



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

In dit nummer *Dans ce numéro*

Bail-out at 70 degrees North

SONACA 200 ROLL-OUT

Hanriot HD-1

N° 3-2017

38ste jaar
Juli - augustus - september

38ème année
Juillet - août - septembre

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174
ISSN 2466-8923


2014-18

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Hanriot HD 01 nr 75
© Aviationfilm, NZ

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters Jean Kamers
02 731 17 88 jeankamers@skynet.be

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

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

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

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

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

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

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

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur Marc Van de Velde
0495 79 09 80 mc.vandavelde@telenet.be

Administrateurs - Beheerders Danny Cabooter
03 633 22 42 stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock
02 426 67 17 synergetic@skynet.be

Michel Dillien
081 231 159 michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut
016 489 456 paul.maenhaut@skynet.be

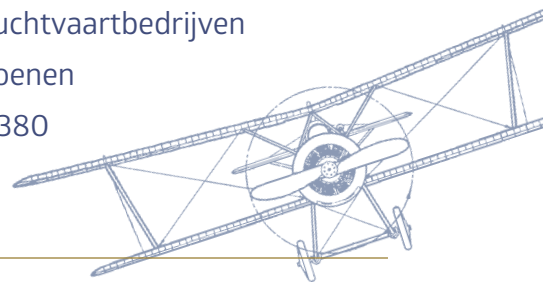
Louis Jeangout
081 81 23 12 louis.jeangout@scarlet.be

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

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

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

Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Agenda	07	Agenda
Bienvenue aux nouveaux membres	08	Welkom aan nieuwe leden
Décès	08	Overlijdens
Les 100 ans de l'aérodrome de Wevelgem-Kortrijk	10	100 jaar vliegveld Wevelgem-Kortrijk
Bail-out at 70 degrees North	12	Bail-out at 70 degrees North
Drones au cours du 21 ^{ème} siècle	19	Drones in de 21 ^{ste} eeuw
ROLL-OUT du 1 ^{er} Sonaca 200 belge	24	ROLL-OUT van de 1 ^{ste} Belgische Sonaca 200
The unique story of the MIRAGE M5B in the Belgian Air Force	26	The unique story of the MIRAGE M5B in the Belgian Air Force
Hanriot HD-1 nr 75, 100 years and still flying	32	Hanriot HD-1 nr 75, 100 years and still flying
Les entreprises aéronautiques belges	38	De Belgische luchtvaartbedrijven
Dossier : pensions	44	Dossier: pensioenen
Conférence A380	51	Voordracht A380
Album photo	52	Fotoalbum



Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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



HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER

Depuis à peu près une année, le feuilleton le plus populaire depuis l'avènement de la télévision paraît et attire chaque jour des dizaines de millions de spectateurs devant le petit écran. À la différence d'autres séries..., le feuilleton est diffusé sur toutes les chaînes. Autrement dit, lorsque nous allumons la TV, nous ne pouvons échapper aux « pitreries de Donald Trump ».

Tout commence avec le choix inattendu des Républicains et la candidature de Donald Trump à la présidence. Un grand nombre de membres du parti n'approuve pas ce choix et ne lui donne aucune chance face à Hillary Clinton. La candidate des démocrates est clairement soutenue par le président Obama et les géants médiatiques comme CNN, le New York Times et le Washington Post. Si l'on ajoute les 90% du monde de la pop américaine, Hillary peut dormir sur ses deux oreilles. Grande est donc la consternation lorsque les élections ne se déroulent pas comme prévues. Un résultat que les médias américains n'ont toujours pas digéré. Pour ceux-ci, Donald était et reste inapte à la présidence et chaque jour, ils veulent à nouveau le démontrer. Ils ont leurs informateurs jusque dans la Maison Blanche. Chaque fois qu'il s'y passe quelque chose, même de fort anodin, le lendemain cela fait la une des médias. Et nos médias nationaux leur emboîtent facilement le pas. Lorsque le New York Times, le Washington Post ou CNN sont cités comme source, nous savons d'où souffle le vent.

Il faut ajouter bien sûr que Donald est une cible gratifiante pour les médias. Il se trompe régulièrement, est arrogant, indécent et il ignore tout de la « political correctness ». Pas du tout l'attitude à laquelle on peut s'attendre du président d'une grande puissance comme les États-Unis. Certains jours s'écoulent toutefois sans incidents et ce malgré ses déclarations et « tweets » maladroits. Comme la série doit se poursuivre journalièrement, les médias se sentent obligés de grossir la moindre futilité pour en faire une nouvelle importante.

Quelques exemples :

- Donald a eu un entretien avec l'ambassadeur russe. Il aurait, je précise aurait, mentionné que les terroristes ont la possibilité de cacher des explosifs dans des laptops alors qu'ils donnent l'impression de fonctionner. Selon les médias, il s'agit d'information secrète en provenance d'un service de renseignement étranger. À ma connaissance, cette information n'est pas nouvelle – encore heureux, car les services de sécurité de tous les aéroports du monde doivent en être informés. Ce qui est toutefois sensible, c'est la source de l'information. Les médias ne sont pas en mesure de préciser si Donald a bel et bien confié

De meest populaire soap sinds het ontstaan van de TV is nu ongeveer een jaar geleden uitgebracht en trekt dagelijks tientallen miljoenen kijkers. Het verschil met andere soaps is dat deze op alle zenders wordt uitgezonden. Anders gezegd, wanneer we televisie kijken, kunnen we niet ontsnappen aan “ De capriolen van Donald Trump”.

Het is allemaal begonnen met de onverwachte keuze van de Amerikaanse Republikeinen om Donald Trump voor te dragen als kandidaat president. Heel wat partijgenoten waren daar niet gelukkig mee en gaven hem niet de minste kans tegen Hillary Clinton. De kandidaat van de Democraten werd openlijk gesteund door President Obama en mediareuzen zoals CNN, New York Times en Washington Post. Voeg daarbij nog 90% van de Amerikaanse popwereld en Hillary kon op beide oren slapen. Groot was dan ook de consternatie dat de verkiezingen anders uitdraaiden dan voorzien. Een uitslag die de Amerikaanse media nog steeds niet verteerd hebben. Voor hen was, en is, Donald ongeschikt als president en dat willen ze elke dag opnieuw bewijzen. Ze hebben hun informanten tot in het Witte Huis en telkens er daar iemand een woord verkeerd zegt of een deur te hard dicht slaat komt het de dag nadien in de headlines van de media. En onze nationale media volgen gedwee. Wanneer we als referentie de New York Times of Washington Post of CNN horen, weten we al vanwaar de wind komt.

Er dient gezegd dat Donald dankbaar voer is voor de media. Hij vergist zich regelmatig, is arrogant, onfatsoenlijk en de term “political correctness” staat niet in zijn woordenboek. Niet de houding die men kan verwachten van de president van een grootmacht zoals de VS. Maar ondanks zijn onhandige uitspraken en tweets gebeurt het toch dat er dagen voorbijgaan zonder noemenswaardige incidenten. Aangezien elke soap een dagelijkse aflevering moet brengen, zien de media zich dus verplicht om futiliteiten op te pompen tot belangrijke nieuwsfeiten.

Een drietal voorbeelden.

- Donald heeft een onderhoud met de Russische ambassadeur. Hij zou, dus zou, gesproken hebben over de mogelijkheid dat terroristen in staat zijn om springstof te verbergen in laptops die ogenschijnlijk nog functioneren. Volgens de media; geheime informatie die afkomstig was van een buitenlandse inlichtingendienst. Bij mijn weten was die informatie reeds lang gekend – maar goed ook, want de veiligheidsdiensten in alle luchthavens ter wereld moesten dit reeds weten. Wat echter wel gevoelig lag, is de informatiebron. De media konden niet uitvinden of Donald die al dan niet zou verklapt hebben

LE MOT DU PRÉSIDENT



cela à l'ambassadeur russe. Par contre, ils dévoilent que l'information concernant les laptops falsifiés provient du service israélien Mossad. Ce sont donc les médias qui ont diffusé des informations sensibles et non Donald Trump. Il s'agit là d'un exemple typique d'un fait anodin, dramatisé, afin de pouvoir couvrir plusieurs épisodes du feuilleton journalistique.

- Trump a visité l'OTAN et selon nos médias, « fait la leçon aux partenaires européens ». Ceux-ci devraient augmenter leur contribution aux dépenses de défense de l'Alliance. Il a effectivement dit cela de façon grossière, mais on oublie d'ajouter que ses prédécesseurs, notamment Obama, n'ont cessé de le répéter. À l'époque, c'est à peine si cela a été évoqué. Dans la bouche de l'actuel président, cela devient une injure.
- Au cours de son séjour à Bruxelles, Melania Trump a visité le musée Magritte. Son entourage a fait savoir qu'il fallait du papier de toilette à trois couches... Nouvelle sensationnelle sans aucun doute...

Angela Merkel a à plusieurs reprises été vexée par Donald. Elle ne peut plus cacher ses frustrations. Le 28 mai 2017, lors d'un discours électoral, elle a précisé que l'Europe ne devait plus compter sur les « autres » et devait prendre son sort en main. Une Europe sans les Britanniques faut-il le préciser. Angela a-t-elle bien mesuré la portée de ses paroles ? Elle laisse sous-entendre que les partenaires européens ne doivent plus compter sur l'article 5 de l'Alliance selon lequel tous les partenaires s'engagent à s'entraider en cas d'agression de l'un d'eux. Qui a dit que les États-Unis ou la Grande-Bretagne n'allait plus respecter l'article 5 ? A-t-elle oublié la déclaration claire et formelle du 31 mai de Rex Tillerson, le Secrétaire d'état américain : *"The United States is committed to ensuring NATO has the capabilities to support our collective defence. We understand that a threat against one of us is a threat against all of us, and we will respond accordingly. We will uphold the agreements we have made to defend our allies."*

Le ministre allemand des finances a déjà précisé que les 2% du PNB pour la défense, l'objectif fixé par l'Alliance, ne peut être atteint. Angela réalise-t-elle ce que coûterait la construction d'une alliance européenne indépendante et crédible sans les E.U. et la Grande-Bretagne ? Sans parler de l'équilibre nucléaire ... Nous ne devons pas compter sur la Force de frappe française. Elle ne sert que comme arme de dissuasion nationale. La Russie dispose de centaines d'armes tactiques nucléaires. L'an passé, Poutine a précisé clairement et ouvertement qu'elles ont été déployées en 2015 afin de dissuader toute intervention militaire en Crimée. Que peut faire

aan de Russische ambassadeur, maar wel wisten ze ons te vertellen dat het nieuws over de laptop vervalsing afkomstig was van de Israëlische Mossad. Het zijn dus de media zelf die gevoelige informatie hebben uitgebracht, niet Donald Trump. Een typisch voorbeeld van een onbelangrijk feit dat gedramatiseerd wordt om meerdere afleveringen te stofferen van de dagelijkse soap.

- Trump heeft de NAVO bezocht en heeft, volgens onze media, "de Europese Partners de les gespeld". Die zouden hun bijdrage aan de NAVO defensie moeten verhogen. Inderdaad, hij heeft dit gezegd op zijn eigen onbehouwen manier, maar men vergeet eraan toe te voegen dat ook zijn voorgangers, waaronder Obama, dit reeds herhaaldelijk hebben gevraagd. Toen werd dit beoordeeld als een verwaarloosbare opmerking; wanneer Trump dit zegt wordt dit beschouwd als een belediging.
- Tijdens haar verblijf in Brussel heeft Melania Trump het Magritte museum bezocht. Haar gevolg had gevraagd om drie-maal gelaagd toiletpapier ter beschikking te hebben. Nou, als dat geen wereldnieuws is.

Angela Merkel, die al een paar keren op de tenen getrapt werd door Donald, kan haar frustraties niet meer verbergen. Op 28 mei 2017, tijdens een verkiezingspeech stelde ze duidelijk dat we niet meer konden rekenen op "anderen" en dat Europa in staat moest zijn het lot in eigen handen te nemen. Met Europa bedoelde ze wel degelijk de EU zonder de Britten. Heeft Angela eens goed nagedacht waarover het gaat? Ze laat verstaan dat de Europese NAVO partners niet meer kunnen rekenen op artikel 5 van de Alliantie waarbij alle partners zich verplichten mekaar te helpen in geval van agressie. Wie heeft ooit gezegd dat de VS of GB dit artikel 5 niet meer zouden naleven? Was ze de verklaring van de Amerikaanse Secretary of State, Rex Tillerson vergeten die op 31 maart duidelijk en formeel verklaarde: *"The United States is committed to ensuring NATO has the capabilities to support our collective defence. We understand that a threat against one of us is a threat against all of us, and we will respond accordingly. We will uphold the agreements we have made to defend our allies."*

De Duitse minister van financiën had al laten weten dat de 2% van het BNP voor defensie, het streefcijfer van de NAVO, te hoog was gegrepen. Kan Angela zich inbeelden wat het zou kosten om een onafhankelijke en geloofwaardige Europese alliantie uit te bouwen zonder de VS en GB? En wie zal de nucleaire balans in evenwicht houden? Op de Franse Force de Frappe moeten we niet rekenen, die dienen enkel als nationaal afschrikkingswapen. Rusland beschikt

une « Alliance européenne » au cas où Poutine déciderait de « libérer » ses compatriotes russes dans les pays baltes. La réponse est très claire : rien !

Non Angela, nous n'avons pas besoin d'une force armée européenne indépendante. La seule chose que nous devons faire, c'est contribuer de façon raisonnable à l'OTAN, l'alliance la plus forte et la plus crédible au monde. Une alliance qui fonctionne ne peut être laissée à l'abandon pour construire autre chose dont l'efficacité est fort douteuse.

Pouvons-nous demander à nos hommes et femmes politiques de garder leur calme et de ne pas se laisser entraîner par les médias débridés ? Ne confondez pas le phénomène Trump avec la disposition d'esprit de l'Américain moyen. Pensez s.v.p. à long terme. L'orage présent est passager. Les États-Unis ont toujours été de bons et fiables partenaires. Ceux qui pourraient en douter, n'ont qu'à aller visiter les nombreux cimetières où plus de 13.000 jeunes Américains reposent dans notre pays. Ils ne sont pas venus en 1944/45 pour jouer au baseball mais pour nous libérer de l'oppression nazie. N'oublions pas non plus le soutien financier du Plan Marshall qui a permis de relancer l'économie européenne après la Deuxième Guerre mondiale.

Par ailleurs, Angela Merkel devrait bien se souvenir que c'est surtout grâce aux Américains que le Pont aérien vers Berlin en 1948/1949 a pu être mené à bien. Ajoutons qu'au cours de la guerre froide, les Américains ont déployé pendant plusieurs décennies six bases aériennes et des dizaines de milliers de militaires en Allemagne de l'Ouest afin d'empêcher l'expansion soviétique en Europe. Leur présence permanente a contribué à la réunification de l'Allemagne et à l'implosion du régime communiste.

Donald Trump n'est pas un dictateur ; sa puissance est limitée par les institutions démocratiques et juridiques de son pays, qui n'hésitent pas à le rappeler régulièrement à l'ordre. Donald est un phénomène passager, mais les E.U. restent une valeur sûre sur laquelle nous pouvons aussi compter à l'avenir. À condition bien sûr de ne pas faire nous-mêmes sauter les ponts.

Cheers, Wif

Traduction : Michel Mandl

over honderden tactische nucleaire kernwapens. Vorig jaar had Poetin reeds duidelijk en openlijk verklaard dat hij die ontplooid had in 2015 om eender welke militaire tussenkomst in de Krim af te schrikken. Wat zou de "Europese Alliantie" kunnen doen indien Poetin zou beslissen zijn Russische landgenoten in de Baltische staten te gaan "bevrijden"? Het antwoord is zeer duidelijk: niets.

Neen, Angela, we hebben geen afzonderlijke Europese krijgsmacht nodig. Het enige wat we moeten doen is een aanvaardbare bijdrage leveren aan de NAVO, de sterkste en meest geloofwaardige alliantie ter wereld. Iets dat goed werkt laat men niet aftakelen om iets anders op te bouwen waarvan de doeltreffendheid zeer twijfelachtig is.

Mogen we aan onze dames en heren politici vragen om kalm te blijven en zich niet te laten meeslepen door de op hol geslagen media? Verwar a.u.b. het fenomeen Trump niet met de ingesteldheid van de doorsnee Amerikaanse burger. Denk op lange termijn, het huidige onweer is van voorbijgaande aard. De VS is altijd een goede en betrouwbare partner geweest. Diegenen die dit niet geloven moeten eens de Amerikaanse kerkhoven in ons land bezoeken waar meer dan 13.000 jonge Amerikanen hun laatste rustplaats hebben gevonden. Zij waren niet gekomen om honkbal te spelen maar om ons in 1944/45 te bevrijden van het Nazi juk. Vergeten we ook niet de financiële steun die via het Marshall Plan de Europese economie op gang heeft gebracht na de tweede wereldoorlog. Verder zou Angela Merkel zich goed moeten herinneren dat het vooral de Amerikanen waren die in 1948/1949 de luchtbrug naar Berlijn tot een goed einde hebben gebracht. Voegen we eraan toe dat, tijdens de koude oorlog de VS gedurende verschillende decennia tienduizenden militairen en zes luchtmachtbases heeft ontplooid naar West-Duitsland om de Sovjetexpansie naar het Westen te beletten. Hun constante aanwezigheid lag mede aan de basis van de hereniging van Duitsland en de ineenstorting van het communistisch regime.

Donald Trump is geen dictator; zijn macht wordt beperkt door de democratische en juridische instellingen van zijn land, die hem trouwens regelmatig terugfluiten. Donald is een tijdelijk fenomeen, maar de VS blijft een vaste waarde waarop we ook in de toekomst kunnen rekenen. Vanzelfsprekend, op voorwaarde dat we zelf de bruggen niet opblazen.

Cheers, Wif



HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER LE MOT DU PRÉSIDENT



Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 9 août 2017

Outdoor Stampe Museum, Deurne

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

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

Lundi 11 septembre 2017

Cérémonie à Poelkapelle, disparition de Guynemer
(100^{ème} anniversaire)

Mercredi 13 septembre - MdA

Réunion mensuelle + VTB Get Together
General Aviation, ballon, planeur, ULM
Info, inscriptions:
Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Dimanche 17 septembre 2017

Monument polonais Sint-Denijs-Westrem

Mercredi 11 octobre 2017 – MdA

Réunion mensuelle + VTB Get Together F-104G
Info, inscriptions: Wif De Brouwer – airman@skynet.be

Jeudi 26 octobre 2017

La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"
"Experiences on A 380" par Patrick "James" De Roeck, type
rating examiner Airbus 380 + lunch.
Bulletin d'inscription voir pag 47 (max. 100 personnes!)

Mercredi 8 novembre 2017 - MdA

Réunion mensuelle + VTB Get Together
Sobelair, TEA, Citybird, cargo
Info, inscriptions:
Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Mercredi 12 décembre 2017 - MdA

Réunion mensuelle

Maandelijkse bijeenkomsten & activiteiten

Woensdag 9 augustus

Outdoor Stampe Museum, Deurne

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

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

Maandag 11 september 2017

Ceremonie in Poelkapelle, verdwijning van Guynemer,
100^{ste} verjaardag

Woensdag 13 september - HdV

Maandelijkse bijeenkomst + VTB Get Together
General Aviation, ballon, zweefvliegtuig, ULM
Info, inschrijvingen:
Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Zondag 17 september 2017

Pools monument Sint-Denijs-Westrem

Woensdag 11 oktober 2017 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + VTB Get Together F-104G
Info, inschrijvingen: Wif De Brouwer – airman@skynet.be

Donderdag 26 oktober 2017

La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"
"Experiences on A 380" door Patrick "James" De Roeck, type
rating examiner Airbus 380
Inschrijvingsformulier op pag 47 (max. 100 personen!)

Woensdag 8 november 2017 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst + VTB Get Together
Sobelair, TEA, Citybird, cargo
Info, inschrijvingen:
Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Woensdag 12 december – HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Bienvenue aux nouveaux membres

Wolfgang 'Wolf' VAN WINGENE

Geboren op 08 Sep 1945
Gebrevetteerd piloot door BAF op 21 Jun 1968 (Prom 67A)
Aanvaard **VT**
Peters: Wilfried De Brouwer & Alex Peelaers.

Bruno BEENDERS

Gebrevetteerd piloot door BL in Aug 1980 (PPL 100646)
Aanvaard **VT**
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Walter LUYSTERBORG

Geboren op 14 Jan 1954
Gebrevetteerd zweefpiloot door LK in Aug 1971 (1478)
en vliegtuigpiloot op 10 Apr 1972 door BL (PPL 114197)
Aanvaard **VT**
Peters: Paul Maenhaut & Danny Cabooter.

Welkom aan nieuwe leden

Michel 'Mich' DE WEIRDT

Né le 10 Nov 1951
Breveté pilote par BAF le 14 Jul 1972 (Prom 71A)
Admis **VT**
Parrains: Michel Mandl & André Dambly.

Herwig MERTENS

Geboren op 28 Feb 1956
Aanvaard **A**
Peters: Danny Cabooter & Marc Paesmans.

Christian CROONENBORGHS

Breveté pilote de planeur par CNVV le 21 Sep 1972.
Admis **VT**
Parrains: Danny Cabooter & Paul Maenhaut.

Décès



Overlijdens

Jean-Claude Massonnet

14 Oct 2016

Alphonse De Greef

Jean Michotte

27 Avr 2017

André Dillien

03 Mai 2017

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent
à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden
de getroffen families hun blijken van oprecht medeleven aan.

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Livres - Boeken
CD-ROM
Contact us**



10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles ? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte 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 BE232100 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.

100 jaar vliegveld Wevelgem-Kortrijk



Les 100 ans de l'aérodrome de Wevelgem-Kortrijk

Op 26 en 27 augustus 2017 viert luchthaven Wevelgem zijn 100-jarig bestaan. Het vliegveld dat in 1916 door de Duitse Keizerlijke Luchtmacht werd aangelegd, is vandaag uitgegroeid tot de International Airport Kortrijk-Wevelgem, gespecialiseerd in zakenvluchten

Bissegem was een van de drie vliegvelden die Manfred Von Richthofen had gegroepeerd rond een kasteel. Na de eerste wereldoorlog bleef daar alleen Bissegem (buurgemeente van Wevelgem) van over. Het Belgische Militaire Vliegwezen vestigde er zijn vlietschool tot 1940, toen de Duitse Luchtmacht weer ongevraagd op bezoek kwam. De Belgische vlietschool en ook de eerste Belgische vliegclub die er gevestigd was, mochten vertrekken.

Op Bissegem werden in eerste instantie Duitse bommenwerpers gestationeerd die deelnamen aan de London Blitz. Later werd hun plaats ingenomen door Focke Wulf's FW-190.

L'aérodrome de Wevelgem fêtera ses 100 ans d'existence les 26 et 27 août 2017. L'aérodrome établi en 1916 par l'aviation impériale allemande a évolué pour devenir de nos jours l'International Airport Kortrijk-Wevelgem spécialisé en vols d'affaires.

Bissegem était l'un des trois champs d'aviation regroupés par Manfred Von Richthofen autour d'un château. Seul celui de Bissegem (commune voisine de Wevelgem) subsista après la fin de la guerre. L'Aviation Militaire Belge y établit son école de pilotage jusqu'en 1940, lorsque la force aérienne allemande y revint pour une visite sans invitation. L'école de pilotage belge autant que le premier aéroclub belge durent en déguerpir.

Dans un premier temps, des bombardiers allemands furent stationnés à Bissegem pour prendre part au blitz sur Londres. L'aérodrome fut ensuite occupé par des Focke Wulf FW-190.



Na de oorlog nam het Belgische leger weer over. Het vliegveld werd verplaatst richting Wevelgem. Tot halfweg de jaren 60 van vorige eeuw was er een onderhoudspark voor militaire vliegtuigen gevestigd. Daarna werd Wevelgem een 100% burgerlijk vliegveld waar zich allerlei activiteiten ontwikkelden.

Die eerste jaren waren volgens Guido Bouckaert (zie verder) nogal 'avontuurlijk', om het zacht uit te drukken. Die vrij wilde jaren zijn nu voorbij. 100 jaar na zijn ontstaan heeft 'Flugplatz Bisseghem' zich ontwikkeld tot de internationale Schengen-luchthaven Kortrijk-Wevelgem, als zakenluchthaven de ideale uitvalsbasis voor de vele grote bedrijven in de buurt.

Over de geschiedenis van het vliegveld schreef luchtvaartauteur en VTB-lid Guido Bouckaert een boek getiteld '100 jaar vliegen in Wevelgem-Kortrijk 1917-2017'.

U kunt het bestellen via bestuur@airportcommunityebkt.be

L'Armée Belge reprit possession des lieux à la fin de la 2^{ème} guerre mondiale. L'aérodrome fut étendu en direction de Wevelgem. Un dépôt d'entretien des avions militaires y fut installé jusqu'au milieu des années 60 du siècle dernier. Par la suite, Wevelgem devint aérodrome civil à 100% et de nombreuses activités s'y développèrent.


Selon Guido Bouckaert (voir plus loin) ces années furent, poliment dit, plutôt "aventureuses". Cette période relativement secouée appartient dorénavant au passé. Cent ans après son établissement, la "Flugplatz Bisseghem" est devenue l'aéroport international (Schengen) Kortrijk-Wevelgem, base pour l'aviation d'affaires et point de chute idéal pour les nombreuses grandes entreprises situées dans la région.

L'auteur spécialisé en aviation et VTB Guido Bouckaert a rédigé le livre « 100 jaar vliegen in Wevelgem-Kortrijk 1917-2017 » retraçant l'histoire peu banale de cet aérodrome.

On peut se le procurer via bestuur@airportcommunityebkt.be

Au début des années 60, les relations entre l'Est et l'Ouest sont extrêmement tendues. Nous avons tous en mémoire comment Francis Power s'est fait descendre au-dessus de l'Union Soviétique ; et comment Khrouchtchev pour montrer son mécontentement a martelé son pupitre avec sa chaussure lors de l'assemblée générale de l'ONU. L'année suivante, c'est la crise de Cuba ; à un certain moment, nous nous sommes retrouvés au bord d'un conflit nucléaire. L'Otan a concrètement pris certaines mesures. Plusieurs escadrilles vont être équipées d'armes nucléaires tactiques ; d'autres escadrilles sont affectées à la mission AMF (ACE Mobile Forces). Le but de l'AMF est double : en cas de conflit, les moyens aériens les plus vulnérables – il n'y a pas encore de shelters –

In het begin van de jaren 60 steeg de spanning tussen Oost en West tot het zenit. We herinneren ons allen het neerhalen van Francis Powers boven de Sovjet-Unie; en Chroesjtsjov die met zijn schoen op de tafel klopte tijdens de algemene vergadering van de UNO. Een jaar later volgde de Cubacrisis; op een bepaald ogenblik stonden we aan de rand van een nucleair conflict. De NAVO nam een aantal concrete maatregelen. Bepaalde smaldelen werden uitgerust met tactische nucleaire wapens; andere werden toegewezen in de AMF (ACE Mobile Forces) rol. Het doel van AMF was tweërlei; in geval van conflict moesten de kwetsbare luchtmiddelen – er waren nog geen shelters – zo veel mogelijk verspreid worden en bovendien moest men de NAVO flanken versterken. Het 31^{ste} van Kleine-Brogel



Bail-out at 70 degrees North

Een interview met Wif De Brouwer, opgetekend door Marc Van de Velde

Interview de Wif De Brouwer réalisée par Marc Van de Velde. Traduction : Michel Mandl



Area of operations

doivent être dispersés au maximum et il faut par ailleurs pouvoir renforcer les flancs de l'Alliance. La 31^e Esc de Kleine-Brogel est la première escadrille belge à être assignée dans le rôle AMF. En pleine crise, à partir de 1960, l'escadrille va régulièrement se déployer à Weelde. En 1961, la 31^e est donc désignée pour renforcer le flanc nord de l'OTAN et en 1962, un premier déploiement a lieu à Ørland, à hauteur de Trondheim, au centre de la Norvège. Pour les pilotes c'est une excellente occasion de se familiariser avec le superbe mais rugueux paysage norvégien. Tout se déroule à merveille avec toutefois un problème opérationnel important : Ørland se trouve trop éloigné de l'Union Soviétique. Tenant compte de la neutralité de la Suède et de la Finlande, il faut effectivement faire un détour par le nord de la Norvège pour atteindre la frontière russe. Cette distance dépasse le rayon d'action du F-84F.

Il faut donc trouver une base d'où les avions peuvent atteindre la frontière russe à basse altitude. Le choix tombe sur l'aérodrome d'Andoya, une île se trouvant à la latitude du 70^e degré nord, donc largement audessus du cercle polaire. La 31^e Esc s'y déploie du 4 au 13 juin 1963 avec dix F-84F et quatorze pilotes. Au cours de cette manoeuvre, survient un accident qui met au grand jour l'inadéquation de l'équipement des pilotes. Nous nous sommes entretenus avec notre président, Wif De Brouwer, qui a participé aux deux déploiements en Norvège et fut témoin du dramatique accident.

MVDV. Était-ce difficile de s'accoutumer aux conditions de vol dans le Grand Nord ?

WQB. Les conditions de vol étaient « spéciales ». Par beau temps, nous avions 100 km de visibilité et la navigation le long des fjords était unique. À l'intérieur du pays, nous survolions un terrain aride, des montagnes enneigées peu hospitalières. Nous étions les seuls à voler dans la région et n'étions donc nullement gênés par le trafic aérien civil. Le seul radar de la région se trouvait exactement au Cap Nord. Je me souviens de son callsign... « Congo Radar ». Nous devions passer par le Cap pour naviguer jusqu'à la frontière russe, au nord de la Suède et de la Finlande. Lorsque nous les contactions, ils nous demandaient de les prévenir lorsque nous n'étions plus qu'à cinq minutes de la station. À ce moment, ils sortaient tous de leurs installations pour nous voir passer et nous saluer. Une petite distraction pour des hommes qui ne sont relevés que tous les trois mois. Il est important de se rendre compte qu'à l'époque, les prévisions météorologiques étaient peu fiables. Il n'existait pas encore de satellites météo. C'est ainsi que nous sommes un jour rentrés d'une mission à six avions dans une tempête de neige. Je ne vous dis pas ! Les contrôleurs GCA avaient un peu d'expérience avec l'Albatros, le chasseur de sous-marin norvégien, mais c'était la première fois qu'ils devaient opérer avec des jets... Nous recevions des corrections de cap de 20 degrés en phase finale d'atterrissage. Visibilité frontale ?

word als allereerste Belgisch smaldeel aangeduid in de AMF rol. Op het hoogtepunt van de crisis, vanaf 1960, werd dit smaldeel regelmatig ontplooid naar Weelde. In 1961 werd het 31ste toegewezen om de Noordflank van de NAVO te versterken en in 1962 werd een eerste ontplooiing uitgevoerd naar Ørland, ter hoogte van Trondheim, in Centraal Noorwegen. Voor de piloten was het een goede gelegenheid zich te wennen aan het prachtig, maar ruw Noors landschap. Alles verliep vlekkeloos, maar er was een operationele tekortkoming; Ørland lag te ver van de Sovjet-Unie. Inderdaad, rekening gehouden met de neutraliteit van Zweden en Finland, moest een omweg gemaakt worden via Noord-Noorwegen om de grens van Rusland te bereiken. Die afstand lag buiten de actieradius van de F-84 F.

Er werd dus gezocht naar een vliegbasis van waaruit de Russische grens op lage hoogte kon bereikt worden. De keuze viel op het vliegveld Andoya, een eiland op ongeveer 70° Noorderbreedte, dus ruim boven de Noorpoolcirkel. Het 31^{ste} smaldeel ontplooipte er van 04 tot 13 juni 1963 met 10 F-84 F en 14 piloten. Tijdens die ontplooiing zou zich echter een ongeval voordoen dat de niet aangepaste uitrusting in een schril daglicht zou stellen. We spraken met onze voorzitter, Wif De Brouwer, die beide ontplooiingen naar Noorwegen meemaakte en getuige was van het dramatisch ongeval.

MVDV. Was het moeilijk om te wennen aan de vliegomstandigheden?

WQB. De vliegomstandigheden waren 'speciaal'. Bij goed weer had men 100 km zicht en navigeren langs de Noorse fjorden was uniek. Eens in het binnenland vlogen we boven ruw terrein, de bergen waren besneeuwd en boden een weinig gastvrije indruk. Wij waren de enigen die daar rondvlogen en werden niet gehinderd door enig luchtverkeer. De enige radar in het Noorden bevond zich precies op de Noordkaap. Ik herinner het mij nog; de callsign was 'Congo Radar'. We moesten via de Noordkaap om tot de Russische grens te navigeren, ten Noorden van Zweden en Finland. Toen we 'Congo Radar' opriepen vroegen ze ons om een seintje te geven wanneer we op 5 minuten van het station waren. Op dat ogenblik lieten ze alles vallen en kwam de ganse ploeg naar buiten om ons toe te wuiven. Een goede afwisseling voor jongens die maar om de 3 maanden afgelost werden. Een belangrijk punt was dat het weer onvoorspelbaar was – weerssatellieten bestonden nog niet. Zo zijn we eens binnengekomen met een zestal vliegtuigen in een

sneeuwstorm. Het was hectisch. De GCA-controleurs hadden wel wat ervaring met Albatros, de Noorse duikbootjager, maar het was de eerste maal dat ze met jets, die met hogere snelheid binnenkwamen moesten werken. Ze gaven verbeteringen van 20° van links naar rechts in de eindfase van de nadering. Zicht naar voor: nihil. Mijn wingman, Ivan Devisscher bleef in mijn vleugel plakken en we zijn in formatie geland, meer slippend dan rijdend. Naast mij zag ik een mooi

Rough terrain



BAIL-OUT AT 70 DEGREES NORTH

Néant ! Mon ailier, Ivan Devisscher, est resté dans mon aile jusqu'à l'atterrissage. La piste ? Une patinoire ! J'ai eu le temps d'apercevoir les traces dans la neige d'un de nos prédécesseurs sortant de la piste et y revenant... Nous étions prévenus.

MVDV. Aviez-vous un équipement particulier ?

WQB. C'était la configuration standard pour pilotes et avions. Nous volions avec la seule combinaison de vol dont nous disposions, la G-suit et la « mae-west ». Un dinghy gonflable était attaché au harnais de notre parachute. Il devait permettre de survivre en cas d'éjection au-dessus de la mer.

Le samedi 8 juin, nous nous sommes rendus en « overnight » à Oslo avec atterrissage à l'aérodrome de Gardemoen. Nous sommes parqués à côté de deux F-86D norvégiens. Un des pilotes est venu nous saluer et nous a demandé d'où nous venions. Lorsqu'il a appris que c'était d'Andoya, il n'a pu s'empêcher de froncer les sourcils. Joignant le geste à la parole, il a tâté ma combinaison de vol et m'a demandé : « Are you flying like this in North Norway ? »

Comme je confirme la chose, il a ajouté : « If you bail-out in this outfit, you have no chance. Over the mountains, you freeze to death in a few hours; in the water, you will be paralyzed after 30 minutes. » Je me suis dit qu'il exagérait sans doute.

MVDV. Comment s'est passé cet accident ?

WQB. De retour à Andoya, c'était « business as usual ». Nous avons toutefois tiré les leçons de cette tempête de neige. À partir de ce moment, les vols ont été plus espacés et nous revenions avec plus de carburant.

Le mercredi 12 juin, après un premier vol en direction du Cap Nord, je suis reparti pour une deuxième mission comme leader d'une formation de deux avions ; Jack Verhulst¹ était mon ailier. Lors du décollage, j'ai entendu la voix de Miele Coppens : « Let's go for a LABS² manoeuvre ». Il était le leader

spoor in de sneeuw van een voorganger die een paar honderd meter buiten de landingsbaan was gegaan en er in geslaagd was om terug op de piste te komen. We waren verwittigd.

MVDV. Hadden jullie een speciale uitrusting?

WQB. De vliegtuigen waren in een standaard configuratie; zo ook de piloten. We vlogen met een lichte vliegoverall, G-suit en zwemvest. Een opblaasbare dinghy was vastgehecht aan het parachuteharnas en moest ons toelaten te overleven wanneer we bij het uitspringen in het koude water terecht kwamen. Met vier piloten gingen we op zaterdag 08 juni voor 'overnight' in Oslo. Op het vliegveld van Gardermoen werden we geparkeerd naast een paar Noorse F-86 D. Een van de piloten kwam mij opzoeken om te vragen waar we vandaan kwamen en toen hij hoorde dat we vanuit Andoya opereerden, fronste hij zijn wenkbrauwen, voelde hij met duim en wijsvinger de materie van mijn vliegoverall, en vroeg; "Are you flying like this in North Norway?". Na mijn bevestigend antwoord zei hij, weinig bemoedigend: "If you bail-out in this outfit; you have no chance. Over the mountains, you freeze to death in a few hours; in the water, you will be paralysed after 30 minutes". Ik dacht toen: zo een vaart zal het wel niet lopen.

MVDV. Hoe gebeurde het ongeval?

WQB. Terug in Andoya was het 'business as usual'. Wel hadden we geleerd van de onverwachte sneeuwstorm dat we de vluchten meer moesten spreiden en met voldoende brandstof terugkomen. Op woensdag 12 juni, na een eerste vlucht richting Noordkaap vertrok ik, in de vroege namiddag, voor een tweede navigatie als leider van twee vliegtuigen; mijn wingman was Jack Verhulst.¹ Onze vliegtuigen waren volgetankt. Bij het opstijgen hoorde ik de stem van Miele Coppens die op de terugweg was; "Let's go for a LABS² manoeuvre". Zijn formatie bestond uit 3 vliegtuigen; Miele Coppens (leider), Emile Thys



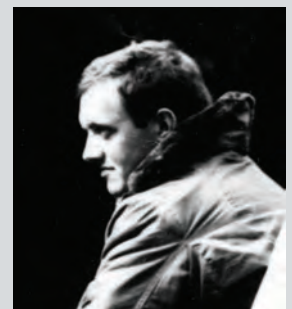
Miele Coppens



Emile Thys



Jack Huygen



Jack Verhulst

1. Jack Verhulst sera le premier pilote opéraonnel belge à perdre la vie en F-104 G, le 27 janvier 1965.

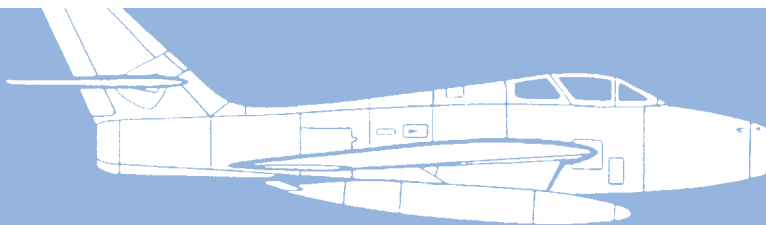
2. La manoeuvre LABS a été décrite dans notre magazine 2-2013. Il s'agit d'un immelman partant à très basse altitude à très haute vitesse.

3. Jack Huygen succombera le 20 juin 1968, suite à un accident en F-104 au champ de tir de Norhorn (RFA)

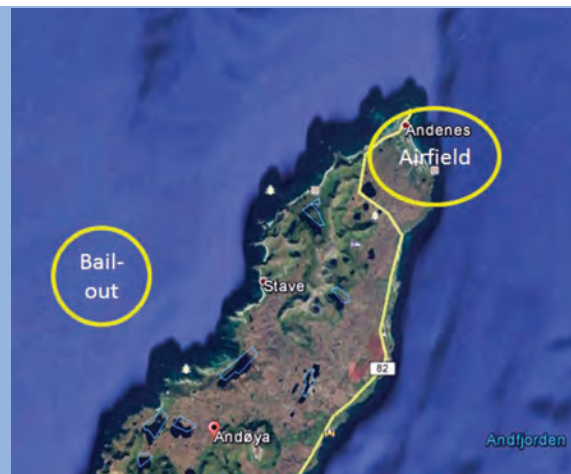
1. Jack Verhulst zou op 27 januari 1965 als eerste operationele Belgische piloot omkomen met een F-104.

2. Het LABS manoeuvre werd beschreven in ons magazine 3-2013. Het bestond uit een Immelman die begon op zeer lage hoogte met zeer hoge snelheid.

3. Jack Huygen kwam om het leven met een F-104 tijdens een schietoefening te Nordhorn (DBR) op 20 juni 1968.



Crash site



de trois avions avec Émile Thys et Jack Huygen³ comme ailiers. À peine une minute plus tard – nous venions de décoller – nous avons entendu Jack Huygen crier : « Number two, you are in a spin ! Bail-out ! Bail out!! ».

MVDV. Comment avez-vous réagi ?

WQB. J 'ai immédiatement demandé à Miele quelle était sa position. Il se trouvait à environ douze nautiques de l'aérodrome à l'ouest de l'île. Nous nous sommes immédiatement dirigés vers cet endroit. Entretemps, nous avons appris qu'Émile Thys s'était éjecté et qu'il pendait à son parachute avec son dinghy gonflé sous lui. L'éjection s'était donc déroulée normalement. Deux minutes plus tard nous étions sur place. Émile Thys venait de tomber à l'eau, mais il n'avait pas su se défaire de son parachute. À cause du vent fort, la coupole restait ouverte et le traînait dans les flots. Sa veste de sauvetage était gonflée et il se cramponnait à son dinghy. Mais la traction de son parachute l'empêchait d'y monter. Miele Coppens et Jack Huygen ont alors quitté les lieux à cours de carburant. Nous sommes restés sur place.

MVDV. N'y avait-il pas de « rescue » ?

WQB. Si, bien sûr. Moins de dix minutes plus tard, nous avons vu arriver un hélicoptère. Nous pensions que tout était sous contrôle, mais c'est là que les problèmes ont commencé. L'hélicoptère a fait son approche vent arrière. Avec comme conséquence que le parachute, et donc Émile, continuait à s'éloigner. Malheureusement, nous n'étions pas en mesure de communiquer avec l'hélicoptère. Nous utilisons l'UHF et lui était sur VHF. Nous devons donc faire passer nos recommandations par l'ATC d'Andøya. Finalement, la technique d'approche suggérée fut adoptée et le parachute s'est aplati. L'équipage de l'hélicoptère (Bell 47 D) n'était toutefois composé que d'un pilote et d'un treuilliste. Donc pas de plongeur-sauveteur à bord. L'hélicoptère se trouvait maintenant au-dessus du dinghy et le treuil a été descendu afin de permettre à notre pilote de se hisser dans la boucle de sauvetage. Malheureusement, l'eau glacée de 5° a sans doute paralysé ses muscles et il n'a pas eu la force de s'introduire dans la boucle.

MVDV. Emile Thys est donc condamné ?

WDB. Nous sommes témoins d'une tentative désespérée pour sauver notre pilote. L'hélicoptère est équipé de flotteurs et le pilote a essayé de se poser sur l'eau à côté du dinghy malgré le vent fort

en Jack Huygen.³ Minder dan een minuut later - we waren pas in de lucht- hoorden we Jack Huygen uitschreeuwen; "Number 2, you are in a spin; bail out, bail out".

MVDV. Wat was uw betrokkenheid?

WQB. Ik vroeg onmiddellijk aan Miele wat zijn positie was. Hij was op ongeveer 12 mijl van het vliegveld, langs de Westkant van het eiland. We vlogen er onmiddellijk naartoe en hoorden ondertussen dat Emile Thys was uitgesprongen; hij hing aan zijn parachute en zijn dinghy hing opgeblazen onder hem. De ejectie was dus normaal verlopen. Minder dan twee minuten later waren we ter plaatse. Emile Thys was pas in het water terecht gekomen, maar had zich niet van zijn parachute kunnen ontdoen. Door de hevige wind bleef deze bol staan en sleurde hem door het water. Zijn zwemvest was opgeblazen en hij had zich letterlijk vast geklampt aan zijn dinghy. Maar de trekkracht van zijn parachute belette hem in het bootje te klimmen. Miele Coppens en Jack Huygen moesten gaan landen wegens brandstoftekort, maar wij bleven ter plaatse en zouden getuige zijn van het drama.

MVDV. Was er geen reddingsdienst?

WQB. Toch wel. Minder dan 10 minuten later kwam een helikopter ter plaatse. We dachten dat alles onder controle was, maar toen begonnen de problemen. De helikopter deed zijn eerste nadering met rugwind, maar de schroefwind deed de parachute, dus ook Emile, nog verder afdrijven. Spijtig genoeg konden we niet rechtstreeks met de helikopterpiloot praten; hij had enkel VHF en wij opereerden op UHF. We moesten dus onze richtlijnen doorgeven via de ATC van Andøya. Ons advies om met zijwind of staartwind te naderen werd toegepast en de parachute sloeg in het water bij de volgende nadering. Echter, de bemanning van de helikopter (Bell 47 D) was beperkt tot de piloot en een lierbediener. Er was dus geen redder-duiker aan boord. De helikopter kon nu boven de dinghy hangen en liet de lier naar beneden zodat onze piloot zich in de lus kon hijsen. Het ijskoude water van 5° had echter zijn spieren verlamd. Hij had niet meer de kracht om de lus rond zijn lichaam te slaan.

MVDV. Emile Thys was dus veroordeeld.

WDB. We zijn toen getuige geweest van een heldhaftige poging om onze piloot te redden. De helikopter was uitgerust met vlotter en de piloot trachtte te landen op het water, vlak bij de dinghy.

BAIL-OUT AT 70 DEGREES NORTH

et les hautes vagues. Au départ d'un flotteur, le treuilliste a essayé d'agripper Émile ; une vision d'horreur... À cause des vagues, le rotor de queue touchait parfois l'eau. Un travail titanessque. Nous avons eu l'impression que le treuilliste réussissait à agripper notre pilote. C'est à ce moment que le rotor principal a touché l'eau. Nous ne pouvions en croire nos yeux. L'hélicoptère a basculé et a disparu sous l'eau.

Er stond een stevige wind en er waren hevige golven. Op een bepaald ogenblik slaagde de piloot erin zich vlakbij de dinghy neer te zetten en konden we liebediener zien, die vanaf een vlotter Emile trachtte binnen te halen. Het was schrikwekkend; door de hevige golven sloeg de staartschroef af en toe in het water. Dit was titanenwerk. Voor zover we konden zien had de liebediener op een bepaald ogenblik onze piloot te pakken maar toen raakte de hoofdschroef het water. We konden onze ogen niet geloven, de helikopter draaide onderste boven en verdween onder het water.

DATE	TIME	NAME	AGE	STATUS	DUTY	LOCATION	TIME	TIME	TIME	STATUS	REMARKS	
12/6	F.H-F	7m	140	WEARONVER	40	NAV NORTHCAPE - RONALD - BARBOTOS	LIP	2:30	0745 0945	200		2v OK
		148	VAN RENHOEKEL	30	ANDREWS		LIP	2:30	0745 0945	200		2v OK
		116	SCHELLEKENS	45	NAV NORTHCAPE - VANAK - ALTA		LIP	2:30	0845 1055	210		2v OK
		073	VERHULST	42	LWS DODY		LIP	2:30	0845 1055	210	CANCELLED	
		116	SCHELLEKENS	45	BODY - ANDREWS		LIP	2:30	0910 1120	215		2v OK
		073	VERHULST	42			LIP	2:30	0910 1120	215	CANCELLED	
		092	COFFENS	28	NAV NORTH CAP - BANAK - ALTA		LIP	2:30	0910 1120	215		2v OK
		111	THYS	31	BARBOTOS - ANDREWS		LIP	2:30	0910 1120	215		2v OK
		086	ANDYSEN	39	NAV NORTH + LWS PASADENA		LIP	2:30	0910 1120	215	CANCELLED	
		142	V.BRUSSEL	29	BARBOTOS - ANDREWS		LIP	2:30	0910 1120	215	CANCELLED	
		086	KUYGEN	39	BARBOTOS - ANDREWS		LIP	1:20				
12/6	F.H-F	Full-A2		VAN BROGGEL	29	BARBOTOS - ANDREWS	LIP	1:20				CANCELLED
		073		VAN BUNNEL	29	ANDREWS - BOOD - BARBOTOS - ANDREWS	LIP	2:30	0955 1155	200		2v OK
		106		HULLS	17	ANDREWS - SANDERSON - BOOD	LIP	2:30	0955 1145	160		DOUBLE INSCRIPTION
		144		PRECEMAN	22	ANDREWS - SANDERSON - BOOD	LIP	2:30	0955 1145	160		DOUBLE INSCRIPTION
		106		HULLS	17	GARDIKOEN - KL - BROGEL	LIP	2:30	1325 1515	150		DOUBLE INSCRIPTION
		144		PRECEMAN	22		LIP	2:30	1325 1515	150		DOUBLE INSCRIPTION
		116		DE HANOUWER	40	NAV SOUTH - SWARTISEN GLACIER	LIP	2:30	1110 1240	130		2v OK
		116		VERHULST	42	ANDREWS	LIP	2:30	1110 1240	130		2v OK
		086		COFFENS	28	RESCUE FLYING	LIP	2:30	1225 1430	205		2v 4/5
		106		VAN BRUSSEL	29	"	LIP	2:30				
		106		SCHELLEKENS	15	ALT	LIP	1:20	1525 1555	130		

31st Sqn Authorisaon book, June 12, 1963

MVDV. Il a flotté un moment ?

WDB. Pas vraiment. Dans un premier temps, les pales du rotor ont entraîné l'hélicoptère vers le bas. Nous avons eu l'impression que cela a duré une éternité avant que l'appareil ne réapparaisse, les flotteurs vers le haut. Une dizaine de secondes plus tard, l'équipage a réussi à se hisser sur le ventre de l'appareil, accroché aux flotteurs. Incrédule, nous voyions le pilote et le dinghy s'éloigner lentement de l'épave de l'hélicoptère.

MVDV. Quelle est alors votre réaction ?

WDB. Nous prévenons immédiatement le contrôle d'Andoya et demandons qu'un deuxième hélicoptère soit « scramble ». On nous répond qu'il n'y a pas d'autre appareil. À ce moment, il ne nous reste d'autre solution que d'essayer d'alerter un bateau navigant dans les parages. Nous avons déjà repéré quelques bateaux de pêcheurs à quelques 7 à 8 km de l'endroit du crash. Le contrôle m'a alors expliqué comment je pouvais les amener à se rendre dans la direction voulue - un 360° au-dessus de l'embarcation puis un passage « waggeling wings » dans la direction souhaitée. J'ai demandé à mon équipier de survoler

MVDV. Zo ineens, hij bleef toch even drijven?

WDB. Toch niet. In een eerste stadium draaide de schroef nog en die trok de helikopter letterlijk onder water. Het leek een eeuwigheid, maar het duurde zeker een tiental seconden vooraleer we het tuig omgekeerd aan zijn vlotter naar de oppervlakte zagen komen. En nog een tiental seconden later zagen we de twee bemanningsleden op de buik van de helikopter kruipen. Ze stonden tot de heupen in het water en hielden zich vast aan de vlotter. Onze piloot en zijn dinghy dreven langzaam weg van het helikopterwrak.

MVDV. Wat was jullie reactie??

WDB. In de eerste plaats, de controle van Andoya verwittigen en vragen voor een andere helikopter. Toen deze liet weten dat er geen tweede helikopter was, bleef er maar een oplossing; trachten een boot tot de plaats van het ongeval te loodsen. We hadden wel al gemerkt dat er een paar vissersboten niet te ver lagen; de dichtste op ongeveer 7 tot 8 km. De controle legde mij de procedure uit om een boot ter hulp te roepen - eenmaal rond draaien en dan met « waggeling wings » boven de boot vliegen in de richting dat



l'endroit du crash afin que je garde une référence visuelle de la direction à prendre. J'ai effectué la procédure prévue et à mon grand soulagement, le bateau a immédiatement réagi en virant vers le cap souhaité. Le skipper a sans doute remarqué les manoeuvres inhabituelles et a donc immédiatement bien réagi. J'ai continué à le survoler quelques fois afin de l'amener dans la bonne direction. Entretemps, nous entendons que Miele Coppens a redécollé afin de venir nous relayer. En effet, nous volons depuis près d'1 h 30 et il faudra encore attendre un petit moment avant que le bateau de pêche n'arrive sur les lieux. Nous rentrons donc à la base et arrivés au dispersal, nous n'avons toujours aucune information quant au résultat du sauvetage.

MVDV. Comment avez-vous appris la nouvelle ?

WDB. Nous étions ensemble à l'escadrille à attendre. Jack Verhulst était particulièrement affecté ; il était de la promotion d'Émile Thys ; tous deux avaient moins d'une année d'expérience en squadron. Lorsqu'on nous annonce que « tout le monde est sauvé », Jack et moi, nous nous regardons. Nous aurions aimé vouloir le croire, mais nous savons tous les deux qu'il n'est tout simplement pas possible de survivre après avoir passé 1 h 30 dans une eau à cinq degrés. Dix minutes plus tard, nous avons reçu l'inévitable nouvelle : l'équipage de l'hélicoptère était sain et sauf, mais Émile Thys n'avait pas survécu.

Épilogue

■ En 1964, les escadrilles de Kleine-Brogel commencent leur conversion sur F-104. La mission de l'AMF est reprise par la 1^{re} Esc. Cette escadrille s'est déployée en 1964 dans le Grand Nord, mais cette fois, les pilotes disposaient d'une combinaison de vol adaptée aux conditions hivernales de ces régions. Plus tard, cet équipement sera obligatoire pour tous les vols au-dessus de la mer dès que l'eau descend en-dessous de 12°.

Un an plus tard, le Major Soufnonguel (C.O. de la 1^{re} Esc) et l'Adjudant Serge Martin, en combinaison d'immersion.

Een jaar later, majoor Soufnonguel, CO 1^{ste} smaldeel, en Adjudant Serge Martin in dompelpak, klaar voor een zending in het Hoge Noorden.

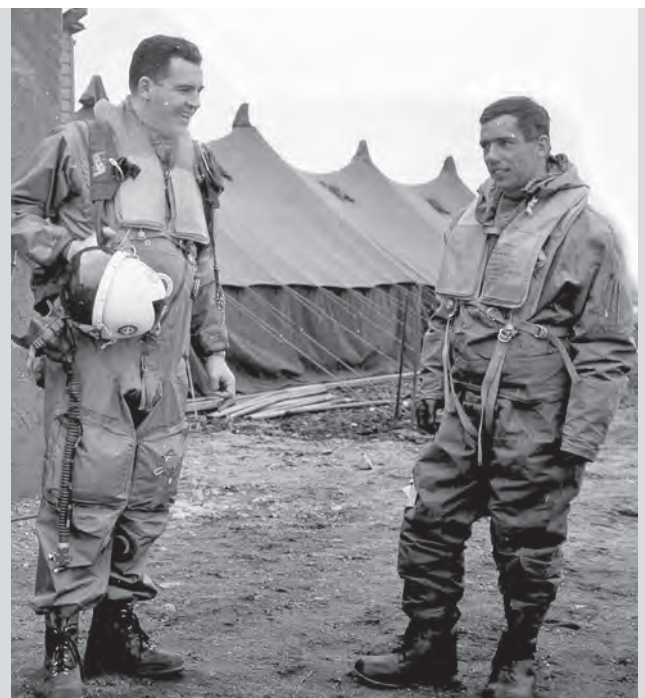
hij moest varen. Ik vroeg mijn wingman om ter plaatse boven het ongeval te cirkelen zodat ik een goede referentie had. Ik vloog de procedure zoals gevraagd en tot mijn opluchting maakte de boot onmiddellijk een bocht in de richting van het ongeval. Wellicht had de schipper reeds de ongewone activiteit opgemerkt en hij deed onmiddellijk wat van hem gevraagd werd. Ik vloog nog een paar keer boven de vissersboot om de goede richting aan te wijzen. Ondertussen hoorden we over de radio de stem van Miele Coppens die opnieuw was opgestegen om ons af te lossen. Inderdaad, het duurde nog een tijdje vooraleer de vissersboot ter plaatse kon zijn en Jack en ikzelf moesten gaan landen wegens brandstoftekort. We hadden 1u30 gevlogen en toen we terug in het dispersal kwamen was er steeds nog geen nieuws van de reddingsactie.

MVDV. Hoe hebben jullie het vernomen?

WDB. We zaten samen te wachten in het squadron op meer informatie. Vooral Jack Verhulst was aangeslagen; hij was van dezelfde promotie van Emile Thys; ze hadden beiden minder dan een jaar ervaring in het squadron. Toen kwam het nieuws: "Iedereen is gered". Jack en ik bekeken mekaar; we hadden het graag geloofd, maar we wisten beiden dat een lichaam dat ondergedompeld is in water van 5° C gedurende anderhalf uur totaal onderkoeld moest zijn. Tien minuten later kregen we het onvermijdelijke te horen: de helikopterbemanning was OK maar Emile Thys was niet meer.

Epiloog

■ In 1964 begonnen de smaldelen van Kleine Brogel hun conversie op F-104. De AMF rol werd overgenomen door het 1^{ste} smaldeel. Dit smaldeel ontplooide in 1964 naar het Noorden maar ditmaal waren de piloten uitgerust met een dompelpak dat een degelijke bescherming biedt in ijskoud water. Later werd een regel uitgevaardigd die het dompelpak verplicht maakte voor





BAIL-OUT AT 70 DEGREES NORTH

- Par ailleurs, les harnais du parachute seront équipés de « quick releases ». Ils permettent de se détacher du parachute à l'atterrissage à l'aide de deux boutons poussoirs afin d'éviter que le dôme n'entraîne le pilote par vents forts.
- La Force Aérienne norvégienne a également tiré les leçons de cet accident. Il est évident que les hélicoptères de sauvetage devaient avoir un plongeur-sauveteur à bord. C'était d'ailleurs déjà le cas à la Force Aérienne belge.

Post Scriptum

Plus tard, nous avons fait la connaissance de Frans Thys, le père d'Émile. Frans avait déjà perdu un premier fils lors d'un accident aérien à Beauvechain, le 30 juillet 1959. Louis est décédé lors d'un crash en CF-100 au cours d'un passage à grande vitesse. Malgré ce traumatisme bien compréhensible, Frans était un monsieur fort jovial qui portait la Force Aérienne haut dans son cœur. Dans les années 60, il rendait régulièrement visite à la 31^e Escadrille afin de goûter à l'ambiance et à l'esprit de squadron. Lorsque Wif est C.O. de la 349 à Beauvechain en 1977, Frans lui rendra régulièrement visite. C'est en fait dans cette escadrille qu'il avait perdu son premier fils et pour lui, c'était une sorte de thérapie que de revenir dans ces lieux. Après avoir longtemps insisté auprès des autorités, nous sommes parvenus à lui offrir un vol en TF-104 G. Selon lui : « Le plus beau jour de sa vie ». Sur la photo, Frans (à droite) et son pilote après le vol.

alle vluchten boven water met een temperatuur van minder dan 12°C.

- Ook werden zogenaamde “quick releases” gemonteerd op het harnas van de parachute. Die moest toelaten om de parachute bij de landing met twee drukknoppen los te koppelen zodat de koepel bij sterke wind de piloot niet kon meeslepen
- Ook de Noorse luchtmacht trok de nodige lessen uit dit ongeval. Het was duidelijk dat reddingshelikopters een redder-duiker aan boord moesten hebben. Dit was trouwens reeds het geval in de Belgische luchtmacht.

Post Scriptum

Later hebben we Frans Thys leren kennen, de vader van Emile. Frans had reeds een eerste zoon verloren bij een vliegongeval in Beauvechain op 30 juli 1959. Louis Thys kwam om met een CF-100 na een passage met hoge snelheid. Ondanks deze traumatische ervaringen was Frans een zeer joviale kerel die de luchtmacht hoog in het hart droeg. In de jaren 60 ging hij regelmatig naar het 31^{ste} smaldeel om de sfeer en desquadronsprit te proeven. Toen Wif De Brouwer in 1977 CO werd van het 349^{ste} ging Frans ook regelmatig op bezoek naar Beauvechain. In dit smaldeel was immers zijn oudste zoon verongelukt en voor hem was het een soort therapie om nog eens ter plaatse te zijn. Na lang aandringen zijn we er in geslaagd hem een vlucht aan te bieden op TF-104 G. Volgens hem: “De mooiste dag van mijn leven”. Op de foto, Frans (rechts) met zijn piloot na de vlucht.

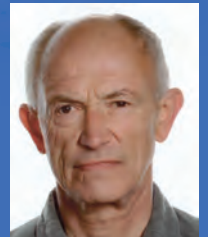


AVIONS SANS PILOTES : UTOPIE OU ÉVOLUTION INÉLUCTABLE ?

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



André Jansens
Traduction André Perrad



VLEIETUIGEN ZONDER PILOOT: UTOPIE OF ONSTUITBARE EVOLUTIE?

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

Quelques décisions politiques difficiles mais courageuses

Au moment où la guerre en Afghanistan comme en Irak atteint son apogée, aussi bien en ce qui concerne le nombre de victimes militaires et civiles, qu'en ce qui concerne le déploiement des forces, s'opère au sommet de la défense un changement de pouvoir qui va modifier fondamentalement non seulement l'utilisation des drones au cours des deux conflits régionaux mais également va provoquer au niveau mondial une infiltration irréversible du drone dans les doctrines militaires et les plans tactiques et stratégiques.

Bien que le président George W. Bush continue à soutenir pleinement Rumsfeld, ce dernier se trouve avant la fin 2006 en situation difficile. Le 8 novembre 2006 il remet sa démission. Dès le 18 décembre, Robert Gates devient le nouveau *Secretary of Defense*.

L'appareil militaire américain et certainement l'USAF ne sont pas des inconnus pour Robert Gates. En effet, il occupait la fonction de directeur de la CIA de novembre 1991 à janvier 1993. Ses souvenirs de l'USAF pendant ce mandat ne sont pas vraiment rassurants.

Pendant son tour de familiarisation avec le « senior management » de la défense, il précise qu'il faut coûte que coûte mettre le holà à l'extension des deux conflits régionaux. Ses interlocuteurs principaux à l'USAF sont le Général R. Michael Moseley qui auparavant a fréquenté les hauts sommets en tant que commandant des opérations aériennes au Moyen-Orient pendant l'OEF et l'OIF et le secrétaire Michel Wynne, chef politique de l'USAF.

Le 1 mai 2007, lors de l'activation du 432nd Wing à Creech AFB Nevada – le premier Wing entièrement équipé de drones – un coin du voile est déjà levé sur l'expansion des drones. Complètement

Enkele moeilijke maar moedige politieke beslissingen

Op een moment dat de oorlog in Afghanistan als in Irak zijn hoogtepunt bereikt, zowel wat het aantal militaire en burgerlijke slachtoffers als de machtsontplooiing betreft, heeft er aan de top van defensie een machtswissel plaats die niet alleen het gebruik van de drones tijdens beide regionale conflicten grondig zal wijzigen maar die tevens wereldwijd de onomkeerbare infiltratie van de drone in militaire doctrines en tactische en strategische plannen zal teweeg brengen. Alhoewel president George W. Bush Rumsfeld volledig blijft steunen komt deze laatste voor het einde van 2006 terecht in lastig vaarwater. Op 8 november 2006 dient hij zijn ontslag in. Robert Gates wordt al op 18 december 2006 de nieuwe *Secretary of Defense*.

Het Amerikaanse militair apparaat en zeker de USAF zijn voor Robert Gates geen onbekenden. Hij bekleedde immers van november 1991 tot januari 1993 de functie van directeur van de CIA. Zijn herinneringen aan de USAF uit deze ambtsperiode zijn niet echt opbeurend. Tijdens zijn kennismakingsronde met het senior management van defensie maakt hij duidelijk dat de uitbreiding van beide regionale conflicten kost wat kost een halt moet toegeroepen worden. Zijn belangrijkste gesprekspartners bij de USAF zijn Gen. R. Michael Moseley, de stafchef, die voordien hoge toppen scheerde als bevelhebber in het Midden-Oosten van alle luchtoperaties tijdens OEF en OIF. De politieke chef van de USAF is secretaris Michael Wynne. Tijdens de activatie op 1 mei 2007 van de 432nd Wing in Creech AFB, Nev.- de eerste Wing die volledig uit drones zal bestaan- wordt al een tijpje van de sluier gelicht over de expansie van de drones. Op volle sterkte zal de Wing kunnen beschikken over 160 Predators en 60 Reapers.

Vanaf zijn investituur kan Gates zich al vlug een oordeel vellen

■ AVIONS SANS PILOTES / VLIEGTUIGEN ZONDER PILOTEN

équipé, le Wing pourra disposer de 160 Predators et de 60 Reapers.

Dès son investiture, Gates peut se forger rapidement une opinion sur ses forces armées et l'USAF n'apparaît pas sous un bon éclairage. Par une première décision, il met une halte à la tentative de l'USAF de prendre le contrôle de tous les drones de la Défense. Le niveau d'ambition de l'USAF de ne maintenir en permanence que 18 rotations de *Combat Air Patrols* (CAP's) sans planning pour accroître ce nombre reçoit dans de telles conditions un grand « insuffisant ». Le manque de pilotes de drones devient un point d'attention prioritaire. Gates n'est absolument pas convaincu qu'il faille intégrer des pilotes d'avions dans les opérations de drones. À l'Army en effet, des sous-officiers font le même travail. Pendant la guerre du Vietnam, c'étaient aussi des sous-officiers de l'USAF qui contrôlaient les Firebees. Gates est choqué par une certaine mentalité USAF. *"The Air Force made it clear to its pilots that flying a drone from the ground with a joystick was not as career-enhancing as flying an airplane in the wild blue yonder."*

Également scandaleux le fait qu'aussi bien Wynne que Moseley ne connaissent que deux sujets de conversation à savoir le développement d'un nouveau bombardier à grande distance et plus de F-22 Raptors. Particulièrement en ce qui concerne ces derniers, la rancune grandissante avec l'USAF va gonfler jusqu'à un échange musclé pour lequel finalement le Congrès prononcera le jugement définitif. Entretemps Gates saisit à deux mains l'occasion unique de renouveler le sommet de l'USAF.

Deux incidents de sécurité sont les fameuses gouttes qui font déborder le vase. Le 30 août 2007 un bombardier B-52 décolle de Minot AFB, ND à destination de Barksdale AFB, LA. Quelques heures après l'atterrissage, on constate que le B-52 n'est pas seulement équipé de six missiles de croisière AGM-126 à charge inerte mais qu'en dessous de l'autre aile s'en trouve un même nombre équipé d'autant de têtes nucléaires W80-1. Pendant 36 heures ces engins sont restés montés sur un avion sans que soient appliquées les sévères mesures de sécurité prévues pour la protection des armes nucléaires.

Le 5 juin 2008 Gates fait connaître les résultats d'une enquête sur un incident qui cause encore beaucoup de soucis. Deux ans auparavant au lieu de pièces de rechange pour hélicoptères, on a transbordé vers Taiwan des composantes de la tête d'une fusée Minuteman. Le 5 juin, aussi bien le chef d'état-major que le secrétaire de l'USAF sont congédiés. La démission simultanée au sommet de l'USAF est une première dans les annales de l'arme aérienne.

En ce qui concerne le vol avec drones, l'USAF maintient provisoirement sa position. Les drones doivent être volés par des pilotes brevetés obligés d'échanger leur place dans un cockpit pour l'espace de travail plus grand, plus élégant d'un GCS dans un semi-remorque climatisé. Le manque de pilotes de drones sera le point faible qui va limiter le déploiement de plus d'engins. Dans son enquête sur les vraies raisons, les soupçons de Gates seront confirmés. Dans l'USAF existe une culture selon laquelle toute initiative qui tente de brider la tâche du pilote dans son cockpit est d'avance vouée à l'échec.

La deuxième « première » de Gates ne se fait pas longtemps attendre. Dans sa recherche d'un nouveau chef d'état-major pour l'USAF, il a trouvé l'homme idéal dans la personne du Général Norton Schwartz. Il est pragmatique, il est impatient de coopérer avec d'autres parties des forces armées et il est surtout favorablement disposé envers les drones. En août 2008, il est assermenté comme

over zijn krijgsmachtdelen en hierbij staat de USAF in geen goed daglicht. In een eerste beslissing roept hij een halt toe aan de poging van de USAF om alle drones van defensie onder controle te krijgen. Het ambitieniveau van de USAF om permanent slechts 18 gevechtsomlopen of *Combat Air Patrols* (CAPs) in stand te houden, zonder plannen om dit aantal op te voeren, krijgt in de gegeven omstandigheden een grote onvoldoende. Het tekort aan dronepiloten wordt een prioritair aandachtspunt. Gates is er echter niet van overtuigd dat men piloten van bemande vliegtuigen moet inschakelen bij drone operaties. Bij de Army staan immers onderofficieren in voor hetzelfde werk. Tijdens de oorlog in Vietnam waren het in de USAF ook onderofficieren die de Firebees controleerden. Gates is geschokt door een zekere USAF-mentaliteit. *"The Air Force made it clear to its pilots that flying a drone from the ground with a joystick was not as career-enhancing as flying an airplane in the wild blue yonder."*

Aanstootgevend is ook dat zowel Wynne als Moseley slechts twee gespreksonderwerpen kennen namelijk de ontwikkeling van een nieuwe langeafstandsbommenwerper en meer F-22 Raptors. Vooral wat dit laatste betreft zal de groeiende vete met de USAF uitdijen tot een spierballengerol waarover uiteindelijk het Congres het eindverdict zal vellen. Gates grijpt ondertussen met beide handen een unieke gelegenheid om de top van de USAF te vernieuwen. Twee veiligheidsincidenten zijn de spreekwoordelijke druppels die de emmer doen overlopen. Op 30 augustus 2007 stijgt van op Minot AFB, ND, een B-52 bommenwerper op met bestemming Barksdale AFB, LA. Ettelijke uren na de landing stelt men vast dat de B-52 niet enkel met zes AGM-126 kruisraketten is uitgerust met een inerte lading maar dat zich onder de andere vleugel eenzelfde aantal bevindt met elk evenveel W80-1 nucleaire ladingen. Gedurende een periode van 36 uur waren deze tuigen gemonteerd op een vliegtuig zonder dat de strenge veiligheidsmaatregelen voor de bescherming van nucleaire wapens in acht genomen werden.

Op 5 juni 2008 maakt Gates de resultaten bekend van een ander onderzoek over een incident dat ook nu weer voor veel commotie zorgt. Twee jaar eerder werden in plaats van wisselstukken voor helikopters onderdelen van de kop van een Minuteman raket naar Taiwan verscheept. Op 5 juni worden zowel de stafchef van de USAF als de secretaris van de USAF de laan uit gestuurd. Het gelijktijdig ontslag van de top van de USAF is een première in de annalen van het luchtwapen.

Wat het vliegen met drones betreft houdt de USAF voorlopig nog steeds voet bij stek. Drones moeten gevlogen worden door gebrevetteerde piloten die hun plaats in de cockpit tijdelijk moeten inruilen voor de ruimere en meer modieuze werkomgeving van een GCS in een geacclimatiseerde trailer. Het tekort aan dronepiloten zou de flessenhals zijn die ontplooiing van meer toestellen aan banden legt. In zijn onderzoek naar de ware reden wordt het vermoeden van Gates bevestigd. In de USAF bestaat er een cultuur waarbij elk initiatief dat tracht om de taak van de piloot in zijn cockpit in te nemen bij voorbaat gedoemd is om te mislukken. De tweede première van Gates laat niet lang op zich wachten. In zijn zoektocht naar een nieuwe stafchef van de USAF heeft hij in de persoon van Gen. Norton Schwartz de ideale man gevonden. Hij is pragmatisch, is gretig om samen te werken met de andere krijgsmachtdelen en is vooral positief ingesteld tegenover drones. In augustus 2008 wordt Gen. Norton Schwartz beëdigd als nieuwe stafchef. Hij is de eerste piloot voor de hoogste functie binnen



Robert Gates à l'extrême droite pendant l'élimination d'Osama bin Laden.

Robert Gates uiterst rechts tijdens de uitschakeling van Osama bin Laden.

nouveau chef d'état-major. C'est le premier pilote atteignant les plus hautes fonctions de l'USAF qui n'appartient pas au groupe sélect des pilotes de bombardiers.

Durant l'été 2008, le sprint final du dossier Raptor est engagé. La passion messianique avec laquelle les généraux mais également Lockheed Martin tentent de convaincre le Congrès ne sert à rien. Gates reste inébranlable. Il n'est désormais plus possible de développer et d'acheter des systèmes d'armes sophistiqués *"to keep up or stay ahead of another superpower adversary, especially one that imploded nearly a generation ago"*. Le 21 juillet 2009, le Raptor fait la nouvelle du jour dans tous les médias. Le journal The New York Times titre ce jour-là « *Obama wins crucial Senate vote on F-22* ». En tout on ne construira que 187 Raptors. Le financement des drones qui bientôt rejoindront en grand nombre le théâtre d'opérations ne dépendra que d'un vote tranchant du Sénat.

Le 23 juillet 2009, l'USAF dévoile sans hésitation l'avenir de ses drones. Le « *Unmanned Aircraft Systems Flight Plan 2009-2047* » esquisse l'avenir des drones. Les engins sans pilote à bord vont croître en une flotte de toutes les tailles, depuis les nano-drones de la taille d'une mite qui volette, s'introduit par les fenêtres pour espionner l'intérieur des bâtiments, jusqu'aux grands bombardiers et aux avions de combat. Le plan prévoit également que pour le 100^{ème} anniversaire de l'USAF en 2047 des drones dotés d'intelligence artificielle seront capables de neutraliser un objectif sans intervention humaine. La vision d'avenir sur les drones sera encore souvent ajustée et prise sous le feu des critiques. Un problème de moralité se pose lorsque sans intervention humaine un drone élimine un objectif.

Nous osons ici à peine utiliser l'expression « la cerise sur le

de USAF die niet behoort tot het selecte gezelschap gevechts- of bommenwerperpiloten.

Tijdens de zomer van 2008 wordt ook de eindspurt ingezet van het Raptor-dossier. De messiaanse passie waarmee heel wat generaals maar ook Lockheed Martin het Congres over de streep willen trekken zal niet baten. Gates blijft onwrikbaar. Het is niet langer mogelijk om gesofistikeerde wapensystemen te ontwerpen en te kopen *"to keep up with or stay ahead of another superpower adversary, especially one that imploded nearly a generation ago"*. Op 21 juli 2009 is de Raptor in alle media het nieuws van de dag. De krant de New York Times bloklettert die dag *"Obama wins crucial Senate vote on F-22"*. Er zullen in totaal slechts 187 Raptors gebouwd worden. De financiering van de drones die weldra in groten getale het oorlogstheater zullen vervoegen kan alleen maar baat vinden bij de "hakbijl-stemming" van de Senaat.

Op 23 juli 2009 laat de USAF zonder schroom in haar kaarten kijken wat de toekomst van haar drones betreft. Het *Unmanned Aircraft Systems Flight Plan 2009-2047* schetst de toekomst van de drones. De onbemande vliegtuigen zullen groeien tot een vloot met allerlei afmetingen, van nano-drones ter grootte van een mot die doorheen vensters fladdert en binnen in gebouwen gaan spioneren tot grote onbemande bommenwerpers en gevechtsvliegtuigen. Het plan voorspelt ook dat tegen de 100^{ste} verjaardag van de USAF in 2047 UAV's aan de hand van kunstmatige intelligentie in staat zullen zijn om een doelwit te neutraliseren zonder menselijke tussenkomst. De toekomstvisie van de drones zal nog vaak bijgestuurd worden en ook onder vuur komen te liggen. Er stelt zich een moraliteitsprobleem wanneer een drone een doelwit uitschakelt zonder menselijke tussenkomst.

gâteau ». Et pourtant le 2 mai 2011, Robert Gates aura regardé avec une satisfaction certaine et suivi avec le président Barack Obama et quelques principaux ministres le rapport en images directes de l'élimination d'Osama bin Laden au Pakistan. Pendant le mandat de Robert Gates le drone prend un grand envol dans tous les domaines grâce à quelques décisions politiques difficiles et courageuses. Le 1 juillet 2011, il passe le flambeau à Leon Panetta. Dans son discours d'adieu, Gates insiste sur le fait que l'USAF doit tenir à l'œil « *the enormous strategic and cultural implications of the vast expansion in remotely piloted vehicle* ».

La première des pilotes RPA et de leurs problèmes

On peut s'imaginer que l'USAF, sous la direction du Général Schwartz, ne s'est pas engagée aveuglément pour mener à bien l'ambitieux plan 2009-2047. Cependant divers signaux soulignent quelques négligences. Un article dans le New York Times du 16 octobre 2002 tire déjà la sonnette d'alarme. « *New incentives for Pilots of Remote Plane* » est un excellent instantané de ce qui se vit dans le monde des drones militaires. Comment persuader les pilotes d'échanger leur place dans le cockpit d'un avion pour un lieu de travail qui se concentre dans un semi-remorque où sont observées des images vidéo fournies depuis un drone piloté à distance par *stick and throttle* ? Le secrétaire de l'USAF James G. Roche enlève déjà un point noir du paysage. Il décide d'attribuer également une prime de vol aux pilotes qui « volent » un drone. Cette décision est un premier pas prudent sur le sentier qui conduira finalement à l'équivalence des prestations de vol sur avions avec ou sans pilote. Cependant d'autres interventions sont nécessaires pour faire front à la pénurie aiguë de pilotes de drones.

Qui d'autre que le Général Schwartz peut prendre le taureau par les cornes ? En septembre 2008, le chef d'état major prend deux décisions drastiques. Début 2009 commence le premier entraînement spécifique de pilote de drone. La classe-test comprend trois ingénieurs, deux navigateurs, un officier de défense active au sol, un spécialiste en roquettes et un en administration. La formation des pilotes commence par une sélection initiale en vol (quinze heures) depuis Pueblo Memorial Airport, CO. À bord du léger monomoteur à hélice Diamond DA20-C1, les pilotes civils de Doss-Aviation jugent si les élèves pilotes sont capables de maîtriser la technique de vol élémentaire. Pour la deuxième phase, les élèves déménagent pour quatre mois vers Joint Base San Antonio-Randolph TX. S'en suit un cours intensif de vol aux instruments dans le simulateur de vol du T-6 Texan II. Cet équipement est utilisé par l'USAF pour l'instruction élémentaire de vol des élèves pilotes qui suivent l'*Undergraduate Pilot Training* (UPT) notamment tous ceux qui ambitionnent une carrière sur un avion piloté. L'*UAS Fundamentals Course* est la prochaine étape qui se passe également à Randolph AFB, TX avec les sous-officiers candidats opérateurs de senseurs. L'entraînement se termine à Creech AFB où une période de trois mois est scellée par la qualification initiale sur MQ-1 Predator. Le 25 septembre 2009, le Général Schwartz écrit un page d'histoire lorsqu'il remet les ailes au premier groupe de huit pilotes de drones.

En octobre 2010 commence le premier *Undergraduate RPA Training* (URT). Nous aimerions souligner que l'USAF utilise toujours l'abréviation RPA (*Remotely Piloted Aircraft*). Étant donné que Creech AFB, NV ne peut plus supporter seule la charge de travail de

We durven nauwelijks de uitdrukking van "de kers op de taart" gebruiken. Toch zal Robert Gates met een zekere voldoening het rechtstreekse beeldverslag gevolgd hebben waarbij hij op 2 mei 2011 samen met president Barack Obama en enkele topministers en veiligheidsadviseurs de uitschakeling volgt van Osama bin Laden in Pakistan. Tijdens de ambtsperiode van Robert Gates neemt de drone in alle opzichten een hoge vlucht mede dankzij enkele moeilijke en moedige politieke beslissingen. Op 1 juli 2011 geeft hij de fakkel door aan Leon Panetta. In zijn afscheidsspeeches benadrukt Gates dat de USAF moet blijven oog hebben voor "*the enormous strategic and cultural implications of the vast expansion in remotely piloted vehicles*".

De première van RPA-piloten en hun problemen

Men mag veronderstellen dat de USAF onder leiding van Gen. Schwartz zich niet blindelings geëngageerd heeft om het ambitieuze plan 2009-2047 tot een goed einde te brengen. Toch wijzen diverse signalen op enige onzorgvuldigheid. Een artikel in de New York Times van 16 oktober 2002 luidt al de alarmbel. "*New Incentives for Pilots of Remote Plane*" is een uitstekende momentopname van wat er leeft in de wereld van de militaire drones. Hoe piloten overhalen om de plaats in de vliegtuigcockpit om te wisselen voor een werkomgeving die zich centraliseert in een trailer waarin videobeelden geobserveerd worden afgeleverd door een drone die met stick and throttle van op afstand bestuurd wordt? De secretaris van de USAF James G. Roche helpt dan al een eerste pijnpunt uit de wereld. Hij beslist om de piloten die een drone "vliegen" ook een vliegpremie toe te kennen. Deze beslissing is een eerste voorzichtige stap op het moeilijke pad dat uiteindelijk zal zorgen voor de equivalentie van de vliegprestaties op bemande en onbemande vliegtuigen. Toch zijn er andere ingrepen nodig om het nijpend tekort aan dronepiloten het hoofd te bieden.

Wie anders dan Gen. Schwartz kan de koe bij de horens vatten. In september 2008 neemt de stafchef twee drastische beslissingen. Begin 2009 gaat de eerste specifieke opleiding tot dronepiloot van start. De testklas bestaat uit drie ingenieurs, twee navigators, twee gevechtsleiders, een officier van de actieve grondverdediging, een raket- en een administratiespecialist. De proefopleiding wordt ingezet met een initiële selectie in vlucht van 15 vliegers vanop Pueblo Memorial Airport, CO. Aan boord van het lichte eenmotorige Diamond DA20-C1 propellervliegtuig oordelen de burgerpiloten van Doss Aviation of de leerling-piloten de elementaire vliegtechniek onder de knie kunnen krijgen. Voor de tweede etappe verhuizen de leerlingen voor vier maanden naar Joint Base San Antonio-Randolph TX. Hier volgt een intensieve cursus van instrumentvliegen in de vluchtsimulator van de T-6 Texan II. Dit toestel is in gebruik bij de USAF voor het elementair vliegonderricht van de leerling-piloten die de *Undergraduate Pilot Training* (UPT) volgen namelijk al diegenen die een loopbaan ambiëren op een bemand vliegtuig. De *UAS Fundamentals Course* is de volgende stap die ook plaats heeft in Randolph AFB, TX samen met de onderofficieren kandidaat-sensoroperatoren. De opleiding wordt afgerond in Creech AFB waar een periode van drie maanden bezegeld wordt met de initiële kwalificatie op de MQ-1 Predator. Op 25 september 2009 schrijft Gen. Schwartz geschiedenis wanneer hij de vleugels op de borst spelt van de eerste groep van acht dronepiloten.



Le Général Schwartz remet ses ailes au premier pilote RPA

Gen. Schwartz speldt de vleugels van de eerste RPA-piloot op de borst



Les ailes de pilote RPA. De vleugels van de RPA-Piloot

l'entraînement Holloman AFB, NM en reçoit également la mission.

Pour pourvoir l'USAF de 1.350 équipages RPA, en 2013, le Général Schwartz a saisi in petto une alternative. La deuxième décision drastique de septembre 2008 soulève beaucoup de poussière. Il ordonne qu'annuellement 100 pilotes qui ont terminé leur UPT n'aillent provisoirement pas piloter l'avion de leurs rêves, mais bien des drones. Cette décision aura clairement des conséquences dans le domaine du recrutement de pilotes pour avions pilotés. La fin justifie vraiment les moyens. *"The ultimate mix of RPA pilots will include "a continuum" of experience, ranging from veteran pilots on other aircraft, to UPT graduates who go straight to RPAs, and finally to RPA pilots who have not flown operational manned aircraft."*

Déjà avant que Robert Gates ne prenne le contrôle pour encourager l'USAF à plus de dynamique dans l'engagement de drones, des cris d'alarmes retentissent d'horizons divers. Non pas l'USAF mais bien la *US Naval Postgraduate School* conclut dans une étude que dans les prochaines années et de manière croissante sera surtout stigmatisée l'utilisation de drones par l'USAF. C'est ensuite au tour de CNN de sonner la cloche d'une première pour le grand public. La station de télévision mentionne dans son émission du 24 juillet 2009 le problème suivant : *Remote warfare ushers new kind of stress*. Faire la guerre pendant de longues journées avec des engins armés, sans risque pour le tireur qui peut se déplacer de l'horreur du champ de bataille à son environnement familial ronge l'âme de l'individu. Le 15 août 2011, une étude controversée est publiée. *Air Force Research Laboratory 711th Human Performance Wing* étudie entre juillet 2010 et juin 2011 la nouvelle problématique dans *Facets of occupational burnout among U.S. Air Force Active Duty and National Guard/Reserve MQ-1 Predator and MQ-9 Reaper operators*. Les enquêteurs du *711th Human Performance Wing* gagnent une plume à leur chapeau parce que d'une manière globale, simple et décontractée ils attirent l'attention du grand public sur la problématique des équipages RPA. Le « senior management » de l'USAF ne communique peut-être pas complètement la méthodique suivie, n'est pas plus heureux avec la description détaillée du milieu de vie et de travail des drones et n'est pas encore tout à fait convaincu de devoir prendre des mesures urgentes. Pour cela il faudra encore patienter quelques années pour que dans une étude identique – comment pourrait-il en être autrement – des conclusions et des recommandations similaires soient formulées.

In oktober 2010 gaat de eerste *Undergraduate RPA Training (URT)* van start. We willen even aanstippen dat de USAF voortaan de afkorting RPA (*Remotely Piloted Aircraft*) gebruikt. Vermits Creech AFB, NV, de werklast van de training niet alleen meer kan torsen krijgt Holloman AFB, NM, er deze opdracht bij.

Om de USAF tegen 2013 te voorzien van 1350 RPA-crews heeft Gen. Schwartz nog een alternatief in petto. De tweede drastische beslissing van september 2008 doet veel stof opwaaien. Hij geeft de opdracht om jaarlijks 100 piloten die hun UPT afgewerkt hebben voorlopig niet het vliegtuig van hun dromen te laten bes-turen maar wel drones. Deze beslissing zal zich duidelijk laten gevoelen op het gebied van de rekrutering van piloten voor bemande vliegtuigen. Het uiteindelijk doel heiligt echter de middelen. *"The ultimate mix of RPA pilots will include "a continuum" of experience, ranging from veteran pilots on other aircraft, to UPT graduates who go straight to RPAs, and finally to RPA pilots who have not flown operational manned aircraft."*

Nog voor Robert Gates het heft in handen neemt om de USAF aan te sporen tot meer dynamiek bij de inzet van drones klinken vanuit diverse hoeken alarmkreten. Het is niet de USAF maar wel de *US Naval Postgraduate School* die in een studie een besluit formuleert dat in de jaren die volgen in toenemende mate vooral het gebruik van drones door de USAF zal stigmatiseren. De vaststelling dat *UAV Operations Strain Crews* wordt in december 2006 nog niet au sérieux genomen. Dan is het de beurt aan CNN om als eerste voor het grote publiek de kat de bel aan te binden. Het televisiestation maakt in de uitzending van 24 juli 2009 gewag van het probleem: *Remote warfare ushers new kind of stress*. Met gewapende toestellen oorlog voeren gedurende lange werkdagen zonder risico voor de schutter en die zich kan verplaatsen van de gruwel van het slagveld naar de familiale omgeving knaagt aan de psyche van het individu. Op 15 augustus 2011 wordt een spraakmakende studie gepubliceerd. *Air Force Research Laboratory 711th Human Performance Wing* bestudeert tussen juli 2010 en juni 2011 de nieuwe problematiek in *Facets of occupational burnout among U.S. Air Force Active Duty and National Guard/Reserve MQ-1 Predator and MQ-9 Reaper operators*. De onderzoekers van de *711th Human Performance Wing* verdienen een pluim op de hoed omdat ze op een overzichtelijke, eenvoudige en ongedwongen manier de problematiek van de RPA-crews onder de aandacht brengen van het grote publiek. Het senior management van de USAF deelt wellicht niet helemaal de gevolgde methodiek, is evenmin gelukkig met de detailbeschrijving van de leef- en werkweld van de drones en is nog niet helemaal overtuigd om dringende maatregelen te treffen. Hiervoor moeten nog enkele jaren geduld geoefend wanneer in een identieke studie – hoe kan het anders – gelijkwaardige besluiten en aanbevelingen geformuleerd worden.

ROLL-OUT

du 1^{er}
SONACA 200 belge

van de 1^{ste} Belgische
SONACA 200



Jean-Pierre Decock

Le roll-out du Sonaca 200 immatriculé OO-NEW a eu lieu le 3 avril 2017. C'est le premier appareil à sortir des ateliers de Sonaca Aircraft implantés sur l'aérodrome de Gosselies.

Op 3 april 2017 vond de roll-out plaats van de Sonaca 200 met registratie OO-NEW. Het is eerste toestel dat de ateliers van Sonaca Aircraft in Gosselies verlaat.

In fait, deux Sonaca 200 ont été montés en Belgique jusqu'à présent dont, ce que nous appellerons le numéro zéro, terminé en janvier 2017 et qui a exclusivement servi aux essais statiques. Le second, présenté ce 3 avril, est exclusivement destiné aux essais en vol qui ont débuté dans le Midi de la France fin avril, cette option étant retenue afin que les quatre pilotes commis aux essais puissent mener le programme de certification tambour battant en profitant de la météo plus clémente de cette région.

Sonaca 200 : un nouvel avion

Les deux premiers Sonaca 200 construits à Gosselies sont des avions entièrement nouveaux en comparaison à l'exemplaire qui fut convoyé d'Afrique du Sud en 2015 et qui a servi d'étalon pour le développement de la version définitive. Cette dernière a une structure redimensionnée à hauteur de 80%. L'exemplaire réservé aux essais statiques avait des structures renforcées pour répondre pleinement exigences du marché autant que de l'EASA (instances européennes de certification) à la masse maximale au décollage de 750 kg avec un facteur de charge de 4,4 G, soit un accroissement de 25% par rapport à l'appareil étalon.

Les longerons principaux de l'aile, leurs jointures au fuselage et le longeron central ont été redessinés et les alliages d'aluminium améliorés pour mieux résister à la fatigue, à la corrosion et à l'usure des matériaux. Des modifications s'appliquent aussi à la verrière coulissante, dont l'arceau a été renforcé, au train d'atterrissage ainsi qu'aux empennages, au système de freinage et au circuit d'alimentation en carburant.

Des essais au sol, voire des torture tests

Lors des essais de torsion d'aile « jusqu'à rupture », effectués par le très réputé établissement d'essais IABG en Allemagne celle-ci a tenu jusqu'à 11 G avant d'être totalement déformée après pliage progressif, mais sans se briser. Ceci signifie que la déformation de la voilure est intervenue sous un facteur de charge correspondant à 11 fois le poids de l'avion (soit plus de 8 tonnes !).

Si la voilure est l'élément primordial d'un avion, il n'en demeure pas moins qu'un avion école est mis à rude épreuve lors des nombreux atterrissages « approximatifs » des élèves pilotes. Des tests simulant des atterrissages brutaux ou par vent de travers ont été menés intensivement, de même que les harnais et les sièges ont été rendus plus résistants.

La réussite de ce programme très exigeant diligenté par des professionnels de diverses spécialités ne peut que conforter les clients et les écoles de pilotage qui ont déjà passé commande du Sonaca 200 (plus de 25 exemplaires à ce jour).

New... c'est nouveau !

Le deuxième exemplaire construit début 2017 à Gosselies et qui porte, si l'on peut dire, le numéro de construction 001, était présenté ce lundi 3 avril portant l'immatriculation OO-NEW. Celle-ci n'est pas usurpée, compte tenu des commentaires et des tests décrits ci-dessus. A l'occasion de ce roll-out, toute l'équipe de Sonaca Aircraft ayant œuvré au développement et à la réalisation du Sonaca 200 était présente. Elle avait tenu à montrer, avec une fierté légitime, le travail accompli et à partager son bonheur avec les nombreux aficionados invités pour l'occasion. L'ambiance était chaleureuse et les assistants étaient visiblement heureux de prendre part à l'événement.

Le démarrage de la production en série est planifié en juin 2017 et les premières livraisons devraient intervenir à la fin de l'année. Entre temps, les essais en vol et certifications auront été bouclés, permettant une longue et belle carrière au Sonaca 200.

Il est également intéressant de noter que le premier exemplaire de Sonaca 200 qui a été construit en Belgique est celui qui a été construit en Belgique. Il est également intéressant de noter que le premier exemplaire de Sonaca 200 qui a été construit en Belgique est celui qui a été construit en Belgique.

Sonaca 200: een nieuw vliegtuig

De twee eerste Sonaca 200 die in Gosselies werden gebouwd, zijn twee totaal nieuwe vliegtuigen. Ze zijn beduidend verschillend van het exemplaar dat in 2015 overkwam uit Zuid-Afrika en dat als model diende voor de ontwikkeling van de definitieve versie. De structuur van de Belgische versie is voor 80% opnieuw ontworpen. Het exemplaar voor de statische testen kreeg een versterkte structuur om te voldoen aan de eisen van de markt en van de EASA (European Aviation Safety Agency) voor een vliegtuig met een startgewicht van 750 kg en een g-kracht van 4,4G, ofwel een verhoging van 25% ten opzichte van het basismodel. De langsliggers van de vleugel, hun bevestiging aan de romp en de centrale langsligger werden opnieuw ontworpen en de aluminiumlegeringen werden verbeterd om ze beter bestand te maken tegen vermoeidheid, corrosie en slijtage. Er werden ook wijzigingen aangebracht aan de cockpitkap, die werd versterkt, het landingsgestel, het staartvlak, het remsysteem en het brandstofcircuit.

De grondtesten, een foltering

Tijdens de torsietesten van de vleugel, 'tot het breekpunt', die werden uitgevoerd in IABG, de bekende Duitse testinstelling begon deze pas bij 11 G te vervormen zonder evenwel te breken. Anders gezegd, de vervorming van de vleugel trad pas op bij een laadfactor die 11 keer groter was dan het gewicht van het vliegtuig (ofwel meer dan 8 ton) ! De vleugels zijn natuurlijk het belangrijkste onderdeel van een vliegtuig, maar ook de rest mag niet achterblijven zeker niet bij een lesvliegtuig dat te maken krijgt met leerling-piloten die de edele kunst van het landen nog niet onder de knie hebben. En dus werden er ook testen gedaan die harde landingen simuleerden of landingen met zijwind. Ook de gordels en de stoelen werden verstevigd.

Het succes van dit veeleisende programma uitgevoerd door allerlei specialisten, kan de klanten en de vliegscholen die al een Sonaca 200 besteld hebben (meer dan 25 exemplaren tot nu) alleen maar geruststellen.

New... dat is nieuw!

Het tweede exemplaar dat begin 2017 werd gebouwd en dat dus nummer 001 draagt, was aanwezig op maandag 3 april met registratie OO-NEW. En die NEW is nauwelijks overdreven zoals we hierboven beschreven. Tijdens de roll-out was de hele ploeg van Sonaca Aircraft die had meegewerkt aan de ontwikkeling en bouw van het toestel aanwezig. Met terechte trots wilden ze hun geleverde werk tonen aan de vele luchtvaartenthousiasten die op hun uitnodiging waren ingegaan. Er heerste een opgelaten sfeer en de medewerkers waren zichtbaar blij dat ze aan dit evenement mochten deelnemen.

Eind juni 2017 is de serieproductie van start gegaan. De eerste leveringen vinden normaal eind dit jaar plaats. Tegen die tijd zijn ook alle tests en certificaties achter de rug en kan de Sonaca 200 aan zijn lange en mooie carrière beginnen.



The unique story of the **MIRAGE M5 B** in the Belgian Air Force

Interview du Commandant Aviateur e.r.
Marcel De Petter
Par Michel Mandl
Traduction André Jansens

Interview met Commandant Vlieger b.d.
Marcel De Petter
Door Michel Mandl
Vertaling André Jansens

En 1968, le Gouvernement belge choisit l'avion français Mirage de chez Marcel Dassault pour remplacer les F-84F Thunderstreak et RF-84F Thunderflash. De 1970 à 1994, 106 Mirage vont ainsi être mis en œuvre au sein des 1^{re}, 2^e, 8^e et 42^e escadrilles au départ des bases de Bierset et de Florennes.

Après avoir obtenu ses ailes et effectué une conversion sur Mirage en 1974 à Bierset, l'Adjudant Aviateur Marcel De Petter est muté à la 2^e Esc¹. Au cours des dix-huit années passées

In 1968 kiest de Belgische Regering het Franse vliegtuig Mirage van Marcel Dassault om de F-84F Thunderstreak en RF-84F Thunderflash te vervangen. Van 1970 tot 1994 gaan zo 106 Mirages tewerk gesteld worden in de schoot van het 1^{ste}, 2^{de}, 8^{ste} en 42^{ste} smaldeel vanop de bases van Bierset en van Florennes.

Na zijn vleugels behaald te hebben en na een conversie op Mirage uitgevoerd te hebben in 1974 in Bierset wordt Adjudant Vlieger Marcel De Petter gemuteerd naar het 2^{de} Smd in



sur l'avion, Marcel a totalisé 3.200 heures², essentiellement comme instructeur à la 8^e Esc. Il termine sa carrière à la Force Aérienne comme commandant de bord C-130. C'est surtout grâce à la prise en charge de la coordination et au volontarisme de Marcel que l'ouvrage « The unique story of the Mirage M5 B in the Belgian Air Force » paru le 14 juin 2017 sous les auspices du « Mirage 5 Pilots Association », voit le jour.

Il nous a semblé intéressant de le rencontrer afin qu'il nous explique pourquoi il a accepté cette lourde charge et comment surtout cette belle histoire a été menée à bien dans des délais aussi courts.

MM. Marcel, peux-tu expliquer à nos lecteurs comment est née l'idée d'écrire un livre sur le Mirage à la Force Aérienne ?

Au sein de notre association MPA, on nous a à plusieurs reprises fait remarquer que contrairement aux autres appareils de la Force, peu de choses avaient été écrites sur le Mirage.

Florennes¹. Tijdens de achttien jaren die hij doorbracht op het vliegtuig totaliseert Marcel 3.200 vliegreuren², voornamelijk als instructeur in het 8^{ste} Smd. Hij beëindigt zijn loopbaan in de Luchtmacht als boordcommandant op C-130.

Het is vooral dankzij het in handen nemen van de coördinatie en door het voluntarisme van Marcel dat het werk "The unique story of the Mirage M5 B in the Belgian Air Force", verschenen in juni 2017 onder de auspiciën van de "Mirage 5 Pilots Association", tot stand komt.

Het lijkt ons interessant om hem te ontmoeten zodat hij ons uitlegt waarom hij deze zware taak aanvaard heeft en hoe vooral deze mooie geschiedenis in zo'n korte tijd tot een goed einde gebracht werd.

MM. Marcel, kan je aan onze lezers uitleggen hoe het idee tot stand is gekomen om een boek te schrijven over de Mirage in de Luchtmacht?

1. Peu de temps après, je serai son officier d'opérations à l'escadrille.

2. Sur les 404 aviateurs Mirage, seul trois autres pilotes ont passé le cap des 3.000 heures sur l'avion.

1. Enige tijd later zal ik zijn operatie-officier worden in het smaldeel.

2. Op de 404 Mirage-piloten zijn slechts drie andere piloten de kaap van 3.000 uren op het vliegtuig gepasseerd.

J'ai finalement accepté de jouer le rôle de coordinateur pour essayer de combler cette lacune.

Rôle de coordinateur, car dès le départ, nous avons pensé qu'il fallait donner la parole aux utilisateurs, les pilotes, mais également au personnel technique et de support en base ainsi qu'au personnel en usine. Le but était donc de faire écrire un livre par les « miragistes » pour les « miragistes »...

MM. Comment as-tu procédé ?

Nous avons formé un petit comité où figurait notamment quelques amis ayant une connaissance en la matière... Peter Stams a déjà publié plusieurs ouvrages et son compère, Johan Wolfs, est graphiste de profession. Ce dernier est bien connu dans les milieux FAé pour avoir réalisé la décoration de bons nombres de nos avions F-16. Il est également un spécialiste des « profils » avions comme on peut le découvrir dans l'ouvrage. Dans chaque escadrille et pour chaque chapitre, j'ai pu trouver un POC (Person Of Contact) afin de démarrer le travail. Au départ, nous sommes partis dans l'optique de réaliser un livre axé en priorité sur les photos d'avions. Liberté entière étant donnée aux escadrilles et autres responsables d'agencer leur chapitre selon leur bon vouloir. Au départ, l'ouvrage ne doit pas dépasser les 200 pages... Les POC nous font vite comprendre qu'ils ont besoin d'un quota quasi double... C'est ce qui explique que pour finir nous approchons les 450 pages dont près de 1.400³ photos et dessins.

MM. Ce ne fut pas une mince affaire que de gérer tout cela...

Effectivement, mais j'ai toujours eu le sentiment que nous allions aboutir, car l'enthousiasme de tous les auteurs et acteurs a dépassé toutes mes espérances. Nous nous sommes fixés un calendrier et nous avons pu le respecter. L'ouvrage est sorti le 14 juin à Saffraanberg, période à laquelle l'École technique consacre chaque année une journée aux Miragistes.

MM. À lire l'ouvrage, on comprend que tu es la personne idéale pour entreprendre la réalisation d'un tel ouvrage. Cela vaut la peine de nous expliquer comment tu es un peu devenu « Mister Mirage... »

Je pense que c'est exagéré, mais, c'est vrai..., ma passion pour l'avion Mirage n'a cessé de grandir. Il faut savoir que je me suis éjecté du BA 19, à la suite d'une panne moteur dans les environs de Gütersloh en Allemagne, le 8 mai 1985. Exactement 25 années plus tard, je suis contacté par un certain Marc Pattyn, un fana de l'aviation. Il me raconte qu'il est en possession d'un tableau de bord Mirage sans les instruments avec à l'arrière la mention « BA 19 » ! Imaginez ma surprise. Je n'ai pas hésité et j'en deviens le propriétaire. Il est intéressant de noter que S.M. le Roi a effectué son vol solo sur cet appareil... Commence alors une recherche incessante afin de compléter le « dashboard » de ses instruments et lampes de contrôle manquants. Pendant des mois, je vais visiter chaque musée, chaque base aérienne et un grand nombre d'entreprises à la recherche de pièces pour ce tableau de bord. C'est ainsi qu'en

In de schoot van onze MPA-vereniging heeft men ons bij herhaling doen opmerken dat in tegenstelling tot andere toestellen van de Luchtmacht er weinig dingen geschreven werden over de Mirage. Ik heb uiteindelijk aanvaard om de rol van coördinator te spelen in een poging om deze leemte op te vullen. De rol van coördinator want vanaf het begin hebben wij gedacht dat men het woord moest verlenen aan de gebruikers, de piloten, maar ook aan het technisch en ondersteunend personeel op de vliegbasis en aan het personeel in de fabriek. Het doel was dus om een boek te laten schrijven door de "miragisten", voor de "miragisten"...

MM. Hoe ben je tewerk gegaan?

We hebben een klein comité gevormd waar enkele vrienden deel van uitmaakten die de materie kennen... Peter Stams heeft reeds verschillende werken gepubliceerd en zijn trawant, Johan Wolfs, is graficus van beroep. Deze laatste is wel bekend in de middens van de LuM voor de verwezenlijking van tal van versieringen van onze F-16 vliegtuigen. Hij is ook een specialist van "profielen" van vliegtuigen zoals men in het werk kan ontdekken. In elk smaldeel en voor elk hoofdstuk heb ik een POC (Person Of Contact) kunnen vinden om het werk te starten. In het begin zijn we vertrokken met de optiek van een boek te verwezenlijken dat prioritair afgestemd was op de foto's van de vliegtuigen. Er bestond volledige vrijheid voor de smaldelen en de andere verantwoordelijken om hun hoofdstuk naar eigen goeddunken in te delen. Aanvankelijk zou het werk niet meer dan 200 bladzijden bedragen... De POC hebben ons vlug doen inzien dat ze een quotum nodig hadden dat nagenoeg het dubbele bedraagt... Dat verklaart waarom we op het einde de 450 bladzijden benaderen waarvan bijna 1.400 foto's³ en tekeningen.

MM. Dat was werken om dat allemaal te beheren...

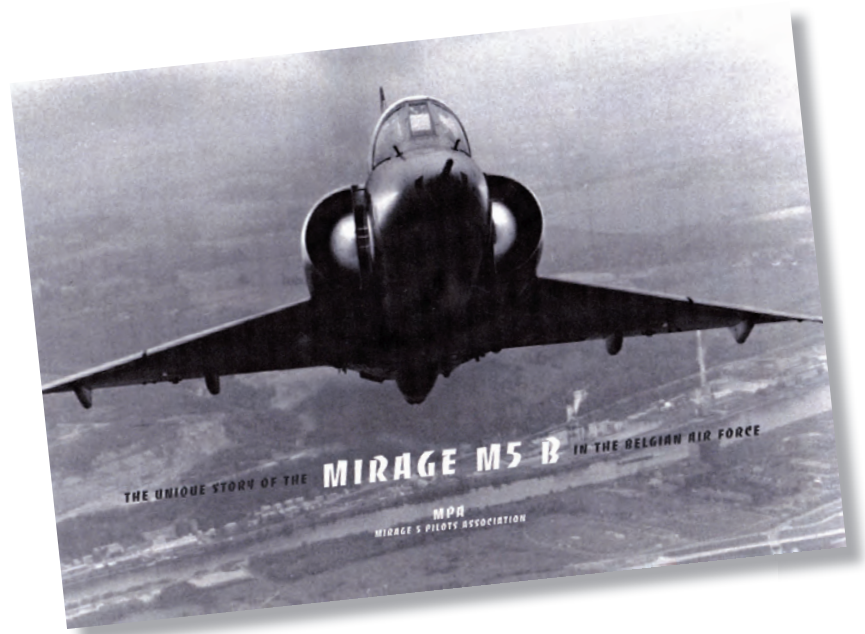
Inderdaad, maar ik heb altijd het gevoel gehad dat we gingen slagen want het enthousiasme van alle auteurs en actoren heeft al mijn verwachtingen overtroffen. We hebben een kalender opgesteld en wij hebben hem kunnen respecteren. Het werk is uitgebracht op 14 juni in Saffraanberg, een periode waarin de Technische School elk jaar een dag besteedt aan de "miragisten".

MM. Bij het lezen van het werk begrijpt men dat jij de ideale persoon bent om de verwezenlijking van dergelijk werk te ondernemen. Het loont de moeite om ons uit te leggen hoe je een beetje "Mister Mirage" geworden bent..."

Ik denk dat dit overdreven is, maar het is waar..., mijn passie voor de Mirage als vliegtuig is blijven groeien. Men moet weten dat ik me op 8 mei 1985 uit de BA 19 geschoten heb in de omgeving van Gütersloh in Duitsland ten gevolge van een motorpanne. Juist 25 jaar later word ik gecontacteerd door een zekere Marc Pattyn, een enthousiasteling van de luchtvaart. Hij vertelde me dat hij in het bezit was van een instrumentenbord van een Mirage zonder de instrumenten met op de achterzijde de vermelding "BA 19"! Je kunt je mijn verrassing voorstellen. Ik heb niet gearzeld

3. C'est grâce à la photothèque Mirage gérée par Luc Mercier au sein du MPA qu'une telle foison de superbes photos Mirage ont pu être publiées.

3. Het is dankzij de Mirage fototheek, beheerd door Luc Mercier in de schoot van de MPA, dat dergelijke overvloed van prachtige foto's van de Mirage konden gepubliceerd worden.



mars 2014, je me retrouve à Paris où je découvre le nez et le cockpit du BA 27, soit huit mètres de long et d'un poids de deux tonnes ! Mes économies y passent, mais j'en deviens ici aussi le propriétaire. Il reste à transporter ce mastodonte dans mon jardin...

Quelques semaines plus tard, l'avion est placé dans un abri transformé pour l'héberger. Grâce à quelques sympathiques mécaniciens de l'association « The White Bisons » de Bierset, le cockpit de l'appareil est reconstitué et rendu à nouveau opérationnel à l'aide d'authentiques instruments. Même le « viseur » fonctionne. Tout le câblage a été vérifié et réparé lorsque nécessaire. Une véritable prouesse technique !

Après une importante adaptation, l'abri de jardin est devenu un véritable hangar et le nez de l'avion a pu être remplacé.

MM. J'ai eu l'occasion de m'installer dans le cockpit... C'est vraiment impressionnant et émotionnant de retrouver tous ces instruments si familiers. Mais apparemment, tu as encore des projets...

C'est vrai. Nous pouvons maintenant passer à une nouvelle phase du projet. Nous ambitionnons avec l'équipe du BA 27 CC (cockpit club) de projeter des vidéos afin de créer à l'aide du son et de l'image un environnement plus réaliste. Prendre place dans le cockpit du BA 27 deviendra ainsi une expérience unique pour les nostalgiques du Mirage...

MM. Revenons au livre. L'ampleur de l'ouvrage laisse penser que l'on a essayé d'être exhaustif... Si je peux me permettre, il n'y a que de la veste de vol et des bottines Mirage que l'on ne parle pas...

Exhaustif ? Nullement ! Nous avons encore suffisamment de matière pour un second livre, plus anecdotique, j'en conviens. J'ai souvent été amené à freiner l'enthousiasme des différents auteurs et collaborateurs. J'ai dû utiliser mes talents de négociateur pour les convaincre de rester dans l'enveloppe de pages fixée par sujet. Comme le précise le Mirage a qui les auteurs du chapitre de la 2^e Esc ont cédé la parole : « Tous nos secrets n'ont pas été dévoilés »... et c'est très bien ainsi !

MM. Parmi les chapitres qui retiennent tout particulièrement l'attention, je relève personnellement celui des « War missions ».

Effectivement, je ne pense pas que par le passé le voile ait été levé de façon aussi précise et aussi détaillée sur les missions qui étaient

en ik word er de eigenaar van. Het is interessant om te weten dat Z.M Koning Philippe zijn solovlucht uitgevoerd heeft op dit toestel. Dan begint een niet te stoppen zoektocht om het "dashboard" te vervolledigen met zijn ontbrekende instrumenten en controle lampen.

Gedurende maanden ga ik elk museum bezoeken, elke vliegbasis en een groot aantal ondernemingen, op zoek naar de onderdelen van dit instrumentenbord. Zo komt het dat ik in maart 2014 in Parijs beland waar ik de neus en de cockpit ontdek van de BA 27, acht meter lang en met een gewicht van twee ton! Mijn spaargeld gaat eraan maar hier ook word ik er de eigenaar van. Er blijft nog het transport van deze mastodont naar mijn tuin...

Enkele weken later wordt het vliegtuig onder een aangepast dak geplaatst om hem een onderkomen te bezorgen. Dankzij enkele sympathieke mecaniciens van de vereniging "The White Bisons" van Bierset wordt de cockpit gereconstrueerd en opnieuw in een operationele staat gebracht aan met authentieke instrumenten. Zelfs het vizier functioneert. Alle bekabeling werd nagekeken en indien nodig hersteld. Een werkelijke technische stunt!

Na een belangrijke aanpassing is het onderdak in de tuin een echte loods geworden en de neus van het vliegtuig is terug kunnen geplaatst worden.

MM. Ik heb de gelegenheid gehad om me in de cockpit te installeren... Het is werkelijk indrukwekkend en aandoenlijk om al deze zo vertrouwde instrumenten terug te vinden. Maar klaarblijkelijk heb je nog projecten...

Dat is juist. We zijn nu kunnen overgaan naar een nieuwe fase van het project. Wij hebben de ambitie om met de ploeg van de BA 27 CC (Cockpit Club) video's te projecteren zodat met de hulp van klank en beeld een meer realistische omgeving kan gecreëerd worden. Plaatsnemen in de cockpit van de BA 27 zal op die manier een unieke ervaring worden voor de "nostalgiekers" van de Mirage...

MM. Laten we terugkeren naar het boek. De omvang van het werk laat vermoeden dan men getracht heeft om compleet te zijn... Indien je me toestaat, enkel de vliegvest en de Mirage-laarzen komen niet aan bod...

Compleet? Helemaal niet! We hebben nog genoeg stof voor een tweede boek, meer anekdotisch, dat geef ik toe. Vaak heb ik het enthousiasme moeten afremmen van de verschillende auteurs en

MIRAGE M5 B

assignées aux unités Mirage. Les trois escadrilles de chasseurs-bombardiers et la 42^e Recce forment à l'époque la première ligne de défense contre les hordes blindées du Pacte de Varsovie. Nos artistes, car il y a de véritables artistes parmi les Miragistes, ont fait un superbe travail pour illustrer les missions qui sont les nôtres jusqu'à la chute du Mur de Berlin et l'implosion du Pacte.

MM. Ce fait historique majeur de ce fin de 20^e siècle a un impact désastreux sur un des programmes les plus ambitieux entrepris par la Force aérienne belge : le MIRSIP-MIRage Safety Improvement Programme.

Je pense que la mise en œuvre du Mirage dans ses tout débuts est déjà un bel exploit. Nous sommes partis d'un avion chasseur pour en faire un chasseur-bombardier capable de franchir avec l'armement adéquat (du moins pour l'époque une distance suffisante pour se rendre sur l'IGB (Inner German Border). La formation du personnel navigant et technique, la mise en œuvre opérationnelle, tout a dû être inventé. Et le jour où on a vraiment eu besoin de nous (AMF à Diyarbakir en Turquie en 1991...), nous étions prêts !

Mais il est vrai qu'avec le programme MIRSIP, nos meilleures lames ont sorti le grand jeu et réalisé un avion capable de rivaliser avec les meilleurs appareils de cette génération. N'oublions pas non plus que l'avion dispose d'un système de protection ECM (Electronic Counter Measures) à la pointe du progrès.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner parmi les artisans de ce programme MIRSIP, l'un si pas le plus brillant aviateur que la Force Aérienne ait connu... Il s'agit bien sûr de notre astronaute Frank De Winne. Nous lui sommes fort reconnaissants d'avoir bien voulu rédiger le chapitre concernant le Mirsip ainsi qu'un mot en début d'ouvrage.

MM. C'est également le cas, d'un autre illustre Miragiste...

Le fait que Sa Majesté le Roi Philippe ait accepté de préfacer notre livre est bien sûr un tout grand honneur. Les mots utilisés montrent à quel point le Souverain garde un excellent souvenir de sa formation comme pilote de chasse et de sa conversion sur Mirage. Nous sommes particulièrement privilégiés d'avoir pu

medewerkers. Ik heb al mijn talenten als onderhandelaar moeten aanwenden om hen ervan te overtuigen om binnen het aantal vastgelegde bladzijden te blijven per onderwerp. Zoals de Mirage het uitdrukt aan wie de auteurs van het hoofdstuk van het 2^{de} Smd het woord verleend hebben: 'Niet all onze geheimen werden onthuld'... en het is maar goed zo!

MM. In de hoofdstukken die in het bijzonder de aandacht trekken, signaleer ik persoonlijk deze van de "War missions".

Inderdaad, ik denk niet dat in het verleden zo precies en zo gedetailleerd het doek gelicht werd over de opdrachten die toegewezen werden aan de Mirage eenheden. De drie smaldelen van jager-bommenwerpers en van het 42^{ste} Recce vormden destijds de eerste verdedigingslijn tegen de gepantserde hordes van het Warschaupact. Onze artiesten, want er zijn werkelijk artiesten tussen de "miragisten", hebben geweldig werk afgeleverd door de zendingen te illustreren die de onze waren tot de val van de Berlijnse Muur en de implosie van het Pact.

MM. Dit gewichtig historisch feit op het einde van de 20^{ste} eeuw heeft een rampzalige weerslag gehad op een van de meest ambitieuze programma's van de Belgische Luchtmacht: het MIRSIP-MIRage Safety Improvement Programme.

Ik denk dat de ingebruikname van de Mirage van heel in het begin reeds een opmerkelijke prestatie was. Wij zijn vertrokken van een jachtvliegtuig om er een jager-bommenwerper van te maken die in staat was om met aangepaste bewapening (althans in die periode) een voldoende afstand af te leggen om zich te begeven naar de IGB (Inner German Border). De vorming van het varend en technisch personeel, de operationele tewerkstelling, alles moest uitgevonden worden. En de dag waarop men ons werkelijk nodig had (AMF in Diyarbakir in Turkije in 1991...) waren we klaar!

Maar het is juist dat we met het MIRSIP-programma onze beste talenten uit de kast gehaald hebben om een vliegtuig te realiseren dat in staat was om te rivaliseren met de beste vliegtuigen van zijn generatie. Vergeten we trouwens niet dat het vliegtuig beschikte over een ECM (Electronic Counter Measures)



Le Prince Philippe monte à bord du BA 27, l'avion de Marcel De Petter...

Prins Philippe neemt plaats aan boord van de BA 27, het vliegtuig van Marcel De Petter...

MIRAGE MS B



BA 19 (photo Guy Viselé)

côtoyer Sa Majesté au sein de la 8^e Esc. Personnellement, c'est avec émotion que je repense au vol effectué comme leader avec le futur Roi dans mon aile lors de manœuvres acrobatiques. Avoir pu partager cette passion du vol avec le plus haut dignitaire du pays reste pour moi l'un des très beaux souvenirs de mes 3.200 heures effectuées sur Mirage.

MM. Un petit mot sur la forme de l'ouvrage. Avec la vingtaine d'auteurs, cela n'a dû être facile de créer une certaine unité de style.

Dès le départ, nous avons fixé ce que nous avons appelé des « SOP » ou « Standard Operational Procedures », autrement dit des règles d'écriture... Mais elles ont sans cesse été modifiées en cours de réalisation de l'ouvrage ! Car comme il est d'usage, l'auteur garde l'entière responsabilité de son texte. Notre but n'était donc pas de faire une œuvre littéraire. Nous sommes heureux d'avoir réalisé ce devoir de mémoire, de laisser une trace tangible du passage du Mirage à la Force Aérienne et de rendre ainsi hommage à ceux qui nous ont quittés en service aux commandes de leur avion.

MM. Pour terminer Marcel... Le coffret, c'est également une de tes idées... ?

Cette idée un peu folle a très vite été partagée par les autres membres de notre comité. Nous avions plus d'une trentaine d'heures de film à notre disposition, du travail d'amateur mais également des reportages professionnels. Cela aurait été dommage de ne pas exploiter ce trésor de souvenirs et c'est ainsi que nous avons réalisé un superbe DVD de deux heures grâce à la compétence de Miragistes cinéastes... Outre le livre et le DVD, le coffret comprend également une ailette de compresseur stylisées par l'École Technique de Saffraanberg... un clin d'œil à ce moteur ATAR 9C qui a causé pas mal de soucis à plus d'un pilote... Nous nous sommes limités à 106 coffrets, le nombre de Mirage acquis par la Force Aérienne !

Marcel, un grand merci pour cet entretien et encore toutes nos félicitations pour le rôle « moteur » joué dans la réalisation de cet ouvrage unique dans les annales de l'histoire de l'aviation.

beschermingssysteem dat aan de top stond van de vooruitgang. Ik zou het me kwalijk nemen indien ik zou vergeten om een van de bewerkers van dit MIRSIP- programma te vermelden, één van en zo niet de meest briljante vliegenier die de Luchtmacht gekend heeft... Het gaat natuurlijk over onze astronaut Frank De Winne. We zijn hem zeer erkentelijk omdat hij het artikel over de MIRSIP heeft willen opstellen alsook een inleidend woord van het werk.

MM. Dat is ook het geval voor een andere illustere Mirage piloot...

Het feit dat Zijne Majesteit Koning Philippe aanvaard heeft om een voorwoord te willen toevoegen aan ons boek is heel zeker een heel grote eer. De gebruikte woorden tonen hoe de vorst een uitstekende herinnering bewaard heeft over zijn vorming als jachtpiloot en over zijn conversie op Mirage. Wij zijn bijzonder bevoorrecht om met Zijne Majesteit in aanraking te hebben mogen komen in de schoot van het 8ste Smd. Persoonlijk denk ik met een zekere emotie terug aan de vlucht waarbij ik als leider een vlucht heb uitgevoerd met de toekomstige Koning in mijn vleugel tijdens acrobatische manoeuvres. Deze passie voor het vliegen te hebben kunnen delen met de hoogste dignitaris van het land blijft voor mij één van de mooiste herinneringen van mijn 3.200 uren die ik op Mirage uitgevoerd heb.

MM. Een woordje over de vorm van het werk. Met een twintigtal auteurs moet het niet gemakkelijk geweest zijn om een zekere eenvormige stijl te creëren.

Vanaf het begin hebben we - wat we genoemd hebben - 'SOP' of 'Standard Operational Procedures' vastgelegd of anders gezegd schrijfgeregels... Maar ze werden zonder ophouden gewijzigd in de loop van de realisatie van het werk. Want zoals het gebruikelijk is blijft de auteur volledig verantwoordelijk voor zijn tekst. Ons doel was dus niet om een literair werk te maken. Wij prijzen ons gelukkig van dit werkstuk gerealiseerd te hebben, van een concreet spoor na te laten over de passage van de Mirage in de Luchtmacht en van zo hulde te brengen aan hen die ons tijdens de dienst ontvallen zijn aan het stuur van hun vliegtuig.

MM. Om te eindigen Marcel... Het koffertje, is dat ook één van je ideeën...?

Dit ietwat gek idee werd zeer vlug gedeeld met de andere leden van ons comité. We hadden meer dan dertig uren film te onzer beschikking, amateurswerk maar ook professionele reportages. Het zou spijtig geweest zijn om geen gebruik te maken van deze schat aan herinneringen en zo komt het dat we een geweldige DVD gerealiseerd hebben van twee uur dankzij de bekwaamheid van de miragisten-cineasten. Naast het boek en de DVD bevat het koffertje ook een compressorschoep die door de Technische School van Saffraanberg gestileerd werd... met een knipoog naar deze ATAR 9C motor die bij meer dan een piloot voor heel wat kommer en kwel gezorgd heeft... We hebben ons beperkt tot 106 koffertjes, het aantal aangeschafte Mirages door de Luchtmacht!

Marcel, hartelijk bedankt voor dit onderhoud en nog al onze gelukwensen om de rol van "motor" gespeeld te hebben bij de verwezenlijking van dit werk dat uniek is in de annalen van de geschiedenis van de luchtvaart.

HANRIOT HD-1 NR 75, 100 YEARS AND STILL FLYING



MARC VAN DE VELDE
TRADUCTION JEAN-PIERRE DECOCK

Voici l'histoire remarquable du Hanriot HD-1 numéro de construction 75. Quasiment 100 ans après ses péripéties sur le front de l'Yser et après de nombreuses pérégrinations (et 1 crash), cet avion vole encore... en Nouvelle-Zélande et toujours sous la livrée d'origine de la 1^{ère} escadrille belge.

Dit is het opmerkelijke verhaal van de Hanriot HD-1 nummer 75. Bijna 100 jaar na zijn avonturen aan het IJzerfront aan en na allerlei omzwervingen over de wereld (en 1 crash) vliegt het toestel opnieuw in ... Nieuw-Zeeland. Nog steeds in de oorspronkelijke Belgische kleuren van het 1^{ste} smaldeel.

Cet appareil, construit dans les ateliers de la « Société Anonyme des Appareils d'Aviation Hanriot » à Neuilly-sur-Seine, a connu une carrière fertile en événements. Celle-ci débuta en septembre 1918 à la 1^{ère} escadrille basée aux Moères, aérodrome situé sur la frontière franco-belge. Cette escadrille comprenait quelques pilotes illustres et des as tels que Willy Coppens (37 victoires, la vaste majorité aux commandes d'un HD-1), Jan Olieslagers et André de Meulemeester. Il est curieux de constater qu'à cette époque seuls les Belges et les Italiens aient acquis des Hanriot HD-1 de construction française. Les Français, quant à eux, avaient préféré le SPAD S.VII. Quelque 1.200 Hanriot-Dupont HD-1 furent produits et seuls cinq exemplaires existent encore, dont un à la Section air du Musée Royal de l'Armée de Bruxelles. L'unique exemplaire toujours en état de vol, le numéro 75, fait à présent partie de la collection « The Vintage Aviator Ltd » (TVAL)¹ une entreprise établie à Masterton en Nouvelle-Zélande. Signalons, pour les cinéphiles, que TVAL a été constituée par Sir Peter Jackson, le (très fortuné) réalisateur de films tels que « Le Seigneur des Anneaux » et « Les Hobbits ».

Het vliegtuig, dat werd gebouwd in de fabriek van de 'Société Anonyme des Appareil d'Aviation Hanriot' in Neuilly-sur-Seine, heeft een avontuurlijke carrière achter de rug. Deze begon in september 1918 in het 1^{ste} smaldeel op het vliegveld De Moeren vlakbij de Belgisch-Franse grens. Tot het smaldeel behoorden enkele illustere piloten en azen zoals Willy Coppens (37 overwinningen, de meeste met een HD-1), Jan Olieslagers en André de Meulemeester. Opmerkelijk is dat in die tijd alleen de Belgen en Italianen met de Franse Hanriot HD-1 vlogen. De Fransen zelf hadden de voorkeur gegeven aan de Engelse Spad S.7. Er zijn in totaal 1200 Hanriots gebouwd. Vijf exemplaren bestaan nog, waarvan één in het luchtvaartmuseum van Brussel. Het enige vliegende exemplaar, nr. 75, maakt nu deel uit van de collectie van The Vintage Aviator Ltd (TVAL)¹, een bedrijf gevestigd in Masterton, Nieuw-Zeeland. Voor de cinefielen: TVAL werd mee opgericht door Sir Peter Jackson, de (heel rijke) regisseur van films zoals The Lord of the Rings en The Hobbits.



Voici les faits saillants de la carrière exceptionnelle de cet avion particulier.

Hierna de hoogtepunten uit het leven van dit bijzondere vliegtuig.

Septembre 1918

Le numéro 75 fut affecté à la 1^{ère} escadrille.

Sep 1918

Nr 75 is een van de toestellen van het 1^{ste} smaldeel.

Mars 1922

Cet appareil participa aux championnats mondiaux d'acrobatie aérienne à Nice et... en sortit gagnant. Son pilote était Willy Coppens qui se faisait attacher le pied droit à la pédale du

Mar 1922

Het vliegtuig doet mee aan de wereldkampioenschappen luchtacrobatie in Nice en ... wint. Piloot van dienst is Willy Coppens die zijn rechtervoet laat vastbinden aan de rudderpedaal.

palonnier. En effet, au cours de sa dernière mission de guerre, le 14 octobre 1918 et alors qu'il attaquant un ballon, son avion fut atteint par un shrapnell et il fut gravement blessé, ce qui l'obligea à atterrir en catastrophe à proximité de Dixmude; secouru, il fut amené à l'hôpital où il fut amputé de la jambe gauche.

1934

Ce HD-1 fut vendu en tant que surplus à André Drossaert qui le fit immatriculer OO-APJ.

Tijdens zijn laatste oorlogszending, op 14 oktober 1918, werd hij tijdens een aanval op een ballon getroffen door een granaat. Hij maakt een crashlanding in de buurt van Diksmuide, wordt naar het ziekenhuis gebracht en daar wordt zijn linkerbeen geamputeerd.

1934

Verkocht als surplus aan André Drossaert. Het toestel krijgt de registratie OO-APJ.



1937

Vendu à l'ancien pilote de SPAD Jacques Ledure qui l'exposa devant le cinéma où était projeté le film « Wings ». C'est ainsi qu'il fut remarqué par Richard Ormonde Shuttleworth, fondateur de "The Shuttleworth Collection"², une collection d'avions, d'autos, de motos et de véhicules agricoles anciens. Il acheta cet Hanriot pour £15. La collection existe encore de nos jours, laquelle est basée et entretenue sur l'aérodrome privé d'Old Warden en Grande-Bretagne.

18 juin 1939

Richard Shuttleworth présenta le Hanriot en vol durant la « Brooklands Garden Party ». Brooklands, situé à quelque 10 km au sud de Heathrow, était le premier circuit de course automobile de Grande-Bretagne de même que l'un des premiers aérodromes

1937

Verkocht aan Ex-Spad piloot Jacques Ledure. Hij stelt het toestel tentoon aan een bioscoop waar de film 'Wings' wordt gedraaid. Daar wordt het toevallig opgemerkt door Richard Ormonde Shuttleworth, stichter van 'The Shuttleworth Collection'², een verzameling van oude vliegtuigen, auto's, moto's en landbouwovertuigen. Hij besluit de Hanriot te kopen voor £15. Vandaag bestaat de collectie nog steeds, inclusief een privé vliegveld gesitueerd in Old Warden, UK.

18 juni 1939

Richard Shuttleworth demonstreert de Hanriot tijdens de 'Brooklands Garden Party'. Brooklands, dat zich ongeveer 10 km ten zuiden van Heathrow bevindt, was het eerste racecircuit van de UK en ook een van de eerste vliegvelden van het land.

du pays. Un musée des sports moteurs et de l'aviation s'y trouve actuellement³. Les courses automobiles de l'époque furent marquées par de spectaculaires accidents (voir YouTube). Il perdit une roue en vol lors du trajet de retour vers Old Warden. N'ayant rien remarqué, Shuttleworth fit, pensait-t-il, un atterrissage de routine sur son aérodrome privé, mais celui-ci fut ponctué par un crash. Résultat : hélice brisée, ailes et empennages endommagés. Shuttleworth en sortit toutefois indemne. Ce n'était, hélas, que partie remise car, le 2 août 1940 et alors qu'il était jeune pilote à la RAF, il s'écrasa au sol lors d'une mission d'entraînement à bord d'un Fairey Battle. Le Hanriot HD-1 numéro 75 ne fut pas réparé, du moins provisoirement.

1962

The Shuttleworth Collection vendit l'appareil à Marvin Hand de San Francisco, mais dépourvu du moteur d'origine Le Rhône. Par appareil, il convient d'entendre : le fuselage, les empennages, le train d'atterrissage dépourvu d'une roue et quelques mâts de cabane des ailes. Marvin Hand parvint par ailleurs à se procurer une copie des plans originaux en Italie (où l'appareil fut construit en grand nombre sous licence par la firme Nieuport-Macchi), ce qui lui permit d'entamer sa restauration en profondeur tout en conservant diverses pièces d'origine.

27 avril 1968

Le Hanriot HD-1 numéro 75 restauré a effectué son premier vol d'une durée de dix minutes au Sonoma County Airport, Santa Rosa en Californie.

Vandaag bevindt er zich een motorsport- en luchtvaartmuseum³. In die tijd werden er autoraces georganiseerd met soms zware ongevallen tot gevolg (zie YouTube). Tijdens het opstijgen op de terugweg naar zijn thuisbasis Old Warden komt een van de wielen los. Shuttleworth heeft niets in de gaten, maakt een (denkt hij) normale landing op zijn privé vliegveld en crasht. Gevolg: propeller kapot, vleugels en staart beschadigd. Shuttleworth zelf komt ongedeerd uit het wrak. Helaas zou het voor hem slechts uitstel van executie zijn. Op 2 augustus 1940 komt hij tijdens een trainingsvlucht als jonge RAF-piloot om het leven bij een crash met een Fairey Battle. De Hanriot HD-1 nr 75 wordt niet meer hersteld. Voorlopig.

1962

The Shuttleworth Collection verkoopt het toestel aan Marvin Hand uit San Francisco, maar houdt de originele Le Rhone-motor. Onder toestel verstaan we: de romp, de staart, het landingsgestel minus 1 wiel en enkele struts van de vleugels. Marvin Hand kan de hand leggen op kopieën van de originele tekeningen uit Italië (waar het toestel in grote aantal onder licentie werd gebouwd door de firma Nieuport-Macchi) en begint aan een grondige restauratie, met verschillende authentieke onderdelen.

27 april 1968

De gerestaureerde Hanriot HD-1 nr. 75 maakt een eerste vlucht van 10 minuten, vanuit Sonoma County Airport, Santa Rosa Californië.



Hanriot HD-1, RAF Museum Hendon

Mai 1973

L'appareil fut acheminé par un Boeing 747 de World Airways à l'aérodrome du Bourget. Il était prévu de le présenter en vol durant le Salon du Bourget, mais des conditions météo médiocres l'en empêchèrent. C'est durant ce salon que le Tu-144 'Concordski' russe s'est écrasé au sol. Le numéro 75 n'a quasiment plus volé après son retour aux Etats-Unis.

18 janvier 1979

Un Hercules de la RAF a ramené le Hanriot en Angleterre. Des questions fiscales avaient incité Marvin Hand à en faire don au Royal Air Force Museum de Hendon situé au nord de Londres.

Mei 1973

Het toestel wordt in een 747 van World Airways overgevlogen naar Parijs. De bedoeling was het te demonstreren tijdens de Paris Air Show op Le Bourget, maar het slechte weer verhindert dat. Pikant detail: het was tijdens die show dat de Tu-144 'Concordski' crashte. Na de terugkeer naar de States heeft nr 75 bijna niet meer gevlogen.

18 januari 1979

Een RAF Hercules brengt de Hanriot terug naar Engeland. Om fiscale redenen had Marvin Hand het aan het Royal Air Force Museum in Hendon, Londen geschonken. Het wordt opnieuw



Willy Coppens, 1918

L'avion aux couleurs de la 1^{ère} escadrille fut à nouveau restauré et exposé dans le musée à partir du 10 décembre 1979.

Mars 2013

Le RAF Museum a échangé le Hanriot HD-1 numéro 75 ainsi qu'un Farman F.40 contre les reproductions d'un Sopwith Snipe, d'un R.E.8 et d'un Albatros D.Va appartenant à la TVAL. Une fois en possession du HD-1, les Néo-Zélandais ont décidé de le remettre en état de vol.

gerestaureerd, in de originele Belgische kleuren van het 1^{ste} smaldeel geschilderd en vanaf 10 december 1979 tentoongesteld in het museum.

Maart 2013

Het RAF Museum ruilt de Hanriot HD-1 nr 75 en een Farman F.40 tegen reproducties van een Sopwith Snipe, een R.E.8 en een Albatros D.Va van het bedrijf TVAL. De Nieuw-Zeelanders besluiten de HD-1 weer vliegklaar te maken.

17 mai 2016

Le Hanriot HD-1 numéro 75 effectua son premier vol post-restauration en Nouvelle-Zélande⁴.

2017

La 1^{ère} escadrille (volant à présent sur F-16 à Florennes) fête ses cent ans d'existence.

17 mei 2016

De Hanriot HD-1, nr 75, maakt zijn eerste vlucht in Nieuw-Zeeland⁴.

2017

Het 1^{ste} smaldeel (nu op F-16 in Florennes) zijn viert honderdste verjaardag.



Willy Coppens, Brussels Air Museum, 1978

Ces propos sont basés sur un article d'Andrew Simpson paru sur le site web du Royal Air Force Museum

Deze tekst is gebaseerd op een artikel van Andrew Simpson dat verscheen op de website van het Royal Air Force museum

1 The Vintage Aviator Ltd:

www.thevintageaviator.co.nz

2 The Shuttleworth Collection:

www.shuttleworth.org

3 The Brooklands Museum:

www.brooklandsmuseum.com

4 Premier vol en Nouvelle-Zélande: www.earlyaero.com/tval-hd1

Partie V :
Les entreprises aéronautiques
après la Deuxième Guerre
mondiale

Deel V:
De vliegtuigbouwers
na de
Tweede Wereldoorlog



Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 1 :
Renaissance de l'industrie
aéronautique (suite)

Reprise des activités
chez SABCA

Au cours du conflit, les installations de la SABCA sont réquisitionnées au profit d'une entreprise allemande de Leipzig, l'ERLA Maschinenwerk. Les ouvriers sont belges, mais l'usine est dirigée par des cadres allemands. À partir du 31 mars 1942, l'exploitation qui avait été exercée sous la raison sociale « SABCA » continue sous la dénomination de « Brinker Eisenwerk Max Muller-Usine de Bruxelles ».

À la libération, le Conseil d'Administration reprend ses pouvoirs

* Extrait des livres 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Hoofdstuk 1:
Wedergeboorte van de
luchtvaartindustrie (vervolg)

Het hernemen van de activiteiten
bij SABCA

Tijdens de oorlog werden de installaties van SABCA opgevoerd voor een Duitse onderneming uit Leipzig, het ERLA Maschinenwerk. De werknemers zijn Belgen, maar het bedrijf wordt door Duitsers geleid. Vanaf 31 maart 1942 wordt de naam "SABCA" vervangen door "Brinker Eisenwerk Max Müller-Usine de Bruxelles".

Na de bevrijding neemt de Belgische directie de draad weer op en tracht een zekere luchtvaartactiviteit op te starten. De revisie

* Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

et va tenter de redémarrer une certaine activité aéronautique. La révision des Douglas C-57 américains et des DC-3 de la Sabena permet à une trentaine de mécaniciens de se remettre au travail. En 1948, l'entreprise occupe 150 personnes dont les tâches vont de l'assemblage de Jeep Willys à la révision d'une flotte hétéroclite d'avions du 169^e Wing de transport à Melsbroek.

En 1950, trentième anniversaire de la SABCA, l'Assemblée décide de proroger la société de 30 années malgré une activité déficiente. Cette même année, il apparaît que la piste d'Evere va être abandonnée par la Sabena au profit de l'aérodrome de Melsbroek, construit par les Allemands. La SABCA souhaite poursuivre ses activités comme avionneur et est donc obligée de trouver un second site doté d'une piste. Le choix se porte sur l'aérodrome de Gosselies qui a été agrandi par les Américains en 1944 et où Ernest-Oscar Tips a, comme déjà précisé, relancé les activités des établissements Fairey.

La Régie des Voies Aériennes (R.V.A.) va entreprendre l'agrandissement de la piste ainsi que la construction de l'impressionnant ensemble de bâtiments qui est encore utilisé de nos jours. La SABCA en devient locataire et a donc depuis cette date un ancrage en Wallonie.

En 1951, l'entreprise obtient l'agrément du service M.A.A.G (Military Assistance Advisory Group), de la firme Republic Aviation, de la société Allison Motors et de la Force Aérienne pour réviser la cellule et les moteurs des F-84E Thunderjet. Peu après, le programme d'acquisition du Hunter va définitivement replacer la SABCA au rang des constructeurs aéronautiques belges.

Fairey participe au premier programme en coopération : le Meteor

Face à la menace soviétique, l'Union Occidentale¹ a vu le jour le 17 mars 1948. L'achat des premiers avions à réaction belges, 48 Gloster Meteor Mk.4, est financé par cet organisme. Le Meteor Mk.4 est un monoplace développé au départ du Meteor I, le seul avion à réaction allié à entrer en service opérationnel au cours de la Deuxième Guerre mondiale. L'avion est propulsé par deux moteurs Rolls-Royce Derwent 5. Tous les avions sont construits en Grande-Bretagne.

À la suite de la création de l'OTAN en avril 1949, les pays membres sont invités à accroître leur potentiel défensif. Pour la Belgique, cela se traduit par une commande supplémentaire de chasseurs Meteor Mk.8. Il s'agit d'une version améliorée du Mk.4 avec un moteur Derwent 8 plus puissant, un nouvel empennage, une voilure modifiée et un canopy coulissant. Le contrat qui porte sur 240 appareils a été négocié avec les Pays-Bas.

1. Cet organisme qui regroupe la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique, va établir une commission chargée d'étudier les problèmes de défense. Des propositions concrètes sont formulées dans le domaine du rééquipement en avion.

van Amerikaanse Douglas C-57 en van de DC-3 van SABENA zet een dertigtal technici weer aan het werk. In 1948 telt de onderneming 150 werknemers met allerlei opdrachten, van het assembleren van Willys Jeeps tot het reviseren van een bont allegaartje vliegtuigen van de 169^{ste} Transportwing uit Melsbroek. In 1950 viert SABCA zijn dertigste verjaardag. Ondanks de teruglopende activiteit besluit de directie de onderneming nog dertig jaar voort te zetten.

In 1950 besluit SABENA de startbaan van Evere niet meer te gebruiken ten voordele van de door de Duitsers gebouwde luchthaven van Melsbroek. SABCA wenst zijn activiteiten in de luchtvaart voort te zetten en wordt dus gedwongen uit te kijken naar een tweede locatie, grenzend aan een startbaan. De keuze valt op de luchthaven van Gosselies, die door de Amerikanen in 1944 werd uitgebreid en waar Ernest-Oscar Tips zoals reeds vermeld, de activiteiten van Fairey weer opstart.

De Regie van Luchtvaart neemt het verlengen van de startbaan en ook de bouw van het indrukwekkend geheel van gebouwen, dat vandaag nog wordt gebruikt, op zich. SABCA wordt er huurder van en is dus sinds dan in Wallonië verankerd.

In 1951 wordt het bedrijf erkend door de dienst M.A.A.G. (Military Assistance Advisory Group), de firma Republic Aviation, de vennootschap Allison Motors en de Luchtmacht en dit in het kader voor het reviseren van de romp en de motor van de F-84E Thunderjet. Weinige tijd later zal door de komst van de Hunter, SABCA definitief onder de Belgische vliegtuigconstructeurs worden gerekend.

Fairey neemt deel aan het eerste samenwerkingsprogramma: de Meteor

Wegens de dreiging van de Sovjet-Unie ziet op 17 maart 1948 de Westerse Unie¹ het daglicht. De aankoop van de eerste Belgische jets, 48 Gloster Meteor Mk.4, wordt door deze organisatie gefinancierd. De Meteor Mk.4 is een uit de Meteor I ontwikkelde eenzitter. Het is het enige geallieerde straalvliegtuig dat tijdens de tweede wereldoorlog operationeel wordt ingezet. Het vliegtuig heeft twee Rolls-Royce Derwent 5-motoren. Al deze vliegtuigen worden in Groot-Brittannië gebouwd.

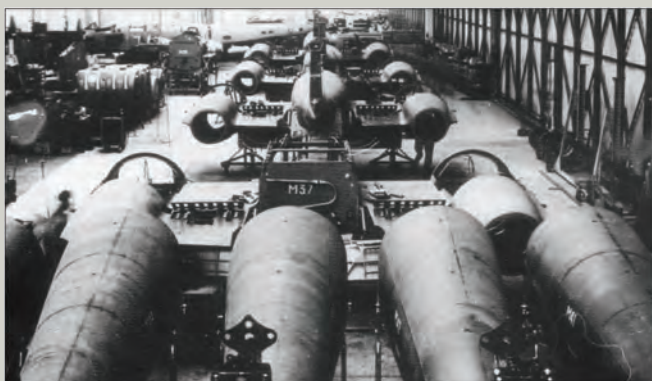
Na de oprichting van de NATO in april 1949, wordt aan de leden gevraagd hun defensiepotentieel uit te breiden. Voor België wordt dit vertaald in een extra bestelling van Meteor Mk.8. Dat is een verbeterde versie van de Mk.4, voorzien van een zwaardere Derwent 8-motor, een nieuwe staart, een gewijzigde vleugel en een glijdende cockpitkap. Het contract dat over 240 vliegtuigen gaat, wordt samen met Nederland onderhandeld.

1. Deze organisatie die Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland, Luxemburg en België omvat, gaat een commissie in het leven roepen die belast zal worden met het bestuderen van de problemen op gebied van verdediging. Concrete voorstellen op het domein van het heruitrusten van de vliegtuigen worden geformuleerd.



*Le dernier Meteor Mk.4 (EF-48) construit en Grande-Bretagne
De laatste in Groot-Brittannië gebouwde Meteor Mk.4 (EF-48)*

Les sociétés Fokker et Fairey sont respectivement chargées de la construction des cellules des Meteor néerlandais et belges. Pour la firme carolorégienne, ce contrat suppose un important investissement en matière d'infrastructure et d'outillage. Pour mener à bien cette importante première commande militaire, l'usine est considérablement agrandie et le personnel va passer progressivement de 240 à 410 ouvriers et employés. Le 22 mai 1951, le Prince Baudouin visite les nouvelles installations Fairey en compagnie du Chef d'État-major de la Force Aérienne, le lieutenant-général Lucien Leboutte. Le premier exemplaire assemblé à Gosselies est livré au 1^{er} Wing de Chasse à Beauvechain en juillet 1952.



Chaîne de montage et d'assemblage des Meteor MK.8 à Gosselies

En prévision de la formation d'un nombre important de pilotes à la suite de la décision de créer de nouvelles unités de chasse (5^e, 7^e et 13^e Wing avec chacun trois escadrilles), la Force Aérienne fait transformer un lot de vingt Mk.4 en biplaces T7. Trois T7 font partie de la commande initiale de 48 appareils et neuf biplaces sont acquis directement auprès de la RAF. La SABCA est chargée de cette transformation en 1953 et 1954.

Avec l'assemblage des Meteor, l'entreprise Fairey s'est à nouveau positionnée sur l'échiquier aéronautique national. Elle va continuer à jouer un rôle important dans les nouveaux programmes qui s'annoncent à la suite de la guerre de Corée et des enseignements que les stratèges tirent en matière d'avions de combat.



*Le T7, version biplace
De tweezitsversie T7*

De bedrijven Fokker en Fairey worden respectievelijk belast met de bouw van de rompen voor de Nederlandse en de Belgische Meteor. Voor de firma uit Charleroi vraagt dat contract een belangrijke investering op het gebied van infrastructuur en gereedschap. Om deze belangrijke eerste militaire bestelling tot een goed einde te brengen, wordt het bedrijf aanzienlijk uitgebreid; het personeelsbestand gaat van 240 naar 410 technici en bedienden. Prins Boudewijn bezoekt op 22 mei 1951 de nieuwe installaties van Fairey in gezelschap van de Stafchef van de Luchtmacht, luitenant-generaal Lucien Leboutte. Het eerste in Gosselies gemonteerde exemplaar wordt in juli 1952 aan de 1^{ste} Jachtwing van Beauvechain geleverd.



Montageketting van de Meteor Mk.8 te Gosselies

Als gevolg van de beslissing om nieuwe eenheden bij de jacht op te richten (5^{de}, 7^{de} en 13^{de} Wing, elk staande uit drie smaldelen) moeten veel piloten worden opgeleid. De Luchtmacht laat dan ook twintig Mk.4 ombouwen naar T7-tweezitters. Drie T7 die deel uitmaken van de initiële bestelling van 48 toestellen en negen tweezitters, worden rechtstreeks bij de RAF aangekocht. SABCA wordt opgedragen deze transformatie in 1953 en 1954 uit te voeren.

Met de assemblage van de Meteor heeft Fairey weer haar plaats ingenomen op het nationaal luchtvaartschaakbord. Ze gaat opnieuw een belangrijke rol spelen bij de nieuwe programma's die zich als gevolg van de Koreaanse oorlog aanbieden en door de lessen die de strategen trekken op het gebied van de gevechtsvliegtuigen.

La Fabrique Nationale découvre l'aviation

Une autre retombée de la participation belge au programme Meteor est la création d'une division moteur avion au sein de la Fabrique Nationale, un des fleurons de l'industrie sidérurgique dans le bassin liégeois. Lors de l'accord avec les Pays-Bas, il a été précisé que tous les moteurs Rolls-Royce Derwent 8 seraient construits en Belgique. Le Ministre de la Défense Nationale, le général major Raoul de Fraiteur a réussi à persuader les responsables de la FN de se lancer dans la construction de moteurs d'avion. Pour l'entreprise, c'est la possibilité de diversifier ses activités industrielles et de découvrir un domaine technologique particulièrement prometteur.

Le haut niveau qualitatif requis va obliger FN à intégrer des moyens de production et de contrôle très évolués. Il s'agit de travailler des matériaux nouveaux (alliages spéciaux hautement réfractaires) avec des techniques de transformation spécialement conçue à cette fin.

La livraison du 1.000^e moteur est fêtée le 9 décembre 1954. Le programme « Derwent » est une pleine réussite tant dans le domaine technique que financièrement. Au contact de Rolls-Royce, la Division Moteurs va accumuler des acquis techniques et une capacité de gestion de programmes industriels complexes qui lui permettront d'asseoir sa réputation de constructeur de moteur avion en Europe.

Fairey, la SABCA et la FN coopèrent pour réaliser le programme Hunter

La prise de conscience des forces aériennes de l'OTAN de la supériorité des avions de chasse soviétiques va entraîner un réarmement massif orchestré par les États-Unis. Pour faire face à cette menace, les Américains sont prêts à soutenir des programmes de rééquipement. À la suite des discussions qui se tiennent avec les États-Unis et les Pays-Bas, un accord intervient en vue de la construction intégrée de 450 avions, les Américains finançant cent appareils dans le cadre du contrat « Off-Shore-Procurement (O.S.P.) ». L'accord prévoit les grandes lignes de la répartition des tâches entre les avionneurs belges et hollandais. Le train d'atterrissage et une partie des ailes sont réservés à la SABCA. Le reste de la cellule est attribué à Fokker qui partage avec Fairey la responsabilité de l'assemblage final. Les moteurs seront confiés à la toute nouvelle division de FN Herstal, le seul grand motoriste au sein du Benelux.

Reste à choisir l'appareil ! La RAF prévoit également le rééquipement des avions du Fighter Command par des avions supersoniques.

Deux concurrents entrent en ligne de compte : le Hunter construit par Hawker (Hurricane...) et le Swift fabriqué par Supermarine (Spitfire...). Pour les avions O.S.P., c'est toutefois une commission menée par un général américain qui formulera ses recommandations aux nations.

De Fabrique Nationale ontdekt de luchtvaart

Een andere gevolg van de Belgische deelname aan het Meteor-programma is de oprichting van een afdeling vliegtuigmotoren in de Fabrique Nationale, één van de pronkstukken van de staalindustrie in het Luikse bekken. Bij het akkoord met Nederland werd bepaald dat alle Rolls-Royce Derwent 8-motoren in België worden gebouwd. De Minister van Landsverdediging, generaal-majoor Raoul de Fraiteur is erin geslaagd de directie van FN te overtuigen om met de bouw van vliegtuigmotoren te starten. Voor de onderneming betekent dit de mogelijkheid om zijn industriële activiteiten te diversifiëren en zo een veelbelovend technologisch domein te ontdekken.

Door het vereiste kwaliteitsniveau ziet FN zich verplicht te investeren in uiterst geavanceerde productie- en controlemiddelen. Dat omvat werken met nieuwe materialen (speciale, zeer hittebestendige legeringen) die bijzondere behandelingstechnieken vereisen.

De levering van de 1000^{ste} motor wordt op 9 december 1954 gevierd. Het "Derwent"-programma is een voltreffer, zowel op technisch als op financieel vlak. Dankzij het contact met Rolls-Royce verwerft de motorenafdeling de nodige kennis over de techniek en de manier waarop complexe industriële programma's beheerd worden, wat haar reputatie als constructeur van vliegtuigmotoren in Europa zal bevestigen.

Fairey, SABCA en FN werken samen aan het Hunter-programma

Het besef door de NATO-luchtmachten dat de jachtvliegtuigen van de Sovjet-Unie superieur zijn, heeft een massale herbewapening tot gevolg die door de Verenigde Staten wordt georkestreerd. Om het hoofd te bieden aan deze bedreiging is Amerika bereid heruitrustingsprogramma's te ondersteunen. Na besprekingen met de Verenigde Staten en met Nederland wordt er een akkoord gesloten voor de geïntegreerde bouw van 450 vliegtuigen. In het kader van het contract "Off-Shore-Procurement (O.S.P.)" worden er honderd toestellen door de Amerikanen gefinancierd. Deze overeenkomst bepaalt in grote trekken de taakverdeling tussen de Belgische en Hollandse vliegtuigbouwers. Het landingsstel en een deel van de vleugels zijn voor SABCA bestemd. De rest van de romp wordt aan Fokker toevertrouwd, dat samen met Fairey de verantwoordelijkheid draagt van de eindmontage. De motoren worden gebouwd in de gloednieuwe afdeling van FN Herstal, de enige grote motorconstructeur in de Benelux.

Blijft nu nog het kiezen van het toestel zelf! Ook de RAF wil het Fighter Command uitrusten met supersonische vliegtuigen. Twee concurrenten komen in aanmerking: de Hunter gemaakt door Hawker (Hurricane...) en de Swift gebouwd door Supermarine (Spitfire...). De O.S.P.-vliegtuigen worden beoordeeld door een commissie, voorgezeten door een Amerikaans generaal, die haar advies aan de landen zal overmaken.



Hawker Hunter

La Belgique penche pour le Hunter ; le Chef d'État-major hollandais pour le Swift. Finalement, c'est le Hawker Hunter, choisi par la RAF, qui est retenu.

Le Hunter F.4 est également proposé à l'Allemagne de l'Ouest qui a rejoint l'OTAN en 1955. Les États-Unis se sont engagés à financer le rééquipement de leur armée. Les avions sont mis en chantier, une partie d'entre eux étant construits en Belgique. Quand deux ans plus tard, les premiers avions sont prêts à être livrés, le Chef d'État-major allemand décline l'offre et décide d'attendre l'arrivée du F-104 Starfighter dont le prototype vole déjà à cette époque.

La Belgique est ainsi amenée à reprendre ces avions et disposera finalement de 112 Hunter F.4, 64 appareils ayant été fournis dans le cadre du programme O.S.P.

Par la suite, une nouvelle commande de 144 exemplaires de la version améliorée F.6 porte à 256 le nombre de Hunter acquis par la Force Aérienne.

L'avion Hunter est un chasseur monomoteur à ailes en flèches. Cette dernière caractéristique lui permet d'être supersonique. Le premier vol a eu lieu en 1951. En novembre 1953, deux pilotes belges sont invités à Dunsfold près de Londres, en vue de prendre contact avec l'appareil. D'une altitude de 47.000 pieds, ils se mettent en piqué et quelques instants plus tard, ils franchissent le mur du son. Le major Remy Van Lierde et le capitaine Yves Bodart deviennent les deux premiers pilotes « supersoniques » de la Force Aérienne.

Conformément à la répartition fixée lors du contrat O.S.P., Fairey est responsable de la production des fuselages des 256 Hunter, de l'assemblage final et des essais en vol.

La SABCA réalise la fabrication d'une partie des voilures ainsi que les trains d'atterrissage sous licence Dowty pour l'ensemble des besoins belges et hollandais.

Et, pièce majeure de l'avion, les moteurs Rolls-Royce Avon 121 sur la version F.4 et Avon 203 sur la version F.6, sont fabriqués dans les installations FN à Herstal.

Chez SABCA, la fabrication des ailes s'est faite de façon progressive. Elle a débuté par l'installation d'équipements hydrauliques et électriques sur des structures importées. Elle s'est poursuivie par l'assemblage complet de structures d'ailes réalisées avec des pièces anglaises. La fabrication complète, au départ de la matière première, sera la dernière phase. La livraison de la première paire d'ailes en 1954 s'est faite dans les délais, mais à en croire les témoins de l'époque, pas sans peine ! En ce qui concerne les trains d'atterrissage, ceux-ci n'ont rien



Supermarine Swift

België geeft zijn voorkeur aan de Hunter; de Nederlanders aan de Swift. Uiteindelijk wordt gekozen voor de Hawker Hunter, ook door de RAF.

De Hunter F.4 wordt ook aangeboden aan West-Duitsland dat zich in 1955 bij de NATO heeft aangesloten. De Verenigde Staten hebben er zich toe verbonden hun leger opnieuw uit te rusten. De bouw van de Hunters gaat van start, een gedeelte ervan ook in België. Wanneer twee jaar later de eerste toestellen klaar zijn om te worden geleverd, wijst de Duitse Stafchef het aanbod af en besluit te wachten op de F-104 Starfighter, waarvan het prototype nu reeds vliegt.

België ziet zich er aldus toe verplicht die vliegtuigen over te nemen en zal uiteindelijk beschikken over 112 Hunter F.4, waarvan 64 toestellen in het kader van het O.S.P.-programma. Later volgt nog een nieuwe bestelling voor 144 stuks F.6, de verbeterde versie van de F.4. De Luchtmacht beschikt zo over 256 Hunters.

De Hunter is een eenzitsjager met pijlvormige vleugels. Dat laatste kenmerk stelt het in staat supersonisch te vliegen. De eerste vlucht heeft in 1951 plaats. In november 1953 worden twee Belgische piloten naar Dunsfold nabij Londen uitgenodigd om met het toestel kennis te maken. Vanaf een hoogte van 47.000 voet gaan ze in duikvlucht en enkele ogenblikken later doorboren zij de geluidsmuur. Majoor Remy Van Lierde en kapitein Yves Bodart worden de eerste twee 'supersonische' piloten van de Luchtmacht.

Overeenkomstig het O.S.P.-contract, is Fairey verantwoordelijk voor de productie van de rompen van de 256 Hunters, voor de eindmontage en de testvluchten.

Voor de Belgen en Nederlanders bouwt SABCA een deel van de vleugels en ook het landingsgestel, onder licentie van Dowty. Het belangrijkste onderdeel van het vliegtuig, de Rolls-Royce Avon 121-motoren voor de versie F.4 en de Avon 203 voor de versie F.6, worden gebouwd in de ateliers van FN te Herstal. Bij SABCA wordt de bouw van de vleugels geleidelijk opgestart. In eerste instantie worden de hydraulische en elektrische onderdelen geïnstalleerd in bestaande vleugels. Daarna worden complete vleugels gebouwd met Engelse onderdelen. Na verloop van tijd wordt de hele vleugel gebouwd, beginnend met de grondstoffen. De levering van het eerste paar vleugels in 1954 gebeurt binnen de gestelde termijn doch niet zonder moeite zoals getuigen beweren! De landingsgestellen moeten in geen enkel geval onderdoen voor de Engelse. De resultaten zijn gewoon uitstekend.

à envier à la qualité des trains d'origine anglaise. Les résultats sont tout simplement excellents.

Pour réaliser le programme Hunter, Fairey va agrandir son infrastructure. Des nouveaux hangars sont érigés en vue d'héberger deux chaînes de montage des fuselages. L'assemblage des avions ayant également lieu à Gosselies, c'est le 14 décembre 1955 que Peder Andersen fait voler avec succès le premier Hunter construit en Belgique.



Chaîne de montage des fuselages à Gosselies.

Pour la Division Moteurs de la FN, la fabrication des moteurs Avon est la conséquence logique des efforts réalisés pour produire le moteur Derwent du Meteor.

Les Avon sont toutefois nettement plus complexes que le Derwent. Le nombre de pièces est nettement plus grand et l'outillage beaucoup plus complexe et spécifique. À Liers, sur le haut de Liège, de nouveaux bancs d'essais doivent être construits vu l'augmentation de la poussée et du débit d'air et donc d'une nuisance acoustique accrue.

Malgré le nombre moindre de moteurs par rapport au Meteor, la mise en fabrication de deux modèles différents – la commande des deux types d'Avon s'est presque faite de façon simultanée

Le moteur Avon à compresseur axial, de douze étages et huit chambres de combustion, développe une puissance de 12.000 CV. La turbine se compose de deux étages

De Avon-motor met axiale compressor met twaalf trappen en acht verbrandingskamers ontwikkelt een kracht van 12000 pk. De turbine bestaat uit twee trappen

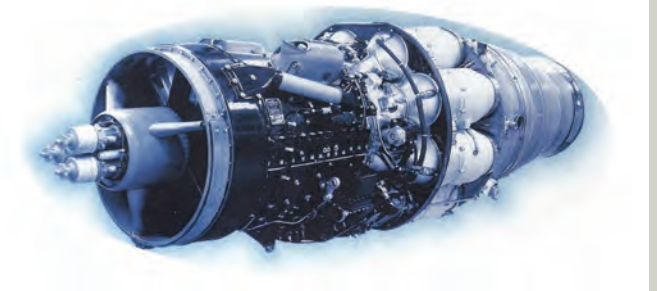
Om het Hunter-programma uit te voeren zal Fairey zijn infrastructuur uitbreiden. Nieuwe loodsen worden gebouwd om er twee montagekettingen voor de rompen in onder te brengen. Omdat de vliegtuigen ook in Gosselies gemonteerd worden, doet Peder Andersen er op 14 december 1955 een geslaagde testvlucht met de eerste in België vervaardigde Hunter.



De montageketting voor de rompen te Gosselies.

Voor de motorenafdeling van FN is de fabricatie van de motoren Avon het logisch gevolg van de inspanningen die werden geleverd bij de bouw van de Derwent-motor voor de Meteor.

De Avon is complexer dan de Derwent. Het aantal onderdelen is veel groter en het gereedschap is meer complex en specifiek. In Liers, bij Luik, moeten nieuwe testbanken worden gebouwd gezien de grotere stuwkracht, luchtdebiet en geluidsoverlast. Ondanks het kleinere aantal motoren ten opzichte van de Meteor, de bouw van twee verschillende types – de bestelling van de twee types werd bijna tegelijkertijd geplaatst – verloopt het programma op voldoende wijze. Tussen augustus 1955 en januari 1959 worden er maandelijks dertien motoren



– le programme se déroule de manière satisfaisante. En moyenne, treize moteurs sont livrés tous les mois entre août 1955 et janvier 1959. Au total, plus de 600 moteurs Rolls-Royce Avon sont construits dans la Division Moteur de la FN. Premier pas vers une spécialisation et une rationalisation des tâches, FN laisse à Rolls-Royce le soin de fabriquer la partie compresseur qu'elle monte ensuite sur les moteurs à Herstal. Par ce programme, FN a démontré une nouvelle fois tout son savoir-faire. Sa réputation est solidement établie auprès de ses clients, mais également dans le petit monde de l'aéronautique.

afgeleverd. In totaal worden er meer dan 600 Rolls-Royce Avon-motoren bij FN gebouwd.

Een eerste stap naar specialisatie en rationalisatie van de taken bestaat hierin dat FN het aan Rolls-Royce overlaat om het compressorgedeelte te bouwen waarna FN dit vervolgens te Herstal in de motoren monteert.

Door dit programma heeft FN opnieuw zijn kunde bewezen. Haar reputatie is gevestigd, niet alleen bij de klanten maar in het kleine wereldje van de vliegtuigconstructeurs.

Belgisch Rustpensioen voor Vliegend Personeel

HOOFDSTUK 2:

PENSIOENSTELSEL VAN HET GEBREVETTEERD VAREND PERSONEEL VAN DE KRIJGSMACHT



Door Paul Maenhaut
en Wilfried De Brouwer



Pension de Retraite belge pour le Personnel Navigant

CHAPITRE 2 :

RÉGIME DES PENSIONS DU PERSONNEL NAVIGANT BREVETÉ DES FORCES ARMÉES

Par Paul Maenhaut et Wilfried De Brouwer

Traduction : Michel Mandl

I s'agit de la suite de l'article paru dans le magazine 2-2017 à propos des pensions du PNB des Forces Armées. Le présent article traite d'aspects spécifiques tels « le travail pendant la pension », « la pension de survie », vivre à l'étranger, les statuts du cadre auxiliaire, et le problème spécifique du personnel de bord des avions de transport et hélicoptères. Par ailleurs, nous mentionnons également les statuts spéciaux des anciens aviateurs des Forces Terrestre et Navale.

La numérotation des paragraphes suit celle de l'article du magazine 2-2017.

Dit artikel is het vervolg van het artikel in ons magazine 2-2017 over de pensioenen van het BVP van de Krijgsmacht. Het behandelt specifieke aspecten zoals 'Werken tijdens het pensioen', 'overlevingspensioen', 'wonen in het buitenland', de statuten van het hulpkader, en het specifiek probleem van het boordpersoneel van transportvliegtuigen en helikopters. Bovendien vermelden we de speciale statuten van de vroegere piloten van de Landmacht en Zeemacht.

De nummering van de paragrafen volgt deze van het artikel in magazine 2-2017.

PARTIE 2

4. QUELQUES ASPECTS SUPPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CADRE D'ACTIVE

4.1. Travailler comme pensionné

4.1.1. Généralités

À partir de 65 ans ou 45 années de service (les bonifications ne sont pas prises en compte), il est possible de travailler sans limitations.

En cas de départ à la pension avant ces années, deux tableaux fixent les limites de ce que l'on peut gagner en plus jusqu'à l'âge de 65 ans. Si l'on dépasse cette limite, on peut perdre une partie voire toute sa pension. Les règles sont différentes pour ceux qui partent officiellement à la pension (par limite d'âge), qui quittent pour raisons médicales ou partent à la pension à leur demande.

4.1.2. Mise officielle à la pension (par limite d'âge) et toutes les pensions qui ont pris cours avant le 1/7/1982.

En 2016, sans enfants à charge, le plafond salarial des gains supplémentaires annuels s'élève à 22.521 € brut comme salarié ou 18.017 € net comme indépendant.

En plus du fait de pouvoir profiter d'une limite d'âge plus élevée, ces pensions ne peuvent être diminuées au maximum que de 10 % ou 20 %. Jusqu'au 31 décembre 2017, en cas de dépassement, la pension est diminuée de :

- 20 %, si cela correspond à 75 % du salaire de référence (dernier salaire, salaire moyen des 4, 5 ou 10 dernières années).
- 10 %, si la pension est plus basse que 75% du salaire de référence.
- À partir du 01 janvier 2018, les diminutions de 10 % et 20 % ne sont plus accordées que si :
 - l'intéressé était déjà à la pension avant le 1 janvier 2018,
 - l'intéressé avait déjà une activité avant le 1 janvier 2018.

Remarques :

- S'il s'agit d'un membre du personnel de bord de la Force Aérienne qui était militaire de carrière avant le 1^{er} janvier 1979, la limite passe de 75% à 90%.
- En cas d'activité comme indépendant, seules les contributions sociales doivent être payées comme « pensionné à la date légale de mise à la pension ». Cela a des conséquences sur la pension de survie ainsi que sur le revenu d'appoint comme pensionné.

DEEL 2

4. BIJKOMENDE ASPECTEN VOOR HET ACTIEF KADER

4.1. WERKEN TIJDENS HET PENSIOEN

4.1.1. Algemeen

Vanaf de leeftijd van 65 jaar of 45 effectief gepresteerde dienstjaren (bonificaties worden niet in aanmerking genomen) kan men onbeperkt bijverdienen.

Als men vroeger op pensioen gaat zijn er 2 loongrens-tabellen die bepalen hoeveel men mag bijverdienen tot 65 jaar. Als men boven deze grens verdient kan men een gedeelte van zijn pensioen verliezen tot zelfs helemaal.

De regels zijn verschillend voor wie ambtshalve op pensioen gaat (door het bereiken van de leeftijdsgrens), wegens lichamelijke ongeschiktheid of voor pensioen op aanvraag.

4.1.2. Ambtshalve op pensioen (op basis van de leeftijds-grens) en alle pensioenen ingegaan voor 1/7/1982

In 2016, zonder kinderen ten laste, bedraagt de loongrens van de jaarlijkse bijverdiens 2.521 € bruto als werknemer of 18.017 € netto als zelfstandige.

Bovenop het genot van hogere jaargrenzen, kunnen deze pensioenen maar met maximum 10 % of 20 % verminderd worden.

Tot en met 31 december 2017 wordt het pensioen in geval van overschrijding verminderd:

- Met 20 % als het overeenkomt met 75 % van de referentiewedde (laatste wedde, gemiddelde wedde van de 4, 5 of 10 laatste jaren)
- Met 10 % als het pensioen lager is dan 75% van de referentiewedde.
- Vanaf 01 januari 2018 worden de verminderingen van 10 % en 20 % enkel nog toegekend als:
 - betrokkene reeds op pensioen was vóór 1 januari 2018,
 - betrokkene reeds een activiteit uitoefende vóór 1 januari 2018.

Opmerkingen:

- Indien het over een lid van het boordpersoneel van de luchtmacht gaat die de hoedanigheid van beroepsmilitair vóór 1 januari 1979 heeft verworven, wordt de grens van 75% vervangen door 90%.
- Indien men doorwerkt als zelfstandige tijdens het pensioen moeten enkel lagere sociale zekerheidsbijdragen betaald worden voor "gepensioneerde op wettelijke pensioenleeftijd"

4.1.3. Pension à la demande ou à la suite d'une incapacité de travail

En 2016, sans enfants à charge, le plafond salarial des gains supplémentaires s'élève à 7.797 € brut comme employé ou 6.238 € net comme indépendant.

Si l'on gagne plus, le revenu de la pension est diminué proportionnellement (jusqu'à 0 si les gains supplémentaires sont doubles).

4.2. LA PENSION DE SURVIE

4.2.1. Les ayants droit

Le droit à la pension de survie, temporairement ou non, dépend de nombreux facteurs (marié, divorcé, enfants à charge, décédé avant l'âge de la mise à la pension, décédé avant ou après le 1/1/2015).

Les ayants droit sont :

- Le dernier conjoint en vie (veuf ou veuve). Il y a des restrictions si le mariage a duré moins d'un an. La pension de survie est supprimée en cas de remariage.
- Le divorcé au cas où ce dernier n'est pas remarié avant le décès de son ex-conjoint. Le salaire versé est le rapport entre le nombre de mois de mariage pendant la carrière et le nombre d'années de carrière. Ce salaire peut être moindre que le minimum garanti et pourra être supprimé en cas de remariage.
- Les orphelins, aussi longtemps qu'ils ont droit aux allocations familiales.

Lorsqu'il y a plusieurs ayants droit, la pension de survie doit être partagée entre les différents ayants droit.

Dans certains cas, la pension de survie ne sera versée que temporairement. Il s'agit d'un paiement dit « transitoire ».

4.2.2. Calcul

- Jusqu'au 31/12/2008 : $60\% \times W \times A/B$
- Du 1/1/2009 au 31/12/2011 : $60\% \times W5 \times A/B$
- À partir du 1/1/2012 : $60\% \times W5$ (ou $W10$) $\times A/B$

W : dernier traitement.

W5 : traitement moyen des cinq dernières années (si l'un des ayants droit a plus de 50 ans à la date du 01/01/12).

W10 : traitement moyen des dix dernières années.

A : Nombre de mois de service (durée réelle sans bonifications). Ainsi, les douze premières années de service aérien n'entrent pas en compte.

- B : Le nombre de mois entre le 20^e anniversaire et ou :
- le mois du décès avec au maximum le mois de la mise à la pension officielle (pour raison de limite d'âge) ou mise à la retraite pour cause d'incapacité physique avec un maximum de 480 ;
 - le mois du décès avec un maximum de 480 (60^e anniversaire) à la suite d'une mise à la pension sur demande (!!)

A/B = maximum 1 (mise en service ou décès pour 20 ans).

4.1.3. Pensioen op aanvraag of wegens lichamelijke ongeschiktheid

In 2016, zonder kinderen ten laste, bedraagt de loongrens van de jaarlijkse bijverdienste 7.797 € bruto als werknemer of 6.238 € netto als zelfstandige.

Als men meer verdient dan wordt het pensioeninkomen pro-rata verminderd (tot 0 als men het dubbele bijverdient).

4.2. HET OVERLEVINGSPENSIOEN

4.2.1. Rechthebbenden

Het recht op overlevingspensioen, al dan niet tijdelijk, hangt van vele factoren af (gehuwd, gescheiden, kinderen ten laste, gestorven voor de pensioenleeftijd, gestorven voor of na 1/1/2015).

De rechthebbenden zijn:

- De langstlevende echtgenoot (weduwe of weduwnaar). Er zijn beperkingen indien het huwelijk minder dan één jaar geduurd heeft. Ook wordt het overlevingspensioen geschorst indien de langstlevende echtgenoot hertrouwt.
- De uit de echt gescheiden echtgenoot wanneer deze niet opnieuw gehuwd is voor het overlijden van de ex-echtgenoot. De uitkering is de verhouding tussen het aantal maanden huwelijk tijdens de loopbaan en het aantal maanden loopbaan. De uitkering kan minder zijn dan het gewaarborgd minimum en zal geschorst worden indien betrokkene hertrouwd.
- De wezen, tot zolang ze recht hebben op kinderbijslag.

In geval waar er meerdere rechthebbenden zijn, moet het totale overlevingspensioen worden verdeeld onder de verschillende rechthebbenden.

In bepaalde gevallen wordt het overlevingspensioen slechts tijdelijk uitbetaald. Dit wordt dan "overgangsuitkering" genoemd.

4.2.2. Berekening

- Tot 31/12/2008: $60\% \times W \times A/B$
- Van 1/1/2009 tot 31/12/2011: $60\% \times W5 \times A/B$
- Vanaf 1/1/2012: $60\% \times W5$ (of $W10$) $\times A/B$

W : laatste genoten wedde

W5 : gemiddelde wedde van de laatste 5 jaar (indien een van de rechthebbenden ouder was dan 50 jaar op 01/01/12)

W10 : gemiddelde wedde van de laatste 10 jaar

A : Aantal maanden dienst (werkelijke duur zonder bonificaties). Zo komen bijvoorbeeld de 12 eerste jaren luchtdiensten niet in aanmerking)

- B : Aantal maanden tussen 20^{ste} verjaardag en ofwel:
- de maand van overlijden met maximum de maand van ambtshalve pensionering (wegens leeftijdsgrens) of pensionering wegens lichamelijke ongeschiktheid met maximum 480;
 - de maand van overlijden met maximum 480 (60^{ste} verjaardag) voor pensioen op aanvraag (!!)

A/B = maximum 1 (dienstneming of overlijden voor 20 jaar).



Maximum :

Les pensions de survie et les paiements temporaires sont limités à deux montants maximum :

- un maximum relatif : maximum 50% du salaire maximum lié au dernier grade du conjoint décédé, multiplié par la fraction A/B.
- le maximum absolu pour une pension de survie s'élève à €54 779,64 brut par an (index 1,6406 à la date du 30 juin 2016) ou €4 564,97 brut par mois.

Exemple :

Un lieutenant-colonel, né en 1959, dont l'âge de la mise à la pension légale était fixé à 56 ans, anticipe sa mise à la retraite en 2006 à l'âge de 47 ans sur base d'au moins 40 années de service actif (les douze premières années comme personnel navigant incluses ainsi que certaines bonifications). Il décède à l'âge de 61 ans.

Le numérateur de sa pension de survie devient 480 (le nombre de mois entre son 20^e anniversaire et le mois de son décès, mais avec un maximum de 480).

Si ce lieutenant-colonel n'était PAS parti à la retraite à sa demande, mais à l'âge de 56 ans, le numérateur aurait été de 432 (le nombre de mois entre 20 et 56 ans).

4.2.3. Limitations

Il y a de nombreuses limitations en fonction de la situation (marié, divorcé, ...).

Sur le site internet du service des pensions du secteur public <http://pdos-sdpsp.fgov.be> figure une brochure qui reprend et explique tous les cas de figure.

Comme mentionné au paragraphe 4.2.1., un conjoint divorcé peut avoir droit dans certaines circonstances à une pension de survie alors que ce n'est pas le cas dans d'autres régimes.

Par exemple :

Dans un mariage où les deux conjoints ont tous les deux leur propre pension, la pension de survie est calculée de façon à ce que la somme de sa propre pension additionnée à la pension de survie ne dépasse pas 55 % du montant maximum du dernier traitement du conjoint décédé.

4.2.4. Demande

Au cas où il y a plusieurs ayants droit, il est important que l'intéressé qui pense avoir droit à une pension de survie, introduise personnellement une demande auprès du Service des Pensions du Secteur Public (PDOS) et cela endéans l'année qui suit le décès de l'ex-conjoint (ou père/mère).

4.3. HABITER À L'ÉTRANGER

- L'intéressé doit introduire personnellement la demande lorsqu'il/elle atteint la limite légale de mise à la retraite.
- Le montant de la pension, sauf certaines exceptions, est soumis aux déductions légales et au précompte professionnel (belge).
- Le paiement peut se faire sur un compte en Belgique ou à l'étranger (nouveau virement européen).

Maximum :

De overlevingspensioenen en overgangsuitkeringen worden beperkt tot 2 maximumbedragen:

- een relatief maximum: maximum 50% van de maximumwedde verbonden aan de laatste graad van de overleden huwelijkspartner, vermenigvuldigd met de breuk A/B.
- Het absoluut maximum voor een overlevingspensioen is vastgesteld op €54 779,64 bruto per jaar (index 1,6406 op 30 juni 2016) of €4 564,97 bruto per maand.

Voorbeeld.

Een luitenant-kolonel, geboren in 1959, wiens pensioengerechtigde leeftijd dus 56 jaar was, vraagt zijn pensioen "op aanvraag" aan in 2006 op 47 jarige leeftijd op basis van minstens 40 jaren werkelijke dienst (12 eerste dienstjaren als varend personeel inbegrepen alsook bepaalde bonificaties). Hij komt te overlijden op leeftijd van 61 jaar.

Dan wordt de noemer van het overlevingspensioen 480 (het aantal maanden tussen zijn 20^{ste} verjaardag en maand van overlijden, maar met maximum 480).

Indien deze luitenant-kolonel NIET op aanvraag op pensioen zou gegaan zijn, maar op leeftijd, 56 jaar, dan zou de noemer 432 geweest zijn (maanden tussen 20 en 56 jaar oud).

4.2.3. Beperkingen

Er zijn zeer veel beperkingen afhankelijk van de situatie (gehuwd, gescheiden, ...)

Op de website van de pensioendienst van de openbare sector <http://pdos-sdpsp.fgov.be> kan men een brochure bekijken die alle gevallen uitlegt.

Zoals in paragraaf 4.2.1. vermeld, heeft een uit de echtgescheiden echtgenoot onder bepaalde gevallen recht op dit overlevingspensioen daar waar dit niet het geval is in de andere stelsels.

Hierbij een voorbeeld:

Indien men gehuwd is en beide partners hebben hun eigen pensioen, dan wordt het overlevingspensioen beperkt zodanig dat de som van zijn eigen rustpensioen en het overlevingspensioen 55 % bedraagt van de maximumwedde van de laatste weddenschaal van de overleden echtgenoot.

4.2.4. Aanvraag

In geval van meerdere rechthebbenden is het belangrijk dat betrokkene, die meent recht te hebben op een overlevingspensioen, zelf een aanvraag indient bij de Pensioendienst van de Overheidssector (PDOS) en dit binnen het jaar volgend op het overlijden van de ex-echtgenoot (of vader/moeder).

4.3. WONEN IN HET BUITENLAND

- Betrokkene moet zelf een aanvraag indienen wanneer hij/zij de pensioengerechtigde leeftijd bereikt.
- De pensioenuitkering blijft, behalve uitzonderingen, onderworpen aan de wettelijke inhoudingen en aan de bedrijfsvoorheffing (Belgisch).

- Deux fois par an, il faut envoyer un certificat de vie (en janvier et en juillet) au SCDF- Pensions (Service central des dépenses fixes) ou mensuellement si le compte est à l'étranger, et rempli par une instance officielle (consulat, ambassade, bourgmestre, commissariat de police, ...)

5. AUTRES CATÉGORIES PNB

5.1. CADRE AUXILIAIRE

5.1.1. Généralités

- Jusqu'en 2002, les candidats sous-officiers et officiers auxiliaires ont été engagés avec un contrat de 6, 9 ou 12 ans.
- À partir du 19 mars 2002, le contrat est passé à 13 ans, avec une possibilité de prolongation d'un maximum de trois ans.
- Le sous-officier et l'officier dont la durée se termine après au moins neuf années de service, a droit à une prime de départ dont le montant est équivalent à un certain nombre de mois du dernier traitement brut en fonction de la durée de sa mise en service.

5.1.1. Droit à la pension

• Jusqu'au 31/5/1984

- Selon l'Article 11 de la Loi du 23 décembre 1955 concernant les officiers auxiliaires de la Force Aérienne, pilotes et navigateurs, ceux-ci n'avaient pas droit à une pension tombant sous le régime du secteur public.
- Ces droits tombaient sous le régime des salariés conformément notamment à l'Article 6 de la Loi du 5 août 1968, jusqu'à ce que l'on réalise qu'il y avait un certain lien entre les pensions du secteur public et celui du secteur privé.
- Les périodes passées comme « personnel navigant » ne comptent qu'une seule fois dans le décompte des années de carrière dans le régime de pension des salariés et ne donnent donc pas droit au bonus habituel de 12 années.

- Les périodes après le 31 décembre 1980 et avant le 1^{er} juin 1984 passées dans le cadre du personnel navigant de l'aviation civile pouvaient dans certaines circonstances être régularisées (demande introduite avant le 28 novembre 2011) dans le régime du personnel navigant de l'aviation civile moyennant le payement des cotisations de la sécurité sociale.

• À partir du 1/6/1984

- La loi du 15 mai 1984, entrée en vigueur le 1 juin 1984, a permis aux (sous-) officiers auxiliaires de la Force Aérienne, pilotes et navigateurs, d'obtenir une pension militaire pour autant qu'ils soient encore en service à cette date ou qu'ils soient entrés après cette date.
- Les militaires qui vont travailler dans un autre régime après leur contrat, reçoivent une pension cumulée, partiellement du secteur public et partiellement de l'autre régime
- La partie du secteur public ne peut toutefois être obtenue qu'à partir de soixante ans, pour autant que l'intéressé compte à ce moment le nombre d'années de carrière qui permette

- Betaling op een financiële rekening in België of in het buitenland (nieuwe Europese overschrijving) zijn mogelijk.
- Men moet een levensbewijs 2 X per jaar versturen (januari en juli) aan CDVU Pensioenen (Centrale dienst voor vaste uitgaven) of maandelijks indien rekening in het buitenland, ingevuld door een officiële instantie (consulaat, ambassade, burgemeester, politiecommissariaat, ...)

5. ANDERE CATEGORIEN BVP

5.1. HULPKADER

5.1.1. Algemeen

- Tot 2002 kon men zowel als kandidaat-hulponderofficier of als kandidaat-hulpofficier aangeworven worden met contract 6, 9 of 12 jaar.
- Vanaf 19 maart 2002 wordt een contract van 13 jaar gegeven, met een mogelijkheid tot verlenging van maximaal 3 jaar.
- De hulp(onder)officier wiens dienstneming eindigt nadat hij minstens negen jaar dienst volbracht heeft sedert zijn aanvaarding als kandidaat-hulp(onder)officier, heeft recht op een vertrekgeld waarvan het bedrag gelijk is aan een aantal maanden van de laatste bruto-activiteit wedde naargelang de duur van zijn dienstneming

5.1.1. Pensioenrecht

• Tot 31/5/1984

- Het hulpkader "varend personeel" had geen recht op een pensioen van het overheidsstelsel volgens Artikel 11 van de Wet van 23 december 1955 betreffende de hulpofficieren van de Luchtmacht, piloten en navigators.
- De rechten werden overgedragen naar het werknemers-stelsel krachtens o.a. Artikel 6 van de Wet van 5 augustus 1968 tot vaststelling van een zeker verband tussen de pensioenstelsels van de openbare sector en die van de privésector.
- De periodes doorgebracht bij het "varend" personeel tellen enkelvoudig mee voor het aantal loopbaanjaren in het pensioenstelsel van de werknemers en geven dus geen recht op de gebruikelijke bonus van 12 jaar.

- De perioden na 31 december 1980 en voor 1 juni 1984 die men doorbracht als vliegend personeel van de burgerlijke luchtvaart waren onder bepaalde voorwaarden regulariseerbaar (aanvraag ingediend voor 28 november 2011) in het stelsel van het vliegend personeel van de burgerlijke luchtvaart en mits betaling van sociale zekerheidsbijdragen.

• Vanaf 1/6/1984

- De wet van 15 mei 1984, die in werking getreden is op 1 juni 1984 heeft het recht op de hulp(onder)officieren van de luchtmacht, piloten en navigators, op een militair pensioen geopend voor diegenen die hetzij nog in dienst waren op voormelde datum, hetzij in dienst getreden zijn na deze datum.
- De militaire die na hun contract in een ander stelsel gingen



d'obtenir une retraite anticipée sur demande. Ces conditions se retrouvent sur le site web du Service Fédéral des pensions.

Important : L'intéressé doit introduire une demande auprès du Service Fédéral des Pensions.

5.2 PERSONNEL DE BORD DES AVIONS DE TRANSPORT ET HÉLICOPTÈRES MILITAIRES

5.2.1. Généralités

- Le statut du personnel de bord a évolué au cours des années. Il n'est pas possible dans cet article de mentionner tous les cas spécifiques, mais dans les grandes lignes, on peut admettre que contrairement à la plupart des pilotes et navigateurs, le personnel de bord était recruté et formé parmi le personnel possédant déjà certaines qualifications. Les loadmasters stewards constituaient l'exception à la règle en ce sens qu'ils ne devaient pas avoir de qualifications particulières, mais devaient suivre une formation adéquate.
- Dans la phase initiale, le personnel de bord avait le statut de Personnel Navigant Occasionnel (PNO); par la suite Personnel Navigant Temporaire (PNT). Ce statut donnait droit à une prime, mais la carrière et donc le régime de pension, était identique à ceux du PNN.
- À partir de 1981, les flight engineers ont obtenu le statut des PNB avec un régime de pension adapté. Les plongeurs-sauveteurs, les loadmasters et les paramedics ont obtenu le statut PNB en 1998.

5.2.2. Limite d'âge

- Etant donné que le personnel de bord qui avaient obtenu le statut PNB n'étaient recrutés qu'à partir d'un certain nombre d'années de service dans les forces armées, il leur était impossible à 45 ans de pouvoir profiter d'une pension complète. Certains d'entre eux ont pu prolonger leur carrière PNB après demande auprès du Ministre de la Défense.
- Ce problème a été solutionné en 1999 lorsque l'âge légal de la pension est passé à 51 ans.
- À partir de 2009, les règles générales des pensions du PNB sont également devenus d'application pour cette catégorie de personnel (paragraphe 3.1.).

5.2.3. Nomination au grade supérieur

- Le personnel de bord était nommé dans le cadre des PNN jusqu'à ce qu'il obtienne le statut complet PNB. Par le passé, la nomination était liée à la catégorie des sous-officiers dont ce personnel était recruté. Manifestement, cela posait problème pour ceux qui devaient par exemple présenter l'examen d'adjudant-chef dans une spécialité où ils n'étaient plus actifs depuis des années. Il leur était très difficile d'être pensionné au grade le plus élevé de sous-officier.
- Après la reconnaissance formelle du statut PNB, les modalités de nomination ont été adaptées et les examens professionnels ont trait maintenant aux fonctions qu'ils occupent comme PNB.

travailler dans l'armée, obtenir un statut PNB, ou travailler dans la secteur privé, obtenir un statut PNB.

- Het gedeelte van de openbare sector kan ten vroegste wordt toegekend vanaf de leeftijd van zestig jaar, onder voorbehoud dat de betrokkene op dat ogenblik de vereiste loopbaanjaren telt die toelaten tot het vervroegd pensioen op aanvraag. Deze voorwaarden kan men terugvinden op de website van de Federale Pensioendienst.

Belangrijk: Betrokkene moet een aanvraag indienen bij de Federale Pensioendienst.

5.2 BOORDPERSONEEL VAN MILITAIRE TRANSPORTVLIEGTUIGEN EN HELIKOPTER

5.2.1. Algemeen

- Het statuut van het boordpersoneel is geëvolueerd over de jaren. Het is niet mogelijk om in dit artikel alle specifieke gevallen te bespreken, maar de hoofdlijn was dat, in tegenstelling met de meeste piloten en navigators, het boordpersoneel werd gerekruteerd en gevormd uit het personeelsbestand dat reeds over bepaalde aangepaste kwalificaties beschikte. Uitzonderingen hierop waren de loadmaster stewards die over geen specifieke kwalificaties moesten beschikken, maar wel een aangepaste vorming moesten ondergaan.
- In de initiële fase had het boordpersoneel het statuut van Occasioneel Varend Personeel (OVP), later Tijdelijk Varend Personeel (TVP). Dit gaf wel recht op een premie maar de loopbaan, en dus ook de pensioenregeling, waren identiek aan deze van het NVP.
- Vanaf 1981 kregen de flight engineers het volwaardig statuut van BVP, met aangepaste pensioenregeling. De redder-duikers, de loadmasters en de paramedici hebben het statuut BVP bekomen in 1998.

5.2.2. Leeftijdsgrens

- Aangezien ze pas gerekruteerd werden na een aantal jaren dienst in de krijgsmacht, was het moeilijk voor het boordpersoneel die het BVP statuut bekwamen om voldoende dienstjaren verzamelen om van het volle pensioen op 45 jaar te kunnen genieten. Bepaalde onder hen hebben hun loopbaan BVP kunnen verlengen na aanvraag bij de Minister van Landsverdediging.
- Dit probleem werd bijgestuurd in 1999, wanneer de pensioengerechtigde leeftijd verhoogd werd tot 51 jaar.
- Vanaf 2009 gelden ook voor hen de algemene regels van het pensioen BVP (paragraaf 3.1.).

5.2.3. Benoemingen tot hogere graad

- Het boordpersoneel werd benoemd volgens het NVP kader tot op het ogenblik dat zij het volwaardig BVP statuut hebben gekregen. Voorheen werd hun benoeming gekoppeld aan de categorie van onderofficieren van waaruit ze gerekruteerd werden. Vanzelfsprekend stelde dit problemen voor diegenen die b.v. het examen van adjudant-chef moesten



5.3 PNB ISSU DES FORCE TERRESTRE ET NAVALE

5.3.1. Avant 2002

- Les pilotes de l'Aviation Légère de la Force Terrestre (FT) et les pilotes d'hélicoptère de la Force Navale (FN) avaient le statut du PNB. Ils avaient les mêmes facilités de pension que le PNB de la Force Aérienne.
- Il y avait toutefois une différence importante en ce qui concerne les nominations. Le PNB Force Aérienne était nommé plus rapidement que le PNB de la FT et de la FN et pouvait dès lors partir à la pension à la limite d'âge avec un grade plus élevé. Les pilotes de la FT et FN devaient également passer leurs épreuves professionnelles pour les nominations au grade supérieur dans leur ancienne spécialité (arme).

5.3.2. Passage à la Composante aérienne

- Lors de la réorganisation des Forces Armées en 2002, le PNB de la Force Terrestre a rejoint la Composante aérienne. Le statut des nominations n'a toutefois pas été modifié.
- Néanmoins, ceux qui ont été recrutés après 2007, profitent dorénavant des mêmes statuts que le PNB FAé et ce y compris les nominations.
- En 2002, les pilotes de la Force Navale sont restés dans la Composante navale et ont gardé leur ancien statut. À partir de 2007, ils ont toutefois été recrutés via la Composante aérienne et une fois breveté, ils obtiennent en ce qui concerne les nominations, le même statut que leurs collègues de la Force Aérienne.

afleggen in een specialiteit waarin zij gedurende jaren niet meer actief waren geweest. Aldus was het voor hen zeer moeilijk om gepensioneerd te worden met de hoogste graad van onderofficier.

- Na de formele toekenning van het statuut BVP werden de benoemingsmodaliteiten aangepast en de beroepsexamens hebben nu betrekking op de functies die ze als BVP vervullen.

5.3 BVP GESPROTEN UIT DE LANDMACHT EN ZEEMACHT

5.3.1. Vóór 2002

- De piloten van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht (LM) en de helikopterpiloten van de Zeemacht (ZM) hadden het statuut van BVP. Ze hadden dezelfde pensioen faciliteiten als het BVP van de Luchtmacht.
- Er was echter een belangrijk verschil bij de benoemingen. Luchtmacht BVP werd sneller benoemd dan het BVP van LM en ZM en konden dus op de ouderdomslijm met een hogere graad op pensioen gaan. Ook dienden de LM en ZM piloten hun beroepsproeven voor benoemingen tot hogere graad afleggen in hun vroegere specialiteit (wapen).

5.3.2. Overgang naar de Luchtcomponent

- Bij de reorganisatie van de Krijgsmacht in 2002 werd het BVP van de LM opgenomen in de Luchtcomponent. Wat de benoemingen betreft, is hun statuut ongewijzigd gebleven. Echter, diegenen die na 2007 gerekruteerd werden, beschikken nu over hetzelfde statuut, ook qua benoemingen, als het LuM BVP.
- De toenmalige piloten van de Zeemacht zijn in 2002 bij de Marinecomponent gebleven en hebben hun vorig statuut behouden. Vanaf 2007 worden ze echter gerekruteerd via de Luchtcomponent en eens gebrevetteerd bekomen ze qua benoemingen, hetzelfde statuut als hun luchtmacht collega's.





NOM/NAAM & Prénom/Voornaam : _____

Sera accompagné de :
Wordt vergezeld van : _____

Soit au total : _____ personne(s)
Hetzij in totaal : _____ perso(o)n(en)

Membre de :
Lid van: **VTB** **SW**

**Eur 40 p/p
All-In**

Clôture des inscriptions : 18 octobre.

Afsluiting van de inschrijvingen : 18 oktober.

Attention, **NE PAS** renvoyer au secrétariat VTB à Grimbergen ni au siège social de la Maison des Ailes, ni au secrétariat SW !
Opgelet, **NIET** terugsturen naar het VTB secretariaat in Grimbergen, noch naar de sociale zetel in het Huis der Vleugels, noch naar het SW secretariaat!



A renvoyer à :
Terugsturen naar : Alex PEELAERS, Grote Markt 32 B, 2260 Westerlo - **NLT 18 / 10 / 17**



Je verse la somme totale au compte **BE23 2100 6199 6691** (BIC: GEBABEBB) de VTB asbl à 1000 Bruxelles
Ik stort de totale som op rekening **BE23 2100 6199 6691** (BIC: GEBABEBB) van VTB vzw te 1000 Brussel



Album photo - Fotoalbum



Poelkappelle 8 juli 1923. Plechtige onthulling van het gedenkteken Guynemer. Het huis op de achtergrond staat er nog steeds, de tank is verdwenen.

Poelkappelle 8 juillet 1923. Inauguration solennelle du monument Guynemer. La maison à l'arrière-plan s'y trouve toujours, le char a disparu.



Maubray, augustus 2000. Drie generaties na een vlucht met drie verschillende zweefvliegtuigen. V.l.n.r. grootvader en VTB-lid Pierre Debourse, kleinzoon Quentin Debourse en zoon Benoit Debourse. Benoit is helaas overleden in 2016, kleinzoon Quentin is vandaag boordcommandant bij Ryanair.

Maubray, août 2000. Trois générations après un vol dans 3 planeurs différents. D. g.à.d. le grand-père et membre VTB Pierre Debourse, Quentin Debourse, le petit-fils et le fils, Benoit Debourse. Benoit est malheureusement décédé en 2016. Quentin est aujourd'hui commandant de bord chez Ryanair.