20 november van President Poetin is natuurlijk niet van dien aard dat ze de gemoederen in de diverse regio’s bedaart... Poetin heeft op een vergadering met de verantwoordelijken van de militaire en technische sectoren in Sotsji, het **bevel gegeven** het leger en de vloot van Rusland uit te rusten met de modernste wapens. De Russische president verduidelijkt: “*Indien wij aan de top willen blijven, indien wij willen winnen, moeten wij de besten zijn*”. Einde citaat.

’s Avonds in het hotel vind ik in de Figaro een artikel met als titel: “*Staatsgreep in de Republiek Louhansk (in de Donbass, de afvallige regio in het Oosten van de Oekraïne). Moskou zou in de verleiding kunnen komen de kaarten opnieuw te schudden*”. Aan het artikel is een kaart van de regio bijgevoegd met een verwijzing naar de annexatie van de Krim in 2014.

Het bal van de militaire Attachés

Op dat ogenblik herinner ik mij de nogal unieke ervaring die mijn echtgenote en ikzelf beleefden in 1997, zes jaar na de onafhankelijkheidsverklaring van Oekraïne. In november 1996, op het jaarlijks bal van de militaire Attachés, wonnen wij een verblijf van twaalf dagen in Oekraïne, met inbegrip van een week verblijf in een “sanatorium” voor officieren aan de Zwarte Zee, in het Zuiden van de Krim. Met veel genoegen wil ik u deelgenoot maken van de herinneringen die we aan dit verblijf overhielden.

De prijs, aangeboden door de Oekraïense regering, omvat de vlucht Brussel-Kiev en terug alsook de verplaatsingen naar Odessa en Simferopol op de Krim. De hotels in Kiev en Odessa zijn voor onze rekening. Het verblijf in het sanatorium is wat men nu “all inclusive” zou noemen, voor de erg democratische prijs van één nacht hotel. Lt Kol Sergei S, de militaire attaché, zal ons alle nodige informatie bezorgen voor de reis die plaatsvindt van **12 tot 23 augustus 1997**. Voor een deel in Kiev en de hele week op de Krim zullen we vergezeld worden door Maj Andrey G. en zijn echtgenote Svetlana.

Kiev en Odessa

Zodra we het vliegtuig verlaten, maken we kennis met het sympathieke koppel. We logeren in een van de grote hotels van Kiev, het Dniepro, waar we een prachtig zicht hebben over het centrum van de stad en de machtige Dniepr, de derde langste stroom van Europa. Met zijn drie miljoen inwoners vertoont Kiev alle kenmerken van een grote westerse hoofdstad met daarenboven een Slavische charme. Onze gastheer en gastvrouw hebben drie dagen voorzien om de juweeltjes van de stad te ontdekken: de kathedralen St Sophie en St Volodymyr, de zetel van de orthodoxe kerk van Oekraïne, de 18^{de} -eeuwse St Andreaskerk gebouwd door de Italiaanse architect Rastrelli, de kerk van de Heilige Drievuldigheid van de 12^{de} eeuw en haar barokke schilderijen, het

(Pechersk Lavra et Saint-Michel). Pour m’en souvenir, j’ai heureusement légendé les photos au retour.

Au cours de ces visites, nous sommes accompagnés par une guide parlant parfaitement le français. Elle est d’origine russe. Elle est fort critique vis-à-vis du régime en place et ne se prive pas de dénoncer les excès des nouveaux riches, de la mafia. « *D’ailleurs, nous dit-elle, tout le dernier étage de votre hôtel leur est réservé* ». J’ai pu le vérifier, cet étage est O.B(ee)... Out of bounds !

Lorsque nous nous quittons, elle nous offre un petit cadeau emballé dans du papier journal. Nous ne sommes pas supposés l’ouvrir et elle ajoute en maugrant entre ses dents : « *C’est toujours ça qu’ils n’auront pas* ». Assez étonné par cette démarche et ses propos, nous souhaitons lui offrir un café à l’hôtel. Elle refuse en précisant : « *Vous allez payer la moitié de mon traitement mensuel pour m’offrir ce café et enrichir ces brigands de la mafia. Vous êtes bien aimables, mais je ne peux accepter.* »



Welcome at Boryspil airport

Mariinski paleis, residentie van de President en de kloosters Pechersk Lavra en St Michiel. Gelukkig heb ik foto’s om mij alles te herinneren na onze terugkeer.

Op deze bezoeken worden we vergezeld door een perfect Franstalige gids. Zij is van Russische afkomst. Ze is zeer kritisch over het huidige regime en aarzelt niet de excessen van de nieuwe rijken, de maffia, aan de kaak te stellen. “*Trouwens, zegt ze, de hele bovenste verdieping van jullie hotel is gereserveerd voor hen*”. Ik heb het nagegaan, deze verdieping is O.B.(ee)...Out of bounds!

Wanneer we afscheid nemen biedt ze ons een klein geschenk aan, ingepakt in krantenpapier. We worden niet verondersteld het te openen en ze moppert tussen haar tanden: “*Dat zullen ze alvast niet te pakken krijgen*”. Nogal verwonderd door deze manier van doen en deze uitlatingen, willen we haar een koffie in het hotel aanbieden, maar ze weigert: “*Voor deze koffie gaan jullie de helft van mijn maandelijks inkomen betalen en hierdoor deze schurken van de maffia nog rijker*



View from the hotel Dniepro



Painting school

Arrivés dans notre chambre d’hôtel, nous découvrons, embarrassés, une dizaine de superbes reproductions d’icônes... pas du genre que l’on trouve dans les boutiques à touristes !

Une visite au monument de la Patrie, Rodina Mat, est également au programme. L’imposante statue, en acier inoxydable d’une hauteur

maken. Heel vriendelijk, maar ik kan het niet aannemen”. Op onze kamer aangekomen, ontdekken we, met een ongemakkelijk gevoel, een tiental prachtige reproducties van iconen... niet het soort dat men in toeristenwinkels aantreft.

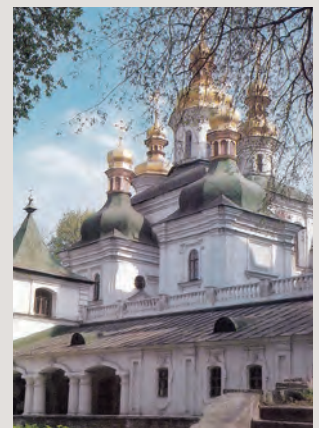
Eveneens op het programma staat een bezoek aan het Vaderlands



St Volodymyr’s Cathedral



Rodina Mat



Church of the nativity



The local Bokrijk



Vintage churches

de 62 m, a été érigée en 1981 dans le « Musée de la grande Guerre patriotique » en hommage aux héros de la Deuxième Guerre mondiale.

Nous visitons également le « Bokrijk local » avec ses superbes églises en bois de l’Ukraine profonde. Deux chars décorés de fleurs nous signifient la rupture avec un passé pas tellement lointain, celui de la Guerre froide.

monument, Rodina Mat. Het indrukwekkend standbeeld, in roestvrijstaal, 62 m hoog, werd opgericht in 1981 in het “museum van de grote patriottische Oorlog”, als eerbetoon aan de helden van de Tweede Wereldoorlog. We bezoeken eveneens het “lokale Bokrijk” met prachtige houten kerken uit het landelijke Oekraïne. Twee met bloemen versierde tanks vertellen ons de breuk met een nog niet



Psychedelic tanks!

Un petit tour en hors-bord sur le Dniepr, avec un véritable champion du monde de kayak comme pilote, ne peut manquer au programme. Nous longeons les plages du Dniepr bondées de monde. Andrej, notre accompagnateur, va même jusqu’à sabrer le champagne. Le soir, nous découvrons le Kiev mondain lors d’une visite au casino flottant.

Odessa est notre destination suivante. Nous nous y rendons en avion (un Yakovlev 40) au départ de l’aéroport de Borjispil. Nous y sommes accueillis par un autre officier de l’Armée ukrainienne, Herman. Andrej et Svetlana nous rejoindront en Crimée. Nous passons deux nuits à l’hôtel Londonskaya. Un superbe hôtel qui a certainement inspiré Agatha Christie pour l’une ou l’autre intrigue d’Hercule Poirot.

D’Odessa, nous retenons surtout la visite du musée en plein air, un hommage aux héros de la Deuxième Guerre mondiale qui ont combattu les forces de l’Axe (roumaines et allemandes) en 1941 et 1944. Au cours de l’été 1941, lors du siège de la ville, les forces de l’Axe vont perdre 93.000 hommes contre 40 à 60.000 (selon les sources) pour l’Armée rouge.

En 1944, l’**offensive de Crimée** oppose les mêmes forces du 8 avril au 12 mai 1944 (17^e Armée composée des formations allemandes

zo verre verleden, dat van de koude oorlog. Een kleine rondvaart op de Dniepr in een bootje met buitenboordmotor, bestuurd door een echte wereldkampioen kajak mag niet op het programma ontbreken. We varen langs stranden van de Dniepr stampvol volk. Andrej, onze begeleider, ontkurkt zelfs champagne. s’ Avonds ontdekken we het mondaine Kiev ter gelegenheid van een bezoek aan een drijvend casino.

Odessa is onze volgende bestemming. We gaan er naar toe per vliegtuig (een Yakovlev 40) vanuit het vliegveld Borjispil. We worden er verwelkomd door een andere officier van het Oekraïense leger, Herman. Andrej en Svetlana zullen ons op de Krim vervoegen. We brengen twee nachten door in hotel Londonskaya. Een prachtig hotel dat ongetwijfeld Agatha Christie geïnspireerd heeft voor een of andere intrige met Hercule Poirot. Van Odessa onthouden we vooral het bezoek aan het openluchtmuseum, een eerbetoon aan de helden van de Tweede Wereldoorlog die in 1941 en 1944 tegen de legers van de As (Roemenen en Duitsers) gevochten hebben. Bij de belegering van de stad in de zomer van 1941 zullen de Aslegers 93.000 man verliezen, tegen 40 tot 60.000 (naargelang de bron) voor het Rode Leger.

Dezelfde strijdkrachten staan in het **Krim offensief** van 1944 weer tegenover elkaar van 8 april tot 12 mei 1944 (17^{de} Leger samengesteld



Fierce battles in 1941 and 1944

et roumaines). L'Armée rouge parviendra à reprendre le contrôle de la péninsule de Crimée et d'Odessa au prix de rudes combats ayant entraîné au total la mort de près de 80.000 hommes.

En route pour la Crimée

Et nous voilà repartis pour la **presqu'île de Crimée** : en train de nuit qui va mettre quatorze heures pour couvrir les six cent kilomètres qui séparent Odessa de Sébastopol. La langue flamande vient à ma rescousse pour qualifier ce train de « boemeltrein ». Nous imaginons un train couchette, mais en guise de matelas, nous recevons dans chaque compartiment de grands sacs en toile de jute renfermant de la paille ! Nous voyageons avec un autre couple. N'écouter que mon grand cœur, je décide de passer la nuit dans le couloir pour leur laisser plus de place... Bien m'en a pris, car au lever du jour, mon épouse est venue me rejoindre, rongée par les poux !

Dans le couloir, j'ai rapidement fait connaissance avec une dame qui préfère elle aussi passer la nuit à papoter. J'apprends qu'elle est professeur de français, de nationalité russe, et qu'elle va passer quelques jours de vacances en Crimée. Une rencontre on ne peut plus opportune car j'apprends ainsi pas mal de choses sur l'histoire de l'Ukraine, de la Russie et bien sûr de la Crimée. Je m'empresse de lui demander à quoi ressemble le sanatorium de Partenit où nous allons passer une semaine... (Le seul sanatorium que je connaisse, c'est celui que nous survolions comme élève pilote à Gossoncourt en SV-4... le sanatorium de Jauche !). Elle m'a vite rassuré. C'est la Riviera russe. Des camps de vacances pour des milliers d'officiers de l'Armée rouge et ukrainiens sur des kilomètres de plage. J'apprendrai par la suite que chaque officier a le droit, ou plutôt l'obligation de suivre une période d'oxygénation de trois semaines à la mer. Il peut bien sûr se faire accompagner par sa famille.

Le matin, nous arrivons au port de Sébastopol à l'ouest de la Crimée, la base mère de la flotte méditerranéenne de la Marine russe. N'ayant pas fermé l'œil de la nuit, j'ai difficile à croire que je ne suis pas en train de rêver. **Sébastopol** ! Qui ne se souvient de ce mot code de rappel figurant sur toutes les cartes d'identité militaire... ? Jamais, je ne me serais douté qu'un jour...

Andrei nous accueille à la gare avec un véhicule et un chauffeur : le grand luxe. Nous longeons la côte méridionale de la presqu'île pour arriver à **Partenit** après trois heures de route. La dame avait

uit Duitse en Roemeense formaties). Het Rode Leger zal erin slagen de controle over het Krimschiereiland en Odessa te heroveren, ten koste van hevige gevechten die in totaal de dood voor 80.000 man zullen betekenen.

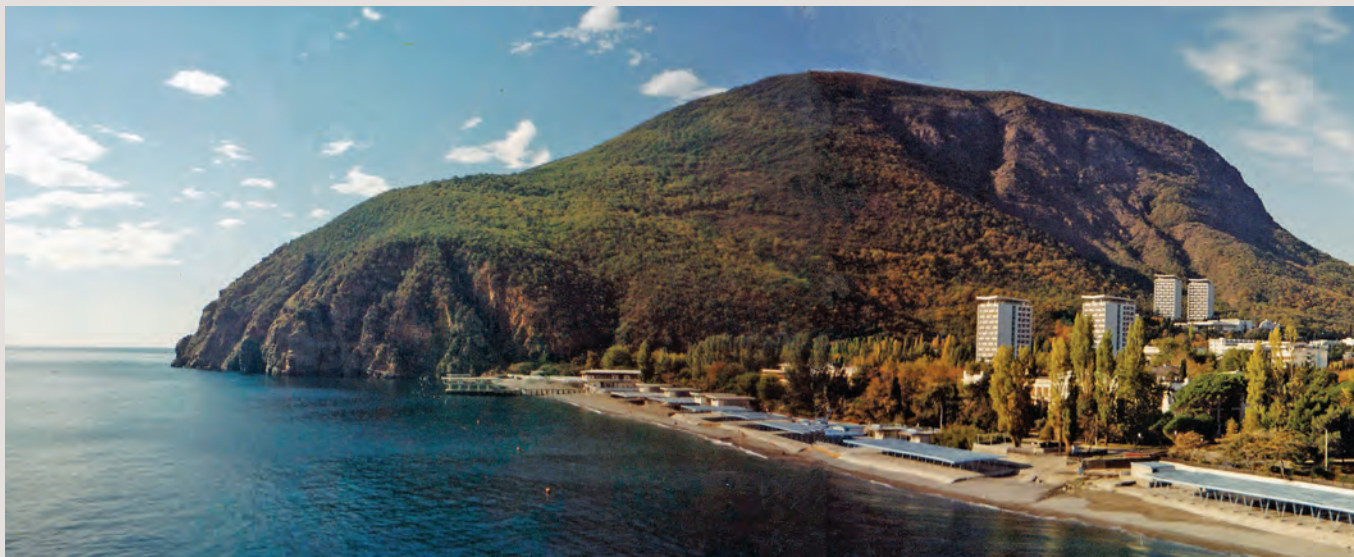
Op weg naar de Krim

En nu op weg naar het **Krimschiereiland**! Per nachttrein die er veertien uur zal over doen om de zes honderd kilometer tussen Odessa en Sebastopol te overbruggen. Voor deze trein past alleen de goede Nederlandse term "boemeltrein". Wij hadden een trein met ligplaatsen in gedachten, maar krijgen als matras in elk compartiment grote jute zakken gevuld met stro! We reizen in gezelschap van een ander koppel. Mijn groot hart volgend, beslis ik de nacht in de gang door te brengen om de anderen meer plaats te laten. Een uitstekende beslissing, want bij dageraad komt mijn echtgenote mij vervoegen, overdekt met vlooiënbeten!

In de gang maak ik al gauw kennis met een dame die er ook de voorkeur aan geeft de nacht al pratend door te brengen. Zo verneem ik dat ze lerares Frans is, de Russische nationaliteit heeft en enkele dagen vakantie op de Krim gaat doorbrengen. Een fortuinlijke ontmoeting, want zo leer ik heel wat over de geschiedenis van Oekraïne, Rusland en, natuurlijk, de Krim. Ik haast mij haar te vragen hoe het sanatorium van Partenit, waar we een week gaan doorbrengen, eruitziet... (het enige sanatorium dat ik ken is dat wat we als leerling piloot in Goetsenhoven overvlogen... het sanatorium van Jauche). Ze stelt me snel gerust: het is de Russische Riviera. Vakantiekampen voor duizenden officieren van het Rode Leger langs kilometers strand. Ik zal later vernemen dat elke officier het recht heeft, of liever de plicht, om een zuurstofkuur van drie weken aan zee te nemen. Zijn familie mag hem uiteraard vergezellen.

's Morgens komen we aan in de haven van Sebastopol ten Oosten van de Krim, de thuisbasis van de Middellandse Zeevloot van de Russische Marine. Gezien ik vannacht geen oog dichtdeed, heb ik moeite te geloven dat ik niet droom. **Sebastopol**! Wie herinnert zich dit codewoord niet dat op alle militaire identiteitskaarten stond? Nooit had ik gedacht dat op een dag...

Andrej ontmoet ons aan het station met een wagen met chauffeur: de grote luxe. We volgen de zuidkust van het schiereiland en komen na drie uur rijden bij **Partenit** aan. De dame had gelijk: prachtig. We



The Crimea sanatorium at the foot of the Ayu-Dag mountain (bear in Tartar³)

raison : une splendeur. Nous passons par Yalta que nous espérons bien sûr pouvoir visiter. Qui n'a en mémoire, les fameux accords et la mémorable rencontre entre Staline, Roosevelt et Churchill ?

Le sanatorium « Krim » à Partenit

L'entrée du sanatorium est imposante. Nous découvrons à perte de vue des immeubles appartements, des tours d'une douzaine d'étages. Le « Club Red », en fait une dizaine de Clubs « Med », est une grande ville de plusieurs milliers de vacanciers ! Nous sommes soufflés. Nous allons entrer dans un camp de vacances réservé à ceux qui, il y a à peine sept ou huit ans, étaient nos adversaires : l'Armée rouge. Je découvre très rapidement qu'ici, rien n'a changé depuis l'indépendance de l'Ukraine en 1991 et que nous sommes donc bien en territoire russe.

À l'accueil, on nous invite à préciser nos desiderata : acceptons-nous de partager le traitement des officiers en vacances à Partenit ? Nous acquiesçons de bon cœur sans savoir à quoi nous nous engageons ! Nous sommes là pour découvrir ce qu'aucun officier belge n'a sans doute jamais même pu imaginer... passer des vacances avec des collègues essentiellement russes.

Cela débute par une visite médicale pour vérifier si nous ne souffrons pas de l'une ou l'autre pathologie ou allergie à certains aliments. Andrey nous aide bien sûr au cours de cet entretien et les questionnaires à remplir. Vient ensuite le verdict... Nous sommes bons pour le service avec un régime normal pour les repas. Je peux m'imaginer qu'en cas de surpoids ou autre carence, le régime est adapté en conséquence ! On nous offre aussi la possibilité d'aller au sauna ou de nous faire masser journellement. Personnellement, je m'inscris pour trois séances de massage.

Nous emménageons dans un bel appartement au mobilier rappelant celui de mon enfance – des Forces belges en Allemagne – sobre et fonctionnel. Du septième étage, nous découvrons toute l'ampleur et la beauté du domaine.

3. En 1944, sous prétexte d'une collaboration avec les Nazis pendant l'occupation allemande, Staline a fait expulser plus de 230.000 Tatars de Crimée. Ce n'est qu'en 2014 qu'un décret va garantir leur réintégration dans la société de Crimée et que le « sort tragique » du peuple tatar sera reconnu.

passeren Yalta dat we natuurlijk hopen te bezoeken. Wie herinnert zich niet de befaamde akkoorden en de memorabele ontmoeting tussen Stalin, Roosevelt en Churchill?

Het sanatorium “Krim” te Partenit

De ingang van het sanatorium is indrukwekkend. Zo ver we kunnen zien ontdekken we appartementsblokken, torens van een twaalfstal verdiepingen. De “Club Red”, in feite een tiental “Club Med’s” is een grote stad met duizenden vakantiegangers! We zijn stomverbaasd. We komen in een vakantiecamp voorbehouden aan diegenen die amper zeven tot acht jaar terug nog onze vijanden waren: het Rode Leger. Algauw ontdek ik dat hier niets is veranderd sinds de onafhankelijkheid van Oekraïne in 1991 en dat we ons wel degelijk op Russisch grondgebied bevinden.

Aan de ontvangstbalie wordt naar onze wensen gevraagd: aanvaarden wij eenzelfde behandeling als officieren met vakantie in Partenit? We stemmen van ganser harte toe, zonder te weten waartoe we ons verbinden! We zijn hier om te ontdekken wat waarschijnlijk geen enkele Belgische officier zich ooit had kunnen inbeelden... vakanties doorbrengen met voornamelijk Russische collega's.

Het begint met een medisch onderzoek om na te gaan of we niet lijden aan een of andere pathologie en of we niet allergisch zijn aan sommige voedingswaren. Andrej helpt ons natuurlijk gedurende dit onderhoud en met het invullen van de vragenlijsten. Dan valt het verdikt... We worden goed voor de dienst bevonden, met een normaal regime voor de maaltijden. Ik kan mij inbeelden dat in geval van overgewicht of een andere tekortkoming, het regime hieraan wordt aangepast! We krijgen ook de mogelijkheid naar de sauna te gaan of ons dagelijks te laten masseren. Ikzelf schrijf mij in voor drie beurten massage.

We betrekken een mooi appartement met meubels die mij aan mijn kindertijd herinneren – bij de Belgische Strijdkrachten in Duitsland – sober en functioneel. Vanop de zevende verdieping ontdekken we de

3. Als voorwendsel dat ze tijdens de bezetting met de Nazi's hadden meegewerkt, heeft Stalin in 1944 meer dan 230.000 Tartaren verdreven uit de Krim. Het is slechts in 2014 dat een decreet hun re-integratie in de Krim gemeenschap zal waarborgen en dat het tragisch lot van de Tartaarse bewoners zal herkend worden.

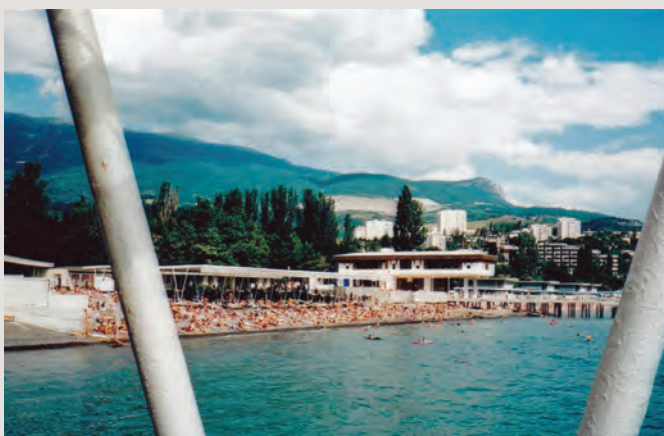
Lors d'une première ballade, nous sommes impressionnés par toute l'infrastructure mise à la disposition des vacanciers : des restaurants, une piscine couverte, une salle de cinéma, des terrains de sport et bien sûr d'énormes plages. On nous a de plus réservé une surprise. Nous pouvons accéder à la plage VIP via un enclos entourant cinq datchas. Une plage de trois à quatre cent mètres est protégée des regards indiscrets par de vastes panneaux avançant jusque dans la mer.

En soirée, nous prenons notre premier repas au restaurant. Nourriture abondante, faite de légumes, pâtes, fruits, jus en tout genre ainsi que le "kéfir" qui s'apparente au yaourt. Très peu de viande et surtout, pas d'alcool pendant le séjour, bien que la Crimée soit réputée pour ses bons vins et autres spiritueux ! Dommage, mais une belle expérience...



hele omvang en de pracht van het domein. Op onze eerste wandeling komen we onder de indruk van de infrastructuur beschikbaar voor de vakantiegangers: restaurants, een overdekt zwembad, een cinemazaal, sportvelden en natuurlijk enorme stranden. Men heeft bovendien een verrassing voor ons in petto. We hebben toegang tot het VIP strand via een omheining rond vijf datsja's. Een strand van drie tot vierhonderd meter, beschermd tegen indiscrete blikken door grote panelen die tot in zee doorlopen.

s' Avonds nemen we onze eerste maaltijd in het restaurant. Het eten is er overvloedig en bestaat uit groenten, pasta's, diverse soorten fruit, fruitsappen et de "kéfir" die verwant is met yoghurt. Heel weinig vlees en vooral, geen alcohol gedurende het verblijf, hoewel de Krim gekend is om zijn goede wijnen en sterke drank. Spijtig, maar een mooie ervaring.



Above the first class beach - right, the economy class beach

Le lendemain, de bonne heure, nous partons à la plage. Nous entrons dans le domaine des datchas par une petite porte dont nous avons reçu la clef. Il s'agit de grandes demeures modernes réservées aux grands pontes du Parti comme nous l'explique Andrey. Apparemment, elles ne sont pas occupées et nous nous retrouvons quasiment tout seule sur cette immense plage de galets, face à une mer effectivement assez noire.

Nous avons droit au service VIP : des vestiaires, une rangée de couchettes à l'ombre et encore une rangée de transatlantiques en bois au soleil. L'accès à l'eau est facilité par de grandes nattes. Le personnel est au petit soin. Dès que nous sortons de l'eau, des serviettes de bain nous sont tendues et reprises immédiatement après usage... et ce à chaque baignade. Boissons et fruits sont à notre disposition.

Comme nous avons découvert un terrain de tennis à l'arrière des installations, Andrey s'arrange pour que nous puissions jouer. Nous recevons deux raquettes et... une seule balle. Après dix minutes, elle rend l'âme et nous en recevons une nouvelle. Nous n'avons jamais si bien joué !

L'après-midi, je me rends à ma première séance de massage. Je ne sais à quoi m'attendre. La connaissance du langage des signes – notre fils est malentendant – vient bien à point... Je parviens ainsi à établir un bon contact avec la forte dame en tablier blanc qui me prend en main. Les mots ne peuvent être mieux choisis. Elle est russe comme tout le personnel du service. Nous convenons d'un nouveau rendez-vous le lendemain et d'un troisième la veille de notre départ.

De volgende morgen gaan we al vroeg naar het strand. We gaan het domein met de datsja's binnen via een kleine poort waarvan we de sleutel krijgen. De grote, moderne woningen zijn gereserveerd voor de hoge Partijbonzen, zoals Andrey ons uitlegt. Blijkbaar zijn ze niet bezet want we zijn zo goed als alleen op het immense keienstrand, met voor ons de zee die inderdaad nogal zwart lijkt.

We hebben recht op een VIP service: vestiaires, een rij ligbanken in de schaduw en nog een rij houten dekstoelen in de zon. De toegang tot het water wordt vergemakkelijkt door grote vloermatten. Het personeel is uiterst gediensstig. Zodra we het water verlaten krijgen we badhanddoeken aangereikt die na gebruik onmiddellijk teruggenomen worden... en dat na elke zwempartij. En we hebben drank en fruit ter beschikking.

Gezien we een tennisterrein hebben ontdekt aan de achterkant van de installaties, zorgt Andrey ervoor dat we er kunnen spelen. We krijgen twee rackets en... één enkele bal. Na tien minuten geeft deze de geest en we krijgen een nieuwe. We hebben nooit zo goed gespeeld.

s' Namiddag ga ik naar mijn eerste beurt massage. Ik weet niet wat ik moet verwachten. De kennis van de doventaal – onze zoon is slechthorend – komt goed van pas. Ik slaag erin een goed contact te leggen met de struise dame in witte schort die mij onder handen neemt. De woorden kunnen niet beter gekozen zijn. Ze is Russisch zoals al het dienstpersoneel. We maken een nieuwe afspraak voor de volgende dag en een derde voor de dag vóór ons vertrek.

Yalta et environs

Les jours suivants sont consacrés aux visites. Yalta est bien sûr au programme. Nous découvrons l’endroit mythique où les trois grands, Roosevelt pour les États-Unis, Churchill pour le Royaume-Uni et Staline pour l’U.R.S.S. se sont réunis du 4 au 11 février 1945. Alors que la Deuxième Guerre mondiale bat encore son plein en Europe et dans le Pacifique, cette conférence interalliée, décide du partage de l’Allemagne et de Berlin en quatre zones d’occupation, une fois la paix conclue. Le partage de l’Europe en deux camps sera précisé lors de la Conférence de Postdam au mois d’août 1945, le début de la guerre froide.



Churchill, Roosevelt and Stalin

Yalta est une station balnéaire réputée depuis le début du siècle passé. Sur internet on peut lire que la ville « a connu beaucoup de difficultés économiques après la fin de l’Union soviétique ». Nous n’en avons rien remarqué. Les plages sont bondées de monde, comme à la meilleure époque. Les échoppes sont bien achalandées et les marchands ambulants égaient les rues de leurs produits fort colorés.



Most charming town of Gourzouf

Sur la route du retour, nous visitons Gourzouf, une banlieue à l’est de Yalta. Il s’agit d’une petite ville aux maisons en bois colorées, aux petites ruelles pittoresques. Nous sommes sous le charme. Rien d’étonnant à ce que des artistes comme Pouchkine ou Tchekhov – qui y ont chacun leur musée – aient choisi d’y séjourner en leur temps. Gourzouf est également réputé pour son sanatorium, l’un des

Yalta en omgeving

De volgende dagen worden besteed aan bezoeken. Uiteraard staat Yalta op het programma. Wij ontdekken de mythische plaats waar de drie groten, Roosevelt voor de Verenigde Staten, Churchill voor het Verenigd Koninkrijk en Stalin voor de USSR van 4 tot 11 februari 1945 hebben vergaderd. Terwijl de Tweede Wereldoorlog nog in alle hevigheid woedt in Europa en in de Stille Oceaan, beslist deze intergeallieerde conferentie over de opdeling van Duitsland en Berlijn in vier bezettingszones eens de vrede zal gesloten zijn. De splitsing van Europa in twee kampen zal vastgelegd worden tijdens de conferentie van Potsdam in augustus 1945, het begin van de Koude Oorlog.



Palace of Livadia where the conference took place

Sinds het begin van vorige eeuw is Yalta een beroemde badplaats. Op het internet kan men lezen dat de stad “veel economische moeilijkheden heeft gekend na het einde van de Sovjet-Unie”. Hiervan hebben wij niets gemerkt. De stranden zijn, net als in de glorie tijd, overvol. De winkeliers zijn goed voorzien en rondtrekkende venters fleuren de straten op met hun sterk gekleurde producten.



Op de terugweg bezoeken we Gourzouf, een buitenwijk ten oosten van Yalta. Het is een kleine stad met huizen van gekleurd hout en kleine pittoreske steegjes. Wij zijn er weg van. Niet verwonderlijk dat artiesten als Pouchkine of Tsjechov – die er elk een museum hebben – er in hun tijd besloten om er te verblijven. Gourzouf is tevens beroemd voor zijn sanatorium, een van de oudste van het schiereiland. Wij ontdekken

plus anciens de la presqu'île. Nous découvrons de superbes bâtisses dans un parc chatoyant, témoins d'un passé où les têtes couronnées d'Europe visitaient l'endroit.

Le lendemain, nous repartons en direction de Yalta pour nous rendre à « Artek ». Nous n'avons pas de guide et Andrey n'est pas vraiment en mesure de nous expliquer ce que nous visitons. J'ai découvert depuis sur internet qu'il s'agit tout simplement du plus grand camp de vacances pour jeunes au monde. 230 hectares face à la mer et en permanence 2.000 enfants, appelés pionniers, y séjournent et ce depuis sa création par Lénine en 1925. Toutefois, lorsque nous visitons l'endroit, le site est désert. Après l'indépendance en 1991, l'Ukraine n'a pas souhaité poursuivre l'accueil d'enfants russes. Pendant une dizaine d'années, le centre de vacances va vivre. Il faudra attendre 2014 pour que « la jeunesse russe méritante » puisse à nouveau reprendre la route du camp et qu'Artek redevienne un modèle d'éducation comme à l'époque communiste. France 2 en a fait un excellent reportage en 2015.

(https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/crimee-visite-guidee-dans-la-plus-grande-colonie-de-vacances-du-monde_1032995.html)

Un soir, Andrey nous propose de sortir du camp. Pour ce faire, nous le traversons dans toute sa longueur et à notre grande surprise, à quelques dizaines de mètres de la sortie nous tombons sur un

schitterende gebouwen in een kleurrijk park, getuigen van een verleden wanneer de gekroonde hoofden van Europa de streek bezochten.

De volgende morgen vertrekken wij richting Yalta om ons naar “Artek” te begeven. Wij hebben geen gids en Andrey is niet echt in staat om uit te leggen wat wij bezoeken. Naderhand kon ik op internet vinden dat het simpelweg gaat om het grootste vakantiecamp voor jongeren in de wereld: 230 hectaren aan zee, sinds de oprichting door Lenin in 1925 permanent bezet door 2.000 jongeren, pioniers genoemd. Niettemin is de plaats ten tijde van ons bezoek verlaten. Na de onafhankelijkheid in 1991 wenste Oekraïne de ontvangst van Russische jongeren niet meer verder te zetten. Gedurende een tiental jaar sleept het vakantiecentrum zich voort. Het is slechts vanaf 2014 dat “de verdienstelijke Russische jeugd” de weg naar het kamp herneemt en dat Artek opnieuw een opvoedingsmodel wordt zoals in de communistische periode. In 2015 wijdde France 2 hieraan een uitstekende reportage.

(https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/crimee-visite-guidee-dans-la-plus-grande-colonie-de-vacances-du-monde_1032995.html)

Op een avond stelt Andrey ons voor het kamp te verlaten. Hiervoor doorkruisen wij het in zijn volle lengte en tot onze grote verwondering stoten wij op enkele tientallen meters van de uitgang op een verkoper van *shashliks!* Lamsbrochettes! Wij laten ons uiteraard verleiden want op de koop toe kunnen wij eindelijk genieten van een lekker biertje!



The sportsarena of "Artek", the biggest youth camp in the world

marchand de *shashliks!* Des brochettes d'agneaux ! Nous nous laissons bien sûr tenter car de plus, nous pouvons enfin déguster une bonne bière !

Une troisième séance de massage

Il me reste, avant de quitter la Crimée, à vous parler de ma troisième séance de massage. Je me rends comme les deux premières fois à mon rendez-vous vers 11h. Après une dizaine de minutes, la brave et forte dame s'arrête et me fait signe d'attendre. Je ne comprends pas vraiment ce qu'elle m'explique et quelques instants plus tard, je vois entrer un collègue, lui aussi en tablier blanc. Sans m'adresser la parole, il me fait signe de m'asseoir à califourchon sur une chaise. Il se positionne derrière moi et avant que je ne réalise ce qui m'arrive, il enserre ma tête de ses deux bras. J'exagère sans doute en disant que

Een derde massagebeurt

Vooraleer de Krim te verlaten rest mij het verhaal over mijn derde massagebeurt. Zoals de twee voorgaande keren begeef ik mij omstreeks 11 uur naar mijn afspraak. Na een tiental minuten houdt de lieve, kloeke dame op en doet mij teken om te wachten. Ik begrijp niet goed wat zij bedoelt en enkele ogenblikken later zie ik een collega binnenkomen, ook in een witte schort. Zonder het woord tot mij te richten gebaart hij dat ik schrijlings op een stoel moet gaan zitten. Hij stelt zich achter mij op en vooraleer ik beseft wat er gebeurt omvat hij mijn hoofd met beide armen. Zeggen dat ik de tijd had om aan veel te denken is zeker overdreven... Bijvoorbeeld zou ik kunnen zeggen dat ik dacht dat hij mij zou wurgen. Ik kreeg er de tijd niet voor want hij trok krachtig mijn hoofd omhoog, dan naar links. Ik voelde en hoorde mijn halswervels kraken. Ik sta perplex. Met welk recht meent

j'ai eu le temps de penser à un tas de choses... J'aurais pu par exemple vous raconter que j'ai bien cru qu'il allait m'étrangler. Je n'en ai pas eu le temps, car il a tiré brutalement ma tête vers le haut, puis sur la gauche. J'ai senti et entendu craquer mes cervicales. Je n'en reviens pas. De quel droit se permet-il de me traiter de la sorte ? Avant même que je ne puisse reprendre mes esprits, il se plante devant moi et je comprends qu'il me demande si cela va en levant le pouce. Je parviens à peine à esquisser un petit sourire.

Il se repositionne derrière moi et j'ai droit à une deuxième torsion cette fois en sens inverse. Là je réalise que j'ai sans aucun doute été pris en main par un chiropracteur, du moins, je peux l'espérer !

Dix minutes plus tard, je suis à l'appartement et raconte ce qui vient de m'arriver à mon épouse. J'en parle également à midi à notre ami Andrey qui, je le constate, est assez surpris.

Je lui propose alors de se renseigner pour savoir qui m'a fait ce traitement en prétextant que je souhaiterais encore une fois le remercier. Au cours de l'après-midi, il revient nous voir et j'apprends qu'il s'agit en fait du général directeur de l'ensemble du sanatorium ! Rendez-vous est pris et je lui remets en guise de remerciement une petite fiole de whisky que j'ai emportée de Belgique. Avec l'aide d'Andrey, nous conversons pendant plus d'une demi-heure. Il m'explique que la collaboratrice avait constaté une certaine raideur dans le cou et qu'il avait dès lors jugé opportun de me « craquer... ». Je n'ai pu que lui confirmer que comme pas mal de pilotes de chasse, je souffrais effectivement de douleurs au cou.

Il m'a ensuite précisé que la médecine en Russie est totalement différente (et meilleure) que celle pratiquée en Occident. Il en est le plus bel exemple. Outre la chiropractie, il pratique aussi l'acupuncture, l'iriscopie ce qui lui permet de faire un diagnostic global d'un patient. Ce n'est plus le cas en Occident où l'on ne jure que par la spécialisation. Et j'ai donc eu, en prime, une séance d'iriscopie ! Je vous passe les détails de tous les petits maux, passés et à venir, qu'il m'a découverts.

Enfin, j'ai bien compris qu'il tenait à me faire comprendre que lui et son personnel étaient russes et qu'il ne pouvait pas s'imaginer devoir quitter un jour la Crimée...

Les adieux

Le lendemain, nous avons pris l'avion à Simferopol pour rejoindre Kiev et y passer une dernière nuit avant le retour en Belgique. Le soir, le grand patron du service de renseignement des forces armées ukrainiennes, le chef des attachés, a tenu à nous recevoir à dîner. Le Colonel Sergei, l'attaché ukrainien en Belgique, est également présent. Grâce à lui, nous pouvons échanger quelques propos avec le général qui ne parle que quelques mots d'anglais. J'ai ainsi l'occasion de remercier à plusieurs reprises nos hôtes pour l'extraordinaire séjour passé dans leur splendide pays. Les « toasts » à la vodka se succèdent à un rythme accéléré et en fin de repas, nous nous sommes quittés en nous faisant de longues accolades.

Arrivé à l'air libre... « tunnel vision et black-out ». Le coup de bambou ! Je ne me souviens plus du retour à l'hôtel. Le lendemain, mon épouse m'a raconté qu'avec le général, nous avons vidé toute une bouteille de vodka ! Pas étonnant que je n'aie pas tous mes esprits le lendemain matin et que j'en oublie même de vider complètement mon armoire. J'ai ainsi fait don d'une belle paire de chaussures et d'autres petites bricoles vestimentaires au gouvernement ukrainien.

hij mij op deze manier te kunnen behandelen? Nog voordat ik weer tot bezinning kom, plaatst hij zich voor mij en ik begrijp dat hij mij vraagt of het gaat door de duim op te steken. Ik slaag er met moeite in om even te glimlachen.

Hij neemt opnieuw achter mij plaats en ik heb recht op een tweede torsiebeurt, deze keer in omgekeerde zin. Nu geef ik er mij rekenschap van dat ik ongetwijfeld moet onder handen genomen zijn door een chiropracticus, dat hoop ik tenminste!

Tien minuten later ben ik terug op het appartement en vertel aan mijn echtgenote wat er gebeurd is. Op de middag spreek ik er ook over met onze vriend Andrey, die naar ik vaststel nogal verwonderd is.

Ik stel voor dat hij navraag zou doen wie mij die behandeling bezorgde, onder het voorwendsel dat ik hem nogmaals wilde bedanken. In de loop van de namiddag zoekt hij ons op en ik verneem dat het in feite gaat om de directeur-generaal van het volledig sanatorium! Er wordt een afspraak geregeld en ik overhandig hem bij wijze van bedanking een flesje whisky dat ik meebracht uit België. Met de hulp van Andrey onderhouden wij ons meer dan een half uur. Hij legt uit dat zijn medewerkster een zekere stijfheid in de nek had vastgesteld en dat hij het aldus opportuun gevonden had om mij te kraken. Ik kon slechts beamen dat ik, zoals zoveel jachtpiloten, daadwerkelijk leed aan pijn in de nek.

Vervolgens benadrukte hij dat de geneeskunde in Rusland totaal verschillend (en beter) was dan deze toegepast in het Westen. Hij is er het toonbeeld van. Benevens chiropraxie past hij ook acupunctuur en iriscopie toe, wat hem toelaat een globale diagnose van de patiënt te stellen. Dit is niet meer zo in het Westen, waar men zweert bij specialisatie. En zo kreeg ik er dus nog een iriscopie consultatie bij! Ik bespaar u de details van alle kleine kwalen, voorbije en toekomstige die hij bij mij heeft ontdekt. Tenslotte heb ik goed begrepen dat hij mij wilde laten inzien dat hij en zijn personeel Russen waren en dat hij zich niet kon voorstellen dat hij ooit de Krim zou moeten verlaten.

Het afscheid

De volgende morgen nemen wij het vliegtuig in Simferopol teneinde Kiev te vervoegen om er de laatste nacht door te brengen voor onze terugkeer naar België. 's Avonds zijn we te gast voor het diner bij de grote baas van de inlichtingendienst van de Oekraïense strijdkrachten, de chef van de militaire attachés. Kolonel Sergei, de Oekraïense attaché in België is eveneens aanwezig. Dankzij hem kunnen we van gedachten wisselen met de generaal die slechts enkele woorden Engels spreekt. Zodoende krijg ik de gelegenheid om onze gasten meermaals te bedanken voor het buitengewoon verblijf dat wij doorbrachten in hun schitterend land. De “toasts” met wodka volgen elkaar snel op en op het einde van de maaltijd gaat het afscheid gepaard met lange omhelzingen.

Eens in de buitenlucht... “tunnelvisie en black out”. De slag van de hamer! Van de terugkeer naar het hotel herinner ik mij niets. De volgende morgen verneem ik van mijn echtgenote dat ik met de generaal een ganse fles wodka heb leeggemaakt! Niet verwonderlijk dat ik 's morgens niet over mijn vol geestvermogen beschik en vergeet om mijn kast volledig leeg te maken. Zodoende schonk ik een mooi paar schoenen en andere kleine prularia aan de Oekraïense overheid.

Eindbeschouwing

Twintig jaar later, terwijl ik door mijn fotoalbum blader, besef ik dat

Considération finale

Vingt ans plus tard, en feuilletant mon album photos, je me dis que nous avons eu le privilège de vivre une expérience assez unique, et que je me devais de la partager.

L'Ukraine et plus spécialement, l'avenir de la Crimée continuera à nous préoccuper. Pour l'avoir visité, je comprends que l'évolution politique en Ukraine au début de la présente décennie, le rapprochement avec l'Europe, constituait une situation inacceptable pour la Russie vu son implantation tant militaire (bases navales et aériennes) que civile dans la presqu'île. À mon avis, les sanctions imposées à la Russie n'entraîneront aucun changement quant à la situation actuelle.

Notre Premier Ministre semble bien l'avoir compris. La visite qu'il a effectuée en janvier au Président Poutine procède d'une prise de conscience qu'il nous faut sortir de la situation de pat dans laquelle nous nous trouvons. Une spirale qui nous mènera de plus en plus à ce que nous avons déjà connu dans le passé, un « remake » de la guerre froide...

Il est important de rappeler que la Crimée était russe jusqu'à ce qu'en 1954, Nikita Khrouchtchev en face don à l'Ukraine. Ce don était symbolique, car l'Ukraine faisait partie de l'URSS. Personne ne pouvait imaginer à l'époque que l'Union soviétique puisse éclater et que cela puisse déboucher sur le conflit russo-ukrainien.

Information internet... « Aujourd'hui, l'État russe fait du tourisme intérieur une priorité à tous les niveaux en plaçant un accent particulier sur la région de la Crimée en tant que nouveau pôle d'attraction pour les touristes nationaux. L'État compte sur le développement du tourisme intérieur comme outil d'unité en sensibilisant la population à ce dernier et en l'ancrant dans une tradition nationale. 5,573 millions de touristes, à 90 % russes, ont visité la Crimée en 2016. »

wij het voorrecht hadden om een eerder buitengewone ervaring mee te maken en dat ik deze moest delen.

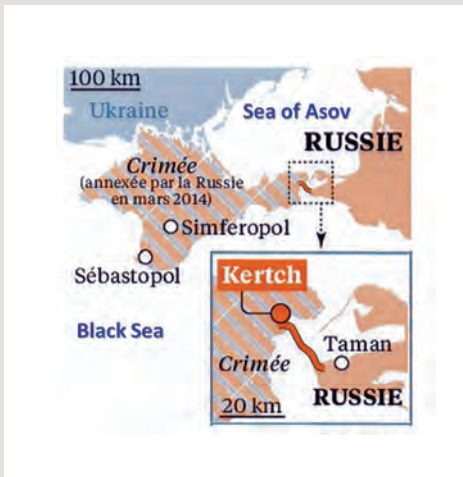
Oekraïne en meer bepaald de toekomst van de Krim blijft ons zorgen baren. Door mijn bezoek begrijp ik dat de politieke evolutie in Oekraïne bij het begin van het huidig decennium, de toenadering tot Europa, voor Rusland een onaanvaardbare situatie was gezien zijn zowel militaire (marine en luchtmachtbasissen), als civiele inplanting op het schiereiland. Naar mijn mening zullen de sancties opgelegd aan Rusland geen enkele wijziging aanbrengen in de huidige situatie.

Onze Eerste Minister schijnt dit goed begrepen te hebben. Het bezoek dat hij in januari bracht aan President Poetin geeft blijk van bewustwording dat wij uit de patsituatie moeten geraken waarin wij ons bevinden. Een spiraal die steeds meer en meer zal leiden naar wat wij in het verleden reeds kenden, een “remake” van de Koude Oorlog...

Het is belangrijk op te merken dat de Krim tot 1954 bij Rusland hoorde. Nikita Khrouchtchev schonk het aan Oekraïne. Deze schenking was symbolisch want Oekraïne behoorde tot Rusland. Destijds kon niemand voorspellen dat de Sovjet-Unie kon uiteenvallen en dat dit kon leiden tot een conflict tussen Rusland en Oekraïne.

Informatie van het internet... “Vandaag maakt Rusland van het binnenlands toerisme een prioriteit op alle niveaus, met een bijzondere nadruk op de Krim als nieuwe attractiepool voor de nationale toeristen. De Staat rekent op de ontwikkeling van het binnenlands toerisme als hefboom voor de eenheid, door de bevolking gevoelig te maken voor een verankering in de nationale traditie. In 2016 bezochten 5,573 miljoen toeristen, 90% daarvan Russen, de Krim.”

Oekraïne heeft alle transportverbindingen met de Krim opgeschort. Aldus hangt het schiereiland voor zijn bevoorrading volledig af van Rusland. De “Poetin brug”, 19 km lang, waarvan de werken zijn



Putin bridge

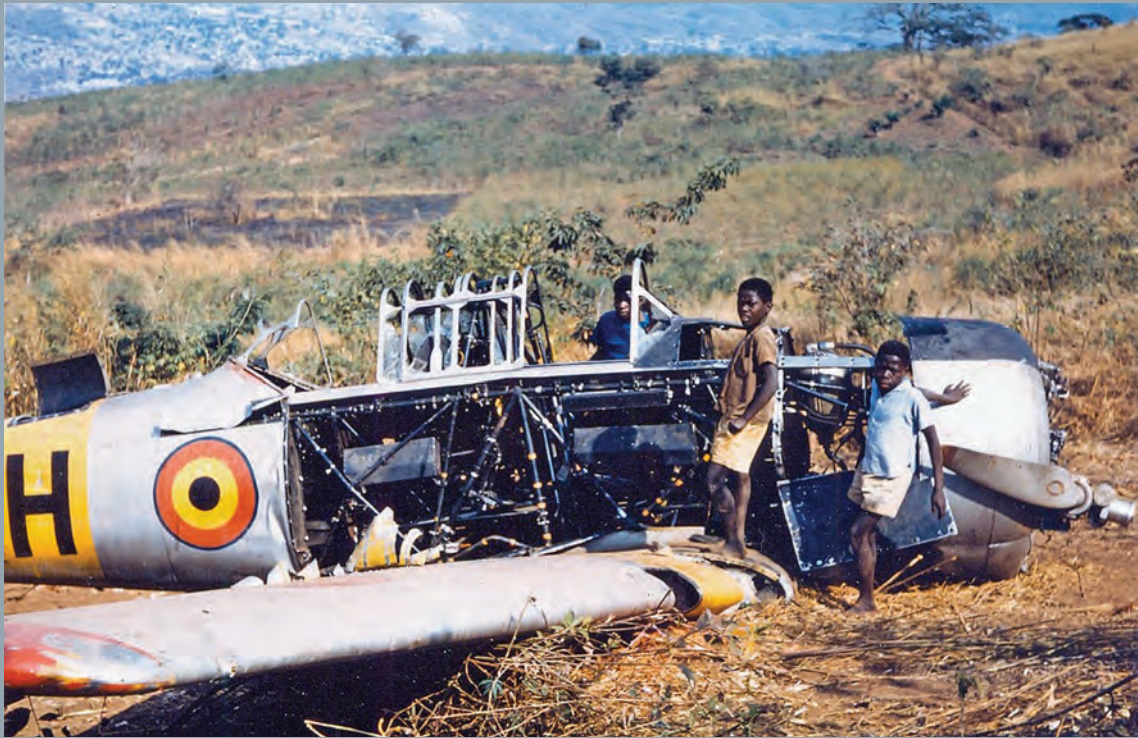
L'Ukraine a stoppé toutes les liaisons de transport vers la Crimée. De ce fait, pour ses approvisionnements, la presqu'île dépend uniquement de la Russie. Long de 19 km, le « pont Poutine » dont les travaux ont débuté en 2016 a été construit dans le Détroit de Kertch en un temps record. Dès l'année prochaine, la péninsule sera reliée à la Russie par une voie routière et ferroviaire. Preuve s'il en fallait que la Crimée est dorénavant, et pour le rester, bien arrimée à la Russie.

gestart in 2016, wordt in recordtempo gebouwd in het Nauw van Kertch. Vanaf volgend jaar zal het schiereiland verbonden zijn met Rusland via het spoor en de weg. Het bewijs (mocht dit alsnog nodig zijn) dat de Krim vanaf heden en voor de toekomst wel degelijk verankerd is met Rusland.



Op 11 juli 1960, in de nabijheid van het vliegveld van Matadi, werd de Harvard H-202 van Guy Depypere geraakt door rebel-lerende Congolese militairen. Guy maakte een noodlanding op de flank van een heuvel vlakbij de startbaan en werd op een heldhaftige manier gered door Baudouin Carpentier de Changy. Deze foto werd vijf weken later genomen, op 15 augustus 1960, door ons VTB-lid Norbert Niels. Nono maakte deel uit van de bemanning van een DC-3 die evacuatievluchten uitvoerde tussen Matadi en Leopoldstad. Op de achtergrond merkt men de vallei van de Congostroom.

Le 11 juillet 1960 à proximité de l'aérodrome de Matadi, le Harvard H-202 piloté par Guy Depypere fut touché par des militaires congolais qui se rebellaient. Guy fit un atterrissage forcé sur le flanc d'une colline près de la piste et fut sauvé de façon héroïque par Baudouin Carpentier de Changy. Cette photo a été prise cinq semaines plus tard, le 15 août 1960, par Norbert Niels, membre VTB. Nono faisait partie d'un équipage de DC-3 qui effectuait des vols d'évacuation entre Matadi et Léopoldville. On remarque à l'arrière-plan la vallée du fleuve Congo.



After a period of more than four years in Sylt, the Belgian squadrons started in 1961 their air-to-air training in Solenzara (Corse). On the picture, the pilots of the 2nd Squadron of Florennes during their firing period in august 1961.



Standing: (1) Vic Donck, (2) Vincent Gauthier, (3) André Laurent, (4) Piet Malfait, (5) Charles Rihon, (6) Willy Cowez, (7) Jean Renard, (8) Roger Mathieu, (9) José Schepers, (10) Roger Galloo, (11) Cdt Roger Delplace (C.O.), (12) Rik Vandegaer, (13) Theo Bal, (14) Edgard Salteur, (15) Milou Honnet, (16) Jean-Marie Dupont, (17) Auguste Janssens, (18) Jean Van den Bosch, (19) Carlos de Cumont, (20) Roger Fagnoul, (21) Willy Kother.

Squat: (22) Christian Sauvage, (23) Jimmy Coyette, (24) Gilbert Ravits, (25) Louis Furnémont, (26) Raf Van Damme, (27) Jean Buzin, (28) Jean-Claude Lamby, (29) Guy Famenne, (30) Rolf Muller