



Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

SENIOR AVIATORS'  
ASSOCIATION

IN DIT NUMMER / DANS CE NUMÉRO

## Tijl Schmelzer

1.250 km from Bretagne  
to the Lower Saxon Hills

PATRICK ANSPACH

UNHAS (II)

United Nations Humanitarian Air Service

POWER TO FLY (II)

PAIM (III)

N° 3-2021

42<sup>ste</sup> jaar

Juli-augustus-september

42<sup>ème</sup> année

Juillet-août-septembre

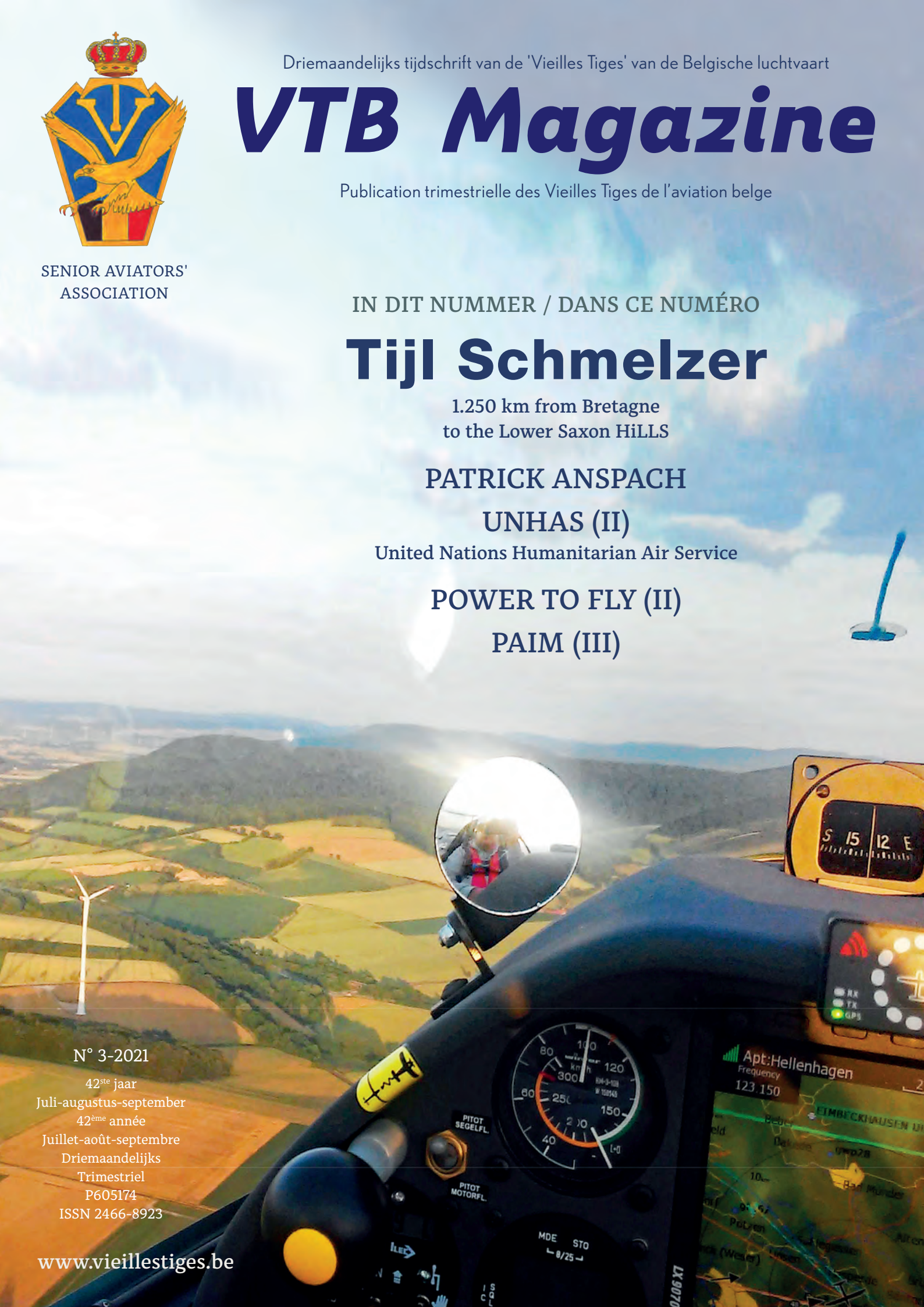
Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)





## SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

**Cover:**  
**The Lower Saxon Hills**  
**(Tijl Schmelzer)**

**P3:**  
**Schempp-Hirth Ventus 3**  
**(CC Wikipedia-Jmcc150)**

# Organe d'administration Bestuursorgaan

Présidents d'honneur – Erevoorzitters    Jean Kamers  
02 731 1788    jeankamers@skynet.be

Michel Mandl  
02 768 1606    Michel.mandl@telenet.be

---

Président – Voorzitter    Gerard Van Caelenberge  
010 841 584    gerard.vancaelenberge@skynet.be

---

Vice-président – Vice-voorzitter    Wilfried De Brouwer  
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur    016 620 563    airman@skynet.be

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

---

Secrétaire général – Secretaris-generaal    Didier Waelkens  
02 251 3310    vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester    Alex Peelaers  
014 547 063    alex.peelaers@telenet.be

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

---

Administrateurs - Beheerders    Danny Cabooter  
03 663 2242    stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock  
02 426 6717    synergetic@skynet.be

Michel Dillien  
0475 950 822    michel.dillien@skynet.be

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

Louis Jeangout  
081 813 303    louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclaire  
0473 32 44 24    mic.leclaire@gmail.com

Léon Stenuit  
081 263 354    l.stenuit@skynet.be

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



## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
<b>Belgique - België</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 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<sup>er</sup> 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 3-2021

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Agenda	07
Verslag van de algemene vergadering van 31 mei 2021	08
Boetiek	10
Uitnodiging banquet	11
1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - II	21
Power to fly (II)	34
50 jaar PAIM. Een onuitgegeven verhaal (III)	42
Pers en luchtvaart: het moeilijk huwelijk	50
Those were the days	59
Open Skies - C-130H, CH-01	60

## Sommaire

du magazine 3-2021

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Agenda	07
Rapport de L'assemblée générale du 31 mai 2021	08
Boutique	10
Invitation banquet	11
1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - II	21
Power to fly (II)	34
50 ans de Pentathlon Aéronautique International Militaire (PAIM). Une histoire inédite (III)	42
Presse et aviation : le mariage difficile	50
Those were the days	59
Open Skies - C-130H, CH-01	60



Beste Senior Aviators,

De cijfers over de besmettingen met Covid-19 en de opnames in de ziekenhuizen in ons land blijven gunstig evolueren en de vooruitgang van het vaccinatieprogramma toont dat er heel wat werk geleverd werd om de bevolking te beschermen. Na vele maanden isolatie kunnen we dus plannen maken om de persoonlijke sociale activiteiten en die van onze vereniging terug op te starten.

We hebben de samenkomsten van de 'Senior Aviators' meer dan een jaar moeten onderbreken en één van onze prioriteiten is nu om een aangenaam, maar ook voorzichtig programma uit te werken voor onze leden.

De eerste VTB-activiteit dit jaar is het golftoernooi "Pelle Dardenne" op woensdag 4 augustus op de vliegbasis van Florennes. Informatie daarover werd al verspreid en u kan ze terugvinden op onze website, maar ik wil nog benadrukken dat er ook een interessant programma zal uitgewerkt worden voor de niet-golfers. Naast een barbecue bij de vroegere officiersmess van de 2<sup>de</sup> Wing na de golfactiviteiten, wordt er in de namiddag ook een bezoek aan de installaties van de

Chers Senior Aviators,

Le nombre d'infections et hospitalisations dû au Covid 19 continue d'évoluer positivement dans notre pays et les progrès du programme de vaccination montrent que beaucoup de travail a été fait pour protéger la population. Après de nombreux mois d'isolement, nous pouvons maintenant envisager de reprendre nos activités sociales personnelles et celles de notre association.

Nous avons dû interrompre les réunions des « Senior Aviators » pendant plus d'un an et l'une de nos priorités est maintenant d'élaborer un programme agréable et soigné pour nos membres.

La première activité VTB de cette année est le tournoi de golf « Pelle Dardenne », le mercredi 4 août à la base de Florennes. Les informations relatives à ce tournoi ont déjà été diffusées et vous pouvez les retrouver sur notre site web. Je tiens à souligner qu'il y aura également un programme intéressant pour les non-golfers. Outre un barbecue dans l'ancien mess des officiers du 2<sup>e</sup> Wing, après les activités golfiques, une visite des installations de la base sera organisée dans l'après-midi. La conversion aux systèmes d'armes F-35A Lightning II et MQ-9B Sky Guardian sera mise en évidence.



## Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

vliegbasis voorzien, waarbij de omschakeling naar de wapensystemen F-35A Lightning II en MQ-9B SkyGuardian zal belicht worden.

Vanaf woensdag 8 september zullen we proberen om onze cyclus van maandelijkse samenkomsten in het Huis der Vleugels te herneemen. In ons clubhuis in de Montoyerstraat werd, na het vertrek van de vorige horeca-uitbater, een opfrissing van de infrastructuur opgestart en in principe zal in de maand juli een nieuw contract voor het beheer van de bar, het restaurant en de vergaderzalen afgesloten worden. We houden jullie op de hoogte van de praktische details voor drinks en eventueel lunch tijdens onze maandelijkse samenkomsten.

Vorig jaar en ook in de lente van dit jaar kon ons VTB-banket niet doorgaan, maar u vindt in dit magazine bijkomende informatie

À partir du mercredi 8 septembre, nous envisageons de reprendre notre cycle de réunions mensuelles à la Maison des Ailes. Dans notre Club house de la rue Montoyer, un rafraîchissement de l'infrastructure a été entrepris après le départ de l'ancien gérant, et en principe, un nouveau contrat pour la gestion du bar, du restaurant et des salles de réunion sera signé au cours de ce mois de juillet. Nous vous tiendrons informés des détails pratiques pour les boissons et éventuellement du déjeuner lors de ces réunions mensuelles.

L'année dernière et ce printemps, notre banquet VTB n'a pu avoir lieu. Vous trouverez dans ce magazine des informations relatives à notre « double banquet » du samedi 9 octobre dans les Salons de Romree à Grimbergen, où nous remettrons également les médailles et diplômes aux jubilaires de 2020 et 2021.



over ons 'dubbel-banket' van zaterdag 9 oktober in de Salons de Romree in Grimbergen, waar we ook de medailles en diploma's zullen overhandigen aan de jubilarissen van 2020 en 2021.

Op vrijdag 15 oktober 2021 zal de Belgische Luchtmacht haar 75<sup>ste</sup> verjaardag vieren. Onze jaarlijkse herdenking op het ereperk van de vliegeniers in Evere zal daarom ook op die dag georganiseerd worden. Meer details over het volledig programma van de 'Remembrance Day' zullen volgen, in overleg met verantwoordelijken van de Luchtmacht, die alle activiteiten van die dag zullen coördineren.

Dit jaar werd onze algemene vergadering uitzonderlijk georganiseerd met een schriftelijke procedure, zoals voorzien in een nieuwe wet van 20 december 2020. Het verslag ervan vindt u verder in dit magazine.

Ondanks de corona-isolatie heeft het redactieteam weer een prachtige reeks artikelen verzameld voor deze editie.

Ons VTB-lid Patrick Anspach geeft een heel interessante getuigenis over de delicate relaties tussen luchtvaart-experten en journalisten. Hij heeft in zijn lange loopbaan als luchtvaartjournalist gezien hoe sommige redacties, onder tijdsdruk en dikwijls ook op zoek naar aandacht, ongepaste informatie verspreid hebben in de nasleep van luchtvaartongevallen of incidenten.

Tijl Schmelzer, zoon van ons VTB-lid Bert Schmelzer, vertelt hoe hij de planning en de uitvoering van een recordvlucht van 1.250 km gedaan heeft in een zeer performant zweefvliegtuig Ventus 3T, met een start in Bretagne en een landing in het Nedersaksisch Bergland, op 29 juni 2020.

Lionel Gabriel geeft in de tweede aflevering van 'Power to Fly' een duidelijk overzicht van de indrukwekkende technische evolutie van de straalmotoren en ook van de introductie van elektrische motoren in de luchtvaart.

In de tweede aflevering van het verslag van de operaties van UNHAS gaan Wif De Brouwer en Touf Martou verder op basis van hun ervaringen tijdens de UN humanitaire vliegoperaties vanaf de jaren 2000 in Afrika (Soedan, Ethiopië, Liberia,...) en Azië (1<sup>ste</sup> Golfoorlog in het Midden-Oosten, Afghanistan, Myanmar,...) en ze geven ook hun indrukken over de aanpassing van de betrokken structuren van de UN-organisatie.

Mich Mandl vertelt in de derde aflevering van het verhaal van de luchtvaart vijfkamp hoe het Belgisch team evolueert vanaf het midden van de jaren '90. Omdat de werkdruk op het vliegend personeel blijft toenemen, onder meer door de uitgezonden operaties, wordt onze PAIM-deelname gestopt na de competitie in Dijon in 2002.

Hopelijk geven deze artikels u zin om deel te nemen aan enkele van onze Senior Aviators' activiteiten.

Beste groeten,

Gerard Van Caelenberge.

Le vendredi 15 octobre 2021, la Force Aérienne belge fêtera son 75<sup>e</sup> anniversaire. Notre commémoration annuelle à la pelouse des aviateurs à Evere sera donc également organisée ce jour. Plus de détails concernant cette journée du souvenir suivront, en consultation avec la Force Aérienne, qui coordonnera toutes les activités de cette journée.

Cette année, notre Assemblée générale a exceptionnellement été organisée par procédure écrite comme le prévoit la nouvelle loi du 20 décembre 2020. Vous en trouverez le rapport dans ce magazine.

Malgré l'isolement dû à l'effet Corona, l'équipe éditoriale a une nouvelle fois rassemblé une magnifique série d'articles pour cette édition du magazine.

Notre membre VTB Patrick Anspach livre un témoignage très intéressant sur les relations délicates entre les experts de l'aviation et les journalistes. Au cours de sa longue carrière de journaliste aéronautique, il a pu constater que certains rédacteurs, sous la pression du temps et souvent aussi à la recherche d'attention, diffusaient des informations inappropriées à la suite d'accidents ou d'incidents aériens.

Tijl Schmelzer, fils de notre membre VTB Bert Schmelzer, raconte comment il a planifié et exécuté un vol record de 1.250 km dans un planeur haute performance Ventus 3T, avec un décollage en Bretagne et un atterrissage dans le Bergland en Basse-Saxe, le 29 juin 2020.

Dans le deuxième épisode de « Power to Fly », Lionel Gabriel donne un clair aperçu de l'impressionnante évolution technique des moteurs à réaction et de l'introduction des moteurs électriques en aviation.

Dans le deuxième article du rapport sur les opérations de l'UNHAS, Wif De Brouwer et Touf Martou poursuivent la description des opérations aériennes à caractère humanitaire au sein de l'ONU, à partir des années 2000. Cela se passe en Afrique (Soudan, Éthiopie, Libéria), au Moyen Orient (première guerre du Golfe) en Asie (Afghanistan, Myanmar). Ils poursuivent leur propos en donnant leurs impressions sur l'évolution des structures impliquées au sein de l'ONU.

Mich Mandl nous raconte dans le troisième épisode consacré à l'histoire du pentathlon aéronautique comment l'équipe belge a évolué depuis le milieu des années 90. La charge de travail du personnel navigant ne cessant d'augmenter, entre autres en raison des opérations de déploiement, il a été mis fin à notre participation au PAIM, après la compétition de Dijon en 2002.

Nous espérons que ces articles vous donneront envie de participer à certaines des activités de nos Seniors Aviators.

Salutations amicales,

Gérard Van Caelenberge.

---

# Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

## **Marc TEUGELS**

Geb 08 Apr 1958

Aanvaard **VT**

Peters : Danny Cabooter & Paul Maenhaut.

## **Michel CLAVAREAU**

Né le 24 Sep 1960

Admis **VT**

Parrains : Louis Jeangout & Paul Maenhaut.

## **Bernard DENIS**

Né le 24 Avr 1951

Admis **VT**

Parrains : Guy Oger & Jean-Pierre Notte.

## **Philippe DEHENNIN**

Né le 20 Aug 1955

Admis **VT**

Parrains : Danny Cabooter & Gino Loosen.

## **Koen ROUMIEUX**

Geb 13 Mar 1963

Aanvaard **AT**

Peters : Poly Stevens & Wilfried De Brouwer.

## **Marc VEROUGSTRAETE**

Geb 08 Aug 1974

Aanvaard **VT(J)**

Peters : Danny Cabooter & Didier Waelkens.

## **Georges LEBEAU**

Né le 20 Aug 1948

Admis **VT**

Parrains : Gérald Dessart & Daniel van Rijckevorsel.

## **Fernand HESSEL**

Né le 25 Jun 1937

Admis **VT**

Parrains : Albert Demoulin & Yves Danckers

---

## Décès - Overlijdens

### **Wolfgang « Wolf » VAN WINGENE**

**Op 06 mei 2021**

**VT, BAF 67A, 75 jaar.**

### **Robert « Bob » FEUILLEN**

**Le 13 mai 2021**

**VT, BAF 1951, 93 ans.**



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

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



**W**egens de nog steeds geldende Covid-beperkingen is het niet zeker of onderstaande agenda volledig kan afgewerkt worden. Zoals vermeld in het voorwoord van de voorzitter kunnen we verwachten dat we vanaf september weer onbeperkt zullen kunnen samenkomen. Uiteraard is er eerst nog het golftornooi in Florennes dat doorgaat op 04 augustus 2021. Deze activiteit, inclusief de BBQ, vindt plaats in open lucht. De uitnodiging met inschrijvingsformulier werd gepubliceerd in ons magazine 2-2021 (april) en is beschikbaar op onze website onder de rubriek “Activiteiten” (niet vergeten in te loggen).

In dit magazine vindt u de uitnodiging voor het VTB banket 2021 dat doorgaat op zaterdag 09 oktober. Het inschrijvingsformulier is bijgevoegd.

Er is nog steeds een probleem met het restaurant in het Huis Der Vleugels. Een catering formule wordt onderzocht. Het is dus mogelijk dat diegenen die wensen te “lunchen” zich voorafgaandelijk moeten inschrijven. Meer informatie zal meegedeeld worden “in due time” via e-mail en op onze website in de rubriek “Activiteiten”.

Op vrijdag 15 oktober vieren we de 75<sup>e</sup> verjaardag van de Luchtmacht. De jaarlijkse plechtigheid op het ereperk der vliegeniers zal plaats vinden op het kerkhof van Brussel te Evere om 09.30 u. Deze wordt om 11.00 u gevolgd door de traditionele plechtigheid aan de Memorial van de Belgische Militaire Luchtvaart aan het Jubelpark. Eventuele bijkomende informatie zal via e-mail en de VTB website medegedeeld worden.

**E**n raison des restrictions Covid toujours en cours, il n'est pas sûr que le programme ci-dessous puisse être exécuté entièrement. Comme mentionné dans l'avant-propos du Président, nous pouvons espérer pouvoir nous réunir à nouveau sans contrainte à partir de septembre. Mais avant cela, il y a encore le tournoi de golf qui aura lieu à Florennes le 04 août prochain. Cette activité principalement de plein air est un forfait BBQ compris. Invitations et formulaires d'inscriptions ont été publiés dans notre magazine 2-2021 (avril) et sont également disponibles sur notre site dans la rubrique « activités » (ne pas oublier de se connecter).

Dans ce magazine, vous trouverez l'invitation pour le banquet des VTB qui aura lieu le samedi 09 octobre. Le formulaire d'inscription est joint.

Il y a toujours un problème avec le restaurant de la Maison des Ailes. Une formule « catering » est à l'étude. Il est donc possible que l'on demande aux gens qui veulent manger de s'inscrire à l'avance. Plus d'informations seront communiquées en temps utile par mail ou via notre site sous la rubrique « activités ».

Le vendredi 15 octobre nous célébrerons le 75<sup>ème</sup> anniversaire de la Force Aérienne. La cérémonie annuelle à la pelouse d'honneur des aviateurs aura lieu au cimetière de Bruxelles à Evere à 09.30 Hr. Elle sera suivie de la cérémonie traditionnelle au Mémorial de l'Aviation Militaire Belge au parc du Cinquantenaire. Des informations complémentaires seront communiquées par mail ou via le site Web comme de nécessaire.

Datum/Date	Evenement/Événement	Opmerkingen/Remarques
04/08/2021	Golf Florennes	Inschrijving voor 31/07/2021 Inscription avant 31/07/2021
08/09/2021	Maandelijkse bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA	Mogelijke voorinschrijving (lunch) Pré-inscription probable (lunch)
09/10/2021	Banket Banquet	Inschrijven voor 01/10/2021 Inscription avant le 01/10/2021
13/10/2021	Maandelijkse bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA	Mogelijke voorinschrijving (lunch) Pré-inscription probable (lunch)
15/10/2021	Ereperk & Remembrance day Pelouse d'Honneur & Remembrance day	Kerkhof Brussel & Jubelpark Cimetière Bruxelles & Cinquantenaire
10/11/2021	Maandelijkse bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA	Mogelijke voorinschrijving (lunch) Pré-inscription probable (lunch)

---

# VTB – RAPPORT de L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 31 mai 2021

Introduction par le président, Gérard Van Caelenberge

## VTB – VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 31 mei 2021

Inleiding door de voorzitter, Gerard Van Caelenberge

Chers membres VTB,

La 84<sup>e</sup> assemblée générale se déroule cette année par écrit et j'espère que ce sera la première et aussi la dernière fois, parce que j'estime que cette réunion est une bonne occasion de présenter en personne « l'état de santé » de l'association aux membres.

Comme par le passé, j'aimerais commencer en commémorant les membres qui nous ont quittés l'année passée. Les mesures pour limiter les risques de contamination par Covid-19 nous ont malheureusement empêchés de participer aux cérémonies d'adieux.

Décès en 2020 : Philippe Roose, 'Andy' Decock, Brian Westkett, Achille Rouma, Frank Phlipppo, Roger Lams, 'Mon' Van Gestel, 'Rik' Gielen, Jan 'Julien' De Buyser (ex-VT), Dirk Desplenter, Jacques Davoine, Francis Wilmart, Paul Aelaerts, 'Toto' Laporte, Fernand Jaumouille, Micheline Rens-Dewilde, Xavier Janssens, Guy Famenne, Firmin Pieck, François Smis-saert, Jeff Moureau, Karel Bos (ex-VT), Herman Van der Steen, Palmer De Vlieger, Paul Van Poppel et Jos Vermeiren.

Merci d'avoir une pensée pour eux en leur mémoire.

*Meestal stellen we tijdens algemene vergadering de evolutie van onze vereniging in het voorbije jaar voor, aan de hand van enkele cijfergegevens. Maar voor het jaar 2020 geven die cijfers geen realistisch overzicht, omdat de sociale activiteiten van onze vereniging vanaf de maand maart volledig stilgevallen zijn, door de nationale Covid-19 maatregelen.*

*Dit jaar werden toch enkele uitzonderlijke herdenkingen georganiseerd, in een zeer beperkt 'corona-formaat', zoals de bloemenhulde op 11 mei aan de brug in Vroenhoven, met de deelname van de burgemeester en de plechtigheid in de maand oktober op het ereperk van de vliegeniers in Evere, met deelname van de commandant van de Air Component.*

*Het aantal leden van de VTB is in 2020 met een twintigtal verminderd naar ongeveer 620. Ik denk dat die terugval te verklaren is door het afschaffen van de VTB samenkomsten en van vele andere luchtvaartactiviteiten, waardoor heel wat mogelijkheden voor contacten met geïnteresseerde kandidaten weggevallen zijn.*

La situation financière de l'association s'est naturellement améliorée parce que les revenus sont restés plus ou moins les mêmes, mais les dépenses ont été très limitées à cause de la suspension obligatoire des réunions VTB.

Je voudrais exprimer ma gratitude à tous ceux qui ont participé au rayonnement de l'association en 2020, malgré les conditions sanitaires inhabituelles. Les membres de l'organe d'administration ont pu prendre les décisions nécessaires pendant toute l'année grâce aux "réunions virtuelles" qui ont été préparées et organisées via e-mail par les bons soins de notre secrétaire général Didier Waelkens.

Je remercie aussi les cinq membres de l'organe d'administration qui, arrivés à la fin de leur mandat de trois ans, se représentent comme candidat pour relancer avec beaucoup d'enthousiasme la gestion de nos activités après les vacances d'été.

*Mijn oprechte felicitaties ook voor de resultaten van het redactieteam onder leiding van Wif De Brouwer, dat in 2020 vier schitterende edities van ons VTB Magazine geproduceerd heeft. Een heel brede waaier van onderwerpen, zowel georiënteerd naar de geschiedenis van de luchtvaart als naar nieuwe ontwikkelingen, werd door verschillende auteurs op een duidelijke en vlotte manier voorgesteld. Onze publicaties zijn voor het ogenblik de belangrijkste communicatiemiddelen met onze leden en wij krijgen heel lovende commentaren over de inhoud en de vormgeving van het VTB Magazine en van onze website "www.vieillestiges.be".*

*Ondertussen begint de isolatie natuurlijk zwaar te wegen, maar we blijven zoeken naar goede oplossingen om zo vlug mogelijk en in veilige omstandigheden, samen terug te genieten van de unieke 'Senior Aviators' Spirit'.*

Dans les paragraphes suivants, vous pouvez lire plus en détail l'aperçu de 2020, collationné par notre secrétaire général Didier Waelkens et notre trésorier Alex Peelaers.

**Approbation du procès-verbal** de l'assemblée générale statutaire du 11 mars 2020, publié dans le magazine N° 3/2020 : le PV est approuvé.



---

**Goedkeuring van het verslag** van de algemene statutaire vergadering van 11 maart 2020, gepubliceerd in het magazine Nr. 3/2020. Het verslag wordt goedgekeurd.

**Rapport du secrétaire général, Didier Waelkens**  
**Verslag van de secretaris-generaal, Didier Waelkens**

43 membres ont participé à cette assemblée générale « écrite » en renvoyant le bulletin de vote.

Au 31 décembre 2020, notre association comptait 641 membres, répartis comme suit :

VT : 481 - VT(J) : 29 - AT : 92 - Veuves : 25 - Associations : 14.

En 2020, nous avons perdu 24 membres décédés, 9 ont donné leur démission et 12 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 23 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Par rapport à 2019 où le nombre de membres présentait une augmentation de 6 membres, l'année 2020 montre une diminution de 22 membres. Ce résultat négatif est sans nul doute la conséquence de la pandémie et de l'arrêt total des activités depuis la mi-mars 2020.

*Wat de activiteiten betreft, alles werd vanaf half maart bevroren als gevolg van de eerste lockdown en deze situatie duurde voort tot ver na 31 december. Zelfs de vergaderingen van het bestuursorgaan werden virtueel/digitaal gehouden. Toch hebben we in januari, februari en maart onze maandelijkse bijeenkomsten in het Huis der Vleugels kunnen houden, en de Algemene Vergadering van 11 maart was onze laatste activiteit in 2020. Tenslotte werd op 19 februari in La Chise de conferentie "Edmond Thieffry" gehouden.*

**Rapport du trésorier, Alex Peelaers**  
**Verslag van de penningmeester, Alex Peelaers**

Bilan 2020 / Balans 2020

- Compte épargne / Spaarrekening :  
€ 16.409,72
- Compte courant / Zichtrekening :  
€ 23.876,62
- Caisse trésorerie / Kas penningmeester :  
€ 792,54
- Fonds social & culturel / Sociaal & cultureel fonds :  
€ 9.347,32

Si on y ajoute le stock de la boutique, le bilan 2020 présente un total de € 59.458,68. Au final, les comptes présentent un solde positif de € 5.622,39.

Budget 2021

*Het budget 2021 is hetzelfde als in 2020 met enkele kleine aanpassingen aan de verschillende rubrieken. Rekening houdend met een opmerking over de resultatenrekening van vorig jaar*

*wordt de rubriek "AV & Banket" uit vorige budgetten nu ondergebracht in de rubriek "Conferenties & diverse activiteiten" en wordt alleen rekening gehouden met het, meestal negatief, saldo van alle activiteiten samen.*

**Rapport du vérificateur aux comptes, Michel Galant**  
**Verslag van de rekeningcommissaris, Michel Galant**

« En respect de la tâche de vérificateur aux comptes que vous m'avez confiée, j'ai vérifié l'enregistrement des opérations dans les comptes, la régularité et la sincérité du compte de résultats et du bilan clôturé au 31 décembre 2020. Après contrôle, je certifie que les comptes publiés sont sincères, réguliers et qu'ils donnent une image fidèle du patrimoine de l'association. »

*De stemmen werden geteld. Het secretariaat heeft 43 stembiljetten ontvangen. De gewone meerderheid is dus 23 stemmen.*

*De rekeningen 2020 en het budget 2021 worden unaniem goedgekeurd.*

*Kwijting wordt unaniem aan de revisor en de bestuurders verleend.*

*M. Michel Galant wordt unaniem voor het boekjaar 2020 opnieuw aangeduid als revisor.*

**Élections & démissions**  
**Verkiezingen en ontslagen**

Ils n'y a ni démissions ni nouveaux candidats. Cinq administrateurs sont sortants et rééligibles : Danny Cabooter (38 voix), Jean-Pierre Decock (38), Michel Dillien (36), Pierre Léonard (39) et Paul Van den Hende (38). Les cinq candidats sont donc tous réélus.

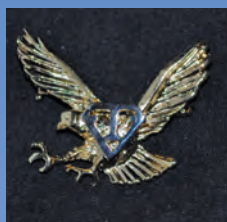
Aucune question n'a été posée par les membres.

Didier Waelkens  
Secrétaire-général / Secretaris-generaal



# BOUTIQUE VTB BOETIEK

More items available on [www.vieillestiges.be/boutique](http://www.vieillestiges.be/boutique) - [www.vieillestiges.be/boetiek](http://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**

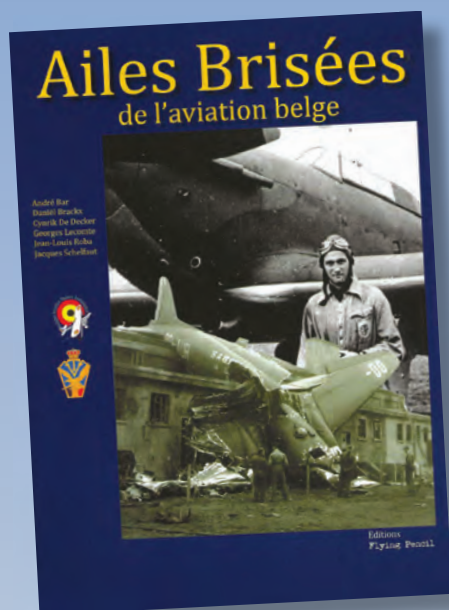
**Badge: 20€**

Port BE: 1,50€  
Port EU: 3,00€



**10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten: 10€**

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€



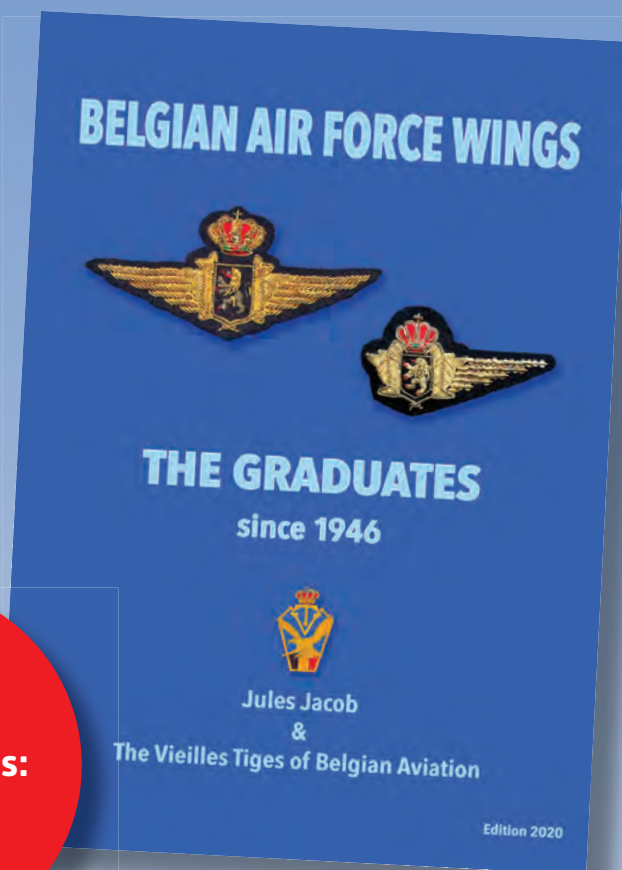
**" Ailes Brisées "**

Book. Only French version.

~~36€~~ **SALE: 24€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€



**NEW**

**Book**

**The Graduates:**

**25€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€

**Comment vous procurer ces articles ?** Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **BE232100 6199 6691** (BIC : GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez 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.



# JAARLIJKS BANKET

# BANQUET ANNUEL

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u en uw partner uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 09 oktober 2021 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen. ([www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be))

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een *cash bar* geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt **67 €** per persoon. Het reservatieformulier vindt u bijgevoegd aan dit magazine.

**Betaling:** uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

**Afsluiten van de inschrijvingen:**  
vrijdag 01 oktober om 12.00 u

**Opgelet:** het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug **EN** voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden! **Betalen = reserveren...**

**Dress code :** Stadskledij (jacket & tie) voor de heren, aangepaste kledij voor de dames.

## Toegang:

### Met de auto:

op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's

### Bus De Lijn:

er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op [www.delijn.be](http://www.delijn.be) Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821, vertrek om de 30 minuten, reisduur ongeveer 12 minuten.

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier avec votre partenaire au banquet annuel de l'association le samedi 09 octobre 2021 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen. ([www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be))

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un *cash bar* sera ouvert après le dîner.

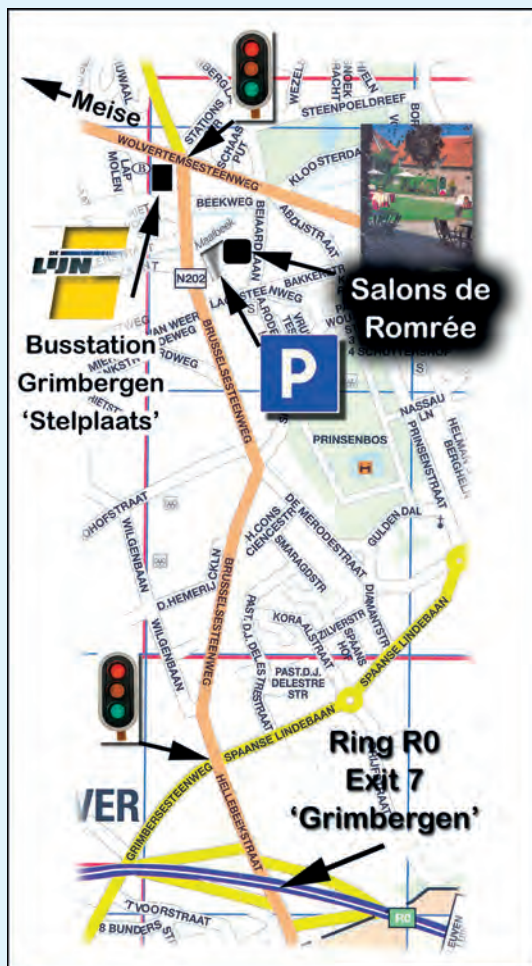
Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de **67 €** par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation joint à ce magazine.

**Paiement :** uniquement par virement au compte de l'association, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

**Clôture des inscriptions :**  
vendredi 01 octobre à 12.00 hr

**Attention :** Le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation **ET** faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu ! **Paiement = réservation...**

**Dress code :** Tenue de ville (jacket & tie) pour les messieurs, tenue adaptée pour les dames.



## Accès :

### En voiture :

sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

### Bus De Lijn :

plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quel-que 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur [www.delijn.be](http://www.delijn.be) A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821, départ toutes les 30 minutes, durée du voyage environ 12 minutes.

# 1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

**Tijl Schmelzer**

Traduction

André Perrad & Mich De Weirdt

The Lower Saxon Hills.

This beautiful landscape is invaded by wind turbines,  
representing a major obstacle for sport flyers.





Laat ons eerst toe de schrijver van dit artikel voor te stellen. Tijn is de zoon van ons VTB-lid Bert Schmelzer Senior. Bert is één van de gekende figuren in onze Belgische zweefvlieg-wereld en verpulverde in 2014/15 meerdere Belgische records.

Het zweefvliegen zit de Schmelzer familie in het bloed, zijn beide zonen Bert junior en Tijn zijn piloten van het hoogste niveau.

Ze hebben beide Belgische kampioentitels en meerdere Belgische en Continentale records op hun naam, en Bert jr. werd in 2014 zelfs wereldkampioen in Finland.

Een afstand afleggen van 1.250 km in één trek met een zweefvliegtuig is een mijlpaal. Toen Tijn hieraan begon had-

Tout d'abord, permettez-nous de présenter l'auteur de cet article. Tijn est le fils de Bert Schmelzer Senior, membre des VTB. Bert est l'une des figures bien connues dans notre monde belge du planeur qui a battu plusieurs records de Belgique en 2014/15.

Le planeur est dans le sang de la famille Schmelzer, ses deux fils Bert Jr et Tijn sont des pilotes du plus haut niveau.

Ils ont tous deux des titres de champion de Belgique, plusieurs records belges et continentaux à leur nom, et Bert a été le vainqueur du championnat du monde en Finlande en 2014.

Parcourir d'une traite une distance de 1.250 km avec un planeur est une étape importante. Lorsque Tijn l'a entreprise,







### The Schmelzer glider family.

Left to right: Bert Sr., Hilde (his spouse), Tijn, Barbara (spouse of Bert Jr.) and Bert Jr. The three Schmelzers all have a Belgian record on their name and a Gold C badge with three diamonds. They also have the FAI 750 en 1.000 km diploma and both Bert Jr. and Tijn obtained the 1.250 km diploma.

den slechts 31 piloten dit huzarenstukje volbracht, waarvan slechts zes boven Europees grondgebied. Zijn broer Bert jr. had het hem voorgedaan in 2018; Tijn zou mikken naar het diploma nummer 32.

Voor dit diploma moet voor de vlucht een koers uitgezet worden met maximaal drie vaste keerpunten (3TP - 3 Turning Points). Die opgave moet dan zonder tussenlanding worden afgelegd. Een GPS-logapparaat houdt nauwgezet de data bij.

Tijn heeft zijn prestatie uitgevoerd met een Venus 3T. Deze zwever is het recentste topmodel van de Duitse firma Schempp-Hirth, en beschikt over een hulpmotor om buitenlandingen te voorkomen. Deze motor mag uiteraard niet benut worden tijdens de prestatievlucht.

De Ventus 3T heeft een (water) ballasttank van 180 l en 600 kg MTOW (Maximum Take-off Weight).

We laten nu Tijn aan het woord.

### De ambitie

Reeds in 2011 liep ik rond met het idee om een vlucht van 1.000 km te verwezenlijken, vertrekkende vanuit Vlaanderen. Mijn plan was richting Duitsland te vliegen en te profiteren van de thermiek boven de grote koolcentrales in het Rijngebied. Toen ik in 2012 aan het wachten was op de juiste weersomstandigheden, kwam opeens een ander weerfenomeen aan bod: een strakke noordoostenwind met wolkenstraten richting Spaanse grens. In 1972 was Hans-Werner Grosse er in geslaagd om met dit weer een wereldrecordafstandsvlucht te maken. Ik slaagde er in om die vlucht in de praktijk om te zetten, en zo mijn 1.000 km diploma te behalen (het eerste en tot nu toe nog steeds enige vanuit België), en twee Belgische afstandsrecords te breken.

seuls 31 pilotes avaient accompli cet exploit, dont seulement six au-dessus du territoire européen. Son frère Bert, l'y avait précédé en 2018 ; Tijn allait viser le diplôme numéro 32.

Pour ce diplôme, un itinéraire doit être fixé pour le vol avec un maximum de trois tournants fixes (3 TP - Turning Points). Cette épreuve doit ensuite être réalisée sans escale. Un enregistreur GPS surveille de près les données.

Tijn a réalisé son exploit avec un Vénus 3T. Ce planeur est le dernier top modèle de la société allemande Schempp-Hirth ; il dispose d'un moteur auxiliaire pour éviter les atterrissages hors-pistes. Ce moteur ne peut évidemment pas être utilisé pendant le vol de performance.

Le Ventus 3T est équipé d'un réservoir de ballast de 180 l d'eau ; il affiche un MTOW (Maximum Take-off Weight) de 600 kg.

Passons maintenant la parole à Tijn.

### L'ambition

Déjà en 2011, il me trottait en tête l'idée de réaliser un vol de 1.000 km au départ de la Flandre. Mon plan était de voler vers l'Allemagne et de profiter des thermiques au-dessus des grandes centrales au charbon dans la région rhénane. Alors que j'attendais les bonnes conditions météorologiques en 2012, un autre phénomène météorologique est soudain entré en ligne de compte : un fort vent du nord-est avec des 'routes de nuages' vers la frontière espagnole. En 1972, avec cette météo, Hans-Werner Grosse avait réalisé un record mondial de vol de distance. J'ai pu exécuter ce vol, obtenant ainsi mon diplôme de 1.000 km (le premier et jusqu'à présent encore le seul à partir de la Belgique), et battant deux records de Belgique de distance.

## 1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

Na-analyse van die vlucht toonde dat er een mogelijkheid was om via een doorgang in de Pyreneeën de vlucht nog een heel eind verder te zetten in Spanje. Ik wachtte de jaren nadien geduldig op deze zeldzame gunstige weersomstandigheden. Die kwamen er echter niet, telkens opnieuw waren er hier of daar ongunstige situaties langs de geplande route.

Ik ging ook op zoek naar andere opties om onder andere weersomstandigheden in onze streken records te breken. Dit bracht mij tot het Nedersaksische Bergland (the Lower Saxon Hills), een langgerekte heuvelrug die zich over 100 km uitstrekt tussen Bielefeld en Hannover in Duitsland.

Het Nedersaksische Bergland is een bekend zweefvlieggebied bij onze Oosterburen. Het gans jaar door vindt men er gunstige omstandigheden en er zijn talrijke zweefclubs en vliegvelden in de omgeving. Met een stevige wind uit het Zuidwesten is de thermiek op de heuvels er optimaal. En ook nadat 's avonds de thermiek is gaan liggen, kan men nog steeds op de hellingstijgwind boven blijven en nog een paar 100 km extra afstand vliegen.

Maar een lange afstandsvlucht in Oostelijke richting heeft wel nadelen. Een vlucht van meer dan 1.000 km duurt meer dan 10 uren, maar men vliegt tegen de relatieve beweging van de zon zodat men een uur minder daglicht heeft. Een ander nadeel, de vlucht tussen enig Belgisch vliegveld en een bestemming ten Oosten van de heuvelrug is te kort om het Belgisch record in één rechte lijn van 1.025 km op mijn naam te schrijven. Voor het opstijgen moet men dus zo ver mogelijk naar het Westen om voldoende afstand te bekomen. We moesten dus uitkijken naar een startpunt ergens tussen Nantes en Brest in Bretagne. Een bijkomende handicap is dat Parijs op die route ligt en met een zwever is het absoluut te vermijden om zich te gaan mengen in het luchtverkeer van de verschillende vlieghavens rond de Franse hoofdstad.

Après analyse, ce vol a montré qu'il y avait une possibilité de continuer en Espagne sur une bonne distance via un passage dans les Pyrénées. J'ai attendu patiemment ces rares conditions météorologiques favorables dans les années qui ont suivi. Cependant, elles ne se sont pas présentées, il y avait chaque fois des situations défavorables ici ou là le long de la route prévue.

J'ai également recherché d'autres options afin de battre des records dans nos régions sous d'autres conditions météorologiques. Cela m'a conduit dans la région montagneuse de Basse-Saxe (the Lower Saxon Hills), une crête allongée qui s'étend sur 100 km entre Bielefeld et Hanovre en Allemagne.

La région des collines de Basse-Saxe est une zone de planeur bien connue chez nos voisins de l'Est. Tout au long de l'année y règnent des conditions favorables et on trouve de nombreux clubs de vol à voile et aérodromes dans la région. Avec un vent fort du sud-ouest, les thermiques sur les collines sont optimales. Et même après qu'en soirée les thermiques se sont calmées, on peut encore rester dans le vent ascendant des versants pentus et voler quelques 100 km supplémentaires.

Mais un long vol en direction de l'est a réellement des inconvénients. Un vol de plus de 1.000 km dure plus de 10 heures, et comme on avance contre le déplacement relatif du soleil, on dispose d'une heure de lumière du jour en moins. Autre inconvénient, un vol depuis n'importe quel aérodrome belge et une destination à l'est de la crête de collines est trop court pour inscrire à mon nom un record de Belgique de 1.025 km en ligne droite. Pour le décollage, il faut donc aller le plus loin possible vers l'ouest afin d'obtenir une distance suffisante. Nous avons donc dû rechercher un point de départ situé entre Nantes et Brest en Bretagne. Un handicap supplémentaire est que Paris se situe sur cette route et avec un planeur, il faut absolument éviter de s'imbriquer dans le trafic aérien des différents aéroports autour de la capitale française.

The Ventus 3T.





## 1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

### De kans

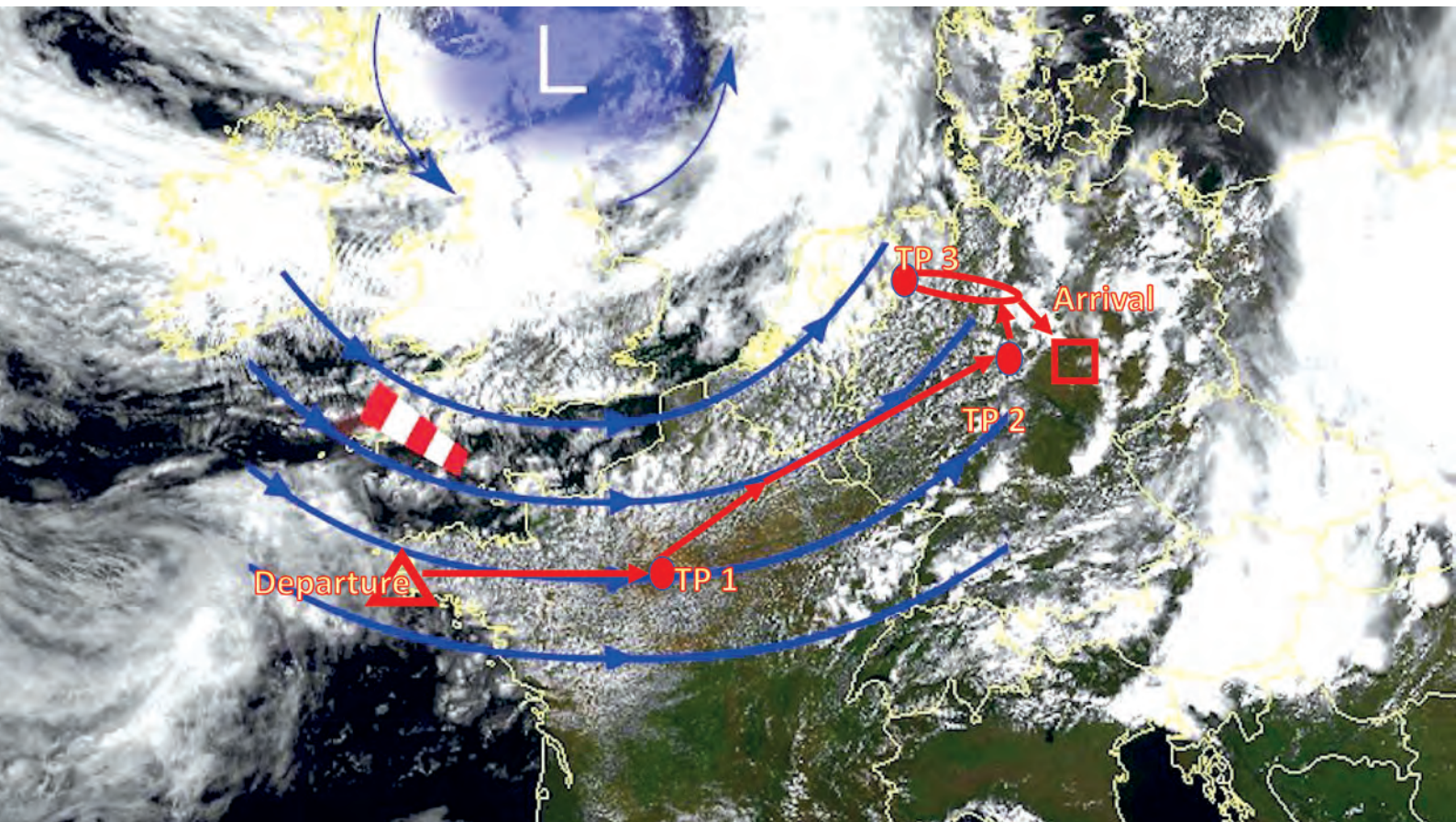
Vanaf 2013 volgde ik van dichtbij de weersevolutie. Er deden zich een aantal mogelijkheden voor maar het was telkens op de limiet tot ik de weersvoorspelling kreeg op zaterdag 27 juni 2020. De voorspelling voor maandag 29 juni was bijna perfect.

Mijn plan voorzag een 3TP 1.301 km vlucht met een optie om er twee legs van 110 km aan toe te voegen wat in totaal een OLC (Online Contest) afstand van 1.522 km betekende over zes legs. Met een dergelijke vlucht zou ik niet enkel de

### L'occasion

À partir de 2013, je suis de près l'évolution météo. Un certain nombre de possibilités se présentent, mais c'est toujours à la limite jusqu'à ce que j'obtienne les prévisions météorologiques du samedi 27 juin 2020. Les prévisions pour le lundi 29 juin sont presque parfaites.

Mon plan prévoit un vol de 1.301 km avec 3 TP et la possibilité d'y ajouter deux legs de 110 km, ce qui signifie une distance totale OLC (On Line Contest) de 1.522 km sur six legs. Avec un tel vol, j'obtiendrais non seulement la



afstand van 1.250 km, het Belgisch 3 TP afstandsrecord halen maar ook het afstandsrecord in rechte lijn verbeteren. Met de beschikbare weersvoorspelling leek dit een realiseerbare ambitie.

Nu nog een vliegveld vinden in Bretagne. Er waren drie zweefvliegclubs die binnen de zone lagen van waaruit ik wou vertrekken. Ik kon Philippe de Péchy bereiken die lid is van de Franse nationale ploeg. Zijn club is gesitueerd in Saint-Sulpice-des-Landes ongeveer een 40-tal km ten Zuiden van Rennes, en van daaruit was het mogelijk om mij te slepen naar het startpunt dat ongeveer 85 km meer naar het Westen lag. Hij was onmiddellijk akkoord. Mijn ouders waren zo vriendelijk om mij te vergezellen en op zondagnamiddag om 14.00 u waren we op weg richting Rennes, met de glider op een aanhangwagen achter de

distance de 1.250 km, le record de Belgique de distance 3 TP, mais j'améliorerais également le record de distance en ligne droite. Avec les prévisions météorologiques disponibles, cela semble être une ambition réalisable.

Trouver maintenant un aéroport en Bretagne. Il y a trois clubs de vol à voile situés dans la zone d'où je veux partir. Je parviens à joindre Philippe de Péchy, un membre de l'équipe nationale française. Son club se situe à Saint-Sulpice-des-Landes à environ 40 km au sud de Rennes, et de là, il est possible de me remorquer jusqu'au point de départ, environ 85 km plus à l'ouest. Il accepte immédiatement. Mes parents ont la gentillesse de m'accompagner et dimanche après-midi à 14h00, nous sommes en route vers Rennes, avec le planeur sur une remorque derrière la voiture. Alors qu'ils sont au volant, je peux calculer le vol dans tous les détails.



## 1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

wagen. Terwijl zij achter het stuur zaten kon ik de vlucht in alle details berekenen. We kwamen aan om 22.00 u, monterden de zwever, vulden de ballasttanks met 60 liter water en waren klaar om in de vroege morgen te vertrekken.

Weersvoorspellingen kloppen niet altijd met de werkelijkheid. De satellietfoto's genomen in de vroege ochtend van 29 juni toonden een hoge vochtige plaat, een altocumuluslaag, die vanuit de oceaan het continent innam en dat had geen enkel weersmodel voorzien. Concreet betekende dit nieuws een uitstel van 45 minuten om de vlucht te starten, een verplaatsing van het vertrekpunt van 55 km naar het oosten, geen startpunt boven de Atlantische Oceaan, een snelle verandering van de plannen en het rekken van de keerpunten zover het weer en het luchtruim dat toelieten.

Het zag er niet zo goed uit maar het leek erop dat de altocumulus zich zou omvormen tot cumulus wolken die beloofden voldoende thermiek te produceren om in gunstige omstandigheden te vertrekken. Ik sleutelde wat aan de routing en kwam tot de bevinding dat het onmogelijk zou zijn om het Belgisch afstandsrecord in rechte lijn te kloppen, maar de 1.250 km lagen nog binnen mijn bereik. En dan maar wachten tot de zon de altocumuluslaag zou doorbreken.

### De start

Om 09.15 u stonden we klaar met de sleper om op te stijgen en om 09.45 u was het zover. Tijdens de sleepvlucht werd het duidelijk dat de thermiek begon op te bouwen, en ik werd losgekoppeld op 1.400 m hoogte. Ik testte eventjes de hulpmotor, en bereikte de startlijn op een hoogte van 1.300 m, 35 km ten Westen van Saint-Sulpice. We waren vertrokken.

De cumuluswolken begonnen zich langzaam te vormen maar de eerste echte thermiek voelde ik ongeveer 10 km

Nous arrivons à 22h00, assemblons le planeur, remplissons les réservoirs de ballast avec 60 litres d'eau et sommes prêts à partir tôt le matin.

Les prévisions météorologiques ne correspondent pas toujours à la réalité. Les photos satellites prises tôt le matin du 29 juin montrent une zone humide élevée, une couche d'altocumulus qui envahit le continent depuis l'océan, ce qu'aucun modèle météorologique n'avait prévu. Concrètement, ces nouvelles signifient un retard de 45 minutes pour commencer le vol, un déplacement du point de départ de 55 km en direction de l'est, aucun point de départ au-dessus de l'Atlantique, un changement rapide dans les plans et l'étirement des points tournants dans la mesure où les conditions météorologiques et l'espace aérien le permettent.

Cela ne se présente pas tellement bien, mais il semble que les altocumulus vont se transformer en cumulus qui promettent de produire suffisamment d'ascendances thermiques pour pouvoir partir dans des conditions favorables. Je bricole l'itinéraire et j'en viens à la conclusion qu'il serait impossible de battre le record de Belgique de distance en ligne droite, mais que les 1.250 km sont toujours à ma portée. Maintenant, il faut attendre que le soleil brise la couche d'altocumulus.

### Le départ

À 09h15, nous sommes prêts avec le remorqueur pour le décollage qui a lieu à 09h45. Pendant le remorquage, il devient évident que les thermiques se développent, et je suis largué à 1.400 m d'altitude. Je teste brièvement le moteur auxiliaire, et j'atteins la ligne de départ à une altitude de 1.300 m, à 35 km à l'ouest de Saint-Sulpice. C'est parti !

Les cumulus commencent à se former lentement mais je sens les premiers vrais thermiques à environ 10 km à l'est de Saint-Sulpice. À ce moment-là, je suis déjà descendu à







ten Oosten van Saint-Sulpice. Ik was op dat ogenblik reeds gedaald tot 500 m AGL maar kon zeer geleidelijk klimmen naar een meer comfortabele hoogte. Mijn route lag ten Zuiden van Parijs en tussen Parijs en Orleans vloog ik in uitstekende omstandigheden. Met de hulp van de wind uit het Westen verhoogde mijn snelheid tot 150 km/u. Eens voorbij mijn eerste keerpunt ten Zuiden van Parijs kwam ik in een stijgwind van 2,8 m/sec en bereikte een hoogte van 1.800 m. Alles verliep perfect en in Reims had ik voldoende potentieel om zonder problemen de Ardennen te doorkruisen, richting Keulen. De controleur van Köln approach was zo vriendelijk om mij vrije doorgang te geven in de TMA, en ik was op weg naar Sauerland.

Dit was niet het beste zweefweer om Sauerland te doorkruisen, het had pas geregend en de thermiek was zeer

500 m AGL mais je peux remonter très progressivement jusqu'à une altitude plus confortable. Ma route passe au sud de Paris et entre Paris et Orléans, je vole dans d'excellentes conditions. Avec l'aide du vent d'ouest, ma vitesse augmente à 150 km/h. Une fois passé mon premier TP au sud de Paris, je bénéficie d'un vent ascendant de 2,8 m/sec et j'atteins une altitude de 1.800 m. Tout se déroule parfaitement et à Reims, j'ai assez de potentiel pour traverser l'Ardenne vers Cologne sans aucun problème. Le contrôleur de Cologne Approach a la gentillesse de me laisser libre passage dans la TMA, et je suis en route vers le Sauerland.

Ce n'est pas la meilleure météo-planeurs pour traverser le Sauerland, il vient de pleuvoir et les thermiques sont très limités. Heureusement, le plafond est à 2.000 m et je réussis à maintenir cette altitude avec un vent arrière de 30-35 km/h.



Epernay.



## 1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

beperkt. Gelukkig was het plafond op 2.000 m en ik slaagde erin om die hoogte te behouden met een rugwind van 30-35 km/u.

Ik bereikte het tweede keerpunt op een hoogte van 1.600 m en haalde op dat ogenblik een gemiddelde snelheid van 127 km/h over een totale afstand van 1.037 km.

### Het 'Nedersaksische Bergland'

Hier moest ik een beslissing nemen.

Ik had 925 km in rechte lijn gedaan en kon het Belgische vrije afstandsrecord breken indien ik nog 100 km doorvloog richting Berlijn. Maar de verleiding om de 1.250 Km grens te overbruggen was te hoog. Hierop had ik jaren moeten wachten. Ik besloot dus me aan het plan te houden, en draaide bij het keerpunt dus af richting de heuvelrug. Mijn broer Bert zond mij een SMS met een waarschuwing dat de condities niet al te goed waren. En inderdaad, ik kon mijn hoogte niet houden en moest dalen tot ongeveer 250 m boven de heuvelrug vooraleer ik een thermiek vond die mij toeliet om met 1 m/sec te stijgen.

Maar ongeveer 25 km voor het laatste keerpunt kwamen er meer wolken opdagen wat een weerslag had op de thermiek en ik had alle moeite om mijn hoogte te houden. Ik stond erop om mijn ballast te behouden, verloor meer en meer hoogte, maar slaagde er toch in het derde keerpunt te bereiken op een hoogte van 300 m boven de vallei. Ik haalde nog net het laatste keerpunt en zette onmiddellijk de waterkraan open om de vlieger zo licht mogelijk te maken. De lege Ventus 3 demonstreerde onmiddellijk hoe goed hij

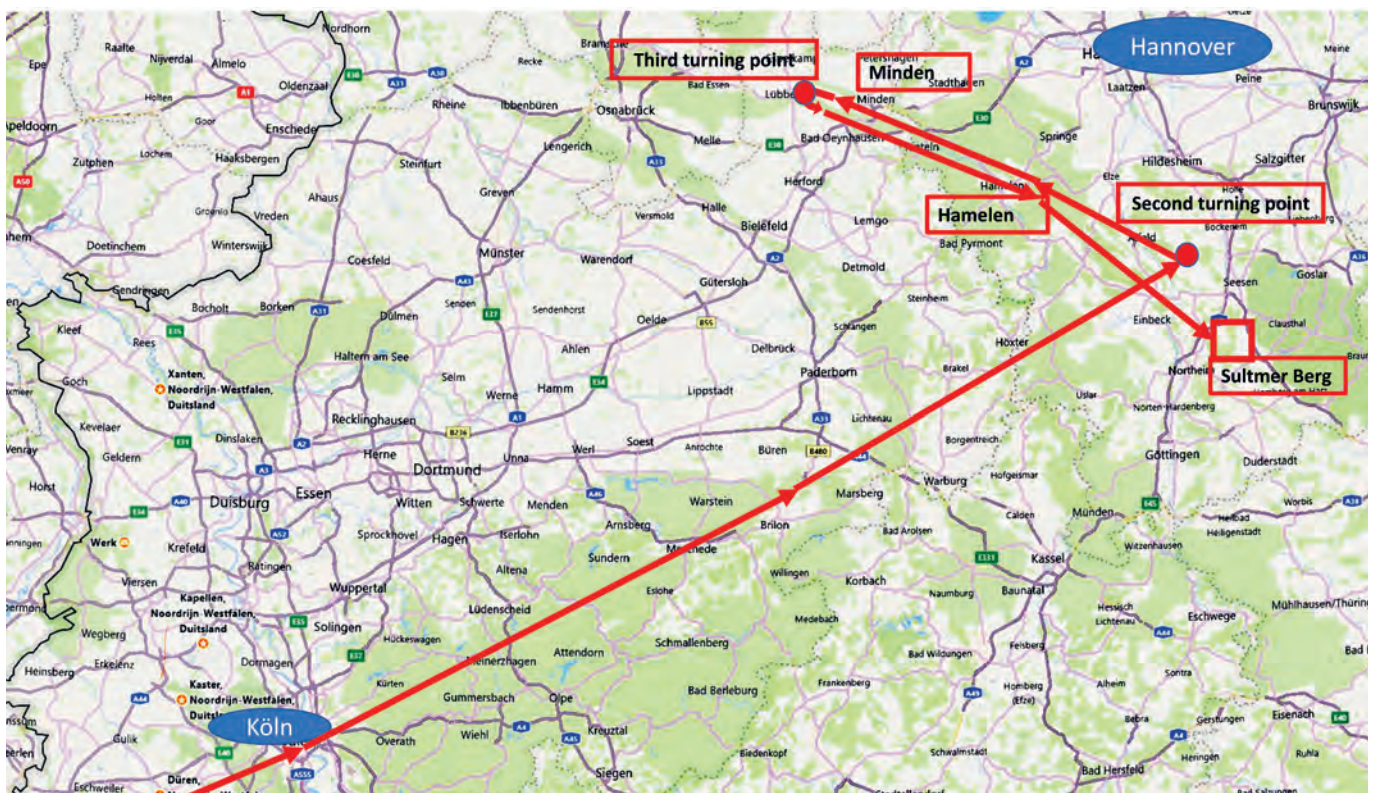
J'atteins le deuxième TP à une altitude de 1.600 m, avec à ce moment une vitesse moyenne de 127 km/h sur une distance totale de 1.037 km.

### Les collines de Basse-Saxe

Là, je dois prendre une décision.

J'ai fait 925 km en ligne droite et je pourrais battre le record belge de distance si je fais encore 100 km jusqu'à Berlin. Mais la tentation de passer la barre des 1.250 km est trop forte. J'ai dû attendre des années pour ça. Je décide donc de m'en tenir au plan et, au TP, je prends la direction des collines. Mon frère Bert m'envoie un SMS m'avertissant que les conditions ne sont pas très bonnes. Et effectivement, je ne peux pas garder mon altitude et je dois descendre à environ 250 m au-dessus de la crête avant de trouver un thermique qui me permet de remonter à 1 m/sec.

Mais à environ 25 km du dernier TP, de nouveaux nuages apparaissent, ce qui a un effet sur les thermiques, et j'ai toutes les peines du monde à garder mon altitude. Je me résous à garder mon lest, je perds de plus en plus d'altitude, mais je réussis quand même à atteindre le troisième TP à une altitude de 300 m au-dessus de la vallée. Je viens de faire le dernier virage et j'ouvre immédiatement la vanne de vidange du ballast pour rendre le planeur aussi léger que possible. Le Ventus 3 allégé montre instantanément à quel point il se sent bien dans cette masse d'air. Le vario ne dépasse pas les 0,5 m/sec au-dessus des pentes, mais le vent arrière me pousse vers la cible. À Bisperode seulement, la pente est tout à fait dans le vent, le vario s'améliore un peu et je peux prendre un peu d'altitude. À partir de la





## 1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

zich in deze luchtmassa voelde. De vario kwam boven de hellingen niet hoger dan 0,5 m/s, maar de rugwind duwde mij in de richting van het doel. Alleen te Bisperode, lagen de helling volop in de wind, de vario werd wat beter en ik kon wat hoogte winnen. Van de laatste goede helling tot tegen Ithwiesen, was een finesse<sup>1</sup> van 60 nodig om de doelstelling te halen en ik haalde uiteindelijk gelukkig 77.

Gelukt! Op het laatste been brachten de zachte glooiende heuvels die richting Northeim en het vliegveld van Sultmer Berg lagen, de laatste meters stijgen die ik nodig had en maakten het me mogelijk om de proef succesvol (met een kleine maar voldoende marge) af te ronden. Eens voorbij Sultmer Berg, en na 1.254,8 km startte ik de hulpmotor, nam een foto en zond een SMS naar mijn ouders die op weg waren met de wagen. Uiteindelijk zette ik de glider neer in Bisperode West, een sympathiek vliegveld waar men bergop moet landen om de hangars op een klein platform te bereiken. Er was geen kat te bespeuren.

Het was op het nippertje, maar het was gelukt. Ik was de 32<sup>e</sup> in de wereld om het 1.250 km diploma te behalen, de tweede vanuit Frankrijk en de eerste in Europa zonder gebruik te maken van golfstijgwinden in de hooggebergtes.

Twee uur later kwamen mijn ouders aan met de wagen. We ontmantelden de glider en vertrokken terug naar huis. En kwamen aan in Antwerpen om 05.30 u in de morgen.

We waren 40 uren onderweg geweest, maar ik had de ervaring van mijn leven beleefd.

### Dankwoord

Mijn eerste dank gaat naar mijn ouders; zonder hun steun had ik dit nooit waar kunnen maken.

Duizendmaal dank aan de aeroclub Planeurs d'Ille-et-Vilaine, van Rennes Saint-Sulpice-des-Landes en aan de familie de Péchy voor jullie hulp en gastvrijheid. Jullie kregen niet veel tijd om jullie voor te bereiden. Jullie hebben een enthousiaste groep daar, een prachtige omgeving en een uitstekende infrastructuur. Merci beaucoup.

<sup>1</sup>. De finesse is de voorwaartse snelheid gedeeld door de daalsnelheid.

dernière bonne pente vers Ithwiesen, une finesse<sup>1</sup> de 60 est nécessaire pour atteindre l'objectif et heureusement, j'arrive finalement à 77.

Réussi ! Sur la dernière étape, les collines en pente douce qui s'étendent vers Northeim et l'aérodrome de Sultmer Berg me donnent les derniers mètres d'altitude dont j'ai besoin et me permettent ainsi de terminer l'épreuve avec succès (avec une marge faible mais suffisante). Une fois passé Sultmer Berg, et après 1.254,8 km, je démarre le moteur auxiliaire, prends une photo et envoie un SMS à mes parents qui sont en route avec la voiture. Finalement, je pose le planeur à Bisperode West, un aérodrome bien sympathique où il faut atterrir en montée pour atteindre les hangars sur une petite plate-forme. Il n'y a pas un chat en vue.

Il s'en est fallu de peu, mais ça a marché. Je suis la 32<sup>e</sup> personne au monde à obtenir le diplôme de 1.250 km, la deuxième au départ de la France et la première d'Europe à ne pas avoir eu recours aux vents ondulatoires de haute montagne.

Deux heures plus tard, mes parents arrivent avec la voiture. Nous démontons le planeur et nous prenons la route vers la maison. Nous arrivons à Anvers à 05h30 du matin.

Nous étions sur la route depuis 40 heures, mais j'avais vécu l'expérience de ma vie.

### Remerciements

Mes premiers remerciements vont à mes parents ; sans leur soutien, je n'aurais jamais pu réaliser cela.

Mille mercis à l'aéroclub Planeurs d'Ille-et-Vilaine, de Rennes Saint-Sulpice-des-Landes et à la famille de Péchy pour votre aide et votre hospitalité. Vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer. Vous avez là un groupe enthousiaste, un bel environnement et une excellente infrastructure. Merci beaucoup.

<sup>1</sup>. La finesse est la vitesse vers l'avant divisée par la vitesse de descente.







# United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



**Wilfried De Brouwer (WDB) & Philippe Martou (Touf)**

Traduction : André Perrad

## DEEL 2 Inleiding

In ons vorig magazine hebben we een kort overzicht gegeven van de oprichting van twee diensten in de Verenigde Naties (VN) met als belangrijkste taak het coördineren en leveren van logistieke steun aan humanitaire organisaties die actief zijn in rampgebieden. De eerste was het UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), met stafleden van de drie belangrijkste humanitaire agent-schappen van de VN: WFP, UNHCR en UNICEF. Het voor-naamste instrument van dit UNJLC was UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*) een luchtdienst die bij grote rampen ter beschikking gesteld werd van alle humanitaire actoren, dus ook van NGO's (Niet-Gouverne-

## 2<sup>e</sup> PARTIE Introduction

Dans notre magazine précédent, nous avons évoqué brièvement la création de deux services au sein de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ayant pour tâche principale de coordonner et de fournir un soutien logistique aux organisations humanitaires opérant dans les zones sinistrées. Le premier est l'UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), avec le personnel des trois principales agences humanitaires des Nations Unies : WFP, UNHCR et UNICEF. Le principal instrument de cet UNJLC s'appelle l'UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), un service aérien mis à la disposition de tous les acteurs humanitaires, y compris les ONG (Organisations

## UNHAS

mentele Organisaties). UNHAS werd gebouwd op de bestaande structuur van de *WFP Air Service*, die reeds actief was bij de voedsel-verdeling in diverse crisisgebieden.

De eerste gecoördineerde tussenkomsten gebeurden bij natuurrampen, meer bepaald in Mozambique 2000 (overstroming), India 2001 (aardbeving) en Indonesië 2004 (tsunami).

Maar er was ook nood aan een gezamenlijk luchttransportcapaciteit in permanente crisissituaties. Een voorbeeld was de oprichting van een luchttransportdienst in Kabul, na de invasie van de coalitietroepen in 2003. Zoals beschreven in Deel 1 werd Philippe Martou (Touf) gedurende meerdere jaren belast met het management van deze luchtdienst. Zijn verblijf werd tijdelijk onderbroken wanneer hij naar de Tsunami apocalyps in Sumatra gestuurd werd, maar in juni 2005 keerde hij terug naar Kabul om de humanitaire vluchten boven Afghanistan en omgeving te beheren.

Ondertussen noteren we nog heel wat ellende op andere plaatsen in deze wereld. Hieronder een paar voorbeelden.

### Andere “hot spots”

**Soedan** is wellicht het land waar de meeste voedsel-droppings gebeurden over de laatste dertig jaar. Reeds op het einde van de jaren '80 voerden onder andere C-130's van de Luchtmacht (BAF) vanuit Khartoem voedselvluchten uit naar het zuiden van het land. Maar, wegens het steeds erger wordend conflict tussen Noord- en Zuid-Soedan zag de humanitaire wereld zich verplicht om de uitgangsbasis te verplaatsen naar Noord-Kenya. Een *field strip*, met name Lokichoggio, werd herbouwd om vliegtuigen zoals de C-130 te laten opereren. Deze hadden de capaciteit om per vlucht 16 ton voedsel te droppen in het zuiden van Soedan. Meerdere C-130's waaronder één BAF, werden er gestationeerd.

Non Gouvernementales) en cas de catastrophes majeures. L'UNHAS s'est fondé sur la structure existante du *WFP Air Service*, qui était déjà actif dans la distribution de vivres dans diverses zones de crise.

Les premières interventions coordonnées ont lieu lors de catastrophes naturelles, en particulier au Mozambique en 2000 (inondations), en Inde en 2001 (tremblement de terre) et en Indonésie en 2004 (tsunami).

Mais il faut aussi une capacité commune de transport aérien dans les situations de crise permanente. La création d'un service de transport aérien à Kaboul, à la suite de l'invasion des forces de la coalition en 2003, en est un exemple. Tel que décrit dans la Partie 1, Philippe Martou (Touf) a été chargé de la gestion de ce service aérien pendant plusieurs années. Son séjour est temporairement interrompu lorsqu'il est envoyé vers l'apocalypse du tsunami à Sumatra, mais en juin 2005, il revient à Kaboul pour gérer les vols humanitaires au-dessus de l'Afghanistan et environs.

Entretemps, nous enregistrons beaucoup de misère dans d'autres coins de ce monde ; en voici quelques exemples.

### Autres « points chauds »

Le **Soudan** est sans doute le pays où ont eu lieu le plus grand nombre de largages de nourriture ces trente dernières années. Déjà à la fin des années 1980, les C-130 de la Force Aérienne (BAF) effectuaient, entre autres, des vols de ravitaillement depuis Khartoum vers le sud du pays. Cependant, en raison de l'aggravation du conflit entre les Nord- et Sud-Soudan, le monde humanitaire s'est vu obligé de déplacer la base de départ vers le nord du Kenya. Un *field strip*, nommé Lokichoggio, a été réaménagé pour permettre à des avions tels que les C-130 de pouvoir opérer. Ceux-ci avaient la capacité de larguer 16 tonnes de nourriture par



Sudan, July 1985.

The C-130H CH-07 unloading humanitarian cargo at El Fasher, an airfield at 1h40 flying West of Khartoum.  
© D. Waelkens.



## UNHAS

Maar, alsof dit nog niet genoeg was ontstaat er een conflict in Darfur, in het Westen van Soedan. Wegens de bestendige verloochening en discriminatie de niet-Arabische bevolking nemen twee rebellengroepen er vanaf 2003 de wapens op tegen de regering van Khartoem. Het leger van Soedan, dat de handen vol heeft met het zuiden van het land, huurt gewapende groepen in om deze rebellie te stoppen. Deze Janjaweed militias zijn zeer gewelddadig, ze verwoesten systematisch de niet-Arabische dorpen in Darfur. Het resultaat is een ware genocide; 200.000 doden en miljoenen vluchtelingen. Meer dan 100.000 Darfuri steken de grens met buurland Tsjaad over. Ook het leger van Tsjaad raakt bij de gevechten met de Janjaweed betrokken. De levensomstandigheden van de vluchtelingen zijn onmenselijk. Alle humanitaire organisaties zijn er vertegenwoordigd en zowel UNJLC als UNHAS worden ingezet om de logistieke steun te coördineren. UNJLC heeft een vertegenwoordiging, zowel in Khartoem als in Darfur. Ook Frank Warnier, ex-luchtmachtkolonel en ex-defensie attaché in Nairobi, zal er drie maanden doorbrengen als UNJLC vertegenwoordiger. UNHAS opereert vanuit Khartoem; naast een aantal Antonov 12 toestellen zal ook een Belgische C-130 gedurende een maand steun verlenen aan deze humanitaire operatie.

vol dans le sud du Soudan. Plusieurs C-130, dont un BAF, y étaient stationnés.

Mais, comme si cela ne suffisait pas, un conflit surgit au Darfour, dans l'ouest du Soudan. En raison du déni persistant et de la discrimination de la population non arabe, deux groupes rebelles prennent dès 2003 les armes contre le gouvernement de Khartoum. L'armée soudanaise, qui a fort à faire dans le sud du pays, recrute des groupes armés pour arrêter la rébellion. Ces milices janjawid sont très violentes, elles détruisent systématiquement les villages non arabes du Darfour. Il en résulte un véritable génocide ; 200.000 morts et des millions de réfugiés. Plus de 100.000 Darfouris traversent la frontière vers le Tchad voisin. L'armée tchadienne est également impliquée dans les combats avec les Janjawid. Les conditions de vie des réfugiés sont inhumaines. Toutes les organisations humanitaires y sont représentées et aussi bien l'UNJLC que l'UNHAS sont déployées pour coordonner le soutien logistique. L'UNJLC a une représentation, tant à Khartoum qu'au Darfour. Frank Warnier, ancien colonel de la Force Aérienne et ancien attaché de défense à Nairobi, y passera également trois mois en tant que représentant de l'UNJLC. L'UNHAS opère à partir de Khartoum ; en plus d'un certain nombre d'avions



During several years, the European Union sponsored food drops with a Belgian C-130, departing from Lokichoggio. The Belgian crews were proudly wearing a nicely designed T-shirt, mentioning the different destinations in South Sudan.



Refugee camp in Chad.

Ondanks de latere aanwezigheid van een VN Peacekeeping contingent gedurende 13 jaren, is de rust er vandaag nog steeds niet volledig teruggekeerd. Zoals we in Deel 3 zullen bespreken zal ook Philippe Martou naar Darfur gestuurd worden, niet enkel om het luchttransport te beheren, maar als *WFP Deputy Country Director* om de voedselvoorrading te organiseren.

## Gulf War 2

Georges W. Bush was erop gebrand om het initiatief van zijn vader Bush Sr. af te werken. Deze had in 1990 de troepen van Saddam Hussein uit Koeweit verdreven, maar was niet verder gegaan dan het bevrijden van de Oliestaat. Bush Jr. wou Saddam definitief uit het zadel lichten maar had geen bijval om een VN-mandaat te verkrijgen. Toch kreeg hij de steun van Groot-Brittannië, Australië en Polen.

**WDB.** De operatie was voorspelbaar en ik werd op 17 maart 2003, drie dagen voor de invasie, naar Koeweit uitgenodigd, samen met de UNHAS-vliegveiligheidsofficier. We hebben er de *safe passage procedures* van humanitaire vliegtuigen met de Amerikanen grondig besproken. Het werd duidelijk dat de VS erop stonden om zo weinig mogelijk *collateral damage* aan te richten en om de *hearts and minds* van de Iraakse bevolking te veroveren. Ze waren dus ten volle bereid om humanitaire vluchten toe te laten en te steunen om op een veilige en doeltreffende manier te opereren.

Nog voor de invasie werd een UNJLC en UNHAS contingent naar Larnaca (Cyprus) ontplooid. De eerste vluchten gingen

Antonov 12, un C-130 belge soutiendra également cette opération humanitaire pendant un mois.

Malgré la présence ultérieure d'un contingent Peacekeeping de l'ONU pendant 13 ans, la paix n'y est toujours pas totalement revenue aujourd'hui. Comme nous en parlerons dans la Partie 3, Philippe Martou sera également envoyé au Darfour, non seulement pour gérer le transport aérien, mais aussi en tant que *WFP Deputy Country Director* pour organiser les approvisionnements alimentaires.

## Guerre du Golfe 2

Georges W. Bush est impatient de terminer l'initiative de son père Bush Sr. Celui-ci a chassé les troupes de Saddam Hussein du Koweït en 1990, mais n'est pas allé au-delà de la libération de l'État pétrolier. Bush Jr. veut détrôner définitivement Saddam mais n'a aucune approbation pour obtenir un mandat de l'ONU. Pourtant, il reçoit le soutien de la Grande-Bretagne, de l'Australie et de la Pologne.

**WDB.** L'opération était prévisible et je suis invité au Koweït le 17 mars 2003, trois jours avant l'invasion, avec l'agent de sécurité aérienne de l'UNHAS. Nous discutons en profondeur avec les Américains des *safe passage procedures* pour les avions humanitaires. Il est évident que les États-Unis insistent pour faire le moins de dégâts collatéraux possible et pour conquérir les *hearts and minds* du peuple irakien. Ils sont donc tout à fait disposés à autoriser et à appuyer les vols humanitaires afin d'opérer de manière sûre et efficace.

Déjà avant l'invasion, un contingent de l'UNJLC et de l'UNHAS a été déployé à Larnaca (Chypre). Les premiers vols

The first aircraft with humanitarian aid to land in Iraq at the end of Gulf War 2, was a BAF C-130.





richting Amman (Jordanië) en waren bedoeld om de humanitaire werkers ter plaatse te brengen. Eens de bal aan het rollen, en toen Saddam Hussein op de vlucht was, verhuisde het humanitair VN contingent in zijn geheel naar Amman, om zich later te vestigen in Bagdad. UNHAS bleef opereren vanuit Amman.

De verhuis naar Bagdad is faliekant afgelopen. Op 19 augustus 2003 werd het VN hoofdkwartier het doelwit van een zelfmoordaanval. Er waren 22 slachtoffers waaronder Sergio Vieira de Mello, de Speciale Vertegenwoordiger van de VN Secretaris Generaal. Twee leden van onze UNJLC-staf werden gewond door rondvliegende glasscherven. Het VN hoofdkwartier zag zich verplicht om terug te plooiën naar Amman.

Er was echter nog een probleem. De VS waren verantwoordelijk voor de beveiliging van het luchtruim en volgens hun informatie beschikten de Saddam aanhangers nog over MANPADS. In het beginstadium lieten de VS enkel vliegtuigen toe die over een beschermingssysteem tegen infrarood-raketten beschikten. Aldus hebben we opnieuw beroep gedaan op de BAF die een degelijk uitgeruste C-130 ter beschikking heeft gesteld. Het eerste vliegtuig met humanitaire hulp dat landde in het "bevrijde" Irak, in Erbil, was dus... een Belgische C-130.

Ook de Nederlandse Luchtmacht liet zich niet onbetuigd. Uitgerust met de nodige beschermingsmiddelen stelde de KLu een Fokker F27 ter beschikking voor het passagiersvervoer.

Tot mijn consternatie heb ik later in een Belgische krant moeten lezen dat de BAF C-130's geen bescherming genoten tijdens deze vluchten.

*Fake News!* Tijdens onze coördinatievergadering in Koweït werd dit in detail besproken. Toen ik de vraag stelde aangaande de beschikbare reddingsmiddelen kreeg ik als antwoord: "*You will be covered by the most sophisticated rescue system in the world*". Inderdaad, de Amerikanen hadden hun lesje geleerd in Vietnam; ze vlogen niet meer boven vijandelijk gebied zonder te beschikken over nodige reddingsmiddelen.

Humanitaire vluchten moesten daags tevoren aangevraagd worden; er werd een *slot time* toegekend en de vluchten werden volledig geïntegreerd in het USAF operatieplan. Elke vlucht werd op de voet gevolgd door een AWACS; top cover was aanwezig, maar onzichtbaar, en een reddingsteam was permanent klaar om op te stijgen in geval van nood.

Typisch voor bepaalde Belgische media; sensatiezucht, gebaseerd op halfslachtige informatie, maar geen woord van waardering voor diegenen die een inspanning doen om noodlijdenden te helpen.

1. MANPADS: Man Portable Air Defence System. Draagbare grondlucht raket die vanaf de schouder kan afgevuurd worden.

furent à destination d'Amman (Jordanie), dans le but d'y amener les travailleurs humanitaires. Une fois l'opération lancée et Saddam Hussein en fuite, le contingent humanitaire de l'ONU a déménagé dans son intégralité à Amman, pour ensuite s'installer à Bagdad. L'UNHAS a continué d'opérer à partir d'Amman.

Le déménagement à Bagdad a mal tourné. Le 19 août 2003, le siège de l'ONU fut la cible d'un attentat-suicide. Il y a eu 22 victimes, dont Sergio Vieira de Mello, le Représentant Spécial du Secrétaire Général des Nations Unies. Deux membres du personnel de l'UNJLC sont blessés par des éclats de verre volants. Le siège de l'ONU est contraint de se replier sur Amman.

Cependant, il y a un autre problème. Les États-Unis sont responsables de la sécurité de l'espace aérien et, selon leurs informations, les partisans de Saddam disposent toujours de MANPADS<sup>1</sup>. Au début, les États-Unis n'autorisent que les avions disposant d'un système de protection contre les missiles infrarouges. C'est ainsi que nous avons une fois de plus fait appel à la BAF, qui a mis à disposition un C-130 correctement équipé. Et donc, le premier avion avec de l'aide humanitaire à atterrir en Irak « libéré », à Erbil, était... un C-130 belge.

L'armée de l'air néerlandaise s'est également proposée. Équipé du matériel de protection nécessaire, un Fokker F27 est mis à disposition par la KLu pour le transport de passagers.

Plus tard, j'ai été consterné de lire dans un journal belge que les C-130 de la BAF ne bénéficiaient d'aucune protection pendant ces vols.

*Fake News!* Cette question a été examinée en détail lors de notre réunion de coordination au Koweït. Lorsque j'ai posé la question sur l'équipement de sauvetage disponible, on m'a répondu : « *You will be covered by the most sophisticated rescue system in the world* ». En effet, les Américains avaient retenu la leçon du Vietnam ; ils ne survolaient plus le territoire ennemi sans disposer des moyens de sauvetage nécessaire.

Les vols humanitaires doivent être demandés la veille ; un créneau horaire leur est accordé et les vols sont entièrement intégrés dans le plan d'opérations de l'USAF. Chaque vol est suivi de près par un AWACS ; la couverture supérieure est présente, mais invisible, et une équipe de secours se tient en permanence prête à décoller, en cas d'urgence.

C'est typique pour certains médias belges ; sensationnalisme, basé sur des informations fragmentaires, mais pas un mot d'éloge pour ceux qui font l'effort d'aider ceux qui sont en détresse.

1. MANPADS : Man Portable Air Defence System. Missile sol-air portable qui peut être tiré à l'épaulé.

## Liberia

Liberia is het Afrikaans troetelkind van de Verenigde Staten. Het is het enige land van dit continent dat nooit gekolonialiseerd werd; wat niet betekent dat het daar beter leven is. Einde jaren '80 eiste een eerste burgeroorlog 250.000 levens. Deze bracht uiteindelijk Charles Taylor aan de macht, een ex *warlord* die in 1997 na pienter georkestreerde 'democratische' verkiezingen als president werd verkozen. Dit bleek geen goede keuze. Taylor behield zijn vroegere stijl; Liberia werd een parialand, befaamd voor algemene corruptie en het verhandelen van *blood diamonds*. Dit leidde tot rebellie en een tweede burgeroorlog.

Een VN peacekeeping contingent werd ontplooid in 2003. Op aandringen van de VS nam Taylor ontslag en ging in exil naar Nigeria. In Liberia heerste totale chaos.

UNJLC ontplooidde naar Monrovia en UNHAS charterde een paar helikopters. Maar de brandstofverdeling was in de handen van de lokale maffiosi en dat was een ernstige handicap voor de verplaatsing van de humanitaire hulpverlening. Tot we op het idee kwamen om een vrachtschip te huren dat werkloos in de haven lag. We konden er een paar burelen installeren en de brandstoftanks werden gevuld met kerosine, diesel en benzine. Het schip werd een bevoorradingspunt voor alle humanitaire organisaties.

De toestand is er geleidelijk gestabiliseerd en op termijn werd Taylor in 2013 door het internationaal gerechtshof van den Haag veroordeeld als oorlogsmisdadiger.

Bovenvermelde voorbeelden betekenden niet dat het in andere landen koek en ei was. Het Oostelijk deel van Congo was en bleef in totale chaos, Somalia was blijvend onstabiel, Eritrea was onafhankelijk van Ethiopië maar leed nog steeds aan voedseltekort. Er stond dus nog heel wat op de humanitaire agenda, maar vooral de UNHAS-formule, het gezamenlijk humanitair luchtvervoer, werd stilaan een onmisbare steun voor alle humanitaire organisaties.

Laat ons terugkeren naar Kabul waar Philippe Martou rustig kon werken aan de opbouw van het humanitair netwerk in Afghanistan en omgeving. Rustig...? Af en toe gebeurde er wel ergens in de buurt een zelfmoordaanslag, maar het vliegveld en de VN compound in Kabul waren goed beveiligd. Terloops, het waren Belgische grondtroepen die de beveiliging van het vliegveld verzekerden en dit gebeurde zonder enige noemenswaardige incidenten. Maar de dagelijkse routine van *Touf* werd er onderbroken door... een aardbeving.

## Pakistan 2005

Op 8 oktober 2005, minder dan een jaar na de tsunami catastrofe, beeft de aarde opnieuw, ditmaal in de Himalaya regio van Kashmir. Het epicentrum ligt een tiental kilometer

## Libéria

Le Libéria est le pays africain préféré des États-Unis. C'est le seul pays de ce continent qui n'a jamais été colonisé ; ce qui ne veut pas dire que la vie est meilleure là-bas. À la fin des années 1980, une première guerre civile a fait 250.000 morts. Elle a finalement porté Charles Taylor au pouvoir, un ancien chef de guerre qui a été élu président en 1997 après des élections « démocratiques » savamment orchestrées. Cela semble ne pas avoir été un bon choix. Taylor a conservé son ancien style ; le Libéria est devenu un pays paria, réputé pour sa corruption générale et son trafic de *blood diamonds*. Cela a conduit à la rébellion et à une seconde guerre civile.

Un contingent peacekeeping de l'ONU y est déployé en 2003. À la demande pressante des États-Unis, Taylor démissionne et se rend au Nigeria en exil. Au Libéria, le chaos est total.

L'UNJLC est déployé à Monrovia et l'UNHAS affrète quelques hélicoptères. Mais la distribution de carburant est entre les mains des mafiosi locaux et cela constitue un sérieux handicap pour la relocalisation de l'aide humanitaire. Jusqu'à ce que nous ayons l'idée de louer un cargo qui est au chômage dans le port. Nous y installons quelques bureaux et les réservoirs de carburant sont remplis de kérosène, de diesel et d'essence. Le navire devient un point de ravitaillement pour toutes les organisations humanitaires.

La situation se stabilise progressivement et en 2013 Taylor est finalement condamné comme criminel de guerre par la Cour internationale de justice de La Haye.

Les exemples ci-dessus ne signifient pas que tout va pour le mieux dans d'autres pays. La partie orientale du Congo était et reste dans le chaos total, la Somalie est en permanence instable, l'Érythrée indépendante de l'Éthiopie souffre toujours de pénuries alimentaires. L'agenda humanitaire est donc encore bien rempli, mais la formule de l'UNHAS en particulier, le transport aérien humanitaire commun, est progressivement devenu un soutien indispensable pour toutes les organisations humanitaires.

Revenons à Kaboul où Philippe Martou peut se consacrer tranquillement à la construction du réseau humanitaire en Afghanistan et dans ses environs. Tranquillement...? Il arrive qu'un attentat suicide se produise quelque part à proximité, mais l'aéroport et le complexe de l'ONU à Kaboul sont bien sécurisés. Soit dit en passant, ce sont les troupes terrestres belges qui assurent la sécurité de l'aéroport et cela se passe sans incidents significatifs. Mais la routine quotidienne de *Touf* est interrompue par... un tremblement de terre.

## Pakistan 2005

Le 8 octobre 2005, moins d'un an après la tsunami catastrophique, la terre tremble à nouveau, cette fois dans la région himalayenne du Cachemire. L'épicentre se situe à une





ten noorden van Muzaffarabad, de hoofdstad van het deel van Kashmir dat door Pakistan geadmistreerd wordt. De gevolgen zijn verschrikkelijk. Het dodental stijgt tot ongeveer 100.000, men telt 38.000 zwaar gekwetsten en ongeveer 3,5 miljoen mensen zijn dakloos. Dit wordt een zeer complexe reddingsoperatie. In dit bergachtig gebied zijn de meeste toegangswegen geblokkeerd door landverschuivingen. Bepaalde zones zullen er gedurende meer dan drie maanden volledig afgesneden worden van de buitenwereld. Dit is het begin van het winterseizoen en de overlevenden moeten beschermd worden tegen de barre weersomstandigheden.

Het management van de reddings- en hersteloperaties was in handen van de Pakistaanse krijgsmacht. Ze deden hun best. Er werden een totaal van 12 geniebataljons ingezet om te helpen de wegen te ontruimen. Dit was een zeer omslachtig werk omdat herhaalde naschokken nieuwe aardverschuivingen veroorzaakten en de sneeuw op vele plaatsen de wegen onberijdbaar maakte.

dizaine de kilomètres au nord de Muzaffarabad, la capitale de la partie du Cachemire administrée par le Pakistan. Les conséquences sont terribles. Le bilan s'élève à environ 100.000 morts, 38.000 personnes sont grièvement blessées et on compte quelque 3,5 millions de sans abri. Cela devient une opération de sauvetage très complexe. Dans cette zone montagneuse, la plupart des routes d'accès est bloquée par des glissements de terrain. Certaines zones seront complètement coupées du monde extérieur pendant plus de trois mois. C'est le début de la saison hivernale et les survivants doivent être protégés des conditions climatiques difficiles.

La gestion des opérations de sauvetage et de récupération se trouve entre les mains des forces armées pakistanaïses. Elles font de leur mieux. Au total, 12 bataillons de génie sont déployés pour aider à dégager les routes. C'est un travail très lourd car de nouvelles secousses sismiques provoquent de nouveaux glissements de terrain et la neige bloque les routes dans de nombreux endroits.

The golf course in Abbottabad, ideal for helicopter operations.





## UNHAS

Een aantal beschikbare militaire helikopters werden ingezet, vooral, in een eerste fase om de zwaargekwetsten af te voeren en om de eerste hulpgoederen ter plaatse te brengen. Maar dit bleek onvoldoende en het werd duidelijk dat men beroep moest doen op een vloot van bijkomende helikopters om de hoogstnodige hulp tijdens de overlevingsfase aan te voeren.

Un certain nombre d'hélicoptères militaires disponibles sont déployés, en particulier dans une première phase pour évacuer les blessés graves et apporter les premiers secours sur place. Mais cela s'avère insuffisant et il devient évident qu'une flotte d'hélicoptères supplémentaires doit être engagée pour fournir l'assistance indispensable pendant la phase de survie.



Looking South.

The dailly morning line-up in Muzaffarabad.

Looking North.





Philippe Martou werd geroepen om een humanitaire luchtbrug te organiseren, eerst vanuit de hoofdstad Islamabad, nadien vanuit Abbottabad<sup>2</sup>, een stad op ongeveer 40 km ten zuidwesten van Muzaffarabad. We laten *Touf* aan het woord.

**Touf.** Ik kwam aan in Islamabad op 09 oktober 2005 en hoorde van de UNJLC vertegenwoordiger dat in een eerste fase vooral beschermingsmiddelen en medische hulp moesten ter plaatse gebracht worden. De meeste huizen waren verwoest en de overlevenden moesten vooral beschermd worden tegen de barre weersomstandigheden. Voedsel en drinkbaar water volgden in een tweede fase.

In de omgeving van het rampgebied was geen enkel vliegveld intact om vrachtvliegtuigen te laten landen. We moesten dus beroep doen op een helikoptervloot. De eerste twee Mi-8's kwamen aan op 12 oktober, dus vier dagen na de aardbeving. Geleidelijk zal deze vloot aanzwellen tot 19 Mi-8's, twee Mi-26's, twee Kamov 32's, drie Amerikaanse Chinooks en vier Duitse Sea-Stallions. Tijdens de piekperiode beheerden we met UNHAS dus een totaal van 30 helikopters.

In de beginfase opereerden we vanaf de hoofdstad maar het bleek al spoedig dat de densiteit van het luchtverkeer op de nationale vlieghaven niet toeliet om intensieve helikopteroperaties uit te voeren en we moesten dus uitkijken naar een alternatief.

Bij hulpverlening in ontoegankelijke gebieden tracht men de goederen zo dicht mogelijk bij het rampgebied te vervoeren met vrachtwagens, om ze van daaruit met helikopters over te vliegen naar de crisisoorden. Het vliegveld van Muzaffarabad was bruikbaar voor helikopters, maar wegens de verwoestingen was er geen infrastructuur voor overnachtingen. We vonden een uitstekend terrein in Abbottabad. Het was een golfterrein! Het heeft mij wel moeite gekost om dit te mogen gebruiken, maar de generaal-voorzitter van de club heeft uiteindelijk zijn toestemming gegeven. Onze operatiebasis werd dus Abbottabad, maar het *pick-up point* was Muzaffarabad dat via de weg bereikbaar was vanuit Karachi, de toevoerhaven voor voedsel en brandstof. Het grootste gedeelte van de helikoptervloot vertrok dus dagelijks vanuit Abbottabad naar Muzaffarabad – 10 minuten vliegen – om er de ganse dag te opereren en bij valavond terug te komen overnachten in de omgeving van de villa van Osama Bin Laden. De resterende helikopters vlogen rechtstreeks met personeel, medisch materiaal en diverse hulpgoederen van Abbottabad naar diverse bestemmingen

We hebben in Muzaffarabad uitvoerig het concept van sling-operations toegepast. Voedselpakketten van ongeveer drie ton werden in netten klaar gemaakt en konden er opgepikt worden door de helikopters zonder de motor te moeten stilleggen. De netten en het personeel werden geleverd door

Philippe Martou est appelé à organiser un pont aérien humanitaire, d'abord depuis la capitale Islamabad, ensuite depuis Abbottabad<sup>2</sup>, une ville située à environ 40 km au sud-ouest de Muzaffarabad. La parole est à Touf.

**Touf.** J'arrive à Islamabad le 09 octobre 2005 et j'entends le représentant de l'UNJLC dire qu'au cours de la première phase, il faut essentiellement apporter sur les lieux du matériel de protection et une assistance médicale. La plupart des maisons ont été détruites et les survivants ont dû être protégés des conditions climatiques difficiles. La nourriture et l'eau potable suivent dans une deuxième phase.

À proximité de la zone sinistrée, aucun aéroport n'est assez intact pour permettre aux avions cargo d'atterrir. Nous devons donc faire appel à une flotte d'hélicoptères. Les deux premiers Mi-8 arrivent le 12 octobre, quatre jours après le tremblement de terre. Peu à peu, cette flotte s'amplifie jusqu'à 19 Mi-8, deux Mi-26, deux Kamov 32, trois Chinook américains et quatre Sea-Stallion allemands. Pendant la période de pointe, nous gérons avec l'UNHAS un total de 30 hélicoptères.

Au début, nous opérons à partir de la capitale, mais il devient rapidement évident que la densité du trafic aérien à l'aéroport national ne permet pas des opérations intensives d'hélicoptères et nous devons donc chercher une alternative.

Pour l'assistance dans les zones inaccessibles, les marchandises sont amenées par camions le plus près possible de la zone sinistrée, pour être transportées de là par hélicoptère vers les endroits en détresse. L'aéroport de Muzaffarabad est utilisable par les hélicoptères, mais en raison de la dévastation, il n'y a pas d'infrastructure pour les nuitées. Nous trouvons un excellent terrain à Abbottabad. C'est un terrain de golf ! Il m'a fallu pas mal d'efforts pour y arriver, mais le général président du club a finalement donné son accord. Abbottabad devient donc notre base d'opérations, mais le *pick-up point*, c'est Muzaffarabad accessible par la route depuis Karachi, le port d'approvisionnement en nourriture et en carburant. Ainsi, la grande partie de la flotte d'hélicoptères part quotidiennement d'Abbottabad vers Muzaffarabad – 10 minutes de vol – pour y opérer toute la journée et revenir à proximité de la villa d'Oussama Ben Laden à la nuit tombante. Le reste des hélicoptères vole directement d'Abbottabad vers diverses destinations avec du personnel, du matériel médical et autres équipements de secours.

À Muzaffarabad, nous appliquons largement le concept de sling-opérations. Des colis alimentaires d'environ trois tonnes sont préparés dans des filets et peuvent être pris en charge par les hélicoptères sans avoir à arrêter le moteur. Les filets et le personnel sont fournis par les Américains

2. Abbottabad zal later bekendheid verwerven als verblijfplaats van Osama Bin Laden.

2. Abbottabad gagna plus tard en notoriété en tant que résidence d'Oussama Ben Laden.



Airlifting a bulldozer... piece of cake with a Mi-26

Foodpacks of 3.000 kg each in Muzaffarabad, ready for sling operations.

de Amerikanen en de Britten. De Mi-26 konden zelfs een bulldozer oppikken en afzetten op de gewenste plaats. Dit liet toe om de wegontsluitingen langs de twee kanten aan te pakken.

Na de initiële piek en, afhankelijk van de toegankelijkheid van het crisisgebied via de weg, werd de helikopteroperatie geleidelijk afgebouwd. De laatste vlucht vond plaats op 31 augustus 2006, dus meer dan acht maanden na de aardbeving. Gedurende die acht maanden werden meer dan 26.000 ton voedsel afgeleverd en ongeveer 42.000 passagiers vervoerd waaronder 8.000 gekwetsten. Dit was wellicht de grootste humanitaire helikopteroperatie ooit.

Ondertussen had een collega het management van de UNHAS operatie in Afghanistan overgenomen en kon ik terugkeren naar het WFP-hoofdkwartier in Rome als *Deputy Chief Aviation Section*.

Met de steun van een zekere Wif De Brouwer hebben we dan, met ons beider ervaringen, een “UNHAS Air Operations Manual” geschreven. Dit document vormt vandaag nog steeds de basis voor het beheer van de WFP-luchtvloot.

et les Britanniques. Les Mi-26 peuvent même prendre un bulldozer et le déposer à l'endroit souhaité. Cela permet de s'attaquer aux dégagements routiers par les deux côtés.

Après le pic initial et en fonction de l'accessibilité de la zone de crise par la route, l'opération d'hélicoptère est progressivement réduite. Le dernier vol a lieu le 31 août 2006, plus de huit mois après le tremblement de terre. Au cours de ces huit mois, plus de 26.000 tonnes de vivres ont été livrées et environ 42.000 passagers ont été transportés, dont 8.000 blessés. Il s'agit probablement de la plus grande opération humanitaire par hélicoptère de tous les temps.

Entretemps, un collègue a pris en charge la gestion de l'opération de l'UNHAS en Afghanistan et je peux retourner au siège du WFP à Rome en tant que *Deputy Chief Aviation Section*.

Avec le soutien d'un certain Wif De Brouwer, nous rédigeons ensuite en cumulant nos deux expériences un « UNHAS Air Operations Manual ». Ce document constitue encore aujourd'hui la base de la gestion de la flotte aérienne du WFP.



## UNJLC vervangen door de Logistics Cluster

In 2007 stopt WDB zijn activiteiten bij de VN. Tijdens dezelfde periode wordt de VN benadering voor coördinatie van humanitaire hulp bij grote rampen herzien. Men stapt over naar het “Cluster” concept. Afhankelijk van de aard van de noden worden UN agentschappen verantwoordelijk voor de sectoren waarvoor zij gemandateerd zijn. Zo wordt UNICEF verantwoordelijk voor de WASH (*Water, Sanitation and Hygiene*) cluster, UNHCR voor de *shelter cluster*, WHO voor de *health cluster*, WFP voor de *food, de telecommunications en de logistics clusters*. Deze twee laatste clusters zijn vanzelfsprekend onmisbaar voor alle hulporganisaties; welke ook hun verantwoordelijkheden zijn, zij moeten kunnen communiceren en hun middelen en personeel op de

## UNJLC remplacé par le Logistics Cluster

En 2007, WDB cesse ses activités à l'ONU. Au cours de la même période, l'approche des Nations Unies en matière de coordination de l'aide humanitaire en cas de catastrophe majeure sera réexaminée. On passe au concept de « Cluster ». Selon la nature des besoins, les agences des Nations Unies seront responsables des secteurs pour lesquels elles sont mandatées. L'UNICEF sera responsable du cluster WASH (*Water, Sanitation and Hygiene*), le UNHCR du cluster 'shelter', l'OMS du cluster 'santé' et le PAM des clusters 'alimentation', 'télécommunications' et 'logistique'. Ces deux derniers clusters sont évidemment indispensables pour toutes les organisations d'aide ; quelles que soient leurs responsabilités, elles doivent pouvoir communiquer et acheminer leurs res-



Unloading a Mi-8

plaats van de ramp zien te krijgen. In deze twee domeinen wordt aan WFP dus een *inter-agency* taak toegekend. Vooral de beschikbaarheid en doeltreffendheid van een gecentraliseerd luchtvervoer ten gunste van alle humanitaire organisaties zijn zeer belangrijk en het management ervan blijft toegewezen aan UNHAS. Deze blijft opereren onder toezicht van WFP, dus binnen de *Logistics Cluster*. Andere humanitaire organisaties waren achterdochtig met deze wending omdat het voedselagentschap de sleutel in handen kreeg om de prioriteiten voor het luchtvervoer te bepalen.



Helicopters are the only way to reach isolated people.

sources et leur personnel sur le lieu de la catastrophe. Le PAM se voit donc confier une tâche inter-agences dans ces deux domaines. La disponibilité et l'efficacité d'un transport aérien centralisé au profit de toutes les organisations humanitaires sont particulièrement importantes et sa gestion restera la responsabilité de l'UNHAS. Ce dernier continuera à fonctionner sous la supervision du PAM, c'est-à-dire au sein du cluster logistique. D'autres organisations humanitaires se méfient de cette tournure des événements parce qu'on a donné à l'agence alimentaire la clé pour définir les priorités du transport aérien.

## Myanmar (Birma) 2008

Op 2 mei 2008 wordt Myanmar getroffen door de cycloon "Nargis", één van de ergste stormen die het land ooit gekend heeft. Het dodental wordt geschat op 130.000. De schade is onmetelijk; naar schatting werden 700.000 woningen vernietigd.

In de beginfase weigert het militair bewind alle hulp van buitenaf; ze willen geen pottenkijkers. Wanneer de internationale gemeenschap meer details verneemt over de omvang van de ramp en beseft dat de lokale regering over onvoldoende reddingsmiddelen beschikt, komt er een wereldwijd initiatief op gang om de junta te dwingen de grenzen te openen. Maar het is pas na twee weken dat de humanitaire organisaties de toestemming krijgen om de slachtoffers te hulp te komen. Ondertussen zijn er duizenden omgekomen van hongers, ziekte en gebrek aan verzorging.

**Touf.** Dit werd opnieuw een complexe reddingsoperatie. In de eerste plaats was het een enorm probleem om een juiste inschatting van de omvang van de ramp te krijgen en in welke regio's de nood het hoogst was.

## Myanmar (Birmanie) 2008

Le 2 mai 2008, le Myanmar a été frappé par le cyclone « Nargis », l'une des pires tempêtes que le pays ait jamais connues. Le bilan est estimé à 130.000 morts. Les dégâts sont incommensurables ; on estime que 700.000 maisons ont été détruites.

Dans la phase initiale, le régime militaire refuse toute aide extérieure ; il ne veut pas de regards indiscrets. Alors que la communauté internationale apprend plus de détails sur l'ampleur de la catastrophe et se rend compte que le gouvernement local ne dispose pas de ressources de secours suffisantes, une initiative mondiale est lancée pour forcer la junta à ouvrir ses frontières. Mais ce n'est qu'au bout de deux semaines que les organisations humanitaires sont autorisées à venir en aide aux victimes. Entretemps, des milliers de personnes meurent de faim, de maladie et de manque de soins.

**Touf.** À nouveau, cela devient une opération de sauvetage complexe. Premièrement, il est extrêmement difficile d'obtenir une évaluation correcte de l'ampleur de la catastrophe et des régions dans lesquelles les besoins sont les plus importants.



The Thai authorities offered us plenty of storage space.



No shoes; feet in the water, carrying 50 kg bags...

#IFLYWITHUNHAS



Mijn eerste bestemming was Bangkok in Thailand, waar ik aankwam op 11 mei. Het bleek al spoedig dat er op het vliegveld van Yangon - het enige toegangspunt voor vrachtvliegtuigen in Myanmar - geen bruikbare heftruck ter beschikking was om grote vrachtvliegtuigen te ontladen. Zware goederen, zoals voedsel, moesten dus overgevlogen worden met vliegtuigen die over een laadrampe beschikten zoals de An-12, C-130 en Il-76. De meeste hulpgoederen werden dus in de eerste plaats afgeleverd in Bangkok vanwaar ze verder *dispatched* werden naar Myanmar. De Thaise overheden waren zeer behulpzaam en we kregen er alle nodige faciliteiten, inclusief opslagruimte op een militair vliegveld.

Vervolgens ben ik de zaak gaan bespreken in Yangon. Na heel wat gediscussie met de generaal-minister van mobiliteit kregen we de toelating om een aantal helikopters te ontplooiën in Yangon om de voedseldistributie naar de getroffen gebieden te verzekeren. We werkten dus vanaf twee vliegvelden; vanuit Bangkok om de hulpgoederen te verzamelen en druppelsgewijze naar Yangon over te vliegen van waaruit onze helikopters instonden voor de voedselverdeling naar het binnenland.

In Bangkok werden een An-12 en een Il-76 gestationeerd die bestendig op en neer vloegen naar Yangon. In Yangon beschikten we over 10 helikopters, acht Mi-8 en twee Puma's.

Alles bij mekaar hebben die helikopters 151 bestemmingen aangedaan die langs de weg onbereikbaar waren. Er werden meer dan 1.100 ton hulpgoederen vervoerd en meer dan 2.500 humanitair personeel.

De operatie heeft minder lang geduurd dan deze in Pakistan omdat het wegennetwerk vlugger bruikbaar was. Vanaf 30 juni werd de vloot verminderd tot vijf helikopters. De volledige operatie werd opgeschort midden augustus.

De twee hierboven geschreven noodgevallen hebben één ding duidelijk gemaakt. In heel wat landen zijn het militairen die belast zijn met crisismanagement bij natuurrampen. Dit was ook het geval bij de Tsunami in Indonesië. Alhoewel het zeer delicaat is om, wegens het neutraliteitsprincipe, samen te werken met militairen in conflictsituaties, is dit een absolute noodzaak bij natuurrampen. In 1994 werden in Oslo "*Military and Civil Defence (MCDA) Guidelines*" goedgekeurd, wat een werkbaar concept is, maar dit is nooit doorgetrokken tot het uitvoeringsniveau. Bij natuurrampen heeft men dus crisismanagers nodig die de militaire werkwijze begrijpen en die de uitvoeringsprocedures kunnen aanpassen aan de lokale omstandigheden.

*Bij het neerpennen van dit verhaal zijn we tot de bevinding gekomen dat we in totaal vier afleveringen zullen nodig hebben om de UNHAS-activiteiten degelijk te bespreken. In de derde aflevering volgen we Philippe Martou tijdens de humanitaire interventies in Haïti, Jemen en Syrië. Maar tussendoor heeft hij nog andere functies bekleed. Meer hierover in ons volgend magazine.*

Ma première destination est Bangkok en Thaïlande, où j'arrive le 11 mai. Il apparaît rapidement qu'il n'y a pas de chariot élévateur utilisable disponible à l'aéroport de Yangon - le seul point d'accès pour les avions cargo au Myanmar - pour décharger les gros avions cargo. Les marchandises lourdes, comme la nourriture, doivent être transportées par des aéronefs équipés d'une rampe de chargement tels les An-12, C-130 et Il-76. La plupart des secours sont livrés principalement à Bangkok d'où ils sont ensuite expédiés au Myanmar. Les autorités thaïlandaises sont très serviables et nous recevons toute l'aide nécessaire, y compris un espace de stockage sur un aérodrome militaire.

Je vais ensuite à Yangon pour parler du problème. Après de nombreuses discussions avec le général-ministre de la mobilité, nous sommes autorisés à déployer un certain nombre d'hélicoptères à Yangon pour assurer la distribution de nourriture dans les zones touchées. Nous avons donc travaillé à partir de deux aéroports ; depuis Bangkok pour collecter l'approvisionnement de secours et l'acheminer au goutte à goutte vers Yangon d'où nos hélicoptères sont responsables de sa distribution à l'intérieur des terres.

Un An-12 et un Il-76 sont stationnés à Bangkok et effectuent régulièrement des vols aller-retour jusqu'à Yangon. À Yangon, nous avons 10 hélicoptères, huit Mi-8 et deux Puma.

Dans l'ensemble, ces hélicoptères atteindront 151 destinations inaccessibles par voie terrestre. Plus de 1.100 tonnes de secours et plus de 2.500 membres du personnel humanitaire seront transportés.

L'opération prend moins de temps que celle au Pakistan car le réseau routier est plus rapidement utilisable. Au 30 juin, la flotte se réduit à cinq hélicoptères. Toute l'opération est suspendue à la mi-août.

Les deux situations d'urgence décrites ci-dessus ont mis une chose en évidence. Dans de nombreux pays, ce sont les militaires qui sont responsables de la gestion de crise en cas de catastrophes naturelles. Ce fut également le cas avec le tsunami en Indonésie. Bien qu'il soit très délicat de coopérer avec le personnel militaire dans des situations de conflit en raison du principe de neutralité, il s'agit d'une nécessité absolue en cas de catastrophe naturelle. En 1994, des "*Military and Civil Defence (MCDA) Guidelines*" ont été adoptées à Oslo, ce qui est un concept réalisable, mais il n'a jamais été appliqué au niveau de l'exécution. En cas de catastrophe naturelle, on a besoin de gestionnaires de crise qui comprennent la manière de travailler des militaires et qui peuvent adapter les procédures de mise en œuvre aux conditions locales.

*En écrivant cet article, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il nous faudra au total quatre épisodes pour exposer correctement les activités de l'UNHAS. Dans le troisième épisode, nous suivrons Philippe Martou lors des interventions humanitaires en Haïti, au Yémen et en Syrie. Mais entretemps, il a aussi occupé d'autres fonctions. Vous en lirez plus dans notre prochain magazine.*



# POWER TO FLY

Auteur  
**Lionel Gabriël, Ir**

Deel 2:  
**Het Jet Tijdperk**

**Inleiding**

**E**ind de jaren 1940 heeft de zuigermotor de limiet van zijn mogelijkheden bereikt met motoren die tot 2.750 kW ontwikkelen, zoals de Wright Cyclone R-3350 of de Napier Sabre. Ondertussen is echter reeds een ander type motor in ontwikkeling die toelaat de jacht op steeds performantere prestaties verder te zetten. In Engeland, maakt op 15 mei 1941 de Gloster E 28/29, uitgerust met een straalmotor ontworpen door Frank Whittle, zijn eerste vlucht. Op 27 augustus 1939 had de Heinkel He 178 met een motor van Hans Pabst von Ohain reeds hetzelfde gedaan in Duitsland. In 1944 beschikken Groot-Brittannië en Duitsland elk over een operationeel straalgevechtsvliegtuig : de Gloster Meteor en de Messerschmitt Me 262. Tijdens de Koreaanse oorlog vindt op 8 november 1950 het eerste gevecht tussen straaljagers plaats, wanneer een Amerikaanse P-80 Shooting Star een MiG 15 neerhaalt. Op 3 mei 1952 treedt ook de burgerluchtvaart het straaltijdperk binnen met de eerste luchtverbinding Londen - Johannesburg door een De Havilland Comet.

De technische vooruitgang van de straalmotoren is ronduit spectaculair : waar de Junkers Jumo 004 motor van de Messerschmitt Me 262 een stuwkracht had van 1.800 lbf be-

Deuxième partie :  
**L'ère du jet**

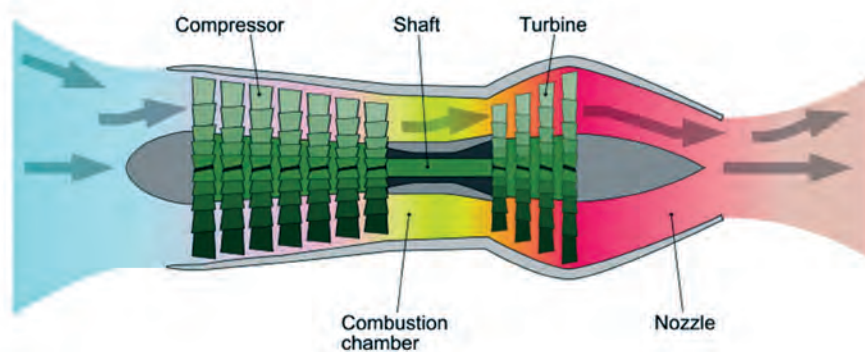
**Introduction**

**F**in des années 1940, le moteur à pistons a atteint les limites de ses possibilités avec des moteurs qui développent jusqu'à 2.750 kW, comme le Wright Cyclone R-3350 ou le Napier Sabre. Entretemps naît un autre type de moteur qui permet de poursuivre la chasse aux performances. En Angleterre, le 15 mai 1941, le Gloster E 28/29, équipé d'un moteur à réaction, conçu par Frank Whittle, fait son premier vol. Le 27 août 1939, le Heinkel He 178 avec un moteur de Hans Pabst von Ohain avait déjà fait la même chose en Allemagne. En 1944, la Grande Bretagne et l'Allemagne disposent chacune d'un avion de combat à réaction opérationnel : le Gloster Meteor et le Messerschmitt Me 262. Pendant la guerre de Corée, le 8 novembre 1950 a lieu le premier combat aérien entre avions à réaction, quand un P-80 Shooting Star américain descend un MiG 15. Le 3 mai 1952, l'aviation commerciale entre à son tour dans l'ère du jet avec la première liaison Londres - Johannesburg par un De Havilland Comet.

Le progrès technique des moteurs à réaction est carrément spectaculaire : le moteur Junkers Jumo 004 du Messerschmitt Me 262 avait une poussée 1.800 lbf, alors qu'un des moteurs les plus puissants actuels, le GE 90, donne 114.600 lbf. Et le



## Turbojet



draagt deze van een der krachtigste actuele motoren, de GE 90, 114.600 lbf. En het aantal incidenten dat het stilleggen van de motor in vlucht noodzakelijk maakt, daalt van 40 per 100.000 vluchten in de jaren 50 tot minder dan één nu.

nombre d'incidents en vol nécessitant l'arrêt du moteur diminue de 40 par 100.000 heures de vol dans les années 50 à moins de un actuellement.

## Turbojet, turbofan, turboprop en naverbranding

### Turbojet

In een turbojet wordt de aangezogen lucht door een compressor samengedrukt en vervolgens naar de verbrandingskamer<sup>1</sup> geleid. Hier wordt kerosine toegevoegd en verbrand, waardoor de temperatuur en dus de energie van het gas enorm toeneemt. Dit energierijke gas passeert vervolgens door een turbine, die via een as de compressor aandrijft, en wordt dan in de straalpijp versneld en naar buiten geleid. Deze hete gasstraal creëert een naar achter gerichte stuwkracht, die volgens de wet van actie en reactie zorgt voor een voorwaartse beweging van de motor.

Vermelden we onder andere :

De **Rolls-Royce Derwent**, de eerste straalmotor van Rolls-Royce, die 9.700 exemplaren produceert tussen 1944 en 1954. Een aantal Derwents worden verkocht aan de Sovjet-Unie, die door reverse engineering er een kopie van bouwde, de Klimov RD-500. De Derwent, voorzien van een centrifugale compressor, ontwikkelt 3.600 lbf stuwkracht en is vooral gekend van de Meteor.

Ook de Canadese motorbouwer Avro Orenda, ontwikkelde zijn eigen motor. De Belgische versie van de CF-100 werd uitgerust met **Orenda 11** (7.400 lbf).

De **Rolls-Royce Avon**, een axiale turbojet met 7.600 lbf stuwkracht. Tussen 1950 en 1974 bouwde RR iets meer dan 11.000 exemplaren van de Avon. De motor blijft in operationeel gebruik bij de Royal Air Force tot in 2006,

<sup>1</sup>. Meestal een ring van cilindervormige kamers die zich rond de verbindingssas tussen de turbine en de compressor bevinden. Dit wordt duidelijk op de foto hierna (Orenda).

## Turbojet, turbofan, turboprop et postcombustion

### Turbojet

Dans un turbojet, l'air entrant est comprimé par un compresseur et puis amené vers la chambre de combustion<sup>1</sup>. Ici, le kérosène ajouté brûle et augmente très fortement la température et donc l'énergie du gaz. Ce gaz, riche en énergie, passe ensuite à travers la turbine, qui est reliée au compresseur qu'elle entraîne via un axe. Après, le gaz sort via la tuyère, où il est accéléré. Ce jet de gaz chaud crée une poussée vers l'arrière, qui suivant la loi d'action-réaction propulse le moteur.

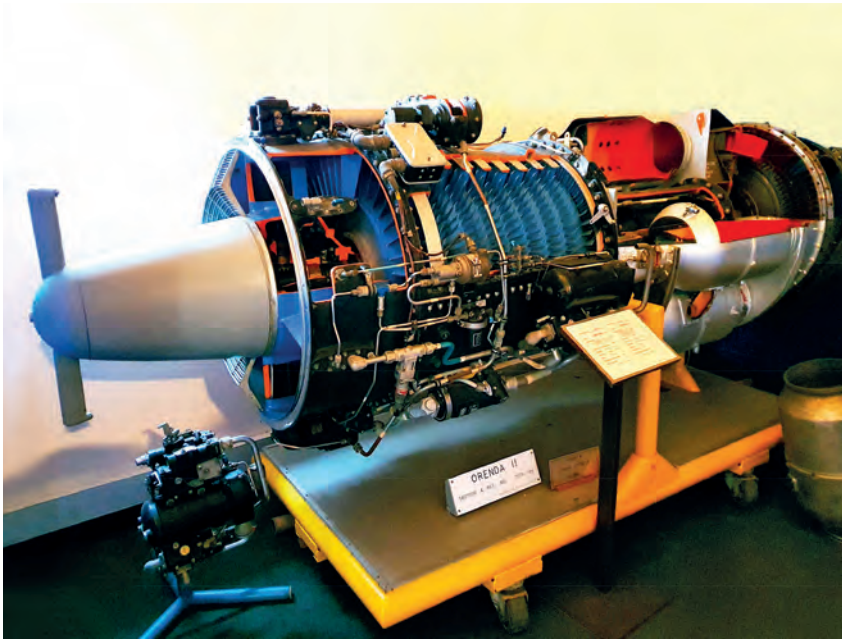
Citons entre autres :

Le **Rolls-Royce Derwent**, le premier moteur à réaction de Rolls-Royce, qui en produit 9.700 exemplaires entre 1944 et 1954. Le Derwent, pourvu d'un compresseur centrifuge, produit une poussée de 3.600 lbf et est principalement connu pour avoir équipé le Meteor. Quelques Derwent sont vendus à l'Union Soviétique qui, par rétro-ingénierie, produit une copie, le Klimov RD-500.

Le motoriste canadien Avro Orenda a développé également son propre moteur. La version belge du CF-100 était équipée de l'**Orenda 11** (7.400 lbf).

Le **Rolls-Royce Avon**, un turbojet axial avec une poussée de 7.600 lbf. Entre 1950 et 1974, RR construit un peu plus de 11.000 exemplaires de l'Avon. Ce moteur reste en service actif dans la Royal Air Force jusqu'en 2006, quand le English Electric Canberra est retiré de service. Ce moteur a du succès aussi bien dans des applications militaires que civiles. Utilisé

<sup>1</sup>. Dans la plupart des cas, il s'agit d'un anneau de chambres cylindriques autour de l'axe qui relie la turbine au compresseur. Ceci se voit clairement sur la photo suivante (Orenda).



**Cut of the Orendo II,  
powering the CF-100**

(on display in the  
1 Wing Historical Centre)

wanneer de English Electric Canberra uit dienst wordt genomen. Deze motor kent zowel succes in militaire als in civiele toepassingen. Gebruikt in English Electric Canberra, Hawker Hunter F4, Saab Lansén, Saab Draken, Vickers Valiant, De Havilland Comet en Sud Aviation Caravelle.

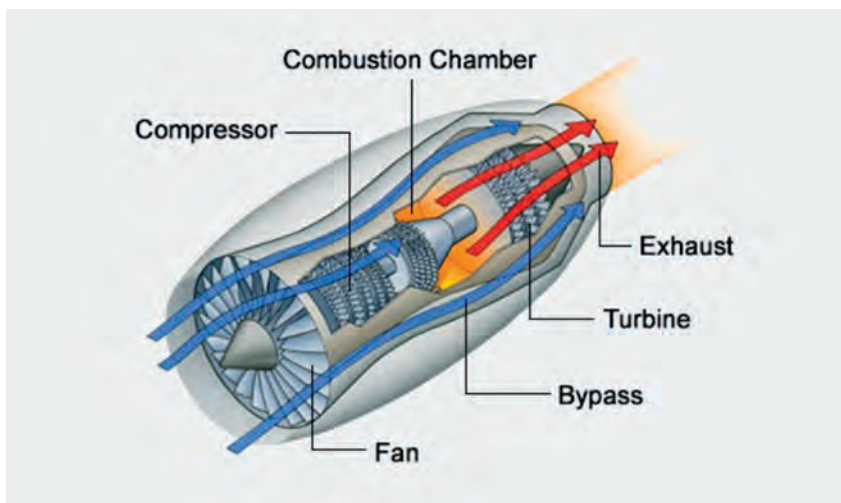
De **GE J79**. In 1955 presenteert General Electric de J79, een axiale turbojet met naverbranding die ontwikkeld is voor snelheden tot Mach 2. In de komende dertig jaar worden meer dan 17.000 exemplaren gebouwd in de Verenigde Staten en onder licentie in België, Canada, Duitsland, Israël, Italië en Japan. Stuwkracht 10.000 lbf zonder en 15.800 lbf met naverbranding. Gebruikt in de Convair B-58 Hustler, IAI Kfir, Lockheed F-104 Starfighter en McDonnell-Douglas F4 Phantom.

De **Rolls-Royce / Snecma Olympus 593**. Alhoewel hiervan slechts 67 exemplaren werden gebouwd, is deze turbojet toch het vermelden waard omdat hij tussen 1969 en 2003 de Concorde voortstuwde. De stuwkracht bedroeg 32.000 lbf zonder en 38.000 lbf met naverbranding.

sur les English Electric Canberra, Hawker Hunter F4, Saab Lansén, Saab Draken, Vickers Valiant, De Havilland Comet et Sud Aviation Caravelle.

Le **GE J79**. En 1955, GE présente le J79, un moteur conçu pour des vitesses jusqu'à Mach 2. Dans les trente années qui suivent, plus de 17.000 exemplaires sont construits aux États-Unis et sous licence en Belgique, au Canada, en Allemagne, Israël, Italie et au Japon. Poussée 10.000 lbf sans et 15.800 lbf avec postcombustion. Utilisé sur Convair B-58 Hustler, IAI Kfir, Lockheed F-104 Starfighter et McDonnell-Douglas F4 Phantom.

Le **Rolls-Royce / Snecma Olympus 593**. Bien que seulement 67 exemplaires aient été produits, ce turbojet mérite d'être mentionné parce qu'entre 1969 et 2003, il propulsait le Concorde. La poussée était de 32.000 lbf sans et 38.000 lbf avec postcombustion.



**Turbofan**



## Turbofan - CFM 56, powering A320, A340, B737

(Coll: Asianaviation.com)



### Turbofan

Turbofans verschillen van turbojets doordat ze een bijkomende fan hebben voor de compressor, die een gedeelte van de lucht versnelt, die rond de interne turbojet geleid wordt. Deze extra luchtstroom vergroot de stuwkracht, met slechts een klein verbruik aan kerosine voor de aandrijving van de fan. Fan en compressor worden aangedreven door aparte turbines, via concentrische assen. Bij subsonische snelheden zijn turbofans efficiënter dan turbojets, die dan weer beter geschikt zijn voor supersonische vluchten.

Een paar voorbeelden :

De **Pratt & Whitney F100-PW-220E**. Dit is de motor van de huidige F-16. Het is een turbofan met naverbranding die een stuwkracht levert van 14.600 lbf zonder en 23.800 lbf met naverbranding. Hij dateert uit 1986 en is een verdere ontwikkeling van de oorspronkelijke F-16 motor, de F100-PW-200.

De **Pratt & Whitney F135**. Het prototype van deze motor vloog in december 2006. Het is een turbofan met naverbranding voor de Lockheed F-35 Lightning II. Zonder naverbranding geeft hij 28.000 lbf stuwkracht en met 42.700 lbf.

**CFM 56**, dit is een reeks high-bypass turbofans met stuwkracht gaande van 18.400 lbf tot 33.700 lbf, gebouwd door CFM International, een joint-venture tussen Safran (Snecma) en General Electric. Het eerste succes kwam in 1980 met de hermotorisatie van de USAF KC-135 tankervloot. Verder vinden we ze terug op Airbus A320 & A340 en Boeing 737.

De **General Electric GE90**. De General Electric GE90, een turbofan met een maximale stuwkracht van 114.600 lbf die voor het eerst draaide in 1993. Wordt voornamelijk gebruikt op de Boeing 777.

### Turbofan

Les turbofans diffèrent des turbojets par leur fan supplémentaire, situé avant le compresseur. Ce fan accélère une partie de l'air, qui est conduit autour du turbojet interne. Ce courant d'air supplémentaire augmente la poussée, contre seulement une petite consommation de kérosène pour le fonctionnement du fan. Fan et compresseur sont entraînés par des turbines séparées, à travers des axes concentriques. À vitesse subsonique, les turbofans sont plus efficaces que les turbojets, qui sont plus appropriés pour des vols supersoniques.

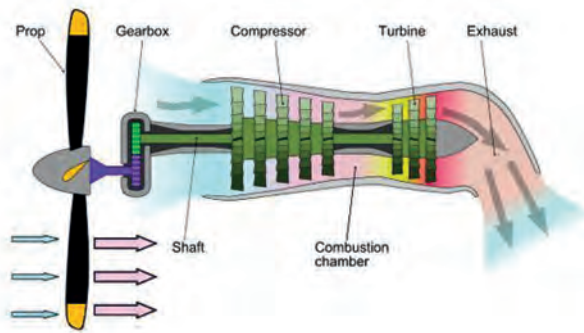
Quelques exemples :

Le **Pratt & Whitney F100-PW-220E**. C'est le moteur du F-16 actuel. Il s'agit d'un turbofan avec postcombustion qui délivre une poussée de 14.600 lbf sans et 23.800 lbf avec postcombustion. Il date de 1986 et est une évolution du moteur initial du F-16, le F100-PW-200.

Le **Pratt & Whitney F135**. Le prototype de ce moteur volait en décembre 2006. C'est un turbofan avec postcombustion destiné au Lockheed F-35 Lightning II. Sans postcombustion, il délivre une poussée de 28.000 lbf et avec 42.700 lbf.

Le **CFM 56**. Il s'agit d'une série de turbofans à grand bypass avec une poussée allant de 18.400 lbf à 33.700 lbf, produit par CFM International, une joint-venture entre Safran (Snecma) et General Electric. Le premier succès venait en 1980 avec la remotorisation de la flotte des ravitailleurs KC-135 de l'USAF. On les retrouve aussi sur les Airbus A320 et A 40 et le Boeing 737.

Le **General Electric GE90**. Un turbofan avec une poussée maximale de 114.600 lbf qui tournait pour la première fois en 1993. Principalement utilisé sur le Boeing 777.



### Turboprop

De **Rolls-Royce Trent**, dit is de naam van een serie high-bypass turbofans. Ze ontwikkelen een stuwkracht gaande van 54.000 lbf tot 94.000 lbf en zijn in gebruik op Airbus A330, A340, A380 en Boeing 777 en 787.

### Turboprop

Bij een turboprop wordt de meeste energie door de turbine geabsorbeerd en gebruikt om een schroef aan te drijven. De uitgestoten gasstroom zorgt slechts voor een kleine bijkomende stuwkracht. Turboprops zijn het efficiëntst bij lage snelheden (tot 550 km/h).

Vertegenwoordigers van dit type zijn :

De **Rolls-Royce Dart**, waarvan er tussen 1952 en 1987 ongeveer 7.100 exemplaren zijn gebouwd. De motor is voortdurend verbeterd, zodat het vermogen van de laatste versies (RR Dart Mk 540) met 2.235 kW het dubbele bedroeg van de eerste exemplaren. Gebruikt in Breguet Alizé, Fokker F 27, Hawker Siddeley 748 en Vickers Viscount.

De **Allison T-56**. Sinds 1954 zijn hiervan meer dan 18.000 exemplaren geproduceerd. Het vermogen steeg met de jaren van 2.240 kW naar 3.900 kW. Gebruikt op Lockheed C-130, Lockheed P-3 Orion en Grumman E-2 Hawkeye.

De **Europrop International TP400-D6** werd speciaal ontwikkeld voor de A400M Atlas door een consortium bestaande uit MTU Aero engines, Safran, Rolls-Royce en Industria de Turbo Propulsores. Met zijn 8.200 kW is het een van de krachtigste turboprops ter wereld, enkel overtroffen door de Russische Kuznetsov NK-12 (11.185 kW) en Ivtchenko-Progress D-27 (10.400 kW).

### Naverbranding

Bij militaire jets injecteert men soms bijkomende brandstof na de turbine. De verbranding hiervan, naverbranding genoemd, zorgt voor een grote toename van de stuwkracht,



### Naverbranding / Postcombustion

Le **Rolls-Royce Trent**. C'est le nom d'une famille de turbofans à grand by-pass. Leur poussée va de 54.000 lbf à 94.000 lbf et on les retrouve sur les Airbus A330, A340, A380 et les Boeing 777 et 787.

### Turboprop

Dans un turboprop, la plupart de l'énergie est absorbée par la turbine et utilisée pour entraîner une hélice. Le jet sortant ne livre qu'une petite poussée additionnelle. Les turboprops sont le plus efficient à vitesse basse (jusqu'à 550 km/h).

Des représentants de ce type sont :

Le **Rolls-Royce Dart**, dont on a produit environ 7.100 exemplaires entre 1952 et 1987. Le moteur a continuellement été amélioré, ainsi la puissance des dernières versions (RR Dart Mk 540) qui produit 2.235 kW est le double de celle des premiers moteurs. Utilisé sur : Breguet Alizé, Fokker F 27, Hawker Siddeley 748, Vickers Viscount.

Le **Allison T-56**. Depuis 1954, on en a produit plus de 18.000 exemplaires. Au fil des années, la puissance augmentait de 2.240 kW à 3.900 kW. On le retrouve sur Lockheed C-130, Lockheed P-3 Orion et Grumman E-2 Hawkeye.

Le **Europrop International TP400-D6** a été conçu pour le A400M Atlas par un consortium formé par MTU Aero engines, Safran, Rolls-Royce et Industria de Turbo Propulsores. Développant 8.200 kW, il est un des turboprops les plus puissants au monde, seulement devancé par les moteurs russes Ivtchenko-Progress D-27 (10.400 kW) et Kuznetsov NK-12 (11.185 kW).

### Postcombustion

Dans le cas des jets militaires, on injecte parfois du carburant supplémentaire après la turbine. La combustion de ce carburant, appelée postcombustion, augmente fortement la poussée, mais entraîne également une grande con-





Qinetiq Zephyr

maar ook voor een enorm meerverbruik. Deze techniek wordt dan ook alleen in kritieke vliegfasen gebruikt.

## Een elektrische toekomst?

### Nieuwe ontwikkelingen honderd jaar na de eerste pioniers

In deze eenentwintigste eeuw wint de strijd tegen CO<sub>2</sub> uitstoot en geluidsoverlast steeds meer aan belang. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat organisaties als ICAO, EASA en NASA in dit domein actief zijn. Een van de pistes die zij bewandelen is de elektrische vliegtuigpropulsie. Elektrische motoren hebben inderdaad een aantal voordelen : ze stoten geen broeikasgassen uit<sup>1</sup>, ze zijn licht, stil, en betrouwbaar en ze hebben een veel hoger rendement dan thermische motoren<sup>2</sup>. Anderzijds zet de beperkte capaciteit van de batterijen<sup>3</sup> toch een belangrijke rem op de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen.

Net zoals honderd jaar geleden de prille luchtvaart een snelle ontwikkeling meemaakte lopen er ook nu heel wat projecten in het domein van de elektrische propulsie, met vaak heel innovatieve ontwerpen<sup>4</sup>. Veel van deze initiatieven zijn experimentele onderzoeksprojecten, andere worden voortijdig stopgezet en enkele leiden tot een (beperkte) productie. Feit is dat het een zeer dynamische sector is waar toekomstmuziek in zit. De meeste projecten betreffen UAS (Unmanned Aerial Systems), motorzwevers, lichte vliegtuigen voor initiële vliegopleiding en VTOL air taxi's.

1. Voor zover de elektriciteit voor het laden van de batterij op een "groene" manier opgewekt wordt.

2. Het rendement van thermische motoren bedraagt 30 - 35 %, dit van elektrische 90 - 95 %.

3. 1 liter kerosene levert evenveel energie als 16 kg batterijen.

4. Het volstaat een blik te werpen op de website van de ICAO: Electric and Hybrid Aircraft Platform for Innovation.



Hélios

sommation supplémentaire. Cette technique n'est alors utilisée que dans les phases de vol critiques.

## Un futur électrique ?

### Une nouvelle évolution cent ans après les premiers pionniers.

En ce vingt-et-unième siècle, la lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub> et contre les nuisances sonores arrive de plus en plus au premier plan. Il n'est alors pas étonnant que des organisations comme l'OACI, l'AESA et la NASA s'intéressent à cette problématique. Une des pistes qu'ils explorent est la propulsion électrique. Les moteurs électriques présentent en effet quelques avantages : ils n'émettent pas des gaz à effet de serre<sup>1</sup>, ils sont légers et fiables, et leur rendement dépasse de loin celui de moteurs thermiques<sup>2</sup>. D'autre part, il est un fait que le développement des avions électriques est freiné par la capacité limitée des batteries<sup>3</sup>.

Tout comme lors de l'évolution rapide de la jeune aviation il y a cent ans, on compte aujourd'hui de nombreux projets dans le domaine de la propulsion électrique avec une approche parfois très innovatrice<sup>4</sup>. Beaucoup de ces initiatives se situent dans le domaine de la recherche expérimentale, d'autres sont arrêtées prématurément et quelques-unes mènent à une production de série (limitée). Mais il est un fait que c'est un secteur très dynamique, orienté vers le futur. La plupart des projets concerne des UAS (Unmanned Aerial Systems), des planeurs motorisés, des avions légers destinés à l'écolage de base et des taxis aériens VTOL.

1. À condition que l'électricité utilisée pour charger les batteries soit verte.

2. Le rendement des moteurs thermiques est de 30 - 35 %, celui des moteurs électriques 90 - 95 %.

3. 1 litre de kérosène fournit autant d'énergie que 16 kg de batteries.

4. Il suffit de consulter le site web de l'OACI : Electric and Hybrid Aircraft Platform for Innovation.



Solar Impulse 2



X-57 Maxwell

### Enkele voorbeelden

#### • Unmanned Aerial Vehicles (UAV's)

o **Helios Prototype**, een door zonne-energie aangedreven, vliegende vleugel met een spanwijdte van 75 m. Het gewicht bedroeg slechts 2 ton en het werd aangedreven door 14 motoren van 1,5 kW elk. Op 23 augustus 2001 bereikte het een recordhoogte van 29.524 m. Op 26 juni 2003 werd het toestel vernietigd door een crash veroorzaakt door slechte weersomstandigheden.

o **Qinetiq Zephyr** een High-Altitude Long Endurance UAS aangedreven door twee elektrische motoren van elk 0,45 kW, gevoed door zonnecellen. Het toestel heeft een spanwijdte van 22,5 m en weegt slechts 53 kg. Van 9 tot 23 juli 2010 vestigde het een record duurvvlucht van 336 uur.

#### • Bemande vliegtuigen

o **De Solar Impulse 2** is een experimentele eenzitter waarmee André Borschberg en Bertrand Piccard tussen 9 maart 2015 en 26 juli 2016 in 17 etappes rond de wereld vlogen. Het toestel weegt 2,3 ton, heeft een spanwijdte van 72 m en wordt aangedreven door 4 elektrische motoren van elk 13,5 kW en gevoed door 17.248 zonnecellen. De kruissnelheid bedraagt 60 tot 90 km/u. Typisch voor elektrisch aangedreven vliegtuigen is het hoge gewicht van de batterijen : de vier lithium-ion batterijen van 40 kWh elk wegen samen 633 kg, meer dan een kwart van het totaalgewicht.

o Om de elektrische propulsie te onderzoeken ontwikkelt de NASA de experimentele **X-57 Maxwell**. Dit toestel is gebaseerd op de lichte tweemotorige Tecnam P2006T. In de uiteindelijke versie wordt de oorspronkelijke vleugel vervangen door een kleinere "high-aspect" vleugel uitgerust met 12 kleine elektrische liftmotoren en 2 elektrische propulsie motoren. Bij lage snelheid genereren de liftmotoren de draagkracht, wat een oppervlaktereductie met 40 % mogelijk maakt. Eens de kruissnelheid van 280 km/h bereikt, worden ze stilgelegd en vouwen de vijfbladige propellers dicht om de

### Quelques exemples

#### • Unmanned Aerial Vehicles (UAV)

o **Le Hélios Prototype** est une aile volante propulsée par l'énergie solaire avec une envergure de 75 m. La masse n'était que de 2 tonnes avec 14 propulseurs de 1,5 kW chacun. Le 23 août 2001, l'engin a atteint l'altitude record de 29.542 m. Le 26 juin 2003, il fut détruit dans un accident provoqué par de mauvaises conditions météorologiques.

o **Le Qinetiq Zephyr** est un High-Altitude Long Endurance UAS, propulsé par deux moteurs électriques de 0.45 kW chacun et alimentés par des cellules solaires. L'appareil a une envergure de 22.5 m et ne pèse que 53 kg. Du 9 au 23 juillet 2010, il a établi un record d'endurance avec un vol de 336 heures.

#### • Avions pilotés

o **Le Solar Impulse 2** est un monoplace expérimental avec lequel André Borschberg et Bertrand Piccard ont fait le tour du monde en 17 étapes entre le 9 mars 2015 et le 26 juillet 2016. L'avion pèse 2.3 tonnes et est propulsé par 4 moteurs électriques de 13.5 kW chacun qui sont alimentés par 17.248 cellules solaires. La vitesse de croisière est de 60 à 90 km/h. Le grand poids des batteries est typique pour les avions électriques : les quatre batteries lithium-ion de 40 kWh chacune pèsent au total 633 kg, ce qui est plus que le quart du poids de l'avion.

o Afin d'explorer la propulsion électrique, la NASA développe le **X-57 Maxwell expérimental**. L'avion est basé sur le bimoteur léger Tecnam P2006T. Dans sa version finale, l'aile originale sera remplacée par une aile à grand allongement, équipée de 12 petits moteurs électriques créant la portance et 2 moteurs électriques pour la propulsion. À basse vitesse, les 12 petits moteurs génèrent de la portance, ce qui permet une réduction de surface alaire de 40 %. Une fois la vitesse de croisière atteinte, soit 280 km/h, ils sont





**Pipistrel Velis Electro**

luchtweerstand te verminderen. De twee propulsie motoren van elk 60 kW zorgen dan voor de voortstuwing. Hun gering gewicht (53 kg) laat toe ze te monteren op de vleugeltippen, waardoor men de energie die anders verloren gaat in de vleugeltipvortex recupereert. De nodige energie wordt geleverd door 390 kg lithium-ion batterijen die samen een capaciteit van 70 kWh hebben. De grondtesten zijn afgerond en de testvluchten zijn voorzien om te beginnen in 2021.

o **Velis Electro**: dit is een kleine tweezitter, geproduceerd door de Sloveense firma Pipistrel en bedoeld als lestoestel voor de initiële vliegopleiding. Op 10 juni 2020 zorgde het voor een primeur door als eerste elektrisch vliegtuig een EASA type-certificatie te behalen. Het is ook een van de weinige toestellen dat al de stap heeft gezet van projectontwikkeling naar commerciële uitbating; in januari 2021 melde Pipistrel dat het al 111 toestellen had geleverd en nog orders had voor 70 meer. De Velis Electro wordt aangedreven door een elektromotor van 57 kW, gevoed door een batterijpak met een capaciteit van 25 kWh. De kruissnelheid bedraagt 170 km/h en het heeft een autonomie van 50 minuten.

• **Luchttaxi**

o De **Lilium Jet** is een eVTOL<sup>5</sup> luchttaxi met zeven plaatsen<sup>6</sup>, ontworpen door de Duitse firma Lilium GmbH. Het wordt aangedreven door 36 elektromotoren, waarvan 6 in elk van de voorste vleugels en 12 in elke achterste vleugel. Een eerste onbemande testvlucht had plaats op 4 mei 2019. De ontwerpers mikken op een kruissnelheid van 280 km/h op een hoogte van 3.000 m en een autonomie van 60 minuten. Ze hopen de serieproductie te kunnen starten in 2024. Deze doelstellingen lijken in ieder geval zeer ambitieus en men kan zich afvragen of deze niet zullen moeten bijgesteld worden.

5. Electrical Vertical Take-Off and Landing.

6. Zes passagiers en één piloot. Lilium plant om de piloot na verloop van tijd overbodig te maken en het toestel te automatiseren



**Lilium Jet**

arrétés, et les hélices à cinq pales se replient pour diminuer la résistance de l'air. Les deux moteurs de propulsion (60 kW) suffisent alors. Comme ils sont légers (53 kg), il est possible de les monter au bout de l'aile et de récupérer ainsi l'énergie du vortex de bout d'aile qui autrement serait perdue. L'énergie nécessaire est fournie par 390 kg de batteries lithium-ion avec une capacité totale de 70 kWh. Les essais au sol sont terminés et les essais en vol sont prévus pour 2021.

o **Velis Electro** : c'est un petit biplace, produit par la firme slovène Pipistrel et destiné comme appareil pour l'écolage de base au pilotage. Le 10 juin 2020, le Velis Electro obtenait comme premier avion électrique au monde la certification de type par la AESA. C'est également un des rares avions électriques qui a franchi le stade de développement vers l'exploitation commerciale ; en janvier 2021, la firme Pipistrel a annoncé avoir déjà livré 111 appareils et avoir des commandes pour 70 supplémentaires. L'avion est propulsé par un moteur électrique de 57 kW, alimenté par des batteries d'une capacité de 25 kWh. La vitesse de croisière est de 170 km/h avec une autonomie de 50 minutes.

• **Taxi aérien**

o Le **Lilium Jet** est un taxi aérien eVTOL<sup>5</sup> avec 7 places<sup>6</sup>, développé par la firme allemande Lilium GmbH. Il est propulsé par 36 moteurs électriques, dont 6 dans chaque aile avant et 12 dans chaque aile arrière. Un premier vol d'essai a eu lieu le 4 mai 2019. Le constructeur vise une vitesse de croisière de 280 km/h à 3.000 m d'altitude et une autonomie de 60 minutes. Il espère commencer la production en série en 2024. Ces objectifs semblent en tous cas très ambitieux et on peut se poser la question s'ils ne devront pas être revus à la baisse.

5. Electrical Vertical Take-Off and Landing.

6. Six passagers et un pilote. Lilium prévoit au cours du temps de rendre le pilote superflu et d'automatiser l'appareil .

**50 jaar PAIM<sup>1</sup>**  
**Een onuitgegeven**  
**verhaal** (vervolg en einde)

# PAIM

Michel Mandl

Vertaling Pedro Buyse en Bruno Ceuppens

**50 ans de Pentathlon Aéronautique**  
**International Militaire (PAIM)**  
**Une histoire inédite...** (suite et fin)

---

1. PAIM: Algemene afkorting voor Internationale Militaire Luchtvaart Pentatlon (vijfkamp).



## Terug naar 1993...

Ik moedig dus het beoefenen van de vijfkamp in de Luchtmacht aan. Ik meen echter dat we aan de basis moeten beginnen. Het is van essentieel belang dat toekomstige piloten al tijdens hun initiële opleiding voor deze disciplines worden warm gemaakt. Voor leerling-piloten hulpofficier die rechtstreeks tot de Luchtmacht toetreden, zal een heel programma worden ontwikkeld voor het beoefenen van deze sporten. Ook de verantwoordelijken van de Koninklijke Militaire School zullen worden benaderd en ook hier zullen leerling-piloten de verschillende disciplines kunnen beoefenen. Terwijl pistoolschieten, basketbal, zwemmen, oriëntatieomloop en hindernissenparcours niet echt een probleem zijn, is schermen iets anders... Materiaal moet worden aangeschaft en instructeurs moeten worden gevonden om de grondbeginselen van deze prachtige sport bij te brengen.

En zoals je je kunt voorstellen... Op mijn 50<sup>ste</sup> voel ik me nog steeds geroepen om het goede voorbeeld te tonen! Zo zal ik enkele briljante jonge atleten leren kennen die niet eens wisten dat ze begaafd waren in dit soort wedstrijden.

Een twintigtal jonge elementen zullen deelnemen aan de trainingssessies die worden afgesloten met de PAM (de nationale vijfkampdisciplines wedstrijd) op de basis van St-Truiden. Hieruit worden de uitverkorenen gekozen die naar Finland zullen gaan.



At 50, I still feel obliged to show the example.

### PAIM in Finland

Maken deel uit van de ploeg die naar Tikkakoski in Finland gaat met Cdt Peter Blokland als kapitein: Kapt Alain Dierickx (88<sup>e</sup> promotie) van de KMS, Alain Hubert (navigator, gebrevetteerd in 1990), Tom Dewulf en Luc Viaene (gebrevetteerd in februari 1992), Hugues de Failly en Eric Maes (gebrevetteerd in september 1992), allen onder-luitenant, en Luitenant Dirk Deijgers van het Licht Vliegwezen. Ze worden gecoacht door Adjudant Pol Lambin en Kapitein Jean-Charles Kotwicz.

## Revenons en 1993...

J'encourage donc la pratique du pentathlon aéronautique au sein de la Force aérienne. J'estime toutefois qu'il faut commencer par la base. Il est indispensable d'intéresser les futurs aviateurs à ces disciplines dès leur formation initiale. Pour les élèves pilotes officiers auxiliaires entrant directement à la Force aérienne, tout un programme sera mis sur pied pour favoriser la pratique de ces sports. Une démarche sera entreprise également auprès des responsables de l'École Royale Militaire (ERM) et ici aussi, les élèves pilotes pourront pratiquer les disciplines du pentathlon. Si le tir au pistolet, le basket, la natation, la course d'orientation et la piste d'obstacles ne posent pas vraiment de problème, il en sera quelque peu différent pour l'escrime... Il faudra acquérir le matériel et trouver les instructeurs pour inculquer les éléments de base de ce beau sport.

Et comme vous pouvez vous en douter... À 50 ans, je me sens encore obligé de montrer l'exemple ! Je ferai ainsi plus ample connaissance avec de jeunes et brillants athlètes qui ne se doutaient même pas qu'ils étaient doués pour ce genre de compétitions.

Une vingtaine de jeunes éléments vont participer aux entraînements qui se termineront par le PAM (la compétition nationale du pentathlon), à la base de St-Trond, en vue de désigner les élus qui se rendront en Finlande.



National competition: General Moriau awards the winner of the day, Olt Viaene.

### PAIM en Finlande

Font partie de l'équipe qui se rend en Finlande, à Tikkakoski, avec le Commandant Peter Blokland comme capitaine : le Capitaine Alain Dierickx (88<sup>e</sup> promotion) issu de l'ERM, Alain Hubert (navigateur, breveté en 1990), Tom Dewulf et Luc Viaene (breveté en février 1992), Hugues de Failly et Eric Maes (brevetés en septembre 1992), tous sous-lieutenant et le Lieutenant Dirk Deijgers de l'Aviation légère. Ils sont coachés par l'Adjudant Pol Lambin et le Capitaine Jean-Charles Kotwicz.



Luc Viaene.



Alain Hubert.



Alain Dierickx.

Ik zal de laatste twee dagen van de competitie en de prijsuitreiking bijwonen met Kolonel Mignon, de baas van BLS.

Het Belgisch team heeft eervol gepresteerd, maar er is duidelijk een niveauverschil met de Scandinavische landen, Brazilië en de andere teams.

Dit is begrijpelijk, gezien de snelheid waarmee het Belgische team werd samengesteld en het klein aantal potentiële deelnemers.

Ik ben er echter heel trots om Luc Viaene en Hugues de Failly de hoogste trede van het podium te zien betreden voor de facultatieve navigatieproef met A-Jet.

J'assisterai aux deux derniers jours de compétitions ainsi qu'à la remise des prix en compagnie du Colonel Mignon, le patron de BLS.

L'équipe belge s'est comportée honorablement, mais il y a manifestement une classe de différence entre les pays scandinaves, le Brésil et les autres équipes.

C'est fort compréhensible vu la rapidité avec laquelle l'équipe belge a été constituée et le petit nombre de compétiteurs potentiels.

Je ne suis toutefois pas peu fier de voir Luc Viaene et Hugues de Failly monter sur la plus haute marche du podium pour l'épreuve facultative de navigation effectuée en A-Jet.



Luc Viaene & Hugues de Failly: winning the navigation trophy.

### PAIM in Noorwegen (augustus 1994)

In Bodø, Noorwegen, voorbij de poolcirkel, vindt de volgende editie van de PAIM plaats.

Het team werd enigszins gewijzigd.

### PAIM en Norvège (août 1994)

C'est à Bodø en Norvège, passé le cercle polaire, que se déroule l'édition suivante du PAIM.

L'équipe a quelque peu été modifiée.



# PAIM

Frédéric Désirotte (gebrevetteerd in maart 1994) en Michel Campers (Licht Vliegwezen) voegen zich bij Luc Viaene, Tom Dewulf en Dirk Deijgers.

Luc Viaene had een betere klassering kunnen behalen, was hij niet gekwetst geraakt tijdens de oriëntatieomloop. Toch eindigt hij als eerste Belg. Tom Dewulf wint de bronzen medaille bij het zwemmen.

Ainsi, Frédéric Désirotte (breveté en mars 1994) et Michel Campers (Aviation légère) ont rejoint Luc Viaene, Tom Dewulf et Dirk Deijgers.

Luc Viaene aurait pu réaliser un meilleur classement s'il ne s'était blessé lors de la course d'orientation. Il termine néanmoins comme premier Belge. Tom Dewulf remporte la médaille de bronze en natation.



The Belgian Team at the opening ceremony.



Tom Dewulf on his way to the bronze.

## PAIM 1995 te Florennes (4 tot 12 juli 1995)

Toen ik mij in 1992 voor PAIM begon te interesseren, had ik er geen idee van dat België drie jaar later het wereldkampioenschap van deze discipline zou organiseren in Florennes. Dit was alleen mogelijk dankzij het ongelooflijke enthousiasme dat deze wedstrijd heeft gewekt bij alle sporten andere verantwoordelijken van de strijdkrachten..., te beginnen natuurlijk bij de betrokken atleten.

Een van de grote architecten van de organisatie van de 39ste PAIM die van 4 tot 12 juli 1995 zal plaatsvinden is ongetwijfeld Lt Bruno Welter. Ik had zijn talenten als organisator al bij verscheidene gelegenheden kunnen waarderen. Voor de gelegenheid overgeplaatst naar de Staf Luchtmacht, zal hij met vaardigheid en doorzettingsvermogen aan het roer zitten van de hele organisatie. Geen gemakkelijke opgave, want naast de sportieve wedstrijd is het een unieke gelegenheid om de pracht en praal van de Naamse regio te promoten bij de atleten (40) van de dertien deelnemende landen en hun begeleiders... Een ongeëvenaard deelnamesucces! Naast het team van de Luchtmacht, stelt België ook een team van leerling-piloten van de Koninklijke Militaire School op, met vriend Lucien De Pauw als coach.

De openingsceremonie begon met het leggen van bloemen bij de gedenktekens voor de gesneuvelden van de twee wereldoorlogen door de vertegenwoordiger van de CISM, de

## PAIM 1995 à Florennes (4 au 12 juillet 1995)

Lorsque je commence à m'intéresser au PAIM en 1992, je suis loin de me douter que trois années plus tard, la Belgique va organiser, à Florennes, les championnats du monde de la discipline. Cela n'a été possible que grâce à l'incroyable engouement qu'a suscité cette compétition parmi tous les responsables sportifs et autres des Forces armées..., à commencer bien sûr par les athlètes concernés.

Un des grands artisans de l'organisation du 39e PAIM qui va se dérouler du 4 au 12 juillet 1995 est incontestablement le Lt Bruno Welter. J'avais déjà à diverses reprises pu apprécier ses talents d'organisateur. Muté à l'État-major de la Force aérienne pour la circonstance, c'est de là qu'il dirigera la manœuvre avec habileté et persévérance. Ce n'est pas une mince affaire, car outre la compétition sportive, c'est une occasion unique de promouvoir le Namurois et ses splendeurs auprès des athlètes (40) et accompagnateurs des treize nations participantes... Un succès de participation inégalé ! Outre l'équipe Force aérienne, la Belgique aligne également une équipe d'élèves pilotes de l'École Royale Militaire avec l'ami Lucien De Pauw comme coach.

La cérémonie d'ouverture a débuté par un dépôt de fleurs aux monuments aux morts des deux guerres mondiales par le représentant du CISM, le Commodore canadien Cooper, et Mr Amand Dalem, le gouverneur de la province de Namur.

# PAIM

Canadese Commodore Cooper, en de heer Amand Dalem, de gouverneur van de provincie Namen. Deze is verheugd over de publiciteit voor de regio, midden in de vakantieperiode.

Daarna wordt de plechtigheid voortgezet op de Place St-Aubain, in het centrum van Namen, in aanwezigheid van talrijke militaire en burgerlijke overheden.



Ce dernier est enchanté de la publicité qui est ainsi faite à la région en pleine période des vacances.

Par la suite, la cérémonie se poursuivra sur la Place St-Aubain, en plein centre de Namur, en présence de nombreuses autorités militaires et civiles.



Wat de resultaten van de PAIM 95 betreft, "hebben de Belgen het beter gedaan dan zich te verdedigen", zoals de journalist van "La Dernière Heure" in de titel schrijft boven een zeer lovend artikel dat hij aan het einde van de wedstrijd publiceert.

Hoewel het niet meetelt in het eindklassement, winnen onze piloten opnieuw de proef in vlucht en eindigen als vijfde op tien, het gehoopte resultaat..., achter grote teams zoals Brazilië, Finland, Zweden en Spanje.

Luitenant Deijgers wint bijna de oriëntatieomloop. Hij eindigt achter de wereldkampioen in deze discipline, Kapitein Vitala uit Finland.

De leider van het team, Kolonel Waldeyer, zal de CISM-vlag overdragen aan Zweden, het land dat gepolst werd om het volgende jaar gastheer van de wedstrijd te zijn.

Quant aux résultats du PAIM 95, « les Belges ont fait mieux que se défendre » comme le titre le journaliste de la Dernière Heure dans l'article fort élogieux qu'il rédige en fin de compétition.

Bien qu'elle ne soit pas comptabilisée dans le décompte final, nos aviateurs ont à nouveau remporté l'épreuve en vol et terminent cinquième sur dix, l'objectif espéré..., derrière les grandes équipes comme le Brésil, la Finlande, la Suède et l'Espagne.

Le Lieutenant Deijgers a failli remporter le cross d'orientation. Il termine derrière le champion du monde de la discipline, le Capitaine Vitala de la Finlande.

Le chef d'équipe, le Colonel Waldeyer, remettra le drapeau CISM à la Suède, pays pressenti pour organiser la compétition l'année suivante.



Handover of the flag to the Swedish delegation.



Gen Mandl presents the awards of the flight competition. Once more, the Belgian team is first.



## De PAIM..., vervolg en einde!

Het jaar daarop, nadat de wedstrijd in Zweden werd afgelast, zal België opnieuw een regionale vijfkamp organiseren in Florennes, samen met Nederland en Tsjechië. Het zal bovendien een inter-smaldeel competitie zijn. Een grote primeur!

Bij deze gelegenheid zal onze vriend Hugues de Failly de nationale titel winnen en zullen de Tsjechen tonen dat men in de toekomst met hen rekening moet houden.

De volgende jaren zal de PAIM in Europa plaatsvinden, behalve in het jaar 2000, wanneer de deelnemers naar Brazilië zullen gaan. Kolonel Michel Top zal aan het hoofd komen te staan van de Belgische delegatie, met Alain Hubert als teamcaptain en Pol Lambin als coach.

1997 - Trondheim/Noorwegen, 1998 - Lüleå/Zweden, 1999 - Tampere/Finland, 2000 - Recife/Brazilië, 2001 - Göteborg/Zweden, 2002 Dijon.

Na Trondheim in 1997 zal ik geen tijd meer hebben om de activiteiten van de PAIM op de voet te volgen. Daarom heb ik Alain Hubert, een van de allereerste deelnemers aan de PAIM vanaf 1991, gevraagd ons te vertellen wat hij zich herinnert van deze mooie tijd. Ik wil hem bedanken voor deze getuigenis.

*"Ik kwam inderdaad bij het team in 1991 (Brazilië, Pirassununga) en werd teamkapitein in 1995. Ik wilde dit team dat me veel voldoening gaf steunen."*

*Toen ik in 1990 in de 15 Wing aankwam, werd ik als een "zonderling" beschouwd omdat ik nauwelijks alcohol dronk. Dit leverde me een paar onvriendelijke opmerkingen op en sommigen noemden me zelfs asociaal. De PAIM heeft mij gered met de steun van enkele piloten die overtuigd waren (met name Xavier Elleboudt) van de noodzaak om iemand te waarderen die zich naast zijn missies ook met de sport bezighield. Ik heb uiteindelijk een gulden middenweg gevonden door de twee te combineren.*

*Zo gaf ik in Kenia, eenmaal door de douane in Nairobi, mijn koffer aan de bemanning en ruilde mijn vliegoverall voor een korte broek en sportschoenen. Zo bereikte ik het "Meridien" hotel door 18 km af te leggen. Eenmaal aangekomen, ging ik snel douchen en voegde me bij de bemanning aan de bar. De tijd om een rondje of twee te geven... Mijn eer was gered en mijn fysieke conditie ook.*

*Ik bleef teamleider tot de laatste PAIM in Dijon in 2002. Bij de verdwijning van de intermachten dienst BLS, hebben economische redenen en het nieuwe sportbeleid het Belgische team de das omgedaan. Het nieuw beleid was hoofdzakelijk gericht op de ondersteuning van de zogenaamde "elite"-sporters (zelfs als dat betekende dat ze uit de civiele sector moesten worden gerekruteerd!). Daarbij kwam nog het gebrek aan beschikbare tijd om het hoofd te bieden aan het groeiende aantal missies.*

*Het hoeft geen betoog dat dit beleid niet strookt met wat sport in het leger zou moeten zijn: een stuwende kracht voor ieder van ons (ongeacht zijn niveau) en een gelegenheid om collega's van alle rangen te ontmoeten in een sfeer die heel anders is dan die van het beroepskader. Zo konden we elkaar beter leren kennen en waarderen.*

## Le PAIM..., suite et fin !

L'année suivante, la compétition en Suède ayant été annulée, la Belgique organisera à nouveau, à Florennes, un pentathlon régional avec les Pays-Bas et la Tchéquie. Il s'agira de plus d'un concours inter escadrilles. Une grande première !

Ce sera l'occasion pour l'ami Hugues de Failly de remporter le titre national et pour les Tchèques de démontrer, qu'à l'avenir, il faudra compter avec eux.

Les années suivantes, le PAIM se déroulera en Europe, à l'exception de l'an 2000 où les compétiteurs se rendront au Brésil. Le Colonel Michel Top deviendra le chef de la délégation belge, avec Alain Hubert comme capitaine d'équipe et Pol Lambin comme coach.

1997 - Trondheim/Norvège, 1998 - Lüleå/Suède, 1999 - Tampere/Finlande, 2000 - Recife/Brésil, 2001 - Göteborg/Suède, 2002 Dijon.

Après Trondheim en 1997, je n'aurai plus le temps de suivre de près les activités du PAIM. J'ai donc demandé à Alain Hubert, l'un des tout premiers participants au PAIM à partir de 1991, de nous narrer ce dont il se souvient de cette belle époque. Je tiens à le remercier pour ce témoignage.

*« J'ai en effet rejoint l'équipe dès 1991 (Brésil, Pirassununga) et suis devenu capitaine d'équipe en 1995. J'avais à cœur de soutenir cette équipe qui me donnait maintes satisfactions.*

*Lorsque j'arrive au 15 Wing en 1990, on me considère comme un « extra-terrestre » vu que je ne bois quasiment pas d'alcool. Cela m'a valu quelques remarques désobligeantes et certains m'ont même qualifié d'anti-social. Le pentathlon m'a sauvé avec le soutien de certains pilotes convaincus (notamment Xavier Elleboudt) de la nécessité de valoriser quelqu'un qui s'investissait dans le sport en plus de ses missions. J'ai finalement trouvé un juste milieu en alliant les deux.*

*Par exemple au Kenya, une fois passé la douane à Nairobi, je donnais ma valise à l'équipage et échangeais ma salopette de vol pour un short et des chaussures de sport. Je ralliais ainsi l'hôtel « Méridien » en couvrant 18 Km. Une fois arrivé, je filais prendre ma douche et rejoignais l'équipage au bar. Le temps d'offrir une tournée ou deux... L'honneur était sauf et ma condition physique aussi.*

*Je suis resté capitaine d'équipe jusqu'au dernier PAIM à Dijon en 2002. Lorsque le service interforce BLS disparaît, les raisons économiques – ainsi que la nouvelle politique sportive mise en place, visant essentiellement à soutenir des sportifs dits d'« élite » (quitte à les recruter dans le secteur civil !) – alliées au manque de temps disponible face au nombre de missions grandissant, ont eu raison de l'équipe belge.*

*Inutile de dire que cette politique n'est pas en phase avec ce que le sport à l'armée devrait être : un moteur pour chacun de nous (quel que soit son niveau) et donner l'opportunité de rencontrer des collègues de tout grade dans une ambiance bien différente que celle du cadre professionnel. Cela nous permettait à mieux se connaître et à s'apprécier.*



Dining-out in Trondheim.  
 Michel Campers, ... ,  
 Didier Polome,  
 Hugues de Failly,  
 Alain Hubert (Team Captain),  
 Frédéric Désirotte,  
 Michel Top (Team Leader).

*Ik moet u toevertrouwen dat u voor mij een zeer goed voorbeeld bent van wat ik beschouw als een respectabel en gerespecteerd leider, een echte "Leader by example". Dank u, Generaal!*

*Ik voeg eraan toe dat Michel Top ook zo'n man is. Integer en onbaatzuchtig, stond hij altijd klaar om de sport, en meer bepaald de vijfkamp, te steunen. Ik kan u zeggen dat we blij en trots waren hem als delegatieleider te hebben. Altijd glimlachend, vond hij de woorden om ons te motiveren in geval van mislukking. Ik hou alleen maar positieve herinneren aan hem over. Nog een "leader by example" !*

*Samenvattend hebben 22 vliegeniers deelgenomen aan deze wedstrijden:*

*Kurt Arnauts, Bruno Beeckmans, Peter Blokland, Bernard Davin, Dirk Deijgers, Hugues de Failly, Jean-Philippe Delhaye, Christophe Deroubaix, Frédéric Désirotte, Tom Dewulf, Alain Dierickx, Philippe Heytens, Alain Hubert, Guy Jacquemin, Jean-Charles Kotwitz, Fabrice Massaux, Didier Matanda, Didier Polome, Patrick Tendijck, Luc Viaene, Dimitri Vandereycken en Marc Vanherterick.*

*We werden omkaderd door Pol Lambin, Claude Maturin en Willy Degoe.*

*Zoals u al zei, waren de kleine Belgen, in tegenstelling tot de teams aan de top van de tabel, geen professionele vijfkampers. We moesten eerst onze primaire taak vervullen en dan, in onze vrije tijd, trainen en deelnemen aan wedstrijden. "*

De context zal dus ingrijpend veranderen, namelijk met de deelname van de Luchtmacht aan de operaties in de Balkan. Operationele verplichtingen zullen voorrang krijgen op sportwedstrijden en er zal geen PAM, nationaal kampioenschap, meer zijn. Niettemin zullen de leerling-piloten blijven trainen in de vijfkamp als onderdeel van de wisselbeker die vernoemd is naar **Dimitri Vandereyken**, de copiloot van de C-130 die op 16 juli 1996 in Eindhoven verongelukte.

Bovendien zal het lot hard toeslaan bij de Belgische deel-nemers aan de PAIM... Op 23 maart 1999 werd **Kapt Frédéric Désirotte** waarschijnlijk onwel tijdens een interceptie op grote hoogte bij nacht. Het F-16 toestel stortte neer bij Hamois nabij Ciney. "Dési" was 26 jaar oud.

*Je vous avoue que vous êtes un très bel exemple pour moi de ce que je considère être un chef respectable et respecté, un vrai « leader by exemple ». Merci Mon Général !*

*J'ajouterais que Michel Top fait également partie de ces hommes. Intègre et généreux, il était toujours prêt à soutenir le sport et plus spécifiquement le pentathlon. Je peux vous confier que nous étions contents et fiers de l'avoir comme chef de délégation. Toujours souriant, il trouvait les mots pour nous remotiver en cas d'échec. Je ne retiens de lui que du positif. Un autre « leader by exemple » !*

*Pour résumer, 22 aviateurs ont ainsi participé à ces compétitions :*

*Kurt Arnauts, Bruno Beeckmans, Peter Blokland, Bernard Davin, Dirk Deijgers, Hugues de Failly, Jean-Philippe Delhaye, Christophe Deroubaix, Frédéric Désirotte, Tom Dewulf, Alain Dierickx, Philippe Heytens, Alain Hubert, Guy Jacquemin, Jean-Charles Kotwitz, Fabrice Massaux, Didier Matanda, Didier Polome, Patrick Tendijck, Luc Viaene, Dimitri Vandereycken et Marc Vanherterick.*

*Nous étions encadrés par Pol Lambin, Claude Maturin et Willy Degoe.*

*Comme vous le mentionnez, les petits Belges n'étaient pas des professionnels du pentathlon, contrairement aux équipes du haut du tableau. Nous devions d'abord répondre à notre mission première et puis, sur notre temps libre, s'entraîner et participer aux compétitions. »*

Le contexte va donc profondément changer avec notamment la participation de la Force aérienne aux opérations dans les Balkans. Les préoccupations opérationnelles vont prendre le pas sur les compétitions sportives et il n'y aura plus de PAM, le championnat national. Les élèves pilotes poursuivront néanmoins l'entraînement au pentathlon dans le cadre d'un challenge qui portera le nom de **Dimitri Vandereyken**, le co-pilote du C-130 crashé à Eindhoven le 16 juillet 1996.

Par ailleurs, le sort va s'acharner sur les participants belges du PAIM... Le 23 mars 1999, le **Capt Frédéric Désirotte** est sans doute victime, en vol de nuit, d'un malaise au cours



# PAIM

Drie jaar later, op 24 april 2002, botste **Kapt Luc Viaene**, instructeur bij de OCU, met zijn tweezits F-16, tegen een ultralighttoestel tijdens een navigatievlucht in Nederland. Kapt Martin "Levi" Levicar slaagde erin te springen. Luc en de piloot van de ultralight kwamen om bij dit ongeluk. Er zij op gewezen dat Levi vijf jaar eerder ook al met succes de schietstoel had gebruikt na technische problemen.

Luc was een van onze vaste waarden in de PAIM. Op de basis van Kleine-Brogel wordt elk jaar een wielervedstrijd gehouden ter nagedachtenis aan deze talentvolle atleet en uitstekende piloot.

Het jaar daarop, op 9 december 2003, gaat de zwarte reeks verder. **Lt Kol Ronny Vaerten**, voormalig C.O. van het 23 Sqn, voert met een jonge wingman een gesimuleerde grondaanval uit in de Ardennen. De twee F-16's komen met elkaar in botsing. Ronny wordt levenloos aangetroffen in de resten van het vliegtuig. Zijn wingman had tijd om de schietstoel te gebruiken. Hij kwam ervan af met enkele verwondingen. Vanaf het begin, maakte Ronny als uitstekend atleet, deel uit van de beste Belgische vijfkamp deelnemers. Ook hier zal gedurende vele jaren een golfwedstrijd, georganiseerd ten voordele van Fonavibel, de naam dragen van deze sympathieke atleet en briljante piloot-polytechnicus.

Tenslotte, om de ongelooflijke hecatombe van piloten die aan deze wedstrijden hebben deelgenomen af te sluiten, moeten we de crash op 9 september 2005 van **Majoor Fabrice Massaux** (34 jaar), tijdens een schietoefening in Nederland (Vliehors), toevoegen. Fabrice maakte deel uit van een sectie van vier F-16's. Zijn vliegtuig verdween plotseling van de radarschermen. Wrakstukken van het vliegtuig werden gevonden bij het eiland Texel. Fabrice was lid van het team van de KMS in 1995. Net als Ronny Vaerten had hij zich onderscheiden door zijn grote mogelijkheden in de verschillende disciplines van de vijfkamp.

Het onheil sloeg echt toe bij de beste piloten en atleten van de Luchtmacht. Laten we Alain Hubert weer aan het woord: *"Luc, Fabrice, Dimitri, Frédéric en Ronny! Wat een tragedie, of zoals u zegt, wat een noodlot. Die momenten dat ik hun overlijden vernam, voelde ik een diepe pijn. Vooral die nacht toen u me belde om me te melden dat Desi gecrasht was. De ontmoeting met de families/echtgenotes, enkele dagen na de tragedie en de mogelijkheid om hen foto's van hun overledene in sportkledij te geven en vooral de bijkomende uitleg, waren echt momenten die zij op prijs stelden."*

After all those years, we still do miss them...

d'une interception à haute altitude. L'avion F-16 s'écrase à Hamois près de Ciney. « Dési » était âgé de 26 ans.

Trois ans plus tard, le 24 avril 2002, le **Capt Luc Viaene**, instructeur à l'OCU, percute un ULM en F-16 biplace au cours d'une navigation aux Pays-Bas. Le Capt Martin « Levi » Levicar parvient à s'éjecter. Luc et le pilote de l'ULM décèdent dans cet accident. Il est à remarquer que Levi s'était déjà éjecté avec succès cinq années auparavant à la suite de problèmes techniques.

Luc était une de nos valeurs sûres du PAIM. À la base de Kleine-Brogel, une compétition cycliste se déroulera chaque année en commémoration de ce bel athlète et excellent pilote.

L'année suivante, le 9 décembre 2003, la série noire continue. Le **Lt Col Ronny Vaerten**, ancien C.O. 23 Sqn, effectue avec un jeune ailier une mission d'attaque au sol en Ardenne. Les deux F-16 entrent en collision. Ronny est trouvé mort dans les restes de l'appareil. Son ailier a le temps de s'éjecter. Il s'en tire avec quelques blessures. Excellent athlète, Ronny faisait depuis le début du pentathlon partie des meilleurs compétiteurs belges. Ici aussi, pendant de nombreuses années, un challenge de golf, organisé au profit de Fonavibel, portera le nom de ce sympathique athlète et brillant pilote polytechnicien.

Enfin, pour clôturer l'incroyable hécatombe des pilotes ayant participé à ces compétitions, il nous faut ajouter le crash du **Cdt Fabrice Massaux** (34 ans), le 9 septembre 2005, lors d'un exercice de tir en Hollande (Vliehors). Fabrice faisait partie d'une section de quatre F-16. Son appareil a subitement disparu des écrans radar. Des débris de l'avion ont été retrouvés au large de l'île de Texel. Fabrice avait fait partie de l'équipe de l'ERM en 1995. Tout comme Ronny Vaerten, il s'était distingué par son grand potentiel dans les différentes disciplines du pentathlon.

La guigne s'est vraiment acharnée sur les meilleurs aviateurs et athlètes de la Force aérienne. Cédons à nouveau la parole à Alain Hubert : *« Luc, Fabrice, Dimitri, Frédéric et Ronny ! Quel drame ou comme vous le dites, quelle malédiction. Ces moments où j'ai appris leur décès, j'en ai ressenti une profonde douleur. Notamment cette nuit où vous m'avez appelé pour m'annoncer la mort de Dési. Cela dit, avoir rencontré les familles/épouses quelques jours après le drame et avoir pu leur donner et surtout commenter des photos de leur défunt dans des tenues sportives, étaient vraiment des moments qu'ils ont appréciés. »*

After all those years, we still do miss them...



Dimitri Vandereyken



Frédéric Désirotte



Luc Viaene



Ronny Vaerten



Fabrice Massaux





## Patrick Anspach

Vertaling:  
Bruno Ceuppens  
en Pedro Buyse



# PERS EN LUCHTVAART: HET MOEILIJK HUWELIJK

*De schrijver van dit artikel, ons VTB lid Patrick Anspach, is sinds 2010 ook lid van de Franse "Académie de l'Air et de l'Espace". Einde 2019 werd hij vast aangesteld, maar zijn benoemingstoespraak werd*

*ver-daagd wegens de sanitaire maatregelen. Dit jaar, op 11 februari, werd die uiteindelijk uitgesproken ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Academie.*

Zoals mijn collega en vriend Guy Viselé het vermeldde bij mijn benoeming einde 2019, ben ik heel jong in de kookpot gevallen. Ten tijde van mijn geboorte was mijn vader vertegenwoordiger van Sabena: eerst in Maastricht (we vlogen elk weekend heen en terug naar Brussel met de S-55 helikopters van het bedrijf) en vervolgens in Luxemburg. De luchthaven van Luxemburg, Findel, was mijn



## PRESSE ET AVIATION : LE MARIAGE DIFFICILE

*L'auteur de cet article est notre membre VTB Patrick Anspach, également membre en France de l'Académie de l'Air et de l'Espace depuis 2010. Fin 2019, il a été titularisé, mais son discours de réception a été retar-*

*dé en raison des événements sanitaires. Finalement, il a été prononcé le 11 février dernier, à l'occasion de l'Assemblée générale de l'Académie.*

Comme mon confrère et ami Guy Viselé l'avait mentionné lors de ma titularisation fin 2019, je suis tombé dans la marmite très jeune. À ma naissance, mon père était représentant de la Sabena à Maastricht (et on faisait l'aller-retour sur Bruxelles tous les week-ends avec les hélicoptères S-55 de la compagnie), puis à Luxembourg. Si bien que l'aéroport de Luxembourg-Findel était mon terrain de

## Presse et aviation

speelsterrein. Ik reed mee met de bagage op de karretjes en ik sliep in de zetels van vliegtuigen op doorvlucht. Op een of andere manier moet dat sporen nagelaten hebben, want ik kende de namen van de vliegtuigen, zelfs militaire, vooraleer te kunnen lezen.

De luchtvaart is altijd al mijn passie geweest, maar journalistiek was mijn roeping. Sinds 46 jaar heb ik beiden kunnen verzoenen, wat misschien het recept is voor geluk.

Hoewel, wanneer men een deskundige is, bovendien erkend door radio en televisie, kan men niet anders dan klagen over wat confraters schrijven. En het gaat van kwaad naar erger. Toen ik begon bij het economisch dagblad L'Echo de la Bourse (vandaag L'Echo, niet te verwarren met het Franse Les Echos), waren er bij de verschillende redacties journalisten die gespecialiseerd waren in luchtvaart.

Stilaan werden ze samengebracht onder de rubriek "Transport" en moesten ze ook over trein, auto, fiets, boten e.a. schrijven. In dergelijke context is het moeilijk een specialiteit te behouden, ook omdat de sector luchtvaart heel ruim is: constructeurs, maatschappijen, toelevering, luchthavens, behandeling, en daarbovenop piloten, juristen, het medisch aspect en nog meer; de lijst is lang. Ik heb standgehouden, maar ik had het voordeel vanaf het begin onafhankelijk te zijn en dat is nog steeds het geval.

### Daar komen de gieren

Journalisten die er iets van kennen zijn een ware troef voor een redactie. Maar men moet op hen beroep willen doen. Want als er een crash gebeurt, is het niet aan hen dat men de berichtgeving toevertrouwt, maar dikwijls aan de gieren van de algemene berichtgeving die de sensatie opzoeken en de onmiddellijk beschikbare informatie.

Mijn meest kwetsende ervaring was de vlucht 371 Boekarest-Brussel van Tarom op 31 maart 1995. De Belgische journalisten (van de algemene berichtgeving dus) vernamen heel vlug dat de A310 van de Roemeense maatschappij na het opstijgen in Boekarest was neergestort. Onmiddellijk haastten ze zich naar de luchthaven van Brussel om de families van de slachtoffers te filmen op het ogenblik dat ze het drama zouden vernemen. De luchthaven was niet voorbereid om degenen die de reizigers opwachtten, te isoleren. Uiteraard waren het dezelfde journalisten die 's avonds verslag uitbrachten terwijl men aan de "specialisten" de oorzaak van het ongeluk vroeg. Natuurlijk. Ik walgde van mijn confraters en heb die dag elke medewerking geweigerd.

Een deskundige kan nooit alles onmiddellijk uitleggen. Gewoonlijk formuleer ik slechts hypotheses, ik zeg dat men op het vinden en het ontcijferen van de zwarte dozen moet wachten, dat dit meerdere maanden kan vergen, dat men

jeu. On me transportait avec les bagages sur les chariots et je dormais dans des sièges d'avion en escale. D'une certaine manière, ça a dû me marquer, parce que je connaissais le nom des avions, même militaires, avant de savoir lire.

Ma passion a toujours été l'aviation, mais ma vocation était le journalisme. Depuis maintenant 46 ans, j'ai pu concilier les deux, ce qui est peut-être la recette du bonheur.

Quoique, lorsqu'on devient un spécialiste, qui plus est reconnu par journaux et télévisions, on ne peut que se lamenter de ce qu'écrivent des confrères. Et ça se dégrade de plus en plus. Quand je suis entré au journal économique L'Echo de la Bourse (aujourd'hui L'Echo, à ne pas confondre avec l'équivalent français Les Echos), il y avait, dans les différentes rédactions, des journalistes spécialisés en aviation.

Petit à petit, ils ont été agglomérés dans les rubriques « Transports », devant aussi parler des trains, des voitures, des vélos, des péniches et j'en passe. Difficile, dans ce contexte de garder une spécialité, déjà que le secteur de l'aviation est vaste entre constructeurs, compagnies, équipementiers, aéroports, manutention, sans compter les pilotes, les juristes, le médical, j'en oublie, la liste est longue. Moi, j'ai tenu le coup, mais j'avais l'avantage d'être indépendant depuis les débuts et encore aujourd'hui.

### Arrivent les vautours

Avoir des journalistes qui s'y connaissent dans une rédaction, c'est un atout. Encore faut-il qu'on fasse appel à eux. Car, lorsqu'arrive un crash, ce n'est pas à eux que l'on confie les reportages, mais, souvent, à des vautours de l'information générale qui cherchent du sanglant et des informations immédiates.

L'expérience qui m'a le plus meurtri est celle du vol 371 Bucarest-Bruxelles de la Tarom le 31 mars 1995. Les journalistes belges (de l'information générale, donc) avaient appris très vite que l'A310 de la compagnie roumaine s'était écrasé peu après le décollage de Bucarest. Du coup, ils se sont précipités à l'aéroport de Bruxelles pour filmer les familles des victimes quand elles apprendraient le drame. L'aéroport n'avait pas été préparé pour isoler discrètement ceux qui attendaient les voyageurs. Evidemment, ce sont les mêmes journalistes qui ont assuré les reportages en soirée, tandis qu'on demandait aux « spécialistes » la cause de l'accident.

Evidemment. Dégoûté par mes confrères, j'ai refusé ce jour-là toute sollicitation.

Tout vouloir expliquer tout de suite est impossible pour un spécialiste. Généralement, je ne formule que des hypothèses, je dis qu'il faut attendre qu'on retrouve les boîtes noires et leur décryptage, que ça peut prendre plusieurs mois,



Het duurt soms meerdere maanden vooraleer de zwarte dozen hun geheimen prijs geven. Dit is niet naar de zin van de mainstream pers.

Les boîtes noires mettent souvent plusieurs mois à révéler leurs secrets, ce qui ne plaît pas à la presse grand public.



moet vermijden haastige gevolgtrekkingen te maken, dat men niet systematisch de fout bij de bemanningen (die er niet meer zijn om zich te verdedigen) moet leggen en zo meer. Maar op radio of televisie, ben ik niet meer interessant. "Als de meest dramatische hypothese het grootste effect heeft, publiceer ze dan" om een beroemde uitspraak te parafraseren<sup>1</sup>.

Begin juni 2009 word ik bij de Belgische radio (RTBF) uitgenodigd voor een debat over de recente verdwijning van AF447 boven de Zuid-Atlantische oceaan. Het wrak is nog niet teruggevonden, men weet nog niets. Ik heb tegenover mij een Franse journalist die mordicus beweert dat de Airbus A330 neergeschoten is door een geleid tuig. En hij vermeldt andere voorbeelden in de geschiedenis van luchtvaartongevallen en de argumenten waarom dit de enige mogelijke uitleg is.

Vandaag weet iedereen dat dit niet het geval was. Maar zoals de leider van het debat na afloop zei: "de antenنتijd werd overschreden, want hij was welbespraakt en het was pittig".

## De wereld van 'hot news'

Men bevindt zich dus in het gezelschap van pseudo-deskundigen met alle schijn van echte experten die verwarde hypothesen propageren, alleen om zich te laten gelden. Nog erger is dat die complottheorieën vlugger ingang vinden omdat "zij die het weten" sneller zijn dan "zij die het nog niet weten". Ik zou niet graag willen werken voor onderzoekorganen zoals het BEA in Frankrijk, want het moet vreselijk frustrerend zijn te horen hoe niet-deskundigen hun mening kunnen spuien terwijl zij ervan beschuldigd worden "de waarheid te willen verbergen".

In deze context is de opkomst van de spontane volks-tribunalen, de sociale media, een catastrofe voor de luchtvaart en niet alleen voor haar. Voortaan hebben we

1. "Men is hier in het Westen. Als de legende sterker is dan de werkelijkheid, publiceert men de legende!" (The man who killed Liberty Valance)

qu'il faut se garder de conclusions hâtives, de ne pas jeter systématiquement la faute sur les équipages de maîtrise (qui ne sont plus là pour se défendre) et j'en passe. Mais du coup, sur les antennes de radio ou télévision, je ne suis pas intéressant. « Quand l'hypothèse la plus dramatique est la plus porteuse, publions-la » pour paraphraser une formule célèbre<sup>1</sup>.

Début juin 2009, je suis invité à un débat à la radio belge (RTBF) sur la disparition récente de l'AF447 dans l'Atlantique Sud. On n'a pas encore retrouvé l'épave, donc on ne sait rien. Mais j'ai, en duplex, un journaliste français qui soutient mordicus que l'Airbus A330 a été abattu par un missile. Et il donne d'autres exemples dans l'histoire des accidents aériens et les raisons pour lesquelles, cela ne peut être que la seule raison.

Comme chacun le sait aujourd'hui, ce n'était pas le cas. Mais comme me le disait le meneur de débat à l'issue de celui-ci : « Il a eu plus de temps d'antenne parce qu'il parlait bien et que c'était du croustillant ».

## Le monde de l'immédiateté

On se retrouve donc avec des pseudo-spécialistes qui ont toutes les apparences des vrais et qui instillent des théories fumeuses dans les esprits, juste pour se valoriser. Ce qui est d'autant plus malheureux est que les thèses complotistes se développent d'autant plus vite que « ceux qui savent » sont plus rapides que « ceux qui ne savent pas encore ». Je n'aimerais pas travailler pour les organismes d'enquêtes, comme le BEA en France, car cela doit être terriblement frustrant de voir les ignorants s'exprimer et surtout se voir accusé de « vouloir cacher la vérité ».

Dans ce contexte, l'arrivée des tribunaux populaires immédiats que sont les réseaux sociaux est une catastrophe pour l'aviation et pas seulement. Nous avons désormais des mil-

1. On est dans l'Ouest, ici. Quand la légende dépasse la réalité, alors on publie la légende ! » (« L'Homme qui tua Liberty Valance »)



Bij een vliegongeval wil het publiek - dus ook de pers - onmiddellijk alles weten. Helaas is dat niet altijd het geval, met als gevolg de verspreiding van heel wat onzinnigheden.

Lors d'un crash d'avion, le public - et donc la presse - veut savoir tout et tout de suite. Malheureusement, cela ne se passe pas comme ça, d'où des divagations de toutes sortes .

miljoenen experts in luchtveiligheid en "hoe grover, hoe meer het geslikt wordt". Zij die, zoals ik, twijfelen, trachten te verifiëren, zich informeren, ingewijden consulteren, zijn automatisch verdacht. Verdacht van de waarheid te willen verbergen om constructeurs, maatschappijen, piloten, onderaannemers en zo meer, te willen beschermen.

Het formidabelste voorbeeld, in negatieve zin, was MH370, de Boeing 777 die verdween, men weet niet waar. Of toch, volgens mij zijn er die het weten. Maar ik ga me niet zelf aan samenzweringstheorieën bezondigen. Elke dag kreeg men een andere piste voorgeschoteld en men belde mij op om commentaar te geven over, bijvoorbeeld, de hypothese van een zelfmoordvlucht naar het eiland Diego Garcia. Maar wat wilt u dat ik zeg? Inderdaad, had ik gewild dat men over mij sprak, was de verleiding daar. Maar men moet ernstig blijven.

## En de burgerzin?

De journalistieke regels zijn overal dezelfde, in alle domeinen. Men onderzoekt de gekregen informatie, men beperkt zich niet tot de lobby's, de persmededelingen, de druk van vrienden. Dat is wat geloofwaardigheid geeft aan journalisten van de oude garde met goed gevulde adresboekjes. Maar men verwijt mij ook niet alles te zeggen wat ik weet. Dat klopt, maar dat is hoe men de hechte banden smeedt die onmisbaar zijn in de journalistiek.

In 1990 begint de voorbereiding van de eerste Golfoorlog. Hij start op 16 januari 1991 met luchtaanvallen, onder meer met Franse Jaguars. Al een jaar eerder hebben de VS de steun van België, net als van het Frankrijk van Mitterrand (wat voor beide landen in 2003 niet meer het geval is). Ik was toen voorzitter van de Aviation Press Club van België en bereidde, samen met de voorzitter van de Vereniging van Piloten een persconferentie voor over de situatie bij Sabena: de voorzitter gaat vervangen worden, de financiën zijn niet goed, enz....

Terloops vertelt hij mij dat de DC-10 van Sabena wapens en militair materiaal vervoeren naar Saudi-Arabië ter voorbereiding van de aanval. Wel te verstaan is de informatie

lions d'experts en sécurité aérienne et « plus c'est gros, mieux ça passe ». Ceux qui, comme moi, doutent, essaient de vérifier, se renseignent, appellent des acteurs du secteur, sont automatiquement suspects. Suspects de vouloir cacher la vérité pour protéger constructeurs, compagnies, pilotes, sous-traitants, j'en passe.

L'exemple le plus formidable – dans le sens triste du terme – a été le MH370, ce Boeing 777 qui a disparu on ne sait où. Enfin, à mon avis, certains doivent savoir, mais je ne vais pas plonger dans le même travers complotiste. Tous les jours, on a eu droit à une autre piste et on me téléphonait pour commenter, par exemple, l'hypothèse de la mission-suicide sur l'île de Diego Garcia. Mais que voulez-vous que je dise ? C'est vrai que si je voulais qu'on parle de moi, la perche était là. Mais il faut rester sérieux.

## Et le civisme ?

Les règles journalistiques sont les mêmes quels que soient les secteurs abordés. On vérifie les informations reçues, on ne se limite pas aux lobbys, aux communiqués de presse, aux pressions amicales. C'est cela qui apporte de la crédibilité à de vieux journalistes aux carnets d'adresses bien remplis. Mais on me reproche aussi de ne pas dire tout ce que je sais. C'est vrai et c'est comme ça qu'on tisse des liens solides, indispensables pour faire du journalisme.

En 1990, se prépare la première guerre du Golfe. Elle débutera le 16 janvier 1991, avec des raids aériens, dont des Jaguar français. Mais, un an plus tôt, la Belgique soutient les États-Unis, comme la France de François Mitterrand (ce ne sera plus le cas pour les deux pays en 2003). À l'époque, je suis président de l'Aviation Press Club en Belgique et je prépare, avec le président de l'association des pilotes une conférence de presse sur la situation à la Sabena : on va changer de président, les finances ne sont pas bonnes, etc.

Incidentement, il me révèle que des DC-10 de la Sabena transportent des armes et du matériel militaire vers l'Arabie Saoudite, en préparation de l'attaque. Bien entendu, l'information est ultraconfidentielle. N'importe quel ennemi



## Pers en luchtvaart

ultra confidencieel. Eender welke vijand die deze informatie zou vernemen, zou een aanslag kunnen beramen tegen een Sabena toestel waar ook ter wereld.

De persconferentie heeft plaats en in de vertrouwelijke sfeer ervan laat de voorzitter van de Vereniging van Piloten zich een zinnetje ontglippen over de Saoedische operaties. Een collega van de Vlaamse televisie vindt dat “de bevolking dit moet weten”. Catastrofe. De voorzitter bekijkt mij, onthutst: wat nu? Ervan uitgaand dat er een algemeen embargo geldt, spoor ik de leden van het APC aan over dit punt te zwijgen. Maar de Vlaamse confrater weigert.

Ik keer naar huis en bel de voorzitter van Sabena die de situatie begrijpt. Op zijn beurt belt hij de Premier die contact opneemt met de Vlaamse televisie. Het wordt niet uitgezonden. Ik heb er natuurlijk een vijand bij. Maar ik meen dat de veiligheid van de bemanningen, het vertrouwen dat ze in de pers hebben en wat men burgerzin noemt, zwaarder doorwegen dan een goede informatie die men vlug vergeten zal zijn, enkele rancuneuze terroristen uitgezonderd.

Het concept van “just culture” dat het cockpitpersoneel van justitie verwacht, moet ook voor de pers gelden. Het is gemakkelijk, vanuit zijn luie zetel, te verkondigen dat die of die piloot bij het landen een fout heeft begaan met een slippartij en een overrun als gevolg. Alleen maar omdat de arme donder aan een journalist heeft toevertrouwd dat hij die dag, met de sneeuw en de wind, had moeten uitwijken naar een andere bestemming? Een hoofding in de pers is dikwijls een zwaardere veroordeling dan een gerechtelijke. Maar zijn er vandaag nog journalisten die menselijk reageren?

### De ecologische mode

Ik zou veel voorbeelden van vooroordelen kunnen aanhalen die opduiken in de pers aangaande de luchtvaart, maar ik zal mij tot één enkel beperken: de ecologie. Telkens wanneer het thema wordt aangehaald in de openbare pers is de luchtvaart de vijand. Ondanks de bevestiging dat de luchtvaart slechts 2 à 4% van de CO<sub>2</sub> uitstoot vertegenwoordigt, alle argumenten vallen in dovemans oren. In de debatten op televisie of in de kolommen van mijn krant, vermeld ik dikwijls dat de trein vervuilender is dan men denkt.

In België en in Frankrijk prijst men de subsidiëring van de spoorwegen aan om met het vliegtuig te kunnen concurreren. Maar deze is al gesubsidieerd en niet een klein beetje! In België bedraagt de jaarlijkse dotatie van de Staat aan de NMBS niet minder dan 2,8 miljard euro. Hetzij 7,67 miljoen euro per dag! En men overweegt nog bijkomende investeringen van 35 miljard<sup>2</sup> van nu tot 2031, hetzij 3,5 miljard per jaar of bijna 10 miljoen per dag.

2. Interview met de Minister van Verkeer op 22 november 2019 in “La Libre”.

qui aurait vent de cette information pourrait fomenter un attentat sur un avion de la Sabena n'importe où dans le monde.

La conférence de presse a lieu et le président de l'association des pilotes, en climat de confiance, lâche un bout de phrase sur les opérations saoudiennes. Un confrère de la télévision flamande estime que « la population doit savoir ». C'est la catastrophe. Le président me regarde affolé : que faire ? Prenant sur moi que l'embargo est généralisé, j'exhorte les membres de l'APC à se taire sur ce point, mais le confrère flamand refuse.

Je rentre chez moi, je téléphone au président de la Sabena qui comprend la situation. Lui-même appelle le Premier ministre qui appelle la télévision flamande. Rien n'est passé. Evidemment, je me suis fait un ennemi. Mais je crois aussi que la sécurité des équipages, la confiance qu'ils ont dans la presse et ce qu'on peut appeler le civisme vaut beaucoup plus qu'une bonne information qu'on aura vite oubliée, sauf quelques terroristes rancuniers.

Le concept de « *Just Culture* » que le personnel navigant de maîtrise préconise envers la justice doit s'appliquer aussi à la presse. C'est facile, dans son fauteuil, de dire que tel pilote a fait une faute à l'atterrissage entraînant le dérapage et un overrun. Simplement, parce que le pauvre homme a confié à un journaliste que ce jour-là, dans la neige et le vent, il aurait dû se dérouter ? Un titre dans la presse est souvent une condamnation plus grave qu'en justice. Mais y a-t-il encore des journalistes qui réagissent humainement ?

### La mode Écolo

Je pourrais ajouter plusieurs exemples de préjugés qui fleurissent dans la presse à propos de l'aviation, mais je vais me limiter à un dernier : l'écologie. Chaque fois que le thème est abordé dans la presse grand public, l'avion est l'ennemi. On a beau dire qu'il ne représente que 2 à 4% des émissions de CO<sub>2</sub>, ça ne sert à rien. Dans les débats télévisés ou dans les colonnes de mon journal, je rappelle souvent que le train est plus polluant qu'on le croit.

En Belgique et en France, on prône des subventions pour le chemin de fer pour pouvoir concurrencer l'avion. Mais il est déjà subventionné et pas un peu ! En Belgique, la dotation annuelle de l'État à la SNCB est de 2,8 milliards d'euros. Soit 7,67 millions d'euros par jour ! Et on envisage encore des investissements de 35 milliard<sup>2</sup> d'ici à 2031, soit 3,5 milliards par an ou presque 10 millions par jour.

Et l'aviation ? Tous les investissements sont consentis par les cellulistes, les motoristes et les compagnies. Elles

2. Interview du ministre de la Mobilité le 22 novembre 2019 dans « La Libre ».



© Air France / KLM

De druk van de Eco-lobby is zodanig dat de maatschappijen zich verplicht zien om hun milieu-inspanningen te aficheren. Nochtans trachten ze sinds vijftig jaar met alle mogelijke middelen het verbruik te verminderen.

En de luchtvaart? Investerings zijn afkomstig van structuurbouwers, motorbouwers en maatschappijen. Zij dienen ook, bijkomend aan de luchtvaartvergoedingen voor de infrastructuur, de veiligheid in de luchthavens te betalen. Daarbovenop komen de ecotaksen waarvan men niet weet waarvoor ze dienen.

Dit alles om de trein te bevoordelen die drie uur nodig heeft om van Brussel naar Luxemburg te gaan (230 km), 7 uur naar Berlijn en 11 uur naar Kopenhagen. In de luchtvaart verminderde het kerosineverbruik sinds 2011 met 22%. En de trein, hoe functioneert die? Van waar komt de elektriciteit? Uit kernenergie? In België wil men deze afschaffen; men zal dus de gasturbines terug opstarten. En het railnetwerk over gans het gebied, is dit geen mooie ecologische afdrak? Vraag eens aan de omwonenden van de spoorwegen wat zij denken van de geluidspollutie... Met vier kilometer startbaan brengt een vliegtuig u naar gans de wereld: vier kilometer rails brengen u nergens heen!

## Wat doen?

Spijtig genoeg meen ik dat het luchttransport zich onvoldoende verweert. De kortzichtige ecologisten en de spoorwegmaatschappijen profiteren hiervan om te laten geloven dat het spoor ecologisch is en schieten als geen ander op de luchtvaart. Op een dag sprak ik hierover met Michael O'Leary, de huidige president van de Ryanair groep. Ik vroeg hem:

Le lobby Écolo est tellement puissant que les compagnies se sentent obligées d'afficher leurs efforts environnementaux, alors que, depuis cinquante ans, elles cherchent tous les moyens de réduire sa consommation.

doivent aussi payer la sécurité dans les aéroports, en plus des redevances aériennes pour les infrastructures. En plus, on ajoute ça et là des écotaxes, dont on ne sait pas à quoi elles servent.

Tout ça pour favoriser le train qui met trois heures pour aller de Bruxelles à Luxembourg (230 km), 7 heures pour aller à Berlin et 11 heures pour aller à Copenhague ? La consommation de kérosène a diminué de 22% depuis 2011 dans l'aérien. Et le train, il fonctionne comment ? D'où vient son électricité ? Du nucléaire ? En Belgique, on veut le supprimer ; on relancera donc les usines à gaz. Et son réseau de rails sur tous les territoires, n'est-ce pas une belle empreinte écologique ? Et demandez aux riverains des voies de chemins de fer ce qu'ils pensent de la pollution sonore... Avec quatre kilomètres de piste, un avion vous emmène dans le monde entier ; avec quatre kilomètres de rails, il ne vous emmène nulle part !

## Que faire ?

Malheureusement, je trouve que le transport aérien se défend à fleurets mouchetés. Les écologistes ignorants et les sociétés de chemins de fer en profitent pour faire croire que le rail est écolo et tapent à qui mieux mieux sur l'aviation. Un jour, j'en discutais avec Michael O'Leary, actuel président du groupe Ryanair. Je lui ai dit : « Mais qu'attendez-vous pour vous défendre ? Tapez leur dessus comme ils le font



“Maar waarop wachten jullie om de luchtvaart te verdedigen? Val hen aan zoals zij dat met jullie doen! Draai hun argumenten om!” En deze duivelse man, die in normale tijden niet verlegen is voor een gespierde uitspraak, antwoordde mij: “Nee Patrick, zo zijn we niet. In de luchtvaart zijn wij gentlemen.” Dit te horen van een O’Leary heeft mij overtuigd dat de weg lang zal zijn om het publiek te overtuigen.

Nochtans zijn er interessante initiatieven geweest. Zo nam de IATA, in het begin van deze eeuw (2001 en 2002), het initiatief om het programma ATSI (*Air Transport Safety Information Project*) te starten. Het opzet was om de grote hoofdsteden aan te doen, er de verantwoordelijken van de voornaamste media bijeen te brengen en hen de geheimen, de termijnen en de moeilijkheden van de onderzoeken van vliegtuigongevallen uit te leggen.

Waren uitgenodigd, verantwoordelijken voor onderzoeken, administratie, maatschappijen en... luchtvaartverslaggevers. Daar was ik bij, net zoals Pierre Sparaco, maar ik had niet mogen zeggen dat ik Duits sprak, zodat men mij naar Duitsland stuurde. Anderen gingen naar Japan of naar de Verenigde Staten. Maar het zij zo, het was voor het goede doel. Bij discussies met mijn confraters die ook waren uitgenodigd kwamen wij tot dezelfde besluiten. Wij hadden onze gesprekpartners overtuigd.

Ja, maar! De strijd leek op voorhand verloren aangezien de journalisten die de algemene informatie behandelen regelmatig wisselen. En indien de ene geleerd had om zich niet te overhaasten had zijn opvolger daar geen boodschap aan. Tijdens de crash van de Concorde op 25 juli 2000, met Duitse welgestelden die zich naar de Caraïben begaven, had een krant het gebrek aan takt om de namen van alle passagiers en hun woonplaats te onthullen, zodanig dat schaamteloze gangsters ervan konden profiteren om hun bezittingen in Duitsland te plunderen. Dank u wel pers!

In mijn kolommen herhaal ik regelmatig dat Ryanair of EasyJet, ondanks de billijkheid van hun tarieven geen gevaarlijker maatschappijen zijn dan andere, omdat zij nieuwe en goed onderhouden vliegtuigen hebben en meer bepaald grote reputatieschade riskeren bij ongeval. Desondanks dacht een vers benoemde Belgische (Ecolo) Minister van Transport er goed aan te doen zich naar het vliegveld van Brussel te begeven om er Virgin Express te hekelen, het gebrekkig onderhoud, het probleem van de lage kosten maatschappijen... waarom? Voor een klapband bij de landing. Wat betreft het onderhoud, dit was verzekerd door Sabena.

### De wereld kennen

Dergelijke voorbeelden heb ik in overvloed en ik besef dat de strijd (zeer) moeilijk is. Ik ben verontwaardigd vast te stellen dat sommigen zich verheugen over de pandemie van

avec vous ! Retournez leur leurs arguments ! » Et ce diable d’homme qui, en temps normal, n’en est pas à une vacherie près m’a répondu : « Non, Patrick, nous ne sommes pas comme ça. En aviation, nous sommes des gentlemen. » Entendre ça d’un O’Leary m’a convaincu que la route sera longue pour convaincre le public.

Et pourtant, il y a eu des initiatives intéressantes. Ainsi au début de ce siècle (2001 et 2002), l’IATA avait pris l’initiative de lancer son programme ATSI (*Air Transport Safety Information Project*). L’idée était de circuler dans les grandes capitales, de réunir les responsables des principaux médias et de leur expliquer les arcanes, les délais et les écueils des enquêtes sur les accidents d’avions.

Étaient sollicités des responsables d’enquêtes, d’administrations, de compagnie et... des journalistes aéronautiques. J’étais du nombre, comme Pierre Sparaco, mais j’avais eu le tort de dire que je parlais allemand, si bien qu’on m’a envoyé en Allemagne. D’autres sont allés au Japon ou aux États-Unis. Mais soit, c’était pour la bonne cause. En discutant avec mes confrères également sollicités, nous arrivions à la même conclusion. Nous avons convaincu nos interlocuteurs.

Oui mais ! Le combat paraît perdu d’avance car les journalistes qui traitent de l’information générale changent régulièrement. Et si l’un a appris à ne pas se précipiter, son successeur n’en aura cure. Lors du crash du Concorde le 25 juillet 2000, avec des Allemands fortunés qui se rendaient dans les Caraïbes, un journal avait eu le tact de dévoiler tous les noms des passagers et leurs lieux de résidence, à telle enseigne que des gangsters indignes en ont profité pour dévaliser leurs propriétés en Allemagne. Merci la presse !

Je répète régulièrement dans mes colonnes que Ryanair ou EasyJet ne sont pas des compagnies plus dangereuses que d’autres en raison de la modicité de leurs tarifs, parce qu’elles ont des avions neufs et bien entretenus, précisément parce qu’elles risquent gros en réputation en cas d’accident. Malgré cela, une ministre belge (Écolo) fraîchement arrivée en 1999 au poste de ministre des Transports a cru bon se rendre à l’aéroport de Bruxelles pour fustiger Virgin Express, sa maintenance déficiente, le problème des compagnies à bas coût et tout ça pour quoi ? Pour un pneu éclaté à l’atterrissage. Quant à la maintenance, elle était assurée par la Sabena.

### Connaître le monde

Des exemples de ce genre, j’en ai à profusion et je mesure que le combat est (très) difficile. Je suis indigné de constater que certains se sont réjouis de la pandémie de 2020 (et qui se poursuit au moment de la présentation de ce discours...) car cela veut dire « moins d’avions en l’air ». Mais les mêmes se réjouissent quand même que des avions cargo peuvent leur livrer leurs précieux vaccins.

Journalisten nemen soms de “Low-Costs” op de korrel omdat ze denken dat deze de vliegveiligheidsregels niet toepassen. Echter, het is juist het omgekeerde; zij hebben de meest moderne vloot ter wereld.



2020 (die op het moment van de publicatie van dit artikel nog steeds reisbeperkingen oplegt) omdat dit wil zeggen “minder vliegtuigen in de lucht”. Maar die zelfden verheugen zich toch dat cargo vliegtuigen hen de kostbare vaccins kunnen leveren.

Tot besluit deel ik u mijn credo mee. De luchtvaart is een vredesfactor in de wereld. Hoe meer men reist, des te minder hebben we vooroordelen en deze bezoeken aan “anderen” in het buitenland zouden zeer vroeg in de opvoeding van de kinderen moeten komen. Zij zouden begrijpen dat het leven moeilijker is elders, maar dat de glimlach en de spelletjes dezelfde blijven.

Wanneer in 1883 de Krakatoa vulkaan ten oosten van Java uitbarstte duurde het weken vooraleer we in Europa hiervan waren ingelicht. We bleven compleet onwetend, behalve wellicht in Nederland, het koloniaal moederland. Tijdens de tsunami van 26 december 2004 aan de kust van Phuket (Thailand) daarentegen werd men in real time geïnformeerd, met beeld en al. En de vloed aan solidariteit was wereldwijd. Waarom? Omdat het vliegtuig Thailand dichter bracht bij de andere continenten. Indien men er niet zelf was geweest kende men zeker iemand die de vriendelijkheid van de Thaise bevolking en de pracht van het landschap had verhaald.

Zodoende waren de pers en de luchtvaart op dat ogenblik onrechtstreekse partners voor het goede doel. Maar ik vrees dat dit een uitzondering is. De pers leert ons wat er gebeurt in de wereld, maar het vliegtuig leert ons de wereld kennen en vooral zijn inwoners. De twee zouden moeten kunnen gepaard gaan. Het is een werk van formaat waaraan ik af en toe een steentje bijdraag. Een heel kleintje.

**Patrick Anspach**  
11 februari 2021

Parce qu'elles pratiquent des tarifs bas, les « low-costs » sont souvent la cible de journalistes qui croient qu'elles font l'impasse sur la sécurité. Or c'est tout le contraire et elles ont les flottes les plus modernes du monde.

En conclusion, je vais vous dire mon credo. L'aviation est un facteur de paix dans le monde. Plus on voyage, moins on a de préjugés et ces visites des « autres » à l'étranger devraient débiter très tôt dans l'éducation des enfants. Ils comprendraient que la vie est plus difficile ailleurs, mais que les sourires et les jeux restent les mêmes.

Quand l'éruption du volcan Krakatoa a eu lieu en août 1883 à l'est de Java, on a mis des semaines pour en être informés en Europe. Dans l'indifférence totale, sauf probablement du côté des Néerlandais, dont c'était une colonie. En revanche, lors du tsunami du 26 décembre 2004 au large de Phuket (Thaïlande), on en a été informé en temps réel, images à l'appui. Et l'élan de solidarité a été mondial. Pourquoi ? Parce que l'avion a rapproché la Thaïlande des autres continents. Si on n'y avait pas été soi-même, on connaissait sûrement quelqu'un qui avait relaté la gentillesse de la population thaï et la beauté des paysages.

Comme quoi, la presse et l'aviation furent à cet instant des partenaires indirects pour la bonne cause. Mais c'est une exception, je le crains. La presse apprend ce qui se passe dans le monde, mais l'avion apprend à connaître le monde et surtout ses habitants. Les deux devraient pouvoir naviguer de concert. C'est un vaste chantier auquel j'apporte de temps en temps une petite brique. Une toute petite.

**Patrick Anspach**  
11 février 2021



# Those were the days

Uittreksel uit «la Conquête de l'Air»,  
officieel tijdschrift van de Belgische Aéroclub  
van 01 januari 1924.

Sabena werd opgericht op 23 mei 1923 en reeds in 1924 werden verschillende trajecten vanuit Brussel naar Amsterdam, Rotterdam en Londen aangeboden.

Te noteren dat de verbinding Brussel-Londen niet doorging tijdens de winter.

De kostprijs voor een enkel traject Brussel-Parijs was 150 BF (ca. € 3,75 nvdr), heen-en-terug 275 BF (ca. € 6,85 nvdr). Elke passagier kon 15 kg bagage meenemen.

De passagiers werden één uur voor het vertrek opgepikt aan hun hotel in het centrum van Brussel. *(Het inschepen gebeurde dus praktisch onmiddellijk na aankomst op het vliegveld).*

Ook werden de passagiers erop gewezen dat de vliegtuigen gesloten waren en dat het niet nodig was om speciale kledij te dragen maar toch werd aanbevolen om zich tijdens de winter warmer aan te kleden.

De pakketten met bestemming Frankrijk moesten, indien de vervoerde waarde meer dan 100 BF (ca. € 2,50 nvdr) bedroeg, een certificaat van oorsprong dragen, afgestempeld door het Franse consulaat.

Extrait de la Conquête de l'Air,  
bulletin officiel de l'Aéro-Club de Belgique  
du 1<sup>er</sup> janvier 1924

La Sabena a été fondée le 23 mai 1923, et dès 1924, elle proposait déjà dès son lancement, plusieurs lignes aériennes au départ de Bruxelles vers Paris, Amsterdam, Rotterdam et Londres.

À noter que durant la période d'hiver, la ligne Bruxelles-Londres était suspendue.

Un trajet simple Bruxelles-Paris coûtait 150 FrB (ca. 3,75 € ndlr), l'aller-retour s'élevait à 275 FrB (ca. 6,85 € ndlr). Le passager pouvait emporter avec lui, 15 kg de bagages.

Les passagers étaient pris une heure avant le départ à leur hôtel au centre de Bruxelles *(autant dire que l'embarquement était quasi immédiat, dès l'arrivée à la plaine d'aviation).*

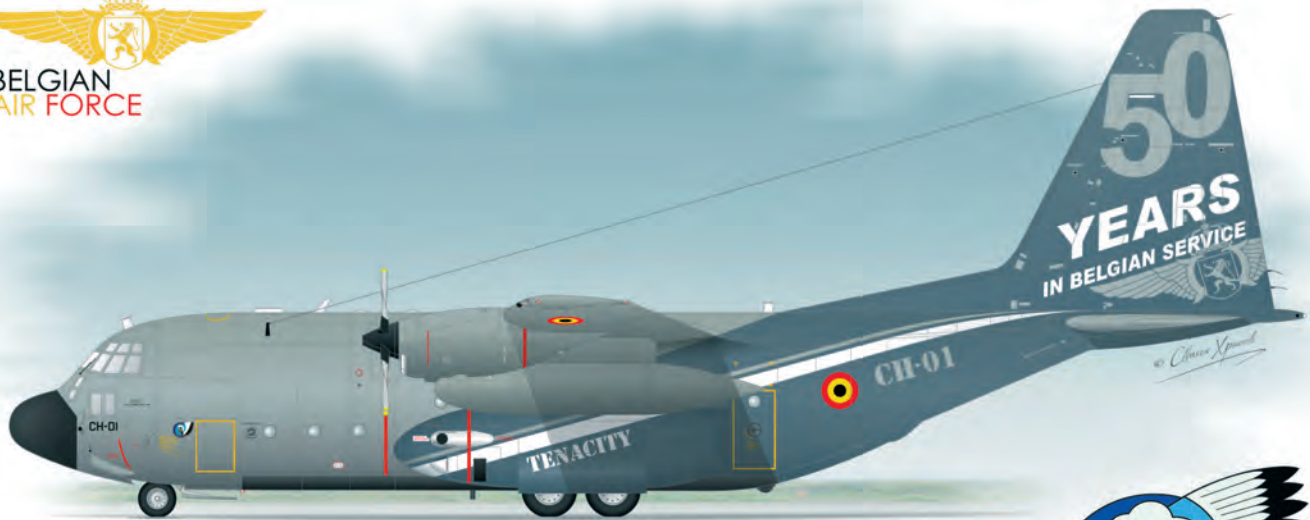
On précisait aussi aux voyageurs que les avions étaient fermés et qu'il n'était pas nécessaire de s'équiper de vêtements spéciaux, mais il était quand même recommandé de s'habiller plus chaudement en hiver.

Pour les colis à destination de la France, si la valeur transportée dépassait 100 FrB (ca. 2,50 € ndlr), il devaient être accompagnés d'un certificat d'origine qui devait être visé par le consulat français.



# OPEN SKIES

C-130H CH-01 of 20 Sqn, 15 Wing,  
with a special livery celebrating the 50 years of service of this aircraft in the Belgian Air Force,  
profile designed by Svilen CHRISTOV.



*Mighty Herc*  
C-130H  
20th Squadron



2021

But who is Svilen? To find out, one has to go back some 20 years. In 2002, the Open Skies Treaty came into force; the signatory countries could finally carry out real missions. For BeNeLux (BX), which is a single state party to the treaty, these missions will be performed with the C-130H of 20 Sqn equipped with the COPS, the **C-130 Open Skies Pod System**, an external fuel tank modified with a camera suite. One of the slots allocated to the BX is for an observation flight over the Russian Federation. For the transit flight from Melsbroek to Moscow, no problem, the ATC is in English. But what about the observation flight over Russia, as the ATC will be in Russian only and none of the C-130 crew speak that language? At first, we thought of the interpreter from BEVA, the **Belgian Verification Agency**, but the young lady is not at all at ease in aircraft and has no airmanship... so we might be faced with a serious problem.

Since the signing of the treaty in 1992 and pending ratification by all the state parties, numerous training missions had been carried out. Thus, the BX had been able to establish excellent relations with certain countries, including Bulgaria. It was during a flight in a Bulgarian Antonov 30 that the BX team met Svilen. He was a captain at the time, a flight radio operator and had a perfect command of Russian. He was the solution to the BX problem. An agreement was quickly reached and Svilen became the radio operator for all BX observation flights over Russia... The friendship established in the early 2000s is still alive today.



Svilen (right) talking with the team chief in 2005.  
(© O.S. Belgium)

Svilen... part of the crew in 2009.  
(© O.S. Belgium)

