



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart



In dit nummer

- > Luchtvaarttechnieken Deel VI, Hfdst 8
- > Icarus is back
- > Een onbekende held
- > De val van Icarus, deel 3
- > Bio Paul Pütz
- > *en onze vaste rubrieken*

Dans ce numéro

- > Techniques aéronautiques Partie VI, Chap 8
- > Icarus is back
- > Un héros anonyme
- > La chute d'Icare, 3^e partie
- > Bio Paul Pütz
- > *et nos rubriques habituelles*



N° 3-2012
33^{ste} jaar
juli-aug-sept.

33^e année.
juillet-août-septembre

www.vieillestiges.be



Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart



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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel

Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Photo cover: © Vador

Conseil d'administration Raad van Bestuur

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

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 3-2012

INHOUD VAN MAGAZINE 3-2012

Le prochain magazine
paraîtra le 2 novembre
Het volgende nummer
verschijnt op 2 november

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
07	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
08	Icarus is back	Icarus is back
10	Un héros anonyme	Een onbekende held
13	Une bien belle initiative	Een heel mooi initiatief
18	Histoire des techniques aéronautiques en Belgique Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes (suite)	Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels (vervolg)
24	Jules Laurent 100	Jules Laurent 100
26	La chute d'Icare	De val van Icarus
33	Boutique VTB	Boetiek VTB
34	La sécurité des vols et les opérations aériennes militaires. Inconciliables ? Partie II	Vliegveiligheid en Militaire Luchtoperaties: onverenigbaar? Deel II
40	Your friendly webmaster says...	Your friendly webmaster says...
42	Une longue carrière heureuse de pilote de ligne	Een lange gelukkige carrière als lijnpiloot

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

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

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

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



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter



La visite du Prince Philippe à la Maison des Ailes à l'occasion de sa mise à l'honneur comme membre VTB aurait dû être un grand moment de cette année festive de notre association. Pour des raisons indépendantes de sa volonté - la présence du Prince étant requise en Arabie saoudite en vue d'assister aux funérailles du Prince héritier Nayef ben Abdel Aziz - cet événement pourrait être reporté à l'automne prochain. Le Prince Philippe est bien sûr désolé pour l'embarras que cette décision de dernière minute a pu causer. Nous tenons à remercier les membres et les invités qui s'étaient inscrits pour assister à cette réception; nous osons espérer qu'ils seront à nouveau disposés à nous rejoindre lors d'un prochain rendez-vous avec le Prince.

Notre banquet, événement phare de cette année, a connu le succès escompté et il me revient donc de remercier non seulement tous ceux qui nous ont fait le plaisir d'être présents, mais également les membres de l'association qui se sont investis sans compter pour faire de ce banquet le point d'orgue de notre 75^e anniversaire.

Dans ce magazine, vous découvrirez outre les rubriques classiques, un article qui me tient à cœur. C'est l'hommage que je souhaite rendre à un ami qui nous a quittés en avril dernier. Il avait 97 ans. Revenu des camps de concentration après avoir été arrêté en France, alors qu'il faisait partie depuis quelques mois d'un réseau d'évasion comme passeur, Frans Temmerman a mené une vie exemplaire, toute faite de simplicité, d'amitié... « Un héros anonyme » comme j'ai intitulé cette contribution qui se veut un hommage à tous ceux qui ont disparu sans laisser de trace, victime des atrocités de l'occupant. Grâce à Frans et au récit qu'il a fait de son incarcération, nous savons ce qu'ils ont enduré.

L'histoire du Major Aviateur Charley de Hécécé que nous évoquerons dans un prochain magazine, cadre également avec l'optique que poursuit notre association, à savoir la mise à l'honneur de ceux qui se sont investis jusqu'au sacrifice de leur vie pour qu'aujourd'hui nous puissions vivre en paix. Ce 24 juillet, ce résistant, porté disparu en 1944, fusillé près de Toulouse, récemment retrouvé et identifié va pouvoir reposer dans le cimetière familial près de son épouse, Micheline de Sélys Longchamps.

Quant à l'encart bleu que vous découvrirez au centre de ce magazine et que nous publions en collaboration avec la Maison des Ailes, il reprend la liste des candidatures introduites dans le cadre

Het bezoek van Prins Filip aan het Huis der Vleugels om hem te huldigen als erelid van de VTB zou een topmoment geweest zijn in dit feestjaar van onze vereniging. Wegens onvoorziene omstandigheden - de aanwezigheid van de Prins was vereist in Saoedi-Arabië voor de uitvaartplechtigheid van kroonprins Nayef ben Abdel Aziz - wordt dit evenement echter uit-gesteld tot in de herfst. Uiteraard betreurt Prins Filip de eventuele problemen die deze laattijdige wijziging heeft veroorzaakt. We danken de leden en genodigden die zich voor de receptie hadden ingeschreven en we hopen dat ze opnieuw aanwezig zullen zijn bij een volgende afspraak met de prins.

Ons banket, het hoogtepunt van dit jaar, heeft het verwachte succes gekend en ik wens dan ook niet alleen alle aanwezigen te danken voor hun komst, maar ook de leden van onze vereniging die zich belangeloos ingezet hebben om van het banket het orgelpunt te maken van onze 75^{ste} verjaardag.

In dit magazine vindt u, naast de klassieke rubrieken, een artikel dat mij na aan het hart ligt. Het is mijn eerbetoon aan een vriend die ons in april jl., op 97-jarige leeftijd heeft verlaten. Na zijn terugkeer uit de concentratiekampen, nadat hij in Frankrijk was aangehouden als actief lid van een ontsnapningsnetwerk, heeft Frans Temmerman voorbeeldig geleefd, in alle eenvoud en vriendschap... 'Een onbekende Held' heb ik deze bijdrage genoemd, die ook een eerbetoon wil zijn aan al diegenen die spoorloos zijn verdwenen, als slachtoffer van de gruweldaden van de bezetters. Dankzij Frans, en zijn relaas over zijn gevangenschap, komen we te weten wat zij hebben doorstaan.

Ook het verhaal van majoor Vlieger de Hécécé, dat we in het volgende magazine zullen brengen, kadert in de doelstelling van onze vereniging. Deze bestaat in het huldigen van hen die hun leven hebben geofferd om ons in staat te stellen vandaag in vrede te leven. Op 24 juli zal deze weerstander de eeuwige rust vinden in het familiegraf, naast zijn echtgenote Micheline de Sélys Longchamps. Hij werd in 1944 nabij Toulouse gefusilleerd en pas onlangs werd zijn stoffelijk overschot teruggevonden en geïdentificeerd.

De blauwe bijlage die u midden in dit tijdschrift vindt en die we publiceren in samenwerking met het Huis der Vleugels, toont de lijst met kandidaturen die zijn ingediend voor de 'Special Aviation Award 2012', die wordt georganiseerd ter gelegenheid van de 75^{ste} verjaardag van dit

du « Special Aviation Award 2012 » organisé à l'occasion du 75^e anniversaire de cette prestigieuse « Maison ». Une galerie impressionnante de personnalités, d'associations et d'unités de l'aviation civile et militaire qui valent le détour...

Je terminerai ce mot en évoquant le plaisir qui est le nôtre de voir que grâce à notre association, grâce à nos sponsors que je tiens encore une fois à remercier tout particulièrement, la tombe de Georges Nélis a pu être restaurée. Toutes nos félicitations aux deux artistes, Stefan Delannoit et Michel Cloquet, qui ont réussi à rendre à l'air toute sa beauté du passé.

À quelque cent mètres de la sépulture de notre grand ancien, un autre monument devrait retrouver toute son allure d'antan grâce à la décision du Ministre de la Défense, Pieter De Crem, d'inclure l'œuvre de César Bataille dans les travaux d'entretien de la Pelouse d'Honneur des Aviateurs. Nous lui en sommes fort reconnaissants.

Et enfin, pour terminer par un mot de circonstance, à vous tous de bonnes vacances.

Emem

prestigieuze 'Huis'. Het is een indrukwekkend overzicht van persoonlijkheden, verenigingen en eenheden van de burgerlijke en militaire luchtvaart die beslist onze belangstelling waard zijn...


Ten slotte wil ik nog eens mijn en onze voldoening onderstrepen over het feit dat het graf van Georges Nélis gerestaureerd kon worden, dit dankzij de steun van onze vereniging en talrijke sponsors die ik nogmaals speciaal wil danken. Onze hartelijke gelukwensen aan de kunstenaars Stefan Delannoit et Michel Cloquet, die erin geslaagd zijn om Icarus zijn oorspronkelijke glorie terug te geven.

Dankzij de Pieter De Crem, Minister van Defensie, zal op enkele meter van de begraafplaats van onze illustere voorganger, ook een ander monument zijn pracht van weleer terugvinden. Het werk van César Bataille is nu opgenomen in het onderhoudscontract van het Ereperk der Vliegeniers. We zijn de minister daar zeer erkentelijk voor.

En tenslotte wil ik met enkele momenteel goed passende woorden afsluiten: iedereen een prettige vakantie gewenst.

Emem

Leefdaal, 10mei 2012



**DE « VIEILLES TIGES » VAN DE
BELGISCHE LUCHTVAART vzw
KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**

Maatschappelijke zetel : Het Huis der Vliegers
Montoyerstraat 1 Bus 13
B-1000 Brussel

Aan de Heer P. De Crem
Minister van Defensie
Lambermontstraat, 8 ;
1000 Brussel

Geachte Heer Minister,


Betref: Onderhoud Monument Ereperk kerkhof van Brussel
Ref: 1. Brief van 05 maart 2012
2. Uw brief van 17 april 2012

Op 5 maart heeft de vereniging van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart u een brief gericht met de vraag of Defensie het prachtig monument op het Ereperk van het kerkhof van Brussel zou kunnen laten onderhouden binnen het budget van Defensie.

Met uw brief van 17 april hebt u ons laten weten dat het onderhoud van dit monument voortaan via een bestaand onderhoudscontract zal uitgevoerd worden. We houden eraan u hiervoor van harte te bedanken. Op 1 november 2012 zal onze jaarlijkse huldiging op het Ereperk plaats vinden. We zouden het ten zeerste appreciëren mocht u hier aanwezig kunnen zijn en zo kennis te kunnen maken met een opgeknapt monument...

Met nogmaals onze waardering voor uw spoedige beslissing.

Met de meeste hoogachting,



Michel MANDL
Voorzitter

Michel MANDL, Eikendreef 13, B-3061 Bertem - Tél : 02/768.1606 - E-mail : michel.mandl@pandora.be



AGENDA

Réunions mensuelles

12 septembre,
10 octobre,
14 novembre,
12 décembre

Maandelijks vergaderingen

12 september,
10 oktober,
14 november,
12 december



1937 - 2012

■ Mercredi 8 août Extra muros

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

■ Dimanche 19 août Jalhay - Le Tigelot

La 61^e cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs alliés tombés au Tigelot et dans les Fagnes au cours de la Seconde Guerre mondiale aura lieu le dimanche 19 août 2012.

Programme :

10h30 : Messe solennelle célébrée en l'église de Jalhay avec la participation de la chorale « Le Chœur Mixte Saint-Apollinaire » de Bolland. Après l'office religieux, les participants se rendront en voiture au lieu-dit « Tigelot » sur la route vers le barrage de la Gileppe pour la cérémonie au Mémorial canadien. Après la cérémonie, repas facultatif au restaurant « Le Brévent » (Route d'Oneux 77 à 4800 Verviers). Apéritif, menu 4 services boissons comprises pour 34 € à verser au compte BE27 3480 1331 9073 au nom de 'Mémorial canadien du Tigelot' ; le paiement vaut inscription (formulaire d'inscription audos du feuillet adresse). Le comité organisateur est reconnaissant envers les sympathisants qui aideraient son action en lui versant 5 € de cotisation annuelle.

■ Samedi 15 septembre Poelkapelle

15h30: commémoration Guynemer

■ Dimanche 16 septembre Sint-Denijs-Westrem

Cérémonie au monument polonais

■ Samedi 13 octobre Bruxelles

11 h : Remembrance Day au Cinquantenaire suivi d'une réception au Musée de l'Air

■ Jeudi 1er novembre Bruxelles

11 h : Cérémonie à la Pelouse d'Honneur des Aviateurs, cimetière de Bruxelles

■ Woensdag 8 augustus Extra muros

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

■ Zondag 19 aug. Jalhay - Le Tigelot

De 61^{ste} editie van het jaarlijkse eerbetoon aan de vliegeniers die tijdens WOII in Le Tigelot in de Hoge Venen zijn gevallen, heeft plaats op zondag 19 augustus 2012.

Programma:

10.30u: plechtige eucharistieviering in de kerk van Jalhay met deelneming van het koor «Le Chœur Mixte Sainte-Apollinaire» uit Bolland. Na de viering begeven de deelnemers zich met de wagen naar het gehucht 'Tigelot' op de weg naar de stuwdam van de Gileppe voor de plechtigheid aan het Canadese memoriaal. Na de plechtigheid, facultatieve maaltijd in restaurant «Le Brévent» (route d'Oneux 77 te 4800 Verviers). Aperitief, 4-gangenmenu inclusief drank voor € 34, te storten op rekening BE27 3480 1331 9073 op naam van «Memorial canadien du Tigelot». De betaling geldt als inschrijving (inschrijvingsblad achteraan op het adresblad). Het organisatiecomité dankt de sympathisanten die haar activiteiten willen steunen door de betaling van een jaarlijkse bijdrage van € 5.

■ Zaterdag 15 september Poelkapelle

15.30u: herdenking Guynemer

■ Zondag 16 september Sint-Denijs-Westrem

Plechtigheid aan het Poolse monument

■ Zaterdag 13 oktober Brussel

11u : Remembrance Day in het Jubelpark met daarna receptie in het Luchtvaartmuseum

■ Donderdag 1 november Brussel

11u : Plechtigheid aan het Ereperk der Vliegeniers, begraafplaats van Brussel

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Marinus REBECK

Geboren op 01 Jan 1939
Meidoornlaan 4,
B-2920 Kalmthout
Tel 03 666 9560
Gsm 0499 128 216
E-mail marijn.rebeck@skynet.be
Aanvaard VT
Peters:
Paul Aelaerts & Eduard Wouters.

Robert ROMBOUS

Geboren op 18 Sep 1941
Duinenweg 276 bus 501
B-8430 Middelkerke
Tel 0475 470 775
E-mail robertrombouts@hotmail.com
piloot vliegtuig door BL
op 06 Mei 1969 (B102508)
Aanvaard VT
Peters:
Danny Cabooter & Eddy Campers.

WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Reginald GEERINCK

Geboren op 25 mei 1946
P. De Meerleerstraat 13
B-9100 Sint Niklaas
Tel 0475 247439
E-mail reginaldgeerinck@gmail.com
Aanvaard VT
Peters:
Danny Cabooter & Guido Wuyts

Michel LECLAIRE

Né le 23 Fev 1947
Drève P. Laruelle 6,
B-1495 Sart Dame Aveline
Tel 067 772 310
E-mail alain.deffrennes@skynet.be
Admis VT
Parrains:
Jean Kamers & Denis Nootens.



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.
Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.
Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviaabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviaabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0361 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)

Icarus is back



*Na een opknapbeurt van de omringende planten,
heeft Icare zijn gepatineerde glans van vroeger teruggevonden.*

Après un élagage des plantes environnantes,
Icare a retrouvé son lustre patiné du passé.

C'est en présence du Lieutenant-Général Aviateur Gérard Van Caelenberge, Chef d'État-major des Forces Armées, que s'est déroulée la cérémonie d'inauguration de la tombe restaurée de Georges Nélis après que l'ornement en bronze conçu par Pierre de Soete, dérobé début 2011, ait été remis en état et remplacé au début du mois de mai.

Les petits-enfants de Georges Nélis, Madame Françoise Laude et son frère Philippe accompagné de son épouse, rehaussaient également cette cérémonie de leur présence.

Het is in aanwezigheid van Luitenant-Generaal Vlieger Gérard Van Caelenberge, stafchef van de Strijdkrachten, dat de plechtige inhuldiging van de graftombe van Georges Nélis plaatsvond, nadat het bronzen ornament, ontworpen door Pierre De Soete en ontvreemd tijdens de winter van 2011, gerestaureerd en teruggeplaatst werd in het begin van de maand mei.

De kleinkinderen van Georges Nélis, Mevrouw Françoise Laude en haar broer Philippe vergezeld door zijn echtgenote, hebben door hun aanwezigheid deze ceremonie luister bijgezet.

Le Commandant de la Composante Aérienne s'était fait représenté par le Lieutenant-Colonel d'Aviation Verdonck.

Vous trouverez ci-après le mot du Président prononcé à cette mémorable occasion :

« Lorsqu'au cours de la nuit du 2 au 3 février 2011 quelques trois minables malfrats osent s'attaquer à la tombe de Georges Nélis - notre premier aviateur militaire, fondateur de la Sabena et de la Sabca, la première entreprise belge de construction aéronautique - pour dérober le bronze qui l'orne depuis 80 ans, ils ne se doutent pas qu'ils commettent un méfait aux dimensions artistiques et émotionnelles incommensurables. En effet, l'œuvre de Pierre de Soete fait à n'en pas douter partie du patrimoine artistique et aéronautique de notre pays. Frank Liefhooghe ici présent est un des premiers à se rendre sur place lorsque la nouvelle du méfait est connue. Grâce à lui, nous prenons conscience de l'importance artistique de cette œuvre. En collaboration avec la famille de Georges Nélis, nous commençons à échafauder des projets en vue de remplacer le bronze volé.

Quelle n'est pas notre surprise, lorsqu'au cours de l'été dernier nous apprenons que l'ornement a été retrouvé par des promeneurs en bordure de la forêt de Soignes. Grâce à la collaboration de la police de Waterloo et des services de la Force Aérienne, notamment de Mme Sofie Naeyaert et de l'Adjudant Josef Van den Broeck, Icare que l'on a sauvagement essayé de tronçonner à la disquette a trouvé refuge dans un hangar du Quartier Housiau à Peutie.

Le hasard a voulu que quelques semaines plus tard, notre association soit invitée à l'inauguration d'un monument érigé à la mémoire d'un de nos grands aviateurs de la 2^e GM, le Colonel Aviateur Mony Van Lierde. Les auteurs de ce prestigieux monument tout en métal sont membres d'une association qui regroupe une dizaine de fanatiques de l'aviation nommée « Wings Of Memory ». Métal... bronze, le lien est vite fait et c'est ainsi que je suis mis en contact avec Stefan Delannoit et Michel Cloquet, les deux artistes responsables du monument qui, faut-il le dire, n'a pas son pareil en Belgique. Le courant est immédiatement passé et ils ont accepté, après avoir découvert l'ornement à Peutie, de relever le défi de la restauration de notre Icare.

Ce ne fut pas tâche aisée. J'ai pu découvrir dans un album photos les différentes phases de la restauration. Tout simplement époustouflant ! Plusieurs semaines d'un travail intense ont été nécessaires pour rendre à cette œuvre son aspect original.

Cette restauration n'aurait toutefois pu être réalisée sans le soutien et l'aide financière de la famille Nélis, de notre association des Vieilles Tiges et d'importants sponsors tels nos deux grands aviateurs, Sabca et Sonaca, les Établissements de notre membre Jack Waldeyer, notamment les Salons de Romrée, la Maison des Ailes et les Old Flyers de la Sabena. Je tiens au nom de notre association et sans aucun doute également au nom de la famille de Georges Nélis à leur témoigner notre gratitude pour leur grande générosité ».

Mr Chris Van Heghe de l'association « Wings of Memory » a ensuite pris la parole et la cérémonie, toute faite de simplicité, s'est terminée par un dépôt de fleurs des deux organisations concernées.

Le « Dupont Café » à la sortie du cimetière fut l'endroit idéal pour clôturer cette après-midi qui restera sans aucun doute gravée dans la mémoire de tous ceux qui avaient tenu à participer à l'écriture de cette belle page d'histoire aéronautique belge.

De Commandant van de Luchtcomponent liet zich vertegenwoordigen door Luitenant-Kolonel van het Vliegwezen Verdonck.

Hieronder vindt u de toespraak die de Voorzitter tijdens deze memorabele plechtigheid hield.

"Toen tijdens de nacht van 2 op 3 februari 2011 een drietal miseraabele onverlaten het aandurfdan het graf van Georges Nélis - onze eerste militaire piloot, stichter van Sabena en Sabca, de eerste Belgische vliegtuigconstructeur - te vernielen, om het brons te ontvreemden dat sinds 80 jaren het graf sierde, beseften ze niet dat ze een misdaad pleegden van een artistieke en emotionele onmeetbare dimensie. Inderdaad, het kunstwerk van Pierre de Soete behoort zonder twijfel tot het artistieke en luchtvaartkundige patrimonium van ons land. Frank Liefhooghe, hier aanwezig, is bij de eersten die zich ter plekke begaven toen het nieuws van de misdaad bekend werd. Dankzij hem werden we ons bewust van de belangrijke artistieke waarde van het kunstwerk. In samenwerking met de familie van Georges Nélis begonnen we plannen te smeden om het gestolen bronzen kunstwerk te vervangen.

Groot was onze verbazing toen we wij tijdens de voorbijge zomervernamen dat het kunstwerk door wandelaars aan de rand van het Zoniënwoud werd teruggevonden. Dankzij de medewerking van de politie van Waterloo en de diensten van de Luchtmacht, o.a. Mevrouw Sofie Naeyaert en Adjudant Josef Van den Broeck, vindt Icarus, die men met een slijpschijf in stukken heeft proberen te zagen, een onderdak in een loods van het Housiau Kwartier in Peutie.

Het toeval wil dat enkele weken later onze vereniging uitgenodigd werd op de inhuldiging van het monument ter nagedachtenis van één van onze grote piloten uit de 2^{de} WO, Kolonel Vlieger Mony Van Lierde. De makers van dit opmerkelijk monument, geheel in metaal vervaardigd, zijn leden van een vereniging van een tiental luchtvaarthouderverenigingen 'Wings of Memory' genoemd. Metaal...brons, de band is snel gemaakt en zo kom ik in contact met Stefan Delannoit en Michel Cloquet, de twee kunstenaars die verantwoordelijk zijn voor dit in België unieke monument. Het klikt onmiddellijk en, na het ornament te hebben bekeken in Peutie, aanvaardden ze de uitdaging om onze Icarus te restaureren.

Het was geen gemakkelijke taak. In een fotoalbum heb ik de verschillende fases van de restauratie kunnen volgen. Gewoon verbijsterend! Meerdere weken intens werk waren nodig om Icarus in zijn oorspronkelijke staat te herstellen.

Deze restauratie zou niet tot een goed einde zijn gebracht zonder de steun en financiële hulp van de familie Nélis, onze vereniging van de Vieilles Tiges en andere belangrijke sponsors zoals onze twee grote luchtvaartbedrijven Sabca en Sonaca, de ondernemingen van ons lid Jack Waldeyer, waaronder les Salons de Romrée, la Maison des Ailes en de 'Old Flyers' van Sabena. In naam van onze vereniging en, zonder twijfel, eveneens van de familie van Georges Nélis wil ik hen bedanken voor hun grote edelmoedigheid."

Mr. Chris Van Heghe, van de vereniging 'Wings of Memory', nam nadien het woord. De heel eenvoudige plechtigheid werd afgesloten met het neerleggen van bloemen door de twee betrokken verenigingen. Het 'Dupont Café', aan de uitgang van de begraafplaats, was de ideale plek om deze namiddag af te sluiten. Een namiddag die zonder twijfel gegrift zal blijven in het geheugen van iedereen die bijgedragen heeft tot het schrijven van deze mooie pagina in de geschiedenis van de Belgische luchtvaart.



*Hulde aan mijn vriend
Frans Temmerman
(28 november 1915 - 25 april 2012)*

Door Michel Mandl

Een onbekende held Un héros anonyme

*Hommage à mon ami
Frans Temmerman
(28 novembre 1915 - 25 avril 2012)*

Door Michel Mandl

Pendant la mobilisation, en 1939, Frans Temmerman fait partie du 14A, une unité d'artillerie stationnée à Guigoven, petite bourgade de 500 habitants située entre Tongres et Hasselt. Le gros de l'unité est posté le long du canal Albert. Frans et son détachement ont la charge du charroi de munitions à l'arrière des premières lignes. Le 10 mai à l'aube, les tracteurs d'artillerie et leurs munitions cachés dans le verger de mes grands-parents maternels sont l'objet d'une attaque aérienne allemande heureusement fort imprécise. Le seul objectif touché est la maison des grands-parents. Par le plus grand des hasards, ceux-ci avaient décidé de passer la nuit chez leur fille aînée. Accompagné par quelques braves, dont l'ami Frans, le 1er Maréchal des Logis Mandl Albert, mon père, s'est distingué « par son sang-froid en évacuant les véhicules du parc à matériel, sous les attaques de l'aviation ennemie ». Cela lui vaudra en 1948, d'être cité

Tijdens de mobilisatie in 1939 maakt Frans Temmerman deel uit van de 14A artillerie eenheid, gelegerd in Guigoven, een klein boerendorp van 500 inwoners tussen Hasselt en Tongeren. Het gros van de eenheid is opgesteld langs het Albertkanaal. Het detachement van Frans is belast met het vervoer van munitie achter de eerste linie. Op 10 mei, bij dageraad, worden de artillerietrekkers aangevallen vanuit de lucht. Zij stonden verdekt opgesteld in de boomgaard van mijn grootouders aan moederskant, maar gelukkig was de luchtaanval weinig precies. Het huis van mijn grootouders is het enige doel dat geraakt werd. Heel toevallig hadden deze de nacht doorgebracht bij hun oudste dochter. Vergezeld van enkele dappere, waaronder Frans, zou de 1^{ste} Wachtmeester Albert Mandl zich onderscheiden door 'koelbloedig de voertuigen van het materiaalpark te evacueren onder het vuur van de vijandelijke luchtaanvallen'.

à l'Ordre du jour du Régiment. Plus tard, son nom figurera de son vivant - cela l'amusait beaucoup - sur une stèle commémorative au centre du village de Guigoven.

Au cours des dix-huit jours de campagne relatés dans un petit agenda de poche, mon père a perdu le contact avec Frans, un de ses plus fidèles appelés. Ils ne se sont jamais revus. Quelques années après le décès de mon père survenu en 1983, ma mère a eu la grande surprise d'être contactée par un certain « Armand Rimskof ». Dotée d'une mémoire plus qu'exceptionnelle, elle n'a eu aucune difficulté à situer l'intéressé. Elle l'avait rencontré à Guigoven du temps de la mobilisation. Rimskof et quelques anciens du 14A, dont Frans Temmerman, souhaitaient retrouver leur cher sous-officier de l'époque. Après des recherches effectuées à Guigoven devenue entité de Kortesseem, ils avaient retrouvé la trace de ma mère à Tervuren.

C'est ainsi qu'un jour, j'ai été présenté à Frans Temmerman. Comme il a bien connu mon père, je suis fatalement intéressé par tout ce qu'il a à me raconter. Je découvre rapidement que j'ai devant moi un homme qui au cours de la guerre - mais également par la suite dans notre ancienne colonie - a eu un parcours tout à fait exceptionnel. Frans n'est toutefois pas homme à se vanter et ce n'est que petit à petit que je réalise à quel point je suis privilégié de pouvoir écouter son récit. Frans n'a jamais fait partie d'aucune association d'anciens combattants, évadés de guerre ou déportés. Fin des années 90, il décide néanmoins de relater ce qu'il a vécu dans un ouvrage qu'il m'offrira en 2003. Le titre ne laisse aucun doute quant à son contenu : « Concentratiekampen ».

Frans nous a quittés le 25 avril dernier. Ce même jour, j'avais décidé de lui rendre visite à l'hôpital St Augustin à Wilrijk. Je ne l'ai plus revu. Il venait de décéder dix minutes avant mon arrivée... Je n'ai pu m'empêcher de verser une larme. Un héros combien modeste venait de nous quitter. J'ai décidé peu après de faire en sorte que l'on se souvienne de l'ami Frans... C'est l'objet du présent article.



Frans est né à Lokeren le 28 novembre 1915. C'est un homme d'un grand éclectisme. Au cours de sa formation professionnelle, il devient d'abord apprenti-boucher avant de décrocher un diplôme de mécanicien garagiste... Un touche à tout très sportif - il pratique assidument le canoë-kayak en compétition - de plus il est fort doué pour les langues. Cédons-lui la parole (nous traduisons) :

"Comme secrétaire du canoë-club de Lokeren, j'avais pris sur moi une certaine responsabilité quant au club et à ses membres. C'était au début de 1943. Au cours de nos trajets sur la Durme, nous passions fréquemment devant la « Feldgendarmarie » de Moerkerke. Ils avaient remarqué que quelques embarcations portaient un nom anglais. Cela n'a guère tardé avant que, étant un des responsables du club, je sois plusieurs fois convoqué à la Feldgendarmarie. Vu que les membres ne se sont pas pressés pour modifier les noms, j'ai reçu une convocation m'ordonnant de me présenter au bureau de recrutement. Quelques semaines après une deuxième convocation, j'ai reçu des formulaires à compléter en vue d'une mise au travail en Allemagne. J'ai alors, avec un ami, décidé de partir vers la France. Le 14 juin 1943, nous prenons la poudre d'escampette sans savoir vraiment où nous rendre. Via Saint-Omer, nous arrivons à Boulogne. Là, nous essayons de passer en Angleterre. Quelques jours plus tard, nous entrons toutefois en contact avec Étienne Rogiers, un Belge ayant trouvé du travail à Boulogne ; c'est ainsi que, munis de faux papiers, nous sommes embauchés dans la même société.

Hiervoor zou hij in 1948 een vermelding krijgen op het Dagorder van het Regiment. Tot zijn groot jolijt zou later zijn naam, als een nog levende persoon, voorkomen op de herdenkingszuil in het centrum van Guigoven.

Tijdens de achttiendaagse veldtocht, die hij bijhield in zijn kleine zakagenda, zou mijn vader het contact verliezen met Frans, één van zijn trouwste dienstplichtigen. Ze hebben mekaar nooit teruggezien. Enkele jaren na de dood van mijn vader in 1983, was mijn moeder ten zeerste verbaasd toen zij gecontacteerd werd door een zekere 'Armand Rimskof'. Dankzij haar uitzonderlijk geheugen kon zij hem vlug situeren. Ze had hem ontmoet in Guigoven tijdens de mobilisatie. Samen met enkele anciens van 14A, waaronder Frans Temmerman, wilde Rimskof hun onderofficier van destijds weer opsporen. Na opzoekingen in Guigoven, dat nu deel uitmaakt van Kortesseem, waren zij op het spoor gekomen van mijn moeder die nu in Tervuren woonde.

Zo werd ik op een dag voorgesteld aan Frans Temmerman. Omdat hij mijn vader zo goed gekend had, was ik vanzelfsprekend uiterst geïnteresseerd in zijn verhaal. Ik ontdekte zeer vlug dat ik te maken had met iemand die een uitzonderlijk parcours had afgelegd, zowel tijdens de oorlog, als later in onze oud-kolonie. Frans was geen opschepper en het is slechts stapsgewijs dat ik beseftte dat het een waar voorrecht was om naar zijn verhaal te kunnen luisteren. Frans was nooit lid geweest van oud-strijder-, ontsnapping- of deportatieverenigingen, maar einde jaren 90 had hij beslist om zijn belevenissen in een boek samen te vatten. Hij bood het mij aan in 2003 en de titel is een duidelijke weerspiegeling van de inhoud: 'Concentratiekampen'.

Frans heeft ons verlaten op 25 april jl. Net die dag wou ik hem bezoeken in het Sint Augustijnziekenhuis in Wilrijk. Ik heb hem niet meer gezien. Hij stierf 10 minuten voor mijn aankomst... Ik kon mijn tranen niet bedwingen. Een bescheiden held had ons zojuist verlaten. Iets later heb ik beslist het nodige te doen om onze vriend Frans te gedenken; dit is het doel van onderstaand artikel.



Frans werd geboren in Lokeren op 18 november 1915. Hij was iemand met veel aanleg. Tijdens zijn opleiding werd hij eerst leerling-beenhouwer, vooraleer een diploma te behalen als mecanicien garagist. Hij had een aangeboren gevoel voor sport, nam regelmatig deel aan kano- en kajakcompetities, en was zeer taalvaardig. Laten we hem zelf aan het woord:

"Als secretaris van de kanoclub in Lokeren, had ik een zekere verantwoordelijkheid op mij genomen, voor wat betreft de club en zijn leden. Het was begin 1943. Tijdens onze tochten op de Durme moesten we regelmatig langs de 'Feldgendarmarie' van Moerbeke passeren. Ze hadden opgemerkt dat enkele kano's Engelse namen droegen. Het duurde niet lang voor ik als één van de verantwoordelijken van de club op de feldgendarmarie ontboden werd. Omdat de leden niet direct reageerden om die namen te veranderen, kreeg ik een oproepingsbevel om mij aan het aanwervingbureau te gaan melden. Enkele weken na een tweede oproeping, moest ik papieren invullen om te gaan werken in Duitsland. Samen met een vriend heb ik dan beslist om naar Frankrijk te vluchten. Op 14 juni 1943, verdwenen we met de noorderzon, zonder duidelijk doel. Via St-Omer kwamen we aan in Boulogne. We zouden naar Engeland vluchten. Enkele dagen later zijn we echter in contact gekomen met een Belg, Étienne Rogiers, die in Boulogne werk gevonden had en zo werden we met valse papieren in dezelfde firma ingeschreven. Na enkele weken werd



Frans Temmerman (midden), secretaris van de Lokerse kanoclub
Frans Temmerman (au milieu) secrétaire du canoë-club de Lokeren

Après quelques semaines, le patron de la firme me demande si j'ai l'intention d'entrer dans la résistance française. Après un temps de réflexion, je décide de tenter l'aventure. Avec Étienne et un certain Pierre, je dois assurer la reconnaissance du littoral. Grâce aux faux papiers de la firme, cela se fait assez facilement. Comme je me débrouille bien en allemand, je reçois une autre mission : prendre en charge des jeunes évadés rassemblés à Lille.

Pour ma première mission, la destination est Toulouse. Cela se passe sans trop de difficultés. Nous arrivons là-bas dans une sorte de camp de vacances pour boy-scouts... Grande est notre surprise d'y être accueillis par la personne qui nous a confié cette mission. Il nous a suivis pour s'assurer que l'on peut nous faire confiance. Nous sommes ainsi occupés pendant trois semaines pour aller chercher ces gens à Lille et les amener à Pechbonnieu (au nord de Toulouse) où ils séjournent dans une ferme avant de franchir peu après la frontière Espagnole.

Nous allons aussi quelques fois en Haute-Savoie. Là on nous met en contact avec des membres de la résistance qui viennent de commencer des sabotages de trains et des attaques de transports allemands. À Paris, nous faisons la connaissance d'un certain Colonel Berthier (en réalité il s'appelle Jean-Pierre Vernant). Il nous donne d'autres missions consistant à espionner les troupes allemandes en région parisienne mais aussi la région côtière et ses nombreux bunkers. Pendant une de nos missions dans la région de Montélimar, près de Lanas, je participe à une livraison d'armes. L'avion est un petit appareil (probablement un Lysander ou un...) qui se pose facilement dans une prairie. Pendant que nous dissimulons les armes dans un bois proche, quelques candidats à l'évasion montent dans l'avion. Avant que nous nous rendions bien compte de ce qui se passe, il a déjà décollé.

Quelques jours plus tard, nous sommes de nouveau à Boulogne avec Étienne Rogiers pour la reconnaissance des bunkers. Ce doit être vers la fin de septembre (1943) que, alors que nous voyageons de Boulogne vers Paris, notre train subit une attaque aérienne. Plusieurs avions le mitraillent. La locomotive est touchée. Il n'y a heureusement pas de blessés ; et comme nous ne sommes pas loin de Saint-Omer, nous pouvons un peu plus tard continuer le voyage à bord d'un autre convoi.

Un mois plus tard, notre personne de contact annonce qu'il envisage de nous envoyer en Allemagne pour y collecter des renseignements utiles à l'organisation. Ceci se passe juste avant notre arrestation... Dans la nuit du 16 au 17 novembre (1943) à 5 heures du matin à

ik door de baas van de firma gecontacteerd met de vraag of ik zin had om in het Franse verzet te gaan. Na enige bedenktijd heb ik besloten het avontuur te aanvaarden. Samen met Etienne en een zekere Pierre, moest ik de kust verkennen. Dat ging redelijk gemakkelijk met die valse papieren van de firma. Daar ik goed mijn plan kon trekken in het Duits kreeg ik ander werk en zo kwam het dat ik vluchtende jongens moest ophalen die in Rijsel werden verzameld.

Voor mijn eerste zending moesten we naar Toulouse. Dat ging zonder te veel moeilijkheden. We zijn daar in een soort vakantieoord voor padvindders aangekomen... Groot was onze verbazing toen we door onze eigen opdrachtgever ontvangen werden. Hij had ons gevolgd om te zien of we te betrouwen waren. En zo zijn we gedurende drie weken actief geweest. We gingen jongens in Rijsel afhalen om ze tenslotte in Pechbonnieu (ten noorden van Toulouse) af te zetten. Daar werden ze ondergebracht in een boerderij om kort nadien de Spaanse grens over te steken.

Ook zijn we een paar keer naar de Haute Savoie geweest. Daar kwamen we in contact met verzetslieden die begonnen waren met het saboteren van treinen en het aanvallen van Duitse transporten. In Parijs leerden we een zekere Kolonel Berthier (echte naam Jean-Pierre Vernant) kennen. Hij zou ons de verdere opdrachten geven die bestonden uit het bespioneren van Duitse troepen rond Parijs en ook het kustgebied met zijn vele bunkers. Tijdens één van onze opdrachten in de buurt van Montélimar bij Lanas, heb ik de dropping van wapens meegemaakt. Het vliegtuig was een klein toestel, (waarschijnlijk een Lysander) dat gemakkelijk op een weide kon landen. Terwijl we de wapens in een aangrenzend bos moesten verbergen, werden enkele vluchtelingen op het vliegtuig gezet. Vooraleer we goed beseften wat er gebeurde, was hij al weer opgestegen. Enkele dagen later waren we samen met Etienne Rogiers weer in Boulogne voor het verkennen van bunkers. Het moet zowat eind september (1943) geweest zijn, dat we van Boulogne naar Parijs reden met de trein, toen we plots vanuit de lucht werden aangevallen. Verschillende vliegtuigen begonnen de trein te mitrilleren. De locomotief was goed geraakt. Gelukkig waren er geen gewonden en gezien we in de buurt van St-Omer waren, zijn we even later met een andere trein verder kunnen rijden.

Een maand later meldde onze contactpersoon dat de gedachte bij hen was opgekomen om ons naar Duitsland te sturen om inlichtingen te verzamelen voor de organisatie. Dat alles speelde zich af juist voor we aangehouden werden... In de nacht van 16 op 17 november om 5 uur 's morgens werden we op een bijzondere brutale manier door de Gestapo in het hotel 'Famille', te Toulouse uit ons bed gelicht. Dat zal gans mijn leven in mijn geheugen geprent blijven."

Hoe kan het dat Frans en zijn gezelschap verklikt werden...? Hij weet het niet. Nochtans vermoedt hij dat hun ware identiteit werd ontmaskerd wegens de aanwezigheid van een derde lid in hun gezelschap, Henk van der Hoofd. Voor Frans was dit het begin van een nachtmerrie die slechts zou eindigen op 9 mei 1945, toen hij uit het kamp van Landeshut werd bevrijd door de Russen.

Hierna volgt het verhaal van Frans van deze aangrijpende periode die nauwkeurig beschreven werd in de meer dan honderd bladzijden aangrijpende getuigenissen die hij ons nagelaten heeft.

Na hun arrestatie op 17 november worden Frans en zijn gezellen opgesloten en hardhandig ondervraagd in de gevangenis St Michel in Toulouse. Op 7 december 1943 worden zij overgebracht naar het

l'hôtel « Famille » de Toulouse, la Gestapo nous sort très brutalement de nos lits. Cela reste pour toujours gravé dans ma mémoire.

Comment Frans et son compagnon Étienne ont été dénoncés... ? Il l'ignore. Il suppose néanmoins que c'est à cause de la compagne d'un troisième membre de leur équipe, Henk van der Hoofd, que leur véritable identité a pu être découverte. Pour Frans, c'est le début d'un cauchemar qui ne prendra fin qu'à sa libération par les Russes au camp de Landeshut le 9 mai 1945.

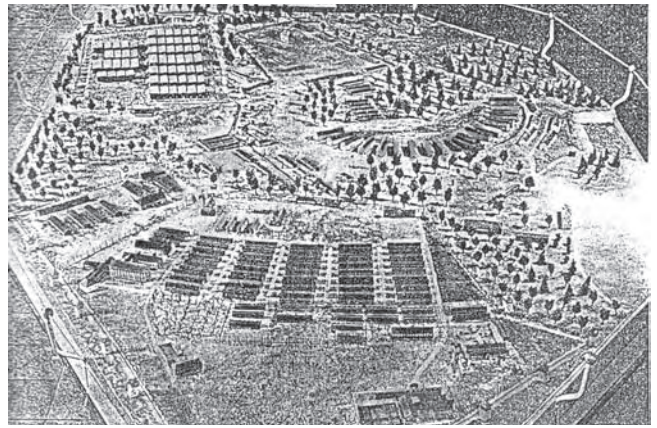
Le récit qui suit, Frans l'a détaillé sur plus d'une centaine de pages dans le poignant témoignage qu'il nous a laissé sur cette incroyable période de sa vie. Après son arrestation le 17 novembre 1943, Frans et ses compagnons sont internés à la prison St Michel à Toulouse pour y subir des interrogatoires plus que musclés. Le 7 décembre, ils sont emmenés au camp de Compiègne pour finalement être déportés vers Buchenwald le 15 janvier 1944.

Dans ce camp de passage qu'est Compiègne, les conditions de vie sont exécrables. Ce n'est toutefois qu'un avant-goût de ce qui attend les détenus qui sont transférés dans les camps de concentration en Allemagne. C'est à bord de fourgons de marchandises que Frans, Étienne et Henk effectuent ce voyage vers Buchenwald. Ils font ainsi connaissance avec la bestialité des SS qui sont chargés de leur garde. Au cours du voyage, plusieurs tentatives d'évasion sont brutalement réprimées. Frans vient de céder sa place à un vieil homme lorsqu'une balle tirée au travers du wagon atteint ce dernier à la jambe. Un autre détenu s'effondre touché au ventre et un troisième a la tête éclatée par une balle.

Après cinq jours de voyage passés dans une promiscuité innommable, le train arrive enfin le 19 janvier 1944 à Buchenwald près de Weimar. Frans va y séjourner pendant un an. Nous pensons utile de rappeler ce qu'est Buchenwald au cours de cette dernière année du conflit. Avec ses 20.000 détenus, il s'agit d'un des plus grands camps de concentration en Allemagne. Un réservoir de main d'œuvre où les plus faibles tant physiquement que moralement terminent dans les fours crématoires. Lorsqu'il arrive à Buchenwald, Frans a 28 ans. Il est dans la force de l'âge et sera donc utilisé aux tâches les plus diverses et les plus pénibles. Grâce à son endurance à l'épreuve, Frans parviendra à survivre. Il subit comme les autres détenus, les brimades, les humiliations, les coups des tortionnaires. Pour un grand nombre de détenus, privés de vêtements, de nourriture décente, de la plus élémentaire hygiène, les conditions de travail sont souvent insupportables. Bon nombre d'entre eux succombent aux mauvais traitements physiques et moraux qui leur sont infligés.

Lors de leur arrivée à Buchenwald, Frans, Étienne et Henk ont la chance de pouvoir rester ensemble. Ils sont mis en quarantaine dans ce qui s'appelle le « nouveau camp » afin d'y recevoir les vaccinations contre toutes sortes de maladies. En fait, il s'agit ni plus ni moins d'une sélection naturelle permettant d'éliminer les plus faibles. Trois semaines plus tard, il ne reste déjà plus dans leur baraquement que 41 détenus valides sur les 70 du départ. Après le 25^e jour, les survivants sont envoyés dans les carrières de pierre toutes proches en guise de « préparation » à la véritable vie des camps. Frans et ses deux compagnons franchissent également cette dernière épreuve et sont donc admis dans le grand camp.

Deux jours plus tard, Frans reçoit son affectation pour un « commando du travail » chargé d'abattre des arbres à Uberingen, un petit village situé à six kilomètres du camp. Le soir, chacun des 200 déte-



Het kamp van Buchenwald - *Le camp de Buchenwald*

kamp van Compiègne om uiteindelijk gedeporteerd te worden naar Buchenwald op 15 januari 1944.

De levensomstandigheden in het doorgangskamp van Compiègne waren erbarmelijk. Echter, dit was slechts een voorsmaakje van wat de gevangenen te wachten stond in de Duitse concentratiekampen. De verplaatsing naar Buchenwald gebeurt in de wagons van een goederentrein. Tijdens die reis maken zij kennis met het beestig gedrag van hun SS-bewakers. Meerdere ontsnappingspogingen worden brutaal verhinderd. Frans had juist zijn plaats afgestaan aan een oudere man wanneer deze geraakt wordt in het been door een kogel die door de wagon werd afgevuurd. Een andere gevangene stort in mekaar wanneer hij een kogel in de buik krijgt en bij een derde doet een kogelinslag het hoofd uit mekaar spatten.

Na vijf reisdagen in erbarmelijke omstandigheden komt de trein uiteindelijk aan in Buchenwald, bij Weimar. Frans zal er een jaar verblijven. We denken dat het nuttig is te herhalen wat Buchenwald betekende tijdens het laatste jaar van het conflict. Met zijn 20.000 gevangenen was het één van de grootste concentratiekampen in Duitsland; een potentieel van mankracht waar de fysiek en moreel zwakkeren onvermijdelijk in de crematieovens terecht kwamen. Frans is 25 jaar toen hij in Buchenwald aankomt. Hij is in de fleur van zijn leven en zal dus ingezet worden voor de meest diverse en lastige taken. Dankzij zijn doorzettingsvermogen zal Frans er in slagen te overleven. Zoals alle andere gevangenen ondergaat hij pesterijen, vernederingen en folteringen. Beroofd van hun kleren, van degelijk voedsel en van de meest elementaire hygiëne zijn de werkomstandigheden vaak ondraagbaar voor heel wat gevangenen. Een groot aantal onder hen gaat ten onder aan de mensonwaardige fysieke en morele behandeling die zij moeten ondergaan.

Bij hun aankomst in Buchenwald hebben Frans, Etienne en Henk het geluk om samen te kunnen blijven. Zij worden in quarantaine geplaatst in wat men 'het nieuwe kamp' noemde om er inenting te krijgen tegen allerlei ziektes. In werkelijkheid was het niet meer of minder dan een natuurlijke selectie die toeliet om de zwakste uit te schakelen. Drie weken later zullen er slechts 41 valide gevangenen overblijven van de 70 oorspronkelijke. Na de 25^{ste} dag worden de overlevende gevangenen naar de nabijgelegen steengroeven gestuurd om zich voor te bereiden op het ware leven in het kamp. Frans en zijn twee kompanen zullen ook deze proef doorstaan en uiteindelijk worden zij opgenomen in het grote kamp.

Twee dagen later wordt Frans aangewezen voor een 'werkcommando' dat belast is met het vellen van bomen in Uberingen, een klein

nus, pour la plupart pieds nus, est chargé de ramener une lourde planche au camp. Elles serviront à construire de nouveaux baraquements. Frans s'accommodera de cette pénible tâche pendant six mois. Chaque soir, il retrouve son fidèle ami Étienne qui est affecté dans un commando à Erfurt et par la suite pendant plusieurs mois à Schwerte. Quant à Henk, ils ne le reverront plus après que, complètement affaibli, il ait été emmené à l'hôpital du camp.

Le 24 août 1944, en pleine journée, Buchenwald fait l'objet d'une attaque aérienne qui dure 21 minutes. Frans se trouve à ce moment à l'usine d'armement, la Gustloff-Werke, qui emploie environ 3.600 prisonniers. Située à côté des barbelés du camp de Buchenwald, c'est la fabrique qui est en fait la cible des attaques. Sautant de trous de bombes en trous de bombes, sans savoir vraiment pourquoi, Frans en réchappe. Le bilan est lourd : 865 prisonniers et 59 SS sont victimes de ces attaques. Mais l'objectif poursuivi est atteint ; l'usine ne sera quasiment plus en mesure de fonctionner.

Frans profite de la situation pour changer de « commando » en se portant volontaire comme maçon. Après qu'un détenu, communiste et bruxellois, lui ait appris les rudiments du métier, Frans se voit confier un premier travail... Le mur qu'il est chargé de construire ne résiste pas au vent et s'écroule. Cela lui vaut la peine classique de 25 coups de bastonnade, mais surtout par la suite un travail beaucoup plus léger de reconstruction des villas des SS.

Trois semaines plus tard, la relation avec un autre détenu communiste lui est toutefois fatale. Considéré comme prisonnier politique, Frans fait partie du « commando S III » composé de quelque 2.000 détenus avec le camp d'Ohrdruf comme destination. Chaque mois, un tel contingent est constitué. Personne n'en revient.

Au cours du transfert vers ce camp de la mort, Frans fait la connaissance d'un important résistant français, Mr Marcel Michelin, le propriétaire des usines de fabrication de pneus de Clermont-Ferrant. Ils passent près d'un mois ensemble. Les conditions de détention sont toutefois telles que l'industriel français ne survit pas aux mauvais traitements. Frans rencontre également à Ohrdruf, un compatriote avec lequel il se lie d'amitié : le Procureur du Roi de Bruxelles, Lucien Van Beirs.

Pendant une semaine, Frans fait partie du commando chargé de construire une usine souterraine de V I et V II. Son travail consiste à creuser des trous, à les remplir de dynamite et à les faire exploser tout en restant à proximité. Après une semaine d'un tel régime, Frans se réveille à l'infirmerie du camp. En fait il s'agit du mouroir. Encore suffisamment lucide, il réalise qu'il doit à tout prix sortir de cet endroit.

Simulant qu'il est à nouveau capable de reprendre le travail, Frans parvient grâce à la complicité d'un Juif bruxellois à se faire désigner pour un autre commando qui travaille uniquement en surface. Il reprend des forces et est prêt à affronter de nouvelles épreuves tant physiques que morales.

L'avance des Alliés a comme conséquence directe l'évacuation des détenus vers l'Est. Frans transite ainsi pendant trois semaines par le Nordlager, situé à quelque 30 km de Buchenwald. La marche qu'ils sont obligés de faire dans des conditions hivernales particulièrement sévères reste un autre moment difficile de sa captivité. Frans raconte qu'à son arrivée au Nordlager, il a l'occasion de se peser : 49 kg ! Il en pesait 73 lors de son arrivée en Allemagne. Du Nordlager, les survivants sont ramenés pour quelques jours à Buchenwald.

dorp op 6 km ten zuiden van het kamp. 's Avonds worden elk van de 200 gevangenen opgedragen om, meestal blootsvoets, een zware plank terug te brengen naar het kamp. Deze moeten dienen om nieuwe barakken te bouwen. Frans zal zich gedurende zes maanden van deze pijnlijke taak kwijten. Elke dag ontmoet hij zijn trouwe vriend Étienne die later zal toegewezen worden aan een commando in Erfurt en nadien, gedurende meerdere maanden, in Schwerte. Wat Henk betreft, ze zullen hem niet meer terugzien nadat hij totaal verzwakt was afgevoerd naar het hospitaal van het kamp.

Op 24 augustus 1944 is Buchenwald het doelwit van een luchtbombardement in volle daglicht dat 21 minuten zou duren. Frans bevindt zich op dat ogenblik in Gustloff-Werke de wapenfabriek die 3600 gevangenen tewerk stelde. Deze lag naast de prikkeldraadversperming van het kamp van Buchenwald en was het voornaamste doelwit van de aanval. Zonder nadenken springt Frans van bomkrater naar bomkrater en kan zich aldus in veiligheid brengen. Het verdict is zwaar: 865 gevangenen en 59 SS'ers hebben de aanval niet overleefd. Maar het beoogde doel is bereikt: de fabriek is nauwelijks nog in staat te functioneren.

Frans zou van de gelegenheid gebruik maken om van 'commando' te veranderen door zich vrijwillig als metser aan te melden. Nadat een andere gevangene, communist en Brusselaar, hem de grondbeginselen van de stiel had aangeleerd, wordt hem een eerste taak toegewezen. De muur die hij moest bouwen, weerstaat echter niet aan een windstoot en stort in elkaar. Dat zou hem normaal de klassieke 25 stokslagen kosten maar hij krijgt een veel lichtere taak toegewezen, de bouw van SS-villa's.

Drie weken later zou een relatie met een andere communist hem fataal worden. Als vermeende politieke gevangene, wordt Frans opgenomen in het 'S III commando' van ongeveer 2000 gevangenen, dat het kamp van Ohrdruf als bestemming had. Iedere maand wordt een dergelijk commando samengesteld. Niemand keert ervan terug.

Tijdens de overbrenging naar dit doodskamp maakt Frans kennis met Mr Marcel Michelin, een belangrijke Franse weerstander die eigenaar was van bandenfabrieken in Clermont-Ferrant. Zij zouden ongeveer een maand samen doorbrengen. De Franse industrieel zal de erbarmelijke behandeling in de gevangenis niet overleven. Frans zou ook nog in Ohrdruf vriendschapsbanden aanknopen met een landgenoot, de Procureur des Konings van Brussel, Lucien Van Beirs.

Frans zal gedurende een week deel uitmaken van een commando dat toegewezen is om een ondergrondse V1 en V2 fabriek te bouwen. Zijn taak is het delven van putten, deze opvullen met dynamiet en doen ontploffen terwijl hij in de omgeving blijft. Na een week in dergelijke omstandigheden wordt Frans wakker in de infirmerie van het kamp. In feite is hij in het doodshuis. Hij is echter voldoende lucide om te beseffen dat te allen prijze moet wegraken uit deze omgeving.

Frans simuleert dat hij opnieuw fit is om te werken en dankzij de medeplichtigheid van een Brusselse Jood slaagt hij erin om zich te laten toewijzen aan een ander commando dat enkel bovengronds werkt. Hij komt weer op krachten en is klaar om nieuwe fysieke en morele beproevingen te doorstaan.

Het rechtstreeks gevolg van de opmars van de Geallieerden is dat de gevangenen naar het oosten worden geëvacueerd. Zo verblijft Frans gedurende drie weken in Nordlager, op ongeveer 30 km van Buchenwald. De gedwongen mars in zeer moeilijke winterse



Slagerij 'Temmerman' in Congo
Boucherie 'Temmerman' au Congo



Kano gemaakt van een brandstoftank (met stabilisator)
Canoë réalisé à partir d'un réservoir à carburant (avec stabilisateur)

Le 6 avril 1945, Frans fait partie d'un convoi de quelques 1.500 détenus à destination de Litomerce en Tchécoslovaquie. La première partie du trajet, quelque 50 km, s'effectue en train. Mais les bombardements alliés seront la cause d'une marche forcée de 180 km couverte en six jours dans des conditions inhumaines, chaque défaillance d'un des détenus se terminant par une mise à mort sans autre forme de procès. À l'arrivée à Litomerce, seuls 48 survivants seront capables de se présenter à l'appel.

Lors de l'une de nos dernières rencontres, j'ai demandé à Frans de me reparler de ce qu'il a vécu pendant ces terribles journées d'avril 1945. Comme je m'étonne de ce chiffre incroyable de survivants, il me précise qu'il devait sans doute y en avoir encore d'autres dans les baraquements, mais qu'ils n'avaient plus été en mesure de paraître à l'appel. À quelques détenus près, cet incroyable chiffre de survivants doit donc bien correspondre à la réalité.

Au cours de la semaine passée à Litomerce, Frans fait la connaissance de deux autres belges : Jan Cools de Wuustwezel et Pierre Coeck d'Anvers. Ils se rendent compte que la fin de la guerre est proche mais ne peuvent éviter d'être à nouveau embarqués dans un train pour être transférés au camp de Schmiedeberg en Pologne. Leur dernière épreuve consiste en une marche d'une vingtaine de kilomètres en vue de rejoindre un camp à Landeshut le 28 avril 1945. Le 9 mai, à leur grande surprise, ils constatent que leurs gardiens ont déserté le camp. C'est la libération !

Frans décrit ce moment ainsi que son retour en Belgique de la façon suivante (nous traduisons) : "Cependant, personne n'ose sortir du camp de crainte d'être descendu par les SS. Et pourtant nous sommes bien délivrés de ces barbares mais nous n'osons pas encore y croire... jusqu'au moment où, au lever du jour, apparaît un jeune Russe avec une arme automatique à la main. Quelques prisonniers courent comme des fous dans sa direction. Maintenant nous sommes certains que nous avons été libérés. Quelques-uns pleurent, d'autres font des bonds de joie ; bref le camp ne peut être mieux comparé qu'à un spectacle de marionnettes. Avec Jan et Pierre, nous sortons du camp en quête de nouvelles et pour chercher d'autres belges dont je sais la présence. Ce que beaucoup comme moi ont ressenti ce matin là peut difficilement être mis sur papier. Ce que je sais fort bien, c'est que je n'ai jamais connu un jour aussi heureux et que je n'en vivrai jamais de plus heureux.

Enfin, après vingt mois de camp de concentration, le chemin vers la liberté s'ouvre à nouveau devant moi.

omstandigheden zou opnieuw een pijnlijke episode worden in zijn gevangenschap. Hij vertelt dat hij zich kon wegen bij zijn aankomst in Nordlager: 49 kg! Hij woog 73 kg bij zijn aankomst in Duitsland. Vanuit Nordlager worden de overlevenden voor enkele dagen teruggebracht naar Buchenwald.

Op 6 april 1945 maakt Frans deel uit van een konvooi van ongeveer 1500 gevangenen met als bestemming Litomerce, in Tsjecho-Slowakije. Het eerste deel van het traject, ongeveer 50 km, wordt met de trein afgelegd, maar de geallieerde bombardementen zullen hen verplichten tot een gedwongen mars van 180 km gedurende zes lange dagen. De condities zijn onmenselijk, elke verzwakte gevangene wordt gedood zonder enige vorm van proces. Bij hun aankomst in Litomerce zullen slechts 48 overlevenden zich op het appel kunnen aanbieden.

Bij één van onze laatste ontmoetingen heb ik aan Frans gevraagd om mij nog eens zijn belevenissen te vertellen tijdens deze ongelooflijke dagen in april 1945. Daar ik verbluft was door dit klein aantal overlevenden, verduidelijkt hij dat er wellicht nog andere waren in de barakken, maar dat zij niet meer in staat waren om naar het appel te komen. Dus, op enkele gevangenen na, is dit ongelooflijk laag aantal overlevenden wellicht dicht bij de werkelijkheid.

Gedurende zijn verblijf van een week in Litomerce zal Frans twee andere Belgen leren kennen: Jan Cools van Wuustwezel en de Pierre Coeck van Antwerpen. Zij beseffen dat het einde van de oorlog nabij is maar kunnen niet beletten dat ze opnieuw overgebracht worden, ditmaal met de trein, naar het kamp van Schmiedeberg in Polen. Hun laatste beproeving is een mars van 20 km om op 28 april 1945 opgenomen te worden in het kamp van Landeshut. Op 9 mei stellen zij tot hun grote verbazing vast dat hun bewakers het kamp verlaten hebben. De bevrijding is werkelijkheid.

Bij zijn terugkeer in België beschrijft Frans dit als volgt: "Niemand durfde nochtans het kamp buiten te gaan uit vrees nog door de SS'ers neergeschoten te worden. Toch waren we van die barbaren verlost, maar we konden het nog niet geloven... tot bij het aanbreken van de dag een jonge Rus verscheen met een machinegeweer in de hand. Enkele gevangenen liepen als waanzinnigen naar hem toe. Nu waren we zeker dat we bevrijd waren. Sommigen weenden, anderen sprongen van blijdschap in de lucht; kortom, het kamp kon niet beter vergeleken worden dan met een marionettenspel. Samen met Jan en Pierre zijn we het kamp uitgegaan op zoek naar nieuws en naar het vrije kamp waar ik wist dat andere Belgen waren. Wat er die

Le 12 mai 1945, avec Pierre, Jan et une trentaine de gens mis au travail forcé, nous quittons Landeshut pour Liegnitz. Nous marchons environ 60 kilomètres. Cela nous prend trois jours. Le 1er juin nous arrivons enfin par train à Dresde, ville totalement mise à plat par les bombardements. Là, nous quittons les Russes et passons sous contrôle des Américains. L'Elbe est la ligne de démarcation entre les troupes russes et américaines. Le transfert se fait à pied avec une musique militaire en tête jusqu'à la traversée de l'Elbe. Imaginez-vous comment nous nous sentons. Quelques heures plus tard, nous arrivons à Leipzig en train.

Toujours avec Pierre et Jan, en quelques jours nous atteignons Luxembourg via Erfurt, Frankfurt et Metz. À l'intervention de la Croix Rouge, nous mangeons dans un restaurant près de la gare, ce qui est un bien grand luxe pour nous. Le 10 juin 1945 commence notre dernière étape. Elle passe par Neufchâteau où nous devons subir un dernier contrôle médical. Par la force de l'habitude, je baisse immédiatement mon pantalon... mais Jan m'arrête à temps... nous ne sommes plus à Buchenwald ! Par train, nous arrivons à Bruxelles le même soir. Le surlendemain, mes frères viennent me chercher. C'est ainsi que je rentre à la maison le 12 juin 1945. Je suis à nouveau un homme libre. Le matricule 40154 est définitivement effacé. "

Deux ans plus tard, Frans a totalement récupéré. Cet homme incroyablement fort devient champion de Belgique d'aviron... et pas dans la catégorie des survivants des camps... (Frans me pardonnera certainement ceci... il avait le sens de l'humour).

En 1948, Frans part au Congo comme boucher, pour y commencer une autre vie. Nous cédonc ici la parole au Professeur Antoine Verhulst qui, comme vétérinaire, l'a vu au travail là-bas pendant vingt ans.

Il y a 48 ans, comme jeune vétérinaire, j'arrive au Congo auprès de la Compagnie Jules Van Lancker, une des plus belles et grandes fermes d'Afrique. Avec étonnement, je découvre dans la brousse un abattoir magnifiquement conçu, avec à ses côtés un grand atelier de boucherie et de charcuterie, une réalisation unique jusqu'à nos jours en Afrique.

C'est ainsi que je fais connaissance de Frans. Lorsque je lui demande si c'est lui qui a conçu et réalisé tout cela, il me répond simplement : « Ja, dat zijne kikke (oui, c'est bien moi) ». Immédiatement je sais que j'ai devant moi un homme plein de bon sens, doté de deux mains droites et sachant entreprendre. Frans a en effet développé un réseau d'approvisionnement d'une gamme étendue de produits réfrigérés dans une partie importante du Bas-Congo, de Matadi à Kinshasa et plus à l'intérieur encore.

Cinquante ans plus tard, après les nombreuses péripéties du Congo, le système fonctionne encore. Pour moi et pour bien d'autres impliqués dans les nations en voie de développement sous les tropiques, les réalisations de Frans au Congo restent la référence.

Frans est aussi un homme généreux, l'ami de tout le monde, toujours prêt à aider son prochain, aussi bien blanc que noir... pour lui, pas de différence. Je me souviens par exemple des périodes agitées de bagarres et de rebellions au temps de Schramme. Plusieurs blancs furent. Frans reste impassible. Il en vu bien d'autres dans les camps allemands... donc, hardiment il s'en va vers le camp militaire de Thysville pour tirer des blancs du pétrin et les sortir des griffes des dangereux soldats mutins. Frans n'est pas un « beau parleur » mais un « acteur »... sachant mettre en jeu sa propre vie.

morgen bij velen omging en ook bij mij zal moeilijk op papier kunnen vastgelegd worden. Wat ik wel weet, is dat ik nooit een gelukkiger dag gekend heb en er nooit een gelukkiger zal beleven.

Eindelijk na 20 maanden concentratiekamp stond voor mij de weg naar de vrijheid weer open.

Op 12 mei 1945, zijn we samen met Pierre en Jan en een dertigtal verplicht te werk gestelde arbeiders uit Landeshut naar Liegnitz vertrokken. We moesten ongeveer 60 km afleggen. We hebben daar drie dagen over gedaan. Op 1 juni zijn we dan uiteindelijk per trein tot voorbij Dresden aangekomen, de stad die helemaal plat gebombardeerd was. We moesten daar de Russen verlaten en kwamen zo onder Amerikaanse controle te staan. De Elbe was de demarcatielijn tussen de Russen en de Amerikaanse troepen. De overdracht gebeurde te voet, met een muziekkorps voorop, om vervolgens de Elbe over te steken. Je moet niet vragen hoe we ons voelden. Enkele uren later kwamen we per trein in Leipzig aan.

Na enkele dagen, zijn we dan nog steeds samen met Pierre en Jan via Erfurt, Frankfurt en Metz in Luxemburg geraakt. Door toedoen van het Rode Kruis zijn we bij het station gaan eten in een restaurant, wat een grote luxe betekende. Op 10 juni 1945 is dan onze laatste etappe begonnen. Deze ging over Neufchâteau. Daar moesten we een laatste maal een medisch onderzoek ondergaan. Gewoontegetrouw deed ik alvast mijn broek uit. Jan wist me bijtijds te waarschuwen... We waren niet meer in Buchenwald! 's Avonds zijn we dan verder met de trein tot in Brussel geraakt. Mijn broers zijn me daar 's anderendaags komen halen. Zo kwam ik thuis op 12 juni 1945. Ik was weer een vrij man. Nummer 40154 was voorgoed van de kaart geveegd".

Twee jaar later was Frans Temmerman weer de oude. Deze ongehooflijk sterke man werd Belgisch kampioen roeien... en niet in de categorie van de overlevenden van de kampen... (Frans zou mij dit wel vergeven... Hij had veel zin voor humor).

In 1948 vertrok Frans als slager naar Congo om er een nieuw leven te beginnen. We geven hier het woord aan Professor Verhulst die hem daar als dierenarts twintig jaar aan het werk gezien heeft.

48 jaar geleden kwam ik als pas afgestudeerde dierenarts terecht in Congo bij de Compagnie Jules Van Lancker, een van de mooiste en grootste veehouderijen - cattle ranch - van Afrika.

Met verbazing ontdekte ik daar in de 'brousse' een prachtig ontworpen slachthuis en daarbij nog een grote slagerij en charcuteriefabriek, een unicum in Afrika, trouwens nog steeds tot op de dag van vandaag.

En zo maakte ik kennis met Frans. Toen ik hem de vraag stelde of hij de man was die dit allemaal ontworpen en gerealiseerd had, antwoordde hij mij eenvoudig: "Ja dat ben ik". Meteen wist ik dat we te maken hadden met een man met heel veel gezond verstand en met twee rechterhanden die van aanpakken wist. Frans heeft inderdaad een netwerk ontwikkeld voor de bevoorrading van een uitgebreid gamma gekoelde vleeswaren in een aanzienlijk deel van Neder-Congo, van Matadi tot Kinshasa en verder het binnenland in.

Nu vijftig jaar later, na zoveel perikelen in Congo, werkt het systeem nog altijd. De realisaties van Frans in Congo zijn nog altijd een referentie voor mij en anderen betrokken bij ontwikkelingslanden in de tropen.

Frans was ook een edelmoedig man, vriend van iedereen, altijd



Frans Temmerman, Belgisch kampioen kayaken - *Frans Temmerman, Champion de Belgique de kayak*

Frans est aussi un homme sportif et attiré par l'aventure. Ainsi je me rappelle qu'il avait fabriqué un kayak avec un réservoir à carburant largué par un avion de combat portugais. Tout le monde pouvait à l'occasion essayer son kayak, mais tout le monde chavirait rapidement. Frans, lui, faisait mieux. Comme ancien champion de Belgique de kayak, on le voyait filer sur toutes les surfaces d'eau. Un jour, ce fut grand spectacle. Il allait, parmi les crocodiles, descendre la bouillonnante rivière Kwilu. Et en effet, il l'a fait. Et comme d'habitude avec lui, impeccablement habillé d'un short blanc comme neige, d'une chemise sport et de son bonnet de boucher."



Avec le Professeur Verhulst, je souhaite terminer cet hommage à Frans Temmerman en disant que ce fut un privilège d'avoir pu rencontrer un homme aussi extraordinaire et, en ce qui me concerne, de l'avoir eu comme ami au cours de ces dernières années. Dans son témoignage lors des funérailles de Frans, le Professeur Antoine Verhulst a encore ajouté ceci : « Merci pour notre amitié... porte-toi bien et au revoir. Et comme nous avons l'habitude de dire en Kikongo : Kwenda mbote, mbuta muntu » (Va bien et au revoir cher ancien).

bereid om een ander te helpen, zowel blank als zwart... voor hem geen onderscheid. Zo bijvoorbeeld herinner ik mij de woelige tijd van rellen en opstand in de periode van Schramme. Meerdere blanken waren gevlucht. Frans bleef ongestoord. Hij had wel meer meegemaakt in de Duitse kampen... en onverschrokken trok hij naar het militaire kamp van Thysstad om blanken uit de bak te halen en uit de klauwen van de gevaarlijke opstandige soldaten. Frans was geen 'mooie prater' maar een 'doener'... al moest hij zijn eigen leven op het spel zetten.

Frans was ook een sportief en avontuurlijk ingesteld man. Zo herinner ik mij dat hij een kajak gemaakt had uit een brandstofreservoir afgeworpen door een Portugees oorlogsvliegtuig. Iedereen mocht zijn kajak eens uitproberen, maar iedereen kipte er onmiddellijk mee ondersteboven. Frans deed beter. Als voormalig Belgisch kampioen kajaken scheerde hij zo maar over elk watervlak. Op een dag was er groot spektakel. Hij ging de kolkende Kwilurivier afvaren tussen de krokodillen door. En inderdaad... Hij heeft het gedaan. Zo maar doodgewoon voor hem, onberispelijk gekleed zoals altijd in zijn spierwitte short, sporthemd en beenhouwersmuts."



Samen met Professor Verhulst zou ik deze hulde aan Frans Temmerman willen beëindigen door te zeggen dat het een voorrecht was om zo een uitzonderlijk mens te mogen ontmoeten en wat mij betreft, de laatste jaren als vriend te hebben leren kennen. In zijn getuigenis ter gelegenheid van de uitvaartviering van Frans, voegde Professor Verhulst nog het volgende aan toe: " Dank je voor onze vriendschap... Het ga je goed en tot wederzien. En zoals we de gewoonte hadden te zeggen in het Kikongo: Kwenda mbote, buta muntu » (Het ga je goed, beste oude)

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes

(suite)

Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels

(vervolg)



Chapitre 8 : L'aide médicale urgente : les programmes publics

Hoofdstuk 8 : Dringende medische hulp : de openbare programma's

Après 40 années d'expériences disparates, la Belgique est un des rares pays à ne pas assurer de façon coordonnée ce type d'assistance critique à l'ensemble de ses citoyens.

Dès sa mise en service au milieu du 20^e siècle, l'hélicoptère a révélé son exceptionnelle aptitude d'intervention dans les sauvetages et dans les secours aux personnes en danger. Les versions médicalisées de l'hélicoptère sont aujourd'hui des outils indispensables dans l'aide médicale urgente. Adéquatement équipés, ces appareils sont de véritables « salles de réanimation volantes » grâce auxquelles un gain de temps décisif est réalisé dans le délai d'arrivée sur place de l'équipe médicale et dans le transfert du patient en état stabilisé vers l'établissement dispensant les soins spécialisés les plus adaptés. Sauver une vie ou éviter un handicap lourd peut être une question de secondes.

Ce constat a conduit les pays limitrophes de la Belgique à mettre sur pied et à coordonner des services d'aide médicale urgente (SAMU) par hélicoptère. Aux Pays-Bas, quatre hélicoptères médicalisés sont basés dans autant de centres de soins intensifs ; l'Allemagne couvre l'ensemble de son territoire avec une cinquantaine d'appareils ; la France déploie elle aussi plus de cinquante hélicoptères.

Lorsque par son équipement médical de haute qualité l'hélicoptère est assimilé à une ambulance de réanimation, il doit, en collaboration avec le Service 100, être intégré dans le système coordonné des interventions primaires et des transports secondaires inter hospitaliers. Bien que ceci soit souvent chez nous un sujet de polémique entre tenants et opposants du SAMU hélicoptère, il est cependant admis qu'un service avec hélicoptère médicalisé ne remplace pas mais complète efficacement un service d'Aide Médicale Urgente bien organisé au sol. En pareille matière, il ne peut être question de concurrence ni entre les différents pouvoirs, ni entre les hôpitaux, pas plus qu'entre des intérêts privés ou commerciaux.

En Belgique, des initiatives publiques et privées ont certes été prises

Na 40 jaar met wisselende ervaringen is België één van de weinige landen dat aan zijn burgers geen gecoördineerde dringende medische hulp kan aanbieden.

Vanaf zijn indienstneming in het midden van de 20ste eeuw heeft de helikopter zijn uitzonderlijke geschiktheid bewezen voor tussenkomsten bij reddingsoperaties en hulp aan personen in gevaar. Vandaag zijn de specifieke medische versies van de helikopter onmisbare componenten voor dringende medische hulpverlening. Dank zij hun aangepaste uitrusting zijn deze toestellen echte « vliegende reanimatiezalen ». Deze maken het mogelijk cruciale tijd te winnen, niet enkel bij het tijdig ter plaatse brengen van het medisch hulpteam maar ook bij het overbrengen van de patiënt in gestabiliseerde toestand naar de instelling die de meest gepaste gespecialiseerde zorgen kan verstrekken. Een leven redden of een zware handicap voorkomen kan een kwestie van seconden zijn.

Deze vaststelling heeft de buurlanden van België er toe gebracht Diensten voor Dringende Medische Hulp (DMH) per helikopter op te richten en te coördineren. In Nederland zijn vier medisch uitgeruste helikopters gebaseerd in evenveel centra voor intensieve zorgen. Duitsland dekt gans het grondgebied met een vijftigtal toestellen; ook Frankrijk ontplooit meer dan vijftig helikopters.

Dank zij de hoge kwaliteit van de medische uitrusting, wordt de helikopter gelijkgesteld met een reanimatieziekenwagen. Daarom moet hij, in samenwerking met de Dienst 100, geïntegreerd zijn in het gecoördineerd systeem voor primaire interventies en secundaire inter-hospitaal transporten. Alhoewel dit bij ons vaak een onderwerp voor polemiek is tussen voor- en tegenstanders van de helivervoerde DMH, wordt het toch aangenomen dat een dienst met een medisch uitgeruste helikopter de goed georganiseerde Dringende Medische Hulp op de grond niet vervangt, maar wel doeltreffend aanvult. In een dergelijke materie mag er geen sprake zijn van concurrentie, noch tussen de verschillende overheden, noch tussen de hospitalen; even-

En 1969, un hélicoptère Alouette III du constructeur français Aérospatiale fait une tournée de démonstration auprès des services de secours belges. Sur cette photo, près du littoral, il fait un exercice d'intervention d'hommes grenouilles. Cet appareil fera néanmoins une mission réelle d'évacuation médicale urgente d'un homme blessé dans un grave accident de la circulation. (Archives Pierre Gillard)

dans ce domaine depuis une quarantaine d'années mais la volonté politique a manqué pour mettre en place et coordonner durablement le système d'AMU héliporté que les urgentistes des hôpitaux universitaires belges jugent cependant indispensable. Quelques programmes publics et privés ont fonctionné. Aujourd'hui ne subsistent que deux services privés ponctuels, l'un en Flandre, l'autre dans les Ardennes. Les forces armées, quant à elles, ont en dotation des hélicoptères qui peuvent être équipés rapidement de brancards et de matériel médical ; mais ils ne sont pas, sauf exception, intégrés dans le SAMU coordonné pour l'ensemble du territoire.

Parmi les nations modernes de l'ouest européen, la Belgique est la seule, après 40 années d'expériences disparates, à ne pas assurer de façon coordonnée ce type d'assistance critique à l'ensemble de ses citoyens. Cette carence est ressentie par certaines autorités politiques ; ainsi, soucieux de cet état de fait regrettable, les Gouverneurs de Bruxelles, de Namur, du Luxembourg et du Brabant wallon se sont concertés en 2008 pour étudier et soutenir un projet de service coordonné d'hélicoptère médicalisé couvrant les provinces dont ils ont la responsabilité.

En conclusion d'une étude publiée dans « Spoedgevallen 2002 - n° 5 », on lit (nous traduisons) : « À côté des moyens terrestres existants, la Belgique doit disposer d'un réseau central limité d'hélicoptères sanitaires pour les transports secondaires médicalisés entre hôpitaux, des moyens rationnellement organisés et éventuellement coordonnés à l'échelon national ».

D'autre part, dans le compte rendu intégral de la 5^e session de la 50^e législature de la Chambre des représentants (séance du 05.11.2002), en conclusion d'une discussion relative au service MUG Heli de Bruges, il est dit qu'une exigence en matière d'AMU est de mettre des moyens en place en vue de pouvoir intervenir en tout lieu du territoire national endéans quinze minutes et idéalement endéans dix minutes avec une équipe SMUR. L'hélicoptère peut constituer une solution additionnelle pour ces régions où il s'avère que, en fonction de la météo notamment, il peut être sur place plus rapidement que la voiture SMUR.

On sait aujourd'hui que rien de tel n'a encore été durablement mis en place et coordonné par les pouvoirs publics.

Héli-Secours de la Protection Civile (par Joseph Hoffelt)

Début 1969, Joseph-Jean Merlot, Vice-premier ministre du Gouvernement de Gaston Eyskens est tué dans un grave accident de la route. Par un pur hasard, une Alouette III de Sud-Aviation en démonstration en Belgique peut intervenir pour évacuer rapidement vers un hôpital de la capitale le chauffeur grièvement blessé et qui sera sauvé.

Un promoteur belge d'un service de secours à la population par hélicoptère utilise à bon escient l'impact de cette intervention réussie auprès du Ministère de l'Intérieur. Après de longues discussions avec les nombreuses autorités intervenantes, il est décidé d'acquérir un appareil

In 1969 voert een helikopter Alouette III van de Franse constructeur Aérospatiale een demonstratietournee uit bij de Belgische hulpdiensten. Deze foto, dicht bij de kust, toont een oefening met de inzet van kikvorsmannen. Dit toestel zal niettemin een werkelijke dringende medische evacuatieopdracht uitvoeren van een gewonde man bij een zwaar verkeersongeval. (Archieven Pierre Gillard)

min als tussen de privé of commerciële belangen.

Reeds sinds een veertigtal jaren werden in België in dit domein openbare- en privaat initiatieven genomen, maar de politieke wil ontbrak om een duurzaam gecoördineerd DMH helivervoerd systeem op te richten. De urgentieartsen van de Belgische universitaire ziekenhuizen achten dit nochtans onontbeerlijk. Na diverse ervaringen met enkele openbare en privé programma's, bestaan vandaag nog slechts twee privédiensten, één in Vlaanderen en de andere in de Ardennen. De Krijgsmacht van haar kant beschikt over helikopters die snel kunnen uitgerust worden met brancards en medisch materieel. Behalve in uitzonderlijke omstandigheden zijn deze nochtans niet geïntegreerd in het gecoördineerd DMH-systeem voor het geheel van het grondgebied.

Na 40 jaar hopeloze pogingen is België het enige land in West-Europa dat geen gecoördineerde kritische bijstand van deze aard aan het geheel van zijn medeburgers verzekert. Deze verwaarlozing wordt door sommige politieke overheden aangevoeld. Bezorgd om deze betreuzenswaardige toestand, zijn aldus de gouverneurs van Brussel, Namen, Luxemburg en Waals Brabant in 2008 overeengekomen om een ontwerp van gecoördineerde medische helihulp te bestuderen en te steunen. Deze moet de provincies waarvoor zij verantwoordelijk zijn volledig dekken.

Als besluit van een studie, gepubliceerd in 'Spoedgevallen 2002 - nr 5', lezen wij: 'Naast de bestaande grondmiddelen moet België beschikken over een beperkt centraal net van medische helikopters. Deze middelen dienen op een rationele manier georganiseerd te worden voor het secundair medisch vervoer tussen hospitalen, en eventueel gecoördineerd worden op nationaal niveau'.

De MUG (Medische Urgentie Groep) Heli dienst van Brugge werd besproken tijdens de 5^{de} sessie van de 50^e zitting van de Kamer van volksvertegenwoordigers (zitting van 05.11.2002). In het integraal verslag wordt gesteld dat het een vereiste is van middelen in plaats te stellen om te kunnen tussenkomen met een DMH-ploeg op elke plaats van het nationaal grondgebied binnen 15 minuten; ideaal zelfs binnen 10 minuten. Afhankelijk van het weer kan de helikopter een aanvullende oplossing bieden voor deze regio's, waar blijkt dat hij sneller ter plaatse kan zijn dan de MUG-wagen.

Vandaag weten we dat nog niets van dit alles op een duurzame manier beschikbaar is en gecoördineerd wordt door de overheden.

Helihulp van de Burgerbescherming (door Joseph Hoffelt)

Begin 1969 sterft Joseph-Jean Merlot, Vice-premier van de Regering van Gaston Eyskens, in een zwaar verkeersongeval. Louter toevallig is een Alouette III van Sud-Aviation voor een demonstratie in België. Dankzij diens tussenkomst kan de zwaar gewonde chauffeur snel afgevoerd worden naar een hospitaal in de hoofdstad, waar hij kan gered worden.

Een Belgische promotor van een hulpdienst aan de bevolking per



à titre expérimental, à mettre en œuvre par la Protection Civile (PC).

Ayant analysé longuement les missions de secours et de sauvetage réalisées depuis plusieurs années par les Alouette III de la Sécurité Civile française, un appareil de ce type est commandé chez Aérospatiale. Le modèle choisi, dernier-né de la famille, est l'Alouette III SA 319B doté du turbomoteur Turboméca Astazou XIV, plus puissant que l'Artouste III (par adjonction d'un deuxième étage de compresseur axial), moins gourmand et dispensant un supplément de charge utile par rapport à sa sœur aînée en service à la Marine.

Du fait de l'existence au Ministère de l'Intérieur du service des objecteurs de conscience, une coopération sur les plans technique, logistique et de l'entretien avec la base aérienne militaire de Coxyde, base des Alouette III de la Marine, est contre toute logique, jugée politiquement inadéquate.

L'hélicoptère est livré en juillet 1974. Sa mise en œuvre au sein des bases de la Protection Civile connaît un démarrage laborieux avec trois pilotes ex-militaires et deux mécaniciens auto de la Protection Civile formés à la hâte. De nombreux obstacles politico-bureaucratiques vont encore perturber le bon fonctionnement du service baptisé Héli-Secours.

Sur le plan de l'évacuation sanitaire urgente impliquant que les cas graves doivent être directement dirigés sur un grand hôpital de type universitaire, il fallait d'abord obtenir la collaboration du Service 900 soumis souvent aux édiles locaux, qui voyaient d'un mauvais œil échapper une partie jugée exagérée de la clientèle des cliniques et hôpitaux de leur fief électoral. Une lutte de priorité s'installe par ailleurs entre les grands hôpitaux concernés, souvent amplifiée par l'interventionnisme politique.

À l'instar de la Défense Nationale, le Ministre de l'Intérieur veut obtenir le statut d'aéronef d'État pour la machine monomoteur d'Héli-Secours, de nombreuses dérogations étant nécessaires par rapport au Code de l'air civil extrêmement tatillon, notamment pour les atterrissages en campagne non préalablement reconnus (en cas d'accidents de la route par exemple).

Il en résulte de longs mois de discussions stériles avec une Administration de l'Aéronautique très méfiante, à l'époque, vis-à-vis de l'hélicoptère ; et finalement la mise en œuvre de l'appareil n'a jamais été clairement définie. Au sein même de la Protection Civile, le statut du personnel impliquait un service de 24 heures en continu sur la base suivi de 48 heures de récupération ! Avec une machine par ailleurs non prévue pour le vol de nuit, le personnel pilote et mécanicien d'Héli-Secours fut maintenu dans ce système rigide entraînant un manque parfois grave

L'Alouette III d'Héli-Secours mis en œuvre à partir de l'Hôpital Saint-Jean à Bruges. (Archives Pierre Gillard)

De Alouette III van Helihulp ingezet vanuit het Sint Jans-ziekenhuis in Brugge. (Archieven Pierre Gillard)

helikopter maakt weldoordacht gebruik van de weerklank van deze geslaagde tussenkomst, en richt zich tot de Minister van Binnenlandse Zaken. Na lange discussies met de talrijke betrokken overheden wordt beslist een toestel aan te schaffen dat, bij wijze van proef, ingezet wordt door de Burgerbescherming.

Na een langdurige analyse van de hulp- en reddingsopdrachten die sinds vele jaren worden uitgevoerd door de helikopters Alouette III van de Franse Burgerveiligheid (Sécurité Civile), wordt een toestel van dit type besteld bij Aérospatiale. Het gekozen model is de Alouette III SA 319B, de laatstgeborene van de Alouette familie. Deze is uitgerust met de turbomotor Turboméca Astazou XIV die krachtiger is dan de Artouste III (door toevoeging van een tweede trap aan de axiale compressor). Ook heeft hij een lager verbruik en een grotere nuttige lading dan zijn oudere collega, die in dienst is bij de Zeemacht.

Tegen alle logica in wordt samenwerking in het domein van techniek, logistiek en onderhoud met de militaire vliegbasis van Koksijde, waar de toestellen Alouette III van de Zeemacht gestationeerd zijn, politiek als ongewenst beoordeeld. De tegenkantingen komen van de dienst der gewetensbezwaarden bij het Ministerie van Binnenlandse zaken.,

De helikopter wordt geleverd in juli 1974. Drie ex-militaire piloten staan in voor de bemanning: het onderhoud wordt verzekerd door twee haastig gevormde automechanici van de Burgerbescherming. Omdat talrijke politico-bureaucratische hindernissen de goede werking van de dienst, gedoopt Helihulp, blijven verstoren, kent de inzet vanaf de basissen van de Burgerbescherming een moeizame start

In geval van de dringende medische evacuatie, worden de hulpbehoevenden rechtstreeks naar een groot hospitaal van het universitaire type gevoerd. Hiervoor moet in eerste instantie de medewerking van de dienst 900 bekomen worden. Deze worden vaak beheerd door lokale gemeentebesturen, die met lede ogen een - volgens hen overdreven - deel van het cliënteel van de hospitalen en klinieken van hun kiesdistrict zien ontglippen. Anderzijds ontwikkelt zich een prioriteitsstrijd tussen de betrokken grote hospitalen, dikwijls nog aangewakkerd door politieke tussenkomsten.

In navolging van Landsverdediging wil de Minister van Binnenlandse Zaken voor het eenmotorig toestel van Helihulp het statuut van staatsluchtvaartuig bekomen. Hiervoor zijn talrijke afwijkingen van de erg pietluttige burgerlijke Luchtvaartcode nodig, ondermeer om te velde te landen op niet vooraf verkende plaatsen (bv. ingeval van verkeersongevallen).

Er volgen lange maanden van steriele discussies met een Administratie van de Luchtvaart, die destijds zeer achterdochtig was ten opzichte van de helikopter. Uiteindelijk werd de inzet van het toestel nooit duidelijk gedefinieerd. In de schoot van de Burgerbescherming zelf voorzag het statuut van het personeel een continue dienst van 24 uur op de basis, gevolgd door 48 uur recuperatie! Piloten en mecaniciens werden ingeschakeld in dit strak systeem met één toestel, dat ten andere niet uitgerust was voor nachtvluchten. Overigens werden zowel de uitbating van de vluchten als de uitvoering van het onderhoud zeer gebrekkig gecoördineerd. Daarenboven kwam de dienst

de coordination tant dans l'exploitation des vols que dans l'exécution de la maintenance. De plus le service ne fut en fait jamais sous l'autorité d'un seul chef compétent dans tous ces aspects.

La machine est stationnée initialement dans des Centres de la Protection Civile, à Beernem (Bruges) et à Crisnée (Liège) avant que l'on juge plus adéquat de positionner chaque matin l'appareil dans un hôpital d'où il peut opérer directement avec médecin et infirmier à bord.

Sur le plan de la doctrine initiale, consistant à couvrir en permanence toutes les zones de la Belgique en ce compris les plus éloignées et donc les plus défavorisées telles le Luxembourg et le Limbourg, le projet d'extension d'une seule machine expérimentale à une flotte d'au minimum quatre hélicoptères est repoussé par les détracteurs, responsables eux-mêmes du peu de moyens y consacrés et d'un manque de volonté politique au plus haut niveau pour conjuguer les possibilités des différents Services, principalement les militaires.

Il faut bien reconnaître que, du fait de l'opposition rabique affichée par les objecteurs de conscience, les militaires et la Gendarmerie (qui vient de se doter de trois Pumas), n'hésitent pas non plus à traiter d'amateurs les acteurs d'Héli-Secours (ce qui n'est évidemment pas le cas des pilotes et des mécanos !). Néanmoins, deux accidents viennent aggraver ces critiques. Lors d'un décollage de l'hôpital St Jean à Bruges, le rotor principal de l'Alouette III heurte l'auvent de l'entrée, n'entraînant miraculeusement que des dégâts à la machine. Puis lors d'une démonstration au fort de Walem pour l'intervention de pompiers au-dessus d'immeubles élevés inaccessibles aux grandes échelles du service d'incendie, l'on décide de les transporter dans un filet accroché à l'élingue de transport de charges externes, alors que le manuel de vol n'autorise que des charges matérielles avec cet équipement. Pour accentuer le côté spectaculaire de la démonstration, la machine grimpe jusqu'à 70m mais dans un virage, le filet se décroche de l'élingue et quatre pompiers et un objecteur de conscience sont tués. L'enquête conclut à un décrochage non intempestif et donc non imputable à une défaillance technique. Les deux accidents furent attribués à une erreur humaine mal définie.

Quelques années passent où, dans la méfiance politique générale, Héli-Secours continue vaille que vaille ses missions à Bruges (Hôpital Saint Jean) et à Namur (Clinique St Camille) pendant que d'autres initiatives sont prises ailleurs. Le Service Héli-Secours est définitivement supprimé par décision gouvernementale à la fin de 1985.

À Bruges l'on se tourne alors vers une mise en œuvre d'un hélicoptère Écureuil avec un opérateur privé. Ailleurs, l'on essaye de bric et de broc de mettre en œuvre parallèlement des Alouette II de l'Aviation Légère et des Alouette III de la Marine, des appareils militaires mal adaptés à cette mission d'aide médicale urgente. Une autre initiative privée, l'a.s.b.l. Héli Samu, est mise sur pied en 1985 autour de Bruxelles avec un bimoteur MBB/Kawasaki BK 117, avec un financement initial à base de sponsoring et de cartes de soutien souscrites par la population. Un paragraphe spécifique est consacré ci-après à ce service.

L'aide médicale urgente au sein des Forces Armées, de la Gendarmerie et de la Police Fédérale

Les missions assignées à la Défense nationale, à la Gendarmerie et aujourd'hui à la Police Fédérale ne prévoient pas une implication continue des hélicoptères dans un plan coordonné d'aide médicale urgente. Cependant, pour les besoins internes de ces grands organismes, certains appareils peuvent être équipés pour le transport mé-

nooit onder het gezag van één enkele chef die voldoende kennis had van de diverse aspecten ervan.

Initieel wordt het toestel gestationeerd in de centra van de Burgerbescherming, in Beernem (Brugge) en in Crisnée (Luik). Later bleek dat het logischer was het toestel elke morgen aan een hospitaal te plaatsen van waaruit het rechtstreeks kon opereren met een dokter en een verpleger aan boord. Het initieel concept bestond uit een permanente dekking van alle zones in België, inbegrepen de meest verwijderde en dus de meest benadeelde, zoals Luxemburg en Limburg. Echter, het project tot uitbreiding van één experimenteel toestel tot een vloot van minimum vier helikopters werd verworpen door de tegenstanders. Deze waren diezelfde die verantwoordelijk waren voor de toekenning van onvoldoende middelen en voor de politieke onwil op het hoogste niveau om de mogelijkheden van de verschillende diensten, voornamelijk de militaire, te bundelen.

Er dient toegegeven dat, mede door de overdreven drieste tegenkating vanwege de gewetensbezwaarden, ook de militairen en de Rijkswacht (die zich drie Puma's had aanschaf) niet meer aarzelden om de actoren van Helihulp als amateurs te behandelen. Dit gold natuurlijk niet voor de piloten en mecaniciens!. Daarenboven werd deze kritiek gestaafd door twee ongevallen. Tijdens het opstijgen vanaf het St Janshospitaal in Brugge raakt de hoofdrotor van de Alouette III het afdak van de ingang, gelukkig was de schade beperkt tot het toestel. Later deed zich een zeer ernstig ongeval voor tijdens een demonstratie in het fort van Walem. Het scenario voorzag een tussenkomst van de brandweer op hoge gebouwen die niet bereikbaar waren met lange brandweeladders. Men had beslist de ingeslotenen te transporteren in een net dat onder het toestel aan de cargo-sling voor uitwendige ladingen hing. Echter, het vluchthandboek staat met deze uitrusting enkel materiële ladingen toe. Om het spectaculaire aspect van deze demonstratie nog te vergroten klom het toestel tot op 70 meter, maar in een bocht komt het net los van de leng, en vier brandweermannen en een gewetensbezwaarde vinden de dood. Het onderzoek wijst uit dat het losshaken niet te wijten was aan een technisch falen. De beide ongevallen worden toegeschreven aan een moeilijk definieerbare menselijke fout.

Ondanks het algemene politieke wantrouwen gaat Helihulp, zo goed en zo kwaad als mogelijk, nog enkele jaren door met zijn opdrachten in Brugge (St Janshospitaal) en in Namen (Kliniek St Camille). Ondertussen worden elders andere initiatieven genomen. Uiteindelijk wordt op het einde van 1985, bij regeringsbeslissing, de dienst Helihulp definitief afgeschaft.

Vervolgens wendt men zich in Brugge tot een privé-operator, die een Écureuil helikopter inzet. Elders tracht men zich te behelpen door het naast elkaar inzetten van Alouette II toestellen van het Licht Vliegwezen van de Landmacht en Alouette III van de Zeemacht. Deze militaire toestellen waren echter niet goed aangepast voor dringende medische hulp. Een ander privé-initiatief, de v.z.w. Héli Samu zag het daglicht in 1985 in de omgeving van Brussel. Dit gebeurde met een tweemotorige MBB/Kawasaki BK117, die initieel gefinancierd werd met sponsoring en steunkaarten gekocht door de bevolking. Een afzonderlijke paragraaf is hieronder aan deze dienst gewijd

Krijgsmacht, Rijkswacht en Federale Politie

De opdrachten toegewezen aan Landsverdediging en de Rijkswacht - vandaag de Federale Politie - voorzien geen continue betrokkenheid van de helikopters in een gecoördineerd plan van dringende



Les SA 330 Puma de la Gendarmerie en mission de sauvetage pouvaient intervenir par treuillage vers la cabine aménagée pour accueillir six patients sur civières. (Archives Gendarmerie)

De SA 330 Puma van de Rijkswacht konden tijdens reddingsopdrachten tussenkomen door het ophijzen naar de cabine, ingericht om zes patiënten op te vangen op draagberries. (Archieven Rijkswacht)



Les Westland Sea King de la 40e Escadrille de Coxyde interviennent fréquemment par treuillage en Mer du Nord. (Archives Jean-Pierre Decock)

De Westland Sea King van dhet 40^{te} smaldeel te Koksijde komen dikwijls tussen met de windas in de Noordzee. (Archieven Jean-Pierre Decock)

dicalisé pendant des exercices d'envergure et lors de déploiements opérationnels en Belgique ou à l'étranger. Ce fut le cas dès 1960 avec les Alouette II de la Force Terrestre qui, équipés de deux porte-brancards latéraux, furent utilisés en Belgique, dans le secteur des Forces belges en Allemagne ainsi qu'en Afrique.

Si ces hélicoptères ne sont donc pas inscrits à priori dans un plan SAMU national coordonné, l'autorité civile peut évidemment requérir leur engagement en cas de catastrophes naturelles ou industrielles, en complément des quelques moyens privés qui sont organisés et équipés pour le transport médicalisé primaire ou secondaire. Ce fut le cas, par exemple, lors de la dramatique explosion d'une conduite de gaz qui fit 24 tués et un nombre important de grands brûlés à Ghislenghien en juillet 2004.

Il faut cependant citer deux cas particuliers dans le contexte des Force Armées et de la Gendarmerie : ce sont les hélicoptères de l'unité SAR de la Force Aérienne, et les hélicoptères SA 330 Puma de la Gendarmerie dont des missions peuvent déboucher sur l'impérieuse nécessité d'un transport urgent de malades ou de blessés.

C'est un cas de figure fréquent pour l'escadrille de Recherche et de Sauvetage de la Force Aérienne basée à Coxyde : il peut s'agir de patients pris en charge au treuil à bord de navires en mer ; ou de plaisanciers, de véliplanchistes et de nageurs en détresse à récupérer au large des côtes. C'est pourquoi l'équipage de ces hélicoptères comprend un médecin ou un infirmier qui dispose à bord de civières et d'un matériel médical de première intervention.

medische hulp. Nochtans kunnen, voor interne behoeften, bepaalde toestellen uitgerust worden voor medisch transport. Dit gebeurt vooral gedurende omvangrijke oefeningen en tijdens operationele ontplooiingen in België of in het buitenland. Vanaf 1960 was dit het geval met de Alouette II van de Landmacht die, uitgerust met twee laterale draagberries, ingezet werden in België, alsook in de sector van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland en in Afrika.

Uiteraard kan de burgerlijke overheid de inzet van deze helikopters opvorderen, ook al zijn die niet à priori voorzien in een gecoördineerd nationaal DMH plan. Dit kan in geval van natuurlijke of industriële rampen en dit ter aanvulling van de schaarse privémiddelen die georganiseerd en uitgerust zijn voor het primair of secundair medisch transport. Dit was bijvoorbeeld het geval na de dramatische ontploffing van een gasleiding in juli 2004 te Ghislenghien, waarbij 24 doden en een groot aantal zwaar verbranden te betreuen vielen.

Nochtans dient gewezen op twee bijzondere gevallen. Zowel de helikopters van de SAR-eenheid van de Luchtmacht als de SA 330 Puma van de Rijkswacht kunnen bij dringende noodzaak ingezet worden voor medisch transport van zieken of gewonden. Dit is regelmatig het geval voor het Search and Rescue Smaldeel van de Luchtmacht, gebaseerd in Koksijde. Het betreft hier patiënten die met de windas opgepikt worden vanaf schepen, of watersporters, surfers of zwemmers in nood, die langsheen de kustlijn dienen gered te worden. Om deze reden maakt er een dokter of verpleger deel uit van de bemanning van deze helikopters die aan boord beschikken over draagberries en medisch eerste hulp materieel.

Quant aux SA 330 Puma (qui ne sont plus en services aujourd'hui), l'État-major de la Gendarmerie avait décidé dès le départ, en 1973/74, de les engager occasionnellement dans des transports médicaux urgents. Par exemple, lors des grandes transhumances estivales sur les autoroutes : en effet, en cas d'accident grave ou de collision en chaîne, l'hélicoptère assurant la permanence le long du grand axe routier amène rapidement une équipe d'intervention sur les lieux mêmes de l'accident et est dès lors immédiatement disponible pour l'évacuation aérienne de blessés en danger que les ambulances au sol ne peuvent prendre en charge qu'avec retard en raison des bouchons routiers engendrés par l'accident. Un équipement médical de réanimation fut donc conçu sur mesure pour les SA 330 par le Professeur Pierre De Temmerman, urgentiste de l'hôpital Saint-Luc de l'Université catholique de Louvain. Ces appareils, accompagnés d'une équipe médicale, ont ainsi été engagés ponctuellement dans des situations d'urgence.

Les hélicoptères MD 520 et MD 900 Explorer mis aujourd'hui en service par la Police Fédérale (ces appareils et leurs missions ont été décrits au Chapitre 5 - Les programmes civils d'État) peuvent être utilisés pour le transport d'organes à transplanter si aucun exploitant privé d'hélicoptères n'est en mesure d'assurer cette mission d'aide médicale urgente.

Alphonse Dumoulin et Joseph Hoffelt

De staf van de Rijkswacht besliste vanaf het begin, in 1973/74, de SA 330 Puma's, (vandaag niet meer in gebruik) occasioneel in te zetten voor dringende medische transporten. Dit gebeurde bijvoorbeeld tijdens de grote zomertochten op de autostrades. Inderdaad, in geval van een zwaar ongeval of bij een kettingbotsing kan de helikopter die de permanentie verzekert langs de grote verkeersassen snel een interventieteam op de plaats van het ongeval brengen. Tevens was hij dan onmiddellijk beschikbaar voor het luchtvervoer van levensgevaarlijk gewonden, die anders, wegens de opstoppingen veroorzaakt door het ongeval, slechts met veel vertraging kunnen opgenomen worden in een ziekenwagen. Professor Pierre De Temmerman, spoedarts van het hospitaal St Luc van de Katholieke Universiteit van Leuven had hiervoor een medische reanimatie-uitrusting voor de SA 330 ontworpen. Aldus werden deze toestellen, met een medische ploeg aan boord, punctueel ingezet in dringende situaties.

Vandaag heeft de Federale Politie de MD 520 en MD 900 helikopters in dienst. Deze toestellen en hun zendingen werden beschreven in Hoofdstuk 5 - De Burgerlijke Staatsprogramma's. Zij kunnen ingezet worden voor het vervoer van organen, bestemd voor transplantatie, op voorwaarde dat geen privé helikopters beschikbaar zijn om deze dringende medische opdracht uit te voeren.

Alphonse Dumoulin en Joseph Hoffelt (Vertaling : Marcel Demot)

Décès



Bernard de Biolley

(† 09 04 2012)

Pierre Daubresse

(† 22 04 2012)

Louis Leroy

(† 11 05 2012)

Robert 'Bob' Minnoye

(† 07 06 2012)

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.

Overlijdens

Walter Muller

(† 27 05 2012)

Paul François

(† 28 05 2012)

Daniel Colin

(† 31 05 2012)



Jules Laurent

100!

Nous avons eu le grand plaisir de fêter récemment le premier centenaire de notre association. C'est en effet ce 2 mars dernier que notre sympathique membre, Jules Laurent, passait le cap des cent ans. Une délégation des Vieilles Tiges et des Old Flyers de la Sabena était présente pour fêter notre cher ancien. Un événement tout à fait unique dans les annales des VTB!

We hadden het grote genoegen om onlangs de eerste honderdjarige van onze vereniging te mogen vieren. Op 2 maart rondde ons sympathieke lid Jules Laurent, inderdaad de kaap van 100 jaar. Een delegatie van de Vieilles Tiges en de Old Flyers van Sabena was aanwezig om dat te vieren. Een uniek evenement in de annalen van de VTB!

Jules est né le 2 mars 1912, à Neufchâteau. Il fit d'abord des études à l'école moyenne de la ville. Le 15 septembre 1928, il s'engagea comme volontaire à l'armée belge et fut incorporé au 13^{ème} de Ligne, basé à la caserne Marie-Henriette à Namur. En 1934, il se présente pour l'AMB, l'Aviation Militaire Belge. Il y sera admis comme élève pilote et fera partie de la 71^{ème} promotion. Il en sortira, breveté et premier de promotion, en 1935. En septembre 1940, il sera fait prisonnier de guerre et se retrouvera successivement en Allemagne, en Ukraine et en Autriche. Il ne sera rapatrié en Belgique que le 13 juin 1945.

En 1947, il entrera à la Sabena où il volera sur DC 3, DC 4, DC 6, DC 7 et B 707. Il effectuera son dernier vol, Léopoldville-Athènes-Bruxelles, en B 707, qui rentrera le 26 avril 1969. Parmi les nombreuses anecdotes qu'il évoque avec précision et force détails, il en est notamment une qui mérite, plus que les autres, d'être rapportée.. Le 15 février 1961, c'est lui qui était prévu comme commandant et qui aurait dû être, sur le vol SN 548, New York-Bruxelles, à la place de Louis 'Boom' Lambrechts, dans le B 707 qui s'est écrasé près de Berg. Mais, en dernière minute, les Rôles lui ont demandé de remplacer le commandant Jean Moreau, bloqué à New York par une tempête de neige, sur un vol vers Mexico, destination pour laquelle il était qualifié. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles il est maintenant centenaire! De son mariage en 1936 avec Camille Gofflot, sont nés deux enfants: Nicole en 1939 et Francis en 1946.

Jules werd geboren op 2 maart 1912 te Neufchâteau. Hij studeert eerst aan de middelbare school van de stad. Op 15 september 1928 neemt hij dienst als vrijwilliger bij het Belgisch Leger en wordt ondergedeeld bij de 13^{de} Ligne, in de kazerne Marie-Henriette te Namen. In 1934 meldt hij zich aan bij de BML, de Belgische Militaire Luchtvaart. Hij wordt toegelaten als leerling-piloot en maakt deel uit van de 71^{ste} promotie. In 1935 krijgt hij het brevet van piloot, hij is de eerste van zijn promotie. In september 1940 wordt hij krijgsgevangene gemaakt en verblijft hij achtereenvolgens in Duitsland, Oekraïne en Oostenrijk. Pas op 13 juni 1945 keert hij naar België terug.

In 1947 treedt hij dienst bij Sabena en vliegt er op DC 3, DC 4, DC 6, DC 7 et B 707. Op 26 april 1969 doet hij zijn laatste vlucht op B 707, Leopoldstad-Athene-Brussel. Van de vele anecdotes waarvan hij zich nog alle details levendig herinnert, is er een beslist het vermelden waard. Op 15 februari 1961 stond hij op de rol als commandant van vlucht SN 548 New York-Brussel, in de plaats van Louis 'Boom' Lambrechts, met de B 707 die gecrasht is bij Berg. Maar op het laatste ogenblik werd hem gevraagd commandant Jean Moreau te vervangen, die geblokkeerd zat in New York door een sneeuwstorm, voor een vlucht naar Mexico, een bestemming waarvoor hij gekwalificeerd was. Het is ongetwijfeld een van de redenen waarom hij nu 100-jarige is. Uit zijn huwelijk in 1936 met Camille Gofflot zijn twee kinderen geboren: Nicole in 1939 en Francis in 1946. Hij heeft



Michel Mandl, président des Vieilles Tiges de Belgique, remet le diplôme de membre d'honneur de notre association à Jules Laurent.

Michel Mandl, voorzitter van Vieilles Tiges van België, overhandigt het diploma van erelid van onze vereniging aan Jules Laurent.

Il a aussi 4 petits-enfants et 3 arrière-petits-enfants. Après 71 ans de mariage, son épouse y est hélas décédée en 2007 et donc, à ce jour, il y vit seul.

A 100 ans, Jules a toujours le verbe haut et fort, les idées claires, la parole facile et le mot juste, l'oeil vif et un petit sourire malicieux. Il possède toujours le sens de l'humour et a une mémoire tout-à-fait intacte. Et lorsqu'on lui demande quel est son 'secret' pour arriver à vivre aussi longtemps, il répond sans aucune hésitation: «Vivre comme tout le monde et boire chaque jour 2 petites bières, 1 petit whisky (Ndlr: avec de la glace et beaucoup de soda), et 1 petit verre de vin léger». A présent, vous connaissez tous la recette pour, d'ici quelques années, paraître à sa place, dans cette rubrique. Le 25 mars 1995, Jules a reçu, de la part des Vieilles Tiges, le diplôme de 60 ans de brevet aéronautique et le 19 mars 2005, celui de 70 ans. Aujourd'hui il en est à 77 ans et il est fort à parier qu'il recevra aussi celui de 80 ans !



Le jour de son 100^{ème} anniversaire avec Frank Van den Broecke, le président de l'OFC (Old Flyers Club) et notre président.

De dag van zijn 100^{ste} verjaardag, met Frank Van den Broecke, voorzitter van de OFC (Old Flyers Club) en onze voorzitter.

ook 4 kleinkinderen en 3 achterkleinkinderen. Na 71 jaar huwelijk is zijn echtgenote helaas overleden in 2007, zodat hij vandaag alleen leeft.

Op zijn 100ste spreekt Jules nog steeds met luide en krachtige stem. Hij is helder van geest en heel gevat, heeft nog een levendige oogopslag en een schalkse glimlach. Hij heeft nog altijd zin voor humor en zijn geheugen is nog helemaal intact. Wanneer men hem vraagt wat zijn 'geheim' is van zo'n lang leven, antwoordt hij zonder enige aarzeling: "Leven zoals iedereen en elke dag 2 bierjes drinken, 1 kleine whisky (nvdr. met ijs en veel soda) en 1 glas lichte wijn." Zo, nu kennen jullie ook het recept om over enkele jaren eregast te zijn in deze rubriek. Op maart 1995 kreeg Jules van de Vieilles Tiges het diploma van 60 jaar vliegbrevet, op 19 maart 2005, dat van 70 jaar. Vandaag staat zijn teller op 77 jaar en hij durft te wedden dat hij ook het diploma van 80 jaar zal ontvangen!

Monsieur le Président, le Comité, ainsi que tous les membres VTB,

Dans l'impossibilité de répondre individuellement, Jules Laurent vous remercie des marques de sympathie témoignées à l'occasion de ses 100 ans.

Amicalement à tous les membres VTB.

Jules Laurent.

Mijnheer de Voorzitter, het Bestuur, en alle leden van de VTB.

Jules Laurent, die niet iedereen individueel kan bedanken, dankt u voor de blijken van sympathie die hij mocht ontvangen ter gelegenheid an zijn 100ste verjaardag.

Met vriendelijke groeten aan alle leden van de VTB.

Jules Laurent.



LA CHUTE D'ICARE

DE VAL VAN ICARUS

Troisième partie : le début de la fin

Le 23 mai 2001, la Sabena célébrait son 78^e anniversaire alors que le tribunal de commerce déclarait la compagnie aérienne en faillite le 7 novembre. La Sabena (le nom s'écrivant à présent en minuscules et sans points entre les lettres) était une société publique dont l'état était l'actionnaire principal, son personnel avait le statut de fonctionnaire et était assuré de la stabilité d'emploi. Les membres du personnel croyaient, du fait de leur statut, qu'une telle société ne pouvait faire faillite. Les syndicats ne se faisaient pas de souci car l'état ne pouvait laisser une entreprise d'une telle importance, employant plus de 7.000 personnes, être mise en faillite. La Sabena jouissait effectivement d'un privilège légal : elle disposait du monopole du trafic aérien en Belgique. La compagnie n'avait pas de concurrents, certainement pas en Belgique, mais il en allait tout autrement au plan international et, dès après la seconde guerre mondiale, la Sabena a dû affronter une nouvelle situation concurrentielle et se battre contre Air France et la KLM, mais également la Lufthansa et particulièrement la Pan American Airways sur les liaisons transatlantiques au demeurant très rentables.

Quoi que l'État en fût le principal actionnaire, la Sabena n'en était pas moins une société qui devait se conformer au droit commercial, à l'instar de toute entreprise commerciale. Lorsque le Tribunal de commerce de Bruxelles établit que le montant des dettes de la Sabena était supérieur à celui du capital, la seule issue possible était de la déclarer en faillite, ce qui se produisit le 7 novembre 2001. C'était la plus grande faillite de toute l'histoire de la Belgique et une grande première en Europe. Des journalistes et des équipes de télévision venus des quatre points cardinaux investirent Zaventem afin d'informer le monde entier de l'événement.

L'événement prit des dimensions historiques en Belgique. Lorsque les télévisions retransmirent les images de l'atterrissage du dernier Airbus A340, arrivé avec plusieurs heures de retard du fait que les compagnies pétrolières avaient d'abord refusé de lui fournir le kérosène pour le vol de retour, nombreux furent les Belges à avoir la gorge nouée : c'était la fin désolante de toute une époque. Le jour de la faillite était marqué d'une pierre noire, ce qui était évidemment aussi le cas des 7.000 collaborateurs de la compagnie aérienne auxquels s'ajoutaient les 12.000 employés à temps partiel. Il n'y avait encore jamais eu autant de travailleurs perdant simultanément leur emploi. Le passif de la Sabena s'élevait à 70 milliards de francs belges.

Un doigt accusateur désigna la Swissair, la compagnie aérienne suisse qui avait repris la Sabena en 1994. Mais la Swissair fit faillite dans le sillage de la Sabena et presque simultanément. La faillite provoqua beaucoup de remous Rue de la Loi mais si les politiciens de Belgique avaient lu les journaux au cours des quarante

Deel 3 : het begin van het einde

Op 23 mei 2001 werd Sabena 78 jaar. Op 7 november van dat jaar werd de nationale luchtvaartmaatschappij door de Handelsrechtbank te Brussel failliet verklaard. Sabena (de naam werd nu in kleine letters gespeld als eigenaam en zonder puntjes tussen) was een staatsbedrijf: de staat was de grootste aandeelhouder, het personeel had een ambtenarenstatuut en genoot vastheid van betrekking. Het personeel geloofde dat een nationale luchtvaartmaatschappij niet failliet kon gaan omdat het een staatsbedrijf was. De vakbonden waren er gerust in: de staat kon het zich niet veroorloven zo'n belangrijk bedrijf, dat aan meer dan 7.000 mensen werk verschafte, failliet te laten gaan. Sabena genoot trouwens wettelijke bescherming: zij had het monopolie voor alle luchtverkeer in België. Het was een bedrijf zonder concurrentie, toch niet in België. Internationaal moest zij na de Tweede Wereldoorlog opboksen tegen de toenemende internationale concurrentie van vooral Air France en KLM, maar ook van Lufthansa en vooral Pan American Airways op de lonende trans-Atlantische route.

Sabena was een vennootschap. Al was de staat inderdaad de voornaamste aandeelhouder, het bedrijf viel als handelsonderneming onder het handelsrecht zoals alle ondernemingen. Toen de handelsrechtbank van Brussel in november 2001 vaststelde dat de schulden van Sabena het kapitaal overschreden was er geen andere uitweg: de luchtvaartmaatschappij werd op 7 november 2001 failliet verklaard. Het was het grootste faillissement uit de geschiedenis van België. Het was een historische première in Europa. Van heinde en verre kwamen journalisten en cameraploegen naar Zaventem toegestroomd om daarover verslag uit te brengen in verre landen.

Het was voor België een gebeurtenis van historische dimensie. Toen men op de televisie de landing kon zien van de laatste Airbus A340, met uren vertraging omdat de brandstofmaatschappijen eerst geen kerosine meer hadden willen leveren voor de terugvlucht naar Brussel, kregen velen in het land een krop in de keel: dit was het einde van een tijdperk. Het was een zwarte dag in de geschiedenis van het land. Dat was het ook voor de 7.000 werknemers van de luchtvaartmaatschappij, 12.000 met tijdelijke personeelsleden erbij. Nooit tevoren hadden zoveel werknemers tegelijk hun werk verloren. De Sabena liet een put van 70 miljard fr. na.

Na het faillissement werd een beschuldigende vinger uitgestoken naar Swissair, de Zwitserse luchtvaartmaatschappij die Sabena in 1994 had overgenomen. Swissair en Sabena zijn samen failliet gegaan, de een meegesleurd door de andere. Het faillissement veroorzaakte grote deining in de Wetstraat. Maar hadden de Belgische politici de afgelopen 40 jaar de kranten gelezen, dan hadden zij geweten dat de nationale luchtvaartmaatschappij al decennia op krukken rondsprong, geplaagd door een chronisch gebrek aan ka-



DC-10 dans toute sa splendeur en 1985. (JP Decock)

De DC-10 in al zijn glorie in 1985 (JP Decock)

Le tout premier Boeing 747 Jumbo Jet (00-SGA) entré en service à la Sabena en 1970. (Sabena)

De allereerste Boeing 747 Jumbo Jet (00-SGA) in dienst genomen door Sabena in 1970 (JP Decock)

années précédentes, ils auraient su que la compagnie aérienne nationale marchait avec de béquilles depuis des décennies, victime d'une sous-capitalisation chronique, malade des interventions politiques intempestives et laminée par les syndicats tout puissants. Par exemple et peu de temps avant la faillite, des voleurs avaient été pris sur le fait et chassés de la compagnie mais durent être réintégrés suite à la menace de grève générale émanant des syndicats, les voleurs pouvant ainsi poursuivre leurs méfaits en toute impunité !

L'état possédait 90% des actions de la Sabena et en était l'actionnaire majoritaire. Les autres 10% étaient détenus par la Société Générale. La sous-capitalisation était caractéristique de l'histoire de la Sabena depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. La Sabena mit en service, en 1970, deux Boeing 747 valant chacun 1,5 milliards de francs (37,1 millions d'euros), donc 3 milliards de francs (74,3 millions d'euros) la paire, alors que son capital n'était que de 750 millions de francs (18,5 millions d'euros). Il a donc fallu constamment contracter des emprunts que les banques consentaient d'autant plus volontiers que la garantie de l'État, qui portait aussi sur les 15% d'intérêt dus par la Sabena sur les sommes empruntées, leur était conférée.

Carlos Van Rafelghem

Les comptes annuels de la Sabena recevaient systématiquement l'approbation du parlement : il était plus facile aux gouvernements successifs d'approuver les pertes que d'augmenter le capital suffisamment pour conférer à l'entreprise les moyens dont elle avait tant besoin. Il était devenu évident, en 1978, que cette situation ne pouvait durer. Le ministre des communications de l'époque, Jos Chabert (CVP) nomma un haut fonctionnaire du ministère des finances qui avait déjà fait ses preuves, Carlos Van Rafelghem (CVP), à la tête de la Sabena. Son plan de restructuration « Horizon » fut mis en application, il supprima les services à destination de l'Amérique Centrale et Latine fonctionnant à perte et tenta de réduire le personnel, non sans subir les protestations véhémentes des syndicats. Dans ce contexte, le gouvernement était disposé à effectuer une légère augmentation de capital de 7,25 milliards de francs, dont 5 milliards ne représentaient que « quittance des avances antérieures remboursables », c'est-à-dire qu'en l'occurrence l'état ne mettait pas un centime sur la table. Dans la réalité, il ne s'agissait donc que de 2,5 milliards de francs qui n'émergeaient pas au budget de l'état dans la mesure où ils émanaient d'institutions parastatales telles que la Caisse Nationale de Crédit à l'Industrie et la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite.

Le nouveau ministre des communications, Herman De Croo (PVV), élaborait un plan de sauvetage en 1981, lequel comportait des réductions de salaire s'étalant entre 5 et 17%, la prépension à 55 ans et la révision des barèmes salariaux du personnel navigant. Il y eut une forte opposition à ce plan mais, finalement, les syndicats l'approu-

vaient, verziekt door politieke inmenging, verlamd door de almacht van de vakbonden. Zo had men het kort tevoren nog beleefd dat dieven die op heterdaad betrappt waren geworden en ontslagen, onder bedreiging met een algemene staking weer in dienst moesten genomen worden zodat zij straffeloos verder konden stelen!

De staat bezat 90 % van de aandelen van Sabena en was de voornaamste aandeelhouder. De andere 10 % waren van de Société Générale. Maar de geschiedenis van Sabena was sinds de tweede wereldoorlog gekenmerkt door gebrek aan kapitaal. Toen Sabena in 1970 de Boeing 747 in dienst nam kostte elk van de twee exemplaren 1,5 miljard fr. (€ 37,1 miljoen), samen dus 3 miljard fr. (€ 74,3 miljoen) terwijl het kapitaal van Sabena maar 750 miljoen fr. (€ 18,5 miljoen) bedroeg. Er moest dus voortdurend geld geleend worden. De banken verstrekten dat graag want de staat stond borg. Zoals ook voor de 15 % interest die Sabena voor het geleende geld betaalde.

Carlos Van Rafelghem

Les coHet parlement keurde ieder jaar de rekeningen goed: het was voor opeenvolgende regeringen gemakkelijker ieder jaar het verlies bij te passen dan het kapitaal op te trekken en het bedrijf de middelen te geven die het nodig had. In 1978 was duidelijk geworden dat het zo niet verder kon. Minister van Verkeerswezen Jos Chabert (CVP) stelde een ambtenaar van het ministerie van Financiën aan het hoofd van Sabena: Carlos Van Rafelghem (CVP), een man die zijn sporen had verdiend. Hij voerde het herstructureringsplan "Horizon" in, schrapte verlieslatende diensten naar Midden- en Zuid-Amerika en probeerde het aantal personeelsleden te verminderen onder protest van de vakbonden. Tegen die achtergrond wilde de regering een kleine kapitaalsverhoging doorvoeren van 7,25 miljard fr. Let wel: 5 miljard daarvan waren alleen een 'kwietschelding van terugvorderbare voorschotten uit het verleden', dus weer zonder dat de staat een cent op tafel moest leggen. In werkelijkheid ging het dus maar om 2,5 miljard fr. Die kwamen niet uit de staatskas maar van financiële overheidsinstellingen als de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

De nieuwe minister van Verkeerswezen Herman De Croo (PVV) werkte in 1981 een reddingsplan uit waarin salarisverminderingen van 5 tot 17 % voorkwamen, de invoering van vervroegd pensioen op 55 jaar en een herziening van de barema's van het vliegend personeel. Er was sterk verzet maar de vakbonden keurden het plan van De Croo uiteindelijk met 68 % der stemmen goed. Het was een bewijs dat de werknemers begaan waren met het welzijn van hun bedrijf. De inlevering op het salaris verschilde naargelang de looncategorie van de betrokkenen. De 17 % inlevering gold alleen de hoogste baremacategorieën: directieleden en de piloten.

De Croo voerde een kapitaalsverhoging door van 6 miljard fr. (€ 148,7 miljoen), waarvan slechts 2 miljard (€ 49,5 miljoen) kwam van de staat en 4 miljard fr. (€ 99 miljoen) van de Gewesten, de Natio-

vèrent en votant à 68% pour. C'était donc la preuve que les travailleurs se souciaient de la santé de leur entreprise. Les contributions salariales variaient selon la catégorie du travailleur : la retenue de 17% n'était d'application que pour les catégories en haut du barème, c'est-à-dire les membres de la direction et les pilotes.

De Croo augmenta le capital de 6 milliards de francs (148,7 millions d'euros), dont seulement 2 milliards (49,5 millions d'euros) étaient consentis par l'État et 4 milliards (99 millions d'euros) provenaient des Régions, de la Société Nationale d'Investissement, de la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite et d'autres institutions financières. Il faut remarquer que les banques recevaient un dividende annuel « quels que soient les résultats financiers ». Il ne s'agissait donc pas d'une participation au capital de la part des banques comme cela fut suggéré, mais bien d'un emprunt et plutôt d'un pont d'or pour elles, et ce aux dépens du contribuable.

La Sabena s'était donc longtemps contentée du monopole que lui conférait une loi de 1923. Elle disposait des droits exclusifs en matière de transport aérien régulier en Belgique, de la ligne Belgique-Congo et du trafic aérien à l'intérieur du Congo. La ligne Bruxelles-Léopoldville était considérée comme une ligne « intérieure ». Nul ne pouvait concurrencer la Sabena. A l'abri des frontières belges où toute concurrence était éliminée, les syndicats étaient parvenus à imposer des salaires élevés.

Avec l'indépendance du Congo en 1960, la Sabena a perdu sa source principale de revenus : la ligne coloniale vers Léopoldville et le réseau aérien intérieur du Congo qui était profitable. La Sabena entreprit le développement d'un réseau aérien intercontinental avec dix ans de retard sur la KLM, Air France et la Lufthansa qui desservaient déjà un tel réseau au départ de Schiphol, Paris et Francfort.

L'océan Atlantique était le marché du futur. La ligne à destination de New York avait débuté en 1947 avec le DC-4 embarquant jusqu'à 44 passagers et s'était poursuivie avec le DC-6 d'une capacité de 65 sièges. La concurrence sur la ligne vers l'Amérique du Nord émanait surtout de Pan American World Airways et de Trans World Airlines, deux compagnies totalement privées. Les deux tiers des passagers transatlantiques étaient Américains et la Sabena se devait donc de disposer des mêmes avions que ces deux compagnies concurrentes afin d'attirer cette clientèle.

La ligne de New York fut desservie à partir de 1960 par Boeing 707 de 178 places. Le Boeing 747 capable d'accueillir 350 passagers fut mis en service sur cette ligne dix ans plus tard. Le marché belge avait alors un potentiel quotidien d'une centaine de passagers à destination de New York. Le réseau européen fut élargi aux fins de remplir les sièges vacants et non pour permettre un meilleur accès aux capitales européennes pour les hommes d'affaires belges : c'était donc bien pour amener des passagers allemands, français, scandinaves, britanniques, espagnols et italiens à transiter par Bruxelles pour remplir les avions de la Sabena à destination de New York et, plus tard, d'Atlanta. En conséquence, la Sabena devait se battre contre Lufthansa, Air France, Scandinavian Airlines System, British Overseas Airways Corporation, Iberia et Alitalia.

Pour la première fois depuis sa constitution, la Sabena dut, après 1960, se profiler dans un environnement pour lequel elle n'avait pas été conçue, c'est-à-dire le marché libre et la concurrence internationale. Les tarifs des tickets, en l'occurrence, étaient déterminés par la situation concurrentielle. Indépendamment du fait que les autres

nale Investeringsmaatschappij, de Algemene Spaar- en Lijfrentekas en andere financiële overheidsinstellingen. Let wel: de banken zouden een jaarlijks dividend ontvangen 'ongeacht de financiële resultaten'. Dit was dus geen kapitaalsparticipatie door de banken zoals het werd voorgesteld. Het was een lening, een gouden zaak voor de banken op kosten van de belastingbetaler.

Sabena had zich te lang gekoesterd in haar op de wet van 1923 gesteund monopolie. Ze had het alleenrecht voor alle geregeld luchtvervoer in België, op de route naar Belgisch Congo en op het binnenlands luchtverkeer in het Congolese binnenland. De route Brussel-Leopoldstad werd als een 'binnenlandse' lijn beschouwd. Niemand mocht Sabena beconcurreren. Beschermd door de Belgische grenzen die geen concurrentie toelieten, waren de vakbonden er in geslaagd hoge salarissen te bedingen.

Toen Congo in 1960 onafhankelijk werd verloor Sabena haar voornaamste bron van inkomsten: de koloniale route naar Leopoldstad en het winstgevend binnenlands luchtnet in Congo. Met 10 jaar achterstand op KLM, Air France en Lufthansa begon de Sabena toen pas een intercontinentaal luchtnet uit te bouwen dat al flink bediend werd van uit Schiphol, Parijs en Frankfurt.

De Atlantische Oceaan werd gezien als de toekomstige markt. De lijn op New York was in 1947 gestart met de DC-4 met 44 plaatsen, later met de grotere DC-6 met 65 plaatsen. Op de route naar Amerika was er concurrentie van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen Pan American World Airways en Trans World Airlines. Zij waren loutere privémaatschappijen. Twee derden van de passagiers die de oceaan overstaken waren van Amerikaanse nationaliteit. Wilde Sabena aantrekkelijk zijn voor dat Amerikaans cliënteel dan moest zij dezelfde vliegtuigen hebben als Pan American en TWA.

Zo werd de route naar New York in 1960 bediend met de Boeing 707 met 178 plaatsen. Tien jaar later was dat de Boeing 747 met 350 plaatsen. De Belgische markt was goed voor 100 passagiers per dag naar New York... Om de lege zetels te vullen werd het Europese luchtnet uitgebreid. Dat was niet om Belgische zakenlieden naar de Europese hoofdsteden te brengen: het was om Duitsers, Fransen, Scandinaviërs, Britten, Spanjaarden en Italianen in de vliegtuigen van de Sabena te krijgen om via Brussel naar New York en later naar Atlanta te vliegen. Dat betekent dat de Sabena tevens moest gaan opboksen tegen Lufthansa, Air France, Scandinavian Airlines System, British Overseas Airways Corporation, Iberia en Alitalia.

Voor het eerst sinds haar oprichting moest Sabena zich na 1960 in een omgeving profileren waarvoor zij niet geschapen was: die van de vrije markteconomie en internationale concurrentie. In die wereld werden de vliegtarieven bepaald door de concurrentie. Vermits de andere maatschappijen efficiënter werkten dan de Belgische, had Sabena het steeds moeilijker zich staande te houden omdat in België nog de oude normen en gebruiken golden: politieke benoemingen, politieke inmenging, kosteloze biljetten voor ministers en parlementairen.

Om te concurreren met Lufthansa, Air France, SAS, British Airways, Iberia en Alitalia moesten even lage tarieven gehanteerd worden. Zij dekten de kosten van Sabena niet. Er werden trucs bedacht om de cijfers op te smukken. In 1984 werden positieve resultaten gepubliceerd ondanks de onmogelijkheid de ontvangsten in Zaïre naar België te transfereren. Men paste boekhoudkundige spijstechnologie toe: Sabena belegde de ontvangsten in Zaïre in vastgoed in



Boeing 737-329 de la seconde génération.
(Sabena)

*Boeing 737-329 van de tweede generatie
(Sabena)*

Dans le cockpit d'un Airbus A.310 (Sabena)

In de cockpit van een Airbus A310 (Sabena)

compagnies travaillaient plus efficacement que la compagnie belge, la Sabena avait d'autant plus de difficulté à maintenir sa position parce qu'elle était encore astreinte aux vieilles normes prévalant en Belgique, à savoir les nominations et interventions politiques, les billets gratuits en faveur des ministres et parlementaires.

Il convenait d'appliquer des tarifs réduits pour concurrencer la Lufthansa, Air France, SAS, British Airways, Iberia et Alitalia, tarifs qui ne couvraient pas les frais opérationnels de la Sabena. Des subterfuges furent imaginés pour améliorer les chiffres. Des résultats positifs furent publiés en 1984, malgré l'impossibilité de transférer en Belgique les recettes perçues au Zaïre. Des techniques de pointe en comptabilité furent donc appliquées : la Sabena investissait ses revenus du Zaïre dans des biens immobiliers à Kinshasa qui étaient ensuite revendus à... l'ambassade de Belgique et c'est ainsi que la ministère des affaires étrangères payait à la Sabena à Bruxelles le montant des achats immobiliers effectués au Congo.

Une nouvelle technique comptable fut mise en application en 1987. Les avions furent vendus et repris en leasing. De l'argent frais était artificiellement encaissé par la vente de matériel volant qui, dès lors, était loué. Le monde politique avait entre-temps pris le contrôle effectif de la Sabena. Tous les partis politiques avaient, au fil des ans, parachuté leurs représentants au conseil d'administration et à la direction des opérations, c'est à dire aux postes clés de la hiérarchie. Ces personnes n'avaient aucune connaissance en matière d'aviation pas plus que dans le fonctionnement d'une compagnie aérienne. Les syndicats avaient leurs délégués au conseil d'administration et prenaient part aux décisions de gestion. C'est ainsi, par exemple, qu'une ligne régulière fut établie vers La Havane dans les années 70 après qu'un représentant du syndicat socialiste siégeant au conseil d'administration avait passé ses vacances à Cuba et qu'il estimait que « tous les Belges devaient pouvoir découvrir le socialisme à Cuba ». Les syndicats veillèrent jalousement à ce que le personnel redondant ou incompetent ne soit pas licencié. Il y eut même une menace de grève générale si un voleur, pris la main dans le sac à voler des marchandises hors taxes et menacé de renvoi immédiat, n'était pas réintégré sur le champ !

La compagnie aérienne fut, dès sa création et sur base de son statut de 1923, un instrument au service de la politique étrangère de la Belgique. Des services aériens devaient être assurés, pour des raisons diplomatiques, vers des destinations commercialement non rentables mais politiquement importantes. Des restructurations successives et des recapitalisations ont démontré les insuffisances du marché national. La constitution de la Communauté Economique Européenne, de l'Union Européenne et le Traité de Maastricht sont à la base d'un environnement qui ne pouvait être favorable à la Sabena. Le nouveau CEO Carlos Van Rafelghem, nommé par le ministre des communications Jos Chabert, était arrivé à la conclusion que « la compagnie aérienne nationale ne pouvait survivre sans parte-

Kinsjasa, dat daarna verkocht werd aan... de Belgische ambassade. Het ministerie van Buitenlandse Zaken betaalde Sabena in Brussel uit voor de aankoop van de gebouwen in Congo.

In 1987 werd een nieuwe boekhoudkundige techniek toegepast. Er werden vliegtuigen verkocht en teruggeleasd. Zo kwam er kunstmatig geld in kas door een uitverkoop van het vliegend materieel dat voortaan gehuurd werd. De politiek had Sabena ondertussen vast in handen. Alle partijen hadden in de loop der jaren politieke parachutisten in de raad van beheer, in het dagelijkse bestuur, op de sleutelposities van de hiërarchie. Die mensen hadden niet de minste kennis van luchtvaart of wisten niet hoe een luchtvaartmaatschappij functioneert. De vakbonden zetelden in de raad van beheer en beslisten over het beleid. Zo kwam er in de jaren '70 bijvoorbeeld een geregelde lijndienst van Brussel naar Havana nadat een socialistische vakbondsvertegenwoordiger die in de raad van beheer zetelde, er zijn vakantie had doorgebracht en vond dat 'alle Belgen het socialisme in Cuba moesten kunnen gaan bestuderen'. De vakbonden waakten er voorts over dat er niemand werd ontslagen die overbodig was of slecht presteerde. Er werd zelfs met een algemene staking gedreigd als een dief, die op heterdaad betrapt was bij het stelen van taksvrije goederen en ontslagen was, niet op staande voet weer in dienst werd genomen!

Sinds haar oprichting was de luchtvaartmaatschappij op grond van haar statuut van 1923 een instrument van de Belgische buitenlandse politiek. Er moesten om diplomatieke redenen ook luchtdiensten verzekerd worden naar bestemmingen die politiek belangrijk maar commercieel niet rendabel waren. Opeenvolgende herstructureeringen en herkapitalisering toonden vooral de ontoereikendheid aan van de nationale markt. De oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, van de Europese Unie, het Verdrag van Maastricht... schiepen een omgeving waarin de nationale Sabena zich onbehaaglijk voelde. De nieuwe CEO Carlos Van Rafelghem, die door minister van Verkeerswezen Jos Chabert werd aangesteld, besloot dat 'de nationale luchtvaartmaatschappij alleen kan overleven mits samenwerking met buitenlandse partners'. Met andere woorden: er moesten buitenlandse maatschappijen gevonden worden die de rekeningen zouden betalen...

Er werd gedacht aan een samenwerking met de Nederlands KLM. Dit was onaanvaardbaar voor de Waalse socialisten. Het was voor hen ondenkbaar dat Franstalige werknemers van de Sabena Nederlands zouden moeten spreken. In 1987 zag het er naar uit dat de Sabena scheep zou gaan met SAS, het Scandinavian Airlines System dat gevormd werd door de nationale luchtvaartmaatschappijen DDL van Denemarken, DNL van Noorwegen en ABA van Zweden. Het zou een goede oplossing geweest zijn maar zij was in België onaanvaardbaar toen het de Belgische politici duidelijk werd dat Sabena een vierde pijler zou worden van SAS: een buitenlands bedrijf waarin zij niets meer te zeggen zouden hebben. Bovendien

naires étrangers ». En d'autres mots, il fallait trouver des compagnies étrangères pour régler l'addition...

Une collaboration avec la compagnie néerlandaise KLM fut envisagée, mais ceci était inacceptable pour les socialistes wallons, car il était impensable que les travailleurs francophones de la Sabena soient astreints à parler le néerlandais. Il semblait, en 1987, que la Sabena était prête à s'associer à la SAS, ou Scandinavian Airlines System issu de la fusion des compagnies aériennes DDL (Danemark) DNL (Norvège) et ABA (Suède). Cette solution semblait être la bonne mais était jugée inacceptable par des politiciens belges pour lesquels il était clair que la Sabena serait le quatrième pilier de la SAS, une entreprise étrangère dans laquelle ils n'auraient plus aucun pouvoir et dont la langue véhiculaire était l'anglais. Les socialistes wallons, par la voix de leur chef de file Guy Spitaels, s'opposèrent au rapprochement de la Sabena avec la SAS.

Une autre solution fut trouvée deux ans plus tard. Plutôt que l'association avec SAS, Sabena World Airlines fut fondée en 1989, une société dans laquelle KLM et British Airways apportaient chacune deux milliards de francs et dont la Sabena était l'actionnaire principal, car détenant 60% des actions. La majeure partie de l'apport de la Sabena consistait en « goodwill », comme stipulé noir sur blanc. Que fallait-il entendre par « goodwill » ? Du vent valorisé au prix et fort et présenté comme une participation au capital.

Carlos Van Rafelghem avait effectué l'année précédente une restructuration radicale. Les divers départements de la Sabena, tels que le catering (ravitaillement), le service technique, les opérations au sol, le ravitaillement en carburant, etc.... devinrent des filiales indépendantes. Elles prestaient pour le compte de Sabena World Airlines (SWA) et lui facturaient les services rendus. Cette situation était pour le moins inhabituelle, étant donné que la prospérité des filiales s'expliquait par la mise en coupe réglée de la maison mère.

Un exemple parmi tant d'autres : il n'y avait pas assez de citrons à bord d'un avion pour préparer les cocktails à servir aux passagers de 1ère classe. Sabena Catering envoya un supplément de citrons découpés à l'avion par voiture spéciale. Une note de frais de transport s'élevant à 700 francs fut dressée au titre de rémunération du « service » rendu. Ultérieurement, ce type de service fut même facturé à 1.500 francs l'unité pour un trajet en voiture d'à peine deux cents mètres ! Encore un exemple : les pilotes effectuant des vols d'entraînement à Ostende ou Charleroi recevaient un pique-nique composé de deux tartines garnies facturé 750 francs pièce à SWA par Sabena Catering ! Après un an de ce régime, il s'avéra que les filiales de la Sabena étaient toutes très saines au plan financier tandis que SWA affichait une perte de 4,2 milliards de francs !

Pierre Godfroid

Les partenaires étrangers quittèrent le navire et KLM et British Airways, invoquant une clause de l'accord, mirent fin à l'expérience au bout d'un an et exigèrent le remboursement de leur apport en capital se chiffrant à 4 milliards de francs. C'est d'une telle situation qu'hérita le nouveau CEO Pierre Godfroid (PSC) lorsqu'il fut placé à la tête de la Sabena en 1991 par le gouvernement Dehaene, suite au décès de Carlos Van Rafelghem. Pour la première fois de son histoire, la Sabena n'était pas dirigée par quelqu'un sorti de ses rangs ou parachuté d'un ministère par la volonté des politiques.

Pierre Godfroid avait été débusqué par un « chasseur de têtes » et la

was de voertaal bij SAS het Engels. De Waalse socialisten kantten zich bij monde van hun topman Guy Spitaels tegen een samengaan van Sabena met SAS.

Nog eens twee jaar later werd een nieuwe oplossing gevonden. In de plaats van samen te gaan met SAS werd in 1989 Sabena World Airlines opgericht waarin KLM en British Airways elk 2 miljard fr. stortten en waarvan Sabena met 60 % de belangrijkste aandeelhouder was. Een groot deel van die Sabena-inbreng bestond uit 'goodwill', zo stond het zwart op wit. Wat is 'goodwill'? Wind waaraan een prijskaartje zit dat als kapitaalsinbreng werd voorgesteld. Een jaar eerder had Carlos Van Rafelghem een ingrijpende herstructurering doorgevoerd. De verschillende afdelingen van Sabena, zoals de catering, de technische dienst, de grondafhandeling, de brandstofvoorrading enz., werden omgevormd tot onafhankelijke dochterbedrijven. Zij leverden hun diensten aan Sabena World Airlines (SWA) en zonden de factuur. Dat leidde tot buitensporige toestanden: de dochterbedrijven leidden een voorspoedig bestaan omdat zij het moederbedrijf leeg molken.

Zo bleek op zeker ogenblik bijvoorbeeld dat er niet genoeg citroenen aan boord waren voor de cocktails die geserveerd zouden worden in de 1ste klasse. De gesneden schijfjes werden door Sabena Catering naar het vliegtuig gevoerd met een speciale auto. Voor die 'service' werd 700 fr. transportkosten aangerekend. Later werd dat bedrag opgetrokken tot 1.500 fr. En dat voor een autorit van een paar honderd meter! Een ander voorbeeld: piloten die trainingsvluchten uitvoerden op Oostende of Charleroi kregen een lunchpakket mee bestaande uit twee belegde boterhammen. Voor die boterhammen rekende Sabena Catering aan SWA 750 fr. aan! Na één jaar bleek dat de filialen van de Sabena allemaal gezond waren maar SWA zelf had een verlies geleden van 4,2 miljard fr.!

Pierre Godfroid

De buitenlandse partners haakten af. Gebruik makend van een clause in het akkoord trokken de KLM en British Airways zich na een jaar uit het experiment terug en eisten de terugbetaling van hun kapitaalsinbreng van 4 miljard fr. Dat was de situatie die de nieuwe CEO Pierre Godfroid (PSC) erfde toen hij in 1991 door de regering-Dehaene aan het hoofd van Sabena werd geplaatst na het overlijden van Carlos Van Rafelghem. Voor het eerst werd Sabena niet geleid door iemand die uit de rangen van het bedrijf opgeklimmen was, noch naar voren geschoven van uit de politieke wereld.

Pierre Godfroid was door een headhunterbedrijf aangereikt. Dat Sabena geen gewone luchtvaartmaatschappij was bleek uit het feit dat het headhunterbedrijf de nieuwe CEO moest zoeken met een draaiboek van de Belgische regering: de gezochte moest niet alleen bekwaam zijn, hij moest ook tweetalig zijn en van christendemocratische strekking. PSC dus. Tevoren had Pierre Godfroid in korte tijd het voedingsbedrijf Campbell recht getrokken en weer op de rails gezet. Dat had indruk gemaakt. Hij leek de man die Sabena nodig had.

Hij erfde een verliesgevende SWA die 4 miljard fr. moest terugbetalen aan de KLM en British Airways. En hij leerde onmiddellijk zijn natuurlijke vijand kennen: de vakbonden. Bij zijn aantreden werd Sabena geplaagd door diefstallen. Op zeker ogenblik was het plafond ingestort van het gebouw waar de taksvrije goederen waren opgeslagen die aan boord werden verkocht. Het beek bezweken onder het gewicht van de gestolen goederen die er verborgen waren door het personeel. Een werknemer werd ontslagen. De vakbonden

Sabena n'était pas une compagnie aérienne normale, comme l'apprit le bureau de recrutement de cadres supérieurs lorsque le gouvernement belge lui remit le cahier des charges : le candidat recherché devait, bien entendu, être compétent, mais également bilingue et issu de la démocratie chrétienne, donc du PSC. Pierre Godfroid avait été engagé, peu de temps auparavant, par la division européenne de la multinationale Campbell afin de la redresser. Il y parvint avec succès et cela se sut au point que les chasseurs de tête le sélectionnèrent comme étant l'homme de la situation pour la Sabena.

Il se vit confier les destinées de la SWA déficitaire et qui devait en outre rembourser 4 milliards de francs à KLM et à British Airways. Il identifia très tôt son plus grand ennemi, à savoir les syndicats. Lors de son entrée en service, la Sabena subissait de nombreux vols. A un moment donné, le plafond du bâtiment abritant les produits vendus hors taxes à bord des avions s'était écroulé sous le poids des marchandises volées qui y étaient stockées par le personnel coupable et l'un d'eux fut licencié. Les syndicats s'y opposèrent avec virulence et agitèrent le spectre d'une grève générale si ce travailleur n'était pas aussitôt réintégré et, pour éviter la grève, il le fut. A la Sabena, c'étaient les syndicats qui faisaient la loi en toute impunité.

Le nouveau gouvernement entré en fonction en 1991 refusait d'encore couvrir les pertes de la compagnie aérienne nationale. Pierre Godfroid se mit alors en quête de nouveaux partenaires. Il était à la recherche de 6 milliards de francs et toutes ses tentatives essuyèrent un échec. Seule Air France, finalement, semblait disposée à tenter l'aventure avec la Sabena. Mais c'était la parabole du paralytique et de l'aveugle, car Air France était tout autant déficitaire. Dans un premier temps, les liaisons aériennes Paris-Bruxelles furent accrues : une espèce de pont aérien pour amener, pensait-on, des passagers français à embarquer dans les avions de la Sabena à Zaventem. La réalité était tout autre, les Français n'étant intéressés que par l'aéroport de Zaventem et ne désirant qu'amener les passagers de la Sabena à Paris pour y remplir leurs avions au départ de l'aéroport de Charles de Gaulle.

L'alliance fut de courte durée et, au bout d'un an, Air France s'était désintéressée totalement de la Sabena. C'est alors que Swissair fit son entrée en scène en tant que sauveur potentiel. La compagnie aérienne nationale suisse voyait son avenir s'assombrir dès lors que l'adhésion de la Suisse à l'Union Européenne avait été rejetée par un vote populaire. Le non accès à l'Europe isolait Swissair et le marché national suisse était trop restreint pour maintenir Swissair à niveau. Sabena était l'instrument idéal pour les Suisses pour prendre pied dans l'Union Européenne et ils étaient disposés à en payer le prix. Leurs grandes compétences en matière de gestion leur laissaient croire qu'ils pourraient assainir la Sabena mais ils n'avaient aucune expérience des situations à la belge : en Suisse, les syndicats ne faisaient pas la grève.

Swissair

Un accord entre la Sabena et la Swissair fut signé en juillet 1994 au Sodehotel situé à Woluwé- Saint-Lambert et qui était propriété de la Sabena. L'arrivée du nouveau partenaire incita le gouvernement belge à faire un « dernier » geste en 1995 afin d'assainir les finances de la Sabena : l'opération se montait à 35 milliards de francs (67,6 millions d'euros). Ce montant comprenait la quittance du remboursement des « avances à restituer » consenties dans le passé, soit 19 milliards de francs (47 millions d'euros) de sorte que le montant concerné était nettement inférieur au montant requis s'élevant à

namens dat niet en dreigden met een algemene staking als hij niet meteen weer werd aangeworven. Om een staking te voorkomen werd de dief weer aangeworven. Bij de Sabena waren de vakbonden de baas. Er werd dus verder gestolen als tevoren. Straffeloos. Niemand kon daar iets tegen doen.

Omstreeks 1991 wilde een nieuwe regering de verliezen van de nationale luchtvaartmaatschappij niet langer betalen. Pierre Godfroid ging op zoek naar nieuwe partners. Op zoek naar de 6 miljard fr. die hij nodig had ving hij overal bot. Uiteindelijk bleek alleen Air France bereid met Sabena in zee te gaan. Het was het verhaal van de lamme en de blinde want Air France was evenzeer verlieslatend. In eerste instantie werden de luchtverbindingen tussen Brussel en Parijs opgedreven: een soort luchtbrug zou Fransen vlot naar Zaventem brengen om met Sabena te reizen. De realiteit bleek anders: de Fransen waren alleen geïnteresseerd in de luchthaven van Zaventem en wilden alleen maar Sabenapassagiers naar Parijs brengen om er de vliegtuigen van Air France te vullen op de luchthaven Charles de Gaulle.

De alliantie was van korte duur. De samenwerking met Air France kende na een jaar een plotse koerswending: Air France was plots niet meer geïnteresseerd in de Sabena. Toen verscheen Swissair op het toneel als redder in nood. De Zwitserse nationale luchtvaartmaatschappij zag de toekomst somber in: de aansluiting van Zwitserland bij de Europese Unie was door een volksraadpleging afgewezen. Als Swissair geen toegang kreeg tot de Europese Unie geraakte zij afgezonderd. Zwitserlands nationale markt was te klein om een Swissair in stand te houden. Sabena was voor de Zwitsers een geschikt instrument om een voet te krijgen in het verenigd Europa. Daarvoor waren zij bereid een prijs te betalen. Zij geloofden dat zij door hun superieur management de Sabena konden saneren. Zij hadden geen ervaring met Belgische toestanden: in Zwitserland staakten vakbonden immers niet.

Swissair

Zo werd in juli 1994 in het Sodehotel te Sint-Pieters Woluwe, dat eigendom was van Sabena, een overeenkomst getekend tussen Sabena en Swissair. Door de komst van de nieuwe partner was de Belgische regering in 1995 bereid 'een laatste' financiële inspanning te doen om de financiën van Sabena nog eens gezond te maken: een operatie ten belope van 35 miljard fr. (€ 67,6 miljoen). Daarin zat een kwijtschelding van de terugbetaling van de 'terugvorderbare voorschotten' uit het verleden: 19 miljard fr. (€ 47 miljoen) zodat het in werkelijkheid weer ging om een aanzienlijk lager bedrag dan de 35 miljard fr. die nodig waren. De Belgische staat gaf uiteindelijk maar 2 miljard fr. (€ 49,5 miljoen) via een aantal overheidsinstellingen.

SAir Group stortte 6 miljard fr. (€ 148,7 miljoen) en verstrekte de Belgische staat bovendien een lening van 4 miljard fr. (€ 99,15 miljoen) om hem toe te laten het aandeel van de Sabena van 37,5 % in Air France terug te betalen. De Belgische regering verbond er zich toe 'over de volgende 10 jaar' nog eens 1,5 miljard fr. te zullen investeren. Kortom, de staat had er zich weer met slechts 2 miljard fr. vanaf gemaakt: geen 35 miljard dus. De oude truc met de lege doos had weer gewerkt.

Uiteindelijk had SAir Group een belang van 49,5 % in Sabena zodat de Belgische staat rechtstreeks of via financiële instellingen van de overheid de voornaamste aandeelhouder bleef. SAir Group wilde dat belang uitbreiden tot 85 % en de mogelijkheid werd zelfs

35 milliards de francs. En fin de compte, l'état belge ne décaissa que 2 milliards de francs (49,5 millions d'euros) via diverses institutions gouvernementales.

SAir Group versa 6 milliards de francs (148,7 millions d'euros) et consentit en outre un prêt de 4 milliards de francs (99,15 millions d'euros) à l'état belge pour permettre le rachat de la participation de la Sabena à concurrence de 37,5% dans le capital d'Air France. Le gouvernement belge s'engagea à investir 1,5 milliards de francs supplémentaires dans « les 10 ans à venir ». En bref, l'état s'en tira à nouveau avec 2 milliards de francs plutôt que les 35 nécessaires. Le vieux truc de la « monnaie de singe » avait donc à nouveau fonctionné.

En fin de compte, SAir Group détenait 49,5% du capital de la Sabena et l'état belge en demeurait donc l'actionnaire principal directement ou via des institutions financières parastatales. SAir Group voulait porter sa prise de participation à 85% et la possibilité de contrôler 100% du capital de la Sabena lui était même accessible, l'état belge n'étant dès lors plus du tout concerné par la Sabena. Le gouvernement belge était satisfait de l'accord : les Suisses pouvaient prendre les rênes de la compagnie belge et l'état belge n'aurait plus à se soucier de sa compagnie aérienne nationale. Sabena se concentrerait sur son point fort, c'est-à-dire son réseau européen. Swissair et Sabena fonctionneraient comme une seule et même entité dont le siège social serait implanté à Londres pour des raisons fiscales avec des quartiers généraux locaux à Bruxelles et à Zürich. Les pavillons nationaux seraient gardés pour ne pas heurter les sensibilités nationales : les entreprises fusionnées s'appelleraient Swissair en Suisse et Sabena en Belgique.



Premier de la commande pharaonique d'Airbus A319/320/321, l'Airbus A321 immatriculé OO-SUA paré de la nouvelle livrée inaugurée en 1998 et qui demeurera standard jusqu'à la faillite de la Sabena en novembre 2001. (JP Decock)

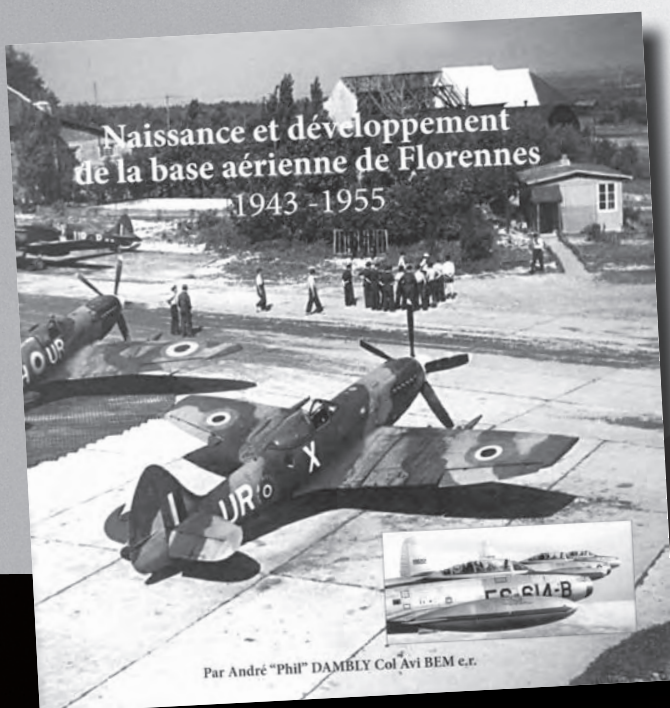
De eerste van de grootschalige bestelling van Airbus 319/320/321. De Airbus A320 OO-SUA in de nieuwe beschildering in 1998 die standaard zou blijven tot het faillissement van Sabena in november 2001. (JP Decock)

open gelaten Sabena later voor volle 100 % over te nemen waardoor de Belgische staat niet meer bij Sabena zou betrokken zijn. De Belgische regering was opgetogen met het akkoord: de Zwitsers zouden de teugels in handen nemen. De Belgische staat zou zich geen zorgen meer hoeven te maken over de nationale luchtvaartmaatschappij. Sabena zou zich toeleggen op waar zij het sterkst in was: haar Europees net. Swissair en Sabena zouden als één maatschappij functioneren. Met zetel in Londen om fiscale redenen en met 'lokale hoofdkwartieren' in Brussel en in Zürich. Omwille van de nationale gevoeligheden zouden de nationale uithangborden bewaard blijven: in Zwitserland heette het eengemaakt bedrijf Swissair, in België Sabena.

Un nouveau livre de 288 pages avec plus de 400 photos par André "Phil" DAMBLY Col Avi BEM e.r.

Naissance et développement de la base de Florennes 1943 - 1955

Een nieuw boek van 288 bladzijden met meer dan 400 foto's door André "Phil" DAMBLY Col Avi BEM e.r.



Editions Studio Real Print
Rue Michel Botte 45 - B1421 OPHAIN
realprint@skynet.be

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



10 Cartes de vœux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91 (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91 (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

20.09.1976.

Atterrissage d'un Mirage 5 BA avec le train avant non verrouillé
Mirage 5 BA, landing met onvergrendeld neuswiel (Foto ASD).



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

Vliegveiligheid en Militaire Luchtoperaties: onverenigbaar?

Mirage 5

C'est en 1970 que commence le remplacement du reliquat des chasseurs-bombardiers et avions de reconnaissance (R) F-84 F par des Mirage 5 BA(BD) et BR. C'est un avion plus manœuvrable que le F-104 mais qui a cependant quelques limitations dans les domaines de l'enveloppe de vol et de la conduite du moteur. Ici encore, on connaît un certain nombre d'accidents graves et la moyenne reste à environ 1.6 accident par 10.000 heures de vol.

L'évolution des années 70

Dans le rôle offensif, nous adhérons toujours à 100 % aux tactiques de pénétration et d'attaque à basse altitude ; tout l'entraînement s'en inspirait. Mais était-ce bien la bonne solution ? Nous avons un jour été soumis à une évaluation tactique ; un des évaluateurs était un Américain ayant combattu au Vietnam. Nous nous étions entraînés à fond pour une attaque dans laquelle, après une pénétration à faible hauteur, les quatre avions se séparent pour attaquer la base à partir de directions différentes avec lancements des bombes freinées (simulées). La synchronisation fut parfaite et nous étions fiers de ce que nous avions montré ; jusqu'à ce que, après le débriefing, notre Américain fasse ce petit commentaire : « Gentlemen, don't forget the AAA (Anti Aircraft Artillery) ; if you attack an enemy airfield like this, I can guarantee you : you're all death ». Pas facile à avaler, mais ces mots sortaient de la bouche d'un représentant d'une nation qui avait perdu plus de 2.200 avions pendant la guerre au Vietnam. Il en savait donc un brin là-dessus.

Un peu plus tard, nous avons reçu un briefing par un Electronic Warfare (EW) Officer de l'AAFCE Ramstein récemment créé. Il nous apprit que notre ennemi potentiel disposait dorénavant de radars Doppler capables de détecter et d'intercepter tous les avions volant à basse altitude. En effet, leurs Surface to Air Missiles (SAM) étaient également efficaces à basse altitude. De plus l'adversaire mettait en œuvre pas mal de radars terrestres mobiles, donc difficiles à neutraliser au début d'un conflit. À cela s'ajoutait le fait que nos adversaires disposaient de bon nombre de moyens anti-aériens installés autour de tous les objectifs importants. La pénétration en dessous la couverture des

Mirage 5

Vanaf 1970 werden de overblijvende (R) F-84 F die opereerden in de jagerbommenwerpers- en verkenningssrol vervangen door Mirage 5 BA(BD) en BR. Een beter manoeuvreerbaar vliegtuig dan de F-104, maar toch met enkele beperkingen qua vliegenveloppe en motorgebruik. Ook hier werden een aantal ernstige ongevallen genoteerd en het ongevallengemiddelde bleef schommelen rond de 1.6 per 10.000 vliegenuren

Evolutie in de jaren 70

In de offensieve rol zwoeren we nog steeds 100% bij de penetratietactieken en aanvallen op lage hoogte; alle training werd hierop afgestemd. Maar was dit wel de goede tactiek? Op een bepaalde dag kregen we een Tactische Evaluatie en één van de evaluatoren was een Amerikaan die pas terug was uit Vietnam. We hadden grondig getraind op een aanval waarbij de vier vliegtuigen na een penetratie op lage hoogte opsplisten en uit verschillende richtingen de basis aanvielen met (gesimuleerde) afgeremde bommen. Alles verliep goed gesynchroniseerd en we waren fier op hetgeen we getoond hadden. Tot onze Amerikaan na de debriefing een korte commentaar gaf. «Gentlemen, don't forget the AAA (Anti Aircraft Artillery); if you attack an enemy airfield like this, I can guarantee you; you're all dead». Het was toch even slikken, deze woorden kwamen uit de mond van de vertegenwoordiger van een land dat meer dan 2200 vliegtuigen had verloren tijdens het Vietnamconflict. Zij konden het dus weten.

Enige tijd later werden we gebriefd door een Electronic Warfare (EW) Officer in het pas opgerichte AAFCE Ramstein. Hij liet ons weten dat onze potentiële vijanden nu over Doppler radars beschikten die alle laagvliegende vliegtuigen zonder enig probleem konden detecteren en onderscheppen. Inderdaad, ook hun Surface to Air Missiles - SAM's waren nu doeltreffend op lage hoogte. Ook hadden zij heel wat radars die mobiel waren en dus moeilijk uit te schakelen bij het begin van een conflict. Daarbij kwam nog dat onze tegenstanders over een onnoemlijk aantal mobiele AAA beschikten die rond alle belangrijke doelwitten waren opgesteld. Penetreren onder de radar enveloppe

radars était devenue impossible et la recommandation de l'officier EW Américain était d'opérer à moyenne altitude, au-dessus de la portée efficace des armes anti-aériennes et d'avoir des moyens EW suffisants pour brouiller les radars et les roquettes sol-air qui y sont associées. Pendant l'attaque également, il fallait essayer de rester au-dessus de l'enveloppe des anti-aériens : donc d'après lui, les attaques devaient se faire en « dive bombing ». Le pauvre gars fut presque lynché par les Anglais, les Belges, les Allemands, etc ... Et on entendit voler des arguments comme « Les Américains ne tiennent aucun compte de la météo d'Europe occidentale qui ne permet pas de pénétrer et d'attaquer à moyenne altitude » ... « Les Américains veulent nous vendre leur équipement d'Electronic Warfare »...

L'élément « météo » était bien sûr l'argument de poids pour conserver notre « low altitude tactics » ; mais au milieu des années 70 nous avons cependant commencé à nous poser de graves questions. Il y avait l'arrivée des « smart weapons », mais ces armes à guidage optique ou laser ne pouvaient être utilisées que par bonne météo. Nous sommes donc restés des adeptes des tactiques à faible hauteur de vol. Bien sûr - et c'est un facteur de jugement important - il est bien plus amusant de s'entraîner en volant près du sol ; et nous observions avec une certaine condescendance les Américains qui, depuis leurs bases en Allemagne de l'Ouest, devaient voler une grande partie de leurs missions d'entraînement à moyenne altitude... et se retrouvaient paumés dès qu'ils se hasardaient à voler plus bas. Mais soyons fairplay : le doute s'installa progressivement quant à savoir si le concept du « 100% basse altitude » était la bonne solution, surtout lorsque nous lisions l'inventaire des moyens d'artillerie anti-aérienne que nos adversaires mettaient en ligne. Le slogan « train the way you fight » était-il encore valable ? « Would we ever fight the way we trained? ». Était-il encore utile ou justifiable de prendre toutes sortes de risques à basse altitude alors que surgissaient des doutes quant à l'applicabilité de notre tactique ? Des mesures sévères furent prises à propos des limites du vol à faible hauteur. Raser les toits devint un souvenir du passé et cela eut un effet salutaire sur la statistique d'accidents aériens des unités de chasseurs-bombardiers.

Pour la défense aérienne, il y eut aussi du changement. L'agilité des missiles air-air à guidage infrarouge s'étant fort améliorée, il fut estimé impossible de pouvoir encore éviter ce type d'engin par un virage serré. Le seul moyen efficace semblait être de tirer des fusées incandescentes pour leurrer les engins à tête infrarouge et d'éjecter des « chaffs » en grand nombre contre les engins à guidage radar. Ainsi fallait-il équiper les avions de moyens EW passifs. Mais la pierre d'achoppement des discussions restait pourtant de savoir si nous n'allions pas devoir laisser tomber le « gun kill » et introduire des tactiques privilégiant l'emploi de missiles en combat aérien.

En 1978, nous avons eu la chance de participer avec trois pilotes à un stage « Top Gun » organisé à Leeuwarden. Le but du cours était de familiariser le pilote avec l'« Air Combat Arena » et d'apprendre à connaître les possibilités de son propre avion afin de l'utiliser au mieux en combat aérien contre d'autres types d'avions (Dissimilar Air Combat Training - DACT). Les instructeurs venaient de l'US Navy, chargés aussi de l'entraînement aux tactiques de combat aérien de pilotes de l'Armée de l'Air d'Israël. Celle-ci avait l'expérience de la guerre du Yom Kippour (du 6 au 24 octobre 1973) au cours de laquelle ses pilotes avaient abattu plus de 300 avions arabes. Les Israéliens n'avaient perdu que trois avions, soit donc l'incroyable rapport de 100 victoires pour une perte. Ils avaient la réputation d'être mieux entraînés que leurs adversaires mais ce n'était qu'une part des raisons de leur succès. Leurs systèmes d'armes étaient mieux réglés et ils appliquaient les

werd dus onmogelijk en de aanbeveling van de Amerikaanse EW-officier was om te opereren op middelgrote hoogte, boven de doeltreffendheidsenveloppe van het afweergeschut en met voldoende EW-middelen om de radars en aanverwante luchtdoelraketten te storen. Ook tijdens de aanval moest men trachten boven de AAA-enveloppe te blijven; volgens hem moesten de aanvallen dus uitgevoerd worden in 'dive bombing'. De arme kerel werd bijna gelyncht door de aanwezige Britten, Belgen, Duitsers, enz. Argumenten zoals: de Amerikanen beseffen niet dat de weersfactor in West-Europa niet toelaat te penetreren en aan te vallen op middelgrote hoogte ... de Amerikanen willen hun EW-materiaal verkopen, enz. waren niet van de lucht.

De weersfactor was uiteraard een voornaam argument om de 'low altitude tactics' te behouden, maar toch begonnen we ons in het midden van de jaren 70 ernstige vragen te stellen. Ook was er de opkomst van de 'smart weapons', maar ook deze laser of optisch geleide wapens konden enkel in goed weer gebruikt worden. We bleven dus zweren bij de tactieken op lage hoogte. Ook - en dit is een belangrijke factor - het is veel meer fun om te trainen op lage hoogte; we keken met medelijden naar die Amerikanen die opereerden vanaf Duitse basissen en een groot gedeelte hun training moesten uitvoeren op middelgrote hoogte, en ... verloren vlogen wanneer zij het waagden om op lage hoogte te vliegen. Maar, in alle eerlijkheid: er werd toch meer en meer getwijfeld of het '100% lage hoogte concept' wel de goede benadering was, vooral wanneer we de inventaris bekeken van luchtdoelartillerie waarover onze potentiële tegenstanders konden beschikken. Was de slogan 'train the way you fight' nog van toepassing? 'Would we ever fight the way we trained'? Was het nog nodig of verantwoord alle-rhande risico's te nemen op lage hoogte, wanneer er twijfels ontstonden aangaande de toepasselijkheid van onze tactieken? Wel werden er ernstige limieten opgelegd om te vliegen op lage hoogte. Over de daken scheren was verleden tijd en dit had een gunstige weerslag op het ongevallengemiddelde bij de jachtbommenwerpers.

Ook in het domein van de luchtverdediging kwam er beweging. De manoeuvreerbaarheid van de infrarood lucht-lucht raketten verbeterde aanzienlijk en het werd onmogelijk geacht om deze systemen met een scherpe bocht te kunnen ontwijken. Het enige doeltreffende middel bleek het afvuren van vuurpijlen tegen infrarood geleide raketten en het droppen van chaff tegen radargeleide raketten. Dus, het uitrusten van de vliegtuigen met passieve EW-middelen leek noodzakelijk. Het discussiepunt bleef echter of we al dan niet de 'gun kill' zouden laten vallen en tactieken introduceren om in de eerste plaats de lucht-luchtraketten te gebruiken bij luchtgevechten.

In 1978 hadden we het geluk om met 3 piloten een 'Top Gun'-cursus te kunnen volgen in Leeuwarden. Het doel van deze cursus was de piloten vertrouwd te maken met de 'air combat arena' en de capaciteiten van het eigen vliegtuig te leren kennen om te gebruiken in luchtgevechten tegen vliegtuigen van een ander type (Dissimilar Air Combat Training - DACT). De onderrichters kwamen van de Amerikaanse Navy die ook de Israëlische piloten in luchtgevecht tactieken trainden. Deze laatsten hadden pas de Yom Kippour oorlog (06 tot 24 oktober 1973) achter de rug en waren er in geslaagd meer dan 300 Arabische vliegtuigen neer te halen. Zij zelf hadden slechts drie vliegtuigen verloren, wat neerkwam op een ongelooflijke verhouding van 100 overwinningen tegenover één verlies. De Israëliërs hadden de reputatie beter getraind te zijn dan hun Arabische tegenstanders maar dit was slechts een deel van de reden van hun succes. Hun wapensystemen waren beter afgestemd en zij pasten de juiste tactieken toe. Welke tactieken?



Jever, 11.05.1964. Atterrisage train rentré d'un F-104 allemand piloté par le moniteur belge Camille Goossens. Devenu incontrôlable après l'atterrissage, l'avion a quitté la piste puis a glissé sur l'herbe pendant 300 mètres avant d'aller s'arrêter.....sur l'aire de stationnement entre les F-104 au parking. (Photo C. Goossens)



Jever, 11.05.1964. One gear up landing met GAF F- 104F door de Belgische onderrichter Camille Goossens. Het vliegtuig werd oncontroleerbaar na de landing, verliet de startbaan, en ploegde zich een weg van 300 m in het gras, om tot stilstand te komen... op de ramp tussen de geparkeerde F-104's (foto C. Goossens).

bonnes tactiques. Quelles tactiques ?

La priorité numéro un en combat aérien est votre propre sécurité ! Cela en contradiction avec le fameux principe du Deuxième Conflit mondial dont la première priorité était « to kill the enemy ».

N'engagez que des cibles qui sont dans l'enveloppe des engins air-air et limitez la « tracking phase » à 6 à 10 secondes au maximum. Tout ce qui sort de ces limites n'est pas considéré comme cible. Pourquoi une limite de 10 secondes ? Pendant que votre attention se concentre sur cette cible, il est possible qu'à votre insu vous êtes vous-même attaqué....or votre sécurité a la priorité.

N'engagez un « gun kill » que si un avion vous tombe devant le nez et qu'il ne vous a pas remarqué.

Gardez une vitesse élevée, très élevée. De cette façon, on conserve une énergie suffisante pour pouvoir à tout moment faire une manœuvre évasive.

Quittez la zone d'action avant d'être à court de carburant. En postcombustion, « bug out » à vitesse supersonique. Pourquoi ? Les Israéliens ont perdu deux avions qui avaient trop peu de carburant pour engager la phase « bug out » selon les prescriptions ; ils ont été abattus par des chasseurs adverses qui avaient assez de carburant pour passer à la pleine puissance avec réchauffe, disposant ainsi de plus d'énergie et d'espace de manœuvre.

Tout ce que nous avons entendu là n'était, pour nous, pas facile à avaler ; ce n'était pas comme cela que nous nous représentions le combat aérien. Nous en arrivions donc à conclure que « We didn't train the way we would be or should be fighting », Cependant nos confrontations avec les F-5 Top Gun nous donnaient un sentiment plutôt réconfortant. Le F-104 était un formidable avion dans le domaine transsonique où il faisait au moins jeu égal avec le F-5 plus maniable. Mais ce qui in fine est le plus important c'est que les techniques Top Gun apportaient plus de sécurité : d'abord par la mise en exergue du « missile kill » qui n'obligeait pas à faire des acrobaties pour se placer derrière l'adversaire ; ensuite parce que tout cela se déroulait à des vitesses plus élevées qui faisaient évoluer les avions dans un plus vaste volume aérien avec moins de risques de collisions. Cela prit bien sûr un peu de temps pour convaincre le milieu des pilotes de chasse. Notamment à cause de

De eerste prioriteit in het luchtgevecht is uw eigen veiligheid! Dit was dus in tegenspraak met de fameuze WO 2-principes die als eerste prioriteit 'to kill the enemy' predikten.

Ga enkel voor de doelwitten die binnen de enveloppe van de lucht-lucht raketten vallen, maar beperk de 'tracking phase' tot maximaal 6-10 seconden. Alles wat daarbuiten valt, wordt niet als doelwit beschouwd. Waarom een limiet van 10 seconden? Terwijl je aandacht gevestigd is op uw doelwit, is het best mogelijk dat je onge merkt zelf aangevallen wordt en ... je eigen veiligheid heeft voor rang. Ga enkel voor een 'gun-kill' wanneer een vliegtuig voor uw neus 'valt' dat jou niet opgemerkt heeft.

Houd de snelheid hoog, zeer hoog. Zodoende behoudt men voldoende energie om te allen tijde een uitwijkingsmanoeuvre te kunnen uitvoeren.

Verlaat de arena vooraleer je in brandstofnood komt. 'Bug out' met gebruik van naverbrander en met supersonische snelheid. Waarom? De Israëliërs hadden twee vliegtuigen verloren die onvoldoende brandstof hadden om de 'bug out' fase te doen volgens de regels en werden neergehaald door Arabische jachtvliegtuigen die wel voldoende brandstof hadden om de naverbrander met volle kracht te kunnen gebruiken en aldus meer energie en manoeuvreerruimte aan boord hadden.

We moesten toch even slikken toen we dit allemaal hoorden; zo hadden wij ons het luchtgevecht niet voorgesteld. We kwamen tot de conclusie dat 'We didn't train the way we would be or should be fighting'. Maar onze confrontaties met de Top Gun F-5's gaven ons toch een geruststellend gevoel. De F-104 was een fantastisch vliegtuig in het transsonische domein waarin het minstens evenwaardig was aan de meer wendbare F-5. Maar wat even belangrijk was: de Top Gun technieken waren veiliger; ten eerste omdat het accent gelegd werd op de 'missile kill', dus acrobatie om zich achter de tegenstander te manoeuvreren was niet meer nodig; ten tweede omdat alles zich afspeelde met grotere snelheden zodat de vliegtuigen evolueerden in een groter luchtvolume met minder kans op botsingen (mid-air).

Het heeft wel wat tijd gevegd om dit te laten doordringen bij de jachtvliegers. Ook was er de grote handicap dat men boven land niet supersonisch mag vliegen zodat men het 'energy manoeuvring' concept niet integraal kon toepassen. We konden dat wel boven de Middellandse zee en aldus werden de eerste Belgische DACT-cur-

l'interdiction du vol supersonique au-dessus des terres habitées, ce qui empêchait l'application intégrale du concept « energy manoeuvring ». Mais nous pouvions le faire au-dessus de la Méditerranée, ce qui permit de lancer là-bas les premiers cours DACT belges. Cependant l'arrivée du F-16 allait à nouveau gâcher le plaisir, tout au moins pendant la période initiale d'introduction de cet avion dans le rôle d'interception.

F-16 Fighting Falcon

C'est à partir de 1979 que les premiers F-16 arrivent à Beauvechain. Cet appareil est accueilli avec grand enthousiasme par les pilotes de chasse. Enfin un avion très maniable qui permet aux pilotes de s'accommoder parfaitement à des accélérations allant jusqu'à 9 G ! Tous les complexes liés au F-104 disparaissent et les combats aériens simulés peuvent à nouveau être faits comme au temps de la Deuxième Guerre mondiale. Le « missile kill » est quelque peu poussé de côté ; et le défi est à nouveau d'amener l'adversaire à courte distance dans son viseur pour pouvoir revendiquer un « Gun Kill ». Cependant, vu la grande agilité du F-16, le volume aérien dans lequel s'inscrit le combat est plus réduit, si bien que les avions manoeuvrent très près l'un de l'autre.....avec des conséquences dramatiques, Des avions sont perdus par collision en vol. De plus, les escadrilles belges sont les premières d'Europe à recevoir le F-16, un appareil fantastique qui pourtant n'est pas encore tout-à-fait au point. On doit être prudent lors de l'utilisation de la postcombustion et on découvre quelques défauts techniques sérieux. C'est ainsi qu'un accident fatal est provoqué par un « split flap », une anomalie corrigée ultérieurement par le constructeur. Les pilotes doivent aussi être attentifs au phénomène de « deep stall » survenant lors d'une manoeuvre à grand angle d'attaque et à basse vitesse. Tous ces facteurs sont à la base de la perte de plusieurs avions et de leurs pilotes, ce qui appelle à une prudence renforcée.

En plus des actions prises par les officiers en charge de la sécurité des vols qu'André Dambly expliquera dans le prochain magazine, l'État-major de la Force Aérienne impose un certain nombre de mesures visant à placer l'entraînement dans un environnement contrôlé. Ce sont les zones d'entraînement ACMI (Air Combat Manoeuvring Instrumentation) ainsi que les exercices internationaux comme « Red Flag ». Ces combats aériens simulés sont enregistrés par divers capteurs et peuvent donc être reconstitués avec précision après le vol. Chaque manoeuvre est analysée et discutée. Les « Missiles Kills » sont bien documentés (répertoriés ?) et les pilotes commencent à comprendre que cela n'a plus de sens de vouloir être un « ace in close combat » lorsqu'on risque d'être au préalable descendu par un engin air-air. En conséquence, les combats deviennent de plus en plus tactiques et réalistes, avec un progrès remarquable de la sécurité des vols. L'aire de manoeuvre est évidemment plus vaste qu'en « close combat » et le risque de collision sensiblement diminué. En plus de l'effort fait en matière de sécurité des vols, on espère ainsi réussir un changement de mentalité de nos pilotes dans l'optique opérationnelle.

Il y eut aussi dans les années 80 la mise en vigueur des « Rules of Engagement » (ROE) en combat aérien. Cela se fit dans l'ensemble de l'OTAN sous le nom de « Fighting Edge ». Toujours valables aujourd'hui, ces règles traitent des distances minimales entre avions durant le combat ; de l'exécution de manoeuvres prévisibles à basse vitesse ; de la limitation des manoeuvres à faible hauteur ou à l'approche des nuages ; etc... Les services de la sécurité aérienne ont aussi prévu la rédaction systématique d'« honest and open happenings reports », une déclaration par laquelle le pilote doit loyalement expliquer ce qui lui est arrivé (souvent une erreur humaine) afin que d'autres puisse tirer leçon de cette expérience. Dans les divers échelons de la sécurité des

sussen géinitieerd. De introductie van de F-16 zou echter opnieuw roet in het eten gooien, tenminste in de initiële fase van dit vliegtuig in de onderscheppingsrol.

F-16 Fighting Falcon

Vanaf 1979 kwamen de eerste F-16's aan in Beauvechain. Dit vliegtuig werd door de jachtvliegers euforisch onthaald. Eindelijk een toestel dat uiterst wenbaar was en dat de piloten toeliet om zich volledig uit te leven met acceleraties tot 9 G. Alle F-104 complexen vielen af en de gesimuleerde luchtgevechten werden opnieuw uitgevoerd zoals men dit deed in WO 2. De 'missile kill' werd terzijde geschoven en de uitdaging was opnieuw om de tegenstander op korte afstand in het vizier te krijgen om een 'gun kill' te kunnen claimen. Echter, door de grotere wendbaarheid van de F-16 verminderde het luchtvolume waarin de gevechten plaats vonden zodat de vliegtuigen zeer dicht bij elkaar manoeuvreerden... met dramatische gevolgen. Aldus verloren we een aantal vliegtuigen door botsingen in vlucht. Bovendien werden de Belgische smaldelen de eerste in Europa die de F-16 in de inventaris kregen; een fantastisch toestel dat echter nog niet volledig op punt stond. Er moest omzichtig omgesprongen worden met het gebruik van de naverbrander en waren er een aantal ernstige technische tekortkomingen. Zo gebeurde een ongeval op lage hoogte wegens een 'split flap' waarbij ook de piloot om het leven kwam. Deze anomalie werd enige tijd later door de constructeur gecorrigeerd. Verder diende de piloot op te letten voor het 'deep stall' fenomeen wanneer hij manoeuvreerde met een grote aanvalshoek tegen lage snelheid. Al die factoren lagen aan de basis van het verlies van meerdere vliegtuigen en piloten, hetgeen tot grotere omzichtigheid aanmaande.

Naast de acties die genomen werden door de vliegveiligheidsmensen die zullen beschreven worden door André Dambly in het volgende VTB Magazine, nam de Staf Luchtmacht een aantal maatregelen om de training te laten plaatsvinden in een gecontroleerde omgeving. Dit waren de ACMI (Air Combat Manoeuvring Instrumentation) ranges en ook internationale oefeningen zoals 'Red Flag'. Hierbij worden de gesimuleerde luchtgevechten via diverse sensoren geregistreerd, zodat een nauwkeurige reconstructie mogelijk is na de vlucht. Dit laat toe elk manoeuvre te analyseren en te bespreken. De 'missile kills' worden wel in rekening genomen en de piloten begonnen te beseffen dat het geen zin had een 'ace' te zijn in 'close combat' wanneer men vooraf reeds met een lucht-luchtraket werd neergehaald. Het gevolg was dat de gevechten meer en meer tactisch en realistisch gespeeld werden, hetgeen een merkelijke vooruitgang was op gebied van vliegveiligheid. De manoeuvreerruimte was immers veel groter dan bij 'close combat' en het risico voor botsingen verminderde aanzienlijk. De betrachting was om naast de inspanningen op vliegveiligheidsgebied een mentaliteitswijziging op operationeel vlak te laten doordringen bij onze piloten.

Ook in de jaren 80 werden de Rules of Engagement (ROE's) tijdens luchtgevechten ingevoerd. Deze werden trouwens in de hele NAVO onder de naam 'Fighting Edge' aangenomen. Deze regels, die tot op vandaag gelden, houden verband met minimale onderlinge afstanden tijdens een luchtgevecht, het uitvoeren van voorspelbare manoeuvres bij lage snelheden, het beperken van de uitgevoerde manoeuvres op lage hoogte of bij het naderen van de wolken enz... Ook heeft de LV keten een systematiek geïntroduceerd van «honest and open happenings reports» waarbij de piloot in alle eerlijkheid vertelt wat hem overkomen is (meestal door pilot error) zodat anderen hiervan kunnen leren. De cultuur binnen de vliegveiligheidsketen werd er één van 'Just Culture': het sensibiliseren, preventief optreden en het midden houden tussen bestraffing en straffeloosheid. In de bijdrage van André

vols, l'état d'esprit doit être du genre « Just Culture » : la sensibilisation ; l'intervention préventive ; et le maintien du juste milieu entre sanction et tolérance. Dans sa contribution à paraître dans le prochain Magazine, André Dambly parlera de cela en détail. Il a fallu quelques années mais la nouvelle approche trouve de mieux en mieux sa place dans l'entraînement quotidien : le concept « train the way you fight » est vu d'une façon réaliste ; et les risques d'entraînement et la statistique des accidents diminuent à vue d'œil.

Dans le rôle offensif, la transformation s'est faite plus aisément et surtout avec une meilleure sécurité. Les maladies de jeunesse du F-16 guéries, l'avion peut être considéré comme à maturité et sûr. Il reste pourtant un doute à propos des profils de vol à basse altitude. Les conditions météorologiques en Europe occidentale et le type d'armement restent les arguments les plus importants pour conserver ces profils ; mais l'État-major de la Force Aérienne est à la recherche d'alternatives : en premier lieu, des moyens défensifs passifs contre les missiles. C'est ainsi que les avions du rôle offensif aussi bien que ceux du rôle défensif sont équipés de « Chaff and Flares ». Ensuite on intègre un système (le CARAPACE) qui prévient le pilote qu'un missile a été lancé vers son avion (Tail Warning Device). Notre première tentative d'intégration d'un système actif de contre-mesures électronique (ECM) échoue, principalement par le fait que la Belgique a voulu développer ce système pour ses seuls F-16. Le programme d'ECM actif a pris plusieurs années de retard si bien qu'il n'y a plus d'autre solution que de choisir un pod ECM sous voilure (ALQ) et de l'équiper des technologies compatibles avec celles de nos partenaires dotés du F-16. Mais nous les avons enfin ; et nous sentons que nous pouvons nous engager plus efficacement.

Puis il y a l'armement

Pour le rôle d'interception, les F-16 sont armés de l'AIM-9J puis de l'AIM-9M, un missile à guidage infrarouge qui peut être tirés dans tous les secteurs donc aussi frontalement. Un peu plus tard est acquis l'AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) qui permet de détruire des cibles à grande distance (BVR= Beyond Visual Range). L'AMRAAM est un missile actif utilisable en toutes conditions atmosphériques ; il élimine ainsi le handicap des engins infrarouges dont le mécanisme de guidage passif ne permet l'utilisation que par météo favorable. Aujourd'hui la faveur va donc naturellement à l'emploi de missiles air-air ; le canon de bord n'est utilisé qu'en dernier recours. Conséquence immédiate : les exercices se déroulent avec une meilleure sécurité. Le concept « Train the way you fight » ne demande plus de prises de risques dans les combats simulés ; il exige plutôt une connaissance approfondie du système d'arme et une meilleure maîtrise tactique en début d'engagement.

Cela vaut aussi pour la mission du chasseur-bombardier. Le concept d'attaque n'est plus complètement dépendant de la pénétration à basse altitude mais s'appuie sur l'emploi d'armes « intelligentes ». Selon le type d'armement, ce sont des engins guidés par laser ou par GPS. L'emploi de bombes à laser dépend encore de bonnes conditions météorologiques ; tandis que les bombes guidées par GPS peuvent être lancées dans tous les types de temps, ce qui les rend particulièrement intéressantes sur le théâtre européen. De plus, les avions étant ces derniers temps fréquemment mis en œuvre hors de la zone OTAN, comme en Afghanistan et en Lybie, l'utilisation d'armes intelligentes dans ces contrées est la solution idéale. Elles peuvent être tirées à des altitudes de sécurité et permettre de détruire l'objectif avec une précision chirurgicale qui limite les dégâts collatéraux. Les tactiques sont à présent conçues de manière à, dans un premier temps et sous protection ECM, détruire le réseau des radars ennemis et simultanément

Dambly in het volgende VTB magazine wordt dit meer in detail besproken. Het heeft enige jaren geduurd, maar langzaam werd deze nieuwe benadering meer en meer toegepast in de dagelijkse training m.a.w. het concept 'train the way you fight' werd meer realistisch bekeken en de risico's tijdens training en het ongevallengemiddelde verminderden zienderogen.

In de offensieve rol verliep de overschakeling veel vlotter en vooral veiliger. De eerste kinderziekten waren overwonnen en de F-16 kon nu beschouwd worden als een volwaardig en veilig toestel. Toch bleef er nog twijfel over de vliegprofielen op lage hoogte. De weersomstandigheden in West-Europa en het type bewapening bleven de belangrijkste argumenten om dit profiel te behouden, maar in de Staf Luchtmacht werd uitgekeken naar alternatieven: in de eerste plaats naar passieve verdedigingsmiddelen tegen raketten. Zowel de offensieve als de defensieve vliegtuigen werden uitgerust met chaff en flares. Verder werd een systeem ingebouwd (CARAPACE), om de piloten te verwittigen wanneer een raket op hun toestel werd afgevuurd (tail warning device). Onze eerste poging om interne actieve ECM te installeren mislukten, vooral wegens het feit België dat systeem als enig F-16 land wilde ontwikkelen. Het actief ECM-programma liep jaren vertraging op en er zat niets anders op dan voor een habbekrats afgedankte uitwendige ECM pods (ALQs) te kopen en uit te rusten met dezelfde technologie als deze van onze andere F-16 partners. Maar hoe dan ook, we hadden ze, en we voelden dat we nu meer doelgericht konden oefenen.

Dan volgde de bewapening.

In de onderscheppingsrol werden de F 16 uitgerust met AIM-9J en later met AIM-9M, een infrarood raket die vanuit alle hoeken, dus ook frontaal kan afgevuurd worden. Even later werden ook de AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) raketten aangekocht die toelaten de piloten te oefenen om doelwitten neer te halen van grote afstand (Beyond Visual Range - BVR). De AMRAAM is een actieve raket die in alle weer kan gebruikt worden en overkomt aldus de handicap van de infrarood raketten die een passief stuurmechanisme hebben en enkel kunnen gebruikt worden wanneer de weersomstandigheden dit toelaten. Vandaag wordt de nadruk wel degelijk gelegd op het gebruik van raketten tijdens lucht-lucht gevechten; het boordkanon wordt slechts in laatste instantie gebruikt. Het rechtstreeks gevolg is dat de oefeningen veiliger geworden zijn. Het concept 'Train the way you fight' vraagt niet meer dat er risico's genomen worden tijdens luchtgevechten maar eerder een grondige kennis van het wapensysteem van het vliegtuig en meer tactisch overleg bij de aanvang van de confrontatie.

Hetzelfde geldt ook voor de opdracht van de jachtbommenwerper. Het aanvalskoncept is niet meer volledig afgestemd op penetraties op lage hoogte, maar op het gebruik van 'slimme wapens'. Afhankelijk van het type wapen, zijn deze laser of GPS geleid. Voor de laserbom zijn nog steeds goede weersomstandigheden nodig, maar de GPS geleide bom kan in alle weer gebruikt worden en past dus ook in het Europees theater. Bovendien worden de laatste jaren de vliegtuigen eerder ingezet buiten de NAVO zone zoals in Afghanistan en Libië en in deze contreien is het gebruik van slimme wapens ideaal. Ze kunnen van een veilige hoogte afgevuurd worden en laten toe om het doel met een chirurgische precisie te vernietigen en collaterale schade te beperken. Tactieken worden nu uitgewerkt om in een eerste fase het vijandelijk radarnetwerk te vernietigen onder ECM-bescherming en tezelfdertijd de luchtvloot uit te schakelen. Eens het luchtoverwicht verzekerd, kunnen de aanvalsvliegtuigen buiten de doeltreffendheidsenveloppe van de AAA opereren en met grote precisie hun doel vernietigen. Veilig en doeltreffend!



Twee BAF F-16 op patrouille in Afghanistan. Aan de vleugeltip van het vliegtuig ziet men links bovenaan zeer duidelijk de AIM-9 M en onder de linkse vleugel een GBU-12 laser geleide bom (Paveway). Onderaan de romp van het tweede vliegtuig merkt men de Lantirn targeting pod. (foto Stef Darte).

Deux F-16 belges en patrouille en Afghanistan. En bout d'aile de l'avion, en haut à gauche, on voit très bien l'AIM-9M, et sous l'aile gauche une bombe à guidage laser GBU-12 (Paveway). Sous le fuselage du deuxième avion, on voit le Lantirn targeting pod. (Photo Stef Darte)

museler la flotte aérienne adverse. Dès que la supériorité aérienne est assurée, les avions d'attaque peuvent entrer en action en dehors du secteur efficace de l'artillerie anti-aérienne et détruire les objectifs avec grande précision. Sûr et efficace.

Le dégraissage de la Force Aérienne a conduit à l'utilisation aussi efficiente que possible du potentiel restant. Les escadrilles survivantes sont maintenant « multi-rôles », ce qui veut dire que tous les avions et leurs pilotes peuvent être engagés aussi bien dans le rôle offensif que dans le rôle défensif. Cette flexibilité a permis à la Belgique d'être parmi les premiers à pouvoir contribuer à la mise en vigueur de l'interdiction de vol au-dessus de la Libye et à empêcher les troupes de Kadhafi d'exterminer leurs concitoyens.

Au cours des dernières années, la Force Aérienne belge a montré qu'il était possible de concilier opérations et sécurité. En Afghanistan d'abord où nos F-16 sont sur la brèche depuis 2009 ; puis en Libye où ils ont volé environ 2.000 heures en un peu plus de 600 sorties, dont environ 450 interventions armées ; tout cela sans perdre un seul avion. Ces prestations ont été appréciées au niveau international comme en atteste un article paru dans le Financial Time du 28 octobre 2011 sous le titre « The Libyan war and the gallant Belgians ». Cet article traite de la participation américaine dans l'intervention en Libye mais aussi de l'importante contribution des petites nations. La prestation de la Force Aérienne est mise en lumière par le journaliste : « The Pentagon people seem to have been particularly impressed by the Belgian Air Force. 'Every time there was a real hazardous mission, they put their hands up' was one comment I heard".¹

Une extraordinaire appréciation dont nous pouvons être très fiers. Pareille prestation est le fruit direct du très long effort pour améliorer le niveau professionnel de la Force Aérienne et pour lier étroitement entraînement et opérations avec sécurité des vols. Le domaine de la sécurité aérienne est aujourd'hui très vaste : cela va de « flight safety » jusqu'à « air traffic control safety » en passant par « ramp and maintenance safety ». Le management, l'entretien et la mise en œuvre opérationnelle doivent être en parfaite syntonie ; les aéronefs doivent être dotés de systèmes d'armes up-to-date ; et les pilotes doivent se voir attribuer un nombre d'heures de vol suffisant pour acquérir la capacité sans faille de mettre en œuvre ces systèmes d'armes. C'est un mécanisme dont le fonctionnement doit être parfaitement synchronisé, ce qui requiert un effort considérable, en cela compris la préparation mentale des pilotes. Aujourd'hui ces pilotes sont des professionnels hautement entraînés mais avec un plus modeste ego, et ils ont pris conscience de l'importance de la sécurité des vols. Tout cela à la grande satisfaction de leurs partenaires mais aussi du contribuable.

Wilfried De Brouwer (Traduction : Alphonse Dumoulin)

De afslanking van de Luchtmacht heeft ertoe geleid om met het overblijvend potentieel zo efficiënt mogelijk te werken. Alle overblijvende smaldelen zijn nu 'multi-role', m.a.w. alle vliegtuigen en piloten kunnen zowel in de offensieve als defensieve rol ingezet worden. Zo kon bij het begin van het conflict in Libië het smaldeel, dat toevallig aanwezig was in Griekenland, onmiddellijk ingezet worden in zowel de offensieve als de defensieve rol. Deze flexibiliteit heeft toegelaten dat België bij de allereerste was om rechtstreeks mee te werken aan het vliegverbod boven Libië en om de troepen van Kadhafi te beletten hun medeburgers uit te moorden.

De Belgische luchtmacht heeft de laatste jaren bewezen dat het mogelijk is om operaties met vliegveiligheid te combineren. In Afghanistan zijn onze F 16 aan de slag sinds 2009 en in Libië werden ruim 2000 uren gevlogen en meer dan 600 zendingen uitgevoerd, inclusief een 450-tal gewapende interventies; dit alles zonder één vliegtuig te verliezen. En dat die prestatie gewaardeerd werd op internationaal vlak moge blijken uit een artikel in de Financial Times van 28 oktober 2011 met als titel «The Lybian war and the gallant Belgians». Hierin wordt de Amerikaanse bijdrage aan de Libische interventie besproken maar ook het belangrijk aandeel van de kleinere landen. Vooral de prestatie van de Belgische Luchtmacht wordt door de verslaggever duidelijk in de verf gezet: «The Pentagon people seem to have been particularly impressed by the Belgian air force. 'Every time there was a real hazardous mission, they put their hands up' was one comment I heard».

Een uitzonderlijke waardering waarop we terecht fier kunnen zijn. Een prestatie, die de vrucht is van jarenlange inspanningen om het professioneel niveau van onze Luchtmacht te verbeteren en de training en operaties te koppelen aan vliegveiligheid. Het domein vliegveiligheid is actueel overigens heel breed: het gaat van 'flight safety' over 'ramp and maintenance safety' tot 'air traffic control safety'. Management, onderhoud en inzet moeten perfect op elkaar afgestemd worden; de vliegtuigen moeten uitgerust worden met up-to-date wapensystemen en de piloten moeten over de nodige vlieguur beschikken om al deze wapensystemen naadloos te kunnen bedienen. Het is een mechanisme dat volledig synchroon moet functioneren en dit vraagt een enorme inspanning, ook wat betreft de mentale ingesteldheid van de piloten. Piloten zijn nu hooggetrainde professionelen met een kleiner ego, die zich bewust zijn van het belang van vliegveiligheid. Dit tot grote opluchting, niet enkel van hun partners, maar ook van de belastingbetaler.

Wilfried De Brouwer



Avez-vous déjà entendu parler de « Dropbox » ?

Dropbox fut créé en 2007 par Drew Houston et Arash Ferdowsi, tous deux diplômés du MIT (Massachusetts Institute of Technology) à Cambridge, Massachusetts, USA. A peine quatre ans plus tard, Dropbox comptait déjà plus de cinquante millions d'utilisateurs enthousiastes à travers le monde !

Scientifiques, journalistes, étudiants, hommes d'affaires et....également les membres de la rédaction de votre magazine utilisent Dropbox pour stocker textes et photos, les synchroniser et les partager automatiquement entre eux.

Dropbox est en fait un système de partage en ligne. Vous téléchargez vers Dropbox les fichiers que vous souhaitez partager, qu'il s'agisse de photos, textes, musique, vidéos, présentations ou autres fichiers. Vous n'avez pas besoin de clé USB, CD ou disque dur externe; uniquement un accès à Internet et le logiciel gratuit Dropbox de 25 Mb à peine ! Vous installez Dropbox sur votre desktop, laptop ou téléphone portable via Internet et télé-

YOUR FRIENDLY WEB MASTER

Eddy De Sutter



Ooit al eens iets gehoord over "Dropbox"?

Dropbox werd opgericht in 2007 door Drew Houston en Arash Ferdowsi, beiden afgestudeerd aan het MIT (Massachusetts Institute of Technology) in Cambridge, Massachusetts, USA. Amper vier jaar later waren er over de gehele wereld reeds zo'n vijftig miljoen enthousiaste Dropbox-gebruikers!

Wetenschappers, journalisten, studenten, zakenlui en...ook de redactieleden van uw magazine gebruiken Dropbox om teksten en foto's op te slaan, te synchroniseren en automatisch onderling te delen.

Dropbox is dus in feite een online deelsysteem. Je uploadt op Dropbox de bestanden die je wilt delen met anderen. Dit kunnen foto's, teksten, muziek, video's, presentaties of andere bestanden zijn. Je hebt geen USB-memory sticks, CD's of externe harde schijven nodig; alleen toegang tot een internetsite en het gratis softwareprogramma Dropbox van amper 25 Mb! Je installeert Dropbox op jouw desktop, laptop of mobiele telefoon met internet en je uploadt de bestanden die je wilt delen. Wanneer jouw

chargez les fichiers que vous souhaitez partager. Lorsque votre ami(e), collègue, collaborateur crée à son tour un compte, vous lui donnez, ainsi qu'éventuellement à d'autres personnes, accès à votre (vos) fichier(s) et le tour est joué. Chaque modification ou ajout d'un fichier dans la dropbox de l'un d'entre eux est automatiquement répercuté dans la dropbox de tous ceux qui ont également accès à ce fichier dans votre dropbox. Avec Dropbox, vous pouvez par exemple partager des photos de familles avec des amis, en leur envoyant par e-mail un lien internet leur donnant accès à vos fichiers. Ils ne doivent dès lors pas installer le logiciel Dropbox mais seulement cliquer sur le lien reçu.

Consultez le site www.dropbox.com. Vous pourrez y visionner un petit film qui vous en apprendra plus sur Dropbox. Si vous êtes prêt(e), cliquer sur « Download Dropbox ». Choisissez l'option 2 Gb car c'est la seule qui soit gratuite, à moins que vous ne souhaitiez disposer d'un plus grand espace de stockage contre paiement (ceci dit, 95% des utilisateurs ont opté pour le compte gratuit). Dropbox propose également des comptes payants de 50 Gb, 100 Gb et même un compte « Team » de 1 Tb. En pararrant de nouveaux utilisateurs, on peut obtenir jusqu'à 8 Gb de stockage complémentaire.

SAYS.....



Dropbox

vriend(in), collega, medewerker ook een account aanmaakt en jij geeft hem/haar of meerdere personen toegang tot jouw folder(s), is alles klaar. Elke wijziging of toevoeging van een file in de dropbox bij één van hen wordt automatisch gesynchroniseerd in de dropbox van alle anderen die ook toegang hebben tot die file in jouw dropbox. Met Dropbox kun je ook bijv. familiefoto's delen met vrienden door hen, via e-mail, een internet link naar jouw files door te sturen. Zij moeten dan geen dropbox programma installeren, maar enkel op de ontvangen link klikken.

Ga eens naar www.dropbox.com. U kunt daar een filmpje bekijken, zodat u wat meer te weten komt over dropbox. Wanneer u er klaar voor bent, klikt u op "Download Dropbox". Kies voor de optie twee Gb omdat dat de enige is die gratis is, tenzij u tegen betaling meer opslagruimte wilt hebben natuurlijk (trouwens 95% van de gebruikers hebben een gratis account). Dropbox biedt ook betaalde accounts aan van 50 Gb, 100 Gb en zelfs een team account van één Tb. Door nieuwe gebruikers aan te brengen, kan men ook tot acht Gb extra opslagplaats verdienen.

Dus even praktisch: John is hoofdredacteur bij 'World hot news' en heeft een account aangemaakt bij Dropbox. Hij heeft toegang gegeven aan zijn medewerkers Peter, James en Phil. Peter volgt

Concrètement : John est rédacteur en chef chez « World hot news » et a créé un compte Dropbox. Il a donné accès à ce compte à ses collaborateurs Peter, James et Phil. Peter suit un congrès international à Tokyo, John suit un forum économique à Davos et Phil couvre les élections présidentielles en France. Chacun rédige un article depuis l'endroit où il se trouve et le place dans la dropbox de John. Chaque article apparaît automatiquement dans la dropbox du rédacteur en chef et celles des autres membres de la rédaction. Les membres de l'équipe peuvent maintenant travailler de concert afin de, par exemple, procéder à des corrections, ajouter des photos ou suggérer d'autres adaptations. Ils peuvent tous lire qui a entré quelles suggestions et quand. Tout simplement, un système fantastique non seulement sûr mais fonctionnant à une vitesse ultra-rapide !

Ceci est le quatrième magazine pour lequel l'équipe de la rédaction a utilisé Dropbox. Entre-temps, nous avons établi certaines règles afin d'éviter que des inputs individuels bien intentionnés dans certains articles ne mènent à un chaos d'interprétations et de propositions. Jugez vous-même si, au final, ce procédé a contribué à un bon résultat.....

een internationale bijeenkomst in Tokio; James volgt het economisch forum in Davos en Phil verslaat de Franse presidentsverkiezingen. Ze schrijven allen een artikel op hun respectieve locatie en plaatsen het in de dropbox van John. Elk artikel verschijnt automatisch in de dropbox van de hoofdredacteur en ook van de andere redactieleden. Nu kunnen de leden van dat team online samenwerken om bijvoorbeeld tekstverbeteringen aan te brengen, foto's toe te voegen of andere aanpassingen voor te stellen. Ze kunnen allemaal lezen wie, wanneer, welke voorstellen heeft ingevoerd. Gewoonweg een fantastisch systeem dat niet alleen veilig is, maar ook razendsnel werkt!

Dit is het vierde magazine waarbij het redactieteam gebruik maakte van Dropbox. Inmiddels hebben we natuurlijk een aantal spelregels afgesproken om te vermijden dat individuele, goedbedoelde inputs voor een bepaald artikel uiteindelijk tot een chaos van interpretaties en voorstellen zouden leiden. Oordeel zelf maar of deze werkwijze tot een goed eindresultaat heeft geleid...



UNE LONGUE CARRIÈRE HEUREUSE DE PILOTE DE LIGNE ou la bio aéronautique du premier aviateur luxembourgeois à la Sabena.

EEN LANGE GELUKKIGE CARRIÈRE als lijnpiloot of de luchtvaartbiografie van de eerste Luxemburgse piloot van Sabena.

Elève-pilote Paul Pütz en 1955
Leerling-piloot Paul Pütz in 1955

Je m'appelle Jules Pütz et je suis né en 1932 à Grevenmacher, le long de la Moselle. Le « Jules » a été supprimé au contact des Anglais qui me l'estropiaient ; c'est ainsi que je suis devenu « Paul » Pütz...

Après des études à Grévemâcher, Echternôch et Industrischoul à Luxembourg et n'ayant pas trouvé de débouché comme pilote, je me suis inscrit à l'Université de Liège pour y suivre les cours d'ingénieur civil. Passionné par l'aviation, je passe le brevet de pilote de planeur à Temploux (Namur). Mon copain, Lesche Jang vun Elwen, tout aussi fou d'aviation, a le bonheur d'avoir un papa qui connaît le directeur de la Société Générale et donc de la Sabena. Il obtient que Jang puisse intégrer l'École d'Aviation Civile, l'EAC, à Grimbergen. Par ailleurs, il obtient que chaque année un Luxembourgeois soit admis à l'école.

Je quitte aussitôt l'Université et, comme c'est la règle, je fais mon service à l'Artillerie comme COR (Candidat Officier de Réserve) à Bitburg. Promu lieutenant de réserve, j'entre à mon tour à l'EAC en juin 1955 avec 37 autres rescapés des épreuves de sélection. Nous avions débuté à 365 !

Jang a échoué et je me dois donc de sauver l'honneur du pays. Je sors premier de la cinquième promotion fin juin 1956 - nous n'étions plus que huit - avec le brevet du Transport Public. Au cours de l'entraînement, j'ai accumulé 87 heures de Tiger Moth DH-82 pour la formation de base et la voltige, 170 heures de Saab Safir 91 B et 58 heures de Link-trainer, un simulateur primitif à soufflets.

Je passe sur la ligne comme observateur, homme-à-tout-faire, radio, porte-valise et souffre-douleur pendant 150 heures sur DC-3 et CV-440. Nous connaissons de ce fait les machines, les routes, la météo et les procédures de la plupart des villes d'Europe.

Le 29 janvier 1957, je débute mon entraînement DC-3. Le 7 février, après 13 heures de circuits, je suis « lâcher » comme commandant provisoire avec un autre élève comme second. Poursuite des vols IFR, ILS, panneau limité, radio-range, pannes-moteur, circuits, pendant encore 44 heures à deux élèves ou avec moniteur.

Le 28 février, check PSV et licence second pilote... Ouf, je suis Copi. Depuis le début, j'ai effectué 103 heures de Link-trainer et 477 h 24 min sur avion. Mars, avril, mai 1957, vols sur DC-3 avec fret et passagers sur l'Europe : Lux 1, Lux 2, Lux 3, avec la nuit « chez Pierrot » au Findel.

Ik heet Jules Pütz en ik ben geboren in 1932 in Grevenmacher, langs de Moezel. De 'Jules' werd gewijzigd bij het contact met de Engelsen die mijn naam verdraaiden; zo ben ik 'Paul' Pütz geworden...

Na mijn studie aan de 'Grévemâcher, Echternôch en Industrischoul' in Luxemburg vond ik geen mogelijkheid om piloot te worden en heb ik me maar ingeschreven aan de universiteit van Luik om er de opleiding burgerlijk ingenieur te volgen. Ik had een passie voor de luchtvaart en haalde mijn zweefvliegbrevet te Temploux (Namur). Mijn kameraad, Lesche Jang vun Elwen, even gek van vliegen als ik, had het geluk een vader te hebben die de directeur kende van de Société Générale en dus van Sabena. Hij zorgde ervoor dat Jang werd toegelaten tot de Burgerlijke Luchtvaartschool (BLS) in Grimbergen. Hij verkreeg trouwens ook dat er elk jaar een Luxemburger werd toegelaten tot de school.

Ik verlaat onmiddellijk de universiteit en doe, zoals het hoort, mijn militaire dienst bij de artillerie als KRO (Kandidaat Reserveofficier) te Bitburg. Als reserveluitenant begin ik op mijn beurt in 1955 aan de BLS, samen met 37 andere overgeblevenen van de toelatingsproeven. We waren oorspronkelijk begonnen met 365!

Jang zakt en dus moet ik de eer van het land redden. Ik kom eind juni 1955 als eerste uit van de 5de promotie - we waren nog met acht - met het brevet van beroeps-piloot. Tijdens mijn training heb ik 87 uur gevlogen op Tiger Moth DH-82 voor de basisopleiding en acrobatie, 170 uur op Saab Safir 91 B en 58 uur in de Link-trainer, een primitieve vluchtsimulator met blaasbalgen.

Ik begin met lijnvluchten als observator, manusje-van-alles, radio, valiezendrager en zondebok, 150 uur lang, op DC-3 en CV-440. Op die manier leren we de machines, de routes, de meteo en de procedures van de meeste Europese steden kennen.

Op 29 januari 1957 begin ik mijn opleiding op DC-3. Op 7 februari, na 13 uur circuits, word ik gelost als voorlopige boordcommandant met een leerling als tweede. Daarna IFR-vluchten, ILS, beperkt instrumentenpaneel, radio range, motorpannes, circuits, gedurende nog eens 44 uur, met twee leerlingen of met instructeur.

Op 28 februari, test blindvliegen en brevet tweede piloot... Oef, copiloot. Sinds de start heb ik 103 uur Link-trainer gedaan en 477 u 24

Le 2 juin 1957, la vie commence. Je pars comme volontaire au Congo pour une durée indéterminée à SABENA-CONGO. On ne peut rêver mieux ! Le pays est grandiose. Nous survolons les volcans de l'est et le fleuve omniprésent. Nous découvrons les petits aéroports pimpants, les Sabena Guest-House, la Primus et les bontés des femmes de colon qui vont disparaître pour un an en brousse. Nous volons énormément : 120 à 130 heures par mois, sans pressurisation ni air conditionné.

Fin juillet, en deux heures, j'apprends tout ce qu'il faut savoir sur le DC-4 en cinq circuits et tous les bons tuyaux de bouche à oreille. Fin août, on demande des volontaires pour Beyrouth. Une société locale dispose de deux DC-3 sans pilotes et par la suite de DC-4 mis à la disposition par la Sabena. J'en suis bien sûr. Les commandants sont tous Sud-Africains, anciens pilotes de chasse. Le P.S.V. (pilote sans visibilité) n'est pas leur fort ; nous les Sabéniens sommes là pour ça. Licence libanaise et vie à l'hôtel. Kuwait, Dharan, Doha, Dubaï, Abu, Téhéran, Kandahar... sont nos principales destinations. Par la suite, nous serons installés dans de beaux appartements surplombant la mer.

Le Liban est merveilleux : excursions à Damas, Baalbek, Jérusalem, les châteaux des Croisés, mais surtout la mer. Tous les jours, nous avons l'occasion de pratiquer la périssoire (kayak) et le ski nautique. En janvier 1958, j'effectue mon premier stage de ski aux Cèdres du Liban. Les Hads font tous les ans partie du programme : de Djeddah sur toute l'Afrique et le Pakistan. 214 heures un certain mois. Heureusement, notre DC-4 long courrier, a gardé ses couchettes-cockpit. Mai 1958 : arrivée du premier DC-6 avec Paris, Milan, Rome et Bruxelles comme nouvelles destinations. Comme son nom le laisse supposer..., la « Lebanese International Airlines » s'internationalise.

Janvier 1959, je suis détaché à ARIANA pour la compagnie « Afghan International Airlines ». J'obtiens la licence afghane et je suis logé à l'ambassade américaine à Kandahar car il n'y a pas d'hôtels avec eau courante. L'expérience n'est pas concluante et nous retournons à Beyrouth.

Juillet 1960, troubles au Congo ! Nous effectuons des vols intérieurs pour évacuer les colons bloqués à Bunia, on nous tire dessus à l'atterrissage. Des trous un peu partout, mais pas de bobos. Nous rame-nons tout ce monde à Léopoldville où le tout nouveau B 707 prend la relève vers Bruxelles.

Le 8 septembre 1960, je rentre définitivement en Belgique pour repartir sur les lignes Europe en DC-3. Luxembourg 1, Lux 2, Lux 3, avec encore et toujours le logement au Findel « chez Pierrot ». Je totalise 4.051 h 32 min.

Le 4 septembre 1961, on demande des volontaires pour la Libye. Il s'agit de ravitailler les camps de forage et de prospection pour ESSO, Halliburton, SHELL, ENI, TOTAL et bien d'autres. J'en suis, bien sûr. J'ai une épouse libanaise et un petit héritier de quelques années. La LINAIR, Libyan International Airlines, a six avions à Tripoli et six appareils à Benghazi. Il s'agit d'avions de la Sabena entretenus par nos techniciens. J'obtiens la licence libyenne et nous sommes logés dans une belle villa à Garden-City.

C'est extraordinaire comme travail. Nous volons à vue et au dérivomètre. Nos cartes sont celles de la Long-Range-Desert-Group des Britanniques avec d'énormes plages blanches....UNEXPLORED. Chacun marque ce qui le frappe ou l'étonne.

Nous devenons très forts en navigation et en mécanique : mettre un

min gevlogen. Maart, april, mei 1957, vluchten op DC-3 met vracht en passagiers in Europa: Lux 1, Lux 2, Lux 3, en 's nachts 'Chez Pierrot' op Findel.

Op 2 juni 1957 begint het echte leven. Ik vertrek voor onbepaalde tijd als vrijwilliger naar SABENA-CONGO. Beter kan niet! Het land is prachtig. We vliegen over de vulkanen in het oosten en de overal aanwezige stroom. We ontdekken mooie vliegveldjes, de Sabena Guest Houses, de Primus en de welwillendheid van de vrouwen van koloniale die voor een jaar de brousse intrekken. We vliegen enorm veel: 120 tot 130 uur per maand, zonder luchtdrukregeling of airco.

Eind juli leer ik, in twee uur, vijf circuits en wat tips en trucs, alles wat ik moet weten over de DC-4. Eind augustus vragen ze vrijwilligers voor Beiroet. Een lokale maatschappij heeft twee DC-3's zonder piloten en daarna ook DC-4's die door Sabena ter beschikking zijn gesteld. Ik ga, uiteraard. De boordcommandanten zijn allemaal Zuid-Afrikanen, gewezen jachtpiloten. Instrumentvliegen is niet hun sterkste punt. Daar hebben ze ons, de Sabeniens, voor. Een Libanees brevet en leven in een hotel. Koeweit, Dhahran, Dubai, Abu, Teheran, Kandahar ... zijn onze belangrijkste bestemmingen. Iets later worden we ondergebracht in mooie appartementen met zicht op zee.

Libanon is fantastisch. Uitstappen naar Damas, Baalbek, Jeruzalem, de burchten van de kruisvaarders, en vooral de zee. Elke dag kunnen we kayakken en waterskiën. In januari 1958 doe ik mijn eerste skistage in de 'ceders' van Libanon. De Hadj staat elk jaar op het programma: naar Djeddah vanuit heel Afrika en Pakistan; 214 uur op een bepaalde maand. Gelukkig heeft onze 'DC-4 lange afstand' nog altijd slaapkooien in de cockpit. Mei 1958: aankomst van de eerste DC-6 met Parijs, Milaan, Rome en Brussel als bestemmingen. Zoals de naam al laat uitschijnen wordt Lebanese International Airlines meer en meer internationaal.

Januari 1959, ik word gedetacheerd naar ARIANA voor Afghan International Airlines. Ik krijg het Afgaanse brevet en verblijf in de Amerikaanse ambassade in Kandahar want er zijn geen hotels met stromend water. Maar het experiment is geen succes en we keren terug naar Beiroet.

Juli 1960, problemen in Congo. We doen binnenlandse vluchten om geblokkeerde koloniale te evacueren. In Bunia worden we bij de landing beschoten. Overal gaten, maar geen gewonden. We brengen al dat volk naar Leopoldstad waar de splinternieuwe B 707 overneemt voor de verdere vlucht naar Brussel.

Op 8 september 1960 keer ik definitief terug naar België om Europese lijnen te vliegen op DC-3. Luxembourg 1, Lux 2, Lux 3 met nog steeds en altijd overnachten op Findel 'Bij Pierrot'. Ik heb 4.051 u 32 min op de teller staan.

Op 4 september 1961 vraagt men vrijwilligers voor Libië. Het opzet is de bevoorrading van boor- en prospectiekampen van Esso, Halliburton, Shell, Eni, Total en andere. Ik doe mee, natuurlijk. Ik heb een Libanese echtgenote en een kleine erfgenaam. Linair, Lybian International Airlines, heeft zes toestellen in Tripoli en zes in Benghazi. Het gaat om toestellen van Sabena die door onze technici worden onderhouden. Ik krijg een Libisch brevet en we verblijven in een mooie villa in Garden City.

Het is buitengewoon werk. We vliegen op zicht en de driftmeter. We gebruiken kaarten van de Long-Range-Desert-Group van de Britten met grote witte vlekken ... UNEXPLORED. Iedereen schrijft op wat hem opvalt of verbaast.

moteur en marche avec un démarreur défaillant se fait en enroulant une corde mouillée autour du dôme de l'hélice. Il faut six hommes et de l'expérience pour lancer le moteur. Une pompe à essence qui ne fonctionne plus ? Il « suffit » de soulever la queue du DC-3 avec un « gin-pole », sorte de grue se trouvant sur beaucoup de camions dans le désert. L'essence va couler par gravité vers le moteur. En l'absence de gin-pole,... un gobelet d'essence versé dans le carburateur fera l'affaire... Ensablé ? Il faudra creuser une rampe de deux mètres devant chaque roue, mouiller, mettre dix passagers dans la queue et donner plein gaz. Nos DC-3 sont en réalité des C-47 avec queue renforcée pour le remorquage de planeurs. En cas de nécessité, nous pouvons nous faire tracter en marche arrière par un bull...

Notre maintenance est extraordinaire. En trois ans, nous avons eu trois pannes sèches de moteur dont deux inoffensives. La troisième, la mienne avec feu au décollage... : nous étions à pleine charge et nous ne tenions pas sur un moteur. Une ancienne piste balisée par des fûts, droit devant, sauva la mise... Tout juste.

Les Ghiblis et les Hamsin sont nos ennemis. Il s'agit de tempêtes de sable montant jusqu'à 12.000 pieds et se déplaçant à une vitesse de 20 Kts. Un jour, je suis surpris au sol avec un chargement de cadavres et huit blessés. Je passe deux heures horribles dans de fortes turbulences. Mon avion est sablé comme un sous-neuf. Je pense à mes moteurs qui avalent du sable à gogo. Ma cargaison gémit et appelle Allah au secours... ce qui nous a sauvés. Les deux moteurs ont dû être changés et l'avion a dû être repeint. D'habitude, on les changeait toutes les 600 heures.

Je suis nommé chef Ops et directeur régional avec voiture de fonction, secrétaire, comptable et deux assistants. Je vais donc négocier les contrats (80 à 100 \$ de l'heure), envoyer les enfants des clients au pensionnat en Suisse, faire la ronde tous les mercredis, élaborer les rôles d'équipage le jeudi, recevoir le vendredi les dames qui contestent la planification de la veille..., le lundi étant réservé à la réunion des équipages pour parler du travail de la semaine écoulée et à venir.

Tous les avions partent tôt le matin pour visiter 2-3-4 voire 5 camps. Nous nous arrangeons régulièrement pour déjeuner chez les Italiens. Ces derniers ne travaillent pas comme les Texans qui, n'ayant pas d'alcool, n'ont qu'une chose en tête : finir le boulot et partir au bordel à Benghazi. Ces Italiens donc, plantent des tomates et des salades, chaulent les pierres en marquant les chemins. Ils fignolent cantine et réfectoire. Le dimanche, seule une équipe réduite continue à travailler. On chante, on fait de la musique... et on cuisine. Nous sommes les bienvenus car ils savent qu'en cas de coup dur ils peuvent compter sur nous. Cela s'est fait à plusieurs reprises en jetant le manuel du DC-3 aux orties. Nous sommes nos propres chefs et agissons à notre guise en prenant nos responsabilités. Ils savent que je suis le premier à encourager les initiatives. Aucun « vrai » chef n'est jamais venu inspecter nos opérations, car il aurait dû arrêter nos vols ou devenir complice.

Douglas n'a pas conçu et fait agréer son avion pour décoller à pleine charge, sur sable mou, par 40°, sur 800 m entourés de dunes de 100 m dans le Calancio, concession italienne. Une panne-moteur au décollage peut être fatale. Les pilotes qui ont la chance de voler en Libye ont eu le meilleur entraînement possible et n'ont jamais eu de problèmes par la suite. Nous nous retrouvons tous les ans pour nous remémorer cette incroyable épopée. Nos épouses s'en souviennent comme trois ans au Schlaraffenland.

21 Octobre 1964, j'effectue mon dernier vol en Libye et rentre en

We worden heel sterk in navigatie en mechaniek: een motor opstarten met een kapotte starter doe je door een nat touw te wikkelen rond de schroefkap. Een brandstofpomp die niet meer werkt? Even de staart van de DC-3 optillen met een 'gin-pole', een soort kraan die je vindt op veel vrachtwagens in de woestijn. De brandstof loopt door zwaartekracht naar de motor. Is er geen gin-pole,... dan gieten we een bekertje brandstof in de carburator.... Vast in het zand? Je graaft een strook van twee meter voor elk wiel, maakt het zand nat, plaatst tien passagiers in de staart en geeft vol gas. Onze DC-3's zijn in feite C-47's met versterkte staart om zweefvliegtuigen te slepen. Indien nodig kunnen we ons achteruit laten trekken door een bulldozer.

Onze maintenance is uitzonderlijk. In drie jaar hebben we drie motorpannes gehad waarvan twee ongevaarlijk. Bij de derde, de mijne, was er brand tijdens het opstijgen...: we waren volgeladen en haalden het niet op één motor. Een oude baan, afgezet met vaten, recht voor ons bracht de redding ... het was nipt.

De Ghiblis en de Hamsin zijn onze vijanden. Zandstormen die zich verplaatsen met een snelheid van 20 kts en tot een hoogte van 12.000 voet. Op een dag word ik verrast aan de grond met een lading kadavers en acht gewonden. Ik breng twee verschrikkelijke uren door in hevige turbulentie. Mijn vliegtuig wordt gezandstraald, mijn motoren slikken zand per kilo. De gewonden jammeren en roepen Allah om hulp ... wat ons gered heeft. De twee motoren moesten vervangen worden en het vliegtuig moest opnieuw geschilderd worden. Normaal vervangt men ze maar om de 600 uur.

Ik wordt benoemd tot Chef Ops en regionaal directeur met bedrijfsauto, secretaresse, boekhouder en twee assistenten. Ik ga dus onderhandelen over contracten (80 tot 100\$ per uur), stuur de kinderen van klanten naar internaten in Zwitserland, bezoek iedereen elke woensdag, stel op de donderdag de werkschema's van de crews op, ontvang op vrijdag de dames die protesteren tegen de planning van de dag voordien... Op maandag is er een vergadering met de crews om te praten over het werk van de vorige en dat van de komende week.

Alle vliegtuigen vertrekken 's morgens vroeg om 2-3-4 zelfs 5 kampen te bezoeken. We plannen regelmatig een lunch bij de Italianen. Deze werken niet zoals de Texanen die, bij gebrek aan alcohol, maar aan één ding denken: stoppen met werken en vertrekken naar het bordeel in Benghazi. De Italianen planten tomaten en sla, kalken de stenen en bakenen wegen af. Ze verzorgen hun kantine en refter tot in de puntjes. Op zondag blijft alleen een beperkt team werken. Men zingt, maakt muziek ... en kookt. We zijn welkom want ze weten dat ze ingeval van problemen op ons kunnen rekenen. Dat gebeurt regelmatig door de instructieboekje van de DC-3 weg te gooien. We zijn onze eigen baas, doen waar we zin in hebben en nemen onze verantwoordelijkheid. Ze weten dat ik de eerste ben om initiatieven aan te moedigen. Nooit is een 'echte' chef onze vliegoperaties komen inspecteren. Hij had de vluchten moeten stopzetten of was anders medeplichtig geworden.

Douglas heeft zijn vliegtuig niet ontworpen en laten goedkeuren om helemaal volgeladen op te stijgen, op nat zand, bij 40°, op een baan van 800 meter omringd door duinen van 100 m hoog in de Calancio, een Italiaanse concessie. Een motorpanne bij het opstijgen kan fataal zijn. De piloten die het geluk hadden in Libië te vliegen, hebben de best mogelijke opleiding gekregen en daarna nooit meer problemen gehad. We komen nog elk jaar samen om dit ongelooflijke avontuur te herdenken. Onze echtgenotes spreken erover als drie jaar in luilekkerland.

Belgique. Je totalise 6.782 heures. Mon tour est venu de passer sur Convair-440 et revoler en Europe. Du 1 au 8 novembre, 7 h 45 d'entraînement (vols de jour et de nuit). Pendant cinq semaines, j'effectue des vols avec un chef-pilote pour me familiariser avec les pistes en Europe. Le 8 décembre, je suis de nouveau patron sur cette merveille qu'est le C-440. Un vrai chasseur avec ses 5.000 CV. Les P.W. 2.800 étaient les moteurs des avions de combat Corsair et Thunderbolt. Je les connais depuis l'époque du DC-6.

En cas de tempête de neige ou givrage en altitude, on se défend toutefois mal. Il faut fermer les « augmenteur-vanes », autrement dit, étrangler les échappements pour faire monter la température au maximum et chauffer les ailes. Par contre, nous montons à 24.000 pieds ce qui permet d'éviter pas mal de mauvais temps.

Janvier 1966, je passe sur Caravelle avec 7.317 h au compteur. Quatre semaines de cours intensifs... beaucoup trop poussés. Très bon examen, mais pas suivi de vol car j'ai la possibilité de passer co-captain sur B 707. Les « vieux » ont apparemment la trouille de cet avion car il peut être vicieux. Pas mal de « jet-upset » avec issue fatale. « Dutch-roll » difficile à maîtriser à tel point qu'on doit mettre en série du rudder-input, un gyroscope (yaw-damper) qui détecte justement cette fréquence de dutch-roll et la supprime. Je suis de nouveau laquais, mais à quatre galons. En compensation, le secteur 707 englobe le monde entier. L'Asie en deux semaines par Bangkok, retour via l'Alaska. Le Mexique et le Guatemala via Montréal en une semaine. Et puis N.Y. en trois jours. Et l'Afrique adorée... avec ses onze escales.

Mai 1966, grève ? Non merci ! Je pose ma candidature à la toute petite Deutsche Lufthansa et suis accepté car ma licence vaut de l'or et je suis germanophone. J'hésite et change d'avis. Ma femme adore la Belgique et puis mes enfants auraient dû changer de « culture »... Par contre, le petit fric et les taxes, fléau belge, c'est pour moi. Bon, je reste car la Sabena est une bonne compagnie, joujou des politiciens et des syndicats mais très « sociale ».

Je repasse à gauche et suis heureux de ma machine, de mon secteur, de ma vie quoi ! J'ai un minimum de pépins. J'ai de la chance et mon avion m'aime. Comme d'habitude, je me tire de deux à trois mauvais pas avec bonheur et avec la conviction que je suis fait pour ce métier et que je suis un des meilleurs... Plusieurs propositions de passer de l'autre côté de la barrière ne m'attirent pas. J'aime trop voler. Me faire peur avec des gens que je devrais superviser ne m'intéresse pas.

Fin septembre 1980, j'ai 48 ans et 15.667 h à mon actif. Je passe sur DC-10. Il est là... beau, élégant, énorme, fin et puissant. Il est à moi ! Sept heures d'exercices à Ostende après trois semaines de cours. Quel régal. La musique des trois moteurs de 25 T de poussée chacun..., c'est du velours. Notre entraînement est mal fait car calqué sur les Américains. Au lieu de voler comme un avion ordinaire, on doit le manipuler avec toutes les aides au pilotage et à la navigation. On pousse et on tire des boutons ; on affiche des caps, des altitudes et des vitesses ; on apprend des litanies infinies pour le set-up et le démarrage. On se trompe, on perd du temps. Mais ça vole comme un ange. Pas de vices. Il faut s'habituer à la hauteur à l'arrondi, car c'est haut. Pour tourner 180° sur la piste à Kinshasa, il faut se méfier, car la piste surplombe le terrain d'un demi-mètre et la roue de nez est à sept mètres derrière. Le rase-motte entre Kigali et Bujumbura est un délice. En cas de brouillard, la visite des Virunga et l'intérieur du volcan Niaragongo est une autre fantaisie fortement appréciée par les passagers. La navigation est facile. Nous n'avons plus de navigateur, mais heureusement, un mécanicien de bord, impayable en Afrique.

21 oktober 1964. Ik doe mijn laatste vlucht in Libië en keer terug naar België. Ik heb 6.782 vlieguren. Het is mijn beurt om op Convair-440 over te gaan en weer in Europa te vliegen. Van 1 tot 8 november, 7,45u vliegtraining (dag en nacht). Vijf weken lang doe ik vluchten met een chef-piloot om me vertrouwd te maken met de banen in Europa. Op 8 december ben ik de nieuwe baas van dat prachtige toestel dat de C-440 is. Het is een echt jachtvliegtuig met zijn 5.000 pk. De P.W. 2.800 waren de motoren van de Corsair en Thunderbolt gevechtsvliegtuigen. Ik ken ze sinds mijn tijd op de DC-6.

Bij een sneeuwstorm of ijsafzetting op hoogte, gaat het echter minder goed. We moeten de augments-vanes sluiten of anders gezegd de uitlaten dichtmaken om de temperatuur van de motoren maximaal te laten oplopen en de vleugels te verwarmen. Maar we stijgen ook tot 24.000 voet waardoor we heel wat slecht weer kunnen vermijden.

Januari 1966. Ik ga over op Caravelle met 7.317 uur op de teller. Vier weken intensieve cursussen het is veel te intens. Een heel goed examen, maar niet gevolgd door vluchten want ik krijg de kans co-captain te worden op B 707. De 'oudjes' hebben blijkbaar schrik voor dat vliegtuig want het kan weerspanning zijn. Nogal veel 'jet upset' met fatale gevolgen. Dutch roll moeilijk te controleren in zoverre dat rudder input nodig is, een giroscoop (yaw damper) die de frequentie van de dutch roll detecteert en deze stopzet. Ik ben opnieuw lakei van dienst, maar nu met vier strepen. Ter compensatie, de B 707-vloot bestrijkt de hele wereld. Azië in twee weken via Bangkok, terug via Alaska. Mexico en Guatemala via Montreal in een week. En ook nog N.Y. in drie dagen. En het geliefde Afrika ... met zijn elf tussenstops.

Mei 1966, staking? Nee bedankt! Ik dien mijn kandidatuur in bij de kleine Duitse Lufthansa en word aanvaard want mijn brevet is goud waard en ik ben Duitstalig. Ik twijfel en verander van mening. Mijn vrouw houdt van België en mijn kinderen zouden van cultuur moeten veranderen ... Het kleine loon, de belastingen, die Belgische gesel, zijn integendeel voor mij. Maar goed, ik blijf want Sabena is een goed bedrijf, het speeltje van de politiek en de vakbonden maar zeer 'sociaal'.

Ik ga weer in de linkerstoel zitten en ik ben gelukkig met mijn machine, met mijn sector, kortom met mijn leven! Ik ken nauwelijks problemen. Ik heb geluk en mijn vliegtuig ziet me graag. Zoals gewoonlijk red ik me twee tot drie keer uit een moeilijke situatie met wat geluk en met de overtuiging dat ik een van de besten ben... Ik krijg voorstellen om naar de andere kant over te stappen maar dat interesseert me niet. Ik vlieg te graag. Me bang maken met mensen die ik zou moeten superviseren, interesseert me niet.

Eind september 1980, ben ik 48 jaar en heb 15.667 u op mijn actief. Ik ga over op DC-10. Hij is mooi, elegant, enorm, fijn en krachtig. Hij is van mij! Zeven uur training in Oostende, na drie weken cursus. Wat een plezier. De muziek van de drie motor met 25 T stuwkracht elk, ... het is fluweel. Onze opleiding is niet goed want geënt op de Amerikanen. In plaats van te vliegen zoals met een gewoon vliegtuig, moeten we hem besturen met alle hulpmiddelen voor het vliegen en de navigatie. We drukken op en draaien aan knoppen; we stellen koersen, hoogtes en snelheden in; we leren eindeloze litanieën voor de set up en het opstarten. We vergissen ons, verliezen tijd. Maar hij vliegt zoals een engel. Geen gebreken. Je moet wel gewend worden aan de hoogte bij het afronden, want het is hoog. Om 180° te draaien op de baan in Kinshasa moet je opletten. De baan steekt een halve meter boven het terrein uit en het neuswiel zit zeven meter achter ons. Laagvliegen tussen Kigali en Bujumbura is een unieke belevenis. Ingeval van mist is een bezoek aan Virunga en de binnenkant van de vul-

Pas de panne sérieuse... Jamais. De 1980 à septembre 1997, pas un seul pépin. En 1985, j'ai refusé de passer sur B 747. Il est gros, il est laid... ill fait N.Y. et encore N.Y. J'aime mon DC-10 et j'y resterai pendant dix-sept ans.

Mes avions me rendent bien ma fidélité, mais il est vrai que je suis chanceux. Sans chance dans ce métier, on rame. Une piste qui se ferme dix secondes après votre atterrissage. Des chasseurs qu'on vous annonce dans le brouillard mais qu'on ne voit pas ! Un missile qui abat un avion d'Alitalia juste devant moi à hauteur de la Corse ; une éruption volcanique en Alaska, invisible la nuit, m'épargne mais attrape un B 747 de la KLM juste derrière moi ; une fuite massive de pétrole dans un moteur qui ne s'enflamme pas ; la foudre qui troue une aile du DC-10, mais n'enflamme pas le kérosène... Tout cela, et bien d'autres anecdotes, font que la chance reste essentielle. En 1992, je quitte la Sabena ; la retraite m'attend. J'ai 60 ans et je totalise 21.359 h.

Mais ce n'est pas la fin.

L'année suivante, une compagnie charter dont je préfère taire le nom, me demande de faire des vols vers le Brésil, le Ghana et N.Y.. Ce sont des purs et durs. Rien n'est légal, mais un DC-10, cela ne se refuse pas. Cette machine est en mauvais état, mais avant d'arrêter un DC-10, il en faut des pannes. On fait donc avec. Sans entraînement, je reprends du service. Rien n'est oublié, toutes les commandes tombent sous la main. Avec des pilotes « bottom of the barrel » qui ne savent pas piloter à la main, mieux vaut se méfier... Pour eux, une panne d'ILS (Instrument landing system) équivaut à compromettre l'atterrissage ! Je n'ai jamais mis mon derrière dans cet avion sans être aux commandes. La Belgique n'a rien contrôlé. La France l'a fait et m'a expulsé après un feu d'APU au tarmac à l'aérodrome de Charles De Gaulle. Si cela s'était produit cinq heures plus tôt, à Athènes, de nuit, c'était l'évacuation par les rampes de 400 passagers dont beaucoup de handicapés. La catastrophe, quoi. Commentaire du Directeur au retour : « il y a eu bobo ??? Non ?... et bien tu vois !!! ». Et cela avec des tickets Air France. Il paraît que cela n'existe plus et tant mieux.

Retraite à 65 ans avec un total de 22.176 heures et 8 minutes. J'ai eu la chance de vivre une époque tout à fait remarquable de l'aviation moderne. Bien moins dangereuse que la précédente, elle avait pourtant encore du zest et du prestige pour les pilotes qui jouissaient encore des pleins pouvoirs. Nous étions officiers d'état-civil et signions les actes de décès et de naissance. Aux Comores, lors de l'évacuation des Comoriens de Madagascar pourchassés par les Malgaches, nous faisons trois rotations entre Majunga et Moroni par jour. Nous avons évacué 1.000 personnes par jour avec un avion de 180 places. Pas de ceintures et pas de gilets. Nos appels à Bruxelles en vue de recevoir des instructions sont restés sans réponse et servaient en fait à me couvrir. Nous assumions.

J'ai signé huit actes de décès et enregistré la naissance de quatre bébés. Deux s'appellent Sabena et deux Juliette Golf sur demande expresse des parents. Pour les petits musulmans, l'Imam a dû hésiter et improviser. Mohamed Golf... peut-être !

En 2005, au centre de vol à voile de Fayence, je refais du planeur. « M... ! Encore un pilote de ligne qui croit tout savoir ». Mon moniteur n'est pas marrant, mais il me lâche quand même après quatre heures. Certains collègues ratent. Souvent question d'attitude vis-à-vis des instructeurs. Il faut désapprendre des actions instinctives pratiquées pendant 42 ans. Cela se pilote au pied, suivi des ailerons par exemple. Mais on apprend vite. C'est le bonheur : le paysage, les ascendances

kaan van Nyiaragongo een ander fantasietje dat de passagiers zeer op prijs stellen. Navigeren is gemakkelijk. We hebben geen navigator meer maar gelukkig wel een boordmechanicien, onbetaalbaar in Afrika. Geen ernstige pannes ...Nooit. Van 1980 tot 1997 geen enkel probleem. In 1985 weiger ik over te gaan op B 747. Hij is dik, hij is lelijk ... Hij doet N.Y. en nog eens N.Y. Ik hou van mijn DC-10 en ik blijf er 17 jaar bij.

Mijn vliegtuigen belonen mijn trouw, maar het is ook waar dat ik geluk heb. Zonder geluk kom je in dit vak niet ver. Een baan die dicht gaat 10 seconden na de landing. Jachtvliegtuigen die worden aangekondigd in de mist maar die je niet ziet! Een raket die een vliegtuig van Alitalia neerhaalt net voor mij ter hoogte van Corsica; een vulkaanuitbarsting in Alaska, onzichtbaar 's nachts, gaat aan mij voorbij maar treft een B 747 van KLM net achter mij; een gigantisch brandstoflek in een motor die niet in brand schiet; de bliksem die een gat slaat in de vleugel van de DC-10, maar de kerosine niet doet ontbranden ... Dat alles, en vele andere anekdotes, bewijzen dat geluk essentieel blijft. In 1992 verlaat ik Sabena; het pensioen komt eraan. Ik ben 60 en ik heb 21.359 vlieguren.

Maar het is niet gedaan.

Het volgende jaar vraagt een chartermaatschappij, waarvan ik de naam liever niet vermeld, me vluchten te doen naar Brazilië, Ghana en N.Y. Het zijn harde kerels. Niets is legaal, maar een DC-10 weiger je niet. Het toestel is in slechte staat, maar voor je een DC-10 stopt, moet er al veel misgaan. We nemen het er maar bij. Zonder training, begin ik er weer aan. Niets is vergeten, de controls voelen nog altijd vertrouwd aan. Met 'bottom of the barrel'-piloten die niet manueel kunnen vliegen, moet je opletten. Een probleem met de ILS (Instrument Landing System) brengt voor hen de landing in gevaar! In dit vliegtuig heb ik altijd aan de stuurknuppel gezeten. België heeft niets gecontroleerd. Frankrijk wel en ze hebben me eruit gegooid, na een brand in de APU op het tarmac van Charles De Gaulle. Had dit vijf uur eerder plaatsgevonden, in Athene en 's nachts, dan hadden we 400 passagiers waaronder veel gehandicapten moeten evacueren via de glijbanen. Een ramp. Commentaar van de directeur bij de terugkeer: "Probleempje gehad??? Nee? ... Zie je well!". En dat met tickets van Air France. Naar het schijnt bestaat dit niet meer. Zoveel te beter.

Nog een keer op pensioen met in totaal 22.176 uur en 8 minuten. Ik heb het geluk gehad in een opmerkelijke periode van de luchtvaart te mogen leven. Veel minder gevaarlijk dan de voorgaande, maar wel nog met de spirit en het prestige voor de piloten die nog veel macht hadden. We waren ambtenaren van de burgerlijke stand en tekenden overlijdens- en geboorteakten. Op de Comoren, tijdens de evacuatie van de Comorezen van Madagascar die werden verdreven door de Malgachen, deden we drie retourvluchten per dag tussen Majunga en Moroni. We hebben 1.000 personen per dag geëvacueerd met een vliegtuig met 180 plaatsen. Geen riemen en geen zwemvesten. Onze vragen aan Brussel om instructies bleven onbeantwoord en dienden eigenlijk om me in te dekken. Wij namen onze verantwoordelijkheid.

Ik heb acht overlijdensakten getekend en de geboorte van vier baby's geregistreerd. Twee heten Sabena en twee Juliette Golf op uitdrukkelijke vraag van de ouders. Voor de kleine muzelmannen, heeft de Imam waarschijnlijk gearzeld en moeten improviseren. Mohammed Golf ... waarschijnlijk.

In 2005 in het zweefvliegcentrum van Fayence ga ik weer zweefvliegen. "Oh nee ...! Nog een lijnpiloot die denkt dat hij alles weet."



Paul Pütz au dernier banquet de l'Old Flyers Club en 2011.
Paul Pütz op het laatste banket van de Old Flyers Club in 2011.

infinies, la qualité des machines. Mais l'accueil n'est pas des plus chaleureux. Pourtant je ne fais pas le malin. Rien n'est parfait, même pas les Français. Le pays oui. Partir des heures le long des crêtes, surprendre les touristes au sommet d'un col, l'été, l'hiver. Mais il faut courir à côté de la machine pour la remettre au point de décollage. Pas de cadeau aux vieillards et je dois abandonner. Gérer une crampe est aussi un problème à moins de passer le pied à travers la toile... Mal vu ! Bof, on fait de la voile tout court et c'est très bien ainsi !

J'ai été un pilote heureux...

Mijn instructeur is niet leuk maar hij laat me toch solo gaan na vier uur. Sommige collega's mislukken. Dikwijls een kwestie van houding tegenover de instructeurs. Je moet instinctieve handelingen afleren die je 42 jaar hebt gedaan. Je bestuurt ze met de voeten, gevolgd door de ailerons, bijvoorbeeld. Maar je leert snel. Het is wel gelukkig vliegen: het landschap, de eindeloze stijgvluchten, de kwaliteit van de toestellen. Maar de ontvangst is niet hartelijk. Nochtans hang ik de slimmerik niet uit. Niets is perfect, zelfs de Fransen niet. Het land wel. Uren vliegen langs de bergkammen, toeristen verrassen op de top van een col, zomer, winter. Maar je moet wel naast het toestel lopen om het weer naar het vertrekpunt te brengen. Geen cadeau voor oudjes en ik moet stoppen. Ook omgaan met krampen is een probleem als je tenminste niet door het vleugeldoek wil trappen... Niet populair! Maar goed, we hebben met een zweefvliegtuig gevlogen en zo is het goed!

Ik ben een gelukkige piloot geweest...

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES

S.A.B.C.A.

www.sabca.com



BANQUET 06 06 2012

