



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 o.a.

Dans ce numéro e.a.

Voorstelling NFH90

Présentation NFH90

**Eerbetoon aan
Bobby Laumans**

**Hommage
à Bobby Laumans**

STAMPE FLY IN

STAMPE FLY IN



2014-18

N° 3-2014

35^{ste} jaar
Juli-Augustus-september
35^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:

Le nouveau NFH90
présenté à Coxyde

De nieuwe NFH90
voorgesteld in Koksijde

Photo ©JP Decock

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters

Jean Kamers
02 731 17 88
jeankamers@skynet.be

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

Président – Voorzitter

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

Vice-présidents – Vice-voorzitters

Paul Jourez
081 22 23 16
paul.jourez@gmail.com

Guido Wuyts
03 827 41 69
g.wuyts@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal

Didier Waelkens
02 251 33 10
vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester

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

Webmaster

Eddy De Sutter
016 48 96 45
webmaster@vieillestiges.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

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

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

Porte étendard – standaarddrager

Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 3-2014

INHOUD VAN MAGAZINE 3-2014

Le prochain numéro
paraîtra le 24 octobre
Het volgende nummer
verschijnt op 24 oktober

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
09	Agenda	Agenda
10	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
11	Décès	Overlijdens
12	Hommage à Robert « Bobby » Laumans	Hommage aan Robert 'Bobby' Laumans
19	Boutique VTB	Boetiek VTB
20	Le NFH90 présenté à Coxyde	De NFH90 voorgesteld in Koksijde
24	Avec un oeil de VTB au Stampe Fly In	Stampe Fly In, de VTB was erbij
28	50 YEARS LATER	50 YEARS LATER
	Le dramatique sauvetage de Dick Holm dans l'est du Congo (1965).	De dramatische redding van Dick Holm in Oost Kongo (1965)
	Seconde partie le sauvetage	Deel II: de redding
40	Les drones et avions sans pilote	De vliegtuigen zonder piloot
47	60 jaar vliegen in Weelde	60 jaar vliegen in Weelde
48	Galerie photo	Fotogalerij

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
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

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

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



D-DAY ... 70 YEARS ON.

Le mot du président



Het woordje van de voorzitter

Un pur hasard. Il y a quelques mois, Ron, un ami canadien, me demandait si j'avais envie de fêter le 70^e anniversaire du débarquement en Normandie avec ses compatriotes. Son père avait en effet participé au débarquement le 6 juin 1944 à Juno Beach. Ron avait réservé une chambre au *Manoir du Petit Magny* à Saint-Vigor-le-Grand, près de Bayeux, où se déroulerait une cérémonie en l'honneur des Canadiens. En 1944, le Manoir avait servi de logement aux membres du 430 Recce Squadron canadien qui opérait en Mustang depuis une piste en terre compactée toute proche.

Fort bien, mais le Manoir affichait complet. Une première tentative d'y réserver une deuxième chambre échoua. Ron eu alors l'idée de convaincre le propriétaire que son ami belge était un général souhaitant participer à la cérémonie. Je n'en savais rien mais le tour réussit. Je fus prévenu qu'une chambre était mise à ma disposition ainsi qu'une vignette pour ma voiture... à condition de venir en uniforme à la cérémonie ! En parlant de chantage ! Par après j'appris que les propriétaires... étaient belges.

En route pour la Normandie, mon attention fut attirée par une émission de la RTBF 1 sur le débarquement. Une dame, professeur d'histoire, y participait et déclarait purement et simplement que le débarquement avait joué un rôle secondaire dans le dénouement de la Deuxième Guerre mondiale. Selon elle, les Allemands étaient déjà battus par les Russes ; les dés étaient déjà je-

Het was louter toeval. Een paar maanden geleden vroeg Ron, een Canadese vriend, of ik zin had om de 70ste verjaardag van de landing in Normandië mee te vieren met zijn landgenoten. Zijn vader was er namelijk bij toen ze op 6 juni 1944 geland zijn op Juno Beach. Ron had gereserveerd in *le Manoir du Petit Magny* te Saint-Vigor-le-Grand, vlak bij Bayeux. Daar zou op 7 juni een ceremonie voor de Canadezen georganiseerd worden. In 1944 diende de Manoir als logement voor het Canadese 430 Recce Squadron dat opereerde met Mustang vanaf een nabijgelegen grasplaatje. Allemaal goed en wel, maar alles was volgeboekt; een eerste poging om daar een kamer te boeken mislukte. Toen kwam Ron op het idee om de eigenaar te overtuigen dat zijn Belgische vriend een generaal was die graag zou deelnemen aan de ceremonie. Ik wist van niets, maar het lukte. Ik kreeg een seintje dat ik een kamer kon krijgen, en een toegangsvignet voor de wagen, op voorwaarde ... dat ik mijn uniform zou aantrekken voor de plechtigheid. Van chantage gesproken! Later heb ik geleerd dat de eigenaars ... Belgen waren.

Op weg naar Normandië werd mijn aandacht getrokken door een uitzending van RTBF 1 over de landing in Normandië. Aan bod kwam een dame, professor geschiedkunde, die droog-weg stelde dat de landing van secundair belang was geweest voor de afloop van WO II. Volgens haar waren de Duitsers reeds verslagen door de Russen; de teerling was reeds geworpen toen de geallieerden op het toneel



tés lorsque les Alliés firent leur entrée en scène. Un auditeur prit le relais en expliquant que c'était les Russes qui avaient mis l'Allemagne nazie sur les genoux. Ils avaient perdu des millions de gens mais avaient marqué un tournant décisif dans cette guerre.

Nous avons encore quatre heures de route et j'avais donc tout le temps d'y réfléchir. L'auditeur avait raison, les Russes avaient perdu énormément de gens. Il faut dire que lorsque l'Allemagne nazie passa à l'offensive, ils n'eurent plus guère le choix. Ceux qui résistaient étaient écrasés par les Allemands, ceux qui faisaient marche arrière étaient fusillés par leurs propres officiers. Et si ce n'était pas le cas, Staline se chargeait de faire mener ces officiers devant le peloton d'exécution. Et les pilotes ? Ceux-ci savaient d'avance qu'ils n'avaient aucune chance face à leurs collègues allemands. Oberst Hartmann était chef de corps à Wittmund lorsque nous effectuèrent notre check-out sur F-104 à Jever. Il n'hésitait pas à raconter qu'il avait abattu 352 avions russes. La guerre aérienne au-dessus de la Russie était un véritable stand de tir pour la Luftwaffe.

Mais malgré leurs pertes, les Russes persistèrent et finirent par mettre les Allemands sur les genoux après une guerre d'usure. Cela signifie-t-il pour autant que le

verschenen. Ze werd bijgesprongen door een luisteraar die stelde dat het de Russen waren die Nazi Duitsland op de knieën hadden gekregen. Ze hadden miljoenen mensen verloren, maar hadden voor het keerpunt van de oorlog gezorgd. We hadden nog vier uur te rijden en ik had nog even tijd om hierover na te denken. De luisteraar had gelijk, de Russen hadden enorm veel mensen verloren. Echter, toen Nazi Duitsland in het offensief was, hadden ze weinig keuze. Zij die wilden standhouden werden onder de voet gelopen door de Duitsers; zij die zich terugtrokken werden gefusilleerd door hun eigen officieren. En indien deze dat niet deden, zorgde Stalin er wel voor dat die officieren voor het vuurpeloton kwamen. En de piloten? Die wisten op voorhand dat zij niet de minste kans maakten tegen hun Duitse collega's. Oberst Hartmann was korpsoverste in Wittmund toen we in Jever onze check-out deden op F-104. Hij stak het niet onder stoelen of banken dat hij 352 Russische vliegtuigen had neergeschoten. De luchtoorlog boven Rusland was een echt schietkraam voor de Luftwaffe.

Maar ondanks hun verliezen hielden de Russen vol en ze zouden uiteindelijk de Duitsers in een uitputtingslag op de knieën krijgen. Betekent dit dat de landing

— D-DAY ... 70 YEARS ON.

débarquement en Normandie était d'importance secondaire ? Non, professeur. Selon votre raisonnement, Staline aurait donc également écrasé les Allemands sans l'aide des Alliés. Peut-être, mais les Russes se seraient-ils arrêtés aux frontières belge et hollandaise, avec Anvers et Rotterdam à portée de main ? Je m'imagine volontiers que Staline aurait également « délivré » la Belgique et la Hollande.

Aux environs de Bayeux nous eûmes quelques difficultés à franchir les barrages ; heureusement nous avions un laissez-passer. Des gendarmes étaient postés à chaque croisement et nous avions du mal à rejoindre le Manoir. Nos amis canadiens nous attendaient et le patron du Manoir était ravi. La première chose qu'il me demanda était si j'avais bien mon uniforme avec moi. En compensation, je pouvais dormir dans la chambre du général Richard Rohmer. Il parut étonné que je ne connaisse pas ce général ; shame on me. En juillet 1944, le général était le jeune pilote recce qui avait repéré le véhicule de Rommel alors que celui-ci se déplaçait à l'est de Caen. Il l'avait signalé à un compatriote, pilote Spitfire, qui avait alors blessé le chauffeur lors d'un strafing pass, précipitant ainsi la voiture contre un arbre. Rommel s'en sortit avec quelques fractures et fut hors combat pour le reste de la guerre. Le patron m'assura que ce même Richard Rohmer OC, CMM, DFC, OOnt, KStJ, CD, serait présent à la cérémonie du lendemain.

Évitant le plus possible les cérémonies officielles, nous partîmes dîner le soir à Port-en-Bessain où aucun événement n'était planifié. Quelle expérience ! Nous l'avions déjà remarqué en chemin : une grande partie des véhicules rencontrés étaient des old-timers de la Deuxième Guerre mondiale. Leurs passagers portaient les vêtements d'alors, souvent des uniformes, et montraient fièrement leurs Jeep, Land Rover, Chevrolet, BMC, etc. On pouvait même passer un baptême du feu (dans l'eau) dans un authentique véhicule amphibie. Une Jeep immatriculée en Allemagne et équipée d'une installation audio circulait en nous régaland de musique de Glen Miller et Vera Lynn. Non, pas Lilly Marleen. Un Anglais fit remarquer avec dédain qu'en 1944 on n'avait pas encore de radios ou système audio dans les véhicules. Il n'avait toujours pas pardonné aux Allemands, même si ceux-ci se promenaient en uniforme britannique.

En parlant d'uniforme, il y avait un curieux mélange de modèles de battle dress. À ma question sur leur provenance, je reçus la réponse « via internet, monsieur, pour 20 livres ». Qu'attendions-nous ? Le plus

in Normandië van secundair belang was? Nee, professor. Uw redenering volgend zou Stalin dus ook zonder de geallieerden de Duitsers onder de voet hebben gelopen. Misschien wel; maar zouden ze gestopt zijn aan de Belgische en Nederlandse grens, met Antwerpen en Rotterdam voor het grijpen? Ik kan me voorstellen dat Stalin ook België en Nederland 'bevrijd' zou hebben.

In de omgeving van Bayeux was het moeilijk om door alle versperringen te geraken; gelukkig hadden we een laissez-passer. Op zowat elk kruispunt stonden gendarmen en we konden met moeite de Manoir bereiken. Onze Canadese vrienden stonden ons op te wachten en de patron van de Manoir was dolgelukkig. Het eerste wat hij vroeg was of ik mijn uniform bij had. Als compensatie mocht ik in de kamer van generaal Richard Rohmer slapen. Hij leek verwonderd dat ik die generaal niet kende; shame on me. In juli 1944 was de generaal de jonge recce piloot die Rommel had gespot toen deze met zijn stafwagen onderweg was ten oosten van Caen. Hij had dit doorgeseind naar een landgenoot, een Spitfire piloot, die met een strafing pass de chauffeur verwondde en het voertuig tegen een boom deed botsen. Rommel hield er een paar breuken aan over en hij was buiten gevecht voor de rest van de oorlog. De patron van de Manoir verzekerde me dat diezelfde Richard Rohmer OC, CMM, DFC, OOnt, KStJ, CD, 's anderendaags op de ceremonie zou zijn; een mooi vooruitzicht.

We probeerden zo veel mogelijk de officiële plichtplegingen te vermijden en gingen 's avonds eten in Port-en-Bessain waar die dag geen plechtigheden gepland waren. Wat een ervaring! We hadden het reeds gemerkt onderweg; een groot gedeelte van de voertuigen waren old-timers uit de tweede wereldoorlog. De inzittenden waren allen in de kledij van toen, velen in uniform, en trots toonden ze hun Jeeps, Land Rovers, Chevrolets, BMC's enz. Men kon zelfs een vuurdoop (in het water) krijgen in een origineel amfibievoertuig. Een Jeep met een Duitse nummerplaat reed rond met een geluidsinstallatie die ons vergastte met muziek van Glenn Miller en Vera Lynn. Neen, geen Lilly Marleen. Een Brit maakte smalend de opmerking dat men in 1944 nog geen radio's of audiosystemen in de wagens had. Hij had het de Duitsers nog steeds niet vergeven, zelfs al liepen ze rond in een Brits uniform.

Van uniformen gesproken, er was een allegaartje van battle dress modellen. Toen ik iemand vroeg waar zij die haalden kreeg ik als antwoord: "via het internet, mijnheer, 20 pond". Waarop wachten we? Wat ons het meest

frappant, c'était l'ambiance. Tout le monde se sentait concerné par l'évènement. Les quelques vétérans qui se baladaient ou circulaient fièrement avec leurs médailles recevaient un accueil délirant. Ils étaient là pour faire la fête. Nous avons une dernière fois l'occasion de remercier personnellement ceux qui nous avaient délivrés en 1944.

La cérémonie au Manoir se déroula par un temps magnifique. Les premiers Old Timers arrivèrent plus d'une heure avant le début. Parmi eux un Belge qui s'y rendait en ambulance. Un véritable collectionneur : il possédait 10 véhicules datant de la Deuxième Guerre mondiale et se rendait régulièrement en Normandie à bord de l'un d'entre eux pour y respirer une fois encore l'atmosphère.

opviel was de ambiance; iedereen voelde zich betrokken bij het evenement. Een paar veteranen die met al hun medailles fier rondliepen of rondreden, werden uitzinnig begroet. Ze waren daar om te vieren. We kregen wellicht de laatste keer de gelegenheid om diegenen, die ons bevrijd hadden in 1944, persoonlijk te bedanken.

De plechtigheid in de Manoir werd gezegend met prachtig weer. Meer dan een uur voor de start kwamen de eerste Old Timers aan. Onder hen een Belg die met een ambulance op stap was. Een echte verzamelaar; hij had 10 voertuigen uit de tweede wereldoorlog en reed regelmatig naar Normandië met één ervan om de sfeer nog eens op te snuiven.



Richard Romer arriva en limousine, en uniforme avec toutes ses médailles. Il semblait heureux de rencontrer quelqu'un d'autre portant l'uniforme bleu avec qui il puisse partager son expérience de pilote en anglais.

Richard Rohmer kwam er aan in een limousine, in uniform met alle medailles. Hij leek gelukkig toen hij nog iemand met een blauw uniform zag waarmee hij in het Engels over zijn ervaring als piloot kon spreken. Met



Nous fûmes escortés avec quelques notables et un général français jusqu'au podium où se trouvait également le drapeau belge. Une fanfare joua la Marseillaise et l'hymne canadien. On m'avait promis la Brabançonne, mais le chef de la fanfare vint s'excuser du fait qu'on l'avait prévenu trop tard pour pouvoir répéter. Il était pardonné. Les discours furent agrémentés de chants interprétés par la chorale locale et de poèmes lus par les enfants de l'école. Ce fut une belle cérémonie parfaitement bien organisée. Au moment de quitter la réception, Richard Rohmer demanda à revoir sa chambre. Il ne put maîtriser ses larmes car il réalisait que c'était probablement la dernière fois.

Sur le chemin du retour, je repensais à madame la professeur qui avait minimalisé l'importance du débarquement. Je lui conseille de ne pas dire une telle chose à ceux qui y ont participé ou aux familles des dizaines de milliers de victimes qui y sont tombées. Ceci n'était pas une opération d'importance secondaire, madame.

Monty n'était pas mon général favori. Pourtant j'apprécie de pouvoir boire une pinte au Square Montgomery à Woluwé, et non au Staline Square. Honni soit qui mal y pense..

een aantal notabelen en een Franse generaal werden we naar een podium begeleid waar ook de Belgische vlag niet ontbrak. Een fanfare speelde de Marseillaise en het Canadees volkslied. Men had mij de Brabançonne beloofd, maar de chef van de fanfare verontschuldigde zich omdat ze niet op tijd verwittigd hadden om te kunnen repeteren. Het weze hen vergeven. De toespraken werden geëncadreerd door het plaatselijke koor en gedichtjes van schoolkinderen. Het was een mooie, goed georganiseerde plechtigheid. Toen hij na de receptie afscheid nam, wou Richard Rohmer nog eens zijn kamer zien. Hij kon zijn tranen niet bedwingen; hij besepte dat het wellicht de laatste keer was geweest.

Op weg naar huis moest ik nog eens terugdenken aan mevrouw de professor die het belang van de landing minimaliseerde. Ik zou haar de raad willen geven om dit niet rechtstreeks te zeggen aan diegenen die het meemaakten of aan de families van de tienduizenden slachtoffers die er gevallen zijn. Dit was geen operatie van secundair belang, mevrouw.

Monty was niet mijn favoriete generaal, maar toch ben ik blij dat ik in Woluwe een pint kan gaan drinken aan de Montgomery Square, en niet aan de Stalin Square. Het kan verkeren, zei Bredero.

D-DAY ... 70 YEARS ON.



AGENDA

Mercredi 13 août

Outdoor in Flanders Fields

Dimanche 17 août

**Cérémonie annuelle au Monument
canadien du Tigelot (Jalhay)**

en hommage aux aviateurs alliés abattus.

10h30 : messe en l'église de Jalhay.

Après la messe, les participants se rendront en voiture au lieu-dit « Tigelot » (route vers le barrage de la Gileppe). Les Attachés militaires de Grande-Bretagne, Canada, Etats-Unis et Australie ainsi que d'anciens aviateurs de la RAF seront présents. Les VTB déposeront une gerbe de fleurs ; **tous les membres sont invités à participer à cette cérémonie.**

Un repas amical suivra au restaurant Brévent (route d'Oneux 77 à 4800 Verviers, € 34 p/p. à verser sur le compte BE27 3480 1331 9073 avant le 11/08/14).

Infos et inscriptions pour le repas : M. Léon Boulet, Tel 087 337 840, leon.boulet@skynet.be

Woensdag 13 augustus

Outdoor in Flanders Fields

Zondag 17 augustus

**Jaarlijkse plechtigheid aan het Canadese
monument in Tigelot (Jalhay)**

als eerbetoon aan de gevallen geallieerde vliegers.

10.30u: mis in de kerk van Jalhay.

Na de mis gaan de deelnemers met de auto naar de plaats 'Tigelot' (weg naar de stuwdam van de Gileppe). De militaire attachés van Groot-Brittannië, Canada, de Verenigde Staten en Australië en de oud-vliegers van de RAF zijn aanwezig. De VTB legt een bloemenkrans neer; **alle leden worden uitgenodigd om aan deze plechtigheid deel te nemen.**

Daarna volgt een maaltijd in restaurant Brévent (route d'Oneux 77 te 4800 Verviers, € 34 p/p. te storten op rekening BE27 3480 1331 9073 voor 11/08/14).

Info's en inschrijvingen voor de maaltijd: M. Léon Boulet, Tel 087 337 840, leon.boulet@skynet.be

12 - 14 septembre

Belgian Air Force Days à Kleine Brogel.

Journée des anciens le 12 septembre.
(inscriptions clôturées le 1^{er} aout)

12 - 14 september

Belgian Air Force Days in Kleine Brogel.

Dag van de oudgedienden op 12 september.
(inschrijvingen afgesloten op 1 aug)

Dimanche 21 septembre

Monument Polonais

10h30: cérémonie monument Polonais, Poolse-Winglaan, Sint-Denijs-Westrem, suivi d'une réception dans le Militair Commando Oost-Vlaanderen, Leopoldkazerne.

Zondag 21 september

Pools Monument

10.30u: ceremonie aan het Pools monument, Poolse-Winglaan, Sint-Denijs-Westremgevolgd voor een receptie in het Militair Commando Oost-Vlaanderen, Leopoldkazerne.

Samedi 11 octobre

Remembrance Day

Parc de Cinquantenaire,
Pelouse d'honneur des Aviateurs, cimetière de Bruxelles
(les deux cérémonies le même jour, reste à confirmer).

Zaterdag 11 oktober

Remembrance Day

Jubelpark ,
Ereperk der Vliegeniers, kerkhof van Brussel
(beide plechtigheden op dezelfde dag, nog te bevestigen).

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Paul HOPFF

Geboren op 17 Aug 1954
Prins Boudewijnlaan 451, B-2650 Edegem
Tel 03 288 5321
E-mail paul.hopff@telenet.be
Gebreveteerd piloot door BL op 29 Okt 1982 (PPL 111339)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Jean-Pierre NOTTE

Né le 02 Aou 1950
Rue de la Montagne 15, L-3391 Peppange (G-D de Luxembourg)
Gsm +352 691 935 778
E-mail jpnotte@pt.lu
Breveté pilote par BAF le 14 Jul 1972 (Prom 71A)
Admis VT
Parrains : Danny Cabooter & Raymond Nicolai.

Louis HOUBAILLE

Né le 17 Nov 1935
Ennert de Kaulen 5, L-1967 Mertzig (G-D de Luxembourg)
Gsm +352 621 321 040
E-mail houbaloo@yahoo.fr
Breveté pilote par BAF en mai 1956 (129e Prom)
Admis VT
Parrains : Danny Cabooter & Alphonse Degreef.

Jos VANSCHOENWINKEL

Geboren op 04 Maa 1958
Ganzenmanstraat 5, B-3040 Neerijse
Gsm 0499 731 551
E-mail josinbelgium@telenet.be
Gebreveteerd piloot door BAF op 03 Jun 1983 (Prom 81A)
Aanvaard VT
Peters: M. Mandl & W. De Brouwer

Paul VAN den HENDE

Geboren op 22 Jan 1961
Kastanjelaan 15, B-9290 Berlare
Gsm 0495 851019
E-mail paul.vandenhende@skynet.be
Gebreveteerd piloot door BL in 1986 (32e Prom EAC/BLS)
Aanvaard ACT
Peters: Michel Leclair & Louis Jeangout.

Ludovic DAMS

Né le 28 Mai 1944
Parklaan 30, B-8620 Nieuwpoort
Gsm 0495 104 363
E-mail ludovicdams@hotmail.com

Breveté pilote de planeur par CDA en 1960
et pilote d'avion par BAF en 1966 (Prom 65A)
Admis VT
Parrains: Jean-Pierre Decock & Paul Jourez.

Dirk DE CORTE

Geboren op 20 Jun 1954
Warande 80, B-9270 Laarne
Gsm 0475 832 015
E-mail dirk.decorte@skynet.be
Gebreveteerd piloot door BL op 10 Jul 1971 (PPL 113540A)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Daniël Poelman

Wilfried NECKEBROECK

Geboren op 28 Okt 1939
Avondvrede 37, B-1570 Galmaarden
Gsm 0478 466 061
E-mail wilfried.heckebroeck@skynet.be
Gebreveteerd ULM piloot door BL op 14 Mei 1997 (115940)
Aanvaard A
Peters: André Dillien & Michel Dillien

Marc DE RIDDER

Geboren op 18 Sep 1962
Sint Martinusstraat 41, B-2980 Halle Zoersel
Gsm 0479 823 453
E-mail moggy@skynet.be
Gebreveteerd piloot door BL op 07 Jul 1993 (PPL 101477)
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Paul Aelaerts

Benoît GIGOT

Né le 13 Mar 1965
Rue du Chabut 24, 1320 Beauvechain
Gsm 0475 330 798
E-mail benoitgigot@voo.be
Breveté pilote d'avion par AA en 1985 (PPL 113847)
Admis ACT
Parrains: Jean-Pierre Herinckx & Louis Jeangout.

Peter JANSSENS

Geboren op 31 Aug 1947
Turfvaartlaan 47, 2930 Kalmthout
Gsm 0486 740 517
E-mail p.l.janssens@worldonline.be
Gebreveteerd piloot door BL op 10 Jun 1974 (PPL 104572)
Aanvaard VT
Peters : Danny Cabooter & Eduard Wouters

Décès



Overlijdens

Robert « Bobby » Laumans

(04 02 2014)

Robert Techy

(29 04 2014)

Geert Deroo

(20 05 2014)

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.

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES




S.A.B.C.A.

www.sabca.com



*Le Pilot Officer
Bobby Laumans
du 350 (Belgian) squadron
devant son Spitfire Mk Vb.
(Archives JP Decock)*

*Pilot Officer
Bobby Laumans van het
350 (Belgian) squadron
voor zijn Spitfire Mk Vb.
(Archief JP Decock)*

Nous déplorons la disparition de notre membre et chère Vieille Tige Robert « Bobby » Laumans décédé le 21 avril dernier. Né le 4 décembre 1920, il était donc âgé de plus de 93 ans et, très alerte, il avait encore participé avec sa bonne humeur coutumière à notre banquet annuel du 29 mars. Bobby Laumans avait, entre autres dons, celui de conteur hors pair et narrait volontiers et avec une belle verve les péripéties de sa fabuleuse carrière de pilote avant et pendant la dernière guerre autant que de commandant de bord à la SABENA qu'il avait quittée lors de son départ à la retraite le 1^{er} juin 1976 avec 16.961 heures et 30 minutes de vol, dont plus de 500 de vol de guerre, reprises dans ses nombreux carnets de vol qu'il illustrait avec talent.

Met spijt vernamen we het overlijden, op 21 april, van ons geacht lid Robert 'Bobby' Laumans, een eminente Vieille Tige. Hij werd geboren op 4 december 1920, was dus meer dan 93 jaar oud en nog steeds behoorlijk bij de pinken zoals bleek tijdens ons jaarlijks banket op 29 maart ll. Bobby Laumans had vele talenten. Hij was een geboren verteller die met verve kon vertellen over zijn unieke carrière als piloot voor en tijdens de oorlog en als boordcommandant bij SABENA, de maatschappij die hij verliet bij zijn pensionering op 1 juni 1976. Hij had toen 16.691 vlieguren en 30 minuten op zijn actief, waarvan meer dan 500 tijdens de oorlog, allemaal netjes genoteerd in zijn vliegboeken die hij met veel artistiek talent illustreerde.

Homage aan Robert 'Bobby' Laumans

Homage à ROBERT « BOBBY » LAUMANS

Avec son diplôme d'humanités scientifiques en poche et désireux d'accomplir une carrière militaire, Bobby Laumans présenta en 1937 l'examen d'entrée à l'Ecole Royale Militaire qu'il réussit sans toutefois se classer en ordre utile. Il s'engagea alors au 2^{ème} Régiment des Lanciers le 1er octobre 1938. Il avait atteint le grade de maréchal des logis lorsqu'il postula à l'Aéronautique Militaire où il fut admis, au grade équivalent de sergent, dans la 82^{ème} promotion d'élèves pilotes le 1er septembre 1939, le jour même du déclenchement de la 2^{ème} guerre mondiale. Les Allemands lancèrent leur offensive éclair le 10 mai 1940 (la célèbre Blitzkrieg) alors que son entraînement touchait à sa fin. L'école de pilotage évacua vers la France et il fut le seul élève pilote qui, en tant que chef de promotion et élève le plus méritoire, convoya l'un des Avro 504N de l'école vers Caen en Normandie. S'ensuivit un tumultueux périple par avion, chemin de fer et bateau qui l'amena, avec ses congénères, jusqu'Oujda à la frontière algéro-marocaine. C'est là qu'ils apprirent la capitulation de la Belgique le 28 mai et celle de la France un mois plus tard. Bobby Laumans et nombre de ses compagnons décidèrent de rallier l'Angleterre où se poursuivait la lutte. Ils embarquèrent à Casablanca pour débarquer à Cardiff le 5 août 1940.

Bobby Laumans s'engagea à la Royal Air Force Volunteer Reserve pour la durée des hostilités. Sa priorité était de terminer son instruction de pilote au plus vite pour partir au combat, ce qui arriva lorsqu'à l'issue de l'OTU (Operational Training Unit) il fut affecté au 74 (Tiger) squadron sur Spitfire MK IIb le 20 juillet 1941. Après plusieurs missions de guerre, il apprit qu'en février 1942 le 74 squadron devait faire mouvement vers le Moyen-Orient, ce qui le décida à faire une

Na zijn studie wetenschappelijke humaniora wou hij een militaire carrière beginnen. Hij nam deel aan het ingangsexamen van de Koninklijke Militaire School in 1937, hij slaagde maar stond helaas te laag op de ranglijst om toegelaten te worden. Hij nam dan maar dienst bij het 2^{de} Regiment Lanciers op 1 oktober 1938. Hij had de rang van wachtmeester toen hij zijn overplaatsing vroeg naar het Militair Vliegwezen waar hij werd aanvaard als sergeant in de 82^{te} promotie leerling-piloten. We schrijven 1 september 1939, de dag dat de tweede wereldoorlog uitbrak. Toen op 10 mei 1940 de Duitsers ook België binnen vielen, was zijn opleiding bijna achter de rug. De vlieschool week uit naar Frankrijk en Bobby Laumans was de enige leerling-piloot die, als chef van de promotie, een van de Avro's 504N van de school mocht overvliegen naar Caen in Normandië. Daarna volgde nog een bewogen reis met vliegtuig, trein en boot die hem en zijn medeleerlingen, naar Oujda op de Marokkaans-Algerijnse grens zou brengen. Daar hoorden ze op 28 mei over de capitulatie van België en deze van Frankrijk een maand later. Bobby Laumans en enkele van zijn vrienden besloten naar Engeland te gaan, om daar te strijd voort te zetten. Ze gingen aan boord van een schip in Casablanca en kwamen aan op 5 augustus 1940 in Cardiff.

Bobby Laumans nam dienst bij de Royal Air Force Volunteer Reserve voor de duur van de oorlog. Hij wilde zo snel mogelijk zijn pilotenopleiding beëindigen om de strijd te kunnen aangaan. Dat gebeurde op 20 juli 1941 toen hij na de OTU (Operational Training Unit) werd toegewezen aan het 74 (Tiger) Squadron op Spitfire Mk IIb. Na verschillende oorlogszendingen vernam hij dat zijn squadron in februari 1942

demande de mutation pour le 350 (Belgian) squadron qui venait d'être créé en novembre 1941. Basé à Debden, au nord de Londres, les Spitfire MK Vb du premier squadron belge furent fréquemment mis à contribution pour des missions offensives sur le nord de la France. C'est au cours de celle du 23 mai 1942 sur Saint-Omer, base de la chasse allemande, que Bobby Laumans fut crédité d'une victoire probable sur un Focke Wulf Fw 190. Toutefois, le « Circus 178 » du 1^{er} juin 1942 devait lui être funeste. Des combats acharnés l'avaient isolé du dispositif et Bobby Laumans aux commandes de son

naar het Midden-Oosten gestuurd zou worden. Hij vroeg onmiddellijk zijn overplaatsing aan naar het 350 (Belgian) squadron dat in november 1941 was opgericht. Dit eerste Belgische smaldeel was gebaseerd in Debden, ten noorden van Londen. Hun Spitfires Mk Vb werden regelmatig ingezet voor offensieve zendingen in het noorden van Frankrijk. Tijdens een daarvan, op 23 mei 1942, over Saint Omer, een basis van de Duitse luchtmacht, kreeg Bobby Laumans een waarschijnlijke overwinning toegekend op een Focke Wulf Fw 190. Maar het '178 Circus' zou hem op 1 juni 1942 fataal



L'élève pilote Robert Laumans près d'un Avro 504N à l'école de pilotage de Wevelgem durant le rude hiver 1939-1940. (Archives JP Decock)

Leerling-piloot Robert Laumans naast een Avro 504N van de vlietschool van Wevelgem tijdens de strenge winter van 1939-1940. (Archief JP Decock)

Spitfire MK Vb se croyait bien seul dans un ciel apparemment vide, si ce n'est un Fw 190 solitaire qu'il aperçut plus bas. Il dégringola pour l'attaquer, lui envoya deux rafales et se trouva bientôt aux prises avec quatre autres chasseurs ennemis. Il manoeuvra comme un diable dans un bénitier pendant une vingtaine de minutes et prononça même une téméraire at-



Le Flight Lieutenant Robert « Bobby » Laumans lors de la remise de la Croix de Guerre en 1945. (Archives JP Decock)

Flight Lieutenant Robert 'Bobby' Laumans in 1945 nadat hij het Oorlogskruis heeft gekregen. (Archief JP Decock)

worden. Na enkele luchtgevechten was Bobby Laumans afgezonderd van de rest van zijn smaldeel. De hemel was plots leeg, niemand te zien, tot hij plots één enkele Fw 190 zag, onder hem. Hij dook, viel aan, vuurde twee salvo's af en zag zich plots omringd door 4 vijandelijke toestellen. 20 minuten lang weerde hij zich als een duivel in een wijwatervat en deed

taque frontale qui réussit à disloquer la formation allemande. Mais il savait qu'il finirait par succomber sous le nombre, malgré qu'il se défendait avec bec et ongles. Un obus traversa le cockpit de son Spitfire pour aller exploser dans le réservoir de carburant placé en avant de celui-ci. Son avion prit feu et il le quitta avec grande difficulté afin de se parachuter et de faire le grand plongeon dans la mer du Nord. Il demeura 63 heures dans son canot pneumatique, une tempête avec des creux de vague de trois à quatre mètres l'éjecta par trois fois et chaque fois, au prix d'efforts surhumains, il s'y

zelfs een stoutmoedige frontale aanval die de Duitse formatie deed opbreken. Hij wist echter dat hij niet kon winnen tegen de overmacht, ondanks zijn heldhaftig verzet. Een kogel doorboorde de cockpit van zijn Spitfire en ontplofte in de brandstoftank die zich voor hem bevond. Zijn vliegtuig vatte vuur, met veel moeite sprong hij eruit en landde aan zijn parachute in de Noordzee. Hij zou er 63 uur rondzwalpen in zijn rubberboot. Een storm met golven van drie à vier meter gooide hem drie keer uit de boot. Telkens slaagde hij erin, met bovenmenselijke inspanningen, weer aan boord te klim-



En route vers Léopoldville – N'Djili le 22 décembre 1959 à bord du premier Boeing 707 immatriculé OO-SJA pour la qualification à allure forcée des équipages sur le nouveau type d'avion. Bobby Laumans est le deuxième à partir de la gauche et le cockpit de cet avion se trouve à présent au musée de l'air de Bruxelles. (Archives SABENA)

Op weg naar Leopoldstad - N'Djili op 22 december 1959 aan boord van de eerste Boeing 707, met registratie OO-SJA, voor de versnelde kwalificatie van de bemanningen op dit nieuwe type. Bobby Laumans is de tweede van links. De cockpit van dit vliegtuig bevindt zich nu in het luchtvaartmuseum van Brussel. (Archief SABENA)

rétablit mais il n'eut plus la force de s'y hisser la dernière fois et s'accrocha désespérément à son dinghy. Le troisième jour, les courants l'amènèrent au large de Nieuport d'où un bateau de la Kriegsmarine fut lancé à sa rescousse. En piteux état, il était désormais prisonnier de guerre.

Après diverses péripéties plus ou moins désagréables, il aboutit au Stalag Luft III de Sagan en Silésie, le camp rendu célèbre

men. De laatste keer echter ontbrak het hem aan de kracht, hij kon niets anders dan zich met de moed der wanhoop vasthouden aan zijn dinghy. De derde dag bracht de stroming hem tot voor Nieuwpoort waar hij werd opgepikt door een boot van de Kriegsmarine. Hij was er slecht aan toe en hij werd krijgsgevangen genomen.

Na allerlei min of meer onaangename ervaringen, kwam hij

par la fameuse « grande évasion » à laquelle il participa, grâce à ses dons pour le dessin, en tant que contrefacteur de cartes d'identité et pour la dispersion de la terre, provenant du creusement des tunnels, sous la salle de spectacle car il était un membre éminent de la troupe de théâtre du camp. La progression des Russes amena les Allemands à déplacer les prisonniers vers l'ouest en janvier 1945, leur infligeant une marche forcée dans les rigueurs de l'hiver et les privations de toutes sortes. Une seconde marche les amena dans les environs de Lübeck en avril 1945 où ils furent libérés par les Britanniques.

Rapatrié en Angleterre, Bobby Laumans y retrouva sa fiancée Rosemary Titmus, rencontrée en Grande-Bretagne au début de la guerre, et l'épousa en août 1945 alors que, détaché de la RAF, il se produisait dans des spectacles et théâtres de variétés au profit de la Croix Rouge. Ses prestations théâtrales lui valurent beaucoup de succès et les propositions fusèrent mais il les refusa, ne désirant pas faire carrière dans le monde du spectacle. Nommé flight lieutenant (capitaine), il fit sa conversion sur Dakota au 525 squadron en vue d'effectuer des vols de liaison avec les grandes villes européennes et les Indes. C'est-là qu'en février 1946 Anselme « Selmo » Vernieuwe, ancien de la RAF qui remettait la SABENA sur pieds, vint littéralement le recruter ainsi qu'une douzaine d'autres Belges. Le patron du 525 squadron, magnanime, mit un Dakota à la disposition des Belges pour rentrer au pays avec leurs bagages et Bobby Laumans, grand amateur de motos, y fit charger la grosse Triumph qu'il venait d'acquérir.

Le premier jour de son entrée à la SABENA, Bobby Laumans fut désigné en tant que copilote pour aller chercher un nouveau DC-4 à Santa Monica et le convoyer jusqu'en Belgique. S'inquiétant, car n'ayant jamais piloté de quadrimoteur, Selmo Vernieuwe lui répondit que « c'est comme un DC-3 avec deux moteurs en plus »... Un grave accident de moto début 1947 le maintint durant trois jours entre la vie et la mort et l'éloigna du manche à balai durant pratiquement une année. Le 7 novembre 1947 il fut désigné copilote d'un vol charter en DC-4 organisé impromptu à destination de Guayaquil en Equateur pour y amener une cinquantaine de passagers juifs rescapés de l'Exodus. Bobby Laumans effectua une belle carrière à la SABENA, se qualifiant comme premier officier d'abord et commandant de bord ensuite, sur tous les types d'avions en service à la compagnie nationale entre 1946 et 1976.

Et la liste est impressionnante : DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Convair 240 et 440, Boeing 707, 727, 747 et 737 ainsi que Caravelle. Il fut l'un des grands artisans du passage parfaitement réussi des avions à hélice vers les jets entamée fin 1959. Il fut de l'équipe envoyée aux usines Boeing à Seattle en 1958 et 59 en préambule à la mise en service du Boeing 707 et fut du vol de convoyage vers la Belgique de l'OO-SJA fin 1959. Il devint instructeur afin de qualifier les pilotes sur le nouveau type d'avion, fort différent des DC-6 et DC-7 à moteurs à pistons. Il

uiteindelijk terecht in Stalag Luft III te Salan in Silezië, het kamp dat later beroemd zou worden door de 'grote ontsnapping'. Aan de voorbereiding daarvan nam hij overigens actief deel, als vervalser van identiteitskaarten en ook door het zand te verspreiden van de tunnels die werden uitgegraven onder de theaterzaal. De oprukkende Russen verplichtten de Duitsers ertoe de gevangenen naar het westen te verplaatsen in januari 1945. Het werd een geforceerde mars met vele ontberingen, in putje winter. Een tweede mars bracht hen naar de buurt van Lübeck in april 1945 waar ze werden bevrijd door de Britten.

In Groot-Brittannië vond Bobby Laumans zijn verloofde Rosemary Titmus terug, die hij aan het begin van de oorlog in Engeland had ontmoet. Ze trouwden in augustus 1945. Hij werd gedetacheerd door de RAF en begon op te treden in allerlei toneelproducties ten voordele van het Rode Kruis. Ook zijn theatercarrière was heel succesvol en hij kreeg vele voorstellen die hij telkens weigerde. Zijn levensdoel lag niet in het theater. Hij werd benoemd tot flight lieutenant (kapitein) en deed zijn conversie op Dakota van het 525 squadron om verbindingsvluchten te doen tussen de grote Europese steden en het verre oosten. Maar in februari 1946 kwam Anselme 'Selmo' Vernieuwe, een oudgediende van de RAF die SABENA weer aan het opstarten was, hem en een twaalfstal andere Belgen aanwerven. De commandant van 525 squadron stelde grootmoedig een Dakota ter beschikking van de Belgen om naar huis terug te keren. Tot de bagage van Bobby Laumans, een motorfanaat, behoorde ook een grote Triumph die hij net daarvoor had gekocht.

Op zijn eerste dag bij SABENA werd Bobby Laumans aangewezen als copiloot om een nieuwe DC-4 van Santa Monica over te brengen naar België. Hij was er niet erg gerust op, want hij had nog nooit met een viermotorig toestel gevlogen. Maar Selmo Vernieuwe verzekerde hem dat "het net als een DC-3 was maar dan met 2 motoren meer...". Door een zwaar motorongeval met de motor, begin 1947, zweefde hij drie dagen tussen leven en dood en bleef hij bijna een jaar weg uit de cockpit. Op 7 november 1947 werd hij aangesteld als copiloot van een chartervlucht op DC-4 die plots werd ingelegd naar Guayaquil in Ecuador met een 50-tal Joodse passagiers aan boord die aan de Exodus waren ontsnapt.

Bobby Laumans heeft een mooie carrière gehad bij SABENA, eerst als eerste officier en daarna boordcommandant, op alle types vliegtuigen die de maatschappij tussen 1946 en 1976 in dienst had. De lijst is indrukwekkend: DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Convair 240 en 440, Boeing 707, 727, 747 en 737 en ook de Caravelle. Hij was een van de medewerkers aan de perfect geslaagde overgang van schroefvliegtuigen naar jets, begin 1959. Hij behoorde tot het team dat in 1958 en 59 naar de Boeingfabrieken in Seattle werd gestuurd als voorbereiding op de komst van de Boeing 707. Eind 1959 vloog hij de OO-SJA naar België. Hij werd instructeur om piloten



Bobby Laumans, avec son éternel sourire, fin août 2010 dans le cockpit du Boeing 707 conservé au musée de l'air de Bruxelles. (JP Decock)

Bobby Laumans met zijn eeuwige glimlach, eind augustus 2010, in de cockpit van de Boeing 707 die bewaard wordt in het luchtvaartmuseum. (JP Decock)

effectua le vol de réception de la première Caravelle (OO-SRA) de la SABENA à Toulouse qu'il avait prise en mains sous la férule d'André Turcat (le pilote d'essais du Concorde), Pierre Guignard et Pierre Nadot. Il l'amena en vol jusque Bruxelles le 8 février 1961. Ce furent ensuite le simulateur de première génération du Boeing 707 qu'il sélectionna et dont il supervisa la mise en service et les B727 et 747, le fameux Jumbo Jet, dont il réceptionna le premier exemplaire de la SABENA (OO-SGA) à Seattle le 19 novembre 1970. Il fut également représentant de la SABENA au comité des opérations du Groupe Atlas, composé de plusieurs compagnies aériennes durant trois ans, une fonction ingrate avec beaucoup de réunions difficiles et stressantes s'étalant sur deux ou trois jours. Il devint instructeur sur tous les types et puis chef instructeur à la SABENA jusqu'à sa retraite le 1er juin 1976. Pour l'occasion, il accomplit son dernier vol New York - Bruxelles aux commandes du Boeing 747 OO-SGA, alors qu'il avait fait le vol aller le 26 mai avec le B747 immatriculé OO-SGB.

Au cours de sa grande et brillante carrière, Bobby Laumans a été qualifié sur 43 types d'avions différents, du biplan Avro 504N des années 30 au Boeing 747 Jumbo Jet des années 70 avec, toutefois, un petit pincement au cœur de n'avoir pu piloter le Concorde au cours de son formidable parcours professionnel qu'il racontait de façon si captivante, les yeux

op te leiden op dit nieuwe type, dat zeer verschillend was van de DC-6 en DC-7 met zuigermotoren. Hij deed de receptievlucht van de eerste Caravelle (OO-SRA) in Toulouse, André Turcat (testpiloot van de Concorde), Pierre Guignard en Pierre Nadot waren zijn instructeurs. Op 8 februari 1961 bracht hij het toestel naar Brussel. Daarna volgden de simulator van de eerste generatie van de Boeing 707, die hij selecteerde en waarvan hij de indienstneming superviseerde, de B727 en 747. Op 19 november 1970 nam hij de eerste Jumbo Jet van SABENA in ontvangst in Seattle. Drie jaar lang was hij ook de vertegenwoordiger van SABENA in het operationele comité van de Atlas Group, bestaande uit verschillende luchtvaartmaatschappijen, een ondankbare taak met veel moeilijke en stresserende vergaderingen die twee tot drie dagen duurden. Hij werd instructeur op alle types en chef instructeur van SABENA tot aan zijn pensioen op 1 juni 1976. Die dag maakte hij zijn laatste vlucht New York - Brussel als commandant van de B747 OO-SGA, hij maakte de heenvlucht op 26 mei met de B747 OO-SGB.

Tijdens zijn lange en briljante carrière werd Bobby Laumans gekwalificeerd voor 43 types vliegtuigen, van de Avro 504N tweedekker in de jaren 30 tot de Boeing 747 Jumbo Jet in de jaren 70. Hij heeft het altijd spijtig gevonden dat hij nooit met de Concorde heeft mogen vliegen tijdens zijn professio-

brillants et le sourire, souvent narquois, perpétuellement aux lèvres : c'est l'image de jeune homme de quatre-vingt-dix ans que nous garderons de lui.

Jean-Pierre Decock

nele leven waarover hij zo meeslepend, met glinsterende ogen en altijd met een, soms ironische, glimlach op de lippen: dat is de beeld van de jongeman van 90 jaar zoals we hem ons altijd zullen herinneren.

Pour en savoir plus sur les nombreuses aventures vécues par Bobby Laumans, voir les articles suivants dans les bulletins des VTB :

"Circus one-seven-eight" (bulletin 4/2005)
"Le départ de Sagan" (bulletin 2/1995)
« Bobby Laumans se souvient : Exodus, suite et fin » (bulletin 1/2008)
« La grande navigation de l'élève pilote Robert Laumans » (bulletin 2/2012)

Ceux-ci peuvent être consultés sur le site www.vieillestiges.be

Bobby Laumans était aussi bien connu en Grand-Bretagne. A l'occasion de son décès le journal Anglais The Telegraph a publié le jeudi 26 mai 2014 une nécrologie. Là dedans on appelle Bobby une "leading lady" des productions théâtrales de Stalag III.

Vous le lisez sur :

<http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/10856703/Robert-Laumans-obituary.html>

Wie meer wil weten over de vele avonturen van Bobby Laumans vindt heel wat artikelen in de magazines van VTB:

'Circus one-seven-eight' (magazine 4/2005)
'Het vertrek van Sagan' (magazine 2/1995)
'Bobby Laumans weet het nog: Exodus, vervolg en einde' (magazine 1/2008)
'De grote vlucht van leerling-piloot Robert Laumans' (magazine 2/2012)

U vindt deze nummers op: www.vieillestiges.be

Bobby Laumans was ook bekend in Groot-Brittannië. Naar aanleiding van zijn overlijden publiceerde de Britse krant The Telegraph op donderdag 26 mei 2014 een overlijdensbericht. Daarin wordt Bobby 'a leading lady' genoemd van de theaterproducties in Stalag III.

U vindt het hier:

<http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/10856703/Robert-Laumans-obituary.html>

Bobby Laumans prépare son dernier plan de vol au terme de sa carrière à la SABENA. A sa gauche, Frans Gernaey. (Photo Roger Meulemans, archives Eric Dessouroux)

Bobby Laumans bereidt zijn laatste vliegplan voor, aan het eind van zijn carrière bij SABENA. Links van hem staat Frans Gernaey. (Foto Roger Meulemans, archief Eric Dessouroux)



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 €

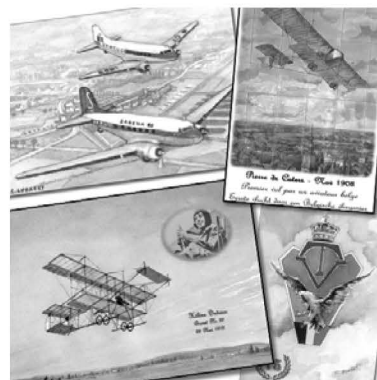
Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

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



10 Cartes de vœux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



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.



Le **NFH90** présenté à Coxyde

Le NFH90 immatriculé RN02 en plein vol de présentation à Coxyde; la cocarde tricolore est un autocollant pouvant être rapidement enlevé pour n'en laisser qu'une autre grise et basse visibilité en cas de déploiement de l'appareil dans une zone dite « sensible ».

De NFH90 met registratie RNO2 tijdens de voorstelling in Koksijde; de driekleurige kokarde is een gemakkelijk verwijderbare sticker. De grijze kokarde die eronder zit, is minder goed zichtbaar en beter geschikt voor opdrachten in een zogenaamd 'gevoelige' zone.

La base autant que la 40^{ème} escadrille de la Composante Air de la Défense s'étaient mobilisées le 16 mai 2014 pour la présentation officielle du nouvel hélicoptère NFH90 tant attendu. Le Ministre de la défense et Vice-premier ministre Pieter De Crem prit la parole avant les allocutions de plusieurs spécialistes concernés par le nouvel appareil : le Lieutenant-colonel Aviateur Jean-Jacques Vandezande manager du programme NH90, le Colonel Aviateur Ingénieur Koen Hillewaert, porte-parole de la Défense, le Major Aviateur Geerts commandant la 40^{ème} escadrille et le Lieutenant-colonel Aviateur Ingénieur Peter Van den Broucke, le premier chef de corps de la base de Coxyde issu de la Light Aviation de la force terrestre.

L'hélicoptère, immatriculé RN02, est en fait le second des huit appareils du type, soit quatre NFH90 (NATO Frigate Helicopter) et quatre NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) commandés officiellement le 18 juin 2007. C'est dire si le programme global de NHI (NATO Helicopter Industries) – devenu depuis peu Airbus Helicopter – avait pris un retard conséquent frappé de pénalités de retard engendrant de substantielles économies pour le budget de la défense mais qui a également éliminé d'office l'option prise sur deux machines pour cause de non confirmation dans les délais prévus. De fait, le RN02 est effectivement le second des quatre NFH90

De hele basis en het 40ste smaldeel van de Luchtcomponent waren op 16 mei 2014 druk in de weer voor de officiële en langverwachte voorstelling van de NFH90. Minister van Defensie en vice-premier Pieter De Crem nam als eerste het woord gevolgd door verschillende specialisten die bij de introductie van de nieuwe helikopter betrokken zijn: luitenant-kolonel vlieger Jean-Jacques Vandezande, manager van het NH90-programma, kolonel vlieger ir Koen Hillewaert, woordvoerder van Defensie, majoor vlieger Geerts commandant van het 40ste smaldeel en luitenant-kolonel vlieger Ir Peter Van den Broucke, de eerste korpsoverste van de basis van Koksijde die afkomstig is van de Light Aviation van de Landmacht.

De helikopter, met registratie RN02, is eigenlijk de tweede van de acht toestellen van dit type die officieel werden besteld op 18 juni 2007: vier NFH90 (NATO Frigate Helicopter) en vier NH90 (Tactical Transport Helicopter). Het hele programma van NHI (NATO Helicopter Industries) – sinds kort Airbus Helicopter – had heel veel vertraging opgelopen met de nodige boetes voor de constructeur en grote besparingen voor het budget van defensie tot gevolg. Een ander gevolg was dat de bestelling voor twee andere toestellen niet doorging, wegens niet bevestigd binnen de geplande termijn.

De RN02 is de tweede van de vier NFH90 die Comopsair heeft



De **NFH90** voorgesteld in Koksijde

Le NFH90 est impressionnant lorsqu'il montre son ventre avec le radôme circulaire abritant l'ENR (European Naval Radar) 360°, la boule du nez contenant le FLIR (Forward Looking Infra Red); à gauche se trouve le treuil pour le sauvetage dans son carénage noir, les petites « oreilles d'éléphant » de part et d'autre du milieu de la carlingue sont les lance-leurres.

De NFH90 is onderaan behoorlijk indrukwekkend, met de circulaire koepel voor de ENR (European Naval Radar) 360° en de bol onder de neus met de FLIR (Forward Looking Infra Red); in de zwarte behuizing links bevindt zich de lier voor reddingen, de kleine 'olifantenoren' aan beide kanten van de laadruimte zijn de lanceerders van flares.

acquis par Comopsair, le premier a été livré en août 2013 et a aussitôt rejoint les usines d'Airbus Helicopter à Marseille-Marignane où s'effectuent l'entraînement et la qualification des équipages et des techniciens sur les nouvelles voilures tournantes. Le RN01 devrait être définitivement basé à Coxyde en juillet 2014. Son utilisation intensive (il totalise 80 heures de vol à ce jour) explique que la présentation officielle du type ait lieu au printemps 2014 avec le second appareil sorti des chaînes d'Airbus Helicopter implantées à Donauwörth, où sont produits exclusivement les NFH90, les TTH l'étant dans les usines de Marignane.

Une avancée opérationnelle incontestable

Les NFH90 belges sont spécifiquement dédiés aux missions SAR (Search and Rescue ou sauvetage) et de support aux frégates de la classe M mises en œuvre par la Composante Marine.

Les hélicoptères mis en service par la 40ème escadrille comportent une suite EWS (Electronic Warfare System) de guerre électronique complétée de lance-leurres thermiques et métalliques, une caméra FLIR (Forward Looking Infra Red) dans la boule sous le nez, un radar tactique 360° ENR (European Naval Radar) sous le grand radôme disposé sous la carlingue,

aangekocht. De eerste werd geleverd op 13 augustus 2013 en onmiddellijk overgevlogen naar de fabriek van Airbus Helicopter in Marseille-Marignane voor de opleiding van de bemanningen en technici op de nieuwe toestellen. Deze RN01 zou definitief naar Koksijde komen in juli 2014. Door zijn intensieve gebruik (hij heeft nu al 80 vlieguren) kon de officiële voorstelling slechts plaatsvinden met het tweede toestel dat van de band rolde in de fabrieken van Airbus Helicopter in Donauwörth, waar de NFH90's worden gebouwd; de TTH komen uit de fabrieken van Marignane.

Een duidelijke operationele vooruitgang

De Belgische NFH90's van het 40ste smaldeel zijn speciaal bestemd voor SAR-opdrachten (Search and Rescue) en ondersteuning van de klasse M-fregatten van de Marinecomponent.

Ze zijn uitgerust met een EWS-systeem (Electronic Warfare System) aangevuld met flare en chaff-dispensers, een FLIR-camera (Forward Looking Infra Red) in de bol onder de neus, een 360° tactische ENR-radar (European Naval Radar) in de grote koepel onder de laadruimte, een systeem voor deklangingen en voor het in- en uitrijden van de hangar op het fregat en een automatisch opvouwsysteem voor de rotorbla-

un système d'amarrage au pont et d'entrée et de sortie du hangar sur le pont de la frégate, un repliage automatique des pales de rotor et de l'empennage portant le rotor anti-couple. Les NFH90 commandés par la Belgique se distinguent encore, par rapport aux appareils livrés à d'autres nations, par un phare de recherche SX16 « Nightsun » et des hublots bombés facilitant l'observation visuelle lors de missions de recherche.

En outre, la capacité opérationnelle est également renforcée par des moyens peu visibles mais qui accroissent considérablement le spectre d'intervention des appareils comme les consoles, TACCO/SENSO en cabine et les dispositifs matériels et logiciels de télébriefing lorsque l'hélicoptère est en vol, de même que la liaison informatique 11 (Datalink 11) d'une indéniable utilité et efficacité lorsque la machine est intégrée à un ensemble opérationnel comportant divers dispositifs de plusieurs nations de l'OTAN.

Les Seaking ont rendu d'éminents et distingués services de recherche et de sauvetage en mer, mais les NFH90 constituent un progrès important en la matière pour les interventions dont la 40ème escadrille a la charge pour la FIR (Flight Information Region) de Bruxelles couvrant la Belgique ainsi qu'un vaste secteur en mer du Nord, au large de son littoral. Le ratio de 2,9 heures/homme de maintenance par heure de vol effective représente également un plus appréciable dans la gestion de la capacité opérationnelle de la flotte des NFH90. La réception des NFH90 et la formation progressive des personnels au nouvel hélicoptère, qui requiert quelques 17 semaines (dont 6 de simulateur) et 40 heures de vol pour le personnel navigant, permettent d'envisager les premières missions SAR prises en compte par les NFH90 pour la mi-2015 complémentaires aux Seaking et leur prise en charge totale par le nouvel appareil à la mi-2016. Les Seaking pourront dès lors prendre une retraite bien méritée après une carrière de quarante ans remarquable par la qualité et l'efficacité de leurs interventions autant que l'absence d'accidents ou d'incidents majeurs au cours d'une aussi longue vie opérationnelle.

Un potentiel accru pour les opérations navales

Les quatre NFH90 remplaceront donc les cinq Seaking pour les missions SAR mais aussi les trois Alouette III de l'ex-flight héli de la Marine. Celles-ci n'étaient pas uniquement dévolues aux missions SAR en complément aux Seaking mais surtout aux opérations depuis les plates-formes navales lors de missions à courte ou à longue distance. C'est ainsi que, depuis de nombreuses années, une Alouette III belge a été régulièrement détachée sur des navires de la Koninklijke Marine néerlandaise en mission longue durée dans les Caraïbes afin d'y combattre le trafic de drogue par voie maritime entre une myriade d'îles au large des côtes du sud-est des Etats-Unis. Les missions anti-piraterie menées dans l'Océan Indien au large des côtes somaliennes par

den en de startrotor. De Belgische NFH90 onderscheiden zich ook nog van de toestellen van andere landen, door een SX16 'Nightsun' zoeklamp en gewelfde ramen die het uitkijken tijdens zoekopdrachten vergemakkelijken.

Bovendien worden de operationele capaciteiten nog uitgebreid door voorzieningen die weinig zichtbaar zijn, maar die de waaier van mogelijke opdrachten gevoelig vergroten zoals de TACCO/SENSO consoles in de cabine en de telebriefing systemen tijdens de vlucht, of nog de dataverbinding 11 (Datalink 11) een zeer nuttig en efficiënt systeem tijdens operaties waaraan verschillende toestellen uit meerdere landen van de NATO deelnemen.

De Seakings hebben grote en zeer waardevolle diensten bewezen tijdens zoek- en reddingsacties op zee. Voor die opdrachten waarmee het 40ste smaldeel belast is in de FIR (Flight Information Region) van Brussel, die heel België beslaat en ook een groot deel van de Noordzee voor de Belgische kust, betekenen de NFH90's echter een hele grote vooruitgang.

De 2,9 manuren onderhoud per vlieguur is ook een aantrekkelijk pluspunt voor de operationele inzetbaarheid van de NFH90-vloot. Op basis van de geplande leveringen van de NFH90's en de opleiding van het personeel, die ongeveer 17 weken duurt (waarvan 6 in de simulator) en 40 vlieguren voor het vliegend personeel, verwachten we dat de eerste SAR-opdrachten door de NFH90's zullen uitgevoerd worden midden 2015, in het begin nog samen met de Seakings. Half 2016 zouden de nieuwe toestellen de opdrachten van de Seakings dan helemaal overnemen. Deze laatste kunnen dan op een welverdiend pensioen gaan na een carrière van 40 jaar, die zonder meer opmerkelijk was zowel op het gebied van kwaliteit en efficiëntie als door het ontbreken van ongevallen of grotere incidenten tijdens hun lange operationele loopbaan.

Een groter potentieel voor operaties op zee

De vier NFH90's vervangen dus de vijf Seakings voor SAR-opdrachten, maar op termijn ook de drie Alouette III's van de ex-heli flight van de Marine. Deze voerden niet alleen SAR-missies uit, naast de Seakings, maar vooral vluchten vanaf schepen tijdens korte en lange opdrachten. Zo werd gedurende vele jaren een Belgische Alouette III regelmatig gedetacheerd op schepen van de Nederlandse Koninklijke Marine tijdens lange opdrachten in de Caraïben tegen de drugstrafiek tussen de vele eilanden aan de zuidoostkust van de Verenigde Staten. De Alouette III's namen ook deel aan de opdrachten van de Belgische fregatten tegen de piraterij in de Indische Oceaan voor de Somalische kust, en andere verre missies.

De recente aankopen van de Marinecomponent, met name de fregatten van de M-klasse Leopold I en Louise-Marie, zijn identiek aan deze die de Nederlandse marine in gebruik heeft. In de hanger op het achterdek is plaats voor zware

des frégates belges bénéficiaient également de l'appui des Alouette III qui prirent encore part à de nombreuses autres projections lointaines.

Les récentes acquisitions de la Composante Marine, en l'occurrence les frégates de la classe M Léopold 1er et Louise-Marie, sont identiques à celles mises en œuvre par la marine des Pays-Bas et leur pont arrière comportant un hangar permet d'accueillir des hélicoptères lourds comme les NFH90, ce qui en augmente considérablement leur spectre opérationnel. Intégré à la Composante Air, le flight héli de la marine poursuit donc ses missions sur Alouette III avec la 40ème escadrille à Coxyde. Le potentiel des trois machines est tel que leur retrait du service au profit exclusif des NFH90 n'est pas prévu avant la fin 2020... Il y aura alors exactement 49 ans que la première Alouette III a été mise en service à la Force Navale Belge d'alors, en l'occurrence l'OT-ZPA/M-1 en mars 1971, sans incidents ni accidents dramatiques, donc avec une remarquable fiabilité.

Les Alouette III, comme les Seaking, auront donc bien mérité de l'aviation militaire belge !

hélicopters zoals de NFH90's, wat hun operationele capaciteiten aanzienlijk vergroot. De heliflight van de marine, die nu deel uitmaakt van de luchtcomponent, zet zijn opdrachten met de Alouette III dus voort binnen het 40ste smaldeel te Koksijde. Deze toestellen zullen pas uit de vloot verdwijnen, en vervangen door NFH90's, tegen eind 2020.... Het zal dan precies 49 jaar geleden zijn dat de eerste Alouette III's in dienst werden genomen door de Belgische Zeemacht, met name de OT-ZPA/M-1 in maart 1971. De toestellen gaven blijk van een opmerkelijke betrouwbaarheid, tijdens hun lange carrière vonden er nauwelijks dramatische ongevallen of incidenten plaats.

De Alouette III hebben de Belgische militaire luchtvaart dus, net zoals Seakings, onschatbare diensten bewezen!

De nieuwe helikopter vergroot dus niet alleen de operationele capaciteiten van de Luchtcomponent tijdens de volgende dertig of veertig jaar, maar biedt ook een extra en tot nu ongeëvenaard voordeel op het gebied van samenwerking tussen verschillende landen. Vele andere NATO-landen hebben immers hetzelfde toestel aangekocht, met name



Le Westland Seaking immatriculé RS04 de la 40ème escadrille, avec à son bord les équipes des télévisions nationales, vole parallèlement au NFH90 RN02.

De Westland Seaking met nummer RS04 van het 40ste teams met camerateams van de nationale zenders aan boord, vliegt naast de NFH90 RN02.

Le nouvel hélicoptère muscle donc les capacités opérationnelles de la Composante Air pour les trente ou quarante ans à venir tout en établissant une dimension d'interopérabilité jamais atteinte auparavant, dans la mesure où plusieurs autres nations de l'OTAN ou européennes en ont acquis, notamment nos voisins directs que sont la marine néerlandaise et l'aéronavale française. Pour la première fois en Europe, les missions SAR en mer seront bientôt – et pour un bon laps de temps – assurées par un même type d'hélicoptère depuis la zone septentrionale de la mer de Wadden jusqu'au pied des Pyrénées occidentales.

onze rechtstreekse buren, zoals de Nederlandse en Franse marine. Voor de eerste keer in Europa zullen SAR-opdrachten over zee uitgevoerd worden door hetzelfde type helikopter, en dit van de Waddeneilanden tot aan de voet van de Pyreneeën.

Jean-Pierre Decock. Photos de l'auteur.

Avec un oeil de VTB au Stampe Fly In

Stampe Fly In, de VTB was erbij

La 24ème édition du Stampe Fly In, le 31 mai et 1 juin 2014, se présentait sous les meilleurs auspices. Comme les années précédentes, il a été organisé de main de maître par Danny Cabooter, l'animateur et le directeur du Stampe Center (et aussi administrateur des VTB), aidé par de nombreux volontaires principalement issus de l'Aviation Society of Antwerp.

Le fameux vol en formation des SV4 a captivé la foule et les amateurs de la machine et ils ont été particulièrement gâtés cette année, car le dispositif comptait douze appareils en quatre VIC de trois avions. Le VIC-3 de tête était mené pour la 24ème fois par Danny Cabooter à bord de l'OO-GWC, le plus ancien SV4 toujours volant de par

De 24ste editie van de Stampe Fly In op 31 mei en 1 juni 2014 bood zich aan onder het beste gesternte. Zoals de vorige jaren werd het met meesterlijke hand georganiseerd door Danny Cabooter, grondlegger en directeur van het Stampe Center (en ook beheerder van de VTB), geholpen door vele vrijwilligers waarvan velen uit de Aviation Society of Antwerp.

Voor de bekende formatievlucht van de SV4's trok de aandacht van het talrijk opgekomen publiek en liefhebbers van het toestel. En ook dit jaar werden ze verwend. De formatie bestond uit niet minder dan 12 toestellen, in vier VIC-formaties van drie vliegtuigen. De eerste VIC-3 werd voor de 24ste keer geleid door Danny Cabooter aan boord





le monde (numéro de construction 1 à la SNCAN en juin 1945). A sa gauche volait l'OO-EIR/V4 piloté par Bruno Bedert accompagné d'André Maes et à sa droite, l'OO-PAX/V5 avec Laurens Leeman aux commandes.

Le trio à gauche du VIC-3 du leader avait l'OO-GWA/V66 avec Paul Aelaerts à sa tête, lequel avait à sa gauche l'OO-GWB/V29 piloté par Aaron Cabooter avec l'auteur au poste avant et, à sa droite, l'OO-SVG/V21 avec Raymond Cuypers accompagné de Madame; on a peine à croire que cet appareil fut pendant des décennies érigé en monument sur un pylône à l'entrée de l'Ecole de Pilotage Élémentaire de la Force Aérienne à Gossoncourt.

van de OO-GWC, de oudste nog steeds vliegende SV4 ter wereld (constructienummer 1 in de SNCAN, in juni 1945). Links van hem vloog de OO-EIR5V4 bestuurd door Bruno Bedert, vergezeld van André Maes, en rechts de OO-PAX/V5 met Laurens Leeman in de cockpit.

De VIC-3 links van de leader werd geleid door de OO-GWA/V66 van Paul Alaerts, met links van hem de OO-GWB/V29 gevlogen door Aaron Cabooter en met uw die naar in de voorste cockpit. Rechts vloog de OO-SVG/V21 met Raymond Cuypers vergezeld door zijn echtgenote. Het valt nauwelijks te geloven dat dit toestel tientallen jaren op een paal heeft gestaan aan de ingang van de Elementaire Vliegchool van de Luchtmacht te Goetsenhoven.

La triplète formant le VIC-3 de droite était leadée par l'OO-KAT (en fait devenu SV4D par montage d'un moteur de quatre cylindres opposés à plat à la place du Gipsy de quatre cylindre inversés en ligne) avec Frank Demeyer comme pilote flanqué du D-EEDW à gauche avec Lieven Laevaert aux commandes ainsi qu'à droite de l'OO-MJM (un autre SV4D transformé par Personal Plane Services Ltd en Grande-Bretagne) avec Joris Denayer au manche à balai.

Fermant la marche, le VIC-3 entraîné par l'OO-SVB/V43 de Rudy Ryckeboer avec l'OO-MON/V30 à gauche et l'OO-PAM/V48 à droite, respectivement pilotés par Eddy den Hollander et Henny Ewout.

La vedette du Stampe Fly In ne peut, en toute logique, qu'être le biplan SV4. Mais, comme les années précédentes, on peut plutôt parler d'un réel meeting aérien, étant donné les raretés, curiosités et warbirds que le public peut y découvrir.

Le 24ème Stampe Fly In avait tout pour plaire et laisse augurer d'un 25ème opus grandiose en 2015...

Jean-Pierre Decock
Photos de l'auteur

De derde formatie rechts van de Danny Cabooter werd geleid door de OO-KAT (in feite een SV4D na de plaatsing van een 4-cilinder met horizontaal tegenover geplaatste cilinders in plaats van de Gipsy met vier omgekeerde cilinders in lijn) met Frank Demeyer als piloot, geflankeerd door de D-EEDW links met Lieven Laevaert aan de knuppel en rechts door de OO-MJM (een andere SV4D omgebouwd door Personal Plane Services Ltd in Groot-Brittannië) gevlogen door Joris Denayer.

De laatste VIC-3 van de formatie werd geleid door Rudy Ryckeboer in de OO-SVB/V43 met links de OO-MON/V30 en rechts de OO-PAM/V48, respectievelijk gevlogen door Eddy den Hollander en Henny Ewout.

De vedette van Stampe Fly In kan natuurlijk alleen maar de SV4 tweedekker zijn. Maar net zoals de voorgaande jaren konden we hier echt spreken van een vliegmeeting, want er waren ook heel wat curiosa, warbirds en zeldzame toestellen te zien voor het publiek.

De 24ste Stampe Fly In had voor iedereen wat te bieden. We kijken nu al uit naar de 25ste editie in 2015.

Jean-Pierre Decock
Foto's van de auteur



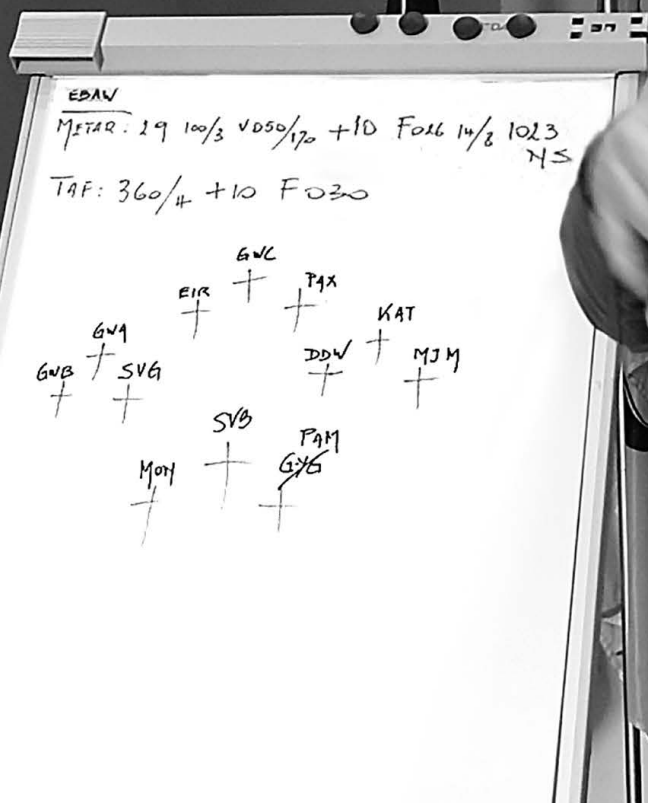
Stampe Fly In

Gentlemen, time check...

Danny Cabooter tijdens de briefing voor de formatievlucht van 12 SV4 op zondag 1 juni 2014 te Deurne.

Gentlemen, time check...

Danny Cabooter lors du briefing préalable au vol en formation de 12 SV4 le dimanche 1er juin 2014 à Deurne.



50 years later

Seconde partie :
Le sauvetage

Deel 2:
De redding



Le dramatique sauvetage de Dick Holm dans l'est du Congo (1965).

Une conversation avec Dick Holm,
Paul Van Casteren et Jan Baras
rapportée par Wif De Brouwer.
Traduction par JP Decock.

PRÉAMBULE

Nous avons relaté, dans le magazine 2-2014, l'atterrissage en catastrophe de deux T-28 dans la brousse congolaise. Dick Holm, agent de la CIA, se trouvait dans le premier avion et fut grièvement brûlé alors que son pilote cubain, Juan Peron, s'en tirait indemne. Ils eurent cependant plus de chance que ceux de l'autre appareil tombé quelques kilomètres plus loin aux mains des rebelles qui les massacrèrent. Dick et Juan furent secourus par les villageois de Bitima. Faustino, le chef de village, et deux de ses administrés allaient guider Juan au péril de leur vie au travers du territoire insurgé vers la ville la plus proche qui se trouvait être Paulis (actuellement Isiro). Ils arrivèrent à Paulis sept jours après l'accident. Pendant ce temps-là, Dick Holm, gravement brûlé, était caché dans une hutte et soigné par l'homme médecin (le sorcier) de Bitima.

Le FG-677 qui a crashé à Bitima.

De FG-677 die crashte in Bitima.



De dramatische redding van Dick Holm in Oost Kongo (1965).

Een gesprek met Dick Holm,
Paul Van Casteren en Jan Baras
opgetekend door
Wif De Brouwer.

WAT VOORAFGING

In magazine 2-2014 hebben we het verhaal gebracht van de noodlandingen van twee T-28's in de Kongolese brousse. In het eerste vliegtuig wordt CIA agent Dick Holm zwaar verbrand terwijl zijn Cubaanse piloot, Juan Peron, ongedeerd blijft. Zij hebben meer geluk dan de piloot van het tweede vliegtuig, die een paar km verder in de handen van de rebellen valt en het er niet levend vanaf brengt. Dick en Juan worden opgevangen door de inwoners van het dorp Bitima. De dorpschef, Faustino, en twee van zijn dorpsgenoten zullen Juan gidsen in een levensgevaarlijke tocht door het rebelengebied naar de dichtstbijzijnde stad Paulis (vandaag Isiro). Ze bereiken Paulis zeven dagen na het ongeval. Ondertussen wordt de zwaar verbrande Dick Holm in een verborgen hut verzorgd door de medicijnman van Bitima.

Les Belges de Paulis

La ville de Paulis se trouve à environ 380 km au nord-est de Stanleyville, actuellement Kisangani, qui avait été libérée après le parachutage de masse du 24 novembre 1964 par la troupe hétéroclite de l'Ommegang composée de soldats congolais, de conseillers belges et de mercenaires. Ce fut ensuite le tour de Paulis et deux hélicoptères H-21 et deux T-28 y furent basés un peu plus tard. L'approvisionnement était assuré par des Dakota venant quotidiennement de Stanleyville ou de Kamina. Les Dakota et les H-21 faisaient partie de la FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) mais étaient pilotés et entretenus par des Belges. Les T-28 étaient pilotés par des Cubains. Les Vieilles Tiges Jan Baras et Paul Van Casteren faisaient partie du contingent belge de la FATAAC.

Passons aux présentations

Jan Baras entama sa carrière d'officier en tant que contrôleur du trafic aérien à Kleine-Brogel. Il fut instructeur ATC à Coxyde mais fut envoyé aux États-Unis en 1959 pour y suivre un cours de navigateur. Il vola ensuite durant trois ans sur CF-100 Canuck à Beauvechain pour être muté au 15e Wing en 1963. Pensionné en 1978, il se reconvertit en instructeur pour la formation théorique des pilotes de ligne. Il a fondé la « White Wings Aviation School » et fut pensionné pour la seconde et dernière fois en 2001.

*Paul Van Casteren,
Dick Holm et Jan Baras à Brustem.*

De Belgen in Paulis

De stad Paulis ligt ongeveer 380 km ten noordoosten van Stanleystad, het huidige Kisangani. De Ommegang, een allegaartje van Kongolese troepen, Belgische adviseurs en huurlingen, had Stanleystad bevrijd na de fameuze massale paradrop op 24 november 1964. Onmiddellijk daarna kwam Paulis aan de beurt en even later werden daar twee H-21 helikopters en twee T-28 gestationeerd. Deze werden bevoorrad door Dakota's die bijna dagelijks vluchten deden vanuit Stanleystad of Kamina. De Dakota's en de H-21 maakten deel uit van de FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) en werden gevlogen en onderhouden door Belgen. De T-28 werden gevlogen door Cubaanse piloten. Onze Vieilles Tiges, Jan Baras en Paul Van Casteren, maakten deel uit van het Belgisch contingent van de FATAAC.

Even voorstellen.

Jan Baras begint zijn officiersloopbaan als luchtverkeersleider in Kleine Brogel. Hij wordt instructeur ATC in Koksijde maar gaat in 1959 een navigatorcursus volgen in de Verenigde Staten. Daarna vliegt hij drie jaar op CF-100 Canuck in Beauvechain, om in 1963 over te gaan naar de 15e Wing. In 1978 gaat hij met pensioen in en herschoolt hij zich als lesgever theorie voor de opleiding van lijnpiloten. Hij sticht de 'White Wings Aviation School' en gaat voor de tweede maal op pensioen in 2001.

*Paul Van Casteren,
Dick Holm en Jan Baras te Brustem*



Paul Van Casteren décrocha ses Silver Wings en 1954 aux USA et vola sur F-84G et F-84F à Kleine-Brogel. Il fit un atterrissage en catastrophe en 1958 avec « frozen stick » en F-84F alors qu'il était instructeur à l'OTU. Il survécut au crash, non sans de sérieuses lésions dorsales. Il était instructeur VSV (vol sans visibilité) sur T-33 à Brustem en 1960. Il effectua un tour d'opérations sur H-21 au Congo en 1964-65 et revint en Belgique en tant que pilote d'hélicoptère à Coxyde pour une courte période. Il fit sa conversion sur F-104 pour devenir pilote de chasse au 1er Wing jusqu'en 1969. Il passa ensuite au transport et quitta la Force Aérienne en 1974. Paul fut engagé par Air Zaïre où il vola sur DC-3, DC-4, DC-8 et B-737. Il fit ses adieux à Air Zaïre en 1990 mais continua à voler sur ULM jusqu'à ce que son docteur s'en mêle en décrétant que l'état de son dos ne lui permettait plus de voler. Paul est qualifié sur 28 types d'avion et totalise 14.000 heures de vol.

Wif : Comment êtes-vous arrivés à la FATAC ?

Jan : J'étais au 15e Wing et fus désigné comme volontaire. Je ne pouvais m'y soustraire du fait que les navigateurs étaient trop peu nombreux pour constituer les équipages de Dakota de la FATAC. Je faisais partie du team arrivé à Kamina le 16 janvier 1965. Nous faisons divers vols à l'intérieur du pays et c'est tout à fait par hasard que nous nous trouvions à Paulis au moment où Juan Peron et ses acolytes y parvenaient.

Peter Celis, Kris Van Den Bergh, propriétaire et pilote du T-28, et Dick Holm.

Paul Van Casteren wordt in 1954 piloot gebrevetteerd in de States en vliegt achtereenvolgens op F-84G en F-84F in Kleine Brogel. Als instructeur OTU maakt hij in 1958 een crashlanding met een 'frozen stick' op F-84F. Hij overleeft de crash, maar met ernstige letsels aan de rug. In 1960 wordt hij onderrichter VZZ (Vliegen Zonder Zicht) op T-33 te Brustem. In 1964-65 doet hij een beurt van vier maanden op H-21 in Kongo en keert terug voor een korte periode als helikopterpiloot in Koksijde. Na een conversie op F-104 blijft hij als jachtpiloot in de 1ste Wing tot 1969. Hij gaat over naar transport en verlaat de luchtmacht in 1974. Paul vervoegt zich bij Air Zaïre en vliegt er onder meer op DC 3, DC 4, DC 8 en B 737. Hij verlaat Air Zaïre in 1990 maar blijft rondvliegen op ULM tot zijn dokter tussenbeide komt. Deze is van oordeel dat zijn rug te fel beschadigd is om nog verder te vliegen. Paul heeft met 28 vliegtuigtypes gevlogen en totaliseert 14.000 uren.

Wif: Hoe kwamen jullie in de FATAC terecht?

Jan. Ik was in de 15e Wing en werd aangewezen als vrijwilliger. Ik kon er mij niet aan onttrekken omdat er te weinig navigators waren om de Dakota's van de FATAC te bemannen. Ik maakte deel uit van het team dat op 16 januari 1965 aankwam in Kamina. We deden diverse vluchten in het binnenland en het was eerder toevallig dat we met ons toestel 9T-PKE in Paulis waren op het ogenblik dat Juan Peron en zijn metgezellen de stad bereikten.

Peter Celis, Kris Van Den Bergh, eigenaar en piloot van de T-28, en Dick Holm.



50 years later

Paul : Après que la Belgique eut décidé d'une assistance au gouvernement congolais pour opérer les hélicoptères de la FATAc avec des équipages belges, la Force Aérienne a mis beaucoup de zèle à chercher les pilotes d'hélicoptère. Il s'avérait qu'il y avait trop peu d'équipages qualifiés à Coxyde et l'on s'est frénétiquement lancé dans la conversion de pilotes expérimentés afin de mettre les hélicoptères en oeuvre au Congo. J'ai suivi un cours de conversion de deux mois et fus détaché à Kamina en 1964. Notre tâche consistait initialement à escorter l'Ommegang parti de Kamina vers Stanleyville et nous avons été stationnés à Paulis en décembre, une fois la ville libérée. J'ai servi à la FATAc jusque fin février.

Wif : Étiez-vous au courant du crash ?

Jan : Nous savions que deux T-28 étaient portés manquants et les recherches furent lancées le jour même du crash, le 18 février. Le nord-est du Congo est un immense territoire et quadriller la région était une tâche impossible dès lors que nous n'avions pas la moindre indication sur le lieu de l'accident.

Paul : Les hélicoptères avaient eux aussi effectué plusieurs vols de reconnaissance. Il s'est avéré, ultérieurement, que nous n'étions pas allés suffisamment loin vers le nord.

Wif : Quelle était la réaction de la FATAc à Paulis après l'arrivée de Juan et de ses acolytes ?

Jan : Juan Peron a fait son rapport au Lieutenant-colonel Vandepoel, commandant de la FATAc, présent à Paulis tout à fait par hasard. Celui-ci a immédiatement mis les opérations de sauvetage en route. Il a prévenu les instances officielles, en ce compris les Américains, et leur a demandé d'envoyer un C-130 de Kinshasa à Paulis afin de s'y tenir prêt pour une éventuelle évacuation médicale. Il a aussi donné l'ordre de tenir deux hélicoptères H-21, un T-28 et le DC-3 prêts pour aller secourir Dick Holm.

Paul : Le problème était que le contenu des réservoirs de carburant de nos H-21 était insuffisant pour couvrir la distance exigée par notre mission. Des réservoirs adéquats étaient disponibles à Kamina et un DC-3 y fut aussitôt envoyé. Il était de retour le 25 février et nos hélicoptères furent préparés en toute hâte afin d'exécuter la mission encore le jour même. Deux hélicoptères, un T-28 et un DC-3 d'escorte ont décollé vers 15 heures.

Wif : Un DC-3 d'escorte ?

Jan : La zone d'intervention fourmillait encore de rebelles. Le T-28 avait reçu l'ordre de protéger les hélicoptères, mais l'opération était entièrement placée sous le commandement du Lieutenant-colonel Vandepoel qui était à bord du DC-3. Il a également décidé de configurer le Dakota en « gun-

Paul : Na de Belgische beslissing om steun te geven aan de Kongolese regering en om de FATAc helikopters te laten vliegen door de Luchtmacht is men naarstig op zoek gegaan naar helikopterpiloten. Het bleek dat er onvoldoende gekwalificeerde bemanningen waren in Koksijde en men heeft inderhaast een aantal ervaren piloten omgevormd om deze toestellen te bemannen in Kongo. Ik kreeg een conversie van twee maanden en werd in november 1964 naar Kamina gestuurd. Initieel bestond onze taak uit het escorteren van de Ommegang op weg van Kamina naar Stanleyville en na de bevrijding van Paulis werden we daar einde december gestationeerd. Ik bleef tot einde februari in de FATAc.

Wif: Waren jullie op de hoogte van de crash?

Jan: We wisten dat er twee T-28's vermist waren en de zoekactie was reeds begonnen op 18 februari, daags na de crash. Het noordoosten van Kongo is echter een onmetelijk gebied en wanneer men niet de minste aanwijzing heeft van de plaats van het ongeval is het onbegonnen werk om de ganse regio te verkennen.

Paul: Ook de helikopters hadden reeds een aantal zoekvluchten uitgevoerd. Achteraf is gebleken dat we niet ver genoeg naar het noorden hadden gezocht.

Wif: Wat was de reactie van de FATAc in Paulis na de aankomst van Juan en zijn gezellen?

Jan: Juan Peron deed zijn verhaal aan Lt Kol VI Vandepoel, de commandant van de FATAc, die toevallig aanwezig was in Paulis. Deze bracht onmiddellijk de reddingsoperatie op gang. Hij verwittigde de officiële instanties, inclusief de Amerikanen en vroeg om een Amerikaanse C-130 van Kinshasa naar Paulis te sturen om klaar te zijn voor een eventuele medische evacuatie. Hij beval ook om de twee H-21 helikopters, een T-28 en de DC-3 ter plaatse klaar te maken om Dick Holm te gaan oppikken.

Paul: Het probleem was dat we te kleine brandstofreservoirs hadden op onze H-21 en de afstand was te groot om de zending uit te voeren. Deze tanks waren beschikbaar in Kamina en daar werd onmiddellijk een DC-3 ingezet om ze over te vliegen. Deze kwam aan in de morgen van 25 februari en inderhaast werden onze helikopters klaargemaakt om de zending nog dezelfde dag uit te voeren. Rond 15.00 u stegen we op met twee helikopters, en een T-28 en DC-3 als escorte.

Wif: Een DC-3 als escorte?

Jan: De rescue zone was in een gebied waar het nog wemelde van de rebellen. Er werd geoordeeld dat een T-28 de helikopters moest beschermen, maar de ganse operatie zou geleid worden door Lt Kol Vandepoel aan boord van een DC-3. Ook besliste hij om de DC-3 als 'gunship' te configu-



*L'équipage du Dakota :
Bernard Cruysmans, Jan Baras, Lenoir, Fraipont.*

*De bemanning van de Dakota:
Bernard Cruysmans, Jan Baras, Lenoir, Fraipont.*

ship » : la porte fut enlevée et une mitrailleuse fut montée dans son embrasure. L'appareil était piloté par Bernard Cruysmans et j'en étais le navigateur.

Paul: Les hélicoptères immatriculés FG-677 et FG-697 prirent le départ. J'étais le copilote du FG-677 avec Lechat comme commandant de bord. « Susse » Hoes était le commandant de bord du deuxième hélicoptère. Nous avons emmené le chef du village Faustino et ses deux compagnons afin de nous aider à identifier le village. Nous avons aussi un médecin à bord. Juan, le pilote cubain, occupait le siège arrière du T-28. Peu après le décollage, le FG-697 dut faire demi-tour suite à un problème mécanique, ce qui n'était pas rare avec les H-21. Nous sommes parvenus à localiser le lieu du crash grâce aux indications de Faustino complétées par celles de Juan dans le T-28. Nous avons, en outre, découvert l'épave du second T-28 dans les parages immédiats du village. Notre atterrissage fut cependant problématique.

Wif : Que s'est-il passé ?

Paul : Nous avons eu des problèmes de moteur dans la dernière phase de l'approche, juste avant de toucher le sol. Le H-21 étant monomoteur, nous étions trop bas pour une autorotation et avons donc fait un atterrissage brutal et l'appareil a basculé sur le flanc. Nous étions tous indemnes, sauf le médecin qui a été légèrement blessé. Une forte odeur d'essence – notre carburant était de l'avgas – nous a incités à quitter prestement l'épave qui pouvait prendre feu à tout moment. L'hélicoptère était une perte totale.

ren. Een deur werd verwijderd en er werd een mitrailleur in het deurgat gemonteerd. Het vliegtuig werd bestuurd door Bernard Cruysmans; ikzelf was de navigator.

Paul: We vertrokken met twee helikopters de FG-677 en de FG-697. Ik was co-piloot van de FG-677, met Lechat als boordcommandant. 'Susse' Hoes was de boordcommandant van de tweede helikopter. We namen de dorpschef Faustino en zijn twee kompanen mee om ons te helpen het dorp te vinden. We hadden ook een dokter aan boord. Juan, de Cubaanse piloot vloog mee in de achterste cockpit van de T-28. Echter, vrij vlug na het opstijgen moest de FG-697 terugkeren wegens een technisch defect, wat niet ongewoon was bij een H-21. Dankzij de aanwijzingen van Faustino, en in overleg met Juan in de T-28, slaagden we er in om de crashsite te lokaliseren. Bovendien vonden we ook nog het wrak van de tweede T-28 in de onmiddellijke omgeving van het dorp. Bij onze landing liep het echter verkeerd.

Wif: Wat is er gebeurd?

Paul: We hadden een motorprobleem in de laatste fase van de nadering, juist voor touchdown. De H-21 had slechts één motor; we waren te laag voor autorotatie en we kwamen brutaal op de grond terecht. Het toestel tuimelde op zijn zijkant. Behalve de dokter die licht gewond was, bleven de anderen ongedeerd. Er hing echter een sterke brandstofgeur in de lucht – we vlogen met Avgas – en we moesten ons zo snel mogelijk verwijderen van het wrak dat op elk ogenblik in brand kon vliegen. Het toestel was een 'perte totale'.



Wif : Quelle était l'ambiance après le crash ?

Paul : Dans un premier temps, nous étions tous soulagés d'en être sortis quasi indemnes. Mais nous avons ensuite réalisé que nous étions en plein territoire rebelle. Nous n'osions pas utiliser la radio, vu les risques d'explosion, et n'avions donc aucun contact radio avec le DC-3. Les villageois accourus furent étonnés de voir leur chef Faustino et deux de leurs congénères s'extirper de l'épave ; c'était le grand moment de leur vie.

Jan : Nous avons suivi le déroulement intégral de l'événement et pu constater que les occupants étaient OK. Il nous incombait dès lors de tout faire pour favoriser leurs chances de survie. Jan Vandepoel a donné l'ordre de leur jeter la mitrailleuse de bord improvisée ainsi que des munitions : il fallait faire gaffe parce que les villageois s'étaient éparpillés partout. Je vois encore le visage dépité du « gunner » lorsqu'il a dû jeter sa meilleure mitrailleuse par-dessus bord. Nous avons contacté Paulis par radio et avons appris que le second hélicoptère avait été réparé. C'était une bonne nouvelle et Jan Vandepoel lui intima l'ordre de décollage immédiat, étant donné l'heure avancée de l'après-midi.

Paul : À terre, nous attendions dans l'anxiété, car nous ne savions rien de ce qui se passait puisque nous ne pouvions utiliser la radio. Cependant, le médecin et moi-même avons été emmenés jusqu'à Dick caché dans une hutte improvisée un kilomètre et demi plus loin.

Wif : Dans quel état était-il ?

Paul : Effroyable ! Il était inconscient et ses plaies étaient couvertes de graisse de serpent qui avait durci et noirci. Il

Wif : Wat was het gevoel na de crash?

Paul: In de eerste plaats waren we opgelucht dat we het er allen quasi ongedeerd vanaf kwamen. Maar toen beseften we dat we in volle rebellegebied zaten. We durfden de radio niet te gebruiken wegens ontploffingsgevaar en aldus hadden we geen radiocontact met de DC 3. De toegelopen dorpingen waren verbaasd toen ze hun chef Faustino en twee andere dorpsgenoten uit het wrak zagen kruipen. Ze beleefden de sensatie van hun leven.

Jan : We hebben het zien gebeuren. We zagen dat de inzittenden OK waren en moesten nu al het mogelijke doen om hun overlevingskansen gaaf te houden. Jan Vandepoel gaf het bevel om het geïmproviseerde boordkanon met de nodige munitie te droppen. Het was wel even opletten omdat de dorpingen overal verspreid rondliepen. Ik zie nog altijd het ontgoocheld gezicht van de 'gunner' die zijn beste machinegeweer uit het vliegtuig moest gooien. We kwamen in radiocontact met Paulis en vernamen dat de tweede helikopter hersteld was. Dat was het goede nieuws; Jan Vandepoel beval onmiddellijk om op te stijgen omdat het reeds laat in de namiddag was.

Paul: Het was bang afwachten op de grond. Aangezien we de radio niet konden gebruiken wisten we niet wat er op komst was. Nochtans zijn de dokter en ikzelf tot bij Dick gebracht die anderhalve km verder verborgen zat in een geïmproviseerde hut.

Wif : Wat was zijn toestand?

Paul: Verschrikkelijk! Hij was bewusteloos, zijn wonden waren bedekt met slangenvet dat verhard was en zwart was

Le FG-677 après le crash à Bitima.

De FG-677 na de crash in Bitima.



régnait une odeur épouvantable et l'expression du docteur en disait long. Nous pensions tous deux la même chose : il n'y avait plus d'espoir et nous ne pouvions y faire grand-chose. Nous avons entendu arriver « Susse » Hoes et son FG-697 au crépuscule. Nous devons repartir immédiatement – le H-21 n'ayant pas d'équipements pour le vol de nuit – et n'avions guère le temps d'amener Dick jusqu'à l'hélicoptère. J'ai toujours un chapelet avec moi et je l'ai mis autour du cou de Dick au moment de le quitter, tant j'étais convaincu qu'il passerait à la trappe.

Jan : Il y avait un autre problème : Paulis n'était pas équipé pour le vol de nuit. Le temps était heureusement beau et nous avons demandé à Paulis que, dès qu'ils nous entendraient approcher, de tirer des fusées à intervalles réguliers. Le T-28 était rentré plus tôt et nous avons reconnu à bord du DC-3 des points de référence pour nous poser sans encombre. L'hélicoptère arrivait après nous et son pilote dut faire preuve de dextérité pour arriver intact au sol, tant la marge était étroite.

Wif : Dick, de quoi vous souvenez-vous ?

Dick : Je n'avais aucune conscience de ce qui se passait. Je gisais dans une hutte, plus mort que vif. Mes périodes d'inconscience étaient de plus en plus longues ; je faisais des cauchemars et avais l'impression que quelqu'un me titillait constamment le corps avec une pique. J'implorais pour avoir de l'eau chaque fois que je reprenais conscience. Quelqu'un me veillait et essayait de me nourrir avec de l'ananas et des œufs mais je ne pouvais absorber la moindre nourriture. Je suis depuis lors totalement allergique aux ananas. Je n'ai jamais eu conscience de la visite de Paul et du médecin ni du fait que leur hélicoptère s'était écrasé.

Wif : Tout s'est-il déroulé normalement le lendemain ?

Jan : Effectivement, le seul hélicoptère restant était disponible. J'ai pris mon envol dans la matinée du 26 février pour

uitgeslagen. Er hing een ondraaglijke stank. De uitdrukking van de dokter was veelzeggend. We dachten beiden hetzelfde: die haalt het nooit. Veel konden we niet doen. Het was al bijna donker toen we 'Susse' Hoes met de FG-697 hoorden aankomen. We moesten onmiddellijk weg – de H-21 was niet uitgerust om 's nachts te vliegen – en hadden geen tijd om Dick naar de helikopter te laten vervoeren. Ik heb altijd een rozenkrans op zak en toen we weggingen heb ik die rond zijn hals gehangen. Ik was er vast van overtuigd dat hij een vogel voor de kat was.

Jan : Er was inderdaad nog een bijkomend probleem; Paulis was niet uitgerust voor nachtvlucht. Het was gelukkig goed weer en aan Paulis werd gevraagd om bij de nadering af en toe een vuurpijl af te schieten. De T-28 was reeds vroeger teruggekeerd en met onze DC-3 vonden we referentiepunten om te landen. De helikopter, die na ons arriveerde, moest toch wel heel wat kunst en vliegwerk uitvoeren om veilig op de grond te geraken. Het was op het nippertje.

Wif: Dick, hoe heb jij dit beleefd?

Dick : Ik besepte niet wat er gebeurde. Ik lag in een hut, meer dood dan levend. De periodes dat ik buiten bewustzijn was werden langer en langer; ik had nachtmerries en had de indruk dat er iemand bestendig met een speer in mijn lichaam prikte. Wanneer ik bij bewustzijn kwam bedelde ik om water. Er zat iemand bij mij die me trachtte te voeden met ananas en eieren, maar ik kon geen voedsel binnenhouden. Ik heb later nooit nog ananas kunnen eten. Ook heb in nooit beseft dat Paul en een dokter bij mij zijn geweest en dat hun helikopter gecrasht was.

Wif: Is de dag daarop alles normaal verlopen?

Jan : Inderdaad, de overblijvende helikopter was vliegklaar. In de morgen van 26 februari steeg die weer op om Dick te gaan oppikken. Die werd opnieuw geëscorteerd door onze DC-3 en een T-28. Dick werd op een draagberrie aan boord gehesen

50 years later

aller chercher Dick. J'étais à nouveau escorté par le DC-3 et le T-28. Dick a été transporté sur une civière et hissé à bord et nous avons rallié Paulis sans autre incident.

Paul & Jan : Un C-130 américain s'était entretemps posé à Paulis et Dick y fut immédiatement placé afin de rejoindre Kinshasa dans les délais les plus brefs. Nous l'avons vu lors de son transfert à bord du C-130 : il était inconscient la plupart du temps et totalement méconnaissable.

Wif : Dick, de quoi te souviens-tu ?

Dick : J'étais à moitié inconscient mais j'avais néanmoins des moments de grande lucidité. Un père belge (Joseph) m'a administré les derniers sacrements lors de mon transfert à bord du C-130. Ce fut, en ce qui me concerne, un choc au moral, car je ne voulais pas accepter d'être déjà à l'article de la mort. De plus, je n'étais pas catholique et je n'ai pu que difficilement lui faire comprendre, mais il ne voulait pas en démordre et semblait rassuré de voir un chapelet pendu à mon cou. Ce chapelet avec sa petite croix m'a suivi durant tout mon périple jusqu'à l'hôpital au Texas.

Wif : Que s'est-il passé à Kinshasa ?

Dick : J'y suis arrivé le soir du 26 février et j'ai été admis à l'hôpital de l'université de Lovanium. Le premier docteur à m'examiner était un concitoyen et son diagnostic fut vite établi : sans espoir. J'ignorais ce qui se passait mais j'ai appris ultérieurement qu'un médecin belge plus expérimenté avait décidé d'effectuer encore un essai pour m'insuffler – ou mieux, m'injecter – un peu plus de vie. J'avais maigri et mon poids était descendu de 75 à 45 kg. On m'a branché sur plusieurs perfusions et mon état a cessé de se détériorer. Mes chances de survie étaient à présent estimées à 30%, ce qui était déjà beaucoup mieux que le diagnostic initial du docteur américain. Dans l'intervalle, l'ambassade américaine à Kinshasa avait mis la pression sur le Pentagone et, encore avant mon arrivée dans la capitale congolaise, le Secrétaire à la Défense Mac Namara avait pris la décision de m'envoyer un avion spécial avec l'équipe d'infirmiers adéquate pour m'amener à un centre de traitement des grands brûlés aux USA. C'était un Boeing 707 qui m'a amené le 27 février en un coup d'aile de Kinshasa au centre national de San Antonio au Texas.

Wif : C'était rapide !

Dick : J'y suis arrivé tard dans la soirée, dix jours après l'accident, mais seulement trente-six heures après mon sauvetage dans la brousse. C'est phénoménal ! J'ai flotté plusieurs jours entre la vie et la mort, mais mon état s'est stabilisé. On m'a certifié que le remède miracle de l'homme-médecine et les injections du docteur belge m'avaient sauvé la vie. Je regrette de n'avoir pu remercier personnellement ces

en zonder verdere incidenten naar Paulis overgevlogen.

Paul & Jan: In Paulis was ondertussen een Amerikaanse C-130 geland. Dick werd onmiddellijk aan boord gebracht en binnen de kortste keren was hij op weg naar Kinshasa. We hebben hem gezien bij zijn transfer naar de C-130. Hij was grotendeels buiten bewustzijn en zag er verschrikkelijk uit; hij was totaal onherkenbaar.

Wif: Dick, wat is jouw herinnering?

Dick: Ik was half buiten bewustzijn maar kende toch vrij heldere momenten. Tijdens de transfer naar de C-130 wou een Belgische pater (Joseph) mij de laatste sacramenten geven. Het was voor mij een morele klap, ik kon niet aanvaarden dat ik reeds werd afgeschreven. Bovendien ben ik niet katholiek, wat ik hem met veel moeite aan het verstand heb kunnen brengen. Hij trok er zich niets van aan en leek gerustgesteld toen hij zag dat er een rozenkrans rond mijn hals hing. Deze krans met een kruisje zou mij de ganse weg volgen, tot en met het hospitaal in Texas.

Wif: Wat gebeurde er in Kinshasa?

Dick: Ik kwam er aan op 26 februari 's avonds en werd opgenomen in het hospitaal van de universiteit van Lovanium. De eerste dokter die mij zag was een landgenoot en zijn diagnose was vlug gesteld: hopeloos. Ik wist uiteraard niet wat er gaande was, maar nadien heb ik vernomen dat een meer ervaren Belgische dokter beslist heeft om toch nog een poging te doen om mij wat meer leven in te blazen, of beter; in te spuiten. Mijn gewicht was verminderd van 75 tot 45 kg. Ik werd aan een aantal infusen gelegd en mijn toestand verslechterde niet meer. Mijn overlevingskansen werden nu ingeschat op 30%, hetgeen al veel beter was dan de initiële diagnose van de Amerikaanse dokter. Ondertussen had de Amerikaanse ambassade in Kinshasa druk overleg gepleegd met het Pentagon. Nog voor mijn aankomst in Kinshasa had Mac Namara, de Secretary of Defense, de beslissing genomen om een speciaal vliegtuig met een aangepast team van verzorgers in te zetten om mij naar een brandwondencentrum in de States over te vliegen. Het was een B 707 die er in slaagde mij op 27 februari in één vlucht over te vliegen van Kinshasa naar het nationaal centrum in San Antonio, Texas.

Wif: Dat ging snel

Dick: Ik kwam er aan 's avonds laat, 10 dagen na het ongeval, maar slechts 36 uur na mijn redding uit de brousse. Fenomenaal! Ik zweefde meerdere dagen tussen leven en dood maar mijn toestand stabiliseerde. Men heeft mij verzekerd dat het wondermiddel van de medicijnman en de infusen van de Belgische dokter mij het leven hebben gered. Het spijt mij echt dat ik die mensen achteraf niet persoonlijk heb kunnen danken. Of had ik mijn leven te danken aan



L'évacuation de Dick Holm vu du Dakota.

De evacuatie van Dick Holm gezien vanuit de Dakota.

individus ultérieurement. Ou peut-être avais-je à remercier le chapelet de Paul ? Lorsqu'après dix jours à dater de mon arrivée je fus transféré des urgences aux soins hospitaliers normaux, l'infirmière m'a demandé ce qu'elle devait faire de la petite croix pendue à mon cou. Je ne savais pas de quoi elle parlait et, lorsque je lui dis que je n'étais pas catholique, elle m'a juré que c'était la seule chose que je possédais au moment de mon arrivée. J'ai finalement offert le chapelet à la fille de mon infirmière qui était dans un couvent. Je l'ai regretté plus tard, car c'était l'unique souvenir de mon miraculeux sauvetage.

Wif : Le traitement à l'hôpital a dû être un martyre.

Dick : Je ne me rappelle de la première phase que par bribes. Une des premières interventions fut l'ablation de mon œil gauche enflammé et en très mauvais état. Il n'y avait plus la moindre chance de le sauver et le risque de contamination

de rozenkrans van Paul? Toen ik 10 dagen na mijn aankomst overgebracht werd van spoedgevallen naar de normale verzorgingsafdeling vroeg de verpleegster mij wat zij moest doen met het kruis dat rond mijn hals hing bij mijn aankomst. Ik wist niet eens waarover zij het had en toen ik haar liet weten dat ik geen katholiek was verzekerde ze mij dat dit het enige was dat ik bij had bij mijn aankomst. Toen heb ik de rozenkrans geschonken aan de dochter van de verpleegster die in een klooster was. Ik heb er later spijt van gehad; het was in feite een unieke herinnering aan mijn miraculeuze redding.

Wif: De behandeling in het hospitaal moet omslachtig geweest zijn.

Dick: De eerste fase kan ik mij slechts in flarden herinneren. Eén van de eerste interventies betrof het uitnemen van mijn linkeroog. Dit was ernstig beschadigd en het oog was



Dick Holms est porté du H-21 au C-130 à Paulis.

Dick Holm wordt van de H-21 naar de C-130 gebracht in Paulis.

de l'autre œil était trop important. Puis vint le processus extrêmement douloureux de l'élimination de la peau brûlée recouverte de graisse de serpent. Ce fut un vrai martyr, malgré l'anesthésie locale. La bonne nouvelle était qu'il n'y avait pas d'inflammation des plaies. Il a fallu trois mois pour que mon état se stabilise et que je puisse être amené au Walter Reed Hospital à Washington. Je n'en voyais pas l'issue mais on pouvait passer à la chirurgie esthétique. J'ai subi trente-six opérations au cours de vingt-huit mois avant de pouvoir reprendre une vie normale.

Wif : C'est un miracle que tu ais survécu.

Dick : C'est grâce à la convergence de divers facteurs. Le premier facteur était la chance. Le collègue de Juan est tombé dans de mauvaises mains et fut froidement assassiné. Le hasard a fait que nous sommes tombés en de bonnes mains deux kilomètres plus loin et avons été aidés.

Le second facteur était l'action de tous ceux qui m'ont secouru : les villageois de Bitima, les équipages des avions de sauvetage, le médecin belge à Kinshasa, les soins prodigués par le centre des grands brûlés de Houston au Texas.

Le troisième facteur était la volonté de vivre. Chaque fois que je reprenais conscience et malgré la douleur inhumaine, je me suis convaincu de résister. Je refusais de mourir dans ce minuscule village, quelque part dans la brousse africaine, oublié du reste du monde.

Traduction JP Decock

ontstoken. Er was geen kans meer dat dit kon gered worden en het risico dat het ander oog zou besmet worden was te hoog. En dan begon het uiterst pijnlijk proces om het slangenvet met de verbrande huid te verwijderen. Een ware marteling, zelfs met plaatselijke verdoving. Maar er was goed nieuws; de wonden waren niet ontstoken. Het duurde drie maanden vooraleer mijn toestand gestabiliseerd was en ik naar het Walter Reed hospitaal in Washington kon vervoerd worden. Ik zag nog geen steek maar men kon met de plastische chirurgie beginnen. Ik heb 36 operaties ondergaan en het heeft maar liefst 28 maand geduurd vooraleer ik weer een normaal leven kon beginnen leiden.

Wif: Een mirakel dat je dit overleefd hebt.

Dick: Het is dank zij een samenloop van verschillende factoren. De eerste factor was geluk; de collega van Juan is in verkeerde handen terecht gekomen en werd koudweg vermoord. Door een toeval zijn wij twee km verder in goede handen gevallen en werden geholpen.

De tweede factor was de inzet van al diegenen die mij hebben bijgestaan; de dorpelingen van Bitima, de bemanningen van de reddingsvliegtuigen, de Belgische dokter in Kinshasa, de verzorging in het brandwondencentrum van Houston, Texas.

De derde factor was de wil om te overleven. Telkens ik bij bewustzijn kwam heb ik, ondanks de hevige pijnen, mijzelf overtuigd dat ik moest standhouden. Ik weigerde te sterven in dit petieterig dorpje ergens in de Afrikaanse brousse en vergeten te worden door de rest van de wereld.



LES DRONES ET AVIONS SANS PILOTE*



DE DRONES EN DE VLIEGTUIGEN ZONDER PILOOT*

À partir des années 70, le drone acquiert ses lettres de noblesse comme engin de surveillance du champ de bataille. L'industrie belge et la Force Terrestre développent l'Épervier. Fin des années 90, ce drone est remplacé par l'UAV B-Hunter.

L'Épervier, un drone belge

Les drones voient le jour en Angleterre, comme avion cible pour les tirs antiaériens, quelques années avant la Deuxième Guerre mondiale. Mais c'est surtout aux États-Unis à partir de 1941 que les drones-cibles sont construits en grande série. Le plus célèbre de ces engins, l'OQ-2A est développé à près de 15.000 exemplaires. Il s'agit d'un appareil radioguidé, catapulté et récupéré par parachute.

L'idée d'utiliser ces engins pour d'autres missions, telle la surveillance du champ de bataille, se manifeste déjà pendant la guerre. Il faudra toutefois encore attendre une dizaine d'années avant que les premiers drones d'observation ne fassent leur apparition.

Pour une unité terrestre au contact de l'ennemi, il est d'une importance vitale de pouvoir disposer, si possible en temps réel, « de renseignements » à une profondeur au moins égale à celle de la portée maximum de ses armes organiques.

Dans ce contexte, l'utilisation de moyens non pilotés, drones et plus tard d'avions sans pilote à bord (1), devient une perspective intéressante.

De par sa grande souplesse d'emploi, sa rapidité de mise

Vanaf de jaren 70, verwerft de waarnemingsdrone zijn adelsbrieven op elk modern slagveld. De Belgische industrie en de Landmacht ontwikkelen de 'Épervier'. Eind de jaren 90, wordt deze drone vervangen door de UAV B-Hunter.

De Epervier, een Belgische drone

Enkele jaren vóór de Tweede Wereldoorlog vinden drones hun oorsprong in Engeland, als schietschijf voor luchtdoelartillerie. Maar het is voornamelijk vanaf 1941 dat deze drones in grote aantallen gebouwd worden in de Verenigde Staten. De meest vermaarde is de OQ-2A. Er worden er bijna 15.000 geproduceerd. Het is een radiogeleid toestel dat wordt gekatapulteerd en daarna gerecupereerd door middel van een valschermer.

Het idee om deze toestellen te gebruiken voor andere opdrachten, zoals toezicht houden op het slagveld, groeit al tijdens de oorlog. Nochtans zal het nog een tiental jaren duren alvorens de eerste drones voor waarneming hun opwachting maken.

Voor een landmachtseenheid in contact met de vijand, is het van vitaal belang te kunnen beschikken, indien mogelijk 'real time', over inlichtingen tot op een diepte die minimaal overeenstemt met de maximale reikwijdte van haar wapens. In deze context biedt het gebruik van niet bestuurd toestellen, drones en later zelfs vliegtuigen zonder piloot aan boord (1), een interessant perspectief.



Le drone américain OQ-2A ou TDD

en œuvre, sa vulnérabilité moindre, son coût plus réduit, le drone de surveillance a, dès les années septante, acquis ses lettres de noblesse sur tout champ de bataille moderne.

En 1962, dans un souci de standardisation et d'interopérabilité des moyens, l'OTAN énonce les spécifications d'un programme qui vise à l'élaboration d'un drone de surveillance tactique.

Avant même que les Forces armées belges n'aient définis un besoin en la matière, la société M.B.L.E. (2) qui est à la recherche de programmes pour sa nouvelle Division Aéronautique, décide de se lancer dans ce marché. S'inspirant d'un programme américain, la Division Aéronautique fait preuve d'audace et parvient, en collaboration avec la société Fairey de Gosselies, à développer en deux ans un engin téléguidé appelé ÉPERVIER. Ayant entre-temps obtenu le soutien du Ministère de la Défense belge, le programme est officiellement présenté à un groupe de travail OTAN à Paris en février 1965. Malheureusement, quelques mois plus tard, lors des premiers essais à Lombardsijde, le moteur à piston rotatif Wankel, qui constitue une sympathique innovation pour l'époque, ne tient pas ses promesses et l'Épervier X-1 finit son vol en mer.

Avec la version suivante X-2, MBLÉ a opté pour un moteur allemand, le Hirth (4 cylindres) de 26 CV, auquel il faut ajouter une petite fusée d'accélération pour faciliter le lancement.

Cette seconde version prend son envol à partir d'une rampe courte, installée sur un camion 3T. Les vols étant couronnés de succès, la version X-3 est mise en chantier avec cette fois, l'appareillage complet de reconnaissance.

1. « UAV-Unmanned Aerial Vehicle » (appellation anglo-saxone).
2. Manufacture Belge de Lampes et de Matériel Électronique.
3. En fait, il s'agit d'une ébauche d'étude : le RP-99 de la société Northrop-Ventura.



De Amerikaanse drone OQ-2A of TDD

Gezien zijn grote gebruiksoepelheid, snelle ingebruikstelling, kleinere kwetsbaarheid en lagere prijs, verwerft de waarnemingsdrone vanaf de jaren zeventig zijn adellijke op elk modern slagveld.

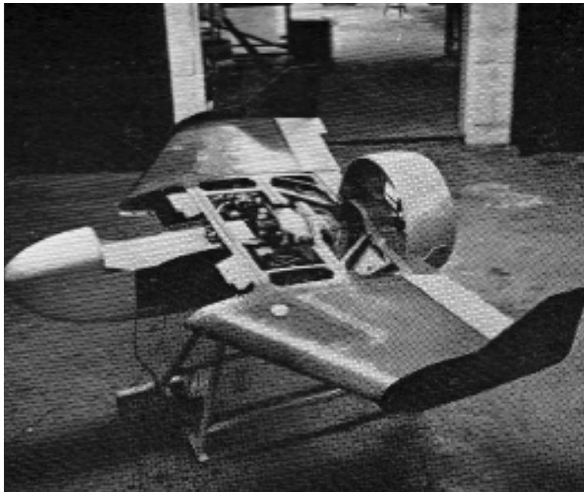
De NAVO, bezorgd om standaardisatie en interoperabiliteit van de middelen, formuleert in 1962 de specificaties van een programma dat mikt op het uitwerken van een drone voor tactisch toezicht.

De onderneming M.B.L.E. (2), die op zoek is naar programma's voor zijn nieuwe Divisie Luchtvaart, beslist om zich op deze markt te begeven nog vóór de Belgische strijdkrachten een wens in die richting heeft geuit. Zich richtend naar een Amerikaans programma (3) bewijst de Divisie Luchtvaart haar stoutmoedigheid en slaagt er in om, in samenwerking met de onderneming Fairey van Gosselies die de bouw van de romp voor haar rekening neemt, om op twee jaar tijd een telegeleid toestel te ontwikkelen dat de naam ÉPERVIER krijgt. Intussen wordt steun verkregen van het Belgisch Ministerie van Defensie en wordt het programma in februari 1965 te Parijs officieel voorgesteld aan een werkgroep van de NAVO. Maar helaas, enkele maanden later, tijdens de eerste testen te Lombardsijde, beantwoordt de Wankelmotor met roterende zuiger, een sympathieke vernieuwing voor die tijd, niet aan de verwachtingen en de Epervier X-1 verdwijnt in zee.

Met de volgende versie, de X-2, opteert MBLÉ voor een Duitse motor, de Hirth (4 cyl) van 26 PK. Er wordt een kleine raketaandrijving toegevoegd om de nodige versnelling te bekomen bij de lancering.

Deze tweede versie start zijn vlucht vanop een korte

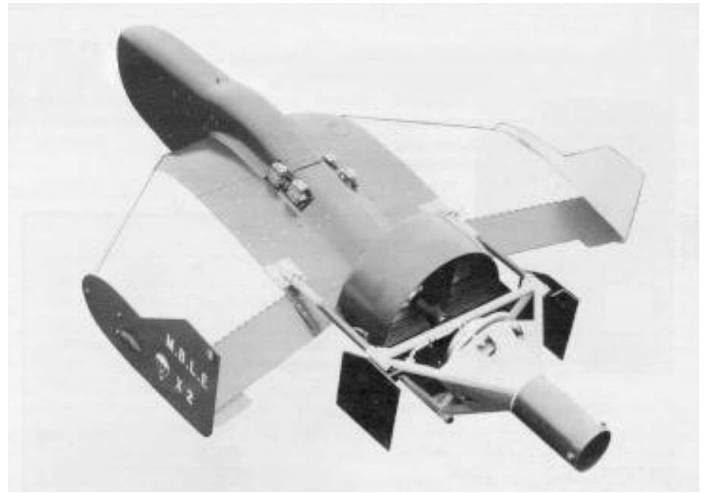
1. "UAV-Unmanned Aerial Vehicle" (Engelse benaming).
2. Manufacture Belge de Lampes et de Matériel Électronique.
3. Eigenlijk is het een ontwerpstudie: de RP-99 van het bedrijf Northrop-Ventura.



Épervier X-1

Épervier X-1

Ces Épervier réussissent tous les vols d'essais en Sardaigne et en septembre 1967, l'engin est présenté aux autorités



L'X-2 avec fusée d'accélération

De X-2 met startraket

lanceerhelling, gemonteerd op een 3T vrachtwagen. Vermits de vluchten succesvol zijn, wordt de versie X-3 op stapel gezet, ditmaal met de volledige verkenningssapparatuur.

Tir du X-3 au Camp d'Elsenborn.



Start van de X-3 in het kamp van Elsenborn.

Malheureusement pour MBLE et Fairey, les spécifications relatives à la vitesse de l'appareil ont été modifiées. L'Épervier doit être plus rapide et ce n'est pas possible avec un moteur à pistons. Grâce à l'adoption d'un mini-turboréacteur de la firme britannique Rover, les deux vitesses pré sélectionnables passent respectivement à 350 et 500 km/hr. Les performances requises sont atteintes et le 11 juillet 1969, le gouvernement belge décide d'accorder les avances financières de l'État pour la réalisation complète du programme. Le premier utilisateur sera bien sûr l'Armée belge.

Le 1er Peloton Drones de Surveillance du Champ de Batailles prend ses quartiers à Delbrück, près de Cologne. Le système est testé en Sardaigne en 1972 et 1973. En 1976, le 1 PI Drones est équipé de 47 drones. L'Épervier est le premier engin opérationnel en Europe.

In september 1967 doorstaan deze Eperviers met glans alle testvluchten in Sardinië en worden ze voorgesteld aan de autoriteiten van de NAVO in het kamp Elsenborn.

Spijtig genoeg voor MBLE en Fairey worden de specificaties in verband met de snelheid van het toestel gewijzigd. De Epervier moet sneller vliegen en dat kan niet met een zuigermotor. Dankzij de plaatsing van een mini-stralmotor van de Engelse firma Rover, wordt het mogelijk om nu vooraf snelheden te kiezen van 350 of 500 km/uur. De gevraagde prestaties worden geleverd en op 11 juli 1969 besluit de Belgische regering om financiële voorschotten van de Staat toe te kennen voor de volledige uitvoering van het programma. De eerste gebruiker zal uiteraard het Belgisch leger zijn.

Het 1ste Peloton drones, Waarneming van het Slagveld, wordt ingekwartierd in Delbrück, vlak bij Keulen. Het

Caractéristiques

- > Vitesse 500 Km/h (réacteur Rover Turbojet TJ125)
- > Autonomie 25 min, soit 150 km
- > Parachute en fin de vol
- > Longueur de 2,25m
- > Envergure de 1,72m
- > Poids maximum au décollage 145 Kg emportant une charge utile de 20 kg (appareil photos de jour ou de nuit)

Le drone belge restera à l'inventaire jusqu'en 1999. À une cadence approximative d'un vol par semaine, l'unité Épervier effectuera un peu moins de 900 vols en 30 ans d'utilisation. De par sa petite taille, sa faible signature radar (donc peu détectable) et une mise en œuvre aisée et rapide, il constitue pendant toute la période de guerre froide, un outil de d'observation parfaitement complémentaire aux moyens avions.

L'UAV B-Hunter

L'évolution de la technologie aidant, les drones sont progressivement remplacés par des engins plus flexibles d'emploi. Alors que la mission des drones doit être pré-programmées et ne permet aucune modification du trajet à parcourir, l'« avion sans pilote » ou UAV évolue comme un avion traditionnel au départ des ordres de vol en provenance d'une station au sol.

La Belgique suit le mouvement de pays à la pointe du progrès en ce domaine (États-Unis et Israël) et démarre fin des années 90 un processus d'acquisition d'UAV, effectué suivant la procédure d'appel d'offre général.

Le 10 décembre 1998, le Conseil des Ministres décide d'acquérir trois systèmes UAV B-Hunter avec respectivement six appareils par système. Ils sont fabriqués par l'association

système wordt verder getest in 1972 en 1973 in Sardinië zodat het 1 Pl Drones uiteindelijk operationeel wordt in 1976 met 47 drones. De Epervier is dan het enige toestel van dit type dat operationeel is in Europa.

Karakteristieken

- > Snelheid 500 km/uur (straalmotor Rover Turbojet TJ125)
- > Autonomie 25 min, ongeveer 150 km.
- > Valscherm aan het einde van de vlucht.
- > Lengte: 2.25 meter.
- > Breedte: 1,72 meter.
- > Maximum gewicht bij het opstijgen 145 kg met een nuttige lading van 20 kg (fototoestellen voor dag en nacht).

De Epervier blijft operationeel tot 1999. Met ongeveer één vlucht per week doet de drone-eenheid bijna 900 vluchten tijdens de 30-jarige loopbaan van het toestel. Door zijn kleine afmetingen, kleine radar-signatuur en het gemak en de snelheid van ingebruikstelling, blijft de Epervier gedurende de ganse periode van de koude oorlog een waarnemingstoestel dat perfect aansluit bij het klassieke vliegtuig. Dankzij zijn infraroodcamera's maakt hij opsporing, lokalisatie en identificatie van vijandelijke elementen mogelijk bij dag en bij nacht.

De UAV B-Hunter

Met de technologische evolutie worden de drones geleidelijk vervangen door toestellen die flexibeler in het gebruik zijn. Daar waar de opdracht van drones gepreprogrammeerd wordt en er dus geen enkele verandering van het te vliegen traject mogelijk is, is het 'vliegtuig zonder piloot' of UAV te besturen vanuit een grondstation.



momentanéE EAGLE constituée entre autres des entreprises belges Sonaca et THALES Belgique, ainsi que de la firme Israël Aircraft Industries (IAI).

Le premier engin est livré au mois d'août 2000 pour essais et validation du système.

Le système B-Hunter est constitué d'un élément au sol avec la station de contrôle, le système de lancement et de récupération et la composante de transmission de données. L'élément aérien se compose de l'appareil équipé d'un système de transmission de données et d'une charge utile d'acquisition d'images fonctionnant de jour comme de nuit.

Cet UAV est équipé de deux moteurs bicylindres Moto Guzzi V75Hi.e de 62 CV et d'un poids de 95 kg chacun. Ils entraînent une hélice propulsive et une hélice tractive en configuration « push-pull ».

Ce choix explique également le concept de la double queue et donc du double gouvernail directionnel. Les ailes du type « High Lift », sont optimisées pour un vol de croisière se situant entre 60 et 80 nœuds. Elles sont munies d'ailerons et de volets de sustentation. Les servocommandes de vol (ailerons, gouvernail et plan d'élévation) sont munis de « limiteurs » pour éviter que l'appareil ne se mette en position inusitée et devienne incontrôlable.

La portée du B-Hunter est de 100 km et son autonomie est de dix à douze heures de vol. L'envergure est de 8,9 m et le poids avec charge et carburant est de 727 kg. L'engin peut être équipé de senseurs optiques de types divers, caméra de télévision, prises de vues infrarouges, scanner ou désignateur laser.

Sa capacité à emporter une charge utile importante lui permet d'être équipé d'un transpondeur IFF (Identification Friend or FoE) ainsi que de liaisons radios de types UHF et VHF. Ces liaisons sont indispensables pour permettre au pilote au sol de l'engin, de rester en constante liaison avec le contrôle aérien.

La station de contrôle permet la commande en temps réel de l'appareil et des senseurs. Le B-Hunter dispose d'un système automatique de décollage et d'atterrissage, ATLS-Automatic Take-Off and Landing System, qui facilite considérablement le pilotage de l'engin lors de sa récupération. Ce système est basé sur un senseur laser installé près de la piste et d'un réflecteur placé sous l'aile gauche de l'engin. Il fournit en temps réel les données azimut, élévation et dis-

4. Le choix de deux moteurs se justifie essentiellement pour des raisons de sécurité, en vue de l'obtention du certificat de navigabilité au-dessus de populations habitées. Les versions américaines les plus récentes du US Hunter, sont équipées de deux moteurs Diesel.

België doet mee met zijn tijd, en samen met landen zoals de USA en Israël blijft het aan de spits van de vooruitgang in dit domein. Eind de jaren 90 start het met een procedure tot aankoop van een UAV, uitgevoerd volgens de procedure van algemene aanvraag van offerte.

Op 10 december 1998 beslist de Ministerraad om drie UAV B-Hunter systemen aan te schaffen, elk bestaande uit zes toestellen. Ze worden gebouwd door de tijdelijke vereniging EAGLE, bestaande uit de Belgische ondernemingen Sonaca en THALES, samen met de Israëlische firma Israël Aircraft Industries (IAI).

Het eerste toestel wordt geleverd in augustus 2000, voor proeven en geldigverklaring van het systeem. Het B-Hunter systeem bestaat uit een element op de grond, met het controlestation, het lanceer- en recuperatiesysteem en een gedeelte overdracht van gegevens, en een element in de lucht, bestaande uit het toestel zelf, uitgerust met een systeem voor overdracht van gegevens en beschikkend over een nuttige lading voor fotoherkenning, zowel bij dag als bij nacht.

Deze UAV is uitgerust met twee 2-cilinder motoren Moto Guzzi V75Hi.e (4) van 62 CV met een gewicht van 95 kg elk. Ze drijven zowel een duw- als een trekschroef aan in 'push-pull'-configuratie.

Deze keuze verklaart tevens het concept van de dubbele staart en bijgevolg van het dubbele richtingsroer. De vleugels van het 'High Lift' type zijn geoptimaliseerd voor kruissnelheden tussen 60 en 80 knopen. Ze zijn voorzien van ailerons en flaps. De besturingsservo's (flaps, richting- en hoogteroeren) zijn uitgerust met begrenzers om te vermijden dat het toestel oncontroleerbaar wordt.

De reikwijdte van de B-Hunter bedraagt 100 km en zijn autonomie bedraagt 10 à 12 uur. Hij heeft een spanwijdte van 8,9 meter en weegt, lading en brandstof inbegrepen, 727 kg. Hij kan uitgerust worden met optische sensoren van diverse types, televisiecamera's, infrarood fototoestellen, scanner of laser aanduider.

Het toestel wordt ook uitgerust met een IFF transponder (Identification Friend or FoE) en met radio's van de types VHF en UHF. Deze laatste zijn noodzakelijk om de piloot op de grond in staat te stellen in contact te blijven met de luchtverkeersleiding.

Het controlestation kan het toestel en zijn sensoren op elk

4. De keuze voor twee motoren is vooral om redenen van veiligheid, zodat het toestel boven bewoonde zones kan vliegen. De meest recente Amerikaanse versies van de US Hunter zijn uitgerust met twee dieselmotoren.



UAV à Florennes

Caractéristiques

- > Vitesse : 58 à 110 nœuds
- > Plafond : 15.000 pieds
- > Carburant : 185 l
- > Piste min : 450 m

tance de l'UAV par rapport à la piste. Ces informations sont transmises à la station au sol qui calcule la déviation par rapport à la pente idéale et ramène l'appareil sur celle-ci. Une caméra TV permet par ailleurs à l'opérateur de visionner la phase de décollage et d'atterrissage.

Le B-Hunter prend en principe son envol depuis une piste. Il peut toutefois également décoller au départ d'une plateforme de lancement au moyen d'une fusée d'appoint. Sur piste courte, sa récupération se fait avec arrêt par câble. Il est équipé d'un parachute de récupération d'urgence pour palier, malgré tout, à une déficience nécessitant une interruption instantanée du vol.

L'utilisation d'un tel engin en Belgique a nécessité une révision des protocoles d'accord entre les organismes militaires et les services de contrôle aérien. Ces accords dataient de l'époque des Éperviers et ont donc dû être adaptés.

Outre la certification de navigabilité aérienne autorisant les appareils à voler au-dessus de zones habitées, il a fallu former les opérateurs tant dans la technique de vol que dans l'utilisation de l'espace aérien particulièrement complexe et dense. Un « équipage » d'opérateurs UAV se compose d'un pilote navigateur et d'un commandant de mission. Le pilote est en tout temps responsable de la conduite de l'appareil tandis que le commandant supervise le vol et intervient en cas de problème en assurant notamment le contact avec les organismes de contrôle. Le premier vol du B-Hunter a eu lieu de la piste d'Elsborn, le 27 mars 2001.

En 2005, la 80e Escadrille a eu son baptême du feu avec un déploiement de six UAV à Tuzla en Bosnie-Herzégovine, dans le cadre d'une mission au profit d'une Force Multinationale européenne œuvrant dans l'ensemble du pays. Ce premier



UAV's in Florennes

Karakteristieken

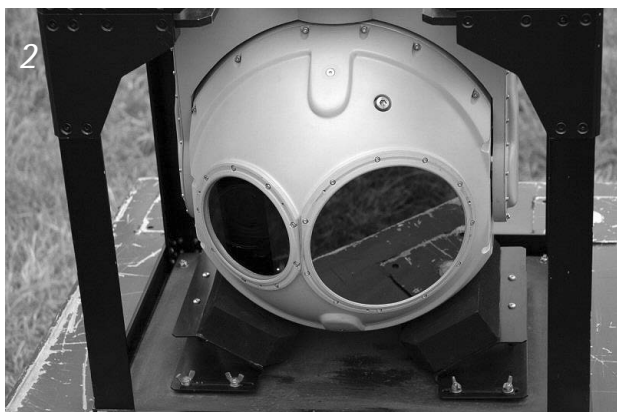
- > Snelheid: 58 tot 110 knopen
- > Plafond: 15.000 voet
- > Brandstof: 185 liter
- > Start- en landingsbaan: minimaal 450 meter

moment besturen. De B-Hunter beschikt over een automatisch systeem voor opstijgen en landen (ATLS-Automatic Take-Off and Landing System), wat het besturen van het toestel in de recuperatiefase aanzienlijk vergemakkelijkt. Dat systeem steunt op een dicht bij de startbaan geïnstalleerde lasersensor en een reflector die onder de linkervleugel van het toestel is geplaatst. Het verschaft constant gegevens

over azimuth, hoogte en afstand met betrekking tot de start- en landingsbaan. Deze informatie wordt doorgestuurd naar het grondstation, dat de afwijking ten overstaan van de ideale naderingshoek berekend en het toestel zo nodig corrigeert. Dankzij een TV-camera kan de operator trouwens het opstijgen en landen te volgen, ingeval van problemen met het automatische systeem, het toestel aan zijn valscherm laten neerkomen binnen een vooraf bepaalde zone.

In principe vertrekt de B-Hunter van op een landingsbaan. Hij kan echter ook gelanceerd worden vanaf een platform door middel van een steunraket. Op een korte landingsbaan gebeurt de recuperatie bij middel van een remkabel. Hij is uitgerust met een parachute voor dringende recuperatie ten einde te kunnen ingrijpen ingeval van een defect of om de vlucht onmiddellijk te onderbreken.

Het gebruik van een dergelijk systeem heeft een herziening van het protocol van akkoord, afgesloten tussen militaire organismen en de diensten voor luchtvaartcontrole noodzakelijk gemaakt. Die akkoorden dateerden uit de tijd van de Eperviers en moesten dus aangepast worden. Buiten het bekomen van het certificaat van luchtwaardigheid dat de toestellen toelaat om over bewoonde zones te vliegen, moesten de operators zowel in vliegtechnieken als in het gebruik van het bijzonder



déploiement opérationnel, au cours duquel 400 heures de vol sont effectuées, fut particulièrement utile en vue de la validation des concepts de mise en œuvre en opérations. Les B-Hunter ne peuvent toutefois être utilisés de façon optimale par mauvaises conditions météorologiques (givrage, visibilité réduite, forte humidité).

En 2006, la 80e Escadrille est à nouveau sollicitée pour une mission d'observation dans le cadre d'élections nationales au Congo. Le résultat des 320 heures de vol confirme les leçons tirées lors du premier déploiement en Bosnie.

En conclusion de ces deux déploiements UAV, réalisés au profit d'instances officielles dans un contexte opérationnel, la valeur ajoutée de tels moyens modernes d'observation a été démontrée. Toutefois, comme pour tous les autres moyens d'observation, leur mise en œuvre dépendra également de la capacité d'intégration, par les services de renseignements, de toutes les informations mises à la disposition du commandement.

Depuis octobre 2010, la 80e Escadrille UAV est déployée à la base de Florennes et la mise en œuvre du B-Hunter est prévue jusqu'en 2017, date de la fin de durée de vie des appareils. À ce jour, la Défense n'est pas impliquée dans un programme de remplacement et il est donc probable qu'il n'y ait pas de successeur à cette génération d'UAV.

* Chapitre 6 du livre 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique' de Michel Mandl et Alphonse Dumoulin

1/ Ground control Station

2/ MSOP optic system

(Multiple Optronic Stabilized Payload)

complexe Belgische luchtruim gevormd worden.

Een ploeg UAV-operators is samengesteld uit een 'Piloot navigator' en een 'Commandant van de opdracht'. De piloot is te allen tijde verantwoordelijk voor het besturen van het toestel, terwijl de commandant de vlucht superviseert en als er zich een probleem voordoet, de noodprocedures doorloopt en het contact met de luchtverkeersleiding onderhoudt.

De eerste vlucht van de B-Hunter vindt plaats van op de landingsbaan in Elsenborn op 27 maart 2001. De vuurdoop voor het 80e Smaldeel vindt plaats in 2005 met de inzet van zes UAV's in Tuzla (Bosnië-Herzegovina), in het kader van een opdracht in steun van een Europese Multinationale Strijdmacht die actief is in het ganse land.

Deze eerste operationele inzet, tijdens dewelke 400 vluchten worden uitgevoerd, is bijzonder nuttig met het oog op de validatie van de werking tijdens operaties. De B-Hunter ken echter niet optimaal gebruikt worden bij slechte meteorologische omstandigheden (ijsafzetting, minder zicht, hoge vochtigheid). In 2006 wordt het 80e Smaldeel opnieuw aangezocht voor een observatieopdracht in het kader van de nationale verkiezingen in Congo. Het resultaat van de opdrachten (320 vluchten) bevestigt de lessen getrokken tijdens de eerste inzet in Bosnië.

Na deze twee UAV-opdrachten van het 80e Smaldeel, voor officiële instanties en in een operationele omgeving, kunnen we besluiten dat de toegevoegde waarde van deze moderne observatiemiddelen bewezen werd. De B-Hunter kan op een belangrijke manier bijdragen aan de beoordeling van gebeurtenissen, zowel in een stedelijke omgeving als tijdens vredesopdrachten, en is dus een systeem van grote waarde dat helpt bij het nemen van de juiste beslissingen.

Net zoals dat het geval is voor andere observatiemiddelen, hangt de waarde van de UAV ook af van de integratiecapaciteit, door de inlichtingendiensten, van alle informatie die de commandant ter beschikking wordt gesteld.

Sedert oktober 2010, bevindt het 80ste Smaldeel UAV zich op de basis van Florennes. De inzet van de B-Hunter is gepland tot in 2017, datum einde leeftijd van deze toestellen. Tot op heden is Defensie niet bezig met een vervangingsprogramma en het is dus zeer waarschijnlijk dat er geen opvolger komt van deze generatie UAV's.

Vertaling: Leo Vranckx

* Hoofdstuk 6 uit het boek 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique' van Michel Mandl en Alphonse Dumoulin.

ANDRÉ EN DIRK JANSENS

60 jaar vliegen in Weelde

Tussen historiek en anekdotes



60 jaar vliegen in Weelde

L'histoire de l'aérodrome de Weelde, s'étendant sur 60 ans, résumée en 336 pages écrites par les frères André et Dirk Jansens, tous deux natifs de Weelde. Dirk est un modéliste et un spotter passionné, André, membre des VTB, a volé sur F-84, Mirage et F-16.

336 pages avec plus de 500 photos (la plupart en couleurs) complétées de 150 illustrations. Format A 4, couverture cartonnée. Prix : € 29,95 hors frais d'envoi.

Commande, paiement et expédition

Envoyer votre adresse à weeldevliegveld@gmail.com

Frais d'expédition (Belgique) avec enlèvement dans un point Kiala de votre voisinage : € 5. Frais d'envoi par la poste (Belgique) avec livraison à domicile : € 8.

Règlement du livre + frais d'envoi choisi sur le compte de André Jansens IBAN BE78 0017 2504 6986

60 jaar vliegen in Weelde

De 60-jarige geschiedenis van het vliegveld van Weelde samengevat in 336 bladzijden, geschreven door de broers André en Dirk Janssens, allebei geboren in Weelde. Dirk is een gepassioneerde modelbouwer en vliegtuigspotter, VTB-lid André vloog op F-84, Mirage en F-16.

336 bladzijden met ruim 500 foto's (de meesten in kleur) en 150 illustraties. Formaat A 4 in harde kaft. Kostprijs bedraagt € 29,95 exclusief verzending.

Bestelling, betaling en verzending

Stuur uw adres naar weeldevliegveld@gmail.com

Verzendingskosten (België) bij afhaling in Kiala-punt in uw buurt: € 5. Verzendingskosten (België) bij thuislevering door BPost: € 8.

Betaling van het boek + verzendingskosten van uw keuze op naam van André Jansens IBAN BE78 0017 2504 6986



14 juin 2014. Etienne Plissart célèbre son 100ème anniversaire. Pendant la guerre il est formé par la S.O.E. (Special Operations Executive) en Grande Bretagne. Le 5 août 1944 il est parachuté à Pamel (près de Ninove). Sa mission: assurer, pour le Gouvernement Belge, la normalisation de la situation en Belgique après la libération.

14 juni 2014. Etienne Plissart viert zijn 100ste verjaardag. Tijdens de oorlog wordt hij opgeleid door de S.O.E. (Special Operations Executive) in Groot-Brittannië. Op 5 augustus 1944 wordt hij boven Pamel (bij Ninove) gedropt. Zijn opdracht: zorgen voor de normalisatie van de toestand na de bevrijding van België.



1 juin 2014. Le OO-GWA/V 66 survole l'Escaut lors du Stampe Fly In 2014. Photo prise par JP Decock à partir d'une autre SV4.

1 juni 2014. De OO-GWA/V 66 boven de Schelde tijdens de Stampe Fly In 2014. Een foto van JP Decock genomen vanuit een andere SV4.