



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

In dit nummer
Dans ce numéro

Suspense at V2 minus ten

Léopold Mouzon



COLD WAR (III)

De terugkeer van een spook
Le retour d'un fantôme

N° 3-2018

39^{ste} jaar
Juli - augustus - september

39^{eme} 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
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Sabena Boeing 747-121
OO-SGA (c/n 20401)
Coll Daniel Brackx

Conseil d'administration Raad van Bestuur

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

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

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

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

Vice-président – Vice-voorzitter Pierre Léonard
010 844 107 pierre.leo@skynet.be

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au sommaire du magazine

3-2018

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres - Activités et agenda	06
Décès - Jean d'Otreppe de Bouvette	07
Boutique	08
Danny Cabooter, citoyen d'honneur de Deurne	09
VTB - Rapport de L'Assemblée Générale du 14 mars 2018	10
Suspense at V2 minus ten	12
Léopold Mouzon - Le dernier des Mohicans	20
Le Dakota, Centre de documentation du 15 Wing	25
Le retour d'un fantôme	33
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - III	34
Les entreprises aéronautiques belges	44
Album photo	52

Inhoud van magazine

3-2018

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden - Activiteiten en agenda	06
Overlijdens - Jean d'Otreppe de Bouvette	07
Boetiek	08
Danny Cabooter, ereburger van Deurne	09
VTB - Verslag van de Algemene Vergadering van 08 maart 2016	10
Suspense at V2 minus ten	12
Léopold Mouzon - De laatste der Mohikanen	20
"Dakota", het Documentatiecentrum van de 15 Wing	25
De terugkeer van een spook	33
Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - III	34
De Belgische luchtvaartbedrijven*	44
Fotoalbum	52

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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



Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Beste "Senior Aviators",
Het is met heel veel genoegen dat ik jullie het derde nummer van ons VTB-magazine van dit jaar kan voorstellen.

Ons tijdschrift wordt met veel aandacht gelezen in de Belgische luchtvaartmiddelen en met deze editie heeft ons redactieteam de inhoud aangepast aan vroegere opmerkingen, door onder andere meer artikels over de burgerluchtvaart toe te voegen.

Ons eerste artikel in die reeks werd geschreven door Alain Morel, die als boordcommandant van een Boeing 747 van Sabena enkele zeer intense momenten meemaakte, na een vogelaanvaring tijdens de "take-off roll" in Johannesburg in 1994.

Ook Liévin d'Ydewalle heeft ons een merkwaardig verhaal overgehaald, over een vlucht met een Meteor 8, die voor een andere toekomst voorzien was...

U zal in dit nummer ook het vervolg terugvinden van historische overzichten, zoals de evolutie van de Belgische Luchtmacht in de Koude Oorlog door Jean Buzin en van de Belgische luchtvaartindustrie na de Tweede Wereldoorlog door Mich Mandl en Fons Dumoulin. Het vervolg van de evolutie van de "drones" door André Jansens is, wegens plaatsgebrek, uitgesteld tot magazine 4-2018.

We starten ook een nieuwe reeks artikels over de Belgische luchtvaartmusea, met een voorstelling van "Dakota", het documentatiecentrum van de 15^{de} Wing in Melsbroek, door René Hoeben.

We blijven natuurlijk ook de luchtvaactualiteit volgen: ons bestuurslid Danny Cabooter is op 18 mei ereburger van Deurne geworden, als erkenning voor zijn werk in het Stampe en Vertongen museum bij de luchthaven van Antwerpen.

Chers « Senior Aviators »,
C'est avec beaucoup de plaisir que je vous présente le troisième numéro du magazine VTB de cette année.

Notre revue est lue avec beaucoup d'attention dans les milieux de l'aviation belge. Avec le présent numéro, l'équipe rédactionnelle en a adapté le contenu en tenant compte des remarques formulées, notamment en ce qui concerne le nombre de sujets consacrés à l'aviation civile.

Dans ce contexte, notre premier article a été rédigé par Alain Morel. Comme commandant de bord d'un Boeing 747 de la Sabena, il a vécu quelques moments d'intense émotion à l'occasion d'une collision aviaire lors d'un « take-off roll » à Johannesburg en 1994.

Liévin d'Ydewalle nous a également fait parvenir un récit tout particulier du dernier vol d'un Meteor 8, qui ne s'est pas tout à fait terminé comme prévu...

Dans ce numéro, vous trouverez également la suite de récits historiques, comme l'évolution de la Force Aérienne belge au cours de la Guerre froide par Jean Buzin et de l'industrie aéronautique après la Deuxième Guerre mondiale par Mich Mandl et Fons Dumoulin. En raison du manque d'espace, la suite de l'évolution des drones par André Jansens est reportée au magazine 4-2018.

Nous débutons également une nouvelle série d'articles à propos des musées aéronautiques belges, avec une première présentation par René Hoeben, du « Dakota », le centre de documentation du 15^e Wing à Melsbroek.

Nous continuons bien sûr également à suivre l'actualité aéronautique : notre administrateur, Danny Cabooter, est devenu citoyen

Jammer genoeg hebben we in de maand mei ook twee van onze oudste "anciens" verloren: Léopold Mouzon, militaire piloot sinds 1939 en ook onze ouderdomsdeken, Baron Jean d'Otreppe de Bouvette. We geven in dit nummer een kort overzicht van hun uitzonderlijke luchtvaartloopbaan.

Op 25 mei is ook de Europese regelgeving over de bescherming van persoonlijke gegevens (GDPR, General Data Protection Regulation) van kracht geworden.

Dankzij het opzoekings- en analysewerk van Paul Maenhaut heeft onze Raad van Bestuur heel vlug een document, aangepast aan onze vzw, kunnen goedkeuren. Het zal in de twee landstalen op onze website beschikbaar zijn voor alle leden. U kan er op vertrouwen dat we uw VTB-gegevens met de nodige aandacht zullen beschermen.

In dat kader hebben we een vraag aan u allemaal: de korte biografieën van onze leden zijn in de loop van de jaren een unieke en zeer interessante gegevensbank van de Belgische luchtvaartgeschiedenis geworden. Om de waarde ervan te verzekeren, vragen we aan al onze leden om na te zien of hun persoonlijke gegevens nog correct en volledig zijn en indien nodig, ons een update over te maken. Meer praktische details daarover zullen op onze website gepubliceerd worden.

Wanneer u deze editie ontvangt zal onze vereniging in "Summer Schedule" zijn: onze maandelijkse vergaderingen, op de tweede woensdag in het Huis der Vleugels in de Montoyerstraat, worden vervangen door "outdoors" activiteiten, zoals het buffet in het legermuseum in juli en het bezoek aan SONACA in augustus.

We hebben ook een uitnodiging gekregen voor een unieke "Senior Aviators' Day", in het kader van de Belgian Air Force Days, op vrijdag 7 september, op de vliegbasis van Kleine-Brogel.

De organisatoren bieden aan een aantal vliegeniersverenigingen de mogelijkheid aan, om op de vrijdag voor de "airshow" een exclusieve namiddag op de vliegbasis door te brengen, met buffet en drinks in goed gezelschap en zo te ontsnappen aan de drukte van het weekend.

De details voor deelname aan deze activiteiten vindt u in dit magazine en op onze website.

Ik kijk ernaar uit om u te ontmoeten op onze toekomstige activiteiten en uiteraard zijn opmerkingen en voorstellen over onze VTB publicaties en activiteiten zeer welkom.

Best regards,

Gerard "Flurk" Van Caelenberge

d'honneur de Deurne, en date du 18 mai, en reconnaissance de son activité au sein du Musée Stampe et Vertongen à l'aérodrome d'Anvers.

Nous avons malheureusement aussi eu à déplorer au cours de ce mois de mai la perte de deux de nos grands anciens : Léopold Mouzon, pilote militaire depuis 1939 et aussi notre doyen, le Baron Jean d'Otreppe de Bouvette. Dans ce numéro vous trouverez un aperçu de leur riche carrière aéronautique.

Ce 25 mai, la réglementation européenne concernant la protection des données personnelles est entrée en vigueur. (GDPR, General Data Protection Regulation).

Grâce à l'analyse et aux recherches effectuées par Paul Maenhaut, notre Conseil d'administration a rapidement pu approuver un document adapté à notre asbl. Il figurera dans les deux langues sur notre site et sera donc ainsi disponible pour tous les membres. Vous pouvez être persuadés que vos données VTB seront protégées avec la nécessaire attention.

Dans ce contexte, nous avons une requête à vous adresser: les courtes biographies de nos membres sont devenues au cours des années une banque de données unique et fort intéressante de l'histoire de l'aviation belge. Pour en assurer la valeur, nous demandons à tous nos membres d'en vérifier l'authenticité et le cas échéant, de nous faire parvenir un « update ». Plus de détails pratiques à ce sujet figureront sur notre site.

Lorsque cette édition du magazine vous parviendra, notre association fonctionnera en « mode d'été » : nos réunions mensuelles du deuxième mercredi à la Maison des Ailes de la rue Montoyer, sont remplacées par des activités extramuros, comme le buffet traditionnel du mois de juillet au Musée de l'armée ainsi que la visite de la SONACA au mois d'août.

Nous avons également reçu une invitation à participer à une journée unique organisée au profit des « Senior Aviators » dans le cadre des Belgian Air Force Days, le vendredi 7 septembre, à la base de Kleine-Brogel.

Les organisateurs offrent ainsi la possibilité à certaines associations d'aviateurs de passer une journée exclusive sur la base, en bonne compagnie, avec buffet et boissons, le vendredi précédant l'« airshow » et d'échapper ainsi à la foule du week-end.

Les détails pour la participation à ces activités figurent dans le présent magazine et sur notre site.

Je me réjouis de pouvoir vous rencontrer lors de ces différentes activités. Vos éventuelles remarques et suggestions concernant nos publications et nos activités sont bien sûr les bienvenues.

Best regards,

Gérard « Flurk » Van Caelenberge

Bienvenue aux nouveaux membres Welkom aan nieuwe leden

Christophe 'Tcholle' DEROUBAIX

Né le 20 mai 1974

Admis **A (Act)** en 2020)

Parrains : Gérard Van Caelenberge & Didier Waelkens

Sidi SIDIBE

Né le 10 Août 1953

Admis **A**

Parrains Michel Mandl & Gérard Van Caelenberge

Agenda

Réunions mensuelles & activités

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

Lunch

Mercredi 08 août 2018 - Gosselies

Extra Muros à la SONACA

Vendredi 07 Septembre 2018 - Kleine Brogel

Senior aviators' day – Airshow

Mercredi 12 septembre 2018 - MDA

Réunion mensuelle

Dimanche 16 septembre 2018 - St Denijs Westrem

Cérémonie annuelle monument polonais

Mercredi 10 octobre 2018 - MDA

Réunion mensuelle

Samedi 13 octobre 2018 - MDA

09.00 h Cimetière d'Evère

Cérémonie annuelle Pelouse d'honneur

11.00 h, Cinquantenaire

Memorial Day

Mercredi 14 novembre 2018 - MDA

Réunion mensuelle

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Maandag 16 juli 2018 - Luchtvaartmuseum Brussel

Lunch

Woensdag 08 augustus 2018 - Gosselies

Extra Muros bij SONACA

Vrijdag 07 September 2018 - Kleine Brogel

Senior aviators' day – Airshow

Woensdag 12 september 2018 - HDV

Maandelijkse bijeenkomst

Zondag 16 september 2018 - St Denijs Westrem

Jaarlijkse plechtigheid Pools monument

Woensdag 10 oktober 2018 - HDV

Maandelijkse bijeenkomst

Zaterdag 13 oktober 2018 - HDV

09.00 u Kerkhof Evère

Jaarlijkse plechtigheid Ereperk

11.00 u, Jubelpark

Memorial Day

Woensdag 14 november 2018 - HDV

Maandelijkse bijeenkomst

Friday 07 September 2018, Kleine Brogel

This year, the "Belgian Air Force Days" take place on 08 and 09 September 2018 in Kleine Brogel. The day before, on Friday 07 September, VTB members and partners are invited to a special event that is organised for members of the Belgian aviation organisations.



Programme:

As from 10.00 hr: Arrival via the Herenwijerstraat – Kleine Brogel; follow signs to parking. Transit by coach to business-terrace.

Reception and registration modalities in the business village.

Aperitif and snacks. Observation of arrivals and rehearsals.

As from 11.30 hr: Warm and cold buffet with appropriate wines.

As from 13.30 hr: Optional visit to the static display area and exhibition.

Free drinks at the terrace. As from 18.00 hr: Coach back to the parking.

Participation fee: € 60 p/p.

Inscription form and payment modalities are inserted in this magazine.

Max 2 persons per member. Inscriptions and payments should be done before 30/07!

Décès - Overlijdens

Léopold "Pol" MOUZON

le 25 avril 2018

(VT, 1939 78^e Prom AÉM, 97 ans)

Jean d'OTREPPE de BOUVETTE

le 06 mai 2018

(VT, ACRB 1948, 98 ans)

Jacques de BROUWER

le 5 juin 2018

(VT, 62B BAF, 80 ans)

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



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

Jean d'OTREPPE de BOUVETTE

(16.02.1920 – 06.05.2018)



Notre doyen, baron Jean d'Otreppe de Bouvette heeft ons verlaten op 06 mei 2018. Hij was 98 jaar oud. Het was de bedoeling om hem zijn diploma van 70 jaar vliegbrevet uit te reiken tijdens het VTB banket van 21 april jl. Echter, wegens gezondheidsredenen kon hij niet aanwezig zijn. Desondanks heeft hij bij deze gelegenheid zelf zijn levensloop als volgt samengevat.

Notre doyen, le baron Jean d'Otreppe de Bouvette, nous a quittés le 06 mai dernier, il avait 98 ans. Il était prévu de lui remettre le diplôme de 70 ans de brevet aéronautique lors du banquet VTB du 21 avril, mais Jean n'avait malheureusement pas pu se joindre à nous pour raisons de santé. Pour l'occasion, il nous avait résumé sa carrière aéronautique comme suit.

Antécédents de vocation : mon oncle, Paul de Mélotte de Lavaux, était pilote militaire, mort en mars 1918 ; mon cousin germain, Emmanuel d'Otreppe était pilote militaire de 1925 jusqu'en juillet 1927. J'étais passionné d'aviation depuis juillet 1927, constructeur de modèles réduits de planeurs et avions depuis 1935 et chef de la section « modèles réduits d'avions » de mon collègue, de 1936 à 1938.

Je suis engagé volontaire à l'Aviation militaire belge le 16 mai 1940 à l'aérodrome de Caen-Carpiquet par le Général Tappage ; c'est ensuite le retour en Belgique et, le 13 juillet 1940, la formation d'un groupe de résistance avec mon frère aîné André. Evadé de Belgique en fin 1943, j'arrive en Angleterre en février 1944. J'ai été refusé à la section belge de la RAF car j'avais plus de 21 ans. Ensuite, c'est la participation aux campagnes de Normandie, Belgique & Hollande avec l'escadron blindé belge.

Je débute le vol à voile en avril 1948. J'obtiens les brevets A et B en 1948, C en 1949, D en 1950, le 1^{er} diamant en 1956, le 2^{ème} en 1957 et le 3^{ème} en 1961 ; j'ai également 5 records de Belgique de vol à voile à mon actif.

Mes débuts de vol en avion (moteur) se font le 1^{er} novembre 1951 et j'entre à l'E.A.C. le 19 avril 1952.

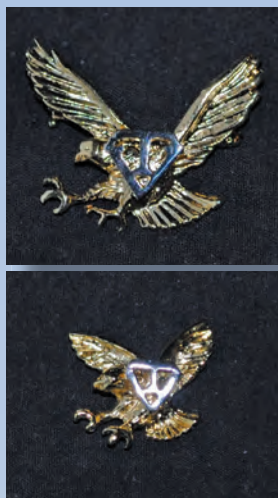
J'ai piloté les avions de ligne suivants : DC3, DC4, Convair 240, Convair 440, DC6, DC7, Caravelle, Bo707, Bo737 & Bo747. Je suis retraité de la Sabena depuis le 31 janvier 1980.

Autre passion : je me lance dans la construction d'avions en 1972. En 1978, je commence la construction du VariEze ; son premier vol a lieu le 6 juillet 1984.

J'ai effectué mon dernier vol le 3 juillet 1993 et totalise environ 18.000 heures de vol dont 1.000 en planeur.

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Broche: 25€

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

Pin: 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cap: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Cravatte - Das: 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge: 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



**Livres - Boeken
Contact us**



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 les type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois vers 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.



Een ereburger in onze Raad van Bestuur

Un citoyen d'honneur dans notre Conseil d'Administration

Op 18 mei 2018 werd het ereburgerschap van het district Deurne-Antwerpen toegekend aan één van onze meest actieve bestuursleden, Danny Cabooter.

Tijdens zijn vlammende toespraak heeft Tjerk Sekeris, de districtsburgemeester, duidelijk gemaakt waarom Danny deze titel ten volle verdient. Hij is namelijk de medestichter en de motor achter het Museum Stampe & Vertongen, één van de belangrijke aantrekkingspolen van het district. Het museum bevindt zich naast de gebouwen van de luchthaven van Deurne en toont op briljante wijze de verwezenlijkingen van deze twee beroemde luchtvaartpioniers. Maar er is veel meer te zien dan de legendarische SV-4; te veel om op te noemen. Binnenkort zal het VTB magazine een meer uitgebreide bijdrage wijden aan dit pronkstuk.

Voor diegenen die Danny niet kennen; hij heeft reeds een zeer gevarieerde vliegersloopbaan achter de rug, maar ondanks zijn 79 jaar, is hij nog steeds actief als piloot en vliegexaminator.

Hij begon als luchtverkeerscontroleur in de Luchtmacht. In het begin van de jaren 60 was hij in deze functie actief op de controletoren van het toenmalige Usumbura (Burundi). Hij had er vaak de gelegenheid om mee te vliegen met de vliegclub aldaar. Hij had de smaak te pakken en ging over naar de Landmacht om er zijn pilootbrevet te bekomen in 1967. Tien jaar later begon hij in de burgerluchtvaart, en was vooral actief in de Antwerpse vliegwereld. Hij was er commercieel directeur bij Transmarcom NV, chef piloot bij Bosal, later bij de Flying Group en werd instructeur BCAA en FAA. Hij totaliseert voor het ogenblik 24.200 vliegen.

De districtsburgemeester beschrijft Danny als *"optimistisch, enthousiast, positief, jongensachtig, avontuurlijk en aanstekelijk ... al die eigenschappen verzameld in één man, die elke dag verder werkt aan de uitbouw van het museum Stampe & Vertongen, aan onze Fly-In, en aan de uitstraling van de mooiste baan van het district - de landingsbaan van Deurne."*

Danny werd er ook opgenomen in de pas opgerichte "Wall of Fame" in de terminal van Deurne. Zijn gedenkplaat prijkt er als eerste in de rij.



Le 18 mai 2018 la citoyenneté d'honneur du district Deurne-Anvers a été attribuée à un des plus actifs de nos administrateurs, Danny Cabooter.

Lors de son exposé flamboyant, Tjerk Sekeris, le bourgmestre du district, a clairement expliqué pourquoi Danny méritait pleinement ce titre. Il est en effet le cofondateur et le moteur du Musée Stampe & Vertongen, l'un des pôles d'attraction importants du district. Le Musée est situé à côté des bâtiments de l'aéroport de Deurne et expose de façon remarquable les réalisations de ces deux célèbres pionniers de l'aviation. Mais il y a bien d'autres choses à découvrir en plus des légendaires SV-4 ; trop pour les citer ici. Très prochainement le magazine des VTB consacrerá un article plus complet à ce joyau.

Pour ceux qui ne connaissent pas Danny : il a connu une longue carrière de pilote extrêmement variée, mais malgré ses 79 ans, il est toujours actif en tant que pilote et examinateur.

Il a débuté sa carrière comme contrôleur aérien à la Force Aérienne. Au début des années soixante, il est actif dans cette fonction à la tour de contrôle de ce qui est à l'époque Usumbura (Burundi). Il a souvent l'occasion d'accompagner des vols dans le club local. Cela lui donne envie de voler et il passe à la Force Terrestre pour y obtenir son brevet de pilote en 1967. Sa carrière dans l'aviation civile débute dix ans plus tard. Il est principalement actif dans le milieu aéronautique anversois. Il devient directeur commercial de Transmarcom SA, chef-pilote de Bosal, et ensuite du Flying Group. Il est également instructeur de la DGTA et FAA. Il totalise à ce jour 24.200 heures de vol.

Le bourgmestre du district décrit Danny comme *"optimiste, enthousiaste, positif, toujours jeune, aventureux et volontaire..., toutes ces qualités rassemblées en un seul homme, qui travaille chaque jour au développement du musée Stampe & Vertongen, à notre Fly-In, et au rayonnement de la plus belle route du district, la piste d'atterrissage de Deurne"*.

Danny a également été incorporé dans le récemment créé « Wall of Fame » dans l'aérogare de Deurne. Sa plaque commémorative y brille en première place dans la rangée.

Congratulations, Danny, You earn this. We are proud of you.

VTB - Rapport de L'Assemblée Générale du 14 mars 2018

Le président Gérard Van Caelenberge ouvre la séance à 15h05.

Beste Vrienden, hartelijk welkom op de 8^{ste} Algemene Vergadering van de Vieilles Tiges. Het is een eer voor mij om vandaag deze vergadering voor de eerste keer te mogen openen.

Zoals ieder jaar vraag ik U om recht te staan terwijl ik de namen zal vermelden van onze leden die in 2017 vertrokken zijn voor hun "last flight". Nadien zou ik u willen vragen om enkele ogenblikken stilte te respecteren.

Onze leden overleden in 2017: Marc Artiges, Philippe Laport, Alphonse De Greef, Jean Michotte, André Dillien, Jacques Dewaelheyns, Jack Le Maître, Francis Viatour, Marcel Biqué, Walter Simonson, Julien Vanhumbecq, Jean Ruzicka, Guido Wuyts, Jean-François Siméons en Jean Teirlynck.

Hebben ons reeds verlaten in 2018: Pierre Debourse en eergisteren Steve Nuyts.

Naast deze natuurlijke verliezen zijn er ook een aantal leden die dit jaar afgehaakt hebben, om verschillende redenen. Wij zullen die redenen verder onderzoeken en waar we kunnen, proberen op te vangen. Het goede nieuws is dat we er ook in slagen om heel wat jongere vliegers als nieuwe leden aan te trekken. Hierbij mijn oprechte dank aan de VTB-leden die onze vereniging blijven promoten in alle Belgische luchtvaartmiddens.

Ik ga het detail-overzicht van het voorbije jaar overlaten aan onze secretaris-generaal, Didier Waelkens. Maar ik zou eerst onze uitgaande voorzitter Wif De Brouwer en de leden van de Raad van Bestuur willen danken voor hun hoogstaand werk. Zij hebben onze vereniging een centrale plaats gegeven in het professionele en sociale leven van de "Senior Belgian Aviators".

Mijn dank gaat ook naar Paul Jourez en Nono Niels, die vandaag de Raad verlaten, maar hun creativiteit, hun inzet en hun aangenaam gezelschap zullen we blijven appreciëren.

Dank zij de motivatie en inzet van die "key players" is ons VTB-magazine een referentie in de Belgische luchtvaartwereld geworden en werden onze activiteiten van het voorbije jaar werkelijk geapprecieerd door de leden, zowel deze in Brussel, als "outdoors" in La Chise en Deurne. Bovendien hebben ons jaarlijks banket in Grimbergen, onze jaarlijkse lunch in het Legermuseum van het Jubelpark en onze thematische woensdagen, hier in het Huis der Vleugels, voor heel aangename uitwisselingen tussen verschillende groepen vliegers gezorgd.

Ik denk dat we in 2018 dus op dezelfde weg kunnen verder gaan.

We werken nog aan een extra-muros activiteit, in principe deze zomer bij SONACA in Gosselies of Temploux en we hebben nog heel wat ideeën voor lunch-conferenties in onze "tweede thuis", La Chise in Beauvechain.

Ik zou nu al de kandidaten voor een functie in de Raad van Bestuur VTB willen danken voor hun enthousiasme. Hun toekomstige functies zullen we in detail bespreken, na de verkiezing vandaag, in de volgende vergadering van de Raad van Bestuur. Dank zij hun ideeën en inzet zullen we niet alleen de grootste, maar ook de meest dynamische vliegersvereniging van ons land kunnen blijven.

VTB - Verslag van de Algemene Vergadering van 14 maart 2018

Om die dynamiek te blijven onderlijnen zullen we naast onze statutaire naam, ook het bijkomend onderschrift "Senior Aviators' Association" gebruiken op onze documenten.

Ik geef nu graag het woord aan onze secretaris-generaal, Didier Waelkens.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 08 mars 2017, publié dans le magazine N° 2/2017 : le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

Il annonce que 30 membres sont présents et 24 procurations ont été enregistrées ; 54 membres sont donc représentés à cette assemblée générale.

Au 31 décembre 2017, notre association comptait 659 membres, répartis comme suit :

- VT	485
- ACT	36
- A	94
- Veuves	32
- Associations	12

En 2017 nous avons perdu 15 membres décédés, un a donné sa démission et 19 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 30 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2017 :

- Comme chaque année, nous avons participé à plusieurs cérémonies du souvenir : Vroenhoven le 11 mai, puis la cérémonie à la Pelouse d'honneur des Aviateurs & RAF au cimetière de Bruxelles le 14 octobre, suivie le même jour de Remembrance Day au Cinquantenaire. Nous étions également présents le 17 septembre à St Denijs-Westrem au monument du Wing polonais. Nous avons aussi été présents à la cérémonie du 100e anniversaire de la disparition de Guynemer; cela a eu lieu à Poelkapelle le 11 septembre. Fidèles à la tradition, les VTB ont à chaque occasion déposé une gerbe de fleurs.
- L'Assemblée Générale fut convoquée le 08 mars à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 22 avril; quelque 110 convives avaient répondu à l'invitation. A cette occasion, 4 médailles et 8 diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50 ou 60/70 ans de brevet. Le Mémorial de l'Aviation belge consacré à Alfred Lanser a été remis à Mme Heck représentant la famille. Pour le Mémorial consacré à Florent Van Rollegem, aucun représentant de la famille n'avait malheureusement pu faire le déplacement.
- Comme chaque année en juillet, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air tandis que notre "outdoor" annuel en août nous a rassemblé à Deurne dans le Musée Stampe & Vertongen à l'invitation de Danny Cabooter, par ailleurs administrateur de notre association.
- Le 26 octobre, notre membre Patrick 'James' De Roeck nous a dévoilé tous les secrets de l'Airbus A.380 lors d'une conférence à La Chise; la conférence fut suivie d'un excellent repas au mess.
- Mentionnons encore le tournoi de golf organisé à Florennes le 28 juin par Léon Sténuît, administrateur VTB. Rappelons que cette activité

très conviviale n'est pas uniquement réservée aux joueurs de golf et qu'elle sert e.a. à alimenter le fonds social des VTB. Tout le monde est invité à participer, que l'on soit golfeur ou pas.

- Finalement, l'année s'est terminée en beauté le 09 décembre avec une réception dînatoire à la Maison des Ailes pour fêter les 80e anniversaires des VTB et de la Maison des Ailes. Un peu moins de 100 personnes avaient répondu à l'invitation.

Comme j'en ai pris l'habitude, je vous présenterai cette fois encore quelques chiffres et autres statistiques. Commençons par les cotisations: comme chaque année, c'est un peu la croix et la bannière, il faut beaucoup de patience et de rappels pour que certains s'acquittent de leur modeste contribution; c'est ainsi qu'en date du 12 mars, 98 membres devaient encore s'acquitter de leur modeste contribution (soit un peu plus de 15 % des membres). Un dernier rappel leur a été envoyé hier. Comme il s'agit généralement d'un simple oubli, je rappelle qu'une solution simple existe sous la forme d'un ordre permanent auprès de votre banque...

Pour vous envoyer des nouvelles pertinentes ou messages intéressants voire importants, nous utilisons quasi exclusivement les mailings, ou courriels en français. Nous sommes d'ailleurs passés à un nouveau système plus performant fin 2017 (Mailchimp) mais je reste persuadé que plusieurs membres n'ont toujours pas fourni leur adresse e-mail au secrétariat et ne reçoivent ainsi pas des informations vitales... enfin presque... Je ne peux que les encourager à le faire ! Notre base de données compte 106 membres sans adresse mail... la situation s'améliore car ils étaient encore 120 l'an passé.

Ainsi, parmi les 637 membres que compte aujourd'hui notre association, 531 ont une adresse e-mail (soit 83%, ce qui est une proportion très appréciable pour une association d'anciens...) et ont donc également accès à internet. Une rapide vérification montre cependant que presque 36% ne sont encore jamais allés visiter sur notre site. On ne peut que déplorer ce fait car le site regorge d'informations importantes et intéressantes... Un exemple typique ? Nous recevons encore fréquemment des demandes concernant un numéro de téléphone ou une adresse alors que ces informations sont disponibles dans l'annuaire des membres sur notre site (il faut cependant utiliser son login et mot de passe). En fait, notre site compte plus de visiteurs "étrangers" (des non-membres).

Dans quelques instants, nous allons passer à l'élection des candidats au conseil d'administration. Cette année, nous avons deux nouveaux candidats ainsi que trois membres du CA sortants et rééligibles... Ne soyez pas trop avarés lorsqu'on vous demandera de voter. Je vous rappelle que vous pouvez voter pour un, plusieurs voire tous les candidats. Quant aux fonctions qu'ils exerceront au sein du Conseil d'Administration, ce sera à ce dernier d'en décider lors de sa prochaine réunion en avril.

Rappelons finalement que le VTB Magazine est aussi disponible par voie électronique, c.à.d. un fichier communément appelé "Webzine" et distribué par e-mail sous format PDF. Plus de papier donc, mais un document que vous pouvez lire sur votre PC ou tablette. Actuellement, 32 membres ont choisi cette option, soit 5 de plus que l'an passé. Si vous désirez recevoir le magazine sous cette forme, il suffit de le communiquer au secrétariat. Et n'oubliez pas que si vous choisissez l'option « Webzine », votre cotisation annuelle diminue de € 5.

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2017 :

- Compte épargne : € 18.652,94
- Compte courant : € 7.695,74
- Caisse trésorerie : € 641,20
- Fonds social : € 8.413,56

Si on y ajoute le stock de la boutique, ainsi que les produits acquis, créances et les charges à reporter, le bilan 2017 présente un total de € 44.035,75. Au final, les comptes présentent un solde positif de € 3.667,05.

Budget 2018 :

La modification par rapport à 2017 est cette fois plus importante; le budget s'élève à € 20.250, soit € 2.500 de plus que l'an passé, ceci principalement à cause de l'augmentation du montant de la cotisation. Au niveau des recettes, le plus gros poste reste bien sûr les cotisations (€ 18.000) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont passés à € 11.700.

Le budget est adopté à l'unanimité.

Le vérificateur aux comptes, M. Claude Buisseret, étant malade, la comptabilité de l'année 2017 n'a pas fait l'objet d'un contrôle. Le président propose alors à l'assemblée générale d'approuver les comptes en l'état, ce qui est fait.

Le secrétaire demande dès lors à l'assemblée d'accorder décharge aux administrateurs pour l'exercice 2017. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2018, M. Claude Buisseret est reconduit dans sa fonction de vérificateur aux comptes tandis que M. Pierre Galant est nommé au poste de vérificateur suppléant.

La radiation de 19 membres pour non règlement de la cotisation 2017 est actée.

Élections & démissions :

Deux membres du conseil d'administration sont sortants mais ne se présentent plus : Paul Jourez et Norbert Niels.

Trois administrateurs sont sortants et rééligibles : Danny Cabooter, Jean-Pierre Decock et Michel Dillien.

Deux membres effectifs, Pierre Léonard et Paul Van den Hende, présentent également leur candidature.

Les cinq candidats sont ensuite soumis au vote. Ils sont tous (ré)élus à l'unanimité.

Le président les félicite pour leur (ré)élection.

Présentation du webmaster Jacques de Kroes :

Le webmaster rappelle la procédure de "login" (et modification des "username" et/ou mot de passe) et présente les mises à jour et nouvelles fonctionnalités du site internet ainsi que les travaux d'amélioration qui sont prévus dans un avenir proche.

Après avoir donné la parole aux membres présents, le président **clôture l'AG 2018 à 16h10** et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

D. Waelkens
Secrétaire-général

Suspense

at

Par / Door Alain Morel
Vertaling Wif De Brouwer

V2 minus ten



Récemment Paul Van den Hende, ex-collègue pilote Sabena, m'a contacté au sujet de sa nomination au conseil d'administration des « Vieilles Tiges » ce dont je le félicite cordialement. Il me confia que la plupart des articles de leur magazine relataient des événements survenus aux anciens de la Force Aérienne et qu'il aimerait faire paraître un article concernant notre belle aviation civile.

Du coup il se souvenait de nos vols réalisés ensemble sur le fameux Jumbo-Jet B-747 et d'un incident survenu le 3 février 1994 à Johannesburg et dont voici le récit.

Il faut savoir que cinq ans plus tard, lors de mon cinquantième anniversaire, ma fille Sylvie m'avait offert sous forme de cadeau, le rapport complet de l'investigation réalisée par General Electric

O nlangs vernam ik van mijn ex-collega Sabena piloot, Paul Van de Hende, dat hij verkozen werd tot lid van de Raad van Bestuur van de "Vieilles Tiges". Hiervoor mijn hartelijke gelukwensen. Hij liet mij verstaan dat de meeste van de artikels in hun magazine betrekking hadden op ervaringen van Luchtmacht-anciens en dat hij zocht naar degelijke artikels over onze hoog gewaardeerde burgerluchtvaart.

Hij herinnerde mij aan de mooie momenten die we samen hadden doorgebracht op de fameuze B-747 Jumbo Jet en ook aan het incident dat ik ervaren had op 3 februari 1994 in Johannesburg. Ziehier het verhaal.

Goed om weten: vijf jaar na het voorval, ter gelegenheid van mijn 50^{ste} verjaardag, heeft mijn dochter Sylvie me het volledig verslag van General Electric over het incident als geschenk aangeboden. Ik weet nog steeds niet op welke manier ze toegang kreeg tot



au sujet de l'incident. Je ne sais toujours pas comment elle a pu avoir accès à ces documents mais cela explique la précision des vitesses, calculs et autres qui interviennent dans le récit ci-après.

L'équipage de maîtrise était composé du premier officier Philippe Martin, mieux connu sous le nom de « Tintin », du mécanicien Michel Bathy et de moi-même, Alain Morel, faisant office de commandant de bord. Nous étions programmés pour réaliser le vol de nuit retour vers la base le soir du 3 février 1994 à 19h20 locale avec le OO-SGD. Tous ceux qui comme moi ont opérés des vols au départ de l'aéroport Jan Smuts, devenu depuis lors Tambo International Airport, savent que c'est un aéroport à problèmes question performances. En premier lieu, la fameuse loi des « 3 H's » (*Hot, High and Humid*), les trois facteurs qui dégradent sérieusement les performances des moteurs à turbines. Il faisait très chaud cette nuit d'été, l'aéroport est situé à 5558 pieds d'altitude AMSL et ce soir-là des orages avaient contaminés en eau les pistes ; beau brelan en perspective. En plus, c'est un vol direct d'environ 10 heures avec le plein de passagers. Nous étions donc

deze documenten met alle precieze technische gegevens die mij hielpen om dit artikel te schrijven

De betrokken bemanning bestond uit eerste officier Philippe Martin, beter gekend als 'Tintin', boordmechanicien Michel Bathy en uit mijzelf, Alain Morel, boordcommandant. Opdracht: terugvlucht van de B-747 OO-SGD naar de thuisbasis, vertrekkende van Jo'burg op 3 februari 1994 om 19.20 u lokale tijd, dus in nachtvlucht. Al diegenen die vluchten hebben uitgevoerd vanaf de luchthaven Jan Smuts, later Tambo International Airport, weten dat het opstijgen telkens op de limiet van het prestatievermogen gebeurt. In de eerste plaats moet men rekening houden met de wet van de drie "H's", *Hot, High and Humid*, drie factoren die het vermogen van turbijnmotoren sterk verminderen. Het was een zeer warme



confrontés avec un poids maximum au décollage. Il s'agissait de ne pas se tromper dans l'interprétation des chiffres du *Weight Book* et un double *cross-check* avec Tintin était plus que souhaitable. Comme nous le supposions, le *Max T/O Weight* obtenu était notre poids effectif actuel prévu. Pas de marge disponible ce soir-là, avec comme résultat les données suivantes en *contaminated runway* pour la piste 21R :

Full rated take-off.

Flaps 10°.

- V1 = 148 kts (*vitesse au-dessous de laquelle on peut encore arrêter l'avion en cas de panne d'un moteur*).
- Vr = 174 kts (*vitesse à laquelle le pilote effectue la rotation*).
- V2 = 181 kts (*vitesse à partir de laquelle l'avion peut décoller en toute sécurité, même en cas de panne d'un moteur*).

Taxi clearance reçue pour le point d'attente de la piste 21R. Avec l'expérience acquise des multiples décollages à Jobourg, je ne m'alignais pratiquement jamais sur la piste lorsque le contrôleur m'autorisait à un *line-up and hold RW 21R*, mais uniquement lorsque l'autorisation pour un décollage complet m'était attribuée. Cela me donnait l'occasion d'effectuer un *rolling take-off* avec l'avantage d'afficher déjà 50 à 60 nœuds à l'endroit d'un décollage à l'arrêt sur la piste. Je crois que cette décision nous a préservés du pire ce jour-là.

Maximum *take-off thrust* affiché sur les quatre moteurs, ajusté avec précision par Michel Bathy, nous voilà partis pour un anticipé très long roulage. Tintin était aux commandes pour ce vol retour. Je ne sais pas ce que mes collègues ressentaient, mais personnellement il me semblait que l'accélération de l'appareil à Jobourg se passait assez normalement jusqu'à environ 90 à 95 kts; mais entre 90 et 110 kts il y eut comme un flottement, un ralentissement de l'accélération qui semblait ne pas en finir; puis, passé les 110 kts, c'était reparti. Mais, bien sûr, les lampes rouges de fin de piste venaient déjà très rapidement à notre rencontre... Mes yeux vont constamment de l'indicateur de vitesse aux paramètres moteurs et aux lampes rouges, cela semble très long et enfin à 148 kts mon *call-out* déterminé: « V1 » !!! C'est un petit soulagement que la phase de décollage se passe bien mais aussi une certitude qu'un arrêt sur la piste n'est plus possible. Quoi qu'il arrive, il faudra continuer. Dieu sait que ces 174 kts sont encore loin et ces lampes rouges par contre très proches.

Soudain à l'approche de la vitesse de rotation, une grosse secousse ébranle l'appareil (à 171 kts, s'avéra-t-il selon le rapport d'investigation), tout tremble, les paramètres du moteur trois vont dans tous les sens, quelque part je ne veux pas le croire, pas maintenant, pas ici, mais avant même de pouvoir crier « VR », je sens déjà le nez de l'appareil se lever gentiment sous le contrôle maîtrisé de Tintin. Les lampes rouges de fin de piste ont disparu, je vois furtivement notre vitesse : 171 kts (c'est-à-dire V2 moins dix), nous flottons, je m'attends à accrocher les lampes d'approche avec le train d'atterrissage. Je vois une vitesse verticale de 300 pieds/minute et crie *Positive Climb* et rentre aussitôt le train d'atterrissage.

Je me tourne vers Tintin et lui crie de vive voix « **Est-ce que tu l'as ?** », Tintin me retourne un « **Ouéé** » aussi tonitruant et dégage une

zomeravond, de vlieghaven ligt op een hoogte van 5558 voet AMSL en die avond hadden onweders de startbanen overspoeld; een mooi vooruitzicht. Daarbij ging het over een rechtstreekse, 10 uur lange vlucht, volgestouwd met passagiers en brandstof. We zaten dus aan het absolute maximum gewicht bij het opstijgen. Het kwam er dus op neer om zich niet te vergissen bij het berekenen van de gegevens in het *Weight Book* en een *double cross-check* met Tintin bevestigde dat ons gewicht die avond samenviel met de *Max T/O Weight*. Die avond hadden we dus geen enkele marge en onze berekeningen om op te stijgen op deze *contaminated runway* 21R, gaven de volgende gegevens:

Full rated take-off.

Flaps 10°.

- V1 = 148 kts (*snellheid beneden dewelke het vliegtuig nog veilig kan stoppen in geval van motorpanne*).
- Vr = 174 kts (*snellheid aan de welke de rotatie uitgevoerd wordt*).
- V2 = 181 kts (*snellheid aan de welke het vliegtuig veilig kan opstijgen, zelfs in geval van het verlies van een motor*).

We krijgen *taxi clearance* tot het *holding point* van *runway* 21R. Met mijn ervaring van meerdere vluchten vanaf Jobourg rijd ik praktisch nooit tot op de startbaan, zelfs wanneer de verkeersleider mij een *line-up and hold* toestaat. Ik doe dit enkel wanneer ik de toestemming krijg om onmiddellijk op te stijgen. Dit laat mij toe om een *rolling take-off* te maken met als voordeel dat we reeds een snelheid van 50 tot 60 knopen hebben op het punt waar we normaal vanuit stilstand zouden vertrekken. Ik meen dat deze beslissing ons die avond het ergste bespaard heeft.

Maximum take-off thrust met de vier motoren, minutieus bijgesteld door Michel Bathy; we zijn vertrokken voor een lange aanloop met Tintin aan het stuur voor deze terugvlucht.

Ik weet niet wat het gevoel was van mijn collega's, maar ik heb de indruk dat de versnelling tot 90 à 95 knopen min of meer normaal verloopt. Maar tussen 90 en 110 knopen is er zoiets als een stagnatie, een vertraging in de acceleratie, waar geen einde schijnt aan te komen. Eens boven de 110 knopen lijkt het beter te gaan maar de rode lampen op het einde van de startbaan komen ons reeds snel tegemoet. Mijn ogen wisselen constant tussen de snelheidsmeter, de motorparameters en de rode waarschuwingslichten. Het lijkt mij eindeloos lang, maar eindelijk kan ik vastberaden de V1 aankondigen aan 148 Kts. Een kleine opluchting dat de opstijgfase normaal verloopt, maar een zekerheid dat we niet meer kunnen stoppen; we moeten doorgaan, wat er ook gebeurt. God weet dat de 174 knopen nog ver zijn en de rode lampen aan het einde van de startbaan zeer dichtbij.

Plotseling, op het ogenblik dat we de rotatiesnelheid gaan bereiken, wordt het vliegtuig door mekaar geschud door een ferme schok. Volgens het onderzoeksverslag gebeurde dit aan 171 knopen. Het vliegtuig davert, de parameters van motor drie gaan alle richtingen uit. Ergens kan ik het moeilijk geloven; niet nu, niet hier! Maar zelfs nog voor ik Vr kon aankondigen voel ik dat de neus van het vliegtuig zachtjes omhoog komt onder de meesterlijke controle van Tintin.

Suspense at V2 minus ten

expression de confiance absolue. Pas un seul degré de *bank*, vitesse maintenue au nœud près, concentration maximum, impressionnant. Un sentiment immense de soulagement m'envahit, l'avion est *under control*, et je peux maintenant en toute sérénité considérer la suite des événements avec Michel. Pour la petite histoire, nous avions à bord l'épouse de Tintin et leur petite fille âgée de quelques mois.

Avant de me retourner vers Michel, un dernier *cross-check* de la situation ; vitesse toujours dix nœuds en-dessous de la V2 mais stable, *no stick shaker*, train rentré, *flaps* 10°, un petit 300 pieds / minute c'est peu mais au moins nous grimpons, dehors c'est le noir absolu et tout qui tremble.

De rode startbaanlampen schuiven onder ons door en ik zie vluchtig dat onze snelheid 171 knopen is, dit is V2 min tien. We vliegen, of beter, we zwalpen; ik vrees dat we de naderingslichten zullen raken met het landingsgestel. Ik zie dat de klimsnelheid 300 voet per minuut aanduidt en roep *positive climb* terwijl ik onmiddellijk de wielen ophaal.

Ik richt me tot Tintin en schreeuw "Heb je hem"? Hij antwoordt even luid met een "Ouéé" en straalt een absoluut vertrouwen uit. Geen enkele graad bank, snelheid stabiel tot op de knoop na, maximum concentratie; indrukwekkend. Een enorm gevoel van opluchting overvalt me, het vliegtuig is *under control*. Ik kan nu in



Coll. Daniel Brackx

Michel et moi-même concluons très vite que ce moteur n'est pas en simple *flame-out*, mais selon toutes les indications, sérieusement endommagé. Vers les 400 pieds sol nous décidons d'isoler ce moteur et suivons scrupuleusement la *checklist* de *shutdown* avec toutes les précautions requises: ce n'est vraiment pas le moment d'arrêter par mégarde un des trois moteurs restants, en parfait état de marche. Durant la manœuvre, j'avais pu entrevoir qu'un membre du personnel de cabine avait discrètement ouvert la porte du cockpit, nous a observé durant quelques secondes mais sans mot dire, disparut aussitôt. Il semblait pétrifié.

So far so good, mais la situation reste critique. Tintin et moi-même ne sommes pas très heureux avec cette vitesse de V2 moins dix nœuds et de commun accord décidons vers les 800 pieds sol de réduire l'angle d'attaque qui est de 14° vers 12° (cfr. Rapport d'investigation) afin d'augmenter quelque peu cette vitesse. Mais à part une diminution sérieuse du taux de montée, elle ne change pas

alle sereniteit, samen met Michel het vervolg van de gebeurtenissen controleren. Een klein detail, de echtgenote van Tintin is aan boord met hun pas geboren dochtertje.

Vooraleer ik me tot Michel richt doe ik nog een vlugge *cross-check* van de toestand: snelheid nog steeds 10 knopen minder dan V2, maar stabiel, geen *stick shaker*, wielen binnen, *flaps* 10°, een kleine 300 voet per minuut klimsnelheid, het is weinig maar we klimmen; buiten is het pikdonker en het ganse vliegtuig schudt door mekaar

Michel en ikzelf komen vlug tot de bevinding dat dit geen eenvoudige *flame out* is; volgens alle indicaties is motor nummer drie ernstig beschadigd. Op ongeveer 400 voet boven de grond beslissen we deze motor te isoleren en we volgen scrupuleus de engine *shut down checklist*, rekening houdend met alle voorzorgsmaatregelen. Het is absoluut niet het moment om enige misstap te maken; de drie overige motoren functioneren optimaal.

d'un nœud et très vite Tintin remonte le nez vers nos 14° initiaux. Reste une solution, larguer du fuel *asap* afin d'alléger l'appareil et ainsi entraîner une augmentation de la vitesse. Michel entame la procédure de largage de 80 tonnes de fuel afin de réduire le poids de l'appareil vers le *Maximum Landing Weight* ce qui nous prendra, à raison de 2 tonnes par minutes, environ 40 minutes, le temps de considérer et d'analyser la situation en toute quiétude relative.

Soudain je m'étonne du silence radio et appelle *Jobourg Departure* en lui déclarant la perte d'un moteur au décollage. Une voix paisible me répond et demande mes intentions. Je voulais garder 3000 pieds sol et des vecteurs qui me maintiendraient dans un rayon de 20 NM autour de l'aéroport. Il approuve l'altitude et me donne un premier cap radar. J'ai appris par après que ce radariste était lui-même pilote et avait vu les flammes au décollage. Je suppose qu'il se doutait qu'on avait les mains pleines et ne nous a plus appelés, sauf sporadiquement pour un changement de cap, ce qui nous permettait de vouer toute notre concentration à la gestion de l'incident. Superbe.

Peu à peu l'avion entame une lente accélération et finalement après onze longues minutes, nous pouvons rentrer les derniers degrés de flaps et enfin réduire les trois moteurs restants hors de leur puissance maximum de décollage. Les vibrations cependant ne faisaient que s'intensifier au fur et à mesure que la vitesse augmentait. Quelque part je ne peux m'empêcher de penser à l'accident d'un B-747 Israélien à Bijlmer aux Pays-Bas en 1992, car ma plus grande crainte à présent est que par ces vibrations, le moteur trois ne se fragmente ou se détache et détériore ou emporte le moteur quatre. Mais la situation semblait rester stabilisée, quoiqu' inconfortable ?

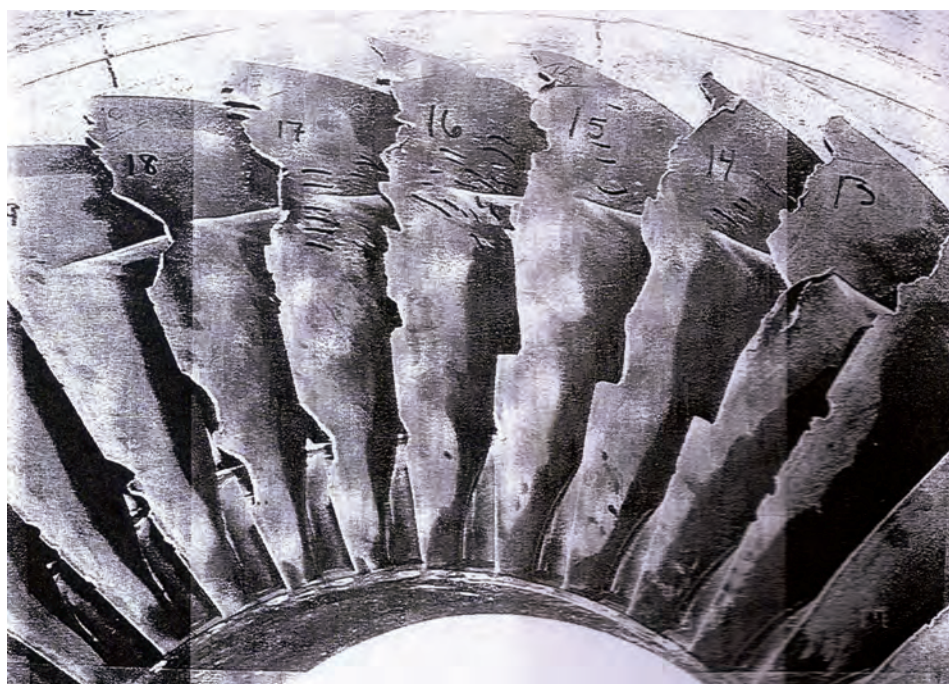
Je profite de l'accalmie pour m'adresser aux passagers et leur expliquer que oui, nous avons perdu un moteur mais que tout est *under control* et que nous retournerions vers l'aéroport dès que le poids de l'avion le permettrait après le largage du kérosène, ce que je pouvais illustrer en allumant les phares montés sur les ailes. Malgré la situation inquiétante, je ne pouvais m'empêcher de tomber en admiration devant ce spectacle inouï d'une fontaine scintillante

Tijdens de gebeurtenissen merk ik dat een lid van het cabinepersoneel discreet de deur opent. Hij observeert ons een paar seconden en trekt zich stilzwijgend terug. Hij lijkt als versteend.

So far so good, maar de toestand blijft kritiek. Tintin en ik zijn niet al te gelukkig met die "V2 min tien" snelheid en na wederzijds overleg beslissen we op 800 voet boven de grond om de aanvalshoek, die 14° is, te verminderen tot 12° (cfr onderzoeksverslag), dit om de snelheid te verhogen. Maar, behalve een merkbare vermindering van de klamsnelheid verhoogt de snelheid met geen knoop en zeer vlug neemt Tintin opnieuw de initiële aanvalshoek van 14°. Er rest ons nog één optie, zo vlug mogelijk brandstof *dumpen* en aldus het gewicht verminderen om de snelheid te kunnen verhogen. Michel start de procedure om de 80 ton brandstof te *dumpen* tot op het punt dat we de *Maximum Landing Weight* bereiken. Aan een *dumping rate* van 2 ton per minuut zal dit ongeveer 40 minuten duren. Dit geeft ons de tijd om met relatieve gemoedsrust de toestand nader te bekijken en te analyseren.

Het valt mij op dat ik niets hoor van de luchtverkeerscontrole. Ik contacteer *Jo'burg Departure* en meld hem dat we een motorprobleem hadden bij het opstijgen. Ik hoor een kalmerende stem die me vraagt wat onze intenties zijn. Ik wil 3000 voet boven de grond behouden en vraag vectoren om binnen de 20 mijl van het vliegveld te blijven. Hij gaat akkoord en geeft mij een eerste vector. Later verneem ik dat deze controleur zelf piloot is en hij de brandende motor tijdens het opstijgen heeft opgemerkt. Ik veronderstel dat hij beseft dat we de handen vol hebben en dat het beter is om ons met rust te laten. Hij verwittigt ons enkel wanneer we van richting moeten veranderen. Prachtig!

Geleidelijk neemt het vliegtuig meer snelheid. Na elf lange minuten kunnen we de flaps volledig intrekken en eindelijk de stuwkracht van de drie resterende motoren terugbrengen uit het maximum regime, dat ze reeds van bij het opstijgen hebben. Echter, de trillingen worden erger naargelang de snelheid oploopt. Ik denk onwillekeurig terug aan het ongeval van een Israëlische B-747 in 1992, in het Nederlandse Bijlmer. Mijn vrees is dat motor nummer drie door de trillingen zou



Compressor Blades

Suspense at V2 minus ten

géante qui projetait une énorme gerbe de liquide, illuminée dans cette nuit noire d'Afrique.

Tout-à-coup après vingt minutes de vol, une odeur pénétrante d'huile brûlée envahit le cockpit. Mais qu'est-ce donc encore ? Nous scrutons les paramètres moteurs mais rien ne révèle un dysfonctionnement supplémentaire, et puis soudain après une trentaine de secondes, cette odeur disparût aussi vite qu'elle n'était arrivée. Mystère, mais pour l'instant, on ne s'en inquiétait pas plus.

Le contrôleur aérien continuait à nous donner sporadiquement des caps lorsque Michel m'annonce que l'on pouvait déjà cesser le largage de carburant. Je n'avais pas senti les minutes passer. Le temps d'annoncer au contrôleur que nous allions entamer l'approche et voilà que la piste apparaissait comme par enchantement sous un angle de trente degrés à notre droite.

Je décide de reprendre les commandes pour l'atterrissage et Tintin me confie un avion parfaitement stabilisé, en trim et à la vitesse exacte requise. A l'altitude de décision *committed to land* nous sortons les derniers volets et après un *kiss landing* suit le déploiement des reverses symétriques 1 et 4 et freinage progressif jusqu'à l'arrêt complet de la machine.

Nos trois visages rayonnent de soulagement et de satisfaction, on pousse des cris qui n'ont rien à voir avec la phraséologie aéronautique habituelle, *high five ! Job well done !!!*

A la *gate*, une flopée de gens en salopette blanche nous attendent et montrent du doigt le moteur 3 ; apparemment il y a des dégâts. Dès que possible, nous nous hâtons pour visualiser les dommages de nos propres yeux et découvrons que pratiquement toutes les ailettes du compresseur, pourtant composées de titane, sont tordues et endommagées. La partie arrière du moteur avait tout simplement disparu ; hallucinant.

De retour à l'hôtel, je constate que tout l'équipage est assez impressionné par l'incident et chacun rejoint assez vite sa chambre sans trop de commentaire, abasourdi, submergé par l'intensité de l'évènement.

desintégrer et aldus motor nummer vier beschadigen of afrukken. Maar de toestand, alhoewel kritiek, blijft stabiel.

Ik profiteer van de relatieve kalmte om me tot de passagiers te richten. Ik meld hen dat we een motordefect hebben, dat de toestand *under control* is en dat we terug gaan landen in Jo'burg van zodra we voldoende brandstof hebben gedumpt. Ik kan hen die dumping illustreren door de schijnwerpers op de vleugels aan te steken. Ondanks de zorgwekkende toestand kijk ik met ontzag naar de enorme sprankelende fontein die een verlicht vloeibaar tapijt uitspreidt in de donkere Afrikaanse nacht.

Na 20 minuten vlucht ervaren we plotseling een doordringende geur van verbrande olie in de cockpit. Wat is dit nu ? We scannen de motorparameters maar merken geen bijkomende onregelmatigheden. Na een twintigtal seconden verdwijnt de geur even vlug als hij gekomen is. Mystérieus, maar op dat ogenblik maken we ons geen bijkomende zorgen.

De controleur geeft ons regelmatig koerswijzigingen tot Michel meldt dat hij voldoende brandstof heeft gedumpt; ik was er mij niet van bewust dat er reeds zoveel minuten voorbij waren. Tijd om aan de controleur te melden dat we aan de nadering kunnen beginnen en we zien met opluchting de verwelkomende startbaan die dertig graden rechts van ons opduikt. Ik beslis om zelf het vliegtuig te besturen en Tintin overhandigt mij een perfect getrimd en gestabiliseerd vliegtuig aan de juiste snelheid. We zetten *full flaps* aan de *decision altitude*, *we are committed to land*, en maken een *kiss landing*. De reverse op motoren één en vier werkt perfect en het vliegtuig vertraagt geleidelijk tot het volledig tot stilstand komt.

Ons drietal straalt van opluchting en voldoening; we slaken kreten die niet voorkomen in de luchtvaartterminologie: *high five!!! Job well done !!!*

Aan de *gate* worden we opgewacht door een pak mensen in witte overall die ons duidelijk aanwijzen dat er iets verkeerd is met motor drie. We gaan ons zo vlug mogelijk met eigen ogen vergewissen van de schade en komen tot de bevinding dat bijna alle schoepen -



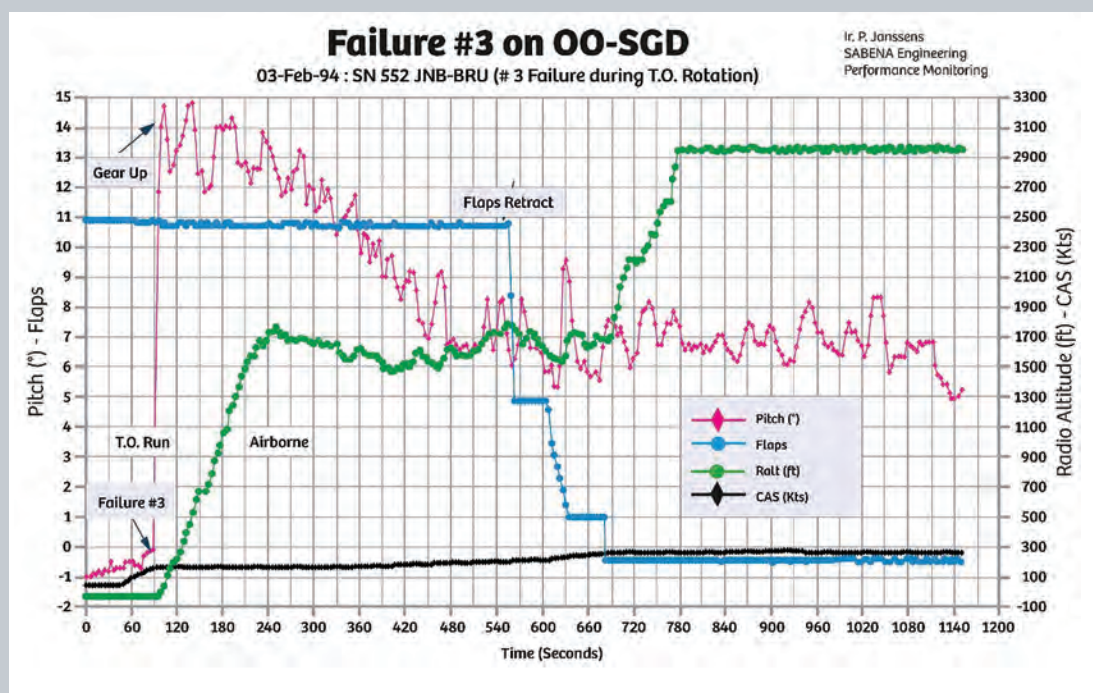
Exhaust nozzle separated

Quelques mois plus tard Tintin, Michel et moi-même sommes invités par des représentants du motoriste General Electric pour une interview concernant les circonstances de l'incident. Nous recevons d'emblée un stylo à bille argenté de la marque Cross pourvu d'un petit écusson GE, et les donateurs d'ajouter qu'à notre prochaine perte de moteur, ce sera un Cross doré. Nous les remercions pour l'offre mais préférons nous limiter à l'exemplaire argenté. Nous apprenons enfin ce qui fut la cause de la perte moteur ce jour-là car une rupture d'ailette par fatigue était également plausible. C'était finalement l'impact de 2 oiseaux du type héron à quelques secondes d'intervalle. L'inspection scrupuleuse du moteur avait révélé des traces de ces animaux, ils avaient même trouvé un poil qui devait appartenir à une chauve-souris sans doute avalée à une date antérieure. Ces moteurs cachent apparemment des véritables petits Pairi Daiza ces jours-ci. Je profite de l'interview pour leur relater l'apparition d'une odeur de brûlé durant quelques secondes lors de la gestion de l'incident. Il leur semblait d'emblée que c'était dû au fait de voler dans les vapeurs de notre propre largage en cerclant autour de l'aéroport, c'était assez commun. On apprend ainsi qu'un jour un B-747 d'une compagnie américaine avait perdu simultanément ses moteurs deux et trois lors de la rotation au décollage. Comme c'était un vol local court avec très peu de passagers, ils s'en sont sortis sans trop de peine, l'avion étant fort léger et qu'il s'agissait de 2 moteurs symétriques intérieurs. A l'enquête ils avaient retrouvé une ailette du moteur deux dans le moteur trois. En fait, à la rotation, le moteur deux avait explosé, une ailette avait été projetée vers l'avant hors du carénage et avait ricoché sur la piste en dessous de l'avion (par preuves de traces sur la piste) pour rebondir de l'autre côté, s'engloutir dans le moteur trois et le démolir à son tour. Il y a des jours où il vaut mieux rester au lit je crois.

nochtans uit titaan - verwrongen en beschadigd zijn. Het achterstuk van de motor is gewoon verdwenen! Hallucinant.

Terug in het hotel stel ik vast dat de volledige bemanning fel onder de indruk is van het incident. Zonder veel commentaar trekken ze zich vrij snel terug naar hun kamer, versuft, overweldigd door de spanning en de intensiteit van het voorval.

Enkele maanden later worden Tintin, Michel en ikzelf uitgenodigd door de vertegenwoordigers van de motorconstructeur General Electric voor een interview aangaande de omstandigheden van het incident. We krijgen spontaan een verzilverde stylo van het merk Cross met een klein GE embleem. De schenkers voegen er aan toe dat we bij onze volgende motorpanne een gouden stylo zullen ontvangen. We danken hen voor het aanbod maar wensen ons te beperken tot het verzilverd exemplaar. Eindelijk vernemen we de oorzaak van het motorverlies. Metaalvermoeidheid van een schoep was een mogelijke oorzaak maar het was uiteindelijk de impact van twee reigers, kort na mekaar, die de schade hebben veroorzaakt. Bij de grondige inspectie van de motor werden overblijfselen van die vogels aangetroffen. Men vond zelfs sporen van de haren van een vleermuis die waarschijnlijk eerder werd verorberd. Deze motoren verbergen soms een klein Pairi Daiza. Ik profiteer van het onderhoud om hen te melden dat we gedurende enkele seconden een sterke geur van verbrande olie hadden waargenomen. Volgens hen was dit wellicht te wijten aan het feit dat we door onze eigen brandstofwolk vlogen terwijl we rondjes rond het vliegveld aan het draaien waren. Dit was al eerder gebeurd. We vernemen ook dat een B-747 van een Amerikaanse maatschappij de motoren twee en drie samen verloren bij Vr tijdens het opstijgen. Aangezien het een lokale vlucht betrof, met zeer weinig passagiers, waren ze niet zwaar geladen



Graph 1 shows the **very high pitch attitude (14°)** at rotation, the attempt to reduce the pitch to 12° after 140 seconds and the return to 14° immediately thereafter. The pitch gradually decreased as soon as the aircraft **levelled-off at approximately 1700 feet**, with a short jump-up at flaps retraction. The aircraft stabilised at 2950 AGL with a **pitch of approximately 7°**.

Suspense at V2 minus ten



The Dream team:
Philippe Martin, Michel Bathy and Alain Morel

en zijn ze er zonder kleerscheuren vanaf gekomen; ook omdat het verlies van één motor aan elke kant de symmetrie niet in gevaar bracht. Bij het onderzoek heeft men een schoep van motor twee gevonden in motor drie. Bij de rotatie was motor twee ontploft; een van, de schoepen werd naar voor geprojecteerd, kaatste terug op de startbaan onder het vliegtuig (dit werd aangetoond door sporen op het beton) om opgeslorpt te worden door motor nummer drie, die op zijn beurt beschadigd werd. Ik heb de indruk dat er dagen zijn waarop we beter in bed zouden blijven.

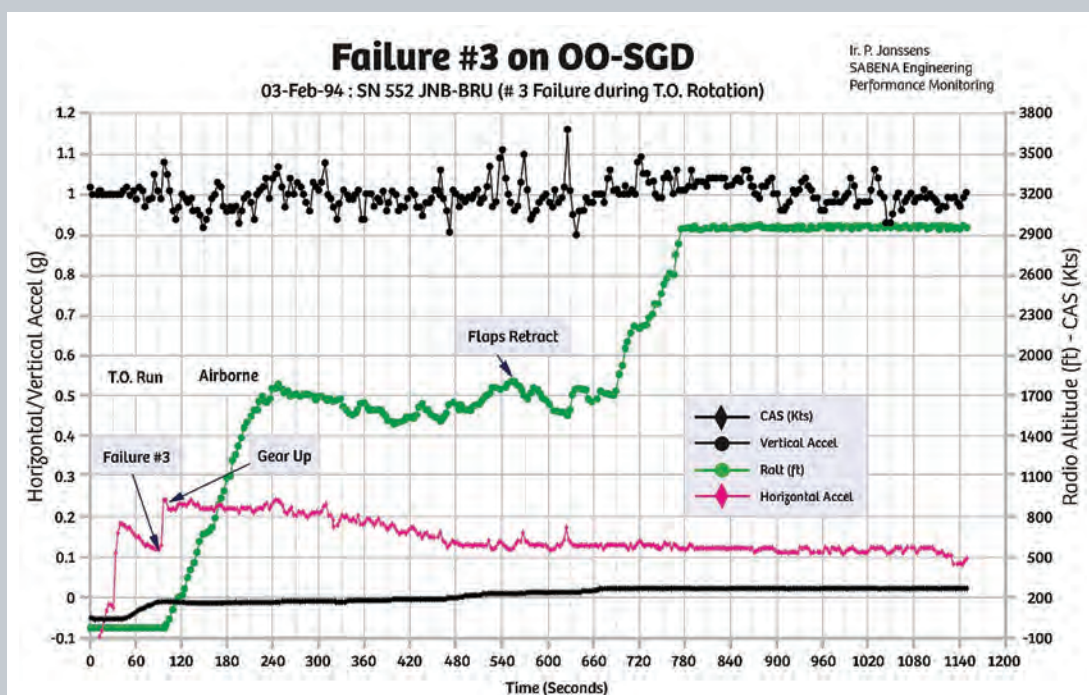
Encore des mois plus tard, j'apprenais tout-à-fait par hasard que la direction de la Sabena disposait d'une vidéo de l'incident, enregistrée depuis le hall de départ de Jobourg. Je pris rapidement rendez-vous avec monsieur Dubois, le secrétaire général à l'époque, qui me procura sans réserve la cassette vidéo concernée. Je ne m'étais pas rendu compte de l'intensité des flammes que cela avait provoqué, cette vidéo était vraiment effrayante et me replongeait instantanément vers la date de l'incident et me faisait revivre point par point notre expérience. Je crois même que cette cassette fut employée par après comme exemple pour la formation du personnel de cabine et prouver que cela n'arrive pas qu'aux autres.

C'était l'histoire de notre incident que je suis aujourd'hui très heureux d'avoir pu encore raconter.

Many happy landings et je vous souhaite à tous une heureuse vie post-Sabena.

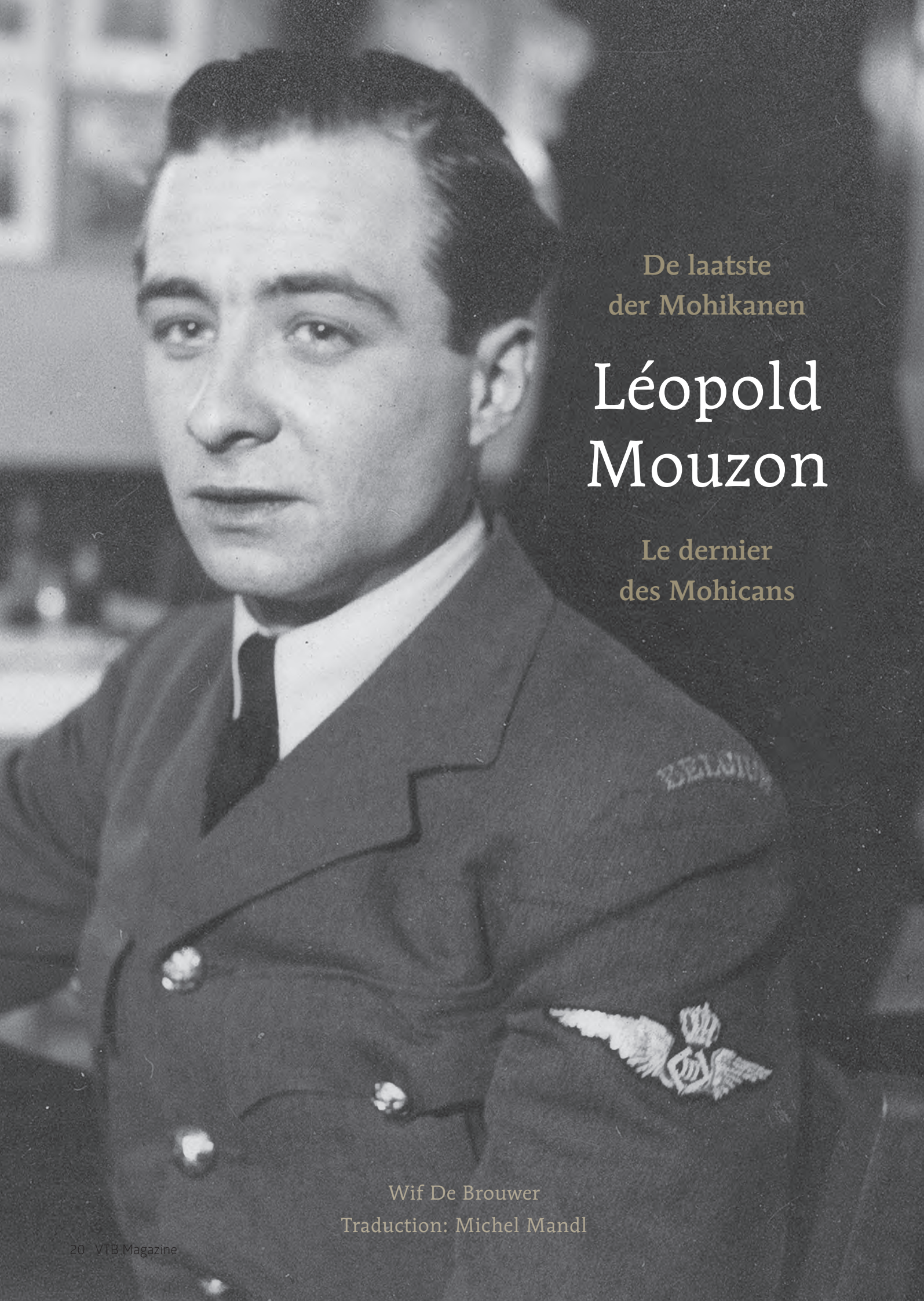
Nog een maand later verneem ik per toeval dat Sabena een video had, die tijdens ons opstijgen opgenomen werd vanuit de vertrekhal van Jo'burg. Ik heb vlug een afspraak gemaakt met Mr Dubois, de Secretaris Generaal, die mij spontaan de betreffende video schonk. Ik had mij niet voorgesteld met welke intensiteit onze defecte motor vlammen uitspuwde bij het opstijgen. Deze video was schrikwekkend, stortte mij onmiddellijk terug in de atmosfeer van het incident en deed mij punt voor punt terugdenken aan de kritische fase die we hadden meegemaakt. Ik meen dat deze cassette later gebruikt werd bij de opleiding van het cabinepersoneel als bewijs dat we op alles voorbereid moeten zijn.

Dit is mijn verhaal van het incident en ik voel mij vandaag zeer gelukkig dat ik dit nog kan navertellen. Many happy landings en ik wens jullie een gelukkig post-Sabena leven.



Graph 2 shows the very low radio altitude (R alt) at gear retraction and the positive altitude gain, once the gear was up. It took four minutes before the aircraft reached 1700 feet AGL and 13 minutes before it stabilised at 2950 feet AGL.

The speed (CAS) was never higher than 230 Kts.



De laatste
der Mohikanen

Léopold Mouzon

Le dernier
des Mohicans

Wif De Brouwer
Traduction: Michel Mandl

Toeval of niet, op het banket van de Old Flyers Club in oktober 2015, zat ik aan tafel naast Léopold, 'Pol' Mouzon. Dit zal wel het initiatief geweest zijn van Franky Van Den Broecke, de toenmalige voorzitter van de OFC.

Ik had reeds eerder, zij het vrij oppervlakkig, kennis gemaakt met Pol, en ik wist dat hij één van de 1355 Belgen was die tijdens de tweede wereldoorlog bij de RAF had gediend. Ik begon dus het gesprek met de vraag in welk jaar hij bij de RAF zijn vleugels had ontvangen. Hij keek mij ietwat meewarig in de ogen en vroeg: *"In welk jaar ben je geboren?"*

Nu, ik moest toegeven dat dit, volgens zijn normen, nog niet zo heel lang geleden was. Toen ik het jaar 1939 uitsprak, vroeg hij: *"In welke maand?" "Oktober? Dan had ik mijn vleugels al".*

Wauw; ik had hier dus te maken met een echte ancien die nog voor de oorlog door het Belgisch Militair Vliegwezen gebrevetteerd werd!!

Het werd een zeer gezellige babbel; ik leerde over zijn ervaringen in de Spaanse gevangnissen, de RAF operaties, enz. Maar toen hij hoorde dat ik in 1960 tijdens de woelige onafhankelijkheidsperiode in Congo was, lichtten zijn ogen op. Ik voelde het onmiddellijk; Congo lag hem nauw aan het hart. Toen heb ik met veel aandacht geluisterd naar zijn verblijf in een andere gevangenis, namelijk deze van Maputo...

In september 1938 begint Léopold Mouzon als 18-jarige aan zijn opleiding als leerling piloot in Wevelgem. Hij ontvangt zijn brevet in augustus 1939, wordt toegewezen aan het 2^{de}

Le hasard a voulu que lors du banquet de l'Old Flyers Club en octobre 2015, je sois assis à côté de Léopold « Pol » Mouzon. Mais, était-ce bien le hasard...? Sans doute une initiative de Franky Van Den Broecke, le président de l'OFC de l'époque.

J'avais déjà par le passé fait rapidement connaissance avec Pol et je sais qu'il a fait partie des 1.355 Belges ayant servi à la RAF pendant la guerre. Je commence donc la conversation en lui demandant en quelle année il a obtenu ses ailes à la RAF. Il me regarde d'un air compatissant et me répond : *« En quelle année es-tu né ? »*

Je dois admettre que selon ses normes, cela ne devait pas encore être tellement lointain. Lorsque je lui annonce l'année 1939, il me demande : *« Quel mois ? » « Octobre ? J'avais déjà mes ailes ! »*

Waow, j'ai donc à faire à un véritable ancien qui a été breveté avant la guerre à l'époque de l'Aviation Militaire belge.

Ce fut une conversation intéressante ; il m'a parlé de son séjour dans les prisons espagnoles, des opérations à la RAF, etc. Mais lorsque je lui ai raconté que j'étais au Congo en 1960 lors des événements de l'indépendance, j'ai vu briller ses yeux. J'ai immédiatement compris que le Congo lui tenait beaucoup à cœur. J'ai alors écouté avec beaucoup d'attention le récit d'un séjour dans une autre prison... celle de Maputo !

Léopold Mouzon a commencé sa formation comme élève pilote à Wevelgem au mois de septembre 1938, à l'âge de dix-huit ans. Il obtient son brevet au mois d'août 1939 et est

Léopold, pas gebrevetteerd met de vleugels van het Militair Vliegwezen.

Léopold, récemment breveté avec les ailes de l'Aviation Militaire.

Oktober 2015.
Onder het waakzaam oog van de dames: Léopold Mouzon met Louis Jeangout, de huidige OFC voorzitter.

Octobre 2015.
Sous l'œil attentif de ces dames : Léopold Mouzon et Louis Jeangout, l'actuel président de l'OFC.



LÉOPOLD MOUZON

Regiment van het Vliegwezen in Nijvel en vliegt er op Fairey Hispano. Zijn eerste oorlogservaring is reeds op 10 mei 1940 wanneer hij, opererend vanuit Schaffen, tijdens een luchtgevecht geconfronteerd wordt met een Messerschmitt 109. Hij brengt het er zonder kleerscheuren van af.

Zijn eenheid wordt overgeplaatst naar Frankrijk en, na de wapenstilstand wordt hij in augustus teruggestuurd naar België. Op 14 mei 1942 vlucht hij via Carcassonne naar Spanje, uiteraard met de bedoeling om de RAF in Groot Brittannië te bereiken. Pol wordt één van de 1070 Belgen die kennis maakt met de Spaanse gevangenen. Tien maanden lang verblijft hij achtereenvolgens in Figueras, Barcelona, Saragossa en in het kamp van Miranda, om vrij gelaten worden in april 1943. Op 15 juni kan hij inschepen in Gibraltar en hij bereikt Groot Brittannië op 24 juli 1943.

Na een heropleiding; ditmaal op Miles-Master en Spitfire, wordt Pol toegewezen aan het 164 Sqn op Typhoon. Dit was één van de smaldelen dat daadwerkelijke luchtsteun bood bij de landing in Normandië en later naar Frankrijk en België zal ontplooiën om de vooruitgang van de geallieerde troepen te steunen.

Na het einde van de oorlog wordt Olt Mouzon toegewezen aan Transport Command en vliegt er op C-47 Dakota.

Eerste rij, beginnend van rechts:
eerste, P/O Georges "Doudoune" Nossin,
en tweede, F/Sgt Léopold "Pol" Mouzon.

muté au 2^e Régiment de l'Aéronautique à Nivelles. Il y vole sur Fairey Hispano. Sa première expérience opérationnelle date du 10 mai 1940, au départ de Schaffen. Il est engagé en combat par un Messerschmitt 109, mais parvient à s'en tirer.

Son unité fait mouvement en France et après la capitulation, il est rappelé en Belgique au mois d'août. Le 14 mai 1942, il s'évade vers l'Espagne via Carcassonne, afin de rejoindre la RAF en Grande Bretagne. Pol devient ainsi un des 1.070 Belges à avoir fait connaissance avec les geôles espagnoles. Il séjourne successivement à Figueras, Barcelone, Saragosse et finalement dans le camp de Miranda. Il sera libéré en avril 1943. Le 15 juin, il embarque à Gibraltar et rejoint ainsi la Grande-Bretagne le 24 juillet 1943.

Après une conversion sur Miles-Master et Spitfire, Pol passe sur Typhoon au 164 Sqn, une des escadrilles qui a effectué des opérations d'attaque au sol lors du débarquement en Normandie. Par la suite, son escadrille se déploiera en France et en Belgique afin d'appuyer l'avancée des troupes alliées.

À la fin de la guerre, le S/Lt Mouzon est affecté au Transport Command et vole sur C-47 Dakota. En 1946, il rejoint la Force Aérienne récemment créée, mais s'empresse de prendre une année de congé afin d'aller voler sur DC-3 à la Sabena. Pol revient à la Force Aérienne en 1948 et est muté au 15^e

Premier rang, partant de la droite :
premier P/O Georges « Doudoune » Nossin,
et deuxième, F/Sgt Léopold « Pol » Mouzon.



LÉOPOLD MOUZON

In 1946 vervoegt hij de pas opgerichte Luchtmacht, maar neemt onmiddellijk een jaar verlof om bij Sabena op DC-3 te vliegen. Pol komt terug naar de luchtmacht in 1948 en wordt toeewezen aan de 15^{de} wing om er terug op Dakota en later op C-119 te vliegen. In 1955 gaat hij over naar de 7^{de} Jachtwing in Chièvres. Hij wordt er Ops van het 8^{ste} Smd en CO van het 9^{de} smaldeel op Hunter. In 1961 wordt hij afgedeeld naar Tarrant Rushton, Dorset, in Groot-Brittannië, om er de acceptatie vluchten te doen van de aan België toegewezen F-84F.

Pol neemt zijn pensioen in 1962 en vertrekt onmiddellijk naar Congo om er te vliegen voor diverse maatschappijen; achtereenvolgens Air Brousse, Congo Frigo, Trans Air Cargo en Katalé Aéro. Vooral de beginperiode is hectisch. Occasievliegtuigen werden opgelapt met zeer primitieve middelen en de luchtverkeerscontrole is onbestaande. Zo vertelt Alain Schmitz - die ook actief was in onze voormalige kolonie - dat ze op een dag, elk met een C-46, samen in Bukavu aankomen en de toelating krijgen om samen te landen; Pol op runway 18, Alain op runway 36... Het was vooral een kwestie om alert te blijven.

In het begin van de jaren 80 wordt Pol chef operaties van Katalé Aéro Transport en vliegt op DC-4, Bristol Britannia, en DC-8. De maatschappij had ook een B-707 en vloog vooral voor de FAZA (Force Aérienne Zaïroise). Hij zal actief blijven in Congo tot 1992, dus tot de ouderdom van 72 jaar.

Maar het avontuur dat Papol overkomt in 1977 is onuitgegeven en zal ons voor altijd bijblijven. In de tweede helft van de jaren 60 roept Ian Smith de unilaterale onafhankelijkheid uit van Zuid-Rhodesië, vandaag gekend als Zimbabwe. Het statuut van onafhankelijk land onder de regering van Ian Smith wordt nooit herkend door de internationale gemeenschap en de Verenigde Naties kondigen een handelsembargo af.

Embargo's zijn er om omzeild te worden en zo wordt Trans Air Cargo, de maatschappij waar Pol op dat ogenblik actief was, betrokken in het transport van vlees tussen Salisbury (vandaag Harare) en Lubumbashi.

Om deze activiteit discreet te houden worden de vluchten 's nachts uitgevoerd. Zo stijgt Pol op in Salisbury in de nacht van xx 1977 met een DC-4, volgestouwd met acht en een halve ton vers vlees. Zijn co-piloot is Jean-Pierre Nibelle. De vluchtroute passeert juist over de grens van Mozambique, toevallig over een militair kamp. Deze schieten op elk vliegtuig dat onaangekondigd in hun luchtruim komt en de DC-4 van Pol wordt geraakt, door een infrarood SA7 raket. Eén van de motoren vat vuur en het blusapparaat werkt niet. Hij besluit terug te keren naar Salisbury en vliegt opnieuw over hetzelfde kamp. Hij wordt een tweede maal geraakt en had geen andere keuze dan een noodlanding te maken. Voor een goed begrip, dit gebeurt in nachtvlucht, maar gelukkig is er voldoende maanlicht om de grond te zien.

Pol doet een noodlanding op een zandbank, in het midden van de Zambezi stroom, in de provincie Tete. Een geslaagde

Wing. Il y vole d'abord sur DC-3 et ensuite sur C-119. En 1955, il est affecté au 7^e Wing de Chasse à Chièvres et devient successivement officier d'opérations à la 8^e Escadrille et C.O. de la 9^e Escadrille sur Hunter. En 1961, l'ami Pol est détaché à l'aérodrome de Tarrant Rushton, Dorset, en Grande-Bretagne afin d'y faire les vols d'acceptance des F-84F destinés à la Belgique.

Pol prend sa pension en 1962 et part immédiatement au Congo pour y voler pour différentes compagnies ; successivement Air Brousse, Congo Frigo, Trans Air Cargo en Katalé Aéro. Le début de cette période est particulièrement mouvementé. Les appareils, tous d'occasion, sont maintenus en état de vol avec les moyens du bord et le contrôle aérien est quasiment inexistant. Alain Schmitz - qui est également actif à ce moment dans notre ancienne colonie - nous a raconté qu'un jour ils ont l'un et l'autre reçu l'autorisation de poser leur C-46 à Bukavu, Pol sur la piste 18 et Alain sur la 36... Il s'agissait constamment de rester vigilant.

Au début des années 80, Pol devient chef des opérations de Katalé Aéro Transport. Il vole sur DC-4, Bristol Britannia et DC-8. La compagnie dispose également d'un B-707 ; le Britannia vole essentiellement pour la FAZA (Force Aérienne Zaïroise). Il restera actif jusqu'en 1992, donc jusqu'à l'âge de 72 ans.

Mais l'aventure qui lui arrive en 1977 est unique et restera à tout jamais gravée dans les annales de l'aviation belge. À la fin des années 60, Ian Smith déclare l'indépendance unilatérale de la Rhodésie du Sud, actuellement, le Zimbabwe.

Le statut de pays indépendant sous le gouvernement de Ian Smith n'est jamais reconnu par la communauté internationale et les Nations Unies décrètent un embargo commercial.

Les embargos sont faits pour être contournés et c'est ainsi que Trans Air Cargo, la compagnie où Pol vole à ce moment, est imbriquée dans le transport de viande entre Salisbury (aujourd'hui Harare) et Lubumbashi.

Ces vols sont effectués de nuit pour ne pas attirer l'attention. C'est ainsi que Pol décolle en DC-4 la nuit du... 1977 avec une cargaison de huit tonnes et demi de viande fraîche. Jean-Pierre Nibelle est son copilote. L'avion pénètre un rien dans l'espace aérien du Mozambique et survole malencontreusement un camp militaire. La défense aérienne du camp tire sur tout appareil qui entre dans l'espace sans autorisation et le DC-4 de Pol est touché par un missile infrarouge SA7. Un des moteurs prend feu mais le système d'extinction ne fonctionne pas. Pol décide alors de faire demi-tour et de rentrer à Salisbury. Il repasse malheureusement au-dessus du camp et l'appareil est à nouveau touché. Pol n'a plus le choix, ce sera l'atterrissage forcé. Pour rappel, cela se passe de nuit, mais heureusement la lune est assez forte que pour permettre de voir le sol.

Pol effectue donc un atterrissage d'urgence sur un banc de sable au milieu du fleuve Zambèze, dans la province de Tète.

Atterrissage réussi, les pilotes en sortent indemnes, mais sont



landing, beide piloten zijn ongedeerd, maar worden gevangen genomen door Mozambikaanse autoriteiten. Ze worden opgesloten in een gevangenis in de hoofdstad Maputo.

Het heeft heel wat moeite gekost om hen vrij te krijgen. Er zijn tussenkomsten geweest van diverse ambassadeurs, het Ministerie van Buitenlandse zaken, het Internationale Rode Kruis en, volgens bepaalde bronnen, zelfs van het Vaticaan. Maar het is vooral de Nederlandse ambassadrice in Maputo die zich volledig heeft ingezet om de Belgische bemanning uit het gevang te krijgen. Pas na vijf maanden werden ze vrij gelaten.

Léopold Mouzon heeft dus 15 maanden van zijn leven in verschillende gevangenissen doorgebracht. Dit heeft hem niet belet een totaal van 35.000 vliegurenuren te presteren; dit zullen hem niet veel nadoen.

Pol heeft ons verlaten op 25 april 2018. Hij heeft een ongelooflijk gevarieerd parcours afgelegd, een parcours dat begon als 18 jarige in een Belgische vliegschool en eindigde als 72-jarige in het hartje van Afrika. Tijdens die periode heeft hij kennis gemaakt met het vooroorlogse Belgisch Vliegwezen, Spaanse gevangenissen, de RAF in oorlogstijd, de beginjaren van de luchtmacht, de eerste jets en, als burger, 30 jaar operaties van diverse aard in Afrika.

Het is niet aan velen gegeven om in nachtvlucht met een viermotorig transportvliegtuig een geslaagde noodlanding uit te voeren op een zandbank in het midden een stroom. Het is niet aan velen gegeven om ongeschonden uit een vijf-maandelijks verblijf in een Afrikaanse gevangenis gekomen.

Met Pol Mouzon zijn we de laatste piloot verloren die voor de tweede wereldoorlog in België gebrevetteerd werd. Het Militair Vliegwezen behoort nu definitief tot de geschiedenis. Hij was de laatste der Mohikanen.

rapidement faits prisonniers par les autorités mozambicaines et incarcérés dans une prison de la capitale Maputo.

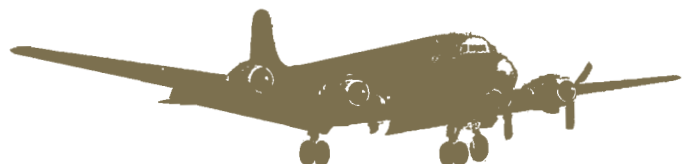
Leur libération ne s'est pas faite sans mal. Divers ambassadeurs sont intervenus et notre Ministère des Affaires étrangères s'en est bien sûr occupé, tout comme la Croix Rouge. Selon certaines sources, même le Vatican est intervenu pour faire libérer Pol et son copilote. Mais c'est surtout l'ambassadrice néerlandaise à Maputo, l'intermédiaire sur place (la Belgique n'avait pas d'ambassade au Mozambique), qui a mené les négociations avec les autorités locales. Finalement ils seront rendus à la liberté après cinq mois de détention.

Léopold Mouzon a donc passé quinze mois de sa vie en prison. Cela ne l'a pas empêché de passer le cap des 35.000 heures de vol, un exploit sans doute inégalé.

Pol nous a quittés le 25 avril 2018 après un parcours tout à fait unique, un parcours qui débute à 18 ans dans une école d'aviation belge et se termine à 72 ans au cœur de l'Afrique. Au cours de cette période, il a fait partie de l'Aviation Militaire d'avant-guerre, a été prisonnier en Espagne, est entré à la RAF en temps de guerre, a vécu les premières années de la Force Aérienne et ses premiers jets et comme aviateur civil, il a opéré pendant trente ans en Afrique.

Par ailleurs, ce n'est vraiment pas courant d'effectuer en vol de nuit un atterrissage forcé avec un avion de transport quadrimoteur sur un banc de sable au milieu d'un fleuve... et de sortir quasiment indemne d'un séjour de cinq mois d'une prison africaine.

Avec Pol, nous perdons le dernier pilote qui a été breveté en Belgique avant la Deuxième Guerre mondiale. L'Aviation Militaire belge appartient dorénavant définitivement au passé. L'ami Pol était vraiment le dernier des Mohicans.





The home of aviation friends since 1937

Rapport de l'Assemblée Générale du 8 mars 2018



Il y a 37 membres présents ou représentés.

1. Introduction par le Président, François Florkin

Le président souhaite la bienvenue aux membres présents et présente l'agenda de cette assemblée générale. Il demande une minute de silence pour les membres de la Maison des Ailes qui sont décédés durant l'année 2017.

2. Approbation du Procès-verbal de l'A.G. du 8 mars 2017

Le Président déclare qu'il n'a pas reçu de commentaires concernant le PV de l'AG du 8 mars 2017 et demande si quelqu'un a des remarques à formuler. La réponse étant négative, le texte de ce PV est approuvé.

3. Rapport d'activités 2017

Le Secrétaire général Nicolas Minguet donne lecture du rapport d'activités 2017 :

- **Membres décédés** : 5 membres sont décédés en 2017 : Paul De Vuyst, August Van Daele, Marc Artiges, Jacques Le Maître et Francis Viatour.
- **Membres** : 44 nouveaux membres ont rejoint nos rangs en 2017. 14 membres ont «été supprimés» (non paiement de cotisation depuis 3 ans) et 3 membres ont donné leur démission. Au 31 décembre 2017, 266 membres avaient payé leur cotisation, dont 146 Vieilles Tiges.
- **Associations/clubs** : Au 31 décembre 2017, 31 associations/clubs avaient leur siège social à la Maison des Ailes. En 2017, 1 association (Les Cyclistes Frontières) a été dissoute et 1 autre (Belgian Defence Rotary Wings) a quitté la MDA. 1 nouvelle association (Royal Aeronautical Society Brussels Branch) a rejoint la MDA.
- **Le Conseil d'Administration** s'est réuni 5 fois dans le courant de l'année.

Verslag van de Algemene Vergadering van 8 maart 2018



Er zijn 37 leden aanwezig of vertegenwoordigd.

1. Introductie door de Voorzitter, François Florkin

De Voorzitter wenst de aanwezige leden welkom en stelt het agenda van deze algemene vergadering voor. Hij vraagt een minuut stilte voor de leden van het Huis der Vleugels die tijdens het jaar 2017 overleden zijn.

2. Goedkeuring van het Proces-Verbaal van de AV van 8 maart 2017.

De Voorzitter verklaart dat hij geen commentaar omtrent het PV van de AV van 8 maart 2017 heeft gekregen en vraagt als iemand opmerkingen heeft. Aangezien het antwoord negatief is, is deze PV goedgekeurd.

3. Activiteiten rapport 2017

De Secretaris generaal Nicolas Minguet leest het activiteiten rapport 2017 :

- **Overleden leden** : 5 leden zijn in 2017 overleden : Paul De Vuyst, August Van Daele, Marc Artiges, Jacques Le Maître en Francis Viatour.
- **Leden** : 44 nieuwe leden hebben in 2017 onze rangen vervoegd. 14 leden zijn "geschrapt" (wegens niet betaling lidgeld sinds 3 jaar) en 3 leden hebben ontslag genomen. Op 31 december 2017, hadden 266 leden hun lidgeld betaald, waarvan 146 Vieilles Tiges.
- **Verenigingen/clubs** : Op 31 december 2017, hadden 31 verenigingen/clubs hun sociale zetel in het Huis der Vleugels. In 2017, 1 vereniging (Les Cyclistes Frontières) is ontbonden geweest en 1 andere (Belgian Defence Rotary Wings) heeft het HDV verlaten. 1 nieuwe vereniging (Royal Aeronautical Society Brussels Branch) heeft het HDV vervoegd.
- **De Raad van Bestuur** heeft 5 vergaderingen tijdens het jaar gehouden.

• Les événements marquants de l'année ont été :

- Drink de nouvel-an avec les VTB
- Dépôt d'une gerbe au Remembrance Day et à la pelouse d'honneur.
- Sponsoring de « l'Aviation Night ».
- Réception dinatoire avec les VTB pour les 80 ans des deux asbl.

• Revue Périodique : En 2017, nous avons publié trois « encart » dans le magazine des VTB.

• Travaux et achats effectués en 2017:

- Rénovation totale du 3^{ème} étage suite au départ de WayPress.
- Rénovation du palier du 2^{ème} étage.
- Nouvel habillage intérieur de l'ascenseur et nouvel éclairage aux sorties de l'ascenseur
- Nouveau système de parlophone pour l'immeuble
- Nouveau système de sécurité d'accès à l'immeuble avec lecteurs de badges à l'entrée de l'immeuble, dans l'ascenseur et à la porte dans l'escalier entre le 1^{er} et le 2^{ème} étage.
- Rénovation des égouts en cave de l'immeuble
- Nouveaux circulateurs pour le chauffage
- Rénovation totale des locaux de la cuisine et nouveau mobilier de cuisine.
- Analyse de risque concernant la sécurité incendie.

• Travaux prévus en 2018 :

- Rénovation du système de prévention incendie pour tout l'immeuble.
- Remise en état de la « Rotonde » à l'arrière de la Salle Leboutte.

• Gérance restaurant et salles.

Mr Nguyen a pris ses fonctions en 2000 et arrive en fin de deuxième bail (2 X 9 ans) au 31 août 2018.

Son loyer avait été fixé en 2000 à 250€ par mois (hors charges) pour une superficie exploitée de 520m² avec 3% d'indexation par an.

Les locaux n'ont pas été entretenus comme il se devrait (en bon père de famille) et certains sont dans un mauvais état et l'hygiène laisse y à désirer.

D'importantes mesures sont à prendre pour remédier à cet état de chose et le loyer qui est demandé ne correspond pas à la réalité d'aujourd'hui et ne permet plus d'entretenir et rénover l'immeuble.

Une nouvelle convention d'exploitation a été rédigée qui prévoit un bail de 9 ans, une garantie de 6 mois et un loyer de minimum 2500€ par mois. Elle a été visée par un cabinet d'avocats spécialisés et prévoit toutes les mesures en cas de mauvaise gestion. Elle assure également un traitement privilégié de nos membres et associations.

Un appel pour un nouveau gérant a été lancé via notre site internet, nos associations et les media. Les dossiers de candidature doivent être rentrés pour le 01 mai 2018. Les documents de la convention sont remis aux candidats.

La possibilité est offerte à Mr Nguyen de se représenter sous les nouvelles conditions.

• Belangrijke evenementen van het jaar :

- Nieuwjaarsdrink met de VTB
- Neerleging van een krans op Remembrance Day en op het ereperk.
- Sponsoring van de « Aviation Night ».
- Walking dinner met de VTB's voor de 80^{ste} verjaardag van de twee vzw's.

• Periodisch magazine : In 2017, werden drie bijvoegsels in het VTB magazine gepubliceerd.

• Werken en aankopen in 2017 :

- Totale renovatie van het 3^{de} verdiep na het vertrek van WayPress.
- Renovatie overloop 2^{de} verdiep.
- Nieuwe binnenbekleding van de lift en nieuwe verlichting aan de uitgangen van de lift
- Nieuwe parlofoon voor het gebouw
- Nieuw toegang veiligheidssysteem voor het gebouw met badgeslezer aan de ingang van het gebouw, in de lift en aan de deur van de trap tussen het 1ste en 2de verdiep.
- Hernieuwing van de riolering in de kelder van het gebouw.
- Nieuwe regulatiepompen voor de verwarmingsketel
- Renovatie van gans de keuken lokalen en nieuw meubilair voor de keuken.
- Risico analyse tav brandveiligheid.

• Werken voorzien in 2018 :

- Renovatie voor gans het gebouw van het brandpreventie systeem.
- Renovatie van de « Rotonde » achteraan de zaal Leboutte.

• Concessie restaurant en zalen.

Mr Nguyen is in 2000 begonnen en is einde tweede bail (2 X 9 jaar) op 31 augustus 2018.

Zijn huurprijs was in 2000 op 250€ per maand (buiten lasten) voor een 520m² uitgebate oppervlakte met 3% indexatie per jaar.

De lokalen zijn niet onderhouden geweest zoals het hoort (en bon père de famille) en sommige zijn in slechte staat en hygiène laat te wensen over. Belangrijke maatregelen moeten genomen worden en de huur is niet overeenkomstig de huidige realiteit en laat niet toe het gebouw te onderhouden en renoveren. Een nieuwe overeenkomst voor een bail van 9 jaar is opgesteld met een garantie van 6 maanden en een minimum huur van 2500€ per maand. Ze is door een gespecialiseerde advocaten kantoor bekeken en voorziet alle maatregelen in geval van wanbeheer. Zij voorziet ook een voorkeursbehandeling van onze leden en verenigingen. Een oproep via onze website, onze verenigingen en de media, voor een nieuwe concessiehouder is gedaan. De kandidaatsdossiers moeten ten laatste op 01 mei 2018 binnen zijn. De conventie documenten zijn aan de kandidaten afgegeven.

De mogelijkheid is, aan de Heer Nguyen om zich kandidaat te stellen onder de nieuwe voorwaarden, aangeboden.

Dans le courant du mois de mai, le Conseil d'administration de la MDA procédera à la sélection du future gérant.

In de loop van de maand mei, zal de Raad van Bestuur van het HDV de nieuwe concessiehouder selecteren.

4. Rapport du Trésorier

Le Trésorier Luc Defrancq présente les comptes de l'année 2017.

- Situation de Caisse au 01 janvier 2017 : 186.579,53€
- Recettes 2017 : 127.847,46€
- Dépenses 2017 : 243.121,94€ dont :
 - 13.799,46€ en entretien infrastructure
 - 159.328€ en rénovation infrastructure
 - 35.783,21€ en taxes, précompte et contributions
- Situation de Caisse au 31 décembre 2017: 71.305,05€
- Budget 2018 :
 - Recettes : 124.100€
 - Dépenses récurrentes : 87.000€
 - Programmes :
 - Parachèvement cuisine : 25.000€
 - Anti-incendie : 10.000€
 - Résultat financier : 2.100€

Le Président félicite le trésorier pour sa présentation très claire.

5. Rapport des Contrôleurs aux Comptes

Mme Marie-Christine Lybaert donne lecture du rapport des contrôleurs aux comptes. Ils ont pu constater avec satisfaction que la tenue des comptes s'est faite avec le plus grand soin, ce qui permet de présenter les comptes annuels bien structurés et de donner une image fidèle du résultat et de la situation financière de l'association.

Les contrôleurs proposent donc à l'Assemblée Générale d'approuver les comptes du dernier exercice qui sont présentés par le Conseil d'Administration.

6. L'Assemblée Générale donne décharge aux contrôleurs aux comptes et aux administrateurs pour la gestion de l'année 2017.

7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes

Le Président annonce que Xavier Janssens est encore disponible pour l'année prochaine. Il demande à Mme Lybaert si elle est encore disponible. Les deux contrôleurs Janssens et Lybaert sont reconduits pour l'année 2018.

8. Election d'administrateurs

- Administrateurs sortants : _Johan Maus
- Administrateurs sortants et rééligibles :

4. Rapport van de Penningmeester

De Penningmeester Luc Defrancq stelt de rekeningen van het jaar 2017 voor.

- Kassituatie op 01 januari 2017 : 186.579,53€
- Inkomsten 2017 : 127.847,46€
- Uitgaven 2017 : 243.121,94€ waarvan :
 - 13.799,46€ in onderhoud infrastructuur
 - 159.328€ in renovatie infrastructuur
 - 35.783,21€ in taxen, voorafbetaling en belastingen
- Kassituatie op 31 december 2017: 71.305,05€
- Budget 2018 :
 - Inkomsten : 124.100€
 - Recurrente uitgaven: 87.000€
 - Programmas :
 - Afwerking keuken : 25.000€
 - Brandbeveiliging : 10.000€
 - Financiële resultaat : 2.100€

De Voorzitter bedankt de penningmeester voor zijn zeer duidelijke voorstelling.

5. Rapport van de commissarissen verificateurs

Mvr Marie-Christine Lybaert leest het rapport van de commissarissen verificateurs. Ze hebben met genoegen kunnen vaststellen dat het opvolgen van de rekeningen met de grootste zorg gebeurde, wat de mogelijkheid geeft om de jaarlijkse rekeningen op een goed gestructureerde manier voor te stellen en er een trouw beeld van het resultaat en van de financiële situatie van de vereniging weer te geven.

De verificateurs stellen dus aan de Algemene Vergadering de rekeningen van het afgelopen jaar door de Raad van Bestuur voorgelegd goed te keuren.

6. De Algemene Vergadering geeft kwijting aan de commissarissen en aan de bestuursleden voor het beheer van het jaar 2017.

7. Aanduiden van twee commissarissen verificateurs

De Voorzitter kondigt aan dat Xavier Janssens nog beschikbaar is voor volgend jaar. Hij vraagt indien Mevr Lybaert nog beschikbaar is. De twee verificateurs Janssens en Lybaert zijn weerhouden voor het jaar 2018.

8. Benoemingen van beheerders

- Aftredend beheerder : _Johan Maus
- Aftredend beheerders en herbenoembaar :

Defranq Luc, Houben Gérard, Janssens de Varebeke Patrick, Dupont Thierry, Eggermont Robert, Minguet Nicolas,

- Nouveaux administrateurs : nihil.

L'assemblée générale prend note du départ de Johan Maus et réélit à l'unanimité les administrateurs rééligibles et les applaudit.

9. Le président prend la parole pour prendre congé de Johan Maus.

« Vooraleer deze vergadering af te sluiten en jullie uit te nodigen voor het glas van de vriendschap had ik graag nog enkele minuten jullie aandacht.

Vorig jaar hebben we afscheid genomen van een voorzitter die meer dan 20 jaar Voorzitterschap op de teller had.

Dit jaar nemen wij afscheid van Johan Maus onze actuele Vicevoorzitter. Johan is lid van het HDV sedert 1986.

Van 1986 tot 1992 was hij penningmeester van onze vereniging, van 1996 tot 2015 secretaris-generaal en van 2015 tot nu Vicevoorzitter.

Cela veut dire 30 ans au service de notre association. Merci Johan.

Pour m'associer au discours de notre trésorier, le fil conducteur de notre association est certainement la fonction de secrétaire-général. Johan a assuré cette fonction avec bravoure et cela pendant 20 ans. Merci Johan. Je ne vais pas m'aventurer à citer chronologiquement le parcours de Johan, mais je voudrais quand-même mentionner quelques faits marquants pendant sa période de secrétaire-général:

- 1996 changement de statuts + MDA devient bilingue
- 1997: 60 ans MDA et Patronage royal
- 1998 à 2000 avec le président et le CA il aide à résoudre la problématique des gérants
- 2007: 70 ans MDA avec grands travaux : façade et hall d'entrée
- 2012: visite du Prince Philippe (devient membre d'honneur des VTB)
- 2012: Special Aviation Award
- La location "chaotique" de Way Press
- Mentionnons encore qu'il a connu 3 présidents et qu'il a fait le rapport de 21 AG et environ 130 CA.

Voor alles wat je voor onze Vereniging hebt gedaan, nogmaals hartelijk bedankt Johan. Mag ik dan ook vragen in naam van het HDV dit geschenk, dat hem door Nico zijn opvolger zal worden overhandigd, te willen aanvaarden?

Johan wens je daar zelf nog een woordje aan toe voegen?

Maintenant il ne me reste plus qu'à clôturer cette Assemblée et de vous inviter pour le verre de l'amitié à notre bar. »

Defranq Luc, Houben Gérard, Janssens de Varebeke Patrick, Dupont Thierry, Eggermont Robert, Minguet Nicolas,

- Nieuwe beheerders : nihil.

De Algemene Vergadering neemt nota van het vertrek van Johan Maus en herbenoemd voltallig de herbenoembare beheerders onder algemeen applaus.

9. De Voorzitter neemt het woord om afscheid te nemen van Johan Maus

« Vooraleer deze vergadering af te sluiten en jullie uit te nodigen voor het glas van de vriendschap had ik graag nog enkele minuten jullie aandacht.

Vorig jaar hebben we afscheid genomen van een voorzitter die meer dan 20 jaar Voorzitterschap op de teller had.

Dit jaar nemen wij afscheid van Johan Maus onze actuele Vicevoorzitter. Johan is lid van het HDV sedert 1986

Van 1986 tot 1992 was hij penningmeester van onze vereniging, van 1996 tot 2015 secretaris-generaal en van 2015 tot nu Vicevoorzitter.

Cela veut dire 30 ans au service de notre association. Merci Johan.

Pour m'associer au discours de notre trésorier, le fil conducteur de notre association est certainement la fonction de secrétaire-général. Johan a assuré cette fonction avec bravoure et cela pendant 20 ans. Merci Johan.

Je ne vais pas m'aventurer à citer chronologiquement le parcours de Johan, mais je voudrais quand-même mentionner quelques faits marquants pendant sa période de secrétaire-général:

- 1996 changement de statuts + MDA devient bilingue
- 1997: 60 ans MDA et Patronage royal
- 1998 à 2000 avec le président et le CA il aide à résoudre la problématique des gérants
- 2007: 70 ans MDA avec grands travaux : façade et hall d'entrée
- 2012: visite du Prince Philippe (devient membre d'honneur des VTB)
- 2012: Special Aviation Award
- La location "chaotique" de Way Press
- Mentionnons encore qu'il a connu 3 présidents et qu'il a fait le rapport de 21 AG et environ 130 CA.

Voor alles wat je voor onze Vereniging hebt gedaan, nogmaals hartelijk bedankt Johan. Mag ik dan ook vragen in naam van het HDV dit geschenk, dat hem door Nico zijn opvolger zal worden overhandigd, te willen aanvaarden?

Johan wens je daar zelf nog een woordje aan toe voegen?

Maintenant il ne me reste plus qu'à clôturer cette Assemblée et de vous inviter pour le verre de l'amitié à notre bar. »

"Dakota", het Documentatiecentrum van de 15 Wing

Vooraf wil ik het redactieteam van het magazine van de VTB bedanken voor de gelegenheid onze vzw, die dit jaar haar 25^{ste} verjaardag viert, aan jullie voor te stellen. Ik zal jullie in het kort vertellen hoe alles hier begonnen is, wat onze doelstellingen zijn en wat we concreet verwezenlijkt hebben. Tot slot geef ik onze contactgegevens voor zij die ons beter willen leren kennen.



René Hoeben

Le Dakota, Centre de documentation du 15 Wing

Tout d'abord je souhaite remercier l'équipe rédactionnelle du magazine des VTB de nous donner l'opportunité de présenter notre ASBL qui fête ses 25 ans cette année. Je vais vous raconter en bref comment tout a commencé, quels sont nos objectifs et ce que nous avons réalisé concrètement. Pour conclure, je mentionnerai nos données de contact pour ceux qui désirent mieux nous connaître.

Ontstaan

Van augustus 1990 tot december 1992 was Kolonel Vlieger Jo Huybens bevelhebber van de 15 Wing. Jo had voor deze periode nooit gediend bij het luchttransport en ontdekte toen pas de rijke geschiedenis van de 15 Wing en de vele operaties waar die, vooral in Afrika, aan deelgenomen had. Hij vond het spijtig dat de informatie hierover wijdverspreid was over de wing, de staven en in niet mindere mate, bij het personeel en de oudgedienden zoals de Old Timers.

Zo kwam hij op het idee om, na zijn op pensioenstelling op 1 januari 1993, in de 15 Wing een documentatiecentrum op te richten. Hij was toen ideaal geplaatst om een locatie voor het centrum te zoeken in het Kwartier Groenveld, en vond een mogelijkheid in een lege zolder boven een logementsblok. Een idee dat hij wist te verkopen aan zijn opvolger, Kolonel vlieger Van Eeckhoudt. Jo kon met zijn enthousiasme ook enkele van zijn nauwe medewerkers, onder wie de toenmalige korpsadjutant Raymond Buekenhout, overtuigen mee in dit project te stappen.

Op 19 januari 1993, amper twee weken na zijn pensioen, riep Jo zijn negen overige stichtende leden samen voor de eerste bestuursvergadering van "Dakota", het Documentatiecentrum van de 15 Wing. De bal was aan het rollen. In mei 1995 verkreeg het centrum het statuut van "Vereniging Zonder Winstoogmerk (V.Z.W.)". Dankzij de medewerking van de militaire autoriteiten van de 15 Wing kreeg de vzw DAKOTA in 2005 de vroegere mess onderofficieren in concessie. Met de ruimere en beter toegankelijke lokalen kunnen we sindsdien onze bezoekers beter ontvangen en ons archief verder uitbouwen. Gedurende de voorbije 25 jaar is "DAKOTA" uitgegroeid tot een volwaardige organisatie die jaarlijks honderden bezoekers over de vloer krijgt.

Création

D'août 1990 à décembre 1992 le Colonel Aviateur Jo Huybens était le commandant du 15 Wing. Jo n'avait auparavant ça jamais servi au transport aérien et n'a découvert qu'à ce moment le riche passé du 15 Wing ainsi que les nombreuses opérations, surtout en Afrique, auxquelles il avait participé. Il trouva dommage que cette information était disséminée entre le wing, les états-majors et, pas dans une moindre mesure, parmi le personnel et les anciens comme les Old Timers.

C'est ainsi que lui vint l'idée, après sa mise à la pension le 1 janvier 1993, de fonder un centre de documentation au 15 Wing. Il était à l'époque idéalement placé pour trouver une localisation pour ce centre au Quartier Groenveld et vit une possibilité dans un grenier vide d'un bloc logement. Une idée qu'il arrive à vendre à son successeur le Colonel Aviateur Van Eeckhoudt. Avec son enthousiasme, Jo arrive à convaincre quelques-uns de ces proches collaborateurs comme l'adjutant de Corps de l'époque Raymond Buekenhout, de se joindre à lui pour ce projet.

Le 19 janvier 1993, seulement deux semaines après sa mise à la pension, Jo convoqua les neuf autres membres fondateurs pour la première réunion du comité de direction du Dakota, Centre de documentation du 15 Wing. Les dés étaient jetés. En mai 1995 le centre reçut le statut d'une "Association Sans But Lucratif (ASBL)". Grâce à la collaboration des autorités militaires du 15 Wing, l'ASBL DAKOTA reçut en 2005 l'ancien mess sous-officiers en concession. Depuis lors nous pouvons accueillir nos visiteurs dans un espace plus large et plus accessible ainsi que continuer à développer nos archives. Durant les 25 années écoulées, le "DAKOTA" est devenu une organisation à part entière qui accueille chaque année des centaines de visiteurs.



De vereniging telt ongeveer 450 steunende leden, waarvan een dertigtal effectieve leden die zich als vrijwillige medewerkers inzetten voor de verdere uitbouw van DAKOTA en zijn activiteiten, en die stemgerechtigd zijn in de algemene vergadering van de VZW.

Notre association compte environ 450 membres adhérents, dont une trentaine de membres effectifs qui s'investissent bénévolement pour continuer à développer le DAKOTA et ses activités et qui ont droit de vote dans l'assemblée générale de l'ASBL.

Wat doen we

Bij de stichting was het de bedoeling in eerste instantie de geschiedenis van de 15 Wing te archiveren door het verzamelen van allerlei documenten en foto's. Zo werd het ook opgenomen in de statuten van 1995:

"Het oprichten en uitbouwen van een documentatiecentrum, teneinde aan de leden van de militaire gemeenschap evenals aan de ganse bevolking van ons land, de historiek van de 15^{de} Wing Luchtransport bekend te maken vanaf zijn oprichting tot nu, en daarbij zijn tradities en korpsgeest levend te houden."

Maar al spoedig werden we overstelpt met memento's, voorwerpen, instrumenten, uniformen, enz... die zeker het tentoonstellen waard waren. Het idee van het uitbouwen van een klein museum werd spoedig aanvaard. Toen het nieuws kwam dat er een mogelijkheid zou zijn om een oude C-119 - weliswaar in stukken - te verkrijgen, was Jo Huybens niet meer te stuiten. Na de nodige vrijwilligers-restaurateurs gevonden te hebben, en verzekerd te zijn van de steun van Defensie voor het transport, werd een bijkomende taak voor de vzw aanvaard: restaureren van oude vliegtuigen die



gediend hadden in de 15 Wing. Deze bijkomende taken werden later opgenomen in de vernieuwde statuten van 2004.

Het documentatiecentrum

De stichters van Dakota hadden één doel voor ogen: de geschiedenis van Melsbroek tijdens WO II en de latere 15 Wing levendig houden en alle aspecten van dat verleden: mensen, vliegtuigen, materieel, oefeningen, opdrachten, enz... voor het nageslacht bewaren. Hiervoor werd in de eerste plaats een documentatiecentrum opgericht, waar duizenden documenten (o.a. uit archieven van 15 Wing, kranten-artikels uit binnen-en buitenland, militaire tijdschriften, foto's, video's) werden samengebracht en gecatalogeerd. In het centrum werken een vijftal vrijwilligers een à twee dagen per week. Een vijftal jaren geleden stond ons centrum (ex-keuken mess) vol met rekken ringmappen. Tijd om het digitale tijdperk in te treden en alles in te scannen. Marc Henne, oud-korpsadjudant van de 9 Wing Missile, heeft dit titanenwerk in drie jaar volbracht. Alle archieven die we hadden zijn nu gedigitaliseerd, en nu volstaat het de binnenkomende documenten door de scanner te jagen. Geïnteresseerden kunnen - na afspraak- onze volledige archieven consulteren.

Que fait-on

Lors de la création le but était en premier lieu d'archiver l'histoire du 15 Wing en rassemblant toutes sortes de documents et de photos. Ceci était repris dans les statuts en 1995:

"La création et le développement d'un centre de documentation, afin de faire connaître l'historique du 15^e Wing de Transport Aérien aux membres de la communauté militaire ainsi qu'à la population entière de notre pays depuis sa création jusqu'à nos jours, tout en perpétuant ses traditions et son esprit de corps."

Mais très vite, ils ont été submergés par des mementos, objets, instruments, uniformes, etc... qui méritaient d'être exposés. L'idée de développer un petit musée a vite été acceptée. Et quand il apprit qu'il était possible de récupérer un vieux C-119, en pièces détachées il est vrai, Jo Huybens ne se tint plus. Après avoir trouvé des restaurateurs-volontaires et s'être assuré du soutien de la Défense pour le transport, l'ASBL a assumé une nouvelle tâche: la restauration de vieux avions qui ont servi au 15 Wing. Ces nouveaux objectifs ont été repris plus tard dans les statuts renouvelés en 2004.

Le centre de documentation

Les fondateurs du Dakota avaient un but: retracer l'historique de Melsbroek pendant la deuxième guerre mondiale et ensuite du 15 Wing dans tous les aspects de son passé: hommes, avions, matériel, exercices, missions, etc... pour la postérité. Pour se faire, un centre de documentation fut d'abord créé où des milliers de documents furent rassemblés et catalogués (e.a. les archives du 15 Wing, des coupures de presse belge et étrangère, des magazines militaires, photos, vidéos). Au centre travaillent cinq volontaires un à deux jours par semaine. Il y a quelques années, notre centre (ancienne cuisine du mess) croulait sous les fardes à anneaux. Il était temps de rentrer dans l'ère digitale et de tout scanner. Ce travail de titan effectué par Marc Henne, ancien adjudant de corps du 9 Wing Missile, a duré 3 ans. Toutes les archives dont nous disposons sont à présent digitalisées et il suffit maintenant de scanner les documents qui nous arrivent encore. Ces archives sont consul-tables sur demande.

Le musée

Etroitement lié au centre de documentation, on retrouve le musée, petit mais selon nous très intéressant. Des centaines d'objets, photos, peintures, instruments, etc... qui ont un lien avec l'histoire du 15 Wing y sont exposés. Un tour a été mis en place pour vous



Het museum

Nauw verbonden met het documentatiecentrum is het compacte, maar volgens ons zeer interessante museum. Honderden voorwerpen, foto's, schilderijen, instrumenten, enz... die betrekking hebben op de geschiedenis van de 15 Wing worden er tentoongesteld. Er is een rondgang opgezet die u chronologisch, in woord en beeld, door de geschiedenis van de 15 Wing loodst. Deze zomer zal deze bijgewerkt worden tot 2018. Het museum kan bezocht worden tijdens de openingsdagen. Groepsbezoeken moeten op voorhand worden aangevraagd.

Onze vliegtuigen

Ondertussen staan in het Kwartier Groenveld drie "old timers" van onze wing tentoongesteld: een C-119, een Pembroke en een DC-3.

In het midden van de jaren negentig van vorige eeuw kon Dakota een C-119 recupereren in een weide nabij Philippeville. Hij zou daar dienen als cafetaria op een ULM-vliegveld. Het toestel werd overgebracht naar Kazerne Groenveld, waar het door een enthousiaste ploeg werd gerestaureerd en klaargemaakt om tentoongesteld te worden als de CP 10.

Een paar jaar later kon een Percival Pembroke, die stond te verkommeren aan de ingang van Park Molenheide, een pretpark

faire vivre chronologiquement l'histoire du 15 Wing avec des textes et images. Cet été, l'exposition sera mise à jour jusqu'à 2018. Le musée peut être visité pendant les jours d'ouverture. Les visites de groupes doivent être demandées au préalable.

Nos avions

Aujourd'hui trois "old timers" de notre wing sont exposés au Quartier Groenveld: un C-119, un Pembroke et un DC-3.

Au milieu des années nonante du siècle passé, le Dakota put récupérer un C-119 qui gisait dans un champ près de Philippeville. Il devrait servir comme cafétéria sur un aérodrome pour ULM. L'appareil fut amené à la caserne Groenveld où il fut restauré par une équipe enthousiaste et préparé pour être exposé avec l'immatriculation CP 10.

Un an plus tard, un Percival Pembroke, qui dépérissait à l'entrée du Domaine Molenheide, un parc d'attractions dans le Limbourg, put être sauvé. Il fut amené à Melsbroek et pris en charge par notre équipe. Il est exposé à côté du C-119.

La dernière acquisition, un Dakota DC-3, est peut-être la plus importante. C'était l'appareil de "Legend Air" qui était parqué sur l'aérodrome d'Ostende depuis des années et était dans un état pitoyable. Le 21 juillet 1992, lors d'une collision avec un B707 de





in Limburg, van de sloop gered worden. Hij werd naar Melsbroek gehaald en door ons team onder handen genomen. Hij vond een plaatsje naast de C-119.

De laatste aanwinst, een Dakota DC-3, is misschien de belangrijkste. Het was het toestel van "Legend Air" dat al jaren op het vliegveld van Oostende in een verwaarloosde staat aan de ketting lag. Het toestel was op 21 juli 1992, tijdens een hevige storm aan de kust, zwaar beschadigd geraakt aan staartvlak, vleugel en rolroer na een botsing met een B707 van Seagreen. Dakota VZW is erin geslaagd om dat toestel naar Melsbroek te halen in 2011. De restauratie duurde vier jaar en het vliegtuig werd ingehuldigd op 24 september 2015.

Dakota News

Driemaal per jaar verschijnt ons magazine "Dakota News", dat verstuurd wordt naar al onze leden. Zowel de geschiedenis van de 15 Wing, de huidige gang van zaken in de wing, als het reilen en zeilen binnen de VZW Dakota komen er aan bod. Dakota News verschijnt op 32 bladzijden en is volledig in kleur gedrukt.



Seagreen pendant une violente tempête à la côte, l'avion avait été gravement endommagé à un empennage, une aile et un aileron. L'ASBL Dakota a réussi à amener cet appareil à Melsbroek en 2011. La restauration dura quatre ans et l'appareil fut inauguré le 24 septembre 2015.

Dakota News

Notre magazine "Dakota News" paraît trois fois par an et est envoyé à tous nos membres. Il traite de l'histoire du Wing, ainsi que des activités actuelles du wing, mais aussi des activités de l'ASBL Dakota. Dakota News comprend 32 pages imprimées en couleurs.



Contact

VZW DAKOTA - Kwartier Groenveld - Haachtsesteenweg 138 -1820 Melsbroek
Tel: 02 7524650 - Email: Secretariaat@dakota15wing.be

www.Dakota15wing.be

Openingsuren: maandag en donderdag van 14:00 u tot 17:00 u
Jaarlijks lidgeld €15 te storten op rekening vzw Dakota asbl
BE11 4381 0641 2148

ASBL DAKOTA - Quartier Groenveld - Chée d'Haacht 138 -1820 Melsbroek
Tel: 02 7524650 - Email: secretariaat@dakota15wing.be

www.Dakota15wing.be

Heures d'ouverture: lundi et jeudi de 14:00 h à 17:00 h
Cotisation annuelle €15 à verser sur le compte de l'ASBL Dakota
BE11 4381 0641 2148

LE RETOUR D'UN FANTÔME

Liévin d'Ydewalle

Vertaling: Wif De Brouwer

DE TERUGKEER VAN EEN SPOOK



Il y a peu de temps un ami me signale le retour en Belgique d'un Mirage abandonné à Bordeaux. Un appareil que l'on a décidé de rapatrier afin de l'utiliser en exposition statique lors d'événements organisés sur l'ancienne base de Brustem.

Rien de sensationnel. N'ayant jamais volé en Mirage, cette nouvelle ne m'émeut pas outre mesure. Ramener ce bel oiseau au bercail est une décision bien sympathique. Mais voilà. Cela ne me concerne pas. Ce mail s'ajoute aux autres. Et puis « bang » !

Terminant la lecture du message, une brusque étincelle éclate dans ma mémoire. Comme si ces dernières lignes avaient créé un court-circuit ; aussitôt mes souvenirs se sont embrasés.

Onlangs vernam ik van een vriend dat er een afgedankte Belgische Mirage V vanuit Bordeaux terug naar ons land kwam. Het toestel zou gebruikt worden als static display bij evenementen op de vroegere basis van Brustem.

Niets sensationeels. Daar ik nooit op Mirage gevlogen heb was ik niet onder de indruk, maar een vogel naar zijn nest laten terugkeren is altijd sympathiek. Aangezien ik hier niet rechtstreeks in betrokken was, beschouwde ik dit als een fait divers; een mail om te klasseren. En plotseling ging er een licht aan.

Bij het beëindigen van mijn lectuur was er iets zoals een vonk die in mijn geheugen flitste. Alsof die laatste woorden in mijn hersenen een elektrische puls hadden veroorzaakt die mijn herinneringen deden opflakkeren.



En 1958..., soixante années se sont écoulées, un bail, mais les souvenirs de certains moments me sont restés comme gravés dans le granit. À ce moment, je termine l'OTU à Brustem. (École de chasse).

– *d'Ydewalle, demain vous amènerez un Meteor 8 à Wevelgem.*

Wevelgem ? De Brustem à Wevelgem, il y a près de 150 km. Pas grand-chose. À peine quelques minutes de vol. Une bagatelle. Mais c'est mon premier vol vers une autre base avec un jet et j'avoue que cela m'impressionne un peu.

Le lendemain, je trouve mon Meteor 8 sur le tarmac. Un bel avion bimoteur, élané et propre comme neuf. Il se trouve à proximité d'un Meteor T7. Un bac de même dimension, mais avec un canopy fait de petits carreaux qui lui donnent des allures d'une vieille serre de potager. Le « Meteor T7 » est un biplace. Le pilote vient me saluer.

We schrijven 1958, zestig jaar geleden. Lang geleden, maar bepaalde voorvallen zijn als het ware in het geheugen gegrift. Ik was aan het einde van mijn OTU in de Jachtvliegschool van Brustem.

– *D'Ydewalle, morgen ga je een Meteor 8 terugvliegen naar Wevelgem.*

Wevelgem? Van Brustem naar Wevelgem was slechts 150 km. Een peulschil, slechts enkele minuten vliegen. Maar het was mijn eerste vlucht naar een vreemde basis en ik was toch wat onder de indruk.

's Anderendaags vond ik mijn Meteor 8 op de tarmac. Een prachtige tweemotorige jet, opgepoetst als nieuw. Daarnaast een Meteor T7. Een kist van hetzelfde type, een tweezitter, maar met een canopy, samengesteld uit kleine ruitjes zoals een oude tuinserre. De piloot komt mij groeten.



(Coll. D. Brackx)

... le lendemain, je trouve mon Meteor 8 sur le tarmac.

– *Hello, nous ne volerons pas en formation, déclare-t-il. Tu vas à Wevelgem. Moi pendant ce temps j'en profiterai pour survoler quelques trucs. Après je te ramènerai à Brustem. OK ?*

Tout compte fait je suis assez fier de faire cette mission et je démarre les deux gros moteurs sans me poser d'autres questions.

Taxi, alignement et décollage sans problèmes. Mais c'est aussitôt après que je ressens une drôle de sensation. C'est comme si j'avais oublié quelque chose... Moteurs, roues, volets, tout est pourtant en ordre.

Voyant la bille se promener dans un coin de sa fenêtre, je me dis qu'un peu de trim pourrait la recentrer. Mais non, j'ai beau y tourner, l'avion continue à voler de travers et en plus j'ai l'impression qu'il

's anderendaags vind ik mijn Meteor 8 op de tarmac.

– *Hello, "we gaan niet in formatie vliegen", laat hij mij weten. Jij vliegt naar Wevelgem. Ondertussen ga ik een goedendag zeggen aan een paar kennissen. Nadien kom ik je wel oppikken.*

Al bij al was ik fier die zending te mogen uitvoeren en ik startte de twee indrukwekkende motoren zonder mij verdere vragen te stellen.

Taxi, oplijnen en opstijgen stelde geen problemen. Maar spoedig voelde ik dat er iets verkeerd was. Het was alsof ik iets vergeten had. Nochtans; de motoren, de wielen, de flaps, alles leek in orde.

Toen ik de ball volledig aan de kant zag slingeren dacht ik dat ik dit wel kon verbeteren met de rudder trim. Maar mijn pogingen hielpen niet, het vliegtuig bleef scheef vliegen. Daarbij had het de neiging om in duikvlucht te gaan. Maar ook de elevator trim kom het vliegtuig

Le retour d'un fantôme

pique du nez. Impossible ! Le trim de profondeur n'a rien à voir avec la gouverne de direction. Que se passe-t-il ? J'essaye de corriger en poussant un peu plus le palonnier. En augmentant ensuite légèrement le régime d'un des moteurs, la bille se recentre comme à contre cœur. Mais le sifflement inégal des turbines me déchire les oreilles. Il doit y avoir un truc, mais lequel ?

Il me revient en mémoire qu'à cause de leur fuselage très étroit, les Meteor supportent mal les excès de G. Lors des dog-fights, tout le monde a voulu tester les limites de ce premier jet d'escadrille et l'arrière de certaines carlingues ressemble à de la tôle ondulée.

Me souvenant de cela et aussi à bout de ressource, je tente quelques touches légères au trim de profondeur. Tordu pour tordu, quel risque y a-t-il ? Surprise ! Je ne sais pourquoi, mais le vol me semble un peu plus confortable. Incompréhensible ! Peut-être que le trim est mal ajusté, mal centré, ou carrément tordu lui aussi ?

Poursuivant mon vol en crabe, j'essaye de me diriger vers Wevelgem. Pas évident. Les aides radio n'en sont qu'à leurs balbutiements. Suivre la carte est la meilleure manière d'arriver à bon port. Encore faut-il rester sur le track prévu et les inconvénients de ce vol ne m'y aident pas beaucoup. Heureusement, il fait beau. Un ciel radieux. Au loin je devine le tracé du littoral et très tôt je reconnais le petit beffroi de Courtrai avec au-delà, la ligne sombre d'une piste, ma destination.

Je vole à 2 ou 3.000 pieds sol et comme il n'y a pas de vent, la tour me laisse le choix de la piste. Une aimable attention qui très vite se traduit par un autre problème. Je remarque qu'au début de chaque piste se trouve une église armée d'une grande tour. Ce ne doit pas être un obstacle, mais un débutant, en virage finale à bord d'un jet volant en crabe en direction d'une piste inconnue, aurait pu espérer un épilogue plus agréable à cette balade.

Suspense. Heureusement, l'église face à la piste choisie n'est pas tout à fait dans l'axe et le clocher est moins haut qu'il n'en avait l'air. Relax. Tout se passe très bien et l'atterrissage se fait en douceur.

De Meteor T7, avec un canopy fait de petits carreaux, qui lui donnent des allures d'une vieille serre de potager.

niet in balans brengen. Wat was er aan de hand? Ik probeerde wat meer voetstuur te geven en één van de motoren aan een hoger regime te laten draaien, wat toch wel enig resultaat gaf. Maar het ongelijk gefluit van de motoren maakte mij horendol. Er was iets verkeerd met dit vliegtuig, maar wat; en ... hoe kon ik dit oplossen?

Toen herinnerde ik me dat de Meteor zeer slecht een teveel aan G's incasseerde. Bij de dogfights wou iedereen wel eens proberen tot hoever ze konden gaan met deze eerste generatie squadron jets. Het achterste gedeelte van de romp van bepaalde toestellen zag eruit als een golfplaat.

Ik beseftte dat ik met dergelijk toestel op stap was en trachtte het vliegtuig zo goed en zo kwaad mogelijk te trimmen. Niet te geloven; misschien was de trim slecht gekalibreerd, niet gecentreerd of misschien ook totaal ontwricht Maar het vliegtuig vloog nog altijd en geleidelijk voelde ik me meer en meer op mijn gemak.

Ik zette mijn vlucht naar Wevelgem verder met een totaal ontwricht vliegtuig; niet evident. Alles moest op zicht gebeuren; navigatiemiddelen hadden we niet. Ik navigeerde op mijn kaart zo goed en zo kwaad als ik kon maar mijn scheef vliegtuig had moeite om de richting te houden. Gelukkig was het weer goed; een prachtige hemel. Ik kon van ver de kustlijn zien en vond uiteindelijk het belfort van Kortrijk. Daarachter, het silhouet van de startbaan van Wevelgem.

Ik vloog op 2 tot 3000 voet boven de grond en aangezien er geen wind was liet de controle mij toe om zelf de startbaan te kiezen. Een vriendelijk gebaar dat zich onmiddellijk vertaalde in een ander probleem. Het viel mij op dat er in het verlengde van elke startbaan een kerk was, beide getooid met een stevige toren. Die zou geen grote hindernis geweest zijn ware het niet dat ik met een volledig verwrongen vliegtuig op stap was naar een niet gekende bestemming. Ik had mij een betere happy end voorgesteld.

Suspense! Gelukkig zag ik bij mijn eindnadering dat één van de torens toch verkozen had om niet volledig in het verlengde van de startbaan te staan en de klokkentoren was minder hoog dan hij leek.

De Meteor T7, met een canopy, samengesteld uit kleine ruitjes, die hem het uitzicht geven van een oude tuinserre.



(coll Guy Destrebecq)



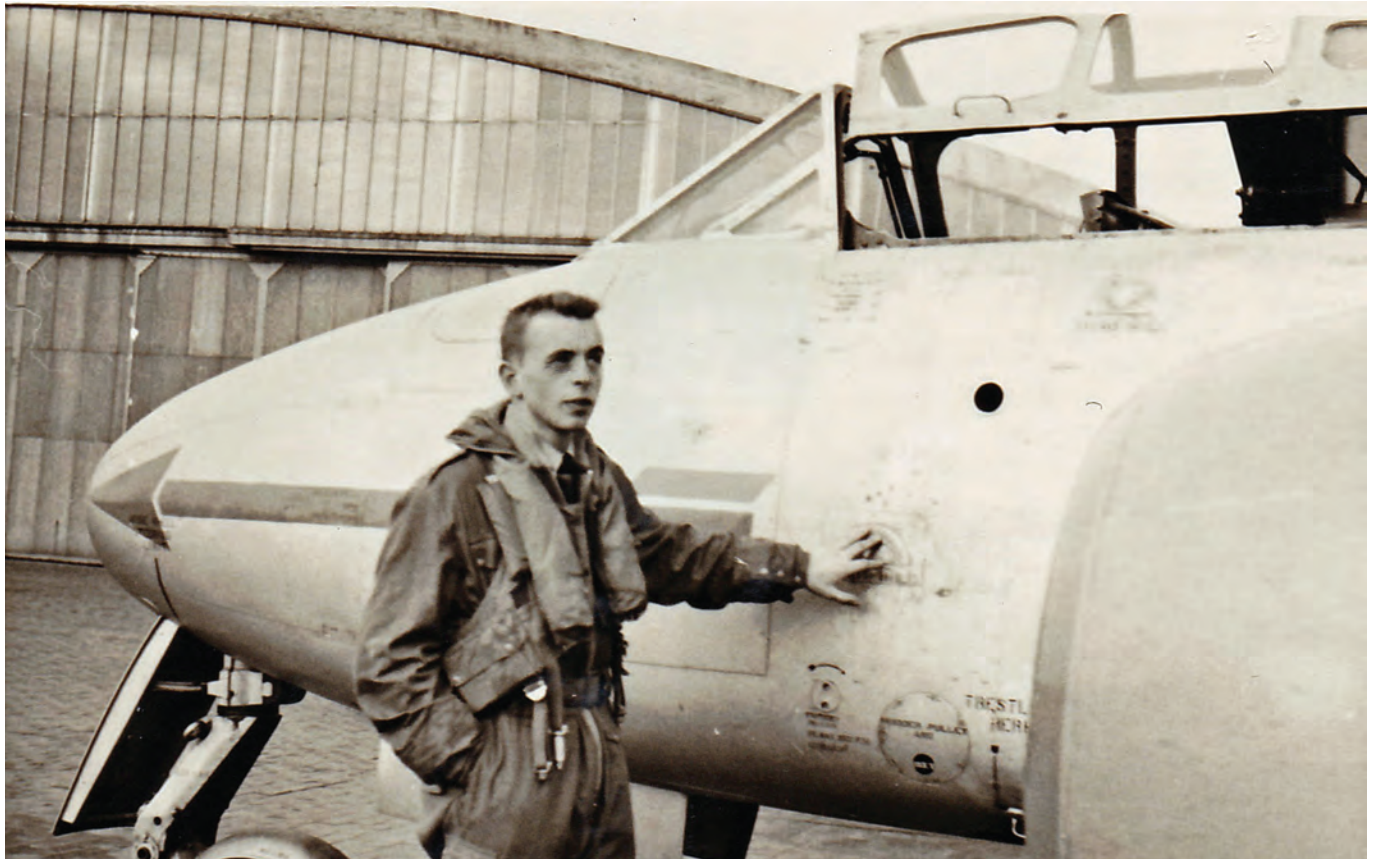
Arrivé au hangar, je remarque qu'un petit comité m'attend. Charmant. En taxiant, je leur adresse un salut de sympathie. Sans doute sont-ils venus récupérer les « cristaux » contenus dans la radio. Des « cristaux » classés top secret par l'OTAN et sur lesquels on m'a donné ordre de veiller avec la plus grande attention.

Mais la préoccupation des mécanos est d'un autre ordre. En descendant de l'avion, j'apprends que Wevelgem est l'aérodrome dépotoir des avions déclassés et que le Meteor 8 que je ramène est parti de là quelques mois plus tôt, par camion à destination de Brustem, afin d'en faire un monument à l'entrée de la base.

Alles verliep zonder verdere incidenten en ik slaagde erin om een degelijke landing te maken.

Eens aan de hangar merkte ik dat een klein comité mij opwachtte. Vriendelijke kerels. Bij het voorbij taxiën bracht ik hen een sympathieke groet. Zonder twijfel waren ze gekomen om de radiokristallen te recupereren. Deze waren door de NAVO als ultra geheim geklasseerd en moesten als dusdanig behandeld worden.

Maar de aard van nieuwsgierigheid van de mecaniciens was van een andere aard. Toen ik van de ladder stapte vernam ik dat het vliegtuig naar Wevelgem gevlogen was om er afgebroken te worden.



À Brustem, seules de nébuleuses circonstances embourbées dans une confusion d'ordres et de contre-ordres peuvent expliquer que cet appareil ait été remis en vol et rendu opérationnel. Cependant son mauvais état qui cette fois se révéla irréparable le condamna à être définitivement déclassé et envoyé à la ferraille.

Quant aux cristaux de la radio aux fréquences classées top secret, personne ne sembla s'y intéresser le moins du monde.

Je termine cette petite anecdote en souhaitant que le retour du Mirage soit épargné de ce genre de mésaventure.

Dezelfde Meteor 8 was een paar maanden voordien met een camion naar Brustem vervoerd om er te dienen als "monument" op een sokkel aan de ingang van de basis. Groot was hun verwondering dat ze ditzelfde toestel terug zagen binnenvliegen, om nadien terug te moeten afbreken.

In Brustem was beslist om het vliegtuig - na order en tegenorder terug in vliegstaat te brengen. Bij de herstellingswerken was gebleken dat het onmogelijk was om dit wrak terug in een operationele configuratie te brengen. Er werd dus beslist om het voldoende op te lappen om nog een laatste vlucht uit te voeren om het nadien ... terug te kunnen afbreken. Inderdaad, een overvlucht, desnoods door een leerling piloot, was veel eenvoudiger dan het langs de weg terug te sturen.

Wat de radiokristallen betreft, niemand bleek zich daar zorgen over te maken. Laat mij toe deze kleine anekdote te beëindigen met de wens dat de terugkeer van de Mirage niet hetzelfde lot ondergaat.



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

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

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

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

Comme prévu, voici la suite des articles que Jean Buzin a consacrés à l'évolution de nos escadrilles de combat au cours de la Guerre froide. Dans l'édition précédente, Jean a décrit les débuts difficiles suite à la décision politique de mettre sur pied 12 escadrilles de chasse à partir d'une feuille blanche. Après l'établissement de l'OTAN et l'explosion de la première bombe atomique russe, l'Est et l'Ouest étaient diamétralement opposés. Avec la guerre de Corée, la tension internationale est à son zénith et encourage les pays de l'OTAN à élargir leur potentiel aérien. Pour la Belgique, cela se chiffre à 500 avions de chasse, y compris neuf escadrilles supplémentaires, mais dans le rôle offensif cette fois. Dans les paragraphes suivants, vous lirez que cela ne s'est pas passé sans difficultés

Zoals voorzien gaan we verder met de artikelenreeks van Jean Buzin over de evolutie van onze gevechtssmaldelen tijdens de Koude Oorlog. In de vorige aflevering beschreef Jean de zeer moeilijke beginperiode na de politieke beslissing om, uit het niets, een totaal van 12 jachtsmaldelen op te bouwen. Na de oprichting van de NAVO en de ontploffing van de eerste Russische kernbom, stonden Oost en West lijnrecht tegenover mekaar. De oorlog in Korea doet de internationale spanning tot het zenit stijgen, en zet de NAVO landen aan om het luchtpotentieel nog uit te breiden. Voor België liep dit op tot 500 jachtvliegtuigen, met inbegrip van negen bijkomende smaldelen; ditmaal in een offensieve rol. Dat dit niet zonder kleerscheuren verliep wordt beschreven in de volgende paragrafen.

Troisième partie

Chapitre 2 : Une Force Aérienne à double composante

Phase 1 : période de 1950 à 1954. Une expansion (trop) rapide

L'année 1950 verra une prise de conscience de plus en plus vive d'un risque de conflit ouvert entre les deux blocs antagonistes qui se sont constitués respectivement sous l'égide des États-Unis et de l'Union soviétique. La guerre de Corée éclate le 25 juin 1950, accentuant le besoin d'un renforcement militaire rapide des pays de l'Alliance atlantique.

Dans cet esprit, lors de la réunion du Comité de Défense tenue en octobre 1950 à Washington, la Belgique va accepter de mettre en ligne douze escadrilles de chasseurs-bombardiers, chiffre réduit à neuf quelques mois plus tard, mais qui se verra augmenté d'une escadrille de reconnaissance tactique. Le matériel qui doit équiper ces escadrilles supposées être opérationnelles dès la fin 1952, est à fournir par les USA dans le cadre du Mutual Defense Assistance Program (MDAP) évoqué dans la deuxième partie. Si cette acceptation répond aux exigences du concept stratégique mis en place par l'OTAN, il apparaîtra comme un formidable défi pour notre Force Aérienne qui n'a pas encore atteint ses premiers objectifs pris dans le domaine de la défense aérienne. Les implications à court terme de cette décision d'ordre politique n'ont, semble-t-il, pas été appréciées dans toutes leurs conséquences.

Sur le terrain, nos unités de combat vont bientôt se trouver réparties en deux entités :

- une entité de défense aérienne relevant intégralement du budget national et qui dans le cadre de ses équipements se revendiquera pour un certain temps encore de son héritage RAF.
- une entité tactique dont les unités seront dotées de matériel prêté par les USA mais dont les frais de fonctionnement seront à charge du budget national.

Il va sans dire que cette orientation va devoir s'accompagner d'un effort budgétaire important que seule la peur d'un conflit mondial permettra de justifier aux yeux de l'opinion publique.

Dans l'attente de la mise en route de ce programme ambitieux, une dernière initiative est prise pour compenser l'attrition importante de nos escadrilles Spitfire et garantir à l'École de Chasse une dotation d'avions de combat en rapport avec sa mission. Trente Spitfire XIV supplémentaires sont commandés sur les stocks de la RAF. Révisés cette fois par la firme Vickers, ils seront livrés à partir de mars 1951.

Sur le plan économique, un accord de coopération entre les industries aéronautiques belge et néerlandaise est conclu pour exploiter une licence de production du Meteor Mk.8 obtenue par la firme Fokker. Les activités de montage seront partagées avec la firme Fairey tandis que la totalité des moteurs sera produite par la Fabrique Nationale.

S'ajoutant à une commande de 23 Meteor Mk.8 placée directement par le gouvernement belge auprès de l'industrie britannique en 1950, quelque 377 Meteor Mk.8 sortiront des chaînes (217 pour la Belgique, 160 pour les Pays-Bas). Ils sont appelés à remplacer les Meteor F-Mk.4 et à constituer

Deel 3

Hoofdstuk 2: Een Luchtmacht met dubbele component

Eerste fase: de periode 1950 tot 1954. Een (te) snelle uitbreiding

Het jaar 1950 wordt getekend door een steeds levendigere bewustwording van het risico op een open conflict tussen de twee tegengestelde blokken onder de respectievelijke bescherming van de Verenigde Staten en de Sovjet Unie. Op 25 juni 1950 ontbrandt de oorlog in Korea. Deze bevestigt de dringende behoefte voor een snelle militaire versterking van de leden van de Atlantische Alliantie.

In deze context zal België tijdens de vergadering van het Defensie Comité, gehouden te Washington in oktober 1950, aanvaarden om 12 smaldelen jager bommenwerpers in lijn te brengen. Dit cijfer wordt enkele maanden nadien verminderd naar negen, maar zal aangevuld worden met een smaldeel voor tactische verkenning. Het materieel voor de uitrusting van deze smaldelen, die operationeel zouden moeten zijn vanaf eind 1952, dient door de USA te worden geleverd in het kader van het voorheen vermelde Mutual Defense Assistance Program (MDAP). Deze aanvaarding beantwoordt aan de vereisten van het strategisch concept van de NATO, maar zij betekent een formidabele uitdaging voor onze Luchtmacht, die haar eerste doelstellingen in het domein van de luchtverdediging nog niet heeft bereikt. Het is duidelijk dat, op korte termijn, de gevolgen van deze beslissing niet in hun volle omvang werden ingeschat.

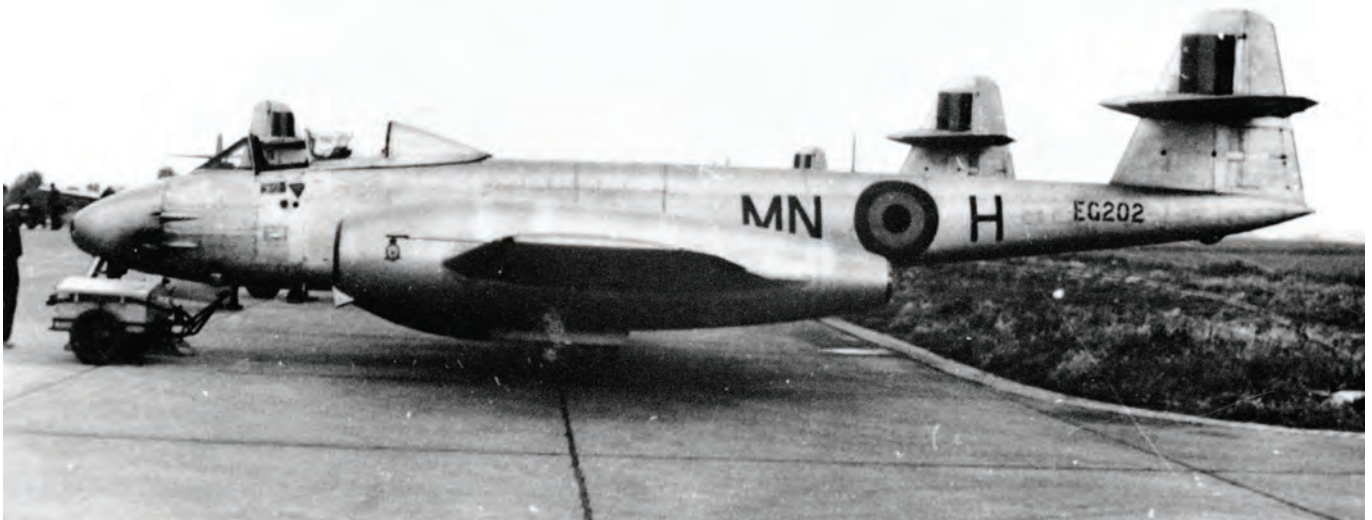
Op het terrein zullen onze gevechtseenheden weldra in twee entiteiten worden verdeeld:

- Een onderdeel luchtverdediging, integraal bekostigd op nationaal budget, dat zich nog voor een zekere tijd op zijn RAF uitrusting zal beroepen.
- Een tactisch onderdeel, waarvan eenheden worden uitgerust met materieel geleend door de USA, maar waarvan de werkingskosten ten laste vallen van het nationaal budget.

Het spreekt voor zich dat deze oriëntering zal moeten gepaard gaan met een belangrijke budgettaire inspanning die, in de ogen van de publieke opinie, enkel door het risico voor een wereldconflict kan gerechtvaardigd worden.

In afwachting van de start van dit ambitieus programma wordt een laatste initiatief genomen om de belangrijke verliezen bij onze smaldelen Spitfire te compenseren en om aan de Jachtschool een dotatie gevechtsvliegtuigen te bieden die overeenstemt met haar opdracht. Er worden dertig bijkomende Spitfire Mk.XIV besteld uit de stocks van de RAF. Deze keer worden zij gereviseerd door de firma Vickers en worden vanaf maart 1951 geleverd.

Op economisch vlak wordt een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de Belgische en de Nederlandse luchtvaartindustrieën om een door de firma Fokker bekomen productielicentie voor de Meteor Mk.8 uit te baten. De montage activiteiten worden verdeeld met de firma Fairey, terwijl de totaliteit van de motoren vervaardigd zal worden door de Fabrique Nationale.



l'effectif de nos futures unités de Chasse de jour dont le 7^e Wing de Chièvres mis sur pied en décembre constituera la première concrétisation.

Une structure de défense aérienne se met progressivement en place. Deux stations radar GCI mobiles sont déployées. La première à Maldegem puis Koksijde (Fev 50), la deuxième à Beauvechain (Avr 50) et un Centre de Contrôle fonctionne à Evere/Avia (Sep 50).

Un programme MDAP en demi-teinte

L'année 1951 sera marquée par le démarrage des livraisons MDAP, un total de 249 Thunderjet F-84E/G - 215 appareils pour équiper les neuf escadrilles tactiques que la Belgique s'est engagée à aligner augmentés d'une réserve d'attrition de 24 unités (qui ne sera jamais fournie) est censé entrer progressivement à l'inventaire de la Force Aérienne. Les conditions d'octroi fixées par les autorités américaines seront strictes et leur respect contrôlé par un bureau ad hoc le MAAG (Military Assistance Advisory Group).

Le matériel est prêté, fourni avec le support correspondant à douze mois d'opérations. Le coût de fonctionnement, des pièces de rechange ultérieures, de l'entretien, des modifications, de la remise en état tel que exigé par l'administration américaine lors de la restitution sont à charge des bénéficiaires. De plus, un dédommagement est réclamé pour le matériel détruit. S'y ajoute l'obligation de mettre le matériel en œuvre dès réception avec interdiction de le stocker et de le considérer comme réserve de guerre. Par ailleurs les États-Unis se sont engagés à former dans les écoles de l'USAF les pilotes qui devront constituer les équipages des avions concernés. Pas moins de 378 pilotes brevetés sortiront des écoles américaines entre 1952 et 1955, et 47 seront issus des écoles canadiennes participant à l'effort MDAP.

Dans les faits, la première phase de la réalisation du programme MDAP va se révéler chaotique. L'impréparation de la Force Aérienne engagée dans la poursuite de ses objectifs dans le domaine de la défense aérienne est patente. Les critiques virulentes que ne manquera pas d'adresser à notre État-Major le chef du bureau MAAG témoignent cependant d'une incompréhension totale des réalités du terrain à un moment où la Belgique consacre 15% du budget de l'État à son effort de défense.

Rappelons que neuf escadrilles tactiques, soit 225 avions, dotées d'un nombre équivalent de pilotes répartis en 3 wings devaient être constituées et être opérationnelles pour fin 1952 ! Les premières

Bijkomend aan een bestelling van 23 Meteor Mk.8, rechtstreeks door de Belgische regering bij Britse industrie geplaatst in 1950, zullen zowat 377 Meteor Mk.8 van de productieketens rollen (217 voor België, 160 voor Nederland). Zij dienen de Meteor Mk.4 te vervangen en vormen het potentieel voor onze toekomstige eenheden dagjacht, waarvan de 7^{de} Wing van Chièvres, opgericht in december, de eerste verwezenlijking zal zijn.

Stilaan stelt zich een structuur luchtverdediging in plaats. Twee mobiele GCI radar stations worden ontplooid. Het eerste in Maldegem, daarna Koksijde (Feb 50), het tweede te Beauvechain (Apr 50) en een Controle Centrum treedt in werking te Evere/Avia (Sep 50).

Een halfslachtig MDAP programma

Het jaar 1951 wordt gekenmerkt door het starten van de MDAP leveringen; een totaal van 249 Thunderjet F-84E/G worden voorzien om progressief op de inventaris van de Luchtmacht te komen. Hiervan zijn 215 toestellen bestemd om de negen door België toegezegde tactische smaldelen uit te rusten, vermeerderd met een reserve van 24 toestellen voor verliezen (waarvan men de levering nooit zal zien). De voorwaarden voor toekenning, gesteld door de Amerikaanse overheden, zijn strikt en hun naleving wordt opgevolgd door een ad hoc bureau, het MAAG (Military Assistance Advisory Group).

Het materieel wordt geleend en geleverd met de steun die overeenstemt met 12 maanden operaties. De werkingskosten, de latere wisselstukken, het onderhoud, de aanpassingen, het terug in staat stellen bij teruggave, zoals vereist door de Amerikaanse administratie, zijn ten laste van de begunstigen. Daarenboven wordt een vergoeding gevraagd voor het materieel dat vernietigd wordt en is er de verplichting om het materieel onmiddellijk na ontvangst in werking te stellen, met verbod om het op te slaan en te beschouwen als oorlogsreserve. Anderzijds hebben de Verenigde Staten zich verbonden om in de scholen van de USAF de piloten te vormen die de betrokken vliegtuigen moeten bemannen. Niet minder dan 378 gebrevetteerde piloten zullen tussen 1952 en 1955 uit de Amerikaanse scholen komen en 47 uit de Canadese die ook deelnemen aan de MDAP inspanning.

In werkelijkheid zal de eerste fase van de uitvoering van het MDAP programma chaotisch blijken. Het gebrek aan voorbereiding van de Luchtmacht, betrokken in het nastreven van de doelstellingen in de luchtverdediging, is overduidelijk.

COLD WAR (III)



Student-pilot Prom 18 (USA) ready to leave for the States. (via Jean Schoefs)



USAF and RCAF wings

livraisons de 55 F-84E étant prévues au cours de l'année fiscale américaine 1951 (1 juillet 1950-30 juin 1951).

Au moment de la décision d'engagement dans le programme MDAP aucun des trois wings censés recevoir les appareils n'existe ! Dans l'urgence le 2e Wing de Chasse de jour de Florennes se voit changer d'affectation pour devenir une unité tactique. Les trois premiers F-84E y sont livrés en avril 1951.

Autre problème : le nombre de pilotes disponibles. Mi 1951, 128 pilotes ont été formés dans nos écoles de pilotage depuis la fin de la guerre y inclus ceux issus des promotions de la RAF. De ce chiffre il faut déduire 13 pilotes décédés dans des accidents aériens. Seuls 55 pilotes affichent au moins deux années d'escadrille pouvant ainsi témoigner d'une certaine expérience. Quant aux pilotes formés dans le cadre MDAP, les premiers brevetés ne le seront qu'en février 1952 débarquant en Belgique sans expérience opérationnelle.

Op een ogenblik dat België 15% van het staatsbudget besteedt aan zijn defensie inspanning, getuigt de hevige kritiek van de chef van het MAAG bureau aan de Staf, van een totale miskennis van de werkelijkheid op het terrein,

Ter herinnering: negen tactische smaldelen, hetzij 225 vliegtuigen, bemand door een equivalent aantal piloten verdeeld over drie wings, dienden te worden gevormd en operationeel te zijn tegen eind 1952. Een onmogelijke opdracht; de eerste leveringen van 55 F-84E waren pas voorzien in de loop van het Amerikaans fiscaal jaar 1951 (1 juli 1950-30 juni 1951).

Op het ogenblik van de beslissing tot deelname aan het MDAP programma bestaat geen enkele van de drie wings die verondersteld zijn om de toestellen te ontvangen. Inderhaast ziet de 2de Wing dagjacht van Florennes zijn toewijzing veranderen tot tactische eenheid. De 3 eerste F-84E worden er in april 1951 geleverd.

Bijkomend probleem: het aantal beschikbare pilotes. Midden 1951 waren sinds het einde van de oorlog 128 pilotes gevormd in onze vliegenscholen, inbegrepen deze komende uit de scholen van de RAF. Dit cijfer dient verminderd met 13 pilotes, omgekomen in vliegongevallen. Slechts 55 pilotes hadden een ervaring van meer dan twee jaar in een smaldeel. De eerste pilotes gevormd in het kader van de MDAP, worden slechts gebrevetteerd in februari 1952. Zij komen aan in België zonder enige operationele ervaring.

Het probleem van de omkadering bij de vorming van de bijkomende eenheden zal cruciaal blijken. Dit kon slechts gebeuren door het wegnemen van ervaren pilotes uit de bestaande eenheden, die zelf niet bij machte waren om in hun eigen behoeften te voorzien.



*First component of the MDAP : Thunderjet F-84E/G
Coll Mike Terlinden*

Le problème de l'encadrement dans les unités à créer se révélera crucial. Celui-ci ne pouvait être constitué que par le prélèvement de pilotes expérimentés dans les unités existantes qui elles-mêmes n'étaient pas en mesure d'honorer leurs propres besoins.

De leur côté, les USA ne respecteront pas le calendrier de livraison. Celles-ci s'arrêteront en novembre alors que seuls 21 F-84E ont été livrés. Ce retard étant dû principalement aux besoins propres des USA résultant des pertes encourues dans la guerre de Corée et aux doutes formulés par le chef du bureau MAAG quant aux possibilités de la Force Aérienne d'absorber les nouveaux matériels.

Un deuxième wing tactique est toujours en gestation. Il s'agit du 10^e Wing qui doit être déployé avec sa dotation de F-84G sur l'aérodrome de Kleine-Brogel. Celui-ci est pour l'heure toujours en construction. C'est sur l'aérodrome de Chièvres qui héberge le 7^e Wing de Chasse et ses Meteor que le Wing avec ses trois escadrilles (23^e, 27^e, 31^e Esc) verra le jour en octobre 1951. Sa première dotation, provisoire, consistera en Spitfire Mk.XIV récupérés notamment au fil des mutations survenues aux 1^{er} et 2^e Wing ainsi qu'en provenance de l'Arsenal. Fin décembre son effectif s'élèvera à treize appareils.

Une défense aérienne en développement

Dans le domaine de la défense aérienne, les deux premières escadrilles du 7^e Wing dotées des tout nouveaux Meteor Mk.8 sont créées respectivement en mai (7^e Esc) et juin (8^e Esc). La 350^e Esc du 1^{er} Wing se verra elle aussi rééquipée de cette nouvelle version du Meteor à partir de la commande de 23 Meteor Mk.8 effectuée directement auprès de la RAF fin 1950. Les 349^e et 4^e Esc continueront à évoluer pour un temps encore sur Meteor Mk.4.

À la Chasse de Nuit, la 11^e Esc est constituée en juillet partageant avec la 10^e Esc un potentiel de Mosquito NF30 déjà réduit à 15 unités.

Par ailleurs l'efficacité de notre système de défense aérienne va bénéficier de l'implantation de nos deux stations GCI sur leurs sites définitifs de Glons et Semmerzake à partir desquels ils vont pouvoir continuer à se développer.

La conférence de Lisbonne. Des engagements ambitieux

L'année 1952 sera marquée par la conférence OTAN qui se tient à Lisbonne en février. Elle souligne la volonté des pays de l'OTAN de rétablir un niveau d'équilibre des forces conventionnelles face à la supériorité dans ce domaine de l'URSS. Elle va confirmer pour la Belgique les objectifs de forces conventionnelles programmés antérieurement tant dans les domaines de la défense aérienne qu'au niveau des unités tactiques. Comme pour les autres pays de l'OTAN une évaluation des réalisations est prévue pour fin 1954.

Sur le plan de l'exécution des programmes MDAP la livraison des Thunderjet reprend. Ils seront désormais du type F-84G, 75 appareils seront livrés entre avril et juillet 1952.

Dans un premier temps le 10^e Wing toujours implanté à Chièvres complète sa dotation en Spitfire Mk.XIV atteignant un maximum de 26 appareils en juin. Mais dès le mois d'août après que ses premiers pilotes aient été convertis au 2^e Wing, il reçoit ses premiers F-84G tandis que les Spitfire seront progressivement transférés à l'École de

Aan hun kant zullen de USA de leveringskalender niet nakomen. Deze stoppen in november wanneer slechts 21 F-84E geleverd zijn. Mede wegens eigen USAF behoeften, is deze vertraging vooral te wijten aan de verliezen van de USA in de Koreaanse oorlog, en aan de bedingen uitgedrukt door het hoofd van de MAAG omtrent de mogelijkheden van de Luchtmacht om het nieuw materieel tewerk te stellen.

Een tweede tactische wing is nog altijd in wording. Het gaat om de 10^{de} Wing, die met zijn dotatie F-84G op het vliegveld van Kleine Brogel dient ontplooid te worden. Deze basis is dan nog altijd in constructie. Het is op het vliegveld van Chièvres, dat de 7^{de} Jachtwing en zijn Meteors herbergt, dat deze Wing met zijn drie smaldelen (23^{ste}, 27^{ste}, 31^{ste} Smd) in oktober 1951 het daglicht zal zien. Zijn eerste voorlopige dotatie zal bestaan uit Spitfire Mk.XIV vooral gerecupereerd bij de uitgevoerde omwisselingen in de 1^{ste} en 2^{de} Wing, en van het arsenaal. Eind december zal zijn bezetting 13 toestellen tellen.

Een luchtverdediging in ontwikkeling

In het domein van de luchtverdediging worden de eerste smaldelen van de 7^{de} Wing opgericht, respectievelijk in mei (7^{de} Smd) en juni (8^{ste} Smd). Deze zijn uitgerust met de gloednieuwe Meteor Mk.8. Het 350^{ste} Smd van de 1^{ste} Wing zal eveneens uitgerust worden met de nieuwe versie van de Meteor. Dit dank zij een rechtstreekse bestelling, eind 1950, van 23 Meteor Mk.8 bij de RAF. Het 349^{ste} en 4^{de} Smd zullen nog een tijd met de Meteor Mk.4 vliegen.

Bij de nachtjacht wordt in juli het 11^{de} Smd opgericht, dat met het 10^{de} Smd het potentieel Mosquito NF30 deelt, dat toen reeds terugvallen was op 15 eenheden.

Anderzijds zal de doeltreffendheid van ons luchtverdedigingssysteem genieten van de inplanting van onze twee GCI stations op hun definitieve sites van Glons en Semmerzake, van waaruit ze zich verder zullen kunnen ontwikkelen.

De conferentie van Lissabon. Ambitieuze verbintenissen.

Het jaar 1952 wordt gekenmerkt door de conferentie van de NATO, die in februari te Lissabon wordt gehouden. Zij onderlijnt de intentie van de landen-leden om het evenwicht ten opzichte van de USSR in het conventioneel domein te herstellen. Voor België zal zij de eerder gestelde doelstellingen bevestigen, zowel in het domein van de luchtverdediging als in de offensieve rol. Zoals voor de andere landen van de NATO wordt tegen het eind van 1954 een evaluatie van de uitvoering voorzien.

Op het vlak van de uitvoering van de programma's MDAP wordt de levering van de Thunderjet hervat. Voortaan zijn zij van het type F-84G; tussen april en juli 1952 worden 75 toestellen geleverd.

In een eerste fase vervolledigt de 10^{de} Wing, nog altijd ingeplant in Chièvres, zijn dotatie Spitfire Mk.XIV en bereikt in juni een maximum van 26 toestellen. Maar vanaf augustus, wanneer zijn eerste piloten in de 2^{de} Wing gevormd werden, worden de eerste F-84G geleverd, terwijl de Spitfires progressief naar de Jachtschool worden overgeplaatst. Een stap die het einde betekent van het operationeel gebruik van de Spitfire in de schoot van de jachteenheden van de Luchtmacht.

Tegen het eind van het jaar zullen onze twee tactische wings respectievelijk 73 F-84 (18E en 55 G) tellen in de 2^{de} Wing en 37 F-84G in

COLD WAR (III)

Chasse. Démarche qui sanctionne la fin de l'utilisation opérationnelle du Spitfire au sein des unités de chasse de la Force Aérienne. En fin d'année nos deux wings tactiques compteront respectivement 73 F-84 au 2^e Wing (18 E et 55 G) et 37 F-84G au 10^e Wing. Ils font partie du 83^e Groupe anglo-belge créé en juin et dont le centre de commandement est établi à Wahn.

Dans le domaine de la défense aérienne, on notera une nouvelle addition à l'inventaire : 12 Meteor NF11 sont acquis, ils constitueront l'effectif de la 11^e Esc à partir de septembre. La Chasse de Nuit entre ainsi elle aussi dans l'ère du jet. Les Mosquito NF30 étant regroupés au sein de la 10^e Esc.

Le 7^e Wing se dote d'une escadrille de chasse de jour supplémentaire, la 9^e Esc. Sur le plan organisationnel toutes nos unités de défense aérienne sont intégrées dans le 69^e Groupe de défense aérienne hollando-belge créé en septembre et dont le centre de commandement sera implanté à Deurne puis au Mont Kemmel.

de 10^{de} Wing. Zij maken deel uit van de Brits-Belgische groep in juni opgericht, waarvan het commandocentrum in Wahn is gevestigd. In het domein van de luchtverdediging noteren we een nieuwe toevoeging aan de inventaris: 12 Meteor NF11 worden aangekocht, zij zullen vanaf september de bezetting uitmaken van het 11de Smd. Aldus treedt de nachtjacht ook in het tijdperk van de jet. De Mosquito NF30 worden samengebracht in de schoot van het 10de Smd.

Aan de 7^{de} Wing wordt een nieuw smaldeel voor dagjacht toegevoegd, het 9^{de} Smd. Op organisatorisch vlak zijn al onze eenheden voor luchtverdediging geïntegreerd in de 69^{ste} Belgisch-Nederlandse Groep luchtverdediging. Deze Groep was in september opgericht; het commando centrum wordt ingeplant in Deurne en daarna in de Kemmelberg.



Meteor NF11. Coll 1W Historical Center

Une nouvelle analyse géopolitique et ses conséquences

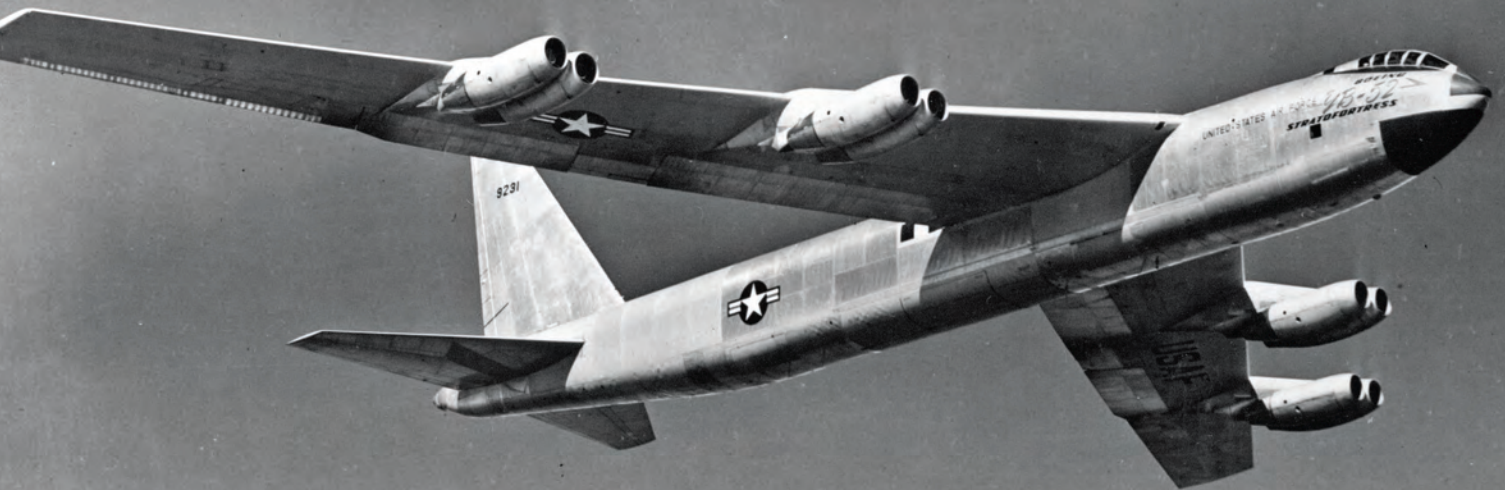
L'année 1953 sera marquée par la mort de Staline et la fin de la guerre de Corée. Même si l'URSS annonce sa possession de la bombe à hydrogène le spectre d'une troisième guerre mondiale s'estompe. Résultat : le budget de la Défense qui avaient atteint 20% du budget de l'État en 1952 va progressivement se réduire compliquant d'autant la réalisation des différents engagements souscrits.

Ceux pris lors de la conférence de Lisbonne de février 1952 vont se révéler difficiles à tenir par tous les pays européens de l'OTAN tant sur les plans budgétaire que politique. En conséquence, au vu de la constante infériorité de nos forces conventionnelles face à la menace soviétique, les USA, mettront de plus en plus l'accent sur l'emploi d'armes nucléaires comme principal facteur de dissuasion. Ils ouvrent la voie au concept de « Représailles nucléaires massives » qu'ils imposeront en cas d'attaque contre l'Europe occidentale se refusant à envisager l'hypothèse d'une guerre limitée avec l'URSS sur le théâtre européen.

Een nieuwe geopolitieke analyse en haar gevolgen

Het jaar 1953 wordt gekenmerkt door de dood van Stalin en het einde van de oorlog in Korea. Zelfs wanneer de USSR het bezit van een waterstofbom aankondigt, vermindert de dreiging van een derde wereldoorlog. Als gevolg zal het budget van Landsverdediging dat 20% van het landsbudget uitmaakte, geleidelijk verminderd worden. Dit bracht de eerder genomen doelstellingen in gevaar. Deze waren genomen tijdens de conferentie van Lissabon in 1952, maar zullen door alle Europese landen van de NAVO, zowel op budgettair als op politiek vlak, moeilijk haalbaar blijken.

Bijgevolg zullen de USA, gezien de voortdurende minderwaardigheid van onze conventionele strijdkrachten tegenover de Sovjet dreiging, meer en meer de nadruk leggen op het gebruik van nucleaire wapens als voornaamste middel tot afschrikking. Zij openen de weg naar de strategie van "Massieve nucleaire vergelding" die zij zullen toepassen in geval van agressie tegen West Europa. De USA weigert de hypothese



The B-52, the retaliation vector. (www.defensemiedianetwork.com)

Néanmoins pour aider les pays européens à accélérer la mise en place de leur dispositif de défense, les USA vont lancer un programme « Off-Shore Procurement » qui aura comme objectif de donner une impulsion aux industries aéronautiques locales en plaçant auprès d'elles des commandes de matériel. Ce programme aura des retombées en Belgique et aux Pays-Bas. En effet, envisageant de poursuivre leur coopération dans le cadre du remplacement projeté du Meteor Mk.8, les gouvernements belge et néerlandais avaient porté leur choix sur le Hawker Hunter à produire sous licence par Fokker, Fairey, Sabca et FN. Pour accélérer le processus, une aide américaine sera accordée à hauteur de 42 millions de \$. La Belgique et les Pays-Bas se voient attribuer respectivement 24 et 18 millions de \$. Ces sommes doivent servir à préfinancer la mise en place des chaînes de production au Benelux, le remboursement devant s'effectuer par le biais de la fourniture aux USA de 112 avions dont ils se réservaient la destination finale. L'aide américaine était cependant subordonnée à l'engagement des pays bénéficiaires à poursuivre la production sous financement national pour l'équipement de leurs forces aériennes respectives à savoir 192 avions pour la Belgique et 152 avions pour les Pays-Bas.

Situation difficile de nos unités tactiques

Dans ce contexte général, l'exécution du programme MDAP se poursuit avec l'aide précieuse des instructeurs américains déployés dans nos unités. Les organisations logistique et opérationnelle sont désormais calquées sur les normes américaines. Le programme va connaître cependant un aléa important. En février le 10^e Wing quitte Chièvres pour rejoindre sa base d'affectation : Kleine-Brogel. En avril des malfaçons sont constatées au niveau des revêtements de la piste et des chemins de roulement rendant impossibles les opérations aériennes. La base est fermée pour les interventions requises. S'ensuit pour les escadrilles une période de déplacements successifs vers Geilenkirchen, Bruggen, Weelde, Bierset sans y être nécessairement chaque fois réunies, avant que le Wing ne retrouve sa base de Campine en janvier 1955. L'efficacité opérationnelle de la composante tactique s'en trouve pénalisée, situation compliquée encore par un déficit chronique en pièces de rechange limitant la disponibilité des avions. En fin d'année 168 F84E/G se trouvent déployés dans les unités dont quatre appareils

te aanvaarden van een beperkte oorlog met de USSR op het Europese continent.

Om de Europeanen bij te staan in het bespoedigen van het in plaats stellen van hun defensie dispositief, zullen de USA, het programma "Off Shore Procurement" starten. Dit heeft tot doel een impuls te geven aan de lokale luchtvaartindustrieën door er bestellingen van materieel bij te plaatsen. Dit programma zal gevolgen hebben in België en in Nederland. Inderdaad, met het oog op het voortzetten van hun samenwerking in het kader van de vooropgestelde vervanging van de Meteor Mk.8, viel de keuze van de Belgische en Nederlandse regeringen op de Hawker Hunter, onder licentie te bouwen door Fokker, Fairey, Sabca en FN. Om het proces te versnellen, wordt Amerikaanse hulp ter waarde van 42 miljoen USD toegekend, waarvan 24 miljoen aan België en 18 miljoen aan Nederland. Deze sommen dienen het in plaats stellen van de productieketens in de Benelux te financieren. De terugbetaling ervan moet gebeuren door de levering aan de USA van 112 vliegtuigen waarvoor zij de eindbestemming zullen bepalen. De Amerikaanse hulp was evenwel verbonden aan de verplichting van de begunstigde landen om de productie op nationale kosten verder te zetten voor de uitrusting van hun respectievelijke luchtmachten, te weten 192 vliegtuigen voor België en 152 voor Nederland.

Een moeilijke situatie in de tactische eenheden

Het MDAP programma in onze eenheden, verloopt in deze algemene context, mede met de kostbare hulp van de Amerikaanse onderrichters. Voortaan worden de logistieke en operationele organisatie afgestemd op de Amerikaanse normen. Nochtans zal het programma een belangrijke wending krijgen. In februari 1953 verlaat de 10de Wing Chièvres om zijn thuisbasis Kleine Brogel te verwoegen. Kort nadien, in april, worden gebreken vastgesteld met de bekleding van de start- en rolbanen, die luchtoperaties onmogelijk maken. De basis wordt gesloten voor de nodige interventies. Het gevolg voor de smaldelen is een periode van opeenvolgende verplaatsingen naar Geilenkirchen, Bruggen, Weelde, Bierset, zonder er noodzakelijk telkens verenigd te zijn. In januari 1955 zal de Wing eindelijk zijn basis in de Kempen verwoegen. Hierdoor boet de

Hunter F6 (via André Defailly)



à Wahn. Intégrés dans une escadrille de la RAF ils y constituent l'embryon d'une première escadrille de reconnaissance tactique.

Chiffres trompeurs car moins de 50% de l'effectif est en état de mener des missions opérationnelles. Cette situation aura pour conséquence que de nombreux jeunes pilotes formés dans le cadre MDAP pour constituer les équipages des F84E/G ne pourront y être affectés. Ils seront orientés vers des escadrilles de défense aérienne. Nonobstant cette situation, sous pression américaine, un nouveau wing tactique le 9^e Wing de Bierset sera constitué en septembre, la première de ses escadrilles (22^e Esc) verra le jour en décembre alignant une dizaine de F-84E.

S'y ajoutent les problèmes d'encadrement qui affectent l'ensemble des unités volantes de la Force Aérienne. Illustration dramatique de ce problème : 35 pilotes, navigateurs et élèves-pilotes trouveront la mort dans des accidents aériens en cours d'année.

L'évolution de nos unités de chasse

Au sein des unités de défense aérienne, à la Chasse de Jour, les Meteor Mk.4 des 349 et 4^e Esc ont été remplacés par des Meteor Mk.8 nouvellement sortis des chaînes de la coproduction belgo-néerlandaise. La mise sur pied d'un wing de chasse supplémentaire, le 13^{ème} Wing de Brustem, est annoncé en décembre.

Quant à la Chasse de Nuit elle traverse une période difficile. L'existence des Mosquito, rassemblés à la 10^e Esc sera ponctuée par des problèmes techniques récurrents. Avions à structure de bois, vieillissant mal ils seront suspendus de vol en mai, préalablement à une décision de déclasser qui interviendra en 1954. De plus 2 Meteor NF11 seront perdus en cours d'année réduisant le potentiel à 10 appareils, bien loin des 64 appareils de chasse de nuit censés être alignés.

Conséquences inattendues de l'échec de la Communauté Européenne de Défense (CED)

Un évènement politique va avoir une conséquence indirecte sur les dotations futures de nos unités de défense aérienne, à savoir le rejet par l'Assemblée Nationale française du projet de Communauté Européenne de Défense en août 1954

tactische component in aan operationele doeltreffendheid, een situatie die nog verergerd wordt door het chronisch tekort aan wisselstukken die de beschikbaarheid van de vliegtuigen beperkt. Op het einde van het jaar 1953 zijn 168 F-84E/G ontplooid in de eenheden, waaronder 4 toestellen in Wahn. Geïntegreerd in een smaldeel van de RAF vormen deze het embryo van een eerste smaldeel voor tactische verkenning.

Dit zijn misleidende cijfers, want minder dan 50% van de effectieven is in staat om operationele zendingen uit te voeren. Deze situatie heeft voor gevolg dat tal van jonge piloten, gevormd in het kader van de MDAP als bemanningen voor de F-84E/G, er niet kunnen toegewezen worden. Zij zullen afgeleid worden naar de smaldelen voor luchtverdediging. Ondanks deze situatie wordt onder Amerikaanse druk in september een nieuwe tactische wing opgericht, de 9^{de} Wing in Bierset. Het eerste van zijn smaldelen (22^{ste} Smd) ziet het daglicht in december en telt een tiental F-84E.

Daarbij komen de problemen van omkadering die het geheel van de vliegende eenheden van de Luchtmacht treffen. Dramatische illustratie van dit probleem: in de loop van het jaar 1953 vinden 35 piloten, navigators, leerling-piloten de dood in luchtvaartongevallen.

De evolutie van onze jachteenheden

Bij de dagjacht, worden de Meteor Mk.4 van het 349^{ste} en 4^{de} Smd vervangen door Meteor Mk.8, vers van de keten gerold vanuit de Belgisch Nederlandse coproductie. In december wordt de in plaats stelling van een bijkomende jachtwing, de 13^{de} Wing van Brustem, aangekondigd.

Daarentegen maakt de nachtjacht een moeilijke periode door. Het voortbestaan van de Mosquito, verzameld in het 10^{de} Smd, wordt belaagd door terugkerende technische problemen. Deze vliegtuigen met een houten structuur verouderen slecht en zullen in mei aan de grond gezet worden. Deze beslissing gaat hun declassering vooraf die in 1954 wordt beslist. Daarenboven worden 2 Meteor NF11 in de loop van het jaar verloren, wat het potentieel terugbrengt op 10 toestellen, ver verwijderd van de beoogde 64 vliegtuigen voor de nachtjacht.

En synthèse : dans le contexte de la guerre de Corée et du risque d'une agression soviétique sur l'Europe la volonté américaine avait été d'établir une défense le plus à l'Est possible et de réarmer rapidement l'Allemagne de l'Ouest. L'idée d'un réarmement de la RFA suscitait néanmoins une opposition virulente au sein de l'opinion française. Une solution de compromis sera envisagée par le biais de la mise sur pied de la CED. Une armée intégrée sous commandement supranational mais sous l'autorité du commandant en chef de l'OTAN aurait été créée. Disposant d'un budget militaire commun cette formule rendait possible le réarmement de l'Allemagne sans reconstitution d'une armée autonome.

L'échec de la proposition aura des retombées inattendues. Sous pression américaine le processus d'intégration de la RFA, disposant d'une armée autonome, dans l'OTAN sera entamé. Les premiers équipements de cette nouvelle armée seraient pris en charge par les USA qui y incluraient certaines productions des contrats « Off-Shore » qu'ils avaient placés.

Au niveau national, dans un premier temps la poursuite des objectifs de Lisbonne reste à l'agenda de 1954. Les derniers Meteor Mk.8 de la production belgo-néerlandaise ont été livrés en février et les trois escadrilles du 13^e Wing de Chasse de Jour (25^e, 29^e, 33^e Esc) sont constituées et dotées progressivement. Dans la foulée la mise sur pied du dernier wing de chasse, le 5^e Wing est initiée. Une seule de ses escadrilles cependant, la 24^e Esc, verra le jour, en février. Elle connaîtra une existence éphémère, elle est dissoute en août.

Le coup d'arrêt au développement

Cette décision marque la fin de la période de développement accéléré de la Force Aérienne qui tentait toujours de répondre aux engagements pris, sinon imposés. Confrontée à la diminution du budget de la défense et à d'insurmontables problèmes de personnel elle est arrivée à la limite de ses possibilités.

Les seuls développements qui continueront à être poursuivis le seront dans le cadre du programme MDAP. En août une escadrille supplémentaire, la 26^e Esc entrera encore à l'inventaire du 9^e Wing et en septembre la 42^e Esc de reconnaissance photographique est officiellement constituée à Wahn à partir des quelques F-84G qui y sont déployés. Les problèmes de disponibilité restent cependant préoccupants pour l'ensemble des escadrilles tactiques. Aux retards dans la livraison des pièces de rechange s'ajoute l'obligation d'un passage en usine pour inspection après 36 mois, indépendamment du nombre d'heures de vol effectuées, or toutes les cellules livrées avaient sensiblement le même âge dégageant régulièrement l'effectif des escadrilles.



Onverwachte gevolgen van het falen van de Europese Defensie Gemeenschap

Een politiek evenement zal een onrechtstreekse invloed hebben op de toekomstige dotaties van onze eenheden voor luchtverdediging, te weten het verwerpen door de Franse Assemblée Nationale van het project voor een Europese Defensie Gemeenschap (EDG) in augustus 1954.

In synthese: in de context van de oorlog in Korea en van het risico van een Sovjet agressie tegen Europa, was het de wens van de Amerikanen om de verdediging zo ver als mogelijk naar het Oosten op te schuiven en om snel West Duitsland te herbewapenen. Het vooruitzicht op het herbewapenen van de Duitse Bondsrepubliek zal echter op een hevige weerstand botsen van de Franse publieke opinie. Er werd een compromis oplossing uitgewerkt door middel van de oprichting van de EDG. Er zou een geïntegreerd leger worden opgericht, onder supranationaal commando, maar dat onder het gezag viel van de opperbevelhebber van de NATO. Beschikkend over een gemeenschappelijk militair budget zou deze formule het mogelijk maken om Duitsland te herbewapenen, zonder heroprichting van een autonoom leger.

Het verwerpen van dit voorstel zal onverwachte gevolgen kennen. Onder Amerikaanse druk wordt het proces aangevat van de integratie van het autonoom leger van de Duitse Bondsrepubliek binnen de NATO. De eerste uitrustingen van dit nieuw leger zouden ten laste vallen van de USA, die er een aantal producten aan toevoegden uit de "Off-Shore" contracten die ze geplaatst hadden.

Op nationaal vlak blijft in 1954 de naleving van de doelstellingen van Lissabon voorlopig aan de orde. De laatste Meteor Mk.8 uit de Belgisch -Nederlandse productie werden geleverd en de drie smaldelen van de 13^{de} Wing dagjacht (25^{ste}, 29^{ste}, 33^{ste} Smd) worden gevormd en progressief uitgerust. Aansluitend wordt de in plaats stelling van de laatste jachtwing, de 5^{de} Wing, aangevat. Slechts een van zijn smaldelen, het 24^{ste} Smd, zal echter het daglicht zien in februari. Het zal één kortstondig leven kennen, het wordt ontbonden in augustus.

De ontwikkeling komt tot stilstand

Deze beslissing betekent het einde van de versnelde ontwikkelingsperiode van de Luchtmacht die altijd trachtte te beantwoorden aan de genomen, zij het opgelegde, verplichtingen. Geconfronteerd met de vermindering van het defensiebudget en met onoverkomelijke personeelsproblemen, is zij op het einde van haar mogelijkheden gekomen.

De enige ontwikkelingen die zullen worden voortgezet zijn deze in het kader van het MDAP programma. In augustus wordt nog een bijkomend smaldeel, het 26^{ste}, toegevoegd aan de inventaris van de 9^{de} Wing en in september wordt, met de luttele F-84G die er ontplooid zijn, het 42^{ste} Smd fotografische verkenning officieel opgericht in Wahn. Voor het geheel van de tactische smaldelen blijven echter de problemen van beschikbaarheid verontrustend. Bijkomend aan de vertragingen in de levering van wisselstukken, komt de verplichting om na 36 maanden, ongeacht het aantal gevlogen uren, een grondig fabrieksnazicht te ondergaan. Doordat alle geleverde vliegtuigen grotendeels dezelfde leeftijd hadden, werd het effectief van de smaldelen regelmatig verminderd.

Partie V :

Deel V:

Les entreprises aéronautiques
après la Deuxième Guerre
mondiale

De vliegtuigbouwers
na de
Tweede Wereldoorlog



Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 3 :

Hoofdstuk 3:

Du F-16
aux avions de transport
de la dernière génération
(deuxième partie)

Van de F-16
naar de transportvliegtuigen
van de laatste generatie
(Deel II)

Belairbus, un consortium belge

Belairbus, een Belgisch consortium

Après le succès mitigé de la Caravelle et l'échec commercial du Concorde, la France tend la main à l'Allemagne pour produire un avion gros-porteur à l'exemple des appareils américains Boeing 707 et McDonnell Douglas DC-9. C'est le départ d'Airbus Industrie.

Na het matig succes van de Caravelle en de commerciële miskleun van de Concorde, steekt Frankrijk de hand uit naar Duitsland om een lang afstandsvliegtuig te bouwen naar het voorbeeld van de Amerikaanse toestellen Boeing 707 en McDonnell Douglas DC-9. Dit betekent de start van Airbus Industrie.

Le 28 octobre 1972, le premier Airbus, baptisé A300, effectue son premier vol dans le ciel toulousain. Les principaux grands groupes aéronautiques européens ont participé à la construction de l'A300. Dans un premier temps, les entreprises belges se méfient d'un programme d'une telle ampleur, certaines expériences du passé ayant démontré que le secteur civil demande trop d'investissements pour des retours aléatoires. Pour citer Patrick Anspach, membre VTB et journaliste aéronautique belge de grande réputation, lorsqu'il décrit la

Op 28 oktober 1972 voert de eerste Airbus, A300 gedoopt, zijn eerste vlucht uit in het luchtruim boven Toulouse. De belangrijkste grote Europese vliegtuigconstructeurs hebben deelgenomen aan het bouwen van de A300. In eerste instantie staan de Belgische bedrijven wantrouwig tegenover zulk een omvangrijk programma daar bepaalde ervaringen uit het verleden aangetoond hebben dat de burgersector te veel investeringen vereist in verhouding tot de wisselvallige com-

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

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

situation de l'époque : « Les Belges comprennent toutefois très vite qu'il est encore temps de prendre... l'avion en marche (!) ». Et de poursuivre : « Deux éléments vont faciliter la participation de la Belgique à l'aventure Airbus : d'une part, le retrait de Fokker pour des raisons internes de stratégie industrielle et d'autre part, la nécessité pour le secteur aéronautique de se diversifier vers le civil, les budgets militaires ayant été sérieusement rabotés ».

C'est ainsi que, le 21 mars 1979, naît Belairbus, interlocuteur unique, responsable de la répartition des travaux Airbus entre les partenaires belges. Belairbus est détenu à 58 % par Sonaca, 35 % par Asco Industries et 7 % par Eurair.

Asco est une entreprise familiale qui a vu le jour en 1954. Elle s'est établie à Zaventem en 1971. Spécialisée dans l'usinage mécanique, Asco a essentiellement concentré ses activités dans le domaine de la défense et plus spécialement dans la construction et l'assemblage de véhicules chenillés. Sa participation au programme Airbus coïncide avec le démarrage des activités de la société dans le secteur aéronautique. Asco s'est spécialisée dans la fabrication des rails de guidage pour les pièces mobiles des ailes (volets et becs de bord d'attaque).

Eurair (anciennement Watteeuw N.V.) est une entreprise brugeoise sise à Oostkamp. Elle est spécialisée dans la fabrication de métaux durs et va fournir les crémaillères utilisées pour les rails de guidage fabriqués par Asco.

La famille des avions Airbus

Le succès commercial de la famille des Airbus sera loin d'être immédiat mais finalement l'appareil parviendra à s'imposer y compris sur les marchés américain et asiatique.

Le consortium des constructeurs a été créé le 18 décembre 1970 sous la forme d'un Groupement d'Intérêt Économique (GIE) composé de l'Aérospatiale et de Deutsche Airbus (Dasa). La firme espagnole CASA rejoint le groupement en 1971, lors du démarrage du programme Airbus A300. British Aerospace adhère au consortium en 1979. Il y a à ce moment 81 avions en service.

Le consortium développe d'abord une série de biréacteurs à fuselage large (dit de "deux couloirs"), l'A300, court moyen courrier (4.500 km) pour 300 passagers et l'A310 moyen long courrier (8.000 km) pour 234 passagers. Puis il passe à la réalisation de l'A320, un petit biréacteur court courrier de 150 places avec fuselage classique et un seul couloir.

Par la suite, Airbus se lance dans la construction de longs courriers avec l'A340 et l'A330. L'A340 est un quadriréacteur proposé en quatre versions : A340-200, A340-300 A340-500

pensaties. Om Patrick Anspach, VTB lid en befaamd Belgisch luchtvaart-journalist, aan te halen wanneer hij de situatie van die periode beschrijft: "De Belgen verstaan nochtans zeer snel dat het nog tijd is tot wanneer... het toestel bedrijfsklaar is". Om te vervolgen "Twee elementen gaan de Belgische deelname in het Airbusavontuur vergemakkelijken: van de ene kant het terugtrekken van Fokker om reden van interne industriële strategie en van de andere kant de noodzaak van de luchtvaartsector zich te diversifiëren naar de burgerluchtvaart daar er in de militaire budgetten ernstig wordt gesnoeid".

Het is daarom dat op 21 maart 1979 Belairbus het daglicht ziet. Het is de enige gesprekspartner voor het Airbusprogramma, verantwoordelijk voor de verdeling van de taken tussen de Belgische partners onderling. De aandelenverhouding van Belairbus is als volgt: 58 % Sonaca, 35 % Asco Industries en 7 % Eurair.

Asco is een familiebedrijf dat in 1954 werd opgericht. Het wordt in 1971 in Zaventem gevestigd. Als gespecialiseerde in het mechanisch bewerken, heeft Asco haar activiteiten voornamelijk toegespitst op het domein van Landsverdediging en meer in het bijzonder in de constructie en de assemblage van rupsvoertuigen. Haar activiteit in het programma van Airbus valt samen met het door het bedrijf opstarten van activiteiten in de luchtvaartsector. Asco is gespecialiseerd in het vervaardigen van geleidingsrails voor de beweegbare delen van de vleugels (remkleppen en het voorste gedeelte van de aanvalsboard).

Eurair (voorheen Watteeuw NV) is een Brugse firma die gevestigd is te Oostkamp. Ze is gespecialiseerd in het fabriceren van geharde metaalsoorten en zal de tandlatten leveren die gebruikt worden voor de door Asco vervaardigde geleidingsrails.

De familie van de Airbusvliegtuigen

Het succes van de Airbusfamilie is niet voor onmiddellijk doch het toestel zal zich uiteindelijk op alle markten doen gelden, de Amerikaanse en Aziatische inbegrepen.

Het consortium van de constructeurs is op 18 december 1970 opgericht onder de vorm van een Economische Belangengroep - EBG (Groupement d'Intérêt Economique - GIE) die bestaat uit de Aérospatiale en de Duitse Airbus (Dasa). Bij het opstarten van het programma Airbus A300 vervoegt in 1971 de Spaanse firma CASA het consortium. British Aerospace vervoegt de coöperatie in 1979. Op dat ogenblik zijn er 81 vliegtuigen operationeel.

Het consortium ontwerpt eerst een reeks van tweemotorige jumbotoestellen (met "twee gangen" genoemd), de A300, kort

et A340-600, pouvant transporter de 240 à 485 passagers sur des distances allant de 12.000 à 15.000 km.

L'A330 est un bimoteur proposé en deux versions : A330-200 (250 passagers) -300 (335 à 440 passagers) avec cockpits identiques et fuselage, empennage et voilure très similaires.

Quant à **Sonaca**, elle va obtenir la maîtrise d'œuvre pour étudier et tester tous les becs mobiles du bord d'attaque des voilures des Airbus A310 et pour en organiser la production. C'est en quelque sorte une consécration des techniques d'assemblage utilisées par le passé par l'avionneur Fairey.

Le 10 juin 1981 marque une étape importante dans la vie de Sonaca : la livraison des premiers becs de l'Airbus A310. En mai 1984, Sonaca négocie sa participation dans le programme de l'A320. Se perfectionnant dans ce que l'on considère déjà comme une spécialisation, l'avionneur carolorégien se voit à nouveau confier l'étude et la réalisation des surfaces mobiles de bord d'attaque, avec rails de guidage Asco et pignons d'entraînement Eurair. Le premier jeu de becs pour le prototype A320 quitte Gosselies en février 1986.

Fin août 1988, une assemblée générale extraordinaire décide de l'augmentation du capital de la société à l'intervention de la Région Wallonne. Les études et mises au point des travaux Airbus ont largement entamé les modestes ressources financières de Sonaca et il faut impérativement régénérer les moyens financiers de la société. La collaboration avec Airbus Industrie va pouvoir se poursuivre par la participation au double programme A330 et A340. Les premiers exemplaires des surfaces mobiles du quadriréacteur à long rayon d'action A340 sont livrés en octobre 1990.

Par la suite, Sonaca sera partie prenante dans la plupart des programmes Airbus : A321 (185 passagers), A318 (100 places), A319 (Corporate Jet), A380 ainsi que le futur avion de transport militaire européen, l'A400M.

En participant dès le départ à la production des avions Airbus, Sonaca a entamé un processus qui a abouti, en une dizaine d'années, à la mise en place d'un ensemble industriel très performant. Alors que l'activité industrielle découlant du programme F-16 s'apparentait à de la sous-traitance, avec Airbus, il s'agit d'un véritable partenariat entre avionneurs.

Ce type de coopération pour attrayant et motivant qu'il soit, n'en comporte pas moins d'importants risques, essentiellement sur le plan financier. La participation au programme Airbus s'est traduite par d'importants investissements dans le domaine des équipements de formage par presse et de thermocollage.

Sous la pression de la concurrence des fabricants d'avions américains (Boeing et McDonnell Douglas), Airbus Industrie a

tot middellang afstandsvliegtuig (4.500 km) voor 300 passagiers en de A310 middellang afstandsvliegtuig (8.000 km) voor 234 passagiers. Daarna komt men tot het ontwikkelen van de A320, een klein korte afstand tweemotorig toestel met 150 plaatsen en klassieke romp met één enkele gang.

Vervolgens lanceert Airbus zich in de lange afstandsvliegtuigen met de A340 en de A330. De A340 heeft vier reactoren en is beschikbaar in vier versies: de A340-200, A340-300, A340-500 en A340-600. Deze kunnen 240 tot 485 passagiers vervoeren over een afstand gaande van 12.000 tot 15.000 km.

De A330 is een tweemotorig toestel dat in twee uitvoeringen beschikbaar is: de A330-200 (250 passagiers) - 300 (335 tot 440 passagiers) met identieke cockpit. De romp en de vleugels zijn zeer gelijkend.

Wat nu **Sonaca** aangaat, deze zal de hoofdvantwoordelijke worden voor het bestuderen en het testen van alle beweegbare onderdelen voor de aanvalsboorden van de Airbus A310 en voor het organiseren van de productie ervoor. Het is in zekere mate een bekrachtiging van de technieken voor het assembleren die in het verleden door de vliegtuigbouwer Fairey werden aangewend.

10 juni 1981 betekent een belangrijke stap in het bestaan van Sonaca: de levering van de eerste beweegbare onderdelen voor de aanvalsboorden van de Airbus A310. In mei 1984 onderhandelt Sonaca haar deelname in het programma van de A320. Zich nog meer perfectionerend in hetgeen men reeds als een specialisatie beschouwt, ziet de Waalse vliegtuigbouwer zich opnieuw de studie en de vervaardiging van de beweegbare onderdelen voor de aanvalsboord toevertrouwd, samen met de geleidingen van Asco en de aandrijftandwielen van Eurair. Het eerste stel van beweegbare onderdelen voor de aanvalsboord voor de A320, verlaat in februari 1986 het bedrijf van Gosselies.

Eind augustus 1988 beslist een buitengewone algemene beheersraad door tussenkomst van het Waals Gewest het kapitaal te verhogen. De studies en het op punt stellen van de uit te voeren taken voor Airbus hebben ertoe geleid dat het geringe kapitaal van Sonaca werd opgebruikt zodat er dringend een verse fondsen injectie dient te gebeuren. De samenwerking met Airbus Industrie zal door de deelname met het tweevoudig programma A330 en A340 worden verdergezet. De eerste onderdelen voor het viermotorig reactievliegtuig voor lange afstand A340, worden in oktober 1990 geleverd.

Naderhand zal Sonaca deelnemende partij zijn in het merendeel van de programma's voor de Airbus: A321 (185 passagiers), A318 (100 plaatsen), A319 (Corporate Jet), A380 alsook voor het Europees militair transportvliegtuig, de A400M.

Door vanaf het begin deel te nemen aan de productie van

stimulé la productivité de ses partenaires. Sonaca a été ainsi amenée à réduire considérablement le poids des éléments tout en améliorant constamment la qualité du produit.

On peut s'étonner de l'absence dans Belairbus de la **SABCA**, le second grand avionneur belge. Le fait que Dassault, un concurrent direct de l'Aérospatiale, soit l'actionnaire principal de la SABCA est une explication plausible.

Cela n'empêchera toutefois pas la SABCA, de participer à partir de 1990, à la construction de certains éléments de structures des avions Airbus, notamment le cône arrière de fuselage pour les avions de la famille A330 et A340. En une dizaine d'années, 750 exemplaires vont ainsi sortir de la SABCA à Haren.



Maquette du cône arrière de l'A330 et de l'A340

Maquette van de achterste kegel voor de A330 en de A340

De la Division Moteurs à Techspace Aero

La participation de la Division Moteurs au développement du CFM56, un des nouveaux programmes du motoriste français Snecma, date de 1972. La part de la FN consistait à réaliser un groupe de lubrification. Faute de commande, la décision d'arrêter le CFM56 est sur le point d'être prise en 1979, lorsque l'USAF décide d'une nouvelle motorisation de ses avions ravitailleurs KC-135. Le choix du CFM56 sauve le programme. Il est même définitivement lancé lorsque Douglas décide à son tour de rééquiper ses DC-8 par ce même moteur et que Boeing fait un choix identique pour motoriser ses nouveaux 737-300.

Quand Airbus lance son A320, la dernière version du CFM, le CFM56-5A, est prévue pour le motoriser. C'est le moment choisi par la FN pour accroître sa part dans Snecma qui passe ainsi à 9,54 %.

de Airbus vliegtuigen, heeft Sonaca een proces opgestart dat in een tiental jaar in een uiterst krachtig industrieel geheel is uitmondend. Terwijl de industriële activiteit die voortvloeide uit het programma van de F-16 uitsluitend op het domein van de onderaanneming lag, betrof het met Airbus om een waar partnerschap tussen vliegtuigbouwers.

Dit soort van samenwerking, hoe aantrekkelijk en gemotiveerd het ook is, houdt niettemin belangrijke risico's in en dit hoofdzakelijk op financieel gebied. De deelname aan het programma Airbus vertaalt zich in belangrijke investeringen op het domein van een machinepark voor het persmodelleren en het thermo verbinden van de onderdelen.

Onder druk van de concurrentie van de Amerikaanse vliegtuigfabrikanten (Boeing en McDonnell Douglas), heeft Airbus Industrie de productiviteit van zijn partners gestimuleerd. Zo werd Sonaca ertoe aangezet om gevoelig het gewicht van de onderdelen te verminderen en daarenboven steeds maar de kwaliteit van het betreffend product te verbeteren. Men kan verwonderd zijn door de afwezigheid van SABCA in Belairbus, de tweede grootste Belgische vliegtuigbouwer. Door het feit dat Dassault, een rechtstreekse concurrent van Aérospatiale, de belangrijkste aandeelhouder is in SABCA, is dit een aanmerkelijke reden.

Dat zal nochtans **SABCA**, niet beletten om vanaf 1990 deel te nemen aan de constructie van bepaalde structurele onderdelen voor de vliegtuigen Airbus, in het bijzonder de achterste kegel voor de romp bestemd voor de vliegtuigen van de familie A330 en A340. In een tijdspanne van een tiental jaar zullen zodoende 750 exemplaren de werkhuizen van SABCA te Haren verlaten.

Van de "Division Moteurs" naar Techspace Aero

De deelname van de Division Moteurs in de ontwikkeling van de CFM56, één van de nieuwe programma's van de Franse motorenbouwer Snecma, dateert van 1972. Het deel voor FN bestond er in een smeereinheid te realiseren. Bij gebrek aan bestellingen staat men op het punt om in 1979 de fabricatie van de CFM56 te stoppen wanneer de USAF beslist een nieuwe motorisatie voor haar tankvliegtuigen KC-135 te kiezen. Haar keuze voor de CFM56 redt het programma. Het is zelfs definitief gelanceerd wanneer Douglas op haar beurt beslist haar DC-8's heruit te rusten met dezelfde motor en dat Boeing eenzelfde keuze maakt om er zijn nieuwe 737-300 van te voorzien.

Wanneer Airbus haar A320 lanceert, wordt de laatste versie van de CFM, de CFM56-52 gekozen als aandrijvingsbron. Dit is het moment dat FN kiest haar aandeel in Snecma te verhogen naar 9,54 %.

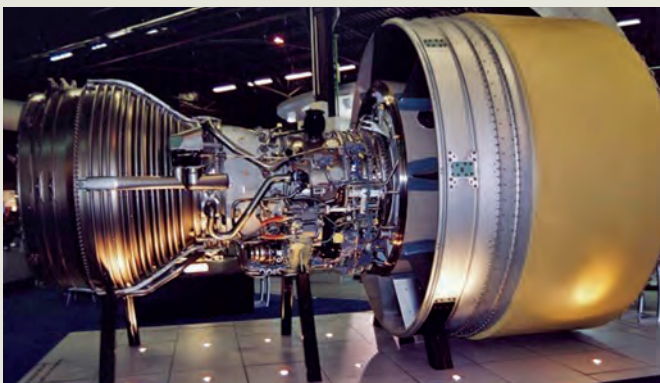


*La famille des Airbus A319, A320 et A321
De familie van de Airbus A319, A320 en A321*

Les versions successives du CFM ont équipé plusieurs modèles d'Airbus et de Boeing. Pour toutes ces versions, la société liégeoise prend des parts représentant 3 à 5 % du moteur complet. Fin des années 90, plus de 10.000 moteurs avaient déjà été construits.

Pour la FN, cela représente environ la moitié de l'activité de l'entreprise. Ses dirigeants sont toutefois conscients qu'ils ne jouent pas encore dans la cour des grands. En effet, le CFM56 est un moteur de la classe des 10 à 17 tonnes de poussée. Avec les gros porteurs A330 et Boeing 767 qui se profilent à l'horizon, des besoins de moteurs de 25 à 40 tonnes vont apparaître. La Division Moteurs se doit également d'être présente sur ce marché.

Les relations avec Pratt & Whitney sont excellentes depuis la collaboration pour le F100 du Falcon F-16 et dès 1980, un accord de principe de collaboration pour les moteurs civils a été signé. Fin 1986, la FN va participer au programme PW4000, un nouveau moteur double flux. La société liégeoise va produire une douzaine de grosses pièces pour ce moteur qui développe selon les versions entre 30 et 40 tonnes de poussée.



*Le PW4000 100 inch équipe les A330
De 100 inch PW4000 die de A330 uitrust*



*Les derniers nés... l'A318 et l'A380
De laatstgeborenen... de A318 en de A380*

Opeenvolgende versies van de CFM hebben verschillende modellen van de Airbus en van Boeing uitgerust. In het kader van al deze versies neemt de Luikse vennootschap 3 à 5 % van de motor voor haar rekening. Eind de jaren 90 werden er reeds meer dan 10.000 motoren gebouwd.

Voor FN betekent dit ongeveer de helft van de activiteit van het bedrijf. Haar managers zijn er zich nochtans van bewust dat ze nog niet tot de kring van de groten behoren. Inderdaad, de CFM56 is een motor in de reeks met een stuwkracht van 10 tot 17 ton. Met de grote toestellen A330 en Boeing 767 die zich aan de horizon aftekenen, zullen er krachtbronnen van 25 tot 40 ton worden vereist. De Division Moteurs moet zich ook hiervoor op de markt kunnen tonen.

De relaties met Pratt & Whitney zijn buitengewoon goed sedert de samenwerking voor de F100 bestemd voor de F-16 en vanaf 1980 is er een principeakkoord getekend voor samenwerking in de tak van de motoren voor de burgerluchtvaart. Eind 1986 zal FN deelnemen aan het programma PW4000, een nieuwe motor met dubbele flux. De Luikse vennootschap zal een twaalfstal zware stukken maken voor deze motor die naargelang de versie tussen de 30 en de 40 ton stuwkracht ontwikkelt.



*Il est également monté sur le Boeing 777
Hij wordt ook op de Boeing 777 gemonteerd*

Fin des années 80, la FN décide de se recentrer sur ses activités d'armement et de filialiser les autres départements. La Division Moteurs devient ainsi, la FN Moteurs S.A. En 1989, Snecma prend 51 % du capital, la FN gardant le reste des actions. Deux années plus tard, une restructuration de la FN, avec participation de la Région Wallonne et de Pratt & Whitney, débouche sur la création d'une nouvelle entreprise. La FN étant disparue de l'actionnariat, le nom de la société devient Techspace Aero (T.A.), le 16 octobre 1992.

À partir de cette date, le motoriste liégeois va consolider sa position grâce à sa collaboration étroite avec les deux grands partenaires américains Pratt & Whitney et General Electric.

Par ailleurs, depuis la fusion en 2005 de l'entreprise aéronautique française Sagem avec le motoriste Snecma, Techspace fait dorénavant partie de l'imposant Groupe SAFRAN ⁽¹⁾.

Ces alliances donnent une dimension nouvelle à l'entreprise en lui permettant de participer à tous les grands programmes de moteurs d'avions de ces dix dernières années. La société a poursuivi ses activités autour de trois axes stratégiques :

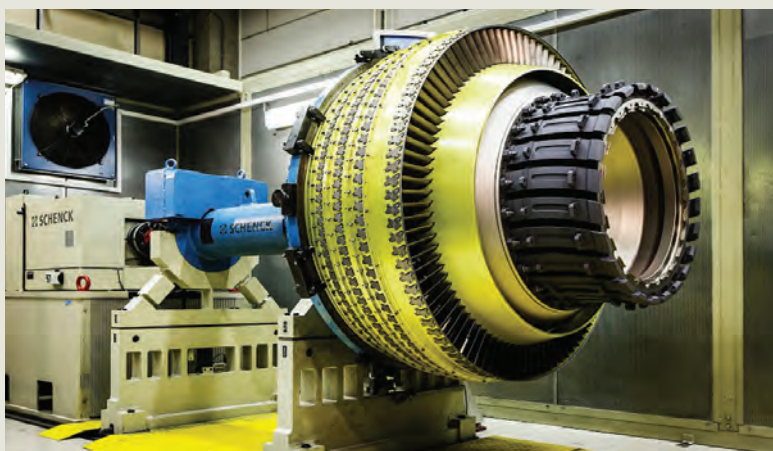
- Dans le domaine de la propulsion, la fabrication de composants de turboréacteurs depuis la conception jusqu'à l'assemblage fournit une expertise particulièrement forte dans les pièces de haute technologie. À ce titre, T.A. est responsable de la fabrication des compresseurs basse pression des principaux moteurs actuellement en usage dans l'aviation civile : le CFM56, le GE90, le GP7000 de Pratt & Whitney monté sur l'Airbus A380 ainsi que les nouveaux moteurs GEnx de General Electric destinés à équiper les Boeing 787, les Boeing 747-8 et les futurs Airbus A350.

Eind jaren 80 beslist FN zich toe te spitsen op de bewapenings-activiteiten en de andere afdelingen te filialiseren. Zo wordt de benaming Division Moteurs gewijzigd naar Motoren FN NV. Snecma neemt in 1989 51 % in het kapitaal terwijl FN de rest van de aandelen behoudt. Twee jaar later grijpt een herstructurering van FN plaats die met de deelname van het Waals Gewest en van Pratt & Whitney leidt naar de oprichting van een nieuwe onderneming. FN, verdwenen van de beursnoteringen, wordt op 16 oktober 1992 gewijzigd in Techspace Aero (T.A.).

Vanaf deze datum zal de Luikse motorenbouwer zijn positie versterken dankzij de nauwe samenwerking met de twee grote Amerikaanse partners Pratt & Whitney en General Electric. Trouwens, sedert de fusie in 2005 van de Franse luchtvaartonderneming Sagem met de motorenbouwer Snecma, maakt Techspace in het vervolg deel uit van de imposante groep SAFRAN ⁽¹⁾.

Deze allianties geven een nieuwe dimensie aan het bedrijf door, tussen 2000 en 2010, te mogen deelnemen aan de grote programma's voor vliegtuigmotoren. De vennootschap heeft zijn activiteiten rond drie strategische assen vervolgd:

- In het domein van de voortstuwing verschaft de fabricatie van onderdelen voor de turboreactoren vanaf het ontwerpen tot en met de eindmontage, een uitzonderlijke deskundigheid voor het vervaardigen van hoogtechnologische stukken. Uit dien hoofde is T.A. verantwoordelijk voor het construeren van de lagedruk compressoren bestemd voor de bijzonderste motoren die op heden in de burgerluchtvaart worden gebruikt: de CFM56, de GE90, de GP7000 van Pratt & Whitney die de Airbus A380 uitrust en ook de nieuwe motoren GEnx van General Electric, voorzien om de aandrijving te verzekeren van de Boeing 787, de Boeing 747-8 en de toekomstige Airbus A350.



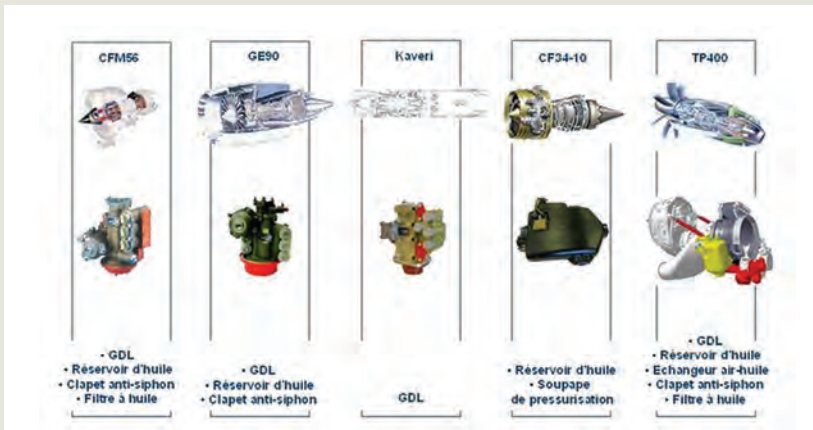
*Compresseur basse pression
Lage druk compressor*

1. La société du Groupe SAFRAN possède 55,8 % du capital. Techspace Aero a également pour actionnaires, la Région Wallonne (31 %), Pratt & Whitney (11,4 %) et la Société Wallonne d'Investissement (1,8 %).

1. De sociëteit van de Groep SAFRAN beschikt over 55,8 % van het kapitaal. Techspace Aero heeft eveneens het Waals Gewest (31 %), Pratt & Whitney (11,4 %) en de Waalse Investeringsmaatschappij (1,8%) als aandeelhouders.

■ Dans le domaine des équipements, toute spécialisation sur des applications aéronautiques et spatiales renforce la renommée de l'entreprise. De 2000 à 2010, T.A. a réussi à obtenir 55 % de parts de marché des avions de plus de cent places pour la fabrication des systèmes de lubrification des turboréacteurs.

■ In het domein van de uitrustingen wordt de bekendheid van de onderneming versterkt door iedere specialisatie qua toepassingen voor de lucht- en ruimtevaart. Tussen 2000 en 2010 is T.A. er in geslaagd 55 % van de markt in te nemen in verband met het vervaardigen van smeersystemen voor de turboreactoren welke op vliegtuigen met meer dan 100 plaatsen worden gemonteerd.



Systemes de lubrification des moteurs CFM56, GE90, Kaveri, CF34-10 et TP400

Smeerblokken voor de motoren CFM56, GE90, Kaveri, CF34-10 en TP400

■ Enfin dans le domaine de l'ingénierie des bancs d'essais, T.A. a consolidé, en 2003, sa position d'excellence professionnelle en rachetant le patrimoine et les activités de Pratt & Whitney Cenco à Minneapolis dans le Minnesota, un des fournisseurs majeurs de bancs d'essais, et en créant une nouvelle filiale Cenco Inc.

■ Tenslotte heeft T.A. in 2003 op het gebied van engineering voor testbanken zijn uitstekende professionele positie versterkt door het patrimonium en de activiteiten van Pratt & Whitney Cenco te Minneapolis in de staat Minnesota over te nemen. Het betreft één van de belangrijkste leveranciers van testbanken. T.A. richtte met dat doel een nieuw filiaal op, de Cenco Inc.

Les bancs d'essais moteurs, spécialité de T.A.



De testbanken voor motoren, een specialiteit van T.A.

TP400 de l'Airbus A400M



De TP400 voor de Airbus A-400M

Techspace Aero participe également au programme TP400, le turbopropulseur de l'avion de transport militaire européen, l'A400M dont la Belgique a commandé sept exemplaires. T.A. est responsable de la production en série du disque de turbine Haute Pression et du carter de la chambre de combustion. En matière d'équipements, T.A. est chargé du développement et de la production en série, de l'assemblage et de la maintenance de la quasi totalité des équipements du système de lubrification.

Et enfin, en ce qui concerne les services et l'ingénierie des bancs d'essais, 40 % du montage des moteurs et essais de la phase de développement sont de la responsabilité de T.A. ainsi que la conception et mise en place sur le site de Liers d'un banc d'essais pour les moteurs de développement.

Au Salon de Farnborough, en juillet 2008, Techspace Aero effectue une démarche importante dans le cadre du recentrage de ses activités dans le domaine civil. En effet, l'entreprise liégeoise se défait de la maintenance des moteurs militaires au profit de son partenaire américain, Pratt & Whitney. Ces travaux, qui occupent une centaine de personnes, seront dorénavant de la responsabilité d'une nouvelle société portant le nom de "Pratt & Whitney Belgium Engine Center". Il est ainsi mis fin à une activité qui avait permis de réaliser la maintenance de plus de 5.000 moteurs PW F100 dans le cadre de relations d'affaires que T.A. avait pu construire avec quatorze forces aériennes de par le monde.

En 2009, Techspace Aero fêtera ses 60 ans. Issue de la Fabrique Nationale de Herstal, Techspace Aero a pleinement réussi sa conversion. Elle est toujours spécialisée en fine mécanique, mais cette fois orientée vers les moteurs d'avions et des fusées. Des moteurs Rolls-Royce Derwent équipant les Gloster Meteor de la Force Aérienne belge aux moteurs GP7000 de l'A380, quel chemin parcouru !

Appuyée par des actionnaires industriels forts tels que le groupe Safran et le motoriste américain Pratt & Whitney, Techspace Aero a fait des choix stratégiques judicieux qui en font un leader mondial dans un créneau d'activité de haute technologie ⁽²⁾.



2. Depuis 2016, Tech Space fait intégralement partie du groupe Safran et s'appelle dorénavant 'Safran Aero Boosters'.

Techspace Aero ne prend même pas de part au programme van de TP400, de turboreactor bestemd voor het Europees militair transporttoestel, de A400M, waarvan België er zeven heeft besteld. T.A. is verantwoordelijk voor de serieproductie van de schijf voor de hoge druk turbine en van het carter voor de verbrandingskamer. Op gebied van uitrustingen wordt T.A. belast met de ontwikkeling en de serieproductie, de assemblage en het onderhoud van bijna al de smeersystemen.

En uiteindelijk, hetgeen de bedieningen en engineering van de testbanken betreft, is 40 % van de montage van de motoren en testen van de ontwikkelingsfase voor de verantwoordelijkheid van T.A. alsook de conceptie en de inplanting op de site van Liers van een testbank voor de motoren in ontwikkeling.

Op het Salon van Farnborough in juli 2008, doet Techspace Aero een belangrijke poging in het kader van de oriëntering van haar activiteiten in het burgerlijk domein. Inderdaad, de onderneming ontdoet zich van het onderhoud van de militaire motoren ten voordele van zijn Amerikaanse partner, Pratt & Whitney. Deze interventies waarbij een honderdtal personen zijn betrokken, komen onder de verantwoordelijkheid van een nieuwe onderneming die de naam "Pratt & Whitney Belgium Engine Center" draagt. Zo wordt er een einde gesteld aan de activiteit die erin bestond van in het kader van de zakenrelaties die T.A. heeft kunnen opbouwen met veertien Luchtmachten van over de ganse wereld, het onderhoud te verzekeren voor meer dan 5.000 motoren PW F100.

In 2009 heeft Techspace Aero haar 60-jarig bestaan gevierd. Ontsproten uit de Fabrique Nationale de Herstal, is Techspace Aero ten volle in haar conversie geslaagd. Ze is nog altijd in de fijne mechaniek gespecialiseerd doch ditmaal gericht naar de vliegtuig- en de raketmotoren. Welk een weg is er doorlopen sinds de motoren Rolls-Royce Derwent die de Gloster Meteor van de Belgische Luchtmacht uitrustten tot de motoren GP7000 voor de A380!

Gesteund door sterke industriële aandeelhouders zoals de Safran Group en de Amerikaanse motorfabrikant Pratt & Whitney, heeft Techspace Aero slimme strategische keuzes gemaakt waardoor het een wereldleider is in een hightech bedrijfssector ⁽²⁾.

Compresseur basse pression

Lage druk compressor

Safran Aero Boosters, Herstal

© Béa Uhart

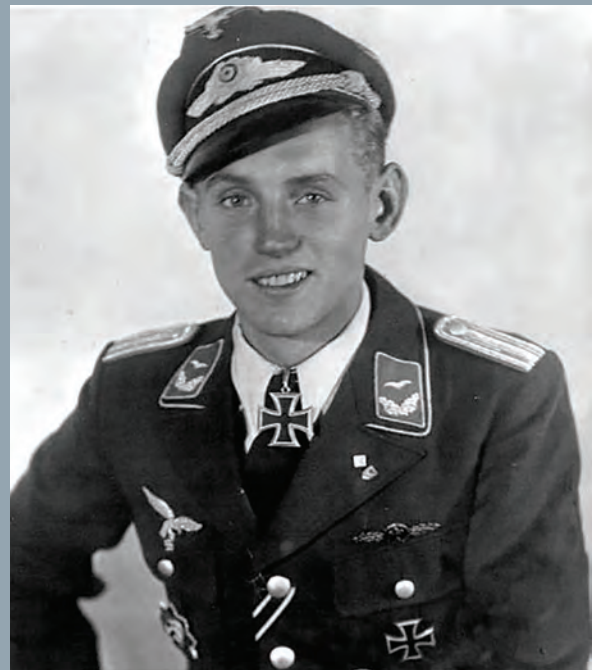
2. Sedert 2016, maakt Tech Space integraal deel uit van de groep Safran en wordt voortaan 'Safran Aero Boosters' genoemd.



A low cost Japanese Flight Simulator. Was this the way they trained the Kamikaze pilots? (via François Schaut)

Erich "Bubi" Hartmann was a German fighter pilot during World War II and the most successful fighter ace in the history of aerial warfare. He flew 1,404 combat missions and participated in aerial combat on 825 separate occasions. His Soviet adversaries called him "the Black Devil". He was credited with shooting down **352** Allied aircraft; 345 Soviet and 7 American. During the course of his career, Hartmann was forced to crash-land his fighter 14 times due to damage received from parts of enemy aircraft he had just shot down, or mechanical failure. He was never shot down or forced to land due to enemy fire.

His tactics: *"Once committed to an attack, fly in at full speed. After scoring crippling or disabling hits, I would clear myself and then repeat the process. I never pursued the enemy once they had eluded me. Better to break off and set up again for a new assault. I always began my attacks from full strength, if possible, my ideal flying height being 22,000 ft. At that altitude I could best utilize the performance of my aircraft. Combat flying is based on the slashing attack and rough manoeuvring. In combat flying, fancy precision aerobatic work is really not of much use. Instead, it is the rough manoeuvre which succeeds."*



Who is the father of "Energy Manoevrability"??? Erich Hartmann!!!