



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

N° 3-2019

40^{ste} jaar

Juli-augustus-september

40^{ème} année

Juillet-août-septembre

Driemaandelijks
Trimestriel
P605174

ISSN 2466-8923

In dit nummer / Dans ce numéro

Du crépuscule
de l'Aéronautique Militaire
à l'aube de la Force Aérienne

Van de neergang
van de Militaire Luchtvaart
tot de opkomst van de Luchtmacht

Airbus A380; a bridge too far?

Herinneringen aan een uitstapje
naar het Noorden (II)

Souvenirs d'une balade dans le nord (II)



Cotisations - Lidgelden

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

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

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

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

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

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

Inhoud

van magazine 3-2019

| | |
|--|----|
| Het woordje van de voorzitter | 04 |
| Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens | 06 |
| In memoriam Mich MOULIN | 07 |
| Outdoor at DronePort, Brustem/St-Truiden | 08 |
| Activiteiten en agenda | 09 |
| Verslag van de algemene vergadering van 13 maart 2019 | 10 |
| Airbus A380; a bridge too far? | 12 |
| F-104 compressor stall at night | 20 |
| Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (II) | 24 |
| Honderd jaar luchtvaarttechniek in België : besluiten | 38 |
| Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (I) | 46 |
| 75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord | 60 |



Sommaire

du magazine 3-2019

| | |
|---|----|
| Le mot du président | 04 |
| Bienvenue aux nouveaux membres - Décès | 06 |
| In memoriam Mich MOULIN | 07 |
| Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden | 08 |
| Activités et agenda | 09 |
| Rapport de L'assemblée générale du 13 mars 2019 | 10 |
| Airbus A380; a bridge too far? | 12 |
| F-104 compressor stall at night | 20 |
| Souvenirs d'une ballade dans le nord (II) | 24 |
| Cent ans de technique aéronautique en Belgique : conclusions | 38 |
| Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (I) | 46 |
| 75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord | 60 |

Airbus A380; a bridge too far?

Een onderhoud met Jacques Lousberg,
opgetekend door Wif De Brouwer

Wif De Brouwer s'est entretenu
avec Jacques Lousberg

Traduction : André Perrad & Michel Mandl



Op 26 oktober 2017 heeft James De Roeck ons een uitstekende conferentie gegeven over het gebruik van de A380 in de Emirates. Patrick was er één van de allereerste captains op dit prachtig vliegtuig en vertelde ons met veel enthousiasme over zijn ervaringen, niet enkel als piloot, maar ook als « *instructor en type rate examiner* ». Hij was overtuigend; de A380 had een dimensie toegevoegd aan de burgerluchtvaart; meer dan 500 passagiers comfortabel vervoeren in één vlucht... een ware kentering.

Le 26 octobre 2017, James De Roeck nous a donné une excellente conférence sur l'exploitation de l'A380 dans les Emirats. Patrick est un des tout premiers commandants de bord sur ce superbe appareil. Il nous a fait part avec beaucoup d'enthousiasme de son expérience, non seulement comme pilote, mais également comme « *instructor & type rate examiner* ». Il était convainquant ; l'A380 a apporté une dimension nouvelle à l'aviation civile ; transporter plus de 500 passagers en un seul vol... un vrai challenge !



Maar toch waren er donkere wolken aan de horizon.

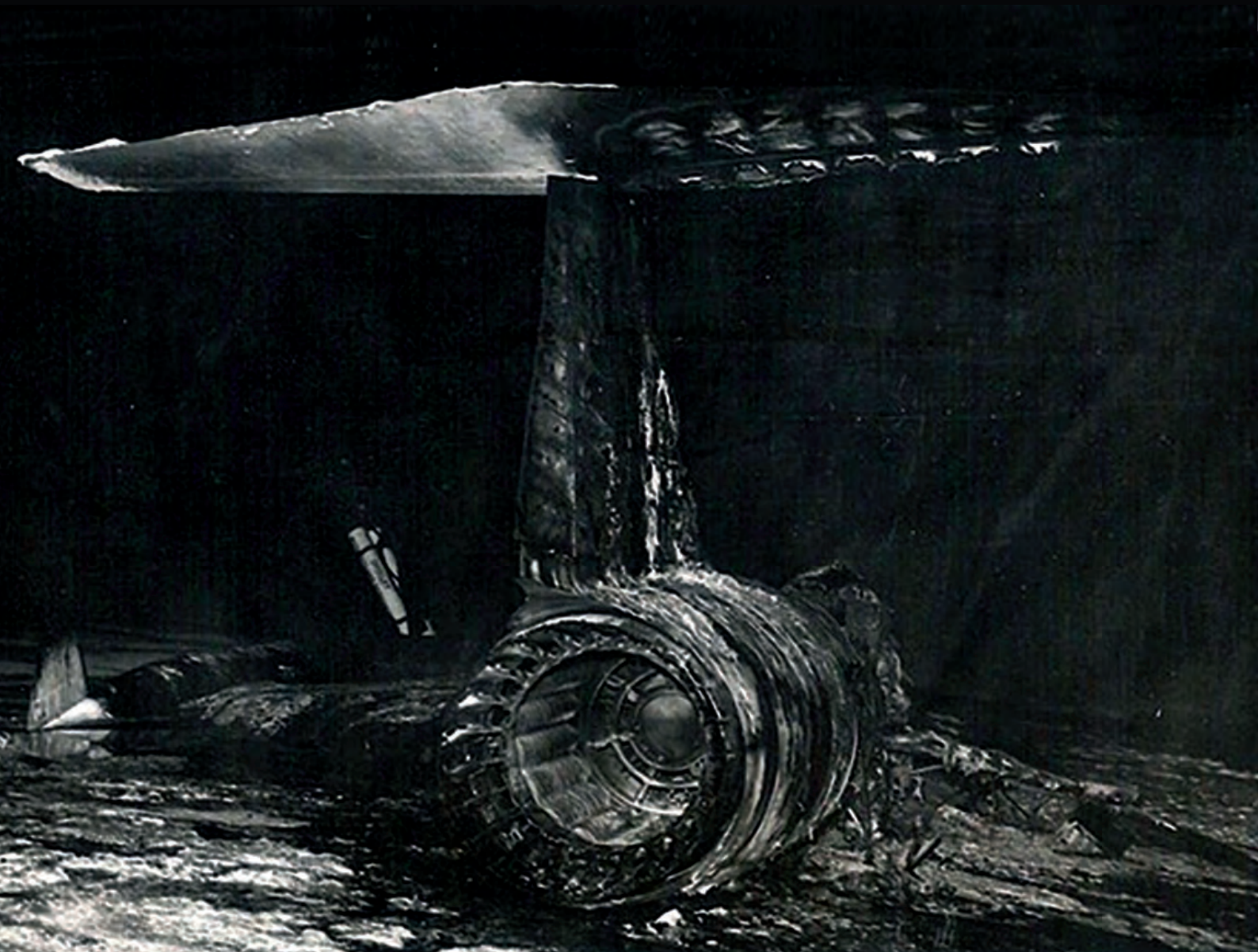
De bestellingen liepen niet zoals verwacht. Reeds in december 2014 kondigde Airbus aan dat ze dat jaar geen nieuwe klanten voor het toestel had gevonden. Bovendien werd een aantal eerdere bestellingen geannuleerd en in juli 2016 besloot Airbus de productie van de A380 te halveren tot 12 per jaar. Einde mei 2018 had Airbus in totaal 227 toestellen afgeleverd en stonden er nog 104 op het orderboek. Maar Emirates, de allergrootste klant, besliste toen haar bestellingen te wijzigen en gedeeltelijk over te schakelen naar kleinere toestellen. Dit was de druppel die het vat deed overlopen en Airbus besliste in februari 2019 om definitief de productie te staken. De laatste levering is voorzien in 2021 en er worden nog slechts 17 toestellen geproduceerd. Een koude

Malgré cela, des nuages menaçants apparaissaient à l'horizon.

Les commandes ne suivent pas comme espéré. Déjà en décembre 2014, Airbus annonce qu'il n'a pas trouvé de nouveaux clients pour l'appareil. Par ailleurs, un certain nombre de commandes sont annulées et en juillet 2016, Airbus décide de réduire de moitié la production de l'A380, soit douze appareils par an.

Fin mai 2018, Airbus a au total livré 227 appareils et 104 autres A380 figurent encore dans le carnet de commandes.

Mais à ce moment, les Emirats, le plus gros client, décident de modifier leurs commandes et de passer partiellement vers de plus petits appareils. C'est la goutte qui fait déborder le vase. En février 2019, Airbus décide de mettre définitivement fin à la production.



F-104

compressor stall at night



Gérald Dessart
Retired Emirates
A380 Captain

February 1977, end of my Starfighter conversion training at Beauvechain Air Base.

The base is located about 30 km East-Southeast of Brussels and the 1st Fighter Wing was the Belgian Air Force interception unit with two squadrons equipped with F-104G Starfighters.

I'm in the high altitude night interception training phase.

On February 14th 1977, I went back home for lunch to celebrate our daughter Stephanie's two-year birthday, together with my wife Dominique. At that time, she was flying as cabin crew with Sabena Airlines. Stephanie is a small, happy girl and she is already used to our unusual working pattern.

In the afternoon, Dominique leaves Stephanie at the child minder for the evening.

My wife was flying that evening to Copenhagen and she would return around 11 PM.

I went back to the air base to prepare for my flight, a night interception. Alongside me is a TF-104G flown by Adjudant-Chef François Bodart, senior instructor and my leader for the night. He has an observer in his back seat, Major Wif De Brouwer. Wif just joined Beauvechain and would soon be squadron commander. The weather is OK, medium visibility, cloud base 5.000 ft, top 10.000 ft over Belgium and Holland.

to restart the way I had practiced blind eyes in the ground simulator many times before. The engine restarts and I'm now in flight idle, with the aircraft in descent. I explain the situation to the interception controller and my leader. The controller instructs me to climb to 35.000 ft. I move the throttle forward and experience a second explosion, immediately followed by a flame out.

This time, I grab the ejection seat handle. Quick thinking... it's night time, winter and it's wet and cold. I know the area; I used to be based in Twente air base for my final training on T-33. So, I decide to try a second engine restart. Again, I follow the procedure and once again the engine starts. I move the throttle forward very carefully and manage to get some thrust, just under the compressor stall limit. Everything is working again but I don't have enough power to maintain my altitude and I have to descend.

On request of my leader, the interception controller tries to bring him in close formation with me in order to help. He brings him to within 10 miles, left, behind, right, but never succeeds to get him any closer. I'm alone, the controller offers me to open the nearest air base below me in Holland, as I remember I was above Volkel. I'm still high, my leader advises me to ask for a radar straight in runway 23 in Beauvechain. I ask the controller to guide me to the axis of the runway and I get ready for a partial power approach on runway 23. I enter the clouds at around 10.000 ft with no reference at all with the ground. A few months later,



We take off separately and climb rapidly to an altitude between 32.000 and 35.000 ft. We soon reach the exercise area above southern Holland. No problem during the first two interceptions, well guided by the interception controller at Glons radar station. My leader then asks me to climb to 35.000 ft and change role, I'll be the target and he'll intercept me.

I move the throttle forward to 100% and at the same time, I experience a big explosive noise, immediately followed by an engine flame out.

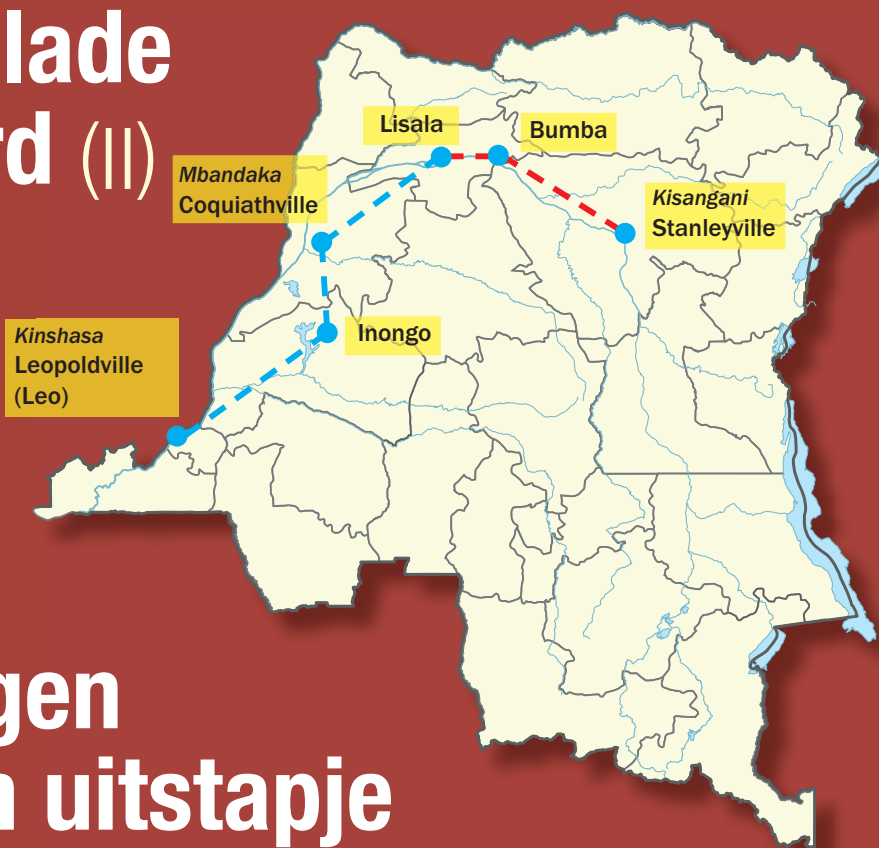
I'm extremely stressed, it's very unpleasant to lose the engine, especially at night time, and even more so when there is only one engine. I am trying

I will find out that I had a near miss with a Sabena 707 on approach to Brussels. I never received a report on that incident as I was in an emergency situation.

At 5.000 ft, I break out of clouds and realise I'm far too high and off-track. For the second time I grab the ejection seat handle. I know I'm somewhere over the forest near Meerdaal. I see the runway to my front left, very low and very close. I take another quick decision: I feel better in a cockpit in control of my aircraft than hanging below a parachute in the dark and I decide to go for the runway. I take 260 knots, select T/O flaps, dive and turn to the runway, lowering the gear over the approach lights.

Souvenirs d'une balade dans le nord (II)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle
Vertaling: Jacques Wuyts



Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (II)

Deuxième épisode : changement de mission

Sans la moindre expérience sur la machine, Pussy, Maatje et Staf ont été obligés de faire une mission d'intimidation avec leur H-21 au-dessus de Léopoldville. Le lendemain, ils sont confrontés avec un autre défi.

02 août 1964. C'est ainsi que le soir, au cours de notre repas, plutôt que de nous lamenter, l'un d'entre nous eut une suggestion amusante.

Comme nos finances étaient à sec et que de plus, personne ne semblait s'en soucier, il proposa en rigolant, de concilier entraînement et gagne-pain ! Bonne idée... Pourquoi pas ? Mais comment ?

- Les perroquets !

Nous avons entendu une conversation où il était question de l'exportation de ces oiseaux. Apparemment, ce devait être un commerce juteux. Le tout était de les attraper. Et là !

Tweede episode: Wijziging van opdracht

Zonder de minste ervaring met de helikopter werden Pussy, Maatje en Staf verplicht een intimidatie-opdracht met hun H-21 boven Leopoldstad uit te voeren. De dag daarop staan ze voor een andere uitdaging.

02 augustus 1964. Zo kwam het dat een van ons, 's avonds, terwijl we aan het eten waren, liever dan te jammeren, een leuk voorstel deed.

Daar onze financiën op waren, en dat daarenboven niemand er zich om bekommerde, stelde hij al lachend voor, het trainen en wat centen verdienen, te verzoenen! Goed idee...Waarom niet ? Maar hoe ?

- Papegaaien!

We hadden een gesprek gehoord waarbij het over de uitvoer van die vogels ging. Blijkbaar moest het een lonende handel zijn. De hoofdzaak was ze te vangen. Maar hoe !



La vedette - De vedette
Piasecki helicopter H-21

La discussion fut animée. Pas d'hésitation. Quelqu'un connaissait quelqu'un qui peut-être achèterait nos prises... Le planning du lendemain fut vite fixé. La stratégie également.

La nuit fut courte. On nous avait informé que les perroquets quittaient à l'aurore les grands arbres où ils dormaient pour voler en direction des plantations d'arachides situées dans une vallée, de l'autre côté de la montagne bordant la piste.

03 août 1964. Le jour se levait à peine en arrivant à l'aéroport. Malgré une légère brume, la matinée s'annonçait belle et ensoleillée. De gros avions manœuvraient sur le tarmac.

La chasse aux perroquets

Après une rapide inspection de la machine, nous étions en l'air. Juste à temps. Des perroquets, il y en avait plein le ciel. C'étaient des « Jacquots », ces perroquets gris à queue rouge, bien connus en Europe pour leurs beaux discours... Ils volaient en groupes de cinq à six. De loin, on aurait dit des compagnies de perdreaux. Cela rappelait un peu mes journées de chasse dans les Polders des Flandres. Mais la comparaison s'arrêtait là...

Comme tactique, nous avions prévu de les survoler, puis d'en isoler quelques-uns. Ensuite de les plaquer au sol, sous la puissante colonne d'air générée par les rotors. L'idée ne venait pas de nous.

Het werd een levendige woordenwisseling. Geen aarzeling. Iemand kende iemand die onze vangsten wellicht zou kopen... De planning voor de volgende dag was snel beslist. De strategie eveneens.

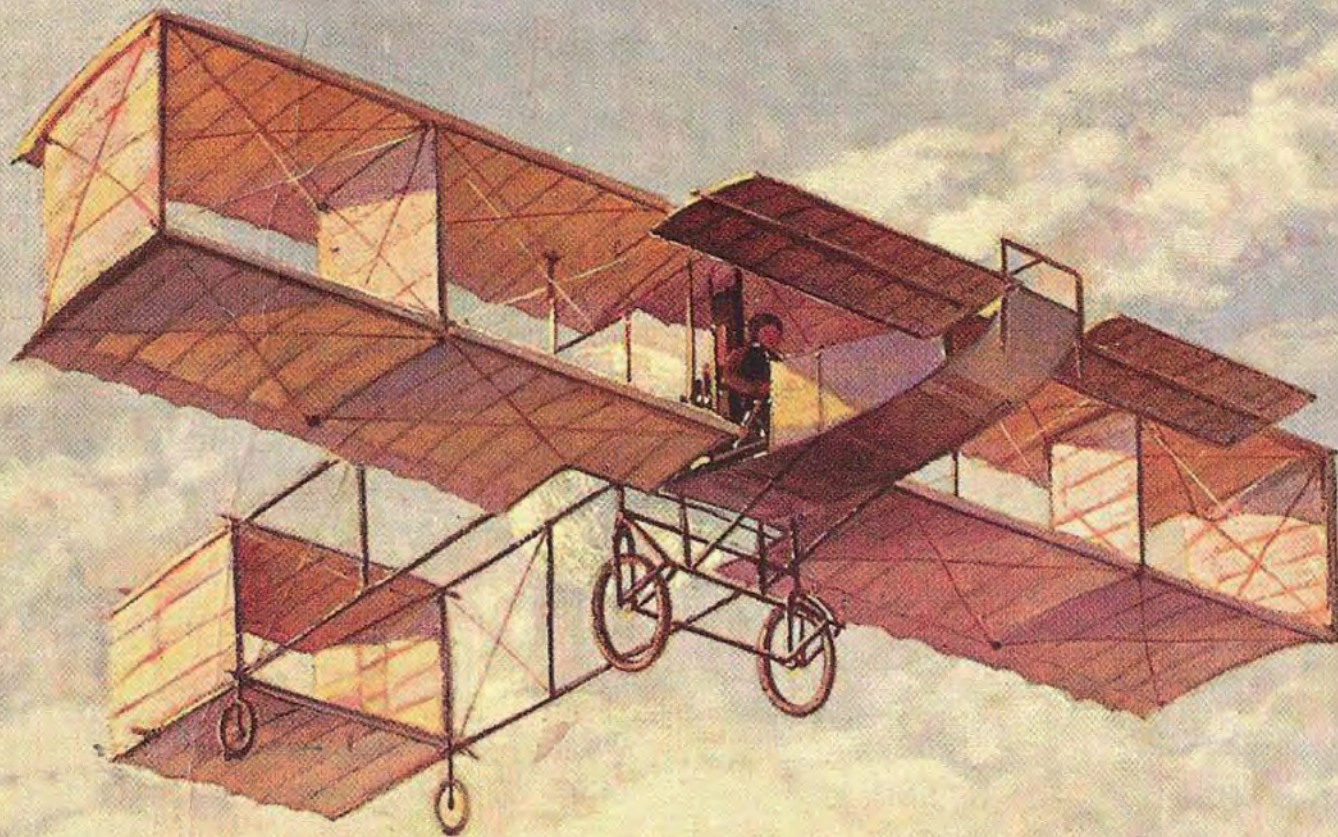
Het werd een korte nacht. Men had ons verteld dat de papegaaien bij dageraad de hoge bomen verlieten waarin ze sliepen om in de richting van de aardnotenplantages te vliegen. Die bevonden zich in een vallei, aan de andere kant van de berg langs de startbaan.

03 augustus 1964. Het was nog niet helemaal dag toen we op de luchthaven aankwamen. Niettegenstaande een lichte nevel, beloofde het een mooie en zonnige voormiddag te zijn. Zware vliegtuigen manoeuvreerden op de tarmac.

De jacht op papegaaien

Na een snelle inspectie van de machine, stegen we op. Net op tijd. Papegaaien, de hemel zat er vol van. Het waren "Jacquots", die grijze papegaaien met een rode staart, in Europa goed gekend omwille van hun spraaktalent... Ze vlogen in groepen van vijf. Het waren net vluchten van jonge patrijzen. Dit deed me denken aan de dagen toen ik jaagde in de Vlaamse polders. Maar daar stopte de vergelijking...

Onze tactiek voorzag er boven te vliegen en er dan enkele af te zonderen. Daarna ze tegen de grond te drukken, onder de



Avion / Vliegtuig Pierre de Caters

Cent ans de technique aéronautique en Belgique : conclusions

Honderd jaar luchtvaart- techniek in België : besluiten

Michel Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en Marie-Christine Liebaert

Introduction

Inleiding

Dans le dernier magazine 2-2019, nous avons clôturé le chapitre consacré aux entreprises aéronautiques en Belgique. Ce faisant, nous avons également mis fin à la publication de « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » réalisé en 2010 par Michel Mandl et Alphonse Dumoulin.

Les auteurs souhaitent remercier l'association des Vieilles Tiges pour avoir accepté de faire ainsi mieux connaître leurs écrits à ceux qui n'avaient pu se procurer l'ouvrage à l'époque.

Ils tiennent plus particulièrement à remercier Paul Buyse et Marie-Christine Liebaert pour le minutieux et considérable travail qu'a nécessité la traduction de tous ces articles dont la parution a commencé en mars 2008... ! Le présent comité de rédaction s'associe bien sûr à ces remerciements.

L'ouvrage se terminait par un sommaire. Il nous a paru intéressant de terminer ces publications en reprenant ce que l'on peut également considérer comme un résumé des cent premières années de notre aviation. En voici le récit succinct.

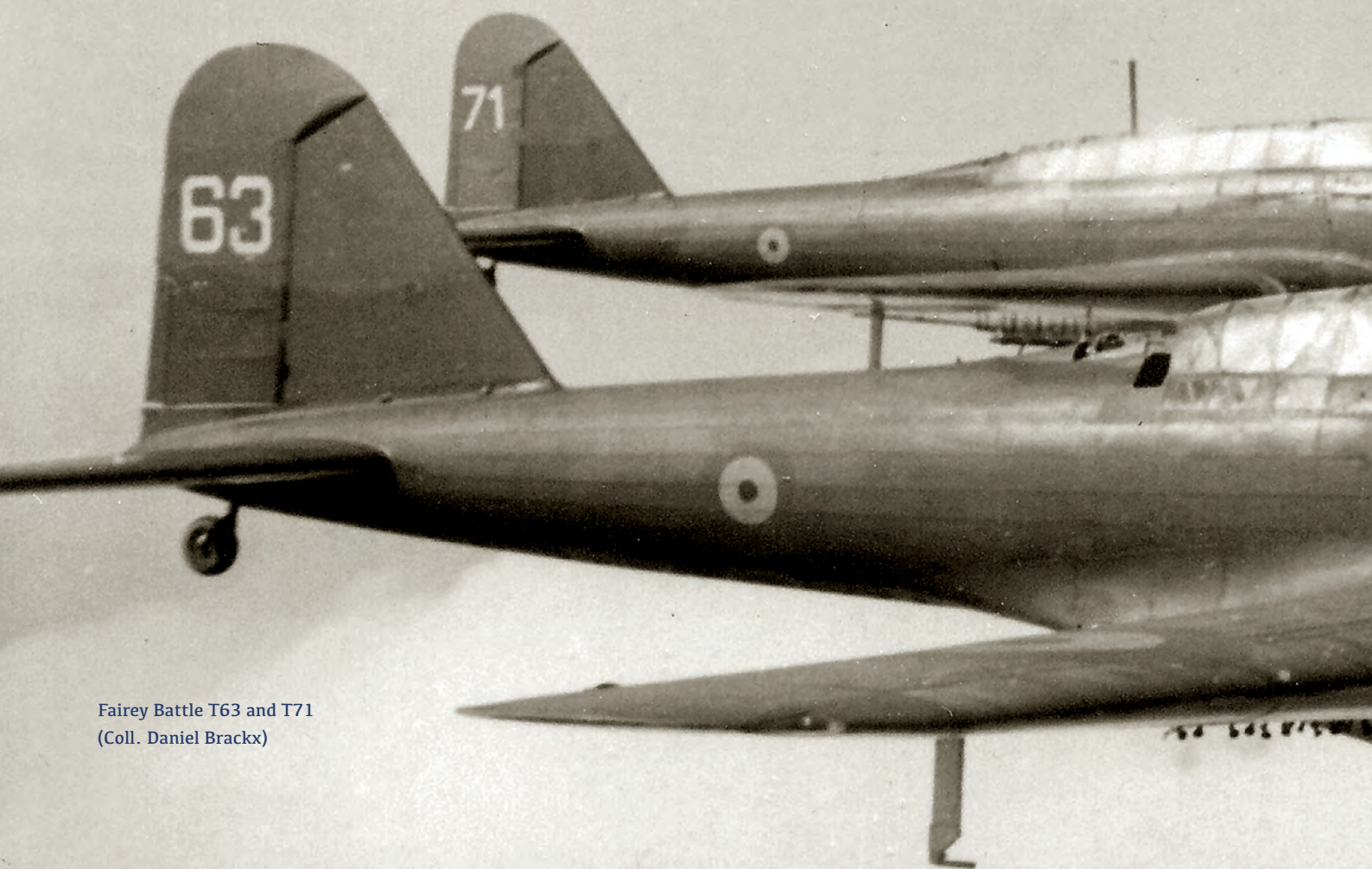
In het laatste magazine 2-2019 hebben we het hoofdstuk gewijd aan de luchtvaartondernemingen in België afgesloten. Meteen hebben wij eveneens de publicatie beëindigd van "Honderd jaar luchtvaarttechniek in België", gerealiseerd door Michel Mandl en Alphonse Dumoulin in 2010.

De auteurs wensen de vereniging "De Vieilles Tiges" te danken omdat ze het aldus mogelijk gemaakt heeft hun werk beter te leren kennen aan diegenen welke zich destijds de uitgave niet konden aanschaffen. In het bijzonder houden ze eraan Paul Buyse en Marie-Christine Lybaert te bedanken voor het nauwkeurig en aanzienlijk werk dat nodig was voor het vertalen van al de artikels waarvan de publicatie begon in maart... 2008! Het huidig redactiecomité sluit zich uiteraard aan bij deze bedankingen.

Het werk eindigt met besluiten. Het lijkt ons interessant deze publicatiereeks af te sluiten door deze tekst hierna te hernemen, die in feite een overzichtelijke samenvatting is van de eerste honderd jaar van onze luchtvaart. Hieronder de besluiten.

Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht¹ Een hoofdstuk geschiedenis

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens



Fairey Battle T63 and T71
(Coll. Daniel Brackx)

Deel een: van neutraliteit tot de 18-daagse Veldtocht

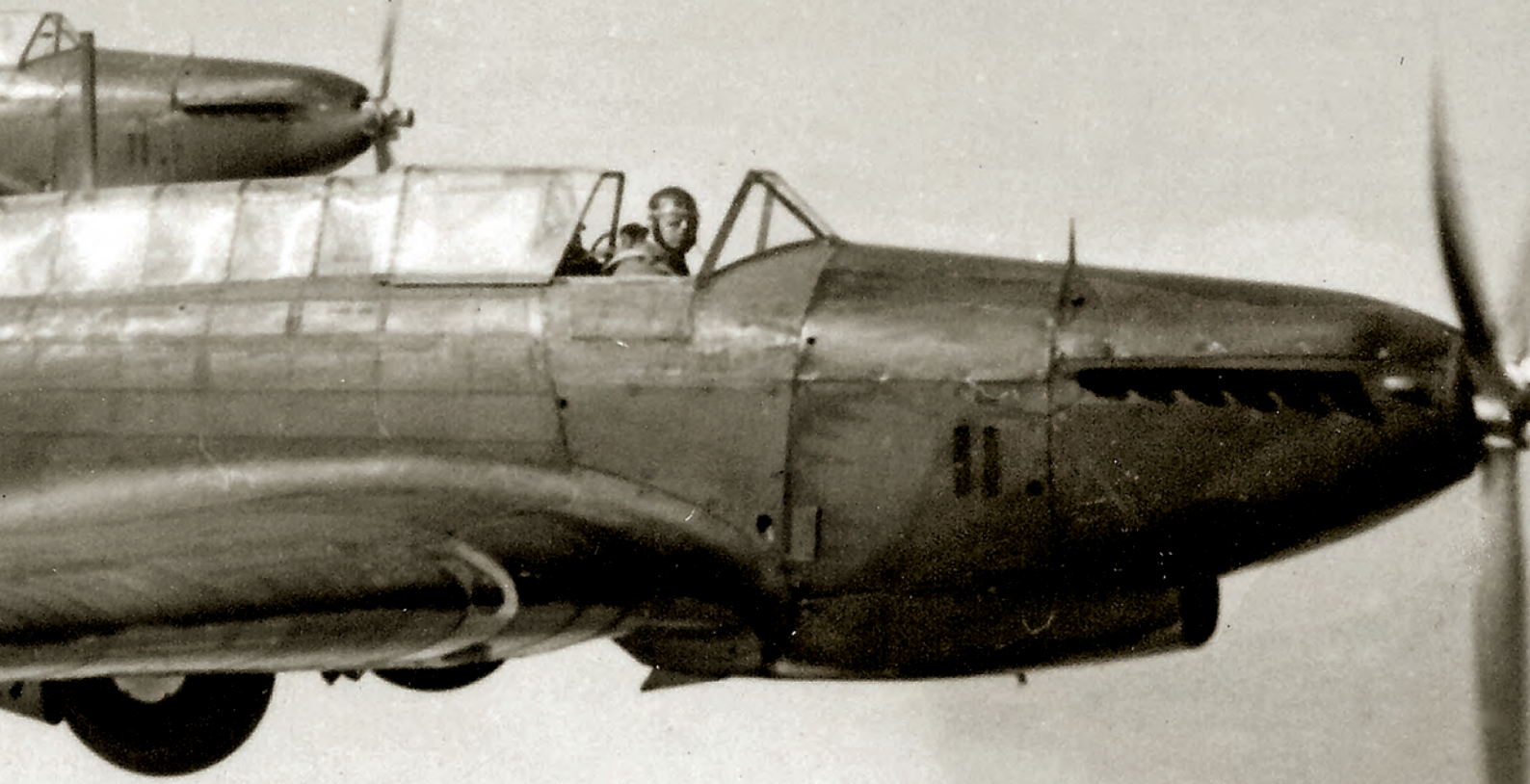
Proloog

De Militaire Vliegerij (sic) zag het licht in 1913, aan de vooravond van de 1ste wereldoorlog, met de vorming van een Compagnie Vliegeniers bestaande uit vijf smaldelen. Gedurende het conflict en in de periode tussen de twee wereldoorlogen vinden een reeks herstructureringen plaats, de laatste in 1935. De Militaire Vliegerij werd achtereenvolgens Luchtvaartbrigade, en vanaf 1924, de Militaire Luchtvaart (Mil Aé) genoemd.

¹ De benaming Luchtmacht zal van kracht worden op 15 januari 1949 ter vervanging van het Militair Vliegwezen, in voege vanaf 1946.

Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne¹ Moment d'histoire

Jean Buzin



Première partie : de la neutralité à la Campagne des 18 Jours

Prologue

Née en 1913 avec la création de la Compagnie des Aviateurs qui alignera cinq escadrilles à l'aube de la première guerre mondiale, l'aviation militaire connaîtra au fil du conflit et dans l'entre-deux guerres une série de restructurations dont la dernière en date se situe en 1935. Au fil de celles-ci, elle prendra successivement l'appellation d'Aviation Militaire, de Brigade Aéronautique et finalement d'Aéronautique Militaire dès 1924.

¹ L'appellation Force Aérienne sera adoptée le 15 janvier 1949 remplaçant celle d'Aviation Militaire utilisée jusqu'à cette date

75 years ago: 06 June 1944, Operation Overlord

The photograph on the cover page of this magazine depicts the monument that was inaugurated on 23 May 2019 in Crépon, Normandy, France. It commemorates the Belgian aviators who participated in the most massive military operation ever. The landing on the beaches of Normandy involved 160.000 Allied troops, 5.000 vessels and 1.200 aircraft, all with the goal to liberate Western Europe from German occupation. The monument displays three aircraft, one Typhoon and two Spitfires, representing the aircraft types flown by mainly Belgian crews of 609, 349 and 350 squadrons RAF.

The photograph below shows two F-16's from 350 and 349, carrying the Overlord black & white recognition markings. Together with two other F-16's, they flew over the monument during the inauguration ceremony.



Besides those who flew combat missions, several Belgian crews joined RAF Transport Command 525 Sqn at the end of the war. Flying on C-47, these crews were the first to operate the Dakota's of 20th & 21st Sqn. They formed the core of the 15th Transport Wing that was established in 1948. To commemorate their involvement, a BAF C-130 is carrying the Overlord markings.