



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

KOSOVO 1999

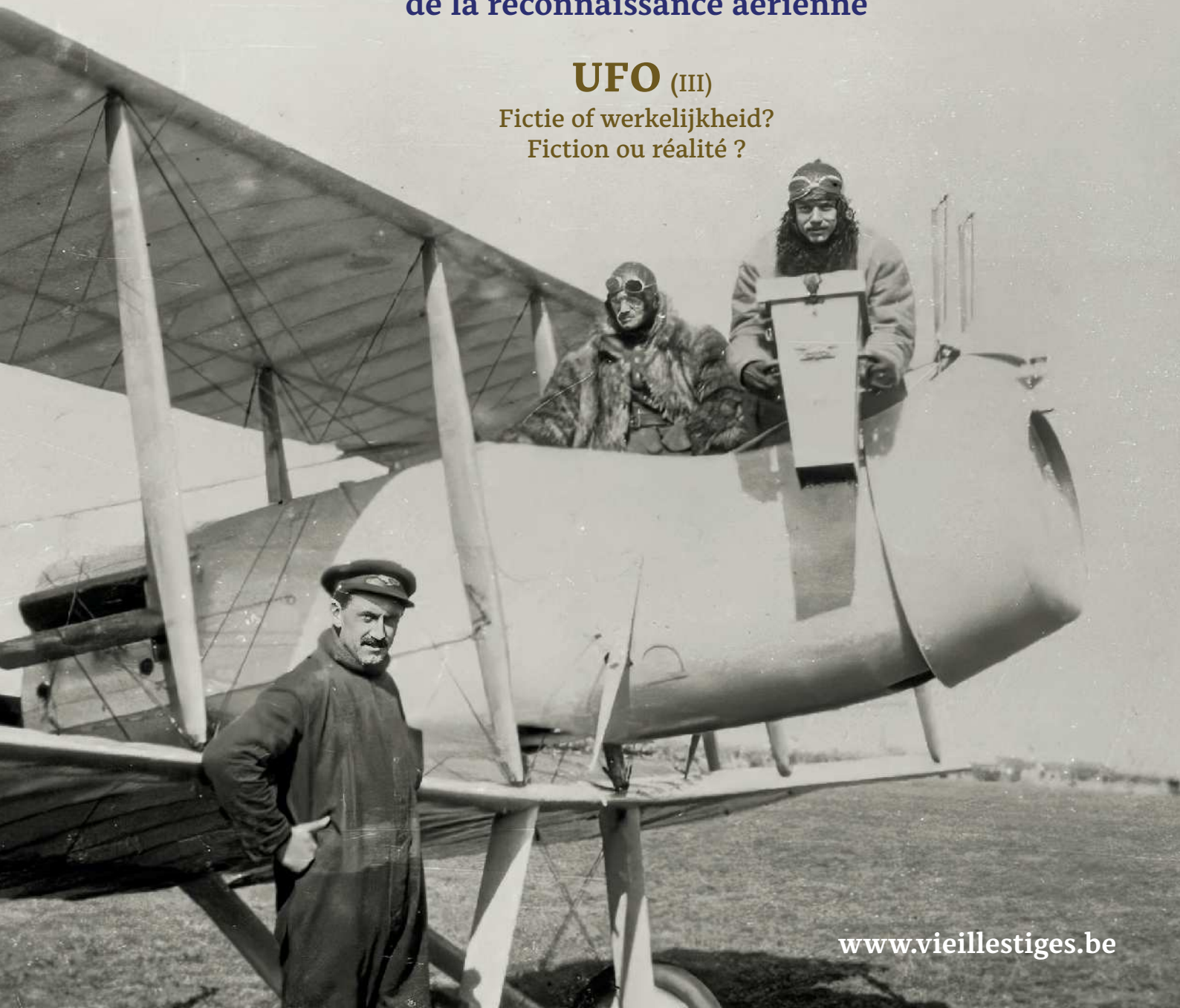
**Vliegvergunningen en brevetten
Licences de vol et brevets**

**Een beknopte geschiedenis
van de luchtverkenning**

**Une histoire succincte
de la reconnaissance aérienne**

UFO (III)

Fictie of werkelijkheid?
Fiction ou réalité ?



Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Europe - Europa		
Membres <i>Leden</i>	€ 50,00	€ 60,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 25,00	€ 35,00
Reste du monde - Rest van de wereld		
Membres <i>Leden</i>	€ 55,00	€ 65,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 27,50	€ 37,50
Webzine Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50
<small>*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels</small>		

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.

Inhoud van magazine 2-2024

Het woordje van de voorzitter	04
Agenda	06
Overlijdens	06
Welkom aan nieuwe leden	07
Lunch VTB/OFC at Hangar 27, Brustem	07
Conferentie "de Selys Longchamps"	08
Outdoor 2024, 15 Wing Luchttransport, Melsbroek	09
VTB Blue Day 2024 - Golftoernooi "Pelle Dardenne", Florennes	10
UFO's, fictie of werkelijkheid? (III)	12
Luchtcampagne van de NAVO in Kosovo	32
Vliegvergunningen en brevetten	46
VTB Boetiek	57
Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning (I)	58
30 th Antwerp Stampe Fly In	72

Sommaire du magazine 2-2024

Le mot du président	04
Agenda	06
Décès	06
Bienvenue aux nouveaux membres	07
Lunch VTB/OFC au Hangar 27, Brustem	07
Conférence « de Selys Longchamps »	08
Outdoor 2024, 15 Wing de Transport Aérien, Melsbroek	09
VTB Blue Day 2024 - Tournoi de golf « Pelle Dardenne », Florennes	10
OVNI, fiction ou réalité ? (III)	12
La campagne aérienne de l'OTAN au Kosovo	32
Licences de vol et brevets	46
Boutique VTB	57
Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne (I)	58
30 th Antwerp Stampe Fly In	72



UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : André Perrad & Mich De Weirdt



Deel 3

De acties van de Luchtmacht en de reacties in de media

Wat voorafging

In onze twee vorige afleveringen hebben we vooral de nadruk gelegd op de veelvoudige observaties van eigenaardige vliegende toestellen die zonder enige toestemming evolueerden boven ons grondgebied, vooral tijdens de periode van eind november 1989 tot midden 1990. De aard en de afkomst van deze toestellen was ons onbekend maar ze demonstreerden ongekende technische mogelijkheden door statisch te blijven of zich quasi geluidloos aan zeer lage snelheid te verplaatsen.

In een land dat de twee voornaamste hoofdkwartieren van de NAVO huisvest en dit van de Europese Unie, is de beveiliging van het luchtruim uiterst belangrijk. De Luchtmacht zag zich verplicht die vermeende “indringers” te identificeren.

Maar dat was gemakkelijker gezegd dan gedaan.

De eerste vaststellingen

De eerste belangrijke observaties werden op 29 november 1989, voornamelijk door rijkswachters in de omgeving van Eupen gedaan. Het was de Brusselse UFO vereniging SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*) die ging aankloppen bij de Minister van Landsverdediging om inzage te krijgen van de geregistreerde radarbeelden van die avond. Die vraag werd gunstig beantwoord; de registraties werden geanalyseerd en er werden geen echo's¹ gevonden die betrekking hadden op de plaatsen en het tijdstip waar de rijkswachters hun waarnemingen hadden gemeld.

Technische aspecten van de detectiemiddelen

Vooreerst wat uitleg over de technische beperkingen van de toenmalige detectiemiddelen die ongetwijfeld een rol hebben gespeeld bij de pogingen tot identificatie van de “indringers”. Ik leg de nadruk op “toenmalig” omdat, dankzij de technologische evolutie, sindsdien bepaalde van die beperkingen kunnen omzeild worden.

De luchtmacht beschikt over twee krachtige zoekradars die respectievelijk in Glons (Tongeren) en Semmerzake (Gent) zijn opgesteld. Daarbij heeft de burgerluchtvaart twee evenwaardige radars, de eerste in Bertem (Leuven) en de tweede in St Hubert. Elke radar heeft een reikwijdte van minstens

1. Een echo is een elektronisch signaal dat teruggekaatst is naar de radarantenne en informatie verschaft over de locatie en afstand van het terugkaatsende object.

Partie 3

Actions de la Force Aérienne et réactions médiatiques

Ce qui a précédé

Dans nos deux épisodes précédents, nous avons particulièrement insisté sur les multiples observations d'étranges engins aériens évoluant au-dessus de notre territoire sans aucune autorisation, en particulier pendant la période allant de la fin novembre 1989 jusqu'au milieu de l'année 1990. La nature et l'origine de ces engins nous étaient inconnues, mais ils démontraient des possibilités techniques sans précédent en restant statiques ou en se déplaçant presque silencieusement à très basse vitesse.

Dans un pays qui abrite les deux principaux sièges de l'OTAN et celui de l'Union Européenne, la sécurité de l'espace aérien est extrêmement importante. La Force Aérienne a été obligée d'identifier ces « intrus » présumés.

Mais c'était plus facile à dire qu'à faire.

Les premières constatations

Les premières observations importantes ont été faites le 29 novembre 1989, principalement par des gendarmes dans les environs d'Eupen. C'est la SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*) bruxelloise qui a frappé à la porte du ministre de la Défense nationale pour avoir accès aux images radar enregistrées lors de cette soirée. Il a été répondu favorablement à cette question ; les enregistrements ont été analysés et aucun écho¹ n'a été trouvé lié aux lieux et à l'heure où les gendarmes avaient signalé leurs observations.

Aspects techniques des dispositifs de détection

Tout d'abord, quelques explications sur les limites techniques des moyens de détection de l'époque, qui ont sans doute joué un rôle dans les tentatives d'identification des « intrus ». J'insiste sur « à l'époque » parce que, grâce à l'évolution technologique, certaines de ces limitations peuvent désormais être contournées.

La Force Aérienne dispose de deux puissants radars de recherche qui sont installés respectivement à Glons (Tongres) et à Semmerzake (Gand). De plus, l'aviation civile dispose de deux radars équivalents, le premier à Bertem (Louvain) et le second à Saint-Hubert. Chaque radar a une portée d'au

1. Un écho est un signal électronique renvoyé vers l'antenne radar, qui fournit des informations sur l'emplacement et la distance de l'objet réflecteur.

Luchtcampagne van de NAVO in Kosovo (23 maart t/m 10 juni 1999)

In het artikel gepubliceerd in ons laatste tijdschrift *"The Smart Weapons saga in the Belgian Air Force"*, kondigden we het interview aan van een jonge F-16-piloot die deelnam aan de luchtcampagne in Kosovo. Wij zijn van mening dat het gepast is om dit conflict in zijn context te plaatsen.

Michel Mandl

Vertaling

Jean-Paul Buyse

& Bruno Ceuppens



La campagne aérienne de l'OTAN au Kosovo (23 mars au 10 juin 1999)

Dans l'article paru dans notre dernier magazine « *The Smart Weapons saga in the Belgian Air Force* », nous annonçons l'interview d'un jeune pilote F-16 ayant participé à la campagne aérienne au Kosovo. Il nous semble au préalable opportun de resituer ce conflit dans son contexte.

Uiteenvallen van de Federale Republiek Joegoslavië

Na de implosie van de Sovjet-Unie in 1989 haastten verschillende Oost-Europese landen zich om hun onafhankelijkheid te herwinnen, waaronder de Baltische staten. Dit was ook het geval voor de autonome provincies binnen Joegoslavië, met als gevolg dat het land geleidelijk uiteenviel.

Slovenië en **Kroatië** verklaarden zich op 25 juni 1991 onafhankelijk, zonder veel tegenstand van de door Serviërs gedomineerde Joegoslavische centrale regering. **Noord-Macedonië** volgde dit voorbeeld en op 20 november 1991 werd de onafhankelijkheid uitgeroepen.

Het jaar daarop, op 6 april 1992, begon een internationaal gewapend conflict na de proclamatie van de onafhankelijkheid van **Bosnië en Herzegovina**. Het plaatste de Republiek Bosnië en Herzegovina tegenover de zelfverklaarde Bosnisch-Servische en Bosnisch-Kroatische entiteiten.

In februari 1994, na een dodelijke mortieraanval op een markt in Sarajevo, vroeg de VN de NAVO om luchtaanvallen uit te voeren op Bosnisch-Servische militaire doelen (luchtverdediging, commando- en controle-installaties en munitiedepots). Deze luchtaanvallen waren noodzakelijk om de verschillende partijen aan de onderhandelingstafel te krijgen in Dayton, Ohio, VS, en om een einde te maken aan de oorlog.

De Dayton-akkoorden, op 14 december 1995 in Parijs ondertekend, voorzagen in een ongeveer gelijke verdeling van Bosnië en Herzegovina tussen de Federatie van Bosnië en Herzegovina (Bosnisch-Kroatisch) en de Bosnisch-Servische Republiek (Servisch), alsmede in de inzet van een multinationale vredesmacht onder leiding van de NAVO, IFOR (*Implementation Force*). Deze macht is verantwoordelijk voor de uitvoering van het militaire luik van het vredesakkoord. Die werd op 21 december 1996 vervangen door de *Stabilisation Force* (SFOR).

Spanningen in Kosovo

Na de onafhankelijkheid van de hierboven beschreven autonome entiteiten zijn Kosovo¹ en Montenegro de enige twee provincies die nog onder Servische controle staan.

In februari 1998 ontwaarden de spanningen tussen de Albanese moslimmeerderheid (90% van de bevolking is etnisch Albanees) en de Kosovaars-Servische minderheid in een escalatie van geweld. Honderdduizenden Kosovaren van Albanese afkomst gaan in ballingschap. Aan beide kanten worden wrede daden begaan, wat tot verontwaardiging leidt op het internationale toneel.

1. De oppervlakte van Kosovo bedraagt 10.887 km², d.w.z. 2/3 van de oppervlakte van Wallonië (16.908 km²).

Éclatement de la République fédérale de Yougoslavie

À la suite de l'implosion de l'Union soviétique en 1989, plusieurs pays de l'Est se sont empressés de retrouver leur indépendance, notamment les pays baltes. Ce sera également le cas des provinces autonomes au sein de la Yougoslavie avec comme conséquence l'éclatement progressif du pays.

La **Slovénie** et la **Croatie** déclarent leur indépendance le 25 juin 1991, sans trop d'opposition du pouvoir central yougoslave sous domination serbe. La **Macédoine du Nord** suit le mouvement et l'indépendance est proclamée le 20 novembre 1991.

L'année suivante, un conflit armé international débute le 6 avril 1992 avec la proclamation d'indépendance de la **Bosnie-Herzégovine**. Il oppose la république de Bosnie-Herzégovine aux entités autoproclamées serbe et croate de Bosnie.

En février 1994, après une attaque meurtrière au mortier sur un marché de Sarajevo, l'ONU demande à l'OTAN de mener des frappes aériennes contre des objectifs militaires des Serbes de Bosnie (défenses aériennes, installations de commandement et de contrôle et dépôts de munitions). Ces frappes aériennes sont essentielles pour amener les différentes parties à s'asseoir à la table des négociations à Dayton dans l'Ohio (États-Unis) et pour mettre un terme à la guerre.

Les accords de Dayton, signés à Paris le 14 décembre 1995, prévoient une partition de la Bosnie-Herzégovine à peu près égale entre la fédération de Bosnie-et-Herzégovine (croato-bosniaque) et la république serbe de Bosnie (serbe), ainsi que le déploiement d'une force de paix multinationale dirigée par l'OTAN, l'IFOR (*Implementation Force*). Cette « Force de mise en œuvre » doit veiller à la mise en application du volet militaire de l'accord de paix. Elle est remplacée le 21 décembre 1996, par la Force de stabilisation (SFOR).

Tensions au Kosovo

Après l'indépendance des entités autonomes décrites ci-avant, le Kosovo¹ et le Monténégro sont les deux seules provinces encore sous contrôle serbe.

En février 1998, des tensions entre la majorité musulmane albanaise (90% de la population est de souche albanaise) et la minorité serbe du Kosovo dégénèrent en une escalade de violences. Des centaines de milliers de Kosovars d'origine albanaise prennent la route de l'exil. Des atrocités sont commises de part et d'autre, suscitant l'indignation sur la scène internationale.

1. La superficie du Kosovo est de 10.887 km², soit les 2/3 de la superficie de la Wallonie (16.908 km²).



Vliegvergunningen en brevetten

Paul Maenhaut

Traduction : André Perrad & Mich De Weirdt

Licences de vol et brevets



Inleiding

Het statuut van “*Vieille Tige*” (VT) wordt toegekend aan vliegers wiens vergunning/brevet dateert sinds meer dan 30 jaar. Het statuut “*Vieille Tige Junior*” (VT[J]) omvat de leden die minder dan 30 jaar gebrevetteerd zijn, maar een aanzienlijk luchtvaartpraktijk kunnen voorleggen van minstens 20 jaar. Andere leden worden beschouwd als toetredende lid (AT).

Een knelpunt om dit statuut VT of VT(J) te bepalen is de juiste datum van de eerste vergunning/ brevet. Er is inderdaad een merkbaar verschil tussen het brevet van een militair piloot die meer dan 200 vluchten heeft en de vergunning van een zweefvlieger na de eerste solo. Daarom heeft het bestuursorgaan beslist om het formaat van de aanvraag tot lidmaatschap aan te passen en aan de kandidaten te vragen

Introduction

Le statut de « *Vieille Tige* » (VT) est accordé aux pilotes dont l'obtention du brevet ou de la licence remonte à plus de 30 ans. Le statut de « *Vieille Tige Junior* » (VT[J]) regroupe les membres qui ont obtenu l'un ou l'autre depuis moins de 30 ans mais qui ont une pratique significative de l'aviation depuis au moins 20 ans. Les autres membres sont considérés comme des membres adhérents (AT).

Un point d'achoppement pour déterminer ce statut VT ou VT(J) est la date correcte de la première licence ou du premier brevet. En effet, il y a une différence notable entre le brevet d'un pilote militaire qui a plus de 200 heures de vol et la licence d'un pilote de planeur obtenue après le premier solo. C'est pourquoi l'organe d'administration a décidé d'ajuster le format de la demande d'adhésion et de demander aux

om een afschrift (scan) van hun eerste vergunning voor te leggen. Dit is niet van toepassing met terugwerkende kracht. Onze huidige leden hoeven dus niets te doen.

Het doel van dit artikel is om wat meer klaarheid te scheppen in de wirwar van vergunningen en brevetten.

Algemeen

Vliegvergunningen worden uitgereikt in de burgerluchtvaart, daar waar de Luchtmacht brevetten uitreikt.

In de burgerluchtvaart is het niet altijd gemakkelijk de eerste datum te kennen aangezien bepaalde scholen de volledige opleiding tot commercieel piloot geven. Tijdens de loop van die opleiding voldoet men op een bepaald ogenblik wel degelijk aan de voorwaarden tot het bekomen van een privaat piloot vergunning, maar deze wordt in praktijk niet uitgereikt tijdens de opleiding.

Bij de Luchtmacht is het eenvoudiger. Daar wordt het vliegbrevet uitgereikt bij de uitreiking van de vleugels.

Het bekomen van een vergunning heeft tijdens de laatste jaren, en zeker na het invoeren van de Europese vergunningen in 2002, een grote (r)evolutie gekend.

Ook waar men vroeger soms met vijf in de cockpit zat, twee piloten, een radio operator, een navigator en een boordwerktuigkundige, is dit door de evolutie van de technologie verminderd tot slechts twee piloten en voor sommige oudere toestellen nog met een boordwerktuigkundige. In de Luchtmacht behoort een *loadmaster* ook soms tot het cockpitpersoneel.

Om meer inzicht te krijgen hoe tegenwoordig de pilotenopleiding gebeurt heeft de VTB twee conferenties georganiseerd: één op 29 maart 2023 met kolonel Pascal July voor de Luchtmacht en één op 26 september 2023 met vluchtinstructeur Jacques Drappier voor de burgerluchtvaart.

Hierna volgt een overzicht van de bestaande Europese en nationale vergunningen en brevetten. Alvorens men een opleiding begint heeft men vanzelfsprekend een oefenvergunning nodig maar dit wordt hier verder buiten beschouwing gelaten.

In een volgend artikel zal Jacques Drappier verder ingaan op de filosofie van opleiding in de burgerluchtvaart.

Professionele vergunningen en vergunningen voor algemene luchtvaart

De vergunningen kunnen bestemd zijn voor professionele vluchten of voor algemene luchtvaart. Indien men een professionele vergunning bezit, kan men vergoed worden

candidats de soumettre une copie (scan) de leur premier « licence ». Elle ne s'applique pas rétroactivement. Nos membres actuels n'ont donc rien à faire.

Le but de cet article est de faire la lumière sur le labyrinthe des licences et des brevets.

Généralités

Les licences de vol sont délivrées dans l'aviation civile, la Force Aérienne délivre des brevets.

Dans l'aviation civile, il n'est pas toujours facile de connaître la première date correcte applicable, car certaines écoles dispensent la formation complète pour devenir pilote professionnel. Au cours de cette formation, les conditions d'obtention d'une licence de pilote privé sont en effet remplies à un certain moment, mais en pratique celle-ci n'est pas délivrée pendant la formation.

À la Force Aérienne, c'est plus simple. Là, le brevet de pilote est délivré lors de la remise des ailes.

L'obtention d'une licence a connu une (r)évolution majeure ces dernières années, et certainement après l'introduction des licences européennes en 2002.

Là où auparavant, il y avait parfois cinq personnes dans le cockpit, deux pilotes, un opérateur radio, un navigateur et un mécanicien de bord, ce nombre a été réduit, en raison de l'évolution de la technologie, à seulement deux pilotes et, pour certains avions plus anciens, encore un mécanicien de bord. À la Force Aérienne, l'équipage comprend parfois un *loadmaster*.

Pour mieux comprendre comment se déroule aujourd'hui la formation des pilotes, les VTB ont organisé deux conférences : l'une le 29 mars 2023 avec le colonel Pascal July pour la Force Aérienne et l'autre le 26 septembre 2023 avec l'instructeur de vol Jacques Drappier pour l'aviation civile.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des brevets ainsi que des licences européennes et nationales existants. Avant de commencer une formation, vous aurez bien sûr besoin d'une licence d'entraînement, mais cela ne sera pas pris en compte ici.

Dans un prochain article, Jacques Drappier développera la philosophie de la formation dans l'aviation civile.

Licences professionnelles et licences de l'aviation générale

Les licences peuvent être délivrées pour les vols commerciaux ou pour l'aviation générale. Si vous possédez une licence professionnelle, vous pouvez être rémunéré pour les

Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning

Deel 1.

Het begin, met inbegrip van WO2



Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne

Première partie.

Le début, y inclus la Deuxième Guerre mondiale

Lionel Gabriël,

kolonel van het vliegwezen b.d., opdrachthouder WHI / colonel d'aviation e.r., chargé de mission WHI

Voorwoord

Luchtverkenning is een facet van de militaire luchtvaart dat weinig gekend, en daarom ook ondergewaardeerd is.

Nochtans is het zowel op het diplomatieke als het militaire vlak van groot belang te beschikken over voldoende actuele en nauwkeurige inlichtingen over de tegenstander. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat, zodra de mogelijkheid bestond om deze te verzamelen door observatie van uit de lucht, daar gretig gebruik werd van gemaakt. In deze kleine reeks schetsen we in grote lijnen de evolutie van de verkenning

We hebben geenszins de pretentie volledig te zijn, want over elk der aangehaalde onderwerpen kunnen boeken vol geschreven worden, maar deze reeks laat de geïnteresseerde lezer toe zich een globaal beeld te vormen.

We voorzien drie afleveringen.

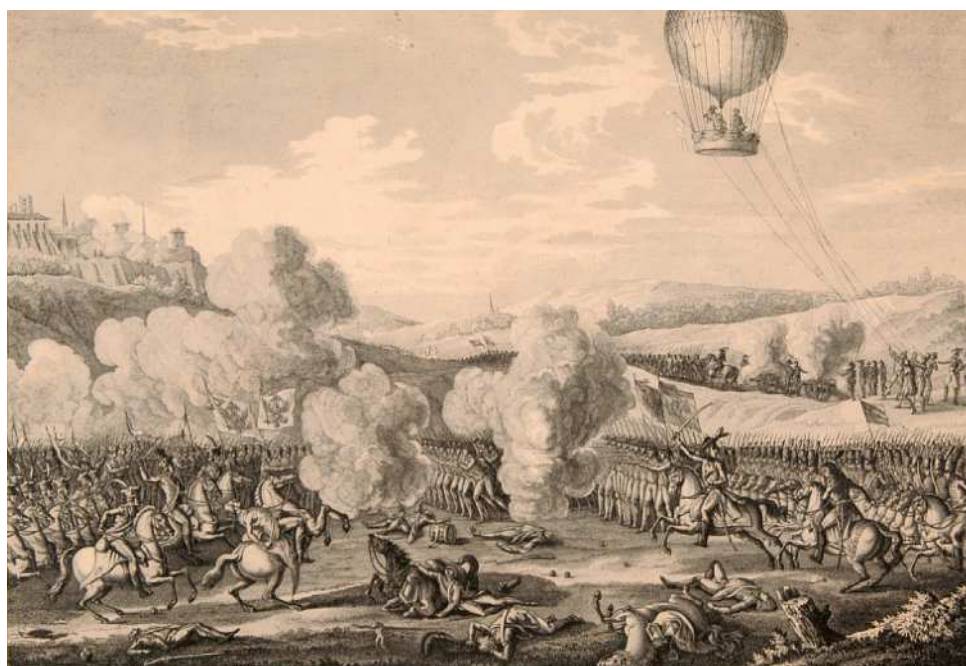
- Deel 1. Het begin, met inbegrip van WO2.
- Deel 2. Luchtverkenning met vliegtuigen na WO2.
- Deel 3. Luchtverkenning met UAV's en satellieten.

Het begin

In een conflict, is het voor elke militaire chef belangrijk te weten wat de opstelling en de bewegingen van zijn tegenstander zijn. Observatie vanuit een hoger gelegen positie leent zich uitstekend voor het bekomen van deze cruciale inlichtingen. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat zodra er middelen waren om zich in de lucht te verheffen, deze voor observatie- en verkenningsdoeleinden gebruikt werden.

Battle near Fleurus (1794).
First use of observation balloons.

Drawing by Vintage Design Pics.



Avant-propos

La reconnaissance aérienne est une des facettes de l'aviation militaire peu connue et donc sous-estimée.

Pourtant, disposer de renseignements suffisamment récents et précis sur l'adversaire est d'une grande importance, tant sur le plan diplomatique que militaire. Il n'est donc pas surprenant que, dès qu'il a été possible de les recueillir par observation aérienne, on s'en est servi avec empressement. Dans cette petite série, nous décrivons dans les grandes lignes l'évolution de la reconnaissance.

Nous ne prétendons pas être exhaustifs, des livres entiers pourraient en effet être écrits sur chacun des sujets évoqués, mais cette série permettra au lecteur intéressé d'avoir une vue d'ensemble.

Nous prévoyons trois parties.

- Partie 1. Le début, y inclus la Deuxième Guerre mondiale.
- Partie 2 : La reconnaissance avec des avions après la Deuxième Guerre mondiale.
- Partie 3 : La reconnaissance avec des UAV et des satellites.

Le début

Lors d'un conflit, il est important pour tout chef militaire de connaître la position et les mouvements de son adversaire. L'observation depuis une position élevée se prête parfaitement à l'obtention de ces renseignements cruciaux. Il n'est donc pas étonnant que, dès qu'il y eut des moyens de s'élever dans les airs, ceux-ci furent utilisés à des fins d'observation et de reconnaissance.