

# IMPRIME - DRUKWERK

\*

Périodique trimestriel  
Driemaandelijks tijdschrift

\*

N° 4/2002  
Oktober-November-December  
Octobre-Novembre-Décembre  
2002

\*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever  
Robert Feuillen  
Rue Montoyer 1/13  
1000 Bruxelles-Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P.  
1150 Bruxelles-Brussel 15  
1/4224

Dit tijdschrift bevat een inlegvel van het  
HUIS DER VLEUGELS  
Vzw



Ce bulletin contient un encart de la  
MAISON DES AILES  
Asbl

*Ter attentie van – A l'attention de*



**Frank DE WINNE**  
Luitenant-kolonel vlieger - Lieutenant-colonel aviateur  
Tweede Belgische astronaut – Deuxième astronaute belge

ASBL  
**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE

VZW  
**DE "VIEILLES TIGES"**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

## *In memoriam*

*C'est bien d'avoir eu un ami, même si l'on doit mourir ...  
(Le Petit Prince. St Exupéry)*

### **Frantz Kayser**

17.12.1911 - 28.07.2002

Tu es parti pour le voyage  
Dont on ne revient plus ! Bien sûr  
Tu as pour toi le ciel, l'azur  
L'éther sans fin et les nuages

En nous quittant, cet héritage  
Deviens trésor comme fruit mûr  
Telles des ailes que la Nature  
Aurait glissées dans tes "bagages".

Toi qui vient du vent "sais" le murmure,  
Toi qui avais un cœur si pur,  
Et l'Amitié tout en partage.

Regarde-nous de ton nuage  
Battre des ailes AMI et vois  
Cet AU REVOIR rien que pour TOI.

Jean FLORENT (pour les deux textes)

### **Edgard Balasse**

31.03.1917 - 06.10.2002

Tu as tiré ta révérence  
A petits pas, presque en silence,  
Edgard Les *mopets* sont en deuil  
Ils ont pour toi l'a larme à l'œil  
En nous quittant, c'est bien certain  
Tu fais de nous des orphelins.  
Pardonne-moi si je badine,  
Ton panama, ta canne coquine,  
Aussi ton air de jeune coquet  
Et ton dos rond vont nous manquer.

Tu fus un grand Monsieur des Ailes.  
De ta carrière aviation,  
Tu évoquais sans prétention,  
Des souvenirs toujours fidèles.  
D'autres les auraient "enrichis" !  
Mais toi, tu les as rafraîchis  
Sans fards, pour nous, ton petit monde  
De ta chaire et simple faconde.  
En ces instants, mon vieil Edgard  
"C'est l'amitié qui prenait l'car".

Parfois nos rires de jeunes-vieux,  
Et nos remarques un peu caponnes  
Faisaient se tendre, de curieux  
L'oreille en quête de "la bonne" !  
Au milieu de cette gaieté  
Des tiens toujours tu restais proche?

Tu parlais toujours tu restais proche.  
Tu parlais d'eux avec fierté  
Usant des mots qu'un cœur décoche.  
Ainsi, nous savions, oh combien  
Ils étaient chers et t'aimaient bien !

Dois-je te dire adieu ? A bientôt ?  
Puisque de ton dernier repos,  
Tu guetteras EBNM  
Et que tu nous verras quand même  
Parfois, distraits, faire l'erreur  
De nous croire en apesanteur,  
Afin de te faire de grands signes  
Au mépris de toutes les consignes.  
Je préfère donc "à bientôt";  
Regarde-nous de ton tombeau.

Les textes publiés dans ce bulletin n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.  
Toute reproduction, même partielle, est strictement interdite, sauf accord de l'éditeur.  
Tous droits réservés

De verantwoordelijkheid voor de teksten verschenen in dit tijdschrift, berust uitsluitend bij de auteurs..  
Nadruk, zelfs gedeeltelijk, is strikt verboden behouden toelating van de uitgever.  
Alle rechten voorbehouden.

**Bulletin  
trimestriel**

\*

Numéro 4/2002  
Octobre-Novembre-Décembre  
23<sup>ème</sup> année

\*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 BRUXELLES

\*

**Compte bancaire**  
210-0619966-91

\*

**Cotisation**  
Belgique: 18,00 Euros  
(Veuves: 9,00 Euros)  
Etranger: 20,00 Euros  
(Veuves: 11,00 Euros)



**Driemaandelijks  
tijdschrift**

\*

Nummer 4/2002  
Oktober-November-December  
23<sup>ste</sup> jaar

\*

Maatschappelijke zetel  
**HET HUIS DER  
VLEUGELS**  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 BRUXELLES

\*

**Bank rekening**  
210-0619966-91

\*

**Lidgeld**  
België: 18,00 Euros  
(Weduwen: 9,00 Euros)  
Buitenland: 20,00 Euros  
(Weduwen: 11,00 Euros)

*Pionniers et Anciens de l'aviation*

**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE

\*

**SOCIÉTÉ ROYALE**  
Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II  
Association sans but lucratif



**DE "VIEILLES TIGES"**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

\*

**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II  
Vereniging zonder winstgevend doel

*Pioniers en Anciens van de luchtvaart*

**Editeur - Uitgever**  
Robert FEULLEN  
**Collaborateurs – Medewerkers**  
Alphonse DUMOULIN  
Jean-Pierre SONCK

\*

**Traducteurs – Vertalers**  
Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK  
Leon BERGMANS  
Piet CLAES  
Alex PEELAERS  
Wilfried TERSAGO

**SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2002**

- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Le mot du trésorier
- Voyage en Normandie
- L'Aviation légère de la Force Terrestre
- Circus 178
- 11 septembre 2001 !
- Encart de la Maison des Ailes

**INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 4/2002**

- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Het woordje van de schatbewaarder
- Reis naar Normandië
- Het Licht Vliegwezen van de landmacht
- Circus 178
- 11 september 2001 !
- Inlegvel van het Huis der Vleugels

**VOLGEND TIJDSCHRIFT  
PROCHAIN BULLETIN  
15.02.2003**



Voor hen die zich  
gebonden  
voelen  
aan de  
familie van de luchtvaart.  
Voor hen die haar willen  
kennen en ...  
... toetreden:

**de**  
**"Vieilles Tiges"**  
**van de Belgische**  
**Luchtvaart**



Pour ceux qui sont  
attachés  
à la  
famille aéronautique.  
Pour ceux qui souhaitent  
la découvrir et ...  
... s'y joindre

**les**

**Vieilles Tiges**

**De l'Aviation belge**

# Het woordje van de voorzitter

## Le mot du président



**L**a fin de l'année approche à grands pas. Ceci est notre quatrième et dernier bulletin de cette année. Il me semble utile de donner un aperçu de nos activités de l'année écoulée.

Le nombre d'affiliés est constant avec même une légère progression. Notre assemblée générale du 23 mars au Brussels Hilton connut un énorme succès avec une participation de 150 personnes. C'est un record !

Le 7 août, la réunion mensuelle eut lieu au Centre nautique de la Force Aérienne à Nieuwpoort et grâce à son président, le lieutenant général aviateur Terrasson et le personnel du "Vier Boeten", nous passâmes une splendide journée avec, au déjeuner, un buffet exquis. (80 participants) Les absents eurent tort !

Nous avons assisté à 3 causeries très intéressantes, au cours de nos réunions mensuelles de janvier, avril et septembre:

Le 9 janvier: le lieutenant général aviateur e.r. Michel Mandl, ancien Chef d'état-major de la Force Aérienne nous a entretenus de la réforme des Forces armées et en particulier, la place de la Force Aérienne dans cette réforme. (117 participants)

Le 10 avril, le colonel Tunstall, Attaché de l'air américain a évoqué les festivités qui seront organisées en 2003 aux USA pour le "Centennial of Flight" (36 participants)

Et le 11 septembre, le colonel aviateur e.r. Waldeyer, ancien directeur des opérations à la SABENA avait choisi comme sujet: "Sabena, un rêve devenu cauchemar" (60 participants).

Notez que ces trois causeries furent réalisées en collaboration avec La Maison des Ailes.

Comme chaque année, le 11 mai, nous avons participé à la traditionnelle cérémonie à Vroenhoven et à celle de Jalhay et Le Tigelot le 25 août.

Nous sommes déçus du manque d'intérêt de la part de nos membres à ces deux manifestations ainsi qu'à nos réunions mensuelles à La Maison des Ailes. La participation moyenne à ce déjeuner mensuel est de 15 personnes (?) en dehors des réunions causeries et celle du mois d'août.

En ce qui concerne la coopération inter-associations, un premier pas a été franchi avec La Maison des Ailes. Vous avez pu constater que notre dernier bulletin (juillet-août-septembre) contenait un encart de La Maison des Ailes. Etant donné que beaucoup de nos membres sont également membre de cette institution (et réciproquement), ceci constitue une facilité et une économie pour les deux associations.

**H**et jaareinde 2002 nadert met rasse schreden. Dit is het vierde en laatste tijdschrift van het jaar. Het lijkt mij nuttig een overzicht van onze activiteiten van het voorbije jaar te maken.

Het aantal leden blijft constant met zelfs een licht stijging. Onze algemene vergadering op 23 maart in de Brussels Hilton was een enorm succes – aan het middagmaal namen 150 personen deel. Dit is een record !

De maandelijkse vergadering van 7 augustus vond plaats in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort. Dank zij de voorzitter, luitenant generaal vlieger b.d. Terrasson en het personeel van de "Vier Boeten", brachten wij een uiterst aangename dag door en 's middags genoten wij van een heerlijk buffet (80 deelnemers). Spijtig voor de afwezigen !

Er werden drie boeiende voordrachten gehouden gedurende onze maandelijkse vergaderingen van januari, april en september.

Op 9 januari: luitenant generaal vlieger b.d. Michel Mandl met onderwerp: de hervorming van de Strijdkrachten, vooral van de Luchtmacht (117 deelnemers)

Op 10 april: kolonel Tunstall, USAF, Luchtmacht attaché, met onderwerp: voorziene feestelijkheden in 2003 in de VS (Centennial Flight) – 36 deelnemers.

Op 11 september: kolonel vlieger b.d. Waldeyer, ex Directeur operaties SABENA met onderwerp: "Sabena, een droom die een nachtmerrie werd" (60 deelnemers). Deze drie voordrachten werden verwezenlijkt in nauwe samenwerking met het bestuur van Het Huis der Vleugels.

Naar jaarlijkse gewoonte hebben wij op 11 mei deelgenomen aan de traditionele plechtigheid te Vroenhoven en op 25 augustus aan die van Jalhay en Le Tigelot. Wij zijn teleurgesteld dat onze leden zo weinig belang stellen aan deze twee manifestaties alsook aan onze maandelijkse vergaderingen in Het Huis der Vleugels. Buiten de voordrachtenvergaderingen en deze van de maand augustus bedraagt de gemiddelde deelname 15 personen (?) aan deze vergaderingen.

Hetgeen de samenwerking tussen verenigingen betreft, hebben wij een eerste stap gezet met Het Huis der Vleugels. U heeft zeker gemerkt dat ons laatste tijdschrift (juli-augustus-september) een inlegvel van Het Huis der Vleugels bevatte. Daar vele van onze leden ook lid zijn van Het Huis der Vleugels (en omgekeerd) zal dit een facilité en een wederzijdse besparing opleveren.

2

Nous sommes prêts à insérer, dans notre bulletin trimestriel, les activités futures d'autres associations (aéronautiques, bien sûr) avec mise à jour éventuelle dans les bulletins suivants. Ceci évitera l'organisation de réunions, assemblées générales, excursions, dîners, etc .. à des mêmes dates.

Ces informations seront également disponibles sur un site "website" futur de La Maison des Ailes. On y travaille !

Il nous reste à vous souhaiter une bonne fin d'année et une nouvelle année prospère à tous les membres des Vieilles Tiges et à leur famille.

\*\*\*

## NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

***Bienvenue aux nouveaux membres***

**Admission – 10.07.2002 – Toelating**

MELCHIOR Jacques  
Rue de l'Eglise 22  
6870 Hatrival  
Tél: & Fax: 061 613 310  
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne en décembre 1961 (142° Promo)  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

SERMON Roger  
Rue aux Fleurs 22  
1380 LASNE – Tél: 02 653 4219  
Admis dans la catégorie "Sympathisant"  
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

**Admissions – 07.08.2002 – Toelatingen**

VANDERVINNE Lucie  
Avenue Emile de Béco 112  
1050 Bruxelles  
Tél: 02 649 0915 – GSM: 0472 660 013  
E-mail: lvandervinne@brutele.be  
Brevetée pilote d'avion en 1950 par l'Administration aéronautique du Congo Belge  
Admise dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jean FLORENT et Joseph CARPENTIER

BUYSE Paul  
Hofstraat 20  
9160 Lokeren  
Tel: 09 346 8931  
Toegelaten in categorie "Sympathisant"  
Peters: Albert DUQUET en Robert FEUILLEN

In ons driemaandelijks tijdschrift zullen wij graag de toekomstige activiteiten van andere verenigingen (luchtvaart natuurlijk !) opnemen met een "updating" (eventuele verbeteringen) in de volgende tijdschriften. Dit zal hoogstwaarschijnlijk het plannen van bijeenkomsten, algemene vergaderingen, uitstappen, maaltijden, enz ... op eenzelfde datum voorkomen.

Deze inlichtingen zullen eveneens beschikbaar zijn op de toekomstige website van Het Huis der Vleugels. Er wordt aan gewerkt !

Wij eindigen met onze vurige wensen voor een goed jaareinde en een voorspoedig nieuwjaar aan alle leden van de "Vieilles Tiges" en aan hun familie.

\*\*\*

## NIEUWS VAN DE VERENIGING

***Welkom aan de nieuwe leden***

**Toelatingen – 09.10.2002 – Admissions**

ARNHEM Roger  
Durentijdlei 14  
2930 BRASSCHAAT  
Tél: 03 663 0465 –  
E-mail: roger.arnhem@birdprotector.be  
Breveté pilote d'avion par la Force Terrestre le 03.02.1954  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Alphonse DUMOULIN et Danny CABOOTER

KIRSCHEN Peter  
Avenue Charles Madou 2/13  
1160 Bruxelles  
Tél & Fax: 02 461 2536 – GSM: 0476 682 700  
E-mail: peter.kirschen@skynet.be  
Breveté pilote d'avion en 1986 par l'Administration de l'aéronautique  
Admis dans la catégorie "Actif"  
Parrains: Jean KAMERS et Michel MOULIN

MASSONNET Jean-Charles  
Rue de l'Augette 49  
1330 Rixensart  
Tél: 02 653 4010 – GSM: 0477 603 577  
E-mail: jeancharles@skynet.be  
Breveté pilote d'avion en avril 1978 par l'Administration de l'aéronautique (23° Promo)  
Admis dans la catégorie "Actif"  
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

### **Ceux qui nous ont quittés Diegenen die ons verlaten, hebben**

Mathias (Popeye) GOEDERT, le 23 juillet  
Frantz KAISER, le 28 juillet  
Edgard BALASSE, le 6 octobre  
Roger MINNE, le 9 octobre

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles et aux amis de ces chers disparus.  
*Onze innige deelneming aan de families en aan de vrienden van deze dierbare overledenen.*

### **On cherche des bénévoles**

La Section Air et Espace du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire cherche quelques volontaires pour la tenue de son magasin de souvenirs et pour la rénovation du stand de la Sabena.  
(Prière téléphoner le mardi au 02. 737 7893)

### **Hissez les couleurs**

Si vous ne possédez pas encore un drapeau belge, vous pouvez vous en procurer un d'excellente qualité (1m x 1,50m) en versant 10,00 EUR au compte  
000-0070751-38 de  
Amicale des Officiers des Campagnes  
Rue de la Fusée 70  
1130 Bruxelles  
(Envoi franco)

### **SOUVENIR DES EXPÉDITIONS ANTARCTIQUES BELGES**

\*

Une pièce de collection restaurée  
en Grande-Bretagne

\*

### **RECTIFICATIF**

Dans cet article paru dans le dernier bulletin trimestriel, quelques mots du texte original ont été omis (page 19). Comme ils sont historiquement importants, voici les deux phrases incriminées telles qu'elles auraient du paraître.

*Il n'en fut construit que 33 exemplaires et l'appareil dont il est question ici fut le seul exemplaire vendu en Europe (c/n 1538). Propriété de la Sabena, il fut mis en œuvre en appui de l'Expédition Antarctique belge.*

### **RAPPEL !**

Réunion mensuelle à La Maison des Ailes le deuxième mercredi du mois à 12h00.

### **Datum te onthouden Date à retenir**

La prochaine assemblée générale statutaire qui sera suivie du banquet annuel aura lieu le samedi 22 mars 2003 à l'hôtel Hilton, Boulevard de Waterloo à Bruxelles. Les détails paraîtront dans le bulletin N° 1/2003 du 15 février 2003.

De volgende algemene statutaire vergadering en het jaarlijks banket zal plaats hebben op zaterdag 22 maart 2003 in het hotel Hilton, Waterloolaan te Brussel. Meer inlichtingen in het tijdschrift Nr 1/2003 van 15 februari 2003

### **We zoeken vrijwilligers**

De sectie Lucht en Ruimtevaart van het Koninklijke Museum van het Leger en Militair geschiedenis zoekt enkele vrijwilligers om haar souvenirwinkel te houden en voor de restauratie van de Sabena stand.  
(Gelieve bellen op dinsdag op Nr 02.737 7893)

### **De vlag hijsen**

Indien u nog geen Belgische vlag hebt, kunt u zich een van uitstekende kwaliteit aanschaffen (1m x 1,50m) mits storting van 10,00 EUR op rekening  
000-0070751-38 van  
Vriendenkring der Officieren van de Veldtochten  
Raketstraat 70  
1130 Brussel  
(Portvrij)

### **HERINNERING AAN DE BELGISCHE ANTARCTISCHE EXPEDITIES**

\*

Een verzamelingstuk gerestaureerd in  
Groot-Brittannië

\*

### **RECHTZETTING**

In dit artikel, verschenen in het laatste trimestriële tijdschrift, werden enkele woorden van de originele tekst weggelaten (bladzijde 19. Daar deze van historisch belang zijn, geven we hierna de twee zinnen zoals ze hadden loeten verschijnen:

*Er werden slechts 33 exemplaren gebouwd en het toestel in kwestie was het enige exemplaar verkocht in Europa (c/n 1538). Eigendom van Sabena, werd het ingezet tot steun van de Belgische Antarctische Expedities.*

### **HERHALING !**

Maandelijks vergadering in Het Huis der Vleugels de tweede woensdag van de maand om 12.00u.

## Nouvelles en bref

Le Président Jean KAMERS a déposé des fleurs au monument élevé à la mémoire des victimes de l'aviation militaire belge, près du Cinquantenaire à Bruxelles, à l'occasion de la Journée de la Force Aérienne, le dimanche 13 octobre.

Il a également participé le 1<sup>er</sup> novembre, en compagnie d'une délégation de l'association, à la cérémonie du souvenir à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Les tombes de Madame Dufosse qui fut à la base de la création de la pelouse et celle de Georges Nélis, fondateur de l'aviation militaire, furent fleuries.

\*

La Musique Royale de la Force Aérienne a donné son concert annuel de gala le 11 octobre à 20.00 heures dans la salle de concert du Conservatoire royal de musique de Bruxelles.

Avec la "Bayarderie" composition du capitaine-commandant chef de musique Alain Crépin, qui ouvre traditionnellement les concerts, en passant par "L'important, c'est Bécaud" et un medley de Glen Miller, l'orchestre a ravi les amateurs présents de musique.

La Musique Royale de la Force aérienne était accompagnée par "Le Quatuor de saxophones des Hauts de France" qui interpréta "Diversions", œuvre commandée spécialement à Alain Crépin par la Maison Selmer à Paris.

## Le mot du Trésorier

A ma nomination de trésorier, après l'assemblée générale de mars 2001, je vous avais promis de faire une comptabilité comparable à celle imposée aux entreprises et cela pour les raisons suivantes:

- tôt ou tard, cela sera imposé par le législateur.
- Utiliser un Plan Comptable Minimum Normalisé, facilitant le passage d'un trésorier à un autre.
- Fiabilité et vérification des comptes facilitée.
- Outil pour établir et vérifier les budgets.
- Réduire l'utilisation bancaire à un seul compte courant avec un compte d'épargne.
- Facilité de s'adapter aux mises sur ordinateur, la comptabilité manuelle disparaissant complètement pour être informatisée

## Nieuws in 't kort

Voorzitter Jean KAMERS heeft bloemen neergelegd aan het monument, opgericht ter nagedachtenis van de slachtoffers van het Belgisch militair vliegwezen, in het Jubelpark te Brussel.

Hij deed dit ter gelegenheid van de dag van de Luchtmacht op zondag 13 oktober.

Hij heeft eveneens op 1<sup>ste</sup> november, in gezelschap van een delegatie van onze vereniging, deelgenomen aan de herdenkingsceremonie bij het Ereperk van de Luchtmacht op het Brussels kerkhof.

Er werden bloemen neergelegd op de graven van Mevrouw Dufosse, stichteres van het ereperk, en Georges Nélis, stichter van het militair vliegwezen.

\*

De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht heeft zijn jaarlijks galaconcert gegeven op 11 oktober om 20.00 uur in de concertzaal van het Koninklijk Muziekconservatorium te Brussel.

Met de "Bayarderie" compositie van kapitein-commandant kapelmeester Alain Crépin, die traditioneel de concerten opent, gevolg door o.a. "L'important c'est Bécaud" en een Glen Miller medley, heeft de kapel de aanwezige muziekliefhebbers enorm behaagd.

De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht werd bijgestaan door "Le Quatuor de saxophones des Hauts de France", die de compositie "Diversions" ten beste gaf, werk dat speciaal besteld werd bij Alain Crépin door het huis Selmer in Parijs.

## Het woordje van de penningmeester

Bij mijn benoeming als penningmeester na de algemene vergadering in maart 2001 heb ik u beloofd een boekhouding op te stellen, vergelijkbaar met de boekhouding die aan vennootschappen wordt opgelegd en wel om volgende redenen:

- vroeg of laat zal de wetgever het opleggen;
- Gebruik maken van een genormaliseerd minimum boekhoudplan dat de overgang naar een andere penningmeester vergemakkelijkt.
- Betrouwbaarheid en gemakkelijk nazicht van de rekeningen.
- Werktuig om het budget op te stellen en na te zien.
- Verminderen van de bankrekeningen tot één enkele zichtrekening en één spaarrekening.
- Gemakkelijk aan te passen voor de computer aangezien de manuele boekhouding plaats maakt voor een geïnformatiseerde.



Nous avons atteint notre but visé, et nous pouvons vous présenter aux assemblées générales nos comptes et leurs évolutions. Le passage de la monnaie belge à l'Euro n'était pas fait pour nous faciliter la tâche, ce n'était pas de la haute voltige aérienne, mais une petite acrobatie quand même.

Voilà pour le passé de notre département "Finances" mais sa gestion nous porte de penser à l'avenir. L'année 2003 approche rapidement aussi je sonne déjà la cloche pour faire rentrer les nouvelles cotisations avant le 31 décembre 2002 (si possible).

Ci-inclus, vous trouverez un bulletin de virement bancaire dont nous serons les bénéficiaires, mais où vous bénéficierez par votre versement, dès janvier 2003 de votre qualité de membre au sein de notre association.

La Maison des Ailes et nous-mêmes, avons décidé de maintenir les montants des cotisations identiques à ceux de 2002. Suite à un accord avec elle, vous pouvez pour votre facilité, cumuler sur notre bulletin de virement, les deux cotisations. Tous les versements rentreront par nos bons soins, respectivement dans les trésoreries de chacune des associations.

**Très important: Si le propriétaire du compte verseur est différent du membre intéressé, n'oubliez pas de le mentionner dans l'espace "Communication" au bas du formulaire.**

Nous vous remercions d'avance de pouvoir déjà compter sur votre fidélité de "Membership 2003" ce qui permettra de maintenir dans le futur nos activités comme par le passé

### **Tarif des cotisations pour 2003**

1. **Membre des Vieilles Tiges uniquement**

Membre résidant en Belgique:	18,00 €
Veuve de membre (Belgique):	9,00 €
Membre résidant à l'étranger:	20,00 €
Veuve de membre (Etranger):	11,00 €
2. **Membre des Vieilles Tiges et Membre de la Maison des Ailes**

Membre résidant en Belgique:	33,00 €
Veuve de membre (Belgique):	24,00 €
Membre résidant à l'étranger:	35,00 €
Veuve de membre (Etranger):	26,00 €

Wij hebben het beoogde doel bereikt en tijdens de algemene vergadering zullen wij u onze rekeningen en hun verloop kunnen voorstellen. De overgang van de Belgische munt naar de euro was niet van aard om onze taak te verlichten. Het was geen volwaardige kunstvlucht, maar toch een klein beetje acrobatie.

Tot daar wat het verleden van onze afdeling "Financies" betreft, maar wij moeten ook aan de toekomst denken. Het jaar 2003 nadert snel en ik trek dus aan de bel om, indien mogelijk, de bijdragen voor het nieuwe jaar vóór 31 december 2002 te storten.

Hierbij gevoegd vindt u een overschrijvingsformulier op onze naam waarmee u, na betaling, vanaf 1 januari 2003 lid bent van onze vereniging.

Samen met Het Huis der Vleugels hebben wij besloten om de lidgelden te houden zoals in 2002.

Door ons akkoord met Het Huis der Vleugels kunt u eenvoudig de twee lidgelden met ons overschrijvingsformulier betalen. Alle betalingen zullen door onze goede zorgen bij de respectieve penningmeesters terecht komen.

**Indien de naam van de rekeninghouder verschilt van het betrokken lid, vergeet dan niet om in het vakje "Mededelingen" de naam van het lid te vermelden.**

Wij danken u bij voorbaat voor uw trouw als lid van onze vereniging in 2003 wat ons moet toelaten onze activiteiten ook in de toekomst verder te zetten.

### **Tarief van de lidgelden voor 2003**

1. **Enkel lid van de "Vieilles Tiges"**

Lid wonend in België	18,00 €
Weduwe wonend in België	9,00 €
Lid wonend in het buitenland	20,00 €
Weduwe wonend in het buitenland	11,00 €
2. **Lid van de "Vieilles Tiges" en Het Huis der Vleugels**

Lid wonend in België	33,00 €
Weduwe wonend in België	24,00 €
Lid wonend in het buitenland	35,00 €
Weduwe wonend in het buitenland	26,00 €

# Les Vieilles Tiges en Normandie !

ooo

*"Les sanglots longs des violons de l'automne,  
Bercent mon cœur d'une langueur monotone"*

ooo

Une visite des plages du débarquement des Alliés en Normandie le 6 juin 1944, est organisée du 17 au 21 mai 2003, dont voici le programme:

## Samedi 17 mai:

08h00: Embarquement des participants rue St Lambert, derrière le Shopping Center de Woluwé St Lambert, et départ à 08h30 en car \*\*\* à destination d'Amiens. Visite de la cathédrale et temps libre pour le repas de midi.

Départ à 15h00 à destination de Bayeux via le pont de Normandie sur l'estuaire de la Seine.

Installation à l'hôtel NOVOTEL à Bayeux.

## Dimanche 18 mai

Départ de l'hôtel à 08h15 pour la visite du Mémorial de Caen. (Possibilité de prendre le repas de midi sur place).

Départ de Caen à 14h00 vers Bénouville. Arrêt d'une heure pour la visite du site "Pegasus Bridge"

Départ à 15h30 vers Arromanches via Ouistreham et la côte (Sword Beach, Juno Beach et Gold Beach)

Arrêt d'une heure au-dessus de la falaise d'Arromanches puis possibilité de visiter le musée en ville.

Retour à l'hôtel vers 19h00.

## Lundi 19 mai

Départ de l'hôtel à 08h30 vers Longues-sur-Mer pour la visite d'une ancienne batterie côtière allemande.

10h30: visite du "Normandy American Cemetery and Memorial" à Colleville-sur-Mer

15h00: départ vers la Pointe du Hoc et visite du "Rangers Memorial"

Possibilité de restauration sur place.

Retour à l'hôtel

## Mardi 20 mai

Départ de l'hôtel à 08h00 vers Sainte-Mère-Eglise pour la visite du musée (82d Airborne Division Museum) et de l'église (vitrail des paras)

Départ vers Sainte-Marie-du-Mont vers 11h00 pour la visite du musée du débarquement Utah Beach

Possibilité de restauration sur place

Retour à Bayeux et temps libre. Possibilité de visiter la Tapisserie de Bayeux (70m x 0,50m)

# De "Vieilles Tiges" in Normandië !

ooo

*"Les sanglots longs des violons de l'automne,  
Bercent mon cœur d'une langueur monotone"*

ooo

Een bezoek aan de stranden te Normandië, waar de geallieerde ontscheepten op 6 juni 1944 wordt georganiseerd van 17 tot 21 mei 2003, met het volgende programma:

## Zaterdag 17 mei:

08.00u: Opstappen van de deelnemers aan de St Lambrechtstraat, achter het Shopping Center van St Lambrechts-Woluwe en om 08.30u, vertrek met de autocar \*\*\* met bestemming Amiens. Bezoek van de

kathedraal en vrije tijdsbeschikking voor het middagmaal. Vertrek om 15.00u met bestemming Bayeux, via de brug van Normandië over de monding van de Seine

Vestiging in het hotel NOVOTEL te Bayeux.

## Zondag 18 mei

Vertrek aan het hotel om 08.15u om het "Memoriaal van Caen" te bezoeken (het middagmaal kan ter plaats genomen worden)

Vertrek te Caen om 14.00u naar Bénouville. Halte gedurende één uur voor het bezoek aan de site "Pegasus Bridge".

Vertrek om 15.30u naar Arromanches via Ouistreham (Sword Beach, Juno Beach en Gold Beach). Halte gedurende één uur boven de kliffen van Arromanches voor het panoramisch vergezicht. Daarna, mogelijkheid om het museum te bezoeken in de stad. Terugreis naar het hotel rond 19.00u.

## Maandag 19 mei

Vertrek aan het hotel om 08.30u naar Longues-sur-Mer voor het bezoek aan een oude Duitse kustbatterij.

10.30u: bezoek aan het "Normandy American Cemetery and Memorial" te Colleville-sur-Mer.

15.00u: vertrek naar de "Pointe du Hoc" en bezoek aan het "Rangers Memorial"

Het middagmaal kan ter plaatse genomen worden  
Terugreis naar het hotel.

## Dinsdag 20 mei

Vertrek aan het hotel om 08.00 naar Sainte-Mère-Eglise voor het bezoek van de "82d Airborne Division Museum" en de kerk (glasraam van de paras)

Vertrek naar Sainte-Marie-du-Mont rond 11.00u voor het bezoek van de Utah Beach Museum.

Het middagmaal kan ter plaatse genomen worden.

Terugreis naar Bayeux en vrijetijdsbeschikking. Mogelijkheid om de Wandtapijt van Bayeux te bezoeken (70m x 0,50m)

**Mercredi 21 mai**

Départ de l'hôtel à 08h30 vers Bruxelles avec escale à Amiens pour donner la possibilité de se restaurer.

\*\*\*

**Prix par personne: 265,00 EUR**

Supplément pour chambre "single": 120,00 €

Assurance annulation (facultative):  
5,00 € par personne

Ce prix comprend: le voyage Bruxelles-Bayeux et retour ainsi que les déplacements sur place en autocar de luxe.

Le séjour à l'hôtel NOVOTEL à Bayeux avec petit déjeuner buffet, en chambre double, la visite guidée de la cathédrale d'Amiens, l'entrée au Mémorial de Caen et la gratification au chauffeur

\*\*\*

Le prix de 265,00 EUR ne comprend pas:

Le supplément pour chambre single, l'assurance annulation facultative de 5,00 EUR, les repas autres que le petit déjeuner.

\*\*\*

L'inscription est ouverte dès réception du bulletin trimestriel et sera clôturée le 20 décembre 2002.

En cas de désistement après le 15 février, le remboursement des sommes versées ne pourra intervenir que si la personne a contracté l'assurance annulation.

\*\*\*

Ce voyage ne pourra être organisé s'il y a moins de 40 participants inscrits au 20 décembre 2002.

**Modalités de paiement****En chambre Double (par personne):**

- à l'inscription: 65,00 EUR  
(ou 70,00 EUR avec assurance)
- 15 février: 100,00 EUR
- 15 avril: solde, soit 100,00 EUR

**En chambre Single:**

- à l'inscription: 85,00 EUR  
(ou 90,00 EUR avec assurance)
- 15 février: 150,00 EUR
- 15 avril: solde, soit 150,00 EUR

N.B. Le paiement de l'acompte de 65,00 (ou 85,00) EUR sera seul considéré comme confirmation de l'inscription

**Woensdag 21 mei**

Vertrek aan het hotel om 08.30u naar Brussel met halte te Amiens met mogelijkheid er het middagmaal te gebruiken.

\*\*\*

**Prijs per persoon: 265,00 EUR**

Supplement voor eenpersoonskamer: 120,00 €

Reisannulatie-verzekering (facultatief)  
5,00 € per persoon

In deze prijs is begrepen: de reis heen en terug Brussel-Bayeux en al de verplaatsingen ter plaatse met een luxe autocar.

Het verblijf met buffet-ontbijt in het hotel NOVOTEL te Bayeux, het geleid bezoek aan de kathedraal te Amiens, de toegang tot het " Memoriaal van Caen" en de fooi voor de chauffeur.

\*\*\*

Zijn niet begrepen in de prijs van 265,00 EUR:

Het supplement voor éénpersoonskamer, de facultatieve reisannulatie-verzekering van 5,00 €, de maaltijden, andere dan het ontbijt.

\*\*\*

De inschrijvingen worden ingewacht na ontvangst van het trimestriële tijdschrift en worden afgesloten op 20 december 2002. In geval van niet deelname na 15 februari 2003, is terugbetaling van de kosten alleen mogelijk indien de annulatie-verzekering werd onderschreven.

\*\*\*

De reis zal niet worden ingericht worden in geval het aantal deelnemers op 20 december, minder dan 40 bedraagt.

**Wijze van betaling****Tweepersoonskamer (per persoon):**

- bij de inschrijving: 65,00 EUR  
( of 70,00 EUR met verzekering)
- 15 februari: 100,00 EUR
- 15 april: saldo, hetzij 100,00 EUR

**Eenpersoonskamer:**

- bij de inschrijving: 85,00 EUR  
( of 90,00 EUR met verzekering)
- 15 februari: 150,00 EUR
- 15 april: saldo, hetzij 150,00 EUR

N.B. De betaling van het voorschot van 65,00 (of 85,00) EUR dient enkel als bewijs van inschrijving.

# L'AVIATION LÉGÈRE DE LA FORCE TERRESTRE



**SON HISTOIRE  
DEPUIS 1916**



**SON AVENIR DANS LA  
NOUVELLE STRUCTURE  
UNIQUE DES  
FORCES ARMÉES**  
(Plan stratégique 2000 – 2015)



Par Alphonse DUMOULIN <sup>(1)</sup>

*Publié dans le numéro 1/2002 de notre périodique trimestriel, le texte de l'allocution de départ prononcée par le Lieutenant général aviateur Michel Mandl, dernier chef d'état-major de la Force Aérienne, a mis en exergue l'ampleur de la réorganisation décidée par le pouvoir politique et lancée en mai 2000 avec l'approbation par le gouvernement fédéral du plan stratégique 2000-2015.*

*Le mot clé du réel séisme qui depuis lors secoue nos Forces armées est le terme "JOINT". Dans l'exécution du plan stratégique élaboré pour réaliser la "STRUCTURE UNIQUE", ce processus radical impose de mettre en place une doctrine commune, de mettre sur pied un tronc commun d'entraînement du personnel, et d'intégrer harmonieusement la mise en œuvre et la logistique des différents matériels.*

# HET LICHT Vliegwezen VAN DE LANDMACHT



**ZIJN GESCHIEDENIS  
VANAF 1916**



**ZIJN TOEKOMST IN DE  
NIEUWE EENHEIDS-  
STRUCTUUR VAN DE  
KRIJGSMACHT**  
(Strategisch plan voor 2000 – 2015)



Door Alphonse DUMOULIN <sup>(1)</sup>

*De tekst van de afscheidstoespraak van luitenant-generaal Mandl, de laatste stafchef van de Luchtmacht, heeft u in ons tijdschrift met nummer 1/2002 kunnen lezen; daaruit blijkt duidelijk de omvang van de herorganisatie zoals die door de politieke overheid werd beslist. Ze ving aan in mei 2000 met de goedkeuring ervan door de federale regering in haar strategisch plan 2000-2015.*

*Het sleutelwoord van de ware aardschok die onze Krijgsmacht treft, is 'JOINT'. Bij de uitvoering van het strategisch plan dat de 'EENHEIDSSTRUCTUUR' moet realiseren, beoogt dit radicale proces drie dingen: de inplaatsstelling van een gemeenschappelijke doctrine, de oprichting van een gemeenschappelijke basis voor de opleiding van het personeel en de harmonieuze integratie van het gebruik en de logistiek van de verschillende materiële.*

Ce programme, de toute évidence, bouscule violemment "les cultures d'entreprise" des anciennes Forces indépendantes appelées dorénavant « composantes »; il vise à rationaliser le fonctionnement de l'armée, tant dans le domaine des opérations que dans les tâches d'appui.

On imagine sans peine l'ampleur des répercussions du phénomène « JOINT » dans l'organisation, la gestion et la mise en œuvre des moyens aériens militaires où des expertises spécifiques de haut niveau (qui sont les acquis de l'irremplaçable expérience propre aux différentes composantes) ne peuvent certes pas être galvaudées ou perdues.

Dans les chapitres II et III du texte ci-après, on tentera de définir la place modernisée et repensée qu'occupera dans la structure unique la « nouvelle » Aviation légère qui connaîtra à cette occasion une évolution profonde. Mais avant d'aborder le futur, on jettera néanmoins un coup d'œil rétrospectif sur les origines lointaines de cette Arme dans le giron de l'Aviation militaire, puis sur sa croissance progressive au sein de la Force terrestre jusqu'aux années 90. Ce retour en arrière sera comme un coup de projecteur dirigé sur cette Lt Avn assez peu connue car la plupart de ses unités furent stationnées en Allemagne pendant plus de 40 ans.



## CHAPITRE I: DES ORIGINES JUSQU'AUX ANNÉES 90

### NAISSANCE DE L'AVIATION MILITAIRE DE BELGIQUE

Le début de l'utilisation de la troisième dimension par l'armée belge date de plus de 100 ans. Ce serait en 1887 que fut créée au sein des troupes du Génie une Compagnie des aéroliers qui accomplissait ses missions d'observation à bord de grands cerfs-volants et de ballons captifs. En 1910, le Ministre de la Guerre opte pour l'avion et choisit d'établir un aéroport militaire sur la plaine de Brasschaat où l'Ecole d'Aviation Militaire est inaugurée le 23 mars 1911. Quelques semaines plus tard, elle reçoit son premier avion, un Farman F20.

Brasschaat devient dès lors un haut lieu de l'aviation militaire belge. On y procède en 1912 déjà aux premiers essais européens de tir en vol avec une mitrailleuse Lewis montée sur Farman. Le pas décisif est franchi le 16 avril 1913 lorsque le roi Albert Ier signe l'arrêté royal de création de la "Compagnie des aviateurs" chargée d'assurer le service de l'AVIATION MILITAIRE avec quatre escadrilles et une école. Dès l'été, l'Aviation militaire participe pour la première fois aux grandes manœuvres de l'armée en exécutant des missions de reconnaissance aérienne.

Dit programma gooit uiteraard alle "ondernemingsculturen" overhoop van de voordien onafhankelijke Machten die nu 'componenten' heten; de bedoeling is om het functioneren van het leger, zowel op het vlak van de operaties als van de steuntaken, te rationaliseren.

Men kan zich makkelijk indenken welk een omvang de weerslag van het fenomeen 'JOINT' heeft op de organisatie, het beheer en de tewerkstelling van militaire luchtmiddelen, waar de vakkennis van hoog niveau (die een onschatbare ervaring vormt, eigen aan de verschillende componenten) beslist niet mogen verkwanseld of weggegooid worden.

In de hoofdstukken II en III hierna, wordt gepoogd om de gemoderniseerde en herdachte plaats te bepalen, die het 'nieuwe' lichte Vliegwezen zal innemen in de eenheidsstructuur, want ook zij zal een diepgaande evolutie doormaken. Maar vooraleer de toekomst aan te snijden, blikken we even terug op de verafgelegen oorsprong van dit Wapen in de schoot van de Militaire Luchtvaart; nadien onderzoeken we zijn progressieve groei binnen de Landmacht tot in de jaren 90. Dit overzicht uit het verleden zal een soort spotlicht werpen op dit weinig gekende Licht Vliegwezen, waarvan de eenheden meer dan 40 jaar in Duitsland lagen.



## HOOFDSTUK I: VANAF DE OORPSRONG TOT DE JAREN 90

### ONTSTAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART IN BELGIË

Het eerste gebruik van de derde dimensie door het Belgisch leger gaat terug tot meer dan 100 jaar. In 1887 werd binnen de genietroepen de Compagnie des aéroliers (Compagnie van luchtschippers) opgericht die haar waarnemingsopdrachten uitvoerde aan boord van grote vliegers en vaste ballonnen. De Minister van Oorlog opteerde in 1910 voor het vliegtuig en wenste een militair vliegveld te bouwen in Brasschaat, waar de School voor Militaire Vliegwezen de 23 maart 1911 wordt geopend. Enkele weken later ontvangt de school haar eerste vliegtuig, een Farman F20.

Brasschaat wordt vanaf dan een draaischijf voor de Belgische militaire luchtvaart. De eerste Europese schietproeven met een Lewis-machinegeweer op een Farman hebben er plaats in 1912. De definitieve stap wordt gezet op 16 april 1913 als koning Albert I het koninklijk besluit tekent voor de oprichting van de "Compagnie des aviateurs" (compagnie vliegeniers); ze wordt belast met de dienst van het MILITAIRE Vliegwezen met vier smaldelen en een school. In de zomer neemt het Militaire Vliegwezen voor de eerste maal deel aan grote legeroefeningen met de uitvoering van luchtverkenningsoopdrachten.

## 1916 - BAPTÊME DU FEU CRÉATION DE LA 6<sup>e</sup> ESCADRILLE D'OBSERVATION

Au déclenchement des hostilités en août 1914, la Compagnie des aviateurs est mise sur pied de guerre et participe aux opérations.

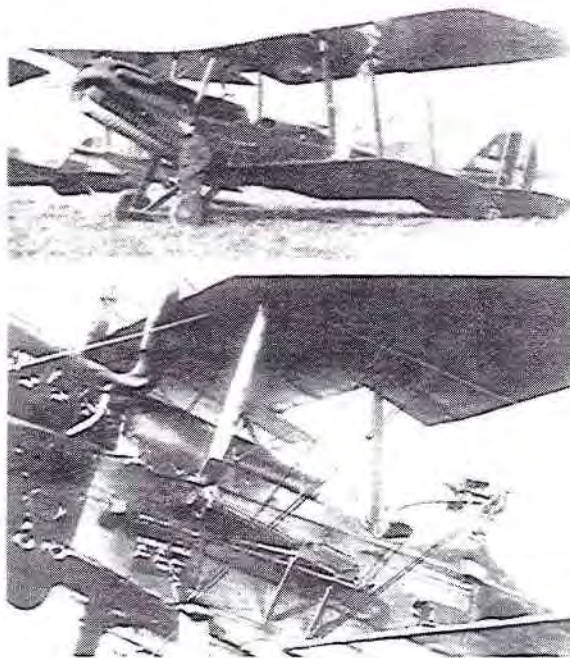
En février 1916, à Houtem-lez-Furnes, à proximité de la zone des combats, une nouvelle unité aérienne est créée pour répondre aux besoins croissants des troupes au sol : on met sur pied la 6<sup>e</sup> Escadrille d'observation que l'on dote d'avions BE-2C et Sopwith destinés aux reconnaissances de jour.

La nouvelle unité prend comme insigne distinctif une abeille aux ailes déployées et choisit comme devise latine « ut fata trahunt » (ils vont vers leur destin) ; cette devise, sans que l'on sache pourquoi, deviendra " ad fata trahunt ". C'est de cette escadrille que, bien plus tard, l'Aviation légère de la Force terrestre reprendra les traditions.



Biplan britannique - BE-2C - Britse tweedekker  
en version observation - 6<sup>e</sup> Escadrille  
in waarneming versie - 6de Smaldeel

En 1917 et 1918, l'unité devenue escadrille divisionnaire est fréquemment engagée avec succès dans des missions d'observation pour l'artillerie, des sorties photographiques pour l'état-major de la Division mais aussi dans des opérations de mitraillage à basse altitude de colonnes d'infanterie allemande montant à l'assaut de nos lignes. Au printemps 1918, la 6<sup>e</sup> Escadrille recevra en complément des monoplaces de chasse Nieuport et Sopwith-Camel pour assurer la protection des biplaces d'observation qui sont armés d'une mitrailleuse mais ont parfois du mal à se défendre seuls contre les avions de chasse de l'adversaire. Elle aura aussi des Spad 220 et des Voisin à son inventaire.



en version chasse  
in jacht versie

Il n'est pas possible dans les limites de cet article de détailler la vie opérationnelle de l'unité ; mais on ne peut manquer de citer une action peu ordinaire où nos pilotes inscrivirent à leur actif un fait d'armes remarquable. Le 17 avril 1918, quinze appareils appartenant à la 6<sup>e</sup> Escadrille et à une unité sœur, la 4<sup>e</sup>, s'envolèrent à la rencontre d'une attaque d'infanterie allemande.

## 1916 - VUURDOOP OPRICHTING VAN HET 6<sup>e</sup> OBSERVATIESMALDEEL

Bij het openen van de vijandelijkheden in augustus 1914, wordt de Compagnie des aviateurs op oorlogsvoet geplaatst en neemt ze deel aan de operaties. In februari 1916, in Houtem bij Veurne en dicht bij de gevechtszone, wordt een nieuwe vliegende eenheid opgericht om tegemoet te komen aan de stijgende behoeften van de grondtroepen: het 6<sup>e</sup> observatiesmaldeel dat met BE-2C en Sopwith wordt uitgerust voor de verkenning bij dag.

De nieuwe eenheid neemt als insigne een bij met opengevouwde vleugels en als Latijnse spreuk 'ut fata trahunt' (ze gaan hun lot tegemoet); dit devies wordt nadien 'ad fata trahunt', niemand weet waarom. Van dit smaldeel zal het latere Lichte Vliegwezen van de landmacht de tradities overnemen.

In 1917 en 1918, wanneer het smaldeel op divisieniveau staat, wordt het vaak met succes ingezet bij waarnemingsopdrachten voor de artillerie, bij fotografische opdrachten voor de Divisiestaf maar ook bij opdrachten, waarbij colonnes Duitse troepen vanop lage hoogte met machinegeweervuur worden bestookt. In de herfst van 1918 krijgt het 6<sup>e</sup> Smaldeel een aanvulling met eenzitsjachtvliegtuigen van het type Nieuport en Sopwith Camel; die moeten de tweezits-observatievliegtuigen beschermen omdat die het vaak moeilijk hebben om zich enkel met een mitrailleur tegen de vijandelijke jacht te verdedigen. Op haar inventaris komen ook nog Spad's 220 en Voisin's.

Binnen het bestek van dit artikel kan het operationele leven van het smaldeel niet worden gedetailleerd; nochtans is er een weinig voortkomend voorval waar onze piloten merkwaardige wapenfeiten op hun actief namen en dat verdient aangehaald te worden. Op 17 april 1918 vlogen vijftien toestellen van het 6<sup>e</sup> Smaldeel en van een zusterenheid, het 4<sup>e</sup>, een Duitse infanterieaanval tegemoet.

Mitrailées à moins de cent mètres d'altitude, les colonnes ennemies surprises par cette attaque aérienne audacieuse furent rapidement dispersées ou arrêtées dans leur progression. Ce fut probablement une des premières utilisations massives de pareille méthode de combat ; elle contribua efficacement à briser l'assaut ennemi et à permettre à notre infanterie de regagner le soir même le terrain perdu. Cette action valut aux deux escadrilles une citation du Général Jacques, Commandant de la 3<sup>e</sup> Division aérienne.

Accompagnant la progression des troupes, l'escadrille occupera d'abord l'ancien aérodrome allemand d'Aertrijke, puis celui d'Oostkamp à partir duquel de nombreuses missions amenèrent l'unité, en même temps que les troupes belges et la cavalerie française, dans les environs de Gand. C'est au-dessus de cette ville que la 6<sup>e</sup> Escadrille effectua sa dernière reconnaissance du temps de guerre.

## APRÈS LA TOURMENTE

La paix revenue, après l'armistice de 1918, l'escadrille s'installe sur le terrain d'aviation d'Evere. En complément de ses missions habituelles, l'unité ajoute un nouveau fleuron à son palmarès. Bien connue de nos souverains qui lui avaient plusieurs fois rendu visite pendant la guerre, elle fut choisie pour fournir les avions et les pilotes avec lesquels LL.M.M. le roi Albert et la reine Elisabeth firent de nombreux voyages en Belgique, en France, en Angleterre et en Allemagne occupée.

En 1921, l'Aviation Militaire change d'appellation pour devenir AÉRONAUTIQUE MILITAIRE. Et en 1926, suite à la démobilisation de certaines unités et aux réorganisations qui en découlent, la 6<sup>e</sup> Escadrille d'observation est dissoute. Elle ne sera pas réactivée pendant la mobilisation des forces en 1939 ni pour les brèves opérations de 1940. L'abeille va prendre un long repos!



1947

### LES HÉRITIERS: LES AIR O.P.

Après la Deuxième Guerre mondiale, les unités qui constituent la Section belge de la Royal Air Force reviennent progressivement sur le sol national et reprennent provisoirement l'appellation "AVIATION MILITAIRE". Elles quittent le giron de la RAF le 1<sup>er</sup> octobre 1945 et deviennent une Force autonome qui, le 15 janvier 1949, prendra le nom de Force Aérienne.

S'inspirant de l'organisation des moyens aériens britanniques, on fonde à la date du 31 juillet 1947 la 369<sup>e</sup> Escadrille Air OP (Observation Post) et on l'installe à l'aérodrome de Brasschaat qui jouxte le polygone de l'École d'Artillerie et ses champs de tir. Sa mission première est l'observation et le réglage des tirs au profit de l'Artillerie de campagne.

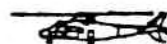
De vijandelijke kolonnen worden vanop minder dan honderd meter onder vuur genomen en zijn verrast door de gedurfde luchtaanval; ze worden al snel verspreid of in hun opmars gestuit. Waarschijnlijk gaat het hier om een eerste massieve gebruik van dergelijke gevechtsmethode; ze droeg bij tot het doeltreffend afbreken van de vijandelijke aanval en tot het herwinnen van terrein voor onze eigen infanterie. De actie leverde beide smaldelen een vermelding op door generaal Jacques, commandant van de 3<sup>e</sup> Luchtdivisie.

Het Smaldeel hield gelijke tred met de opmars van de troepen en nam eerst het oude Duitse vliegveld van Aartrijke in, vervolgens dat van Oostkamp: van hieruit brachten de talrijke opdrachten de eenheid tot in de omgeving van Gent, samen met Belgische troepen en de Franse cavalerie. Boven die stad zal het 6<sup>e</sup> Smaldeel zijn laatste verkenningso opdracht in oorlogstijd uitvoeren.

## NA DE WERELDBRAND

Na de wapenstilstand van 1918 keert de vrede terug en installeert het Smaldeel zich op het vliegveld van Evere. Naast zijn gewone opdrachten, mag de eenheid een nieuwe pluim op zijn hoed steken. Onze vorsten kenden de eenheid goed, die ze trouwens onder de oorlog een aantal keren hadden bezocht; ze kozen ze dan ook uit om vliegtuigen en piloten te leveren waarmee de koning en koningin Elisabeth talrijke reizen maakten in België, in Frankrijk, in Engeland en in bezet Duitsland.

In 1921 verandert het Militaire Vliegwezen van naam en wordt de MILITAIRE LUCHTVAART (Aéronautique Militaire). Als gevolg van de demobilisatie van verschillende eenheden in 1926, wordt ook het 6<sup>e</sup> Observatiesmaldeel ontbonden. Tijdens de mobilisatie van 1939 wordt het bij het Militaire Vliegwezen niet gereactiveerd, en ook niet tijdens de kortstondige gevechten van 1940. De bij gaat een lange rust kennen!



1947

### DE ERFGENAMEN: DE AIR O.P.

Bij het einde van de Tweede Wereldoorlog nemen de eenheden die de Belgische Sectie van de Royal Air Force uitmaken, opnieuw hun intrek op nationale bodem; ze nemen de benaming "MILITAIRE Vliegwezen" aan. Vanaf 1 oktober 1945 verlaat het Militaire Vliegwezen de hoede van de RAF en wordt een autonome macht die later, op 15 januari 1949, de naam van Luchtmacht zal aannemen.

Met de organisatie van de Britse luchtmiddelen als voorbeeld, richt ze op 31 juli 1947 het 369<sup>e</sup> Smaldeel Air OP (Observation Post) op; ze neemt haar intrek op het vliegveld van Brasschaat waar de polygoon van de Artillerieschool met haar schietvelden gelegen is. Haar eerste opdracht is de observatie en de afstelling van het geschut ten voordele van de Veldartillerie.

Comme les Air OP anglais, l'escadrille belge est équipée d'avions monomoteurs biplaces AUSTER AOP Mk VI dont elle recevra progressivement 22 exemplaires.

En février 1948, la 369<sup>e</sup> Escadrille change de nom et devient 15<sup>e</sup> Escadrille Air OP. A ses missions d'observation, de reconnaissance et de liaison s'ajoute la responsabilité de former les premiers pilotes issus de la Force terrestre (FT).

Un énorme travail de restauration des bâtiments et de la piste en herbe est entrepris pour rendre l'aérodrome "raisonnablement utilisable par des avions légers" pour l'instruction de nouveaux pilotes. Ces efforts portent leurs fruits.



**Auster Mk VI**

Premier type d'avion de l'escadrille Air OP

Pilote aux commandes: Henri Hayot <sup>(4)</sup> - Aérodrome de Brasschaat

Eerste vliegtuig van het smaldeel Air OP

Piloot aan het stuurknuppel: Henri Hayot <sup>(4)</sup> Vliegveld van Brasschaat

Net als de Engelse Air OP is het Belgische smaldeel uitgerust met eenmotorige tweezitters van het type Auster AOP Mk VI, waarvan er geleidelijk aan 22 in dienst worden genomen.

In februari 1948 verandert het 369<sup>e</sup> Smaldeel van naam en wordt het 15<sup>e</sup> Smaldeel Air OP. Naast de opdrachten van waarneming, verkenning en verbinding, hoort nu ook de verantwoordelijkheid om de eerste piloten uit de Landmacht (LM) te vormen.

Er wordt een enorme taak ondernomen om gebouwen en graspiste te restaureren, ten einde het vliegveld 'redelijk bruikbaar voor lichte vliegtuigen' en geschikt voor de opleiding van de nieuwe piloten te maken. De inspanningen zijn niet vergeefs geweest.

En effet, en juillet 1949, les trois premiers officiers artilleurs reçoivent solennellement les ailes du brevet de pilote observateur Air OP. Symboliquement, c'est une date charnière de l'histoire de la future Aviation légère. Le 1<sup>er</sup> septembre 1949, la jeune unité aérienne se voit attribuer le fanion de l'ancienne 6<sup>e</sup> Escadrille d'observation dont les faits d'arme ont été évoqués plus haut.

Vingt-trois ans après la dissolution, la 15<sup>e</sup> Escadrille Air OP reprend donc les traditions de la glorieuse unité créée pendant la Grande Guerre; et la légendaire abeille (dont le dessin sera cependant modifié) figurera sur son insigne.



In juli 1949 krijgen de eerste drie artillerieofficieren plechtig hun vleugels van piloot-waarnemer Air OP. Die dag is ook een symbolische datum voor de toekomstige geschiedenis van het Licht Vliegwezen. Onmiddellijk daarna krijgt de jonge eenheid het vaandel van het oude 6<sup>e</sup> Observatiesmaldeel waarvan de wapenfeiten hierboven al zijn verhaald.

Drieëntwintig jaar na de ontbinding herneemt het 15<sup>e</sup> Smaldeel Air OP dus de tradities van de glorieus eenheid die tijdens de grote Oorlog werd opgericht; de legendarische bij komt op het insigne, zij het met gewijzigde tekening.

## DÈS 1951 AVEC LES FORCES BELGES EN ALLEMAGNE

Pour appuyer les troupes belges qui, aux côtés des Alliés, participent à l'occupation de l'Allemagne, l'Etat-Major détache en juin 1951 sur l'aérodrome de Wahn (aujourd'hui, aéroport de Cologne-Bonn) deux avions Auster VI avec deux puis quatre pilotes.

Après cette première et modeste "délocalisation", commence deux ans plus tard le nécessaire essaimage grâce auquel les moyens aériens de la Force terrestre vont peu à peu prendre leur organisation générale définitive.

## VANAF 1951 MET DE BELGISCHE STRIJDKRACHTEN IN DUITSLAND

Aan de zijde van de geallieerden nemen Belgische troepen deel aan de bezetting van Duitsland; de Belgische Generale Staf detacheert in juni 1951 op het vliegveld van Wahn (thans vliegveld van Köln-Bonn) twee Auster VI met eerst twee en nadien vier piloten.

Na deze eerste en bescheiden "delocalisatie", begint twee jaar later de noodzakelijke uitzwerming waardoor de luchtmiddelen van de landmacht langzaam hun definitieve algemene organisatie zullen aannemen.



Le 1<sup>er</sup> septembre 1953 on crée la 16<sup>e</sup> Escadrille Air OP qui s'installe sur l'aérodrome de Butzweilerhof dans les faubourgs nord de Cologne.

Puis au cours de l'été 1956 deux nouvelles unités sont mises sur pied: la 17<sup>e</sup> Escadrille basée à Werl en Westphalie, et la 18<sup>e</sup> Escadrille qui s'installe à Merzbrück, près d'Aix-la-Chapelle.

Ce schéma d'organisation à trois unités opérationnelles va permettre d'affecter une escadrille au Corps d'Armée (la 18<sup>e</sup> Esc) et une escadrille à chacune de ses grandes unités (la 16<sup>e</sup> Esc à la 16<sup>e</sup> Division blindée; la 17<sup>e</sup> Esc à la 1<sup>ère</sup> Division d'Infanterie).



Cantonements LtAvn en RFA - Inkwartieringen LtAvn in DBR

Op 1 september 1953 creëert men het 16<sup>e</sup> Smaldeel Air OP dat zijn intrek neemt op het vliegveld van Butzweilerhof, in de noordelijke buitenwijken van Keulen.

In de loop van de zomer van 1956 worden twee nieuwe eenheden in het leven geroepen: het 17<sup>e</sup> Smaldeel met basis Werl en het 18<sup>e</sup> Smaldeel dat zich in Merzbrück bij Aken vestigt.

Dit organisatieschema met drie operationele smaldelen zal toelaten om een smaldeel toe te wijzen aan het Legerkorps (het 18<sup>e</sup> Smd) en één aan elk van zijn grote eenheden (het 16<sup>e</sup> Smd aan de 16<sup>e</sup> Pantserdivisie, het 17<sup>e</sup> Smd aan de 1<sup>er</sup> Infanteriedivisie).

## 1954 NAISSANCE DE L'AVIATION LÉGÈRE DE LA FORCE TERRESTRE

Comme l'Aviation Militaire avait, en 1946, quitté le giron de l'armée de terre pour prendre son indépendance, les unités Air OP vont en 1954 quitter le giron de la Force Aérienne dont elles dépendent depuis leur création et passer sous commandement de la Force Terrestre. C'est une mutation d'une importance majeure pour le futur de ces petites unités aériennes. A cette occasion, elles perdent leur appellation Air OP pour devenir Escadrilles d'Aviation légère.

**Ainsi, le 1<sup>er</sup> avril 1954, naît officiellement l'Aviation légère de la Force Terrestre.**

Dorénavant, chaque grande unité des Forces belges en Allemagne dispose en propre d'une escadrille, tandis qu'en Belgique, la 15<sup>e</sup> Escadrille de Brasschaat assure l'appui des Forces de défense de l'Intérieur ainsi que la mission d'Ecole pour la formation des pilotes.

Un dernier élément essentiel est mis en place en 1956 avec l'installation à l'aérodrome de Butzweilerhof de la 255<sup>e</sup> Compagnie Ordonnance qui deviendra plus tard la 255<sup>e</sup> Compagnie de Maintenance d'Aviation légère.

## 1954 GEBORTE VAN HET LICHT Vliegwezen van de LANDMACHT

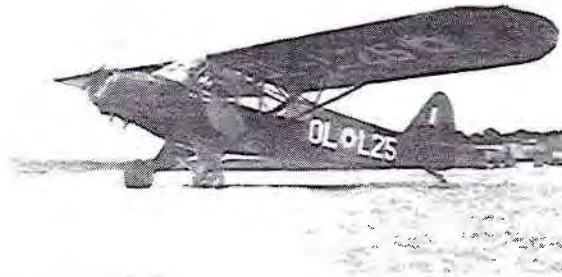
Zoals het Militair Vliegwezen in 1946 de landmacht had verlaten om zijn onafhankelijkheid te verkrijgen, zo verlaten de Air OP-eenheden in 1954 de hoede van de Luchtmacht –waar ze sinds hun oprichting van afhingen– om onder Commando van de Landmacht te komen. Dit is een mutatie van levensbelang voor de toekomst van die kleine vliegende eenheden. Bij deze gelegenheid verliezen ze tevens hun benaming Air OP om voortaan Smaldelen Licht Vliegwezen te worden.

**Zo wordt op 1 april 1954 officieel het Licht Vliegwezen van de Landmacht geboren**

Voortaan beschikt elke grote eenheid van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland over een eigen smaldeel; in België verzekert het 15<sup>e</sup> Smaldeel van Brasschaat de steun aan de Binnenlandse Strijdkrachten en aan de School voor opleiding van de piloten.

In 1956 wordt een laatste essentieel element in plaats gesteld met de installatie op het vliegveld van Butzweilerhof van de 255<sup>e</sup> Compagnie Ordonnantie, die later de 255<sup>e</sup> Compagnie Maintenance van het Licht Vliegwezen wordt.

Cette unité logistique et technique va assurer au profit de ses quatre unités clientes (les 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> Escadrilles) l'approvisionnement en matériel spécifique, les inspections périodiques de niveau élevé ainsi que les réparations des aéronefs de la Force Terrestre et, plus tard, de la Gendarmerie.



Piper L18C (1952 à 1970)  
Avion d'école et avion d'observation - Les -en observatievliegtuig

Deze logistieke en technische eenheid zal ten voordele van zijn vier klant-eenheden (het 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> Smaldeel) instaan voor de bevoorrading in specifiek materieel, de periodieke inspecties van hoger niveau, evenals voor de herstelling van de toestellen van de Landmacht, en later van de Rijkswacht.

Cette organisation générale de la Lt Avn FT va résister à l'épreuve du temps et des réorganisations successives des Forces armées. Elle subira bien sûr divers ajustement, parfois profonds ; mais près de 50 ans plus tard, les unités baptisées 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 255<sup>e</sup> sont toujours bien là, et la 15<sup>e</sup> rebaptisée Ecole Lt Avn, fonctionne toujours à Brasschaat. On parlera de leur futur dans les derniers chapitres de ce texte.



1979

## L'AVIATION LÉGÈRE DEVIENT UNE ARME INDÉPENDANTE

Lorsqu'en 1954 elle était passée sous commandement de la Force terrestre, l'Aviation légère était hiérarchiquement dépendante de l'Arme « Artillerie ». Ceci découlait logiquement de sa mission initiale Air OP : l'observation et le réglage des tirs au profit de l'Artillerie de campagne.

C'est ainsi que, au sein de l'Etat Major de la Force terrestre (EMFT), la Direction Générale de l'Artillerie (GDAie) crée une Section Aviation légère (GDAie/AL) qui joue en quelque sorte un rôle de mini-direction des moyens aériens FT. De même à l'Etat Major du 1er Corps d'Armée (1 BE Corps) stationné en Allemagne, une cellule LtAvn est intégrée au niveau du Commandement de l'Artillerie.

L'éventail des missions s'étant, avec le temps, considérablement élargi bien au-delà du seul appui à l'artillerie, l'EMFT jugea que l'attachement hiérarchique des unités LtAvn à cette Arme ne se justifiait plus.

Par Arrêté ministériel du 9 janvier 1979, l'Aviation légère devient, au sein de la Force terrestre, une Arme indépendante disposant des mêmes prérogatives que les « Armes traditionnelles » (Infanterie, Troupes blindées, Artillerie, Génie,.....). Par conséquent, une nouvelle direction d'Arme (GDAL) est créée au sein de l'EMFT. Le personnel navigant de la FT pourra, à partir de ce moment, opter pour une carrière LtAvn avec des cours et des épreuves d'avancement spécifiques.

Deze algemene organisatie van de LtAvn LM zal de tand des tijds en de opeenvolgende herorganisations van de Krijgsmacht weerstaan. Natuurlijk zal ze verschillende aanpassingen ondergaan die soms erg diep gaan, maar na 50 jaar leven de eenheden 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 255<sup>e</sup> nog steeds en werkt het 15<sup>e</sup> Smaldeel in Brasschaat nog steeds, zij het onder de naam van School LtAvn. Over hun toekomst is er sprake in de laatste hoofdstukken.



1979

## HET LICHT VliegWEZEN WORDT EEN ONAFHANKELIJK WAPEN

Als in 1954 het Licht Vliegwezen onder bevel van de Landmacht komt, hing ze hiërarchisch af van het wapen 'Artillerie'. Natuurlijk was dit het gevolg van zijn initiële Air OP-opdracht: het observeren en regelen van geschut ten voordele van de veldartillerie.

Zo richt binnen Staf Landmacht (St LM) de Algemene Directie van de Artillerie (GD Aie) een Sectie Licht Vliegwezen op (GD Aie/ AL), die de rol van een soort minidirectie speelt van de luchtmiddelen. Ook bij de Staf van het 1<sup>e</sup> Legerkorps (1 BE Corps) in West-Duitsland wordt een cel LtAvn geïntegreerd op niveau Commando van de Artillerie.

In de loop van de jaren was de waaier opdrachten aanzienlijk uitgebreid en was St LM van oordeel dat de hiërarchische aanhechting van de LtAvn-eenheden aan dit Wapen niet meer gerechtvaardigd was.

Door het Ministerieel besluit van 9 januari 1979 wordt het Licht Vliegwezen binnen de Landmacht, een onafhankelijk Wapen met dezelfde prerogatieven als de 'traditionele Wapens' zoals de Infanterie, de Pantser troepen, de Artillerie, de Genie,.... Er wordt dan ook een nieuwe Wapendirectie opgericht (GDAL) binnen Staf Landmacht. Het personeel van de LM kan voortaan opteren voor een LtAvn-carrière met daarbij specifieke cursussen en bevorderingsproeven.

La nouvelle Arme se voit confier par SM le Roi Baudouin l'étendard de la 6<sup>e</sup> Escadrille d'observation marqué de l'abeille et portant les mentions : Campagne 14-18, Yser 1917, Flandres 1918, Anvers-Liège-Namur. La cérémonie, tenue le 17 mai 1979 sur l'esplanade du Cinquantenaire à Bruxelles, est clôturée par un imposant défilé aérien de 42 hélicoptères Alouette II, de 3 hélicoptères SA 330 Puma et de 6 avions Britten Norman Islander.

## LA FORMATION DES PILOTES

Au moment où, en 1954, la Lt Avn passait sous son commandement, l'Etat-Major de la Force Terrestre prit une résolution de bon sens qui n'a pas été remise en cause: la formation initiale des candidats-pilotes pour la Lt Avn continuerait à être confiée à l'Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE) de la Force Aérienne, tandis que la formation spécifique de pilote-observateur serait ensuite dispensée par la 15<sup>e</sup> Escadrille à Brasschaat sur les avions Piper L18C alors en dotation dans les unités depuis 1952. La 15<sup>e</sup> deviendra ainsi 15<sup>e</sup> Escadrille Ecole puis, en mars 1974, elle prendra rang d'école d'arme sous la dénomination de « Ecole d'Aviation Légère » (ELtAvn).

Initialement limité aux officiers du Corps de l'Artillerie, le recrutement des pilotes est ensuite ouvert aux officiers et aux sous-officiers des autres Armes de la Force terrestre et même aux personnels des autres Forces

Ce schéma général de la formation des futurs pilotes LtAvn par les deux écoles a, lui aussi, résisté à l'épreuve du temps; il est encore en vigueur aujourd'hui mais les exigences de la structure unique des Forces armées rendent nécessaire une refonte dont on parlera plus loin. Les programmes ont évidemment été adaptés en cours de route, notamment pour tenir compte de plusieurs changements de types d'aéronefs; ce fut le cas avec le remplacement à l'EPE du Stampe et Vertongen SV4b par le Siai Marchetti SF-260; de même lors du retrait de service du Piper L 18C de l'Aviation légère en 1970: les élèves arrivant de l'EPE poursuivent dorénavant leur formation à Brasschaat directement sur hélicoptère Alouette II. Signalons, à titre indicatif, que la formation complète en écoles portait à cette époque sur environ 185 heures de vol, dont 60 heures à l'EPE sur avion et 125 heures à l'ELtAvn sur hélicoptère léger. Quelques années plus tard, le total passera à 310 heures de vol car la formation sur hélicoptère intègre dorénavant une phase tactique plus développée.

Des programmes de spécialisation sont aussi mis en place par l'Ecole de Brasschaat, notamment en 1960 avec l'arrivée des avions Dornier Do27 (cours de conversion et cours de qualification IFR/Fixed Wing sur ce monomoteur de liaison). Il en sera de même en 1976 avec les bimoteurs Britten Norman BN2A-21 Islander.

ZM Koning Boudewijn overhandigt het nieuwe Wapen de standaard van het 6<sup>e</sup> Observatiesmaldeel met de bij en de vermelding: Campagne 14-18, IJzer 1917, Vlaanderen 1918, Antwerpen-Luik-Namen. De ceremonie wordt op 17 mei 1979 gehouden op de esplanade van het Jubelpark te Brussel; een indrukwekkend luchtdefilé van 42 Alouette II-helikopters, 3 Puma-helikopters en 6 Britten-Norman-vliegtuigen sluit de plechtigheid af.

## DE VORMING VAN DE PILOTEN

Op het ogenblik dat de LtAvn in 1954 onder zijn bevel kwam, nam de Staf van de landmacht een gezonde beslissing die ook nu nog niet wordt betwist: de initiële opleiding van de kandidaat-piloten voor het Licht Vliegwezen zou verder aan de Elementaire Vliegschool (EVS) van de Luchtmacht worden toevertrouwd, terwijl de specifieke opleiding tot piloot-waarnemer verder door het 15<sup>e</sup> Smaldeel te Brasschaat zou worden verzorgd, en wel op vliegtuigen Piper Cub L18C, die sinds 1952 in de eenheden beschikbaar waren. Het 15<sup>e</sup> werd zodoende het 15<sup>e</sup> Schoolsmaldeel en kreeg in maart 1974 de rang van wapenschool onder de benaming 'School voor het Licht Vliegwezen' (Sch LtAvn).

De rekrutering van piloten is oorspronkelijk voorbehouden voor officieren van het artilleriekorps, maar wordt later opengesteld voor officieren en onderofficieren van de andere Wapens van de Landmacht, en zelfs voor personeel van de andere Machten.

Het algemene opleidingsschema van de toekomstige LtAvn-piloten via twee scholen, heeft eveneens de tijd doorstaan; ook vandaag is het nog van toepassing, alleen vereist de nieuwe structuur van de krijgsmacht een herziening, waarover verder meer.

Natuurlijk werden de programma's in de loop der jaren aangepast om rekening te houden met de veranderde types vliegtuigen. Dat was bijvoorbeeld het geval met de vervanging in de EVS van de SV 4bis door de Siai Marchetti SF-260M, en ook bij de uitdienstname in 1970 van de Piper L 18C van het Licht Vliegwezen: leerlingen die uit de EVS kwamen, vervolgden nu hun opleiding direct op de helikopter Alouette II. Vermelden we hier dat de volledige schoolopleiding toen ongeveer 185 vlieguren bedroeg, waarvan 60 uur in de EVS en 125 uur in de Sch LtAvn op lichte helikopter. Enkele jaren later wordt het totaal 310 vlieguren, omdat de helikopteropleiding voortaan een meer uitgewerkte tactische fase omvat.

De School van Brasschaat richt ook specialisatieprogramma's in, meer bepaald in 1960 met de aankomst van de vliegtuigen Dornier Do 27 (een conversie cursus en een kwalificatie cursus IFR/ fixed wing op dit eenmotorige verbindingsvliegtuig). Ook in 1976 is dat het geval met de tweemotorige Britten-Norman BN2A-21 Islander.

Sur Alouette II, en dehors du cours de base conduisant au brevet de pilote LtAvn, l'école dispense aux pilotes expérimentés venus des unités opérationnelles les très exigeantes sessions de qualification d'équipages (2 pilotes) en Vol tactique (VOLTAC, évolutions à très faible hauteur de vol).



**Dornier Do 27 (1961 à 1977)**  
Equipé IFR uitgerust

Elle a aussi mis sur pied des formations de spécialisation de Commandant de bord en VOLTAC et de Commandant de patrouille en VOLTAC.



**Sud Aviation Alouette II (1959)**

Troisième plus grande flotte de ce type après la France et la RFA avec 80 appareils fournis.

(L'Alouette II en version Astazou est encore en service au 16 Bn HLn)

\*

Derde grootse luchtvloot van dit type na Frankrijk en de DBR met 80 geleverde toestellen

(De Alouette II in Astazou versie is nog steeds in dienst bij het 16 Bn HLn)

Avec l'arrivée en 1973 des hélicoptères moyens de la Gendarmerie (trois SA 330C Puma dont le pilotage est confié aux pilotes de la Force terrestre de Brasschaat), les programmes de l'ELt Avn s'enrichiront d'un cours de conversion «Heli Medium» et d'un cours IFR/Rotary Wing adapté aux caractéristiques et à l'équipement spécifique des Pumas.



**Britten Norman BN-2A-21 Islander (1976)**

Encore en service au 16 Bn HLn – Steeds in dienst bij het 16 Bn HLn

Enfin, avec la mise en service à partir de 1992 des hélicoptères bimoteurs A 109BA (BA pour Belgian Army) livrés en deux versions (observation et reconnaissance; combat antichar avec missiles longue portée), un tout nouveau programme est mis en place par l'Ecole de Brasschaat.

Op Alouette II biedt de School, naast de basis cursus die tot het brevet van piloot LtAvn voert, aan ervaren piloten uit operationele eenheden, ook nog aan bemanningen (2 piloten) kwalificatiesessies aan in Tactische Vlucht (VOLTAC, evoluties op zeer lage hoogte).

Ze zal ook gespecialiseerde opleidingen van Boordcommandant VOLTAC en van Patrouillecommandant VOLTAC oppunt stellen.

Met de aankomst in 1973 van de middelzware helikopters van de Rijkswacht (drie SA 330 C Puma) wordt de besturing toevertrouwd aan de piloten van de Landmacht van Brasschaat. De programma's van de Sch LtAvn worden aangevuld met een conversie cursus 'medium heli' en een cursus IFR/ Rotary wing die is aangepast aan de karakteristieken en de specifieke uitrusting van de Puma's.

In 1992 worden de tweemotorige Agusta-helikopters A 109 BA met ("BA" voor Belgian Army) in gebruik genomen in twee versies: observatie en verkenning, antitank met langeafstandsraketten.

Après évaluation de plusieurs formules d'entraînement partagé entre l'Ecole et les Bataillons HATk, les cours sur 190BA sont aujourd'hui donnés entièrement à Brasschaat et comprennent la conversion sur ce type d'hélicoptère avec des formations spécialisées comme l'utilisation du puissant système d'observation gyrostabilisé, la visée et le tir de missiles antichars à longue portée, l'utilisation de l'avionique nouvelle génération et le vol de nuit avec lunette d'amplification de la lumière (Night Vision Goggles).

Un simulateur de vol pour hélicoptère A 109BA, commandé en même temps que les nouveaux appareils, est implanté à la base de Bierset, à proximité des unités opérationnelles ; il sert pour le training récurrent des équipages.



## LA COLLABORATION AVEC LA GENDARMERIE

L'Aviation légère a, pendant une quarantaine d'années, presté un nombre considérable de missions diversifiées au profit de la Gendarmerie (Gd) qui, très tôt, exprima le souhait de " se projeter dans la troisième dimension ".

La première mission semble avoir été commandée en 1950 au cours des troubles graves de « l'affaire royale ». Le 31 juillet, un Auster VI s'envole pour repérer les foules de manifestants et guider les colonnes de gendarmerie sur des itinéraires secondaires évitant les obstructions nombreuses dressées sur les grands axes.

La collaboration prend de l'ampleur avec l'arrivée des Piper L18C. Plusieurs sessions de cours sont organisées pour former plusieurs dizaines d'officiers-observateurs de la Gd qui assureront la surveillance du réseau routier et le contrôle actif de la circulation, en particulier lors des grands mouvements de touristes vers les Ardennes et la Côte belge. Les moyens radios air/sol en FM permettent au Commandement Gd de coordonner efficacement les moyens au sol à l'occasion, par exemple, des grands événements sportifs comme les étapes belges du Tour de France ou les grands prix motos et voitures à Francorchamps. L'observation aérienne montrera aussi son efficacité dans la conduite des opérations de maintien de l'ordre lors des "grèves insurrectionnelles" de 1960.

Er word door de school van Brasschaat een geheel nieuwe cursus ingericht, waarin de conversie zelf op dit type helikopter, nieuwe specialisaties zoals de aanwending van het gyroscopisch gestabiliseerd observatiesysteem, het richten en afvuren van langeafstandsraketten, het gebruik van de avionica van de nieuwe generatie en de nachtvlucht met behulp van kijkers voor versterkt zicht (Night vision goggles).

Op de basis van Bierset wordt een nieuwe vluchtnabootser gebouwd voor de helikopter A109BA, die samen met de helikopters was besteld; de installatie ligt vlak naast de operationele eenheden en wordt intensief gebruikt voor de herhaalde training van bemanningen.



## DE SAMENWERKING MET DE RIJKSWACHT

Gedurende een viertigtal jaren heeft het Licht Vliegwezen een aanzienlijk aantal opdrachten van uiteenlopende aard uitgevoerd ten voordele van de Rijkswacht (RW), die er al erg vroeg aan dacht om "zich in de derde dimensie te gooien".

De eerste opdracht schijnt in 1950 te zijn gevraagd, tijdens de ernstige onlusten rond de 'koningskwestie'. Op 31 juli steeg een Auster VI op om de massa's betogers te vinden en de colonnes van de Rijkswacht via secundaire wegen te leiden om zo de talrijke versperringen op de grote wegen te omzeilen.

De samenwerking wordt ruimer met de aankomst van de Pipers L18C. Er worden meerdere cursusdagen georganiseerd om verschillende tientallen officieren-waarnemers van de RW te vormen, die de bewaking van het wegennet en de actieve verkeersgeleiding zullen verzekeren, vooral wanneer toeristen naar de Kust of de Ardennen trekken. De lucht-grond radiomiddelen in FM laten het Commando van de RW toe om de middelen op de grond doeltreffend te beheren; een voorbeeld hiervan zijn de grote sportgebeurtenissen als de Belgische ritten van de Ronde van Frankrijk of de Grote Prijzen in Francorchamps. De waarneming vanuit de lucht zal zijn doeltreffendheid ook nog aantonen bij het leiden van de operaties voor ordehandhaving, ter gelegenheid van de oproerstakingen van 1960.

Le rendement de l'appui à la Gendarmerie augmentera encore de façon significative avec la mise en service par la Force terrestre d'hélicoptères Alouette II. Ce qui conduira d'ailleurs l'EMGD à passer lui-même commande en 1967 de 6 Alouette du même type qui seront mis en pool à Brasschaat avec les appareils de la FT; ils seront pilotés par du personnel LtAvn. Des cours d'observateurs Gd continueront à être organisés par l'Ecole qui les adaptera au nouveau matériel.

L'éventail des missions s'élargit sans cesse. Il est étonnant d'apprendre que, entre autres, la Gendarmerie se voit confier la surveillance par hélicoptère de certaines activités de l'aviation de tourisme, notamment le respect des zones réglementées, le respect des altitudes de vol (surtout au-dessus des lieux de tourisme) et des règlements régissant le remorquage de panneaux publicitaires par avions légers. Des chiens pisteurs et des chiens « renifleurs » de drogues seront transportés en Alouette pour atteindre rapidement les endroits où leur intervention urgente est demandée (recherche de personnes disparues; recherche de prisonniers évadés; traque d'auteurs d'agressions violentes...)



Une étape très importante de cette collaboration est franchie avec la commande par la Gendarmerie d'hélicoptères moyens Aérospatiale SA-330C Puma; trois exemplaires de cet excellent biturbine de 6.400kg de masse totale sont réceptionnés à Brasschaat en 1973 et 1974.

Comme pour les Alouette, ils seront pilotés par du personnel de la LtAvn; un certain nombre de mécaniciens venus de la Gendarmerie seront formés sur Puma, en ce compris le 3<sup>e</sup> membre d'équipage (mécanicien navigant et treuilliste).

Het rendement van de steun aan de Rijkswacht zal in aanzienlijke mate toenemen met de indienststelling door de landmacht van de Alouette II-helikopters. Dit zal trouwens leiden tot de bestelling door de Staf van de Rijkswacht in 1967 van 6 Alouettes van hetzelfde type; die zullen in Brasschaat in pool worden gezet met de toestellen van de LM. Personeel van de LtAvn zal ze besturen. Voor waarnemers van de RW zal de School verder cursussen inleggen en ze aanpassen aan het nieuwe materieel.

De waaier van opdrachten breidt zich steeds verder uit. Het is verbazingwekkend te vernemen dat de RW o.a. de bewaking per helikopter van sommige activiteiten van de toerismeluchtvaart krijgt toegewezen: de eerbiediging van gereguleerde zones, het naleven van minimumvlieghoogtes (vooral boven toeristische trekpleisters) en van reglementen die het slepen van luchtrecame door lichte vliegtuigen regelen. Speur- en snuffelhonden voor drugs worden door Alouettes vervoerd om snel daar te zijn, waar hun aanwezigheid dringend vereist is: opzoeken van vermiste personen, speurtochten naar ontsnapte gevangenen, opsporen van daders van gewelddadige acties,...

**Livraison du premier des  
3 Aérospatiale SA 330C Puma  
de la Gendarmerie**

**Levering van de eerste van  
3 Aérospatiale SA 330C Puma  
van de Rijkswacht**

Amené en vol de Marseille-Marignane à Brasschaat le 3.7.1973 par un équipage "joint".

Ingevlogen vanuit Marseille-Marignane naar Brasschaat door een "joint" bemanning op 3.7.1973

Van de Velde (Mécanicien navigant/Boordmechanicien Gd Neirynek (Officier réceptionnaire/Receptie-officier) Legros<sup>(4)</sup> et Dumoulin, pilotes/piloten Lt Avn

Le Puma fut le premier hélicoptère biturbine à l'inventaire des Forces armées belges

De Puma werd de eerste dubbelturbine helikopter op de inventaris van de Belgische strijdkrachten

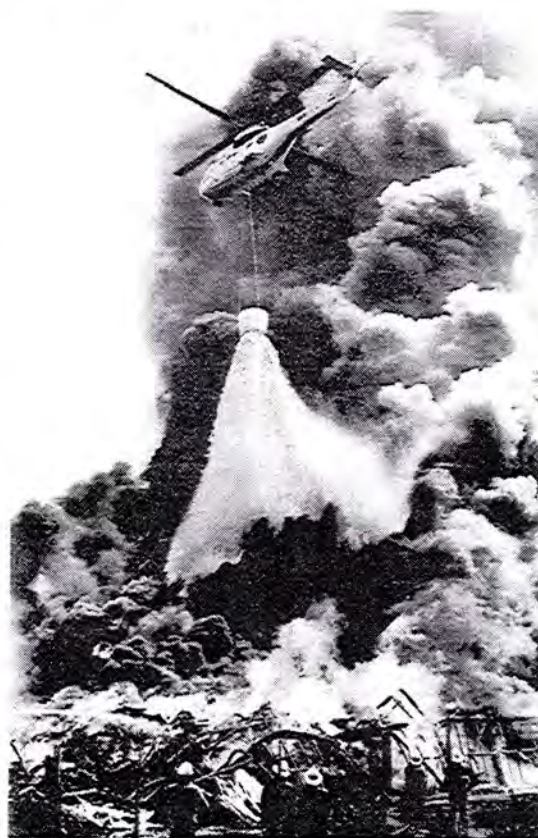
Er wordt een zeer belangrijke stap gezet in deze samenwerking, wanneer de RW middelzware helikopters van het type Aérospatiale SA-330C Puma bestelt; drie exemplaren van deze uitstekende machine met twee turbines en met een totaalgewicht van 6400 kg. worden in 1973 en 1974 te Brasschaat ontvangen. Net als de Alouettes worden ze gevlogen door personeel van de LtAvn. Een aantal mecaniciens van de RW wordt op Puma opgeleid, onder hen ook het derde bemanningslid, de vliegende mecanicien en lierbedienaar.

Plusieurs revalorisations techniques (turbines ; transmissions ; pales) amèneront ces appareils du type -C initial au type -L autorisé à la masse de 7400kg. Pour assurer l'entretien de ces nouveaux appareils sera créé à Brasschaat le 96<sup>e</sup> Détachement de Maintenance Hélicoptères ; cette sous-unité dépend de la 255<sup>e</sup> Compagnie de Maintenance LtAvn installée à Butzweilerhof en Allemagne.

Appareils multimoteurs, les Puma de la Gd peuvent être engagés en sécurité à basse altitude au-dessus des villes et au-dessus de grands rassemblements de foules, des circonstances souvent difficiles qui imposent aux Commandements Gd des prises de décisions rapides. Sa cabine de bonne capacité (16 sièges passagers) permet le transport rapide de point à point d'équipes de personnels en renfort, la mise en place urgente d'équipes spécialisées ou encore l'exécution d'interventions de la « Brigade Diane » (aujourd'hui Escadron Spécial d'Intervention) constituée de « super-gendarmes » entraînés pour les coups durs.

La cabine peut aussi être aménagée en PC volant d'où le Commandant d'une grande opération dispose d'une vue d'ensemble sur les moyens déployés au sol qu'il peut actionner en temps réel. Des caméras mobiles gyroscopées et un équipement de transmission associé permettent le relais herzien de séquences filmées qui, vues en temps réel par le commandant local d'une opération, lui permettent de prendre « de visu » les décisions adéquates.

Autre équipement spécial des SA 330 de la Gd : le seau Alkan, un grand réservoir d'une capacité de 1800 litres d'eau. Suspendu à 3 élingues de 9m sous le fuselage, il transforme le Puma en petit " bombardier d'eau ". Le système fut utilisé une vingtaine de fois comme " solution de dernier recours " ; notamment lors du grave incendie d'un dépôt de carburant à Westerlo dont les pompiers au sol ne pouvaient plus s'approcher en raison de la chaleur ; une autre intervention typique fut faite par un Puma/Alkan au cœur même de St Trond, sur un incendie qui ravageait un bâtiment historique que les moyens lourds des pompiers locaux ne pouvaient atteindre...vu l'étroitesse des rues de la vieille ville !



Un Puma équipé du seau Alkan (1800l d'eau) combat un incendie d'hydrocarbures à Westerlo  
Een Puma, uitgerust met een Alkan emmer (1800l water) bestrijdt een zware brand te Westerlo.

Meerdere technische opwaarderingen op het vlak van motoren, overbrenging en rotorbladen, brengen de versie van de initiële -C tot een -L, die tot 7400 kg wordt gecertificeerd. Om het onderhoud van die nieuwe toestellen te verzekeren, wordt in Brasschaat het 96<sup>e</sup> Detachment Maintenance Heli Medium opgericht; het zal afhangen van de 255<sup>e</sup> Compagnie Maintenance LtAvn in Butzweilerhof, West-Duitsland.

Als meermotorige toestellen kunnen de Puma's van de Rijkswacht in alle veiligheid worden ingezet op lage hoogte boven steden en grote volkstoelopen, vaak moeilijke omstandigheden waar het Commando van de RW snel hoeft te beslissen. Met een ruime passagierscabine van 16 plaatsen is snel transport mogelijk van gespecialiseerde ploegen, van versterkingspersoneel en van de Brigade 'Diane'; de nieuwe benaming is nu Speciaal Interventie-Eskadron en bestaat uit 'superrijkswachters' voor erg speciale opdrachten.

De cabine kan ook worden omgebouwd tot een vliegende commandopost waar het Commando van een grote operatie kan beschikken over een totaalbeeld van de ontplooiden middelen op de grond en die in 'real time' kunnen worden ingezet. Door gyroscopen gestabiliseerde camera's en een geassocieerde transmissie-uitrusting laten hertzverbindingen toe van gefilmde sequenties, waardoor beslissingen 'on the spot' kunnen worden genomen.

Nog een speciale uitrusting van de Rijkswacht-Puma's is de Alkan-emmer, een groot waterreservoir van 1800 liter. Hij wordt met drie lenden van 9 meter onder aan de romp opgehangen om van de helikopter een soort " waterbommenwerper " te maken. Het systeem is een keer of twintig gebruikt als oplossing van "de laatste kans": zo bijvoorbeeld in Westerlo waar een zware brand in een opslagplaats voor brandstoffen voor de lokale brandweer onbereikbaar was wegens de hitte. Of zoals in Sint-Truiden waar een historisch gebouw door een hevige brand werd verwoest, alleen kon de lokale brandweer door de nauwe straten het gebouw niet bereiken!

Cette longue et fructueuse collaboration LtAvn/Gd a pris fin en 1993 sous l'effet indirect de la loi du 18 juillet 1991 qui « démilitarisait » la Gendarmerie. Celle-ci cessait ainsi d'être rattachée au Ministère de la Défense Nationale. La convention liant les deux partenaires prenait fin et la Gd entamait l'étude et la mise en place de son propre Détachement d'Appui Aérien dont les pilotes seront (au moins en partie) issus de la Gendarmerie. Le siège de la nouvelle unité a été transféré de l'aérodrome militaire de Brasschaat à l'aérodrome militaire de Melsbroek.



## PARTICIPATION AUX EXPÉDITIONS BELGES EN ANTARCTIQUE

La LtAvn a eu très tôt le bon réflexe d'accorder aussi ses services en dehors du cadre strict des opérations de la Force terrestre. Conscient de l'apport bénéfique tiré d'une diversification raisonnable des missions (pour éviter notamment le dangereux "ronron" de la routine), l'état-major de la Force terrestre a généralement répondu favorablement aux sollicitations intelligentes et sérieuses venues d'organismes extérieurs. Une belle illustration de cette politique d'ouverture est certes la participation de la LtAvn à plusieurs campagnes d'été en Antarctique.

Il faut se rappeler que c'est dans le cadre de l'Année Géophysique Internationale 1957-1958 que la Belgique avait décidé de fournir une participation nationale dans le dispositif d'observation à mettre en place sur le continent antarctique. Sous l'impulsion de Gaston de Gerlache de Gomery <sup>(2)</sup>, une Expédition Antarctique belge fut mise sur pied. Elle quitta Anvers en novembre 1957 et atteignit le continent polaire en décembre. La Base Roi Baudouin fut officiellement inaugurée le 11 janvier 1958.

Cette première expédition polaire belge "des temps modernes" disposait de deux aéronefs: un hélicoptère léger Bell 47H biplace acquis spécialement aux Etats-Unis par la Sabena et loué à l'expédition <sup>(3)</sup>; un avion léger monomoteur biplace Auster VI prêté par la Force Aérienne. Le caractère indispensable de la présence de moyens aériens en appui d'une équipe scientifique sur le continent antarctique fut amplement confirmé. Mais on constata que les appareils à moteur à pistons dont disposait l'expédition belge n'étaient pas assez performants vu la difficulté des missions et l'extrême rigueur du climat. Pour des expéditions ultérieures, l'Auster fut remplacé par un Cessna 180; il y eut aussi à un moment un "gros" DH Otter à la base Roi Baudouin.

Deze lange en vruchtbare samenwerking LtAvn/RW nam in 1993 een eind als onrechtstreeks gevolg van de wet van 18 juli 1991, die de Rijkswacht "demilitariseerde". Ze werd niet meer aan het Ministerie van Defensie aangehecht. De conventie die beide partners verbond, liep ten einde en de RW begon met de studie van een eigen Detachement voor Luchtsteun waarvan de piloten voor een deel uit de Rijkswacht komen. De zetel van de nieuwe eenheid werd overgebracht naar de militaire vliegbasis van Melsbroek.



## DEELNEMING AAN DE BELGISCHE EXPEDITIES IN ANTARCTICA

De LtAvn heeft al vroeg de gezonde reflex gehad haar diensten ook buiten het enge kader van de opdrachten voor de Landmacht aan te bieden. St LM was er zich van bewust dat te veel routine kon opgevangen worden door een redelijke diversificatie van de zendingen; de Staf reageerde dan ook vaak positief op ernstige vragen van buitenaf.

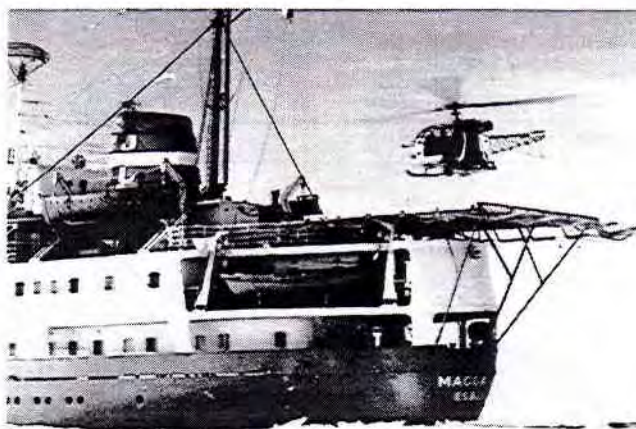
Een mooie illustratie van deze open politiek vormt de deelneming van de LtAvn aan meerdere zomercampagnes naar Antarctica.

Even eraan herinneren dat België in het kader van het Internationaal Geofysisch Jaar 1957-1958 beslist had om een nationale deelneming te sturen naar het wetenschappelijk waarnemingscentrum, dat op het antarctisch continent werd geïnstalleerd. Onder impuls van Gaston de Gerlache de Gomery <sup>(2)</sup> werd er een Belgische Zuidpoolexpeditie op touw gezet. Ze verliet Antwerpen in november 1957 om het continent in december te bereiken. De basis Koning Boudewijn werd officieel ingehuldigd op 11 januari 1958.

Deze eerste, hedendaagse Belgische poolexpeditie beschikte over twee vliegtuigen: een lichte, tweezitshelikopter Bell 47H die Sabena speciaal in de VSA had aangekocht en aan de expeditie uitgeleend; en een lichte, éénmotorige tweezitter, een Auster VI die door de Luchtmacht was uitgeleend. Dat deze luchtmiddelen onmisbaar waren als steun voor een wetenschappelijke ploeg op dit continent, werd ten overvloede bewezen. Men stelde nochtans vast dat de toestellen met zuigermotoren, waarover de Belgische expeditie beschikte, niet krachtig genoeg waren voor zendingen in dergelijk klimaat. De Auster werd voor latere expedities vervangen door een Cessna 180; op een bepaald ogenblik was er zelfs een 'grote' DH Otter op de basis Koning Boudewijn.



Quelques années plus tard, l'Aviation légère de la FT fut en mesure d'apporter une contribution significative à l'efficacité de l'appui aérien aux expéditions. A l'automne 1964, le Comité Antarctique demanda à la Force terrestre de pouvoir disposer pour la campagne d'été 1964-1965, d'un hélicoptère Aérospatiale Alouette II qui, grâce notamment à son turbomoteur Turboméca, offrirait une puissance et une autonomie mieux adaptées aux sévères conditions d'emploi en Antarctique.



**Antarctique – Campagne d'été 1964-1965**  
L'Alouette A-36 quitte l'hélicoptère du brise-glace Magga Dan à destination de la base Roi Baudouin  
**Antarctica – Zomercampagne 1964-1965**  
De Alouette A-36 verlaat het heliplatform van de ijsbreker Magga Dan met als bestemming de Koning Boudewijnbasis  
(Photo Goossens)

Cette première expérience de la LtAvn sous ces latitudes inhospitalières s'est passée sans encombre. La première mission de l'Alouette A-36 à l'approche du continent glacé fut, très classiquement au départ de l'hélicoptère du cargo brise-glace danois Magga Dan, de reconnaître avec le commandant du navire les chenaux suffisamment ouverts dans la glace devant le bâtiment: la recherche fut fructueuse. Puis dès l'arrivée "à quai" du navire et pendant six jours consécutifs, l'hélicoptère assura la sécurité du déchargement et des incessantes navettes de convois de traîneaux toujours à la merci d'une modification soudaine de l'état de la glace entre la côte et la Base.

Cela fait, l'hélicoptère et son unique pilote furent mis à la disposition d'une équipe scientifique chargée d'aller, à environ 500 kilomètres de la base, procéder pendant deux semaines à des observations et à des prélèvements glaciologiques et géologiques dans le massif montagneux des Sør Rondane dont les sommets culminent à 3500 mètres.

L'été antarctique touchant à sa fin, le rembarquement devait commencer sans tarder. Mais une rampe d'accès reliant la glace de la baie au shelf s'étant déjà effondrée sous la pression de la banquise, il n'y eut pas d'autre alternative que la voie

Die eerste ervaring van de LtAvn op deze onherbergzame breedteligging is vlekkeloos verlopen. De eerste opdracht van de Alouette A-36 was ook niets anders dan een verkenning van de mogelijke doorgangen in het ijs. De helikopter was opgestegen van het platform van de Deense ijsbreker Magga Dan om met de kapitein de zaak eerst te gaan bekijken, en met succes. Zodra er was aangemeerd, heeft de heli gedurende zes opeenvolgende dagen gezorgd voor de beveiliging van het uitladen en van het eindeloze gependel met sleeën; er kon immers altijd wat gebeuren met de toestand van het ijs tussen de kust en de basis.



**Plate-forme du Magga Dan – Platform van de Magga Dan**  
Préparation pour une mission de reconnaissance.  
Voorbereiding van een verkenningsoopdracht  
De g. à d./Van l. naar r.

Debout/Staand: vicomte/burggraaf Bernard de Biolley, pilote LtAvn  
De dos/Met de rug gekeerd: Frans Beyens, mécanicien LtAvn  
Assis à l'arrière/Gezeten achteraan: feu le prof. André Capart,  
Directeur de l'Institut des Sciences naturelles à Bruxelles  
Directeur van het Instituut voor natuur wetenschappen te Brussel

Nadien werd de helikopter met zijn enige piloot ter beschikking gesteld van een wetenschappelijke ploeg. Haar taak bestond erin om op ongeveer 500 km van de basis gedurende twee weken waarnemingen uit te voeren, maar ook om ijs- en grondstalen te nemen in het Sør Rondane rotsmassief, met toppen tot 3500 m.

Eens de poolzomer ten einde, werd er zonder dralen gepakt voor de afvaart.

Onder de druk van het pakij was een toegangsbrug ingestort die het ijs in de baai verbond met de kade; er restte niets anders dan de 8 ton materieel via de lucht over te brengen.

des airs pour ramener à bord du navire 8 tonnes de matériel mais surtout le personnel terminant son hivernage à la Base Roi Baudouin: en 6 heures de navette sur une distance de 5 kilomètres, l'Alouette réussit à transporter tout ce monde sur le bateau et à élinguer l'ensemble du matériel à rembarquer.

Ook het personeel dat zijn overwintering op de basis Koning Boudewijn beëindigde, volgde die weg: in 6 uur pendelen slaagde de Alouette erin om over 5 km iedereen naar het schip te brengen, inclusief het materieel.



Antarctique, campagne 1968-1969 - Antartica, campagne 1968-1969  
(En collaboration avec l'Afrique du Sud - In samenwerking met Zuid Afrika)  
A gauche/Links Roger Arnhem <sup>(4)</sup> LtAvn, pilote du Cessna 180B OO-EXP  
A droite/Rechts: Roger Fagnoul, FAé/LuM, pilote DHC3 Otter

Dans trois campagnes d'été belges (64/65; 65/66; 66/67) et trois campagnes d'été en collaboration avec les expéditions antarctiques sud-africaines (1968; 1969; 1970), une quinzaine de membres de la LtAvn (pilotes et mécaniciens) ont ainsi été engagés dans une collaboration professionnellement et humainement enrichissante.



## EN AFRIQUE AVEC LES UNITÉS PARA COMMANDO

Pour la LtAvn, "l'aventure africaine" commence en mai 1960. Nos Forces armées s'installent dans les territoires sous tutelle belge du Ruanda-Urundi (c'est l'appellation de l'époque). Elles doivent, sous l'autorité de COMRU (Commandement Ruanda-Urundi), contribuer à la bonne organisation et au déroulement correct des élections nationales pour juillet. Parmi ces effectifs: un détachement de l'Aviation légère doté de trois Alouette II à turbomoteur Artouste.

In de loop van drie Belgische zomerexpedities (64-65, 65-66 en 66-67) en van drie in samenwerking met Zuid-Afrikaanse expedities (1968, 1969 en 1970), werden een vijftiental mensen van de LtAvn op die manier ingezet voor een professioneel en menselijk erg verrijkende samenwerking.



## IN AFRIKA MET DE PARACOMMANDO-EENHEDEN

Voor de LtAvn begint het "Afrikaanse avontuur" in mei 1960. De Belgische Krijgsmacht neemt haar intrek in Rwanda-Urundi dat onder Belgische voogdij staat. De troepen moeten onder bevel van de Comru, bijdragen aan de goede organisatie en het correcte verloop van de verkiezingen die voor juli zijn voorzien. Onder de effectieven bevindt er zich een detachement van de LtAvn met drie Alouettes II met Artouste-motor.

C'était les trois premiers hélicoptères de ce type (d'une commande de 40 exemplaires) qui avaient été livrés d'usine quelques mois plus tôt à la 16e Escadrille à Butzweilerhof. Pour les piloter, quatre jeunes officiers fraîchement brevetés sur voilures tournantes par l'Ecole de Spécialisation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre française à Dax.



Alouette II

Acheminés jusqu'à la base de Kamina par des C119 du 15e Wing de Transport Aérien, les trois appareils furent remontés et remis en état de vol sur la grande base katangaise de l'Ecole de pilotage avancé de la Force Aérienne avant de rejoindre Kigali, capitale du Rwanda.

Le premier contingent resta là six mois; puis la relève du personnel se fit tous les trois mois pendant deux ans, jusqu'en juillet 1962. Doté initialement des trois hélicoptères tout neufs, le détachement LtAvn fut progressivement renforcé pour satisfaire les importants besoins d'appui Air exprimés par les troupes sur le terrain, dont le 4e Bataillon Commando: en août 1960, trois Piper L18C furent amenés du Congo; et en 1962, le détachement mettait en œuvre sept Alouette II, cinq L18C et un Piper Tripacer.

Cette expérience africaine fut incontestablement un acquis important pour le futur de la jeune Aviation Légère de la FT engagée pour la première fois en dehors de son champ d'action européen.

Pour les pilotes, ce fut une formidable école de perfectionnement dans un très difficile environnement "hot and high" qu'ils n'avaient pas encore affronté. Pour les nombreuses missions de liaison, d'observation et de maintien de l'ordre dans l'arrière-pays, il fallait s'extraire de la fournaise de la cuvette du Tanganika pour franchir ensuite la crête Congo-Nil dont les sommets culminent dans les 2500 à 3000 mètres.



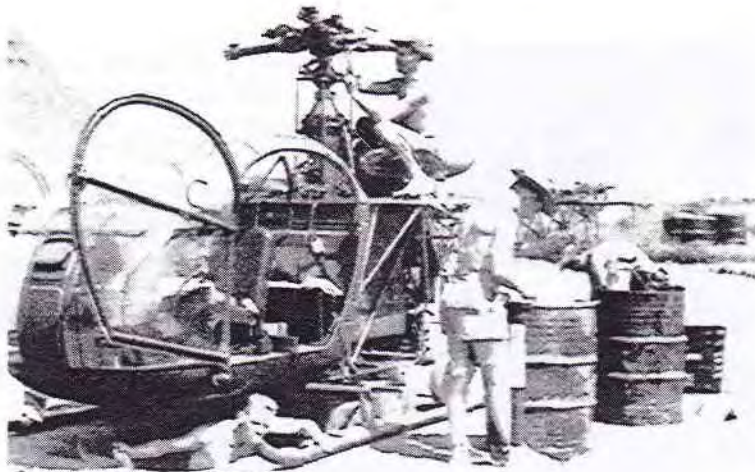
Transport du Mwami du Burundi entre Usumbura et Kitega en Piper L18C (L-151) le 7.10.1960  
Verplaatsing van de Mwami van Burundi tussen Usumbura en Kitega aan boord van een Piper L18C (L-151) op 7.10.1960  
Piloot: Riek Gielen <sup>(4)</sup> LtAvn

Het waren de eerste drie toestellen van dit type (van een reeks van veertig stuks) die enkele maanden voordien vanuit de fabriek geleverd waren aan het 16e Smaldeel van Butzweilerhof. Ze werden gevlogen door vier net gebrevetteerde jonge officieren, die hun vorming hadden gekregen te Dax in Frankrijk aan de Ecole de Spécialisation de l'ALAT (Aviation légère de l'Armée de Terre).

De drie helikopters werden door C-119's van de 15e Transportwing tot in de basis Kamina gebracht; op deze grote Luchtmachtbasis in Katanga waar de Gevorderde Vliegschool van de Luchtmacht was ondergebracht, werden ze gemonteerd, uitgetest om dan naar Kigali te vliegen, de hoofdstad van Rwanda. Het eerste contingent zou er zes maand blijven; nadien zou de aflossing gedurende twee jaar telkens om de drie maand gebeuren en dat tot in juli 1962. Na een eerste dotatie van drie nagelnieuwe heli's krijgt het detachement LtAvn progressief versterking om de grote nood aan luchtsteun te voldoen. Die behoefte kwam van het 4e bataljon Paracommando: zo werden in augustus 1960 drie Piper L18C van Congo gebracht. In 1962 stelde het detachement zeven Alouette II, vijf L18C en een Piper Tripacer tewerk.

Dit Afrikaanse avontuur was ongetwijfeld een belangrijke ervaring met het oog de toekomst van het nog jonge lichte vliegwezen van de Landmacht, dat nu voor de eerste keer buiten zijn Europese actieterrain was ingezet. Voor de piloten was het één grote vervolmakings-school in de erg moeilijke "hot & high"-omstandigheden die hen volkomen onbekend waren. Voor de talloze verbindingsoopdrachten, waarnemingszendingen en vluchten voor ordehandhaving dienden de bemanningen uit de snikhete vallei van de Tanganika te geraken; daarna diende nog de bergkam van Congo en Nijl met toppen tot 2500 à 3000 m overschreden te worden.

Pilotes, machines ... et mécaniciens fonctionnaient souvent à la limite de leurs possibilités, navigant "à l'instinct" à travers ce grand territoire des Mille collines dépourvu d'aides à la navigation, et au-dessus duquel les très sommaires cartes à l'échelle du millionième n'étaient pas d'un grand secours.



Maintenance d'une Alouette II en Afrique  
Onderhoud van een Alouette II in Afrika

La mission à COMRU prit fin en juillet 1962 avec l'accession à l'indépendance des anciens territoires sous tutelle.

Elle ne fut pas sans risque car les suites catastrophiques de l'accession à l'indépendance du Congo débordèrent dès juillet 60 au-delà des frontières de l'ancienne colonie, sous la forme d'un raz-de-marée de réfugiés fuyant, vers le Ruanda-Urundi, les villes congolaises dont les garnisons se mutinaient. Avions et hélicoptères en vol devinrent parfois des cibles tentantes pour les centaines de triblions qui étaient ... nulle part et partout. Les appareils belges effectuèrent au cours de ces deux années un total de 6800 heures de vol.

Une nouvelle mission africaine fut commandée en mai-juin 1978 pour fournir l'appui aux troupes belges dépêchées au Zaïre lors des troubles survenus au Shaba. Une Alouette II, des pilotes et des mécaniciens furent amenés sur place par avion cargo C141 de l'US Air Force.

En 1993, des détachements de la LtAvn venus des différentes escadrilles vont se relayer en Somalie en appui des para-commandos engagés dans l'opération "Restore Hope" de l'ONU. Le détachement sera doté de cinq hélicoptères Alouette pour cette mission UNOSOM.

Un nouveau retour en Afrique aura lieu pendant quatre mois en 1994 avec trois Alouette II pour participer au Rwanda à l'opération humanitaire UNAMIR montée par l'ONU.



Somalie - 1993 - Somalië  
En patrouille côtière, un des 5 Alouette II belges portant les couleurs et les marques UN  
Eén van de 5 Alouette II met kleuren en kentekens van de UNO tijdens een kustpatrouille

Pilotes, machines en...mécánicos werkten vaak op de grens van hun mogelijkheden: ze navigeerden op het gevoel, dwars door dit enorme landschap der Duizend heuvels ("Mille collines"), zonder navigatie-hulpmiddelen en boven een gebied waar de vliegkaarten op één miljoenste weinig of geen nut hadden.

De opdracht in Comru nam in juli 1962 een einde met de onafhankelijkheid van de vroegere voogdijgebieden. Niet geheel zonder risico, want de catastrofale gevolgen van het onafhankelijk worden van Congo overschrijden vanaf juli 1960 de grenzen van de ex-kolonie. Een vloedgolf aan vluchtelingen tracht Rwanda-Urundi te bereiken waant garnizoenen aan het muiten waren. Zo werden vliegtuigen en helikopters in vlucht soms verleidelijke doelwitten voor oproerkraaiers die zich her en der verscholen. In de loop van deze twee jaren voerden vliegtuigen en helikopters een totaal van 6800 vlieguren uit.

In mei-juni 1978 werd er een nieuwe Afrikaanse zending bevolen om steun te verlenen aan Belgische troepen die naar Zaïre waren gestuurd tijdens de onlusten in Shaba. Een Alouette II, piloten en mecaniciens werden door C-141 cargovliegtuigen van de US Air Force ter plaatse gebracht.

In 1993 zullen detachementen uit verschillende smaldelen van de LtAvn, elkaar in Somalië aflossen, in steun van paracommando's die voor de operatie "Restore Hope" van de UNO zijn ingezet. Het detachement zal vijf Alouette-helikopters gebruiken voor een zending die UNOSOM wordt genoemd.

Een nieuwe terugkeer naar Afrika zal in 1994 gedurende vier maanden met drie Alouettes plaats hebben, als deelname aan de humanitaire operatie UNAMIR die de UNO in Rwanda heeft opgezet.

## CHAPITRE II:

### LA "REFONDATION" AU COURS DES ANNÉES 90

Après une quarantaine d'années marquées par la stabilité de son organisation générale et de la localisation géographique de ses unités, l'Aviation légère va connaître une réorganisation majeure. Tant pour la structure des unités que pour leur stationnement, l'ampleur des changements décidés est telle que l'on peut parler d'une véritable **REFONDATION** : en effet, s'appuyant sur sa longue expérience d'un appui diversifié aux commandements et grandes unités de la Force terrestre, et en optant pour des doctrines nouvelles adaptées à des moyens aériens renouvelés, c'est en quelque sorte une " **nouvelle LtAvn** " qui va naître et se mettre en place pendant la première moitié des années 90.



### **RAPATRIEMENT DES UNITÉS EN BELGIQUE ET CRÉATION D'UN GROUPEMENT D'AVIATION LÉGÈRE**

Dans la logique dictée par la décision politique prise antérieurement, par souci d'économie, de rapatrier progressivement sur le sol national les troupes belges encore déployées outre-Rhin, c'est en 1988 qu'est officialisé le plan de retour d'Allemagne des quatre unités d'Aviation légère qui sont là-bas depuis les années 50 : les 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> Esc ainsi que la 255<sup>e</sup> Cie Maintenance et Dépôt LtAvn quitteront les aérodromes de Butzweilerhof, de Werl et de Merzbrück et seront regroupées sur l'aérodrome de Bierset. L'Ecole reste stationnée à Brasschaat.

En plus de la concentration des unités opérationnelles sur une même base et de la modification profonde de leur organisation, il sera procédé à la création d'un échelon de commandement nouveau : le Groupeement d'Aviation légère (Gpt LtAvn). C'est un autre aspect majeur des changements en cours.

Pendant une cérémonie tenue le 19 mai 1993 à l'aérodrome de Butzweilerhof, la création du Groupeement LtAvn est officialisée. Il se compose de :

- un état-major ;
- une Compagnie EM et Services ;
- deux Bataillons d'hélicoptères antichars (17 et 18 Bn HATk) ;
- un Bataillon d'hélicoptères de liaison (16 Bn HLn)
- une Compagnie Maintenance et Dépôt LtAvn (255<sup>e</sup> Cie Maint & Dépôt LtAvn)

## HOOFDSTUK II:

### DE JAREN 90 EN DE "HEROPRICHTING"

De Light Aviation gaat nu een belangrijke herorganisatie ondergaan, na een veertigtal jaren die gekenmerkt waren door de stabiliteit van de algemene organisatie en de geografische lokatie van zijn eenheden. Zowel de structuur van de eenheden als hun stationering en de omvang van de geplande wijzigingen is zo groot, dat men van een **HEROPRICHTING** mag spreken. In de eerste helft van de jaren 90 gaat er een soort "**nieuwe LtAvn**" ontstaan: ze berust immers op de gevarieerde steun aan commando's en grote eenheden van de Landmacht maar opteert nu voor nieuwe doctrines die zijn aangepast aan de vernieuwde luchtmiddelen.



### **REPATRIËRING VAN DE EENHEDEN NAAR BELGIË EN OPRICHTING VAN EEN GROEPERING LICHT VliegWEZEN**

De vroeger genomen politieke beslissing die een economische aanwending van de budgetten voorstond, zou de Belgische troepen die over de Rijn waren gestationeerd, terug op nationale bodem brengen. In 1988 wordt het plan voor de terugkeer uit Duitsland officieel, ook zo voor de vier eenheden van de Light Aviation die daar sinds de jaren vijftig zijn: de 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> Smaldelen, evenals de 255<sup>e</sup> Cie Maintenance en Depot LtAvn zullen hun vliegvelden van Butzweilerhof, Werl en Merzbrück verlaten; ze worden gehergroepeerd op het vliegveld Bierset. De School blijft in Brasschaat. Naast het samenbrengen van de operationele eenheden op eenzelfde basis en de diepgaande wijziging van hun organisatie, wordt een nieuw commando-echelon gecreëerd: de Groepering Light Aviation (Gpg LtAvn). Nog zo een belangrijk aspect van de lopende wijzigingen.

De oprichting van dat commando wordt geofficialiseerd tijdens een plechtigheid in Butzweilerhof op 19 mei 1993. Het bestaat nu uit:

- een Staf;
- een Compagnie Staf & Diensten
- twee Bataljons antitankhelikopters (17 en 18 BnHATk);
- een Bataljon verbindingshelikopters (16 Bn HLn);
- een Compagnie Maintenance en Depot LtAvn (255 Cie Maint & Dep LtAvn)

A sa formation, le TO du Gpt sur pied de paix prévoit un effectif de 770 personnes.

La lecture de l'organigramme révèle que, dans ce grand bouleversement, la numérotation "historique" des unités a été conservée; par contre, la dénomination « Escadrille » disparaît du vocabulaire de la FT pour devenir "Bataillon".

Le Groupement est, à cette époque, affecté à la 1<sup>ère</sup> Division Mécanisée de la Force d'Intervention, aux côtés des 1<sup>ère</sup>, 7<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> Brigades Mécanisées et des Troupes de Division.



**1988**  
**PROGRAMME**  
**"AÉROMOBILITÉ I"**  
**46 NOUVEAUX HÉLIPTÈRES**

C'est aussi au cours de l'année 1988 qu'est prise une autre décision cruciale pour l'avenir à terme de la LtAvn. Le 21 décembre, dans le cadre du programme Aéromobilité I de la FT (AMob I), le Ministre de la Défense nationale signe le contrat d'attribution du marché de 46 hélicoptères au constructeur italien Agusta. L'aboutissement de ce programme majeur (15 milliards de francs belges) était bien sûr une condition préalable au lancement effectif de la grande réorganisation envisagée pour les années 90. On note que c'est le plus important programme jamais réalisé par Agusta pour ce type d'appareil : important par le nombre d'hélicoptères dans une commande unique, important aussi par la sophistication et le nombre de systèmes nouveaux sur le futur A 109 belge.

Le contrat prévoit que tous les hélicoptères commandés pour la Force terrestre seront montés et intégrés chez SABCA à Gosselies, sauf l'appareil de présérie qui sera développé chez Agusta, à Cascina Costa.

L'hélicoptère commandé est du type A 109 Mk II Plus, version évoluée du Mk II remotorisée avec des turbomoteurs Allison 250-C20R/1 de 335 kW (450 shp) chacun. Autorisé à la masse maximale de 2850 kg, il est doté d'un train fixe plus costaud que le train escamotable standard. Le rotor quadripale est sur ce modèle doté de pales en matériaux composites plus performantes. Le nez du fuselage a été allongé pour pouvoir y installer une avionique importante. Les portes standard de la cabine sont remplacées par des portes coulissantes, donc manoeuvrables en vol.

Dans sa version belge, avec les équipements et armements spécifiés par la Force terrestre, l'Agusta Mk II Plus s'appellera dorénavant Agusta A 109 BA. On trouvera un résumé des caractéristiques principales dans le tableau joint.

Aanvankelijk voorziet men een getalsterkte van 770 man op vredesvoet.

Bij het lezen van het organigram merkt men dat de 'historische' nummering der eenheden bewaard is gebleven. De benaming "Smaldeel" verdwijnt uit het vocabulaire van de LM en wordt "Bataljon".

De Groepering wordt nu aangehecht bij de 1<sup>e</sup> Gemechaniseerde Divisie van de Interventiestrijdkrachten, naast de 1<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> Gemechaniseerde Brigades en de Divisietroepen.



**1988**  
**"AÉROMOBILITEITS-**  
**PROGRAMMA I"**  
**46 NIEUWE HELIKOPTERS**

Eveneens in 1988 wordt nog een andere cruciale beslissing genomen voor de verdere toekomst van de LtAvn. Op 21 december en in het kader van het programma Aëromobiliteit I van de LM (AMob I), tekent de Minister van Defensie het contract voor toewijzing van de markt voor 46 helikopters aan de Italiaanse vliegtuigbouwer Agusta. De gunstige afloop van dit belangrijke programma (15 miljard Belgische frank) was natuurlijk een voorwaarde om de grote herorganisatie van de jaren 90 echt van start te laten gaan. Noteer dat het voor Agusta met dit type toestel het grootste programma ooit is: belangrijk door het aantal helikopters in één enkele bestelling, maar ook door de ingewikkeldheid en het aantal van de nieuwe systemen op de toekomstige Belgische A 109.

Het contract voorziet dat alle door de LM bestelde helikopters zullen worden gemonteerd en geïntegreerd door SABCA te Gosselies, behalve het voorserietoestel dat bij Agusta in Cascina Costa zal ontwikkeld worden.

De bestelde helikopter is van het type A 109 Mk II-plus, ontwikkeld uit de Mk II en uitgerust met turbines Allison 250-C20R/1 van 335 kW (450shp) elk. Hij heeft een maximum toegelaten gewicht van 2850 kg, heeft een vast landingsgestel dat steviger is dan het standaard inklapbaar type. De vierbladige rotor werd op dit model vervangen door bladen uit solieder composietmateriaal. In de verlengde neus kan een belangrijk pakket avionica ondergebracht. De standaarddeuren van de cabine werden vervangen door roldeuren, die dus in vlucht kunnen worden geopend en gesloten.

De Belgische versie met haar uitrusting en bewapening zoals die door de Landmacht is bepaald, heet nu Agusta A 109BA. In de bijgevoegde tabel vindt u een samenvatting van de belangrijkste karakteristieken.

## AGUSTA A 109BA – TECHNICAL DESCRIPTION AND PERFORMANCES

<b>General</b>		
Over-all length (rotors turning)		13,05m
Max height		3,50m
Main rotor diameter		11,00m
Tail rotor diameter		2,00m
Max authorized weight		2850kg
<b>Performances (ISA conditions)</b>		
Max speed		152kts
Cruise speed		130 kts
Absolute ceiling		15000ft
Max ceiling in ground effect		9700ft
Max climb speed		1540ft/m
Engine 250-C20R/1	2 x 450shp (335kW)	
Transmission rating	790shp (581kW)	
Fuel capacity (internal)		470kg
<b>Armament</b>		
HeliTOW System 2 x 4 Mis. TOW2A		
Missile Max range 3750m		
<b>Visionics</b>		
-	HELIOS sight (day)	
	Magnification x 3 (FOV 20°)	
	x 12 (FOV 5°)	
-	HeliTOW system (day & night) with infrared camera (FLIR)	
-	Cockpit lighting: Compatibility with Pilot Night Vision Goggles	
<b>Avionics (integrated systems)</b>		
-	Cockpit Management System:	
	• 2 x Mil Std 1553B digital bus	
	• 2 x Cockpit Display Unit	
	• Bus system interface	
-	Transmission:	
	• UHF (crypto)	
	• VHF FM/AM	
	* VHF FM (BAMS with crypto . frequence agility)	
	• HF (Single Side Band)	
	• Intercom	
-	Navigation:	
	• Doppler radar	
	• Steering & Hover Indicator	
	• Automatic Map Reader	
	• ADF	
	• GPS	
	• Data handling	
	• Automatic Target Handover System	
	• Data loader	
<b>Avionics (Non integrated systems)</b>		
-	IFF Mk X	
-	Altocoder	
-	Radio Altimeter	
-	Radar Warning Receiver	
-	Radiometer/Dosimeter	

### L'HÉLICOPTÈRE A109BA: UN MOYEN ANTICHAR PUISSANT ET MOBILE

Le programme AMob I, étudié et mis sur pied tout au long des années 80, prenait en compte essentiellement la menace militaire qui prévalait à cette époque ; d'où l'accent prioritaire mis sur la menace blindée que représentaient les forces du Pacte de Varsovie. Les nouveaux hélicoptères à acquérir seront donc pour la Force terrestre le moyen moderne, puissant et très mobile qui lui manque encore pour mener son combat antichar à longue portée (plus de 3000 mètres).

Des 46 appareils commandés, 28 hélicoptères (dits HATk) seront dotés d'un système d'arme antichar longue portée jour/nuit; les 18 autres (dits HObn) seront équipés d'un puissant système d'observation gyroscopiquement stabilisé. L'appareil de base est identique : les versions diffèrent par l'équipement de mission.

Il est prévu que les livraisons commencent en 1991 et s'échelonnent sur deux ans. Ce timing ne pourra cependant pas être respecté dans sa phase initiale suite à un problème de surpoids de masse à vide constaté alors que les dix premiers appareils sont sur la ligne d'assemblage et d'intégration chez SABCA à Gosselies. Ces premiers exemplaires de série seront néanmoins réceptionnés sous condition en 1991 tandis qu'Agusta, tenu par les termes du contrat, entreprend en Italie un programme urgent d'allègement de l'A 109BA.

### DE HELIKOPTER A 109BA: EEN KRACHTIG EN MOBIEL ANTITANKMIDDEL

Het AMob I-programma was al in de jaren 80 opgestart en hield hoofdzakelijk rekening met de toenmalige militaire dreiging: het hoofddoel lag dus op de dreiging van een pantseroffensief van het Warschau Pact. Voor de Landmacht zijn de nieuwe, nog aan te kopen helikopters dus een nieuw, modern en machtig middel dat haar nog ontbreekt om het antitankgevecht over lange afstand (meer dan 3000 m) te voeren.

Van de 46 aangekochte toestellen zullen er 28 (HATk genoemd) uitgerust zijn met een dag/nacht-antitanksysteem voor lange dracht; de 18 andere (HObn genoemd) worden voorzien van een krachtig observatiesysteem, dat gyroscopisch gestabiliseerd is. De basishelikopter is dezelfde, enkel de uitrusting voor de zending verschilt.

Men voorziet dat de leveringen in 1991 zullen beginnen en twee jaar gaan duren. In de beginfase kan deze timing echter niet worden gevolgd, omdat er een probleem van overgewicht opduikt wanneer de eerste tien helikopters bij SABCA in Gosselies op de assemblage- en integratielijnen staan. Nochtans worden deze eerste tien voorserietoestellen in 1991 onder voorbehoud gereceptioneerd; maar Agusta is gebonden door de contractvoorwaarden en start in Italië een dringend programma om de A 109BA lichter te maken.

Ce "régime minceur" conduira notamment à l'adoption du train d'atterrissage principal étudié pour les A 109 de la Garde aérienne Suisse de sauvetage (REGA), ainsi qu'à une conception nouvelle des mats supports des affûts de tir du système antichar du HA. La solution proposée par le constructeur italien ayant été agréée par l'état-major belge, la chaîne de montage est relancée à l'usine de Gosselies; et le premier A 109BA « conforme » sera livré officiellement le 13 janvier 1992. Les dix premiers appareils trop lourds seront plus tard rappelés en usine pour être mis en conformité avec le nouveau devis de masse à vide.



## LES ÉQUIPEMENTS DE MISSION DU A109BA

L'équipement de mission du HO est le système d'observation HELIOS de SAAB INSTRUMENTS. Cette visionique gyrostabilisée offre le choix entre deux rapports de grossissement de l'image (3x et 12x), sélectionnés en vol par le copilote-observateur au siège de gauche.

L'équipement de mission sélectionné par la LtAvn pour ses HA est le système anti-char HELITOW 2A de SAAB INSTRUMENTS EMERSON ELECTRIC Co. Ce système d'arme à guidage semi-automatique de la 2<sup>e</sup> génération a été conçu au départ de la lunette HELIOS avec laquelle il a donc une certaine commonnalité. HELITOW a déjà été retenu, dans des versions proches, par la Suède (MBB Bo 105CB).

le Danemark (Aérospatiale AS 350 L1) et l'Italie (Agusta A 129 Mangusta, en remplacement du système TOW américain monté sur la série initiale de cet hélicoptère de combat de l'armée italienne).



**Agusta A 109BA**

L'Agusta A 109 BA dans sa version HATk, équipé du système HeliTOW à 8 missiles TOW2A (portée 3750m). Sur le toit du cockpit, la lunette gyrostabilisée Jour/Nuit de visée et de tir De Agusta A 109BA in de versie HATk uitgerust met het wapensysteem HeliTOW met 8 raketten TOW2A (dracht 3750m). Op het dak van de cockpit, merkt het gyrostabiliseerd Dag/Nachtvisier

Deze "vermageringskuur" zal met name leiden tot het overnemen van het hoofdlandingsgestel zoals dat voor de A 109 van de Garde Aérienne suisse (REGA) was voorzien; ook de steunen voor de geschutsaffuiten van het Atk-systeem voor de HA-versie worden herzien. De door de Italiaanse bouwer voorgestelde oplossing wordt door de Belgische staf aanvaard, de montageketting start opnieuw op te Gosselies. De eerste 'conforme' A 109BA wordt op 13 januari 1992 officieel afgeleverd. Later worden de tien te zware toestellen terug naar de fabriek gebracht om conform het nieuwe leeggewicht gemaakt te worden.



## DE OPDRACHTSUITRUSTING VAN DE A 109BA

De opdrachtsuitrusting van de HO-versie is het HELIOS-observatiesysteem van SAAB INSTRUMENTS. Deze beeldverwerkingsapparatuur is gyro-gestabiliseerd en biedt twee beeldvergrotingen: (3x en 12x), wat in vlucht door de copiloot in de linkerstoel kan geselecteerd worden.

Voor de HA-versie koos de Landmacht het antitanksysteem HELITOW 2A van SAAB INSTRUMENTS /EMERSON ELECTRIC Co. Deze bewapening met halfautomatische geleiding van de tweede generatie is ontworpen met de HELIO-kijker als vertrekpunt en waarmee er dus een zekere overeenkomst bestaat. Voor vergelijkbare versies werd HeliTOW al weerhouden door Zweden (MBB Bo 105CB), Denemarken.

(Aérospatiale AS 350 L1) en Italië (Agusta A 129 Mangusta, in vervanging van het Amerikaanse TOW-systeem dat gemonteerd was op de initiële versie van deze gevechtsheli voor het Italiaanse leger).



Le viseur jour/nuit monté sur le toit du cockpit (roof mounted) contient l'optique de jour du système ainsi que le MicroFLIR de Kollmorgen pour l'utilisation par visibilité réduite. L'équipement est desservi par le copilote-tireur assis au siège de gauche. Les 8 missiles HUGHES AIRCRAFT de type TOW 2A à double charge creuse, sont portés dans deux affuts à 4 coups accrochés de part et d'autre du fuselage à des bras supports extérieurs. Le missile filo-guidé qui pèse 22,6 kg a une portée maximale de 3750 mètres.

Les cockpits des deux versions sont, pour le pilotage de nuit, compatibles avec les lunettes à amplification de lumière (Pilot Night Vision Goggles) de troisième génération.

Chaque bataillon antichar sera constitué de deux compagnies antichars et d'un peloton d'observation. Chacune des compagnies antichars sera équipée de 7 HATk et 2 HObn. Et chaque peloton d'observation disposera de 5 HObn. Soit pour chaque bataillon Atk, un total de 14 HATk et 9 HObn.

Le bataillon d'hélicoptères de liaison (16 Bn HLn) est quant à lui équipé de 15 hélicoptères Alouette II Astazou et de 4 avions Britten Norman BN2A-21 Islander.



## CHRONOLOGIE DU REGROUPEMENT A BIERSET: DES DÉFIS MAJEURS

Le planning de la Défense Nationale prescrit, en synthèse, la chronologie suivante :

- mai 93 : création du Gpt LtAvn
- septembre 93 : la 255<sup>e</sup> Cie Maint opérationnelle à Bierset
- janvier 94 : création à Bierset de la Cie EM et Service du Gpt
- avril 94 : le Gpt reprend à son compte le Quartier militaire de Bierset
- juin 94 : le 17 Bn HATk opérationnel à Bierset
- juillet 95 : l'EM Gpt opérationnel à Bierset
- septembre 95 : le 16 Bn HLn opérationnel à Bierset
- septembre 95 : le 18 Bn HATk quitte sa base de Merzbrück pour participer à une manœuvre internationale au Danemark, d'où il rejoindra directement son nouveau cantonnement de Bierset.

Comme espéré, dès septembre 95, le Groupement d'Aviation légère est entièrement regroupé et opérationnel sur sa base liégeoise.

De dag/nachtkijker op het dak van de helikopter (roof mounted) bevat de dagoptiek van het systeem en tevens de MicroFLIR van Kollmorgen voor gebruik bij slechte zichtbaarheid. De uitrusting wordt bediend door de copiloot-schutter in de linkerstoel. De 8 geleide tuigen van het type TOW 2A van Hughes Aircraft en met dubbele holle lading, worden meegenomen in twee lanceerinstallaties van elk vier stuks en die zijn opgehangen links en rechts, buiten aan de romp. De TOW's zijn draadgeleid en wegen 22,6 kg elk voor een draagwijdte van maximum 3750 m.

Voor de nachtvlucht zijn de cockpits van beide versies geschikt voor kijkers met lichtversterking (Pilot Night Vision Goggles) van de derde generatie.

Elk antitankbataljon is samengesteld uit twee antitankcompagnies en één observatiepeloton; elke antitankcompagnie wordt uitgerust met 7 HATk en 2 HObn. Elk observatiepeloton krijgt 5 HObn: een totaal van 14 HATk en 9 HObn voor elk ATK-bataljon.

Het bataljon verbindingshelikopter (16 Bn HLn) op zijn beurt, is uitgerust met 15 Alouettes II Astazou en 4 Britten Norman BN2A-21 Islander.



## CHRONOLOGIE VAN DE HERGROEPING IN BIERSET: DE UITDAGINGEN

In chronologische volgorde schreef de planning van Landsverdediging samengevat het volgende voor:

- mei 93: oprichting van de Gpg LtAvn
- september 93: de 255<sup>e</sup> Cie is operationeel in Bierset
- januari 94: oprichting in Bierset van de St Cie en de Dst van de Gpg
- april 94: de Gpg neemt het militaire kwartier Bierset over
- juni 94: het 17 Bn HATk is operationeel te Bierset
- juli 95: de St Gpg is operationeel te Bierset
- september 95: het 16 Bn HLn is operationeel te Bierset
- september 95: het 18 Bn HATk verlaat zijn vliegveld Merzbrück om deel te nemen aan een internationale oefening in Denemarken; vandaar gaat het rechtstreeks zijn intrek nemen in Bierset.

Zoals verwacht is de Groepering van het Licht Vliegwezen vanaf september 1995 volledig gehergroepeerd en operationeel op zijn Luikse basis.

Ce plan très serré met le staff de la LtAvn face à deux défis majeurs simultanés :

- 1) préparer et exécuter dans les délais le rapatriement en Belgique de quatre unités ;
- 2) dans le même temps, réussir la préparation de la réception des Agusta 109BA et assurer en sécurité leur mise en œuvre opérationnelle rapide. Il s'agit notamment de préparer les cours de conversion des pilotes, des techniciens et des logisticiens sur le nouveau matériel ; et aussi de renouveler entièrement les principes (tout à fait neufs pour notre Force terrestre) de la mise en œuvre de patrouilles d'hélicoptères affectés par priorité, de nuit comme de jour, à la localisation, l'identification et la destruction des forces blindées adverses : il faut définir les nouvelles missions, ainsi que les techniques et tactiques d'emploi.



## EFFONDREMENT DU BLOC DE L'EST: ADAPTATION DES MISSIONS ET DES ÉQUIPEMENTS

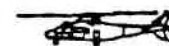
Le bouleversement de la situation géopolitique en Europe de l'est, avec la détente qui en résulte, conduit l'OTAN à modifier progressivement les priorités de l'éventail de ses missions. Ainsi, de la situation d'affrontement qui prévalait jusqu'alors de part et d'autre du rideau de fer, on passe par étapes à des situations opérationnelles nouvelles comme le "Peace enforcement", le "Peace keeping", les interventions à caractère humanitaire. L'implication des forces occidentales dans le conflit des Balkans sera une autre phase critique de l'obligatoire révision des doctrines héritées de la guerre froide.

Un communiqué émis récemment (mai 2002) par les Ministres des Affaires étrangères explicite bien l'orientation nouvelle : *"L'OTAN doit pouvoir aligner des forces capables de se déployer rapidement partout où elles sont nécessaires, de mener des opérations soutenues, à longue distance et dans la durée"*. Des forces conjointes air-terremer doivent donc pouvoir « être projetées » vers des zones européennes où surviendraient des crises intérieures. Autre très profonde et récente révision des doctrines : l'Alliance étendra même son mandat à la lutte contre le terrorisme.

Dans ce contexte, l'Aviation légère a donc étudié la révision et l'adaptation de ses doctrines et moyens propres dont l'orientation prioritairement antichar va s'infléchir peu à peu pour devenir principalement "multirôle"

Dit erg krappe plan plaatst de staf van de LtAvn voor twee uitdagingen tegelijkertijd:

- 1) de repatriëring van vier eenheden naar België binnen de gestelde termijnen voorbereiden en uitvoeren;
- 2) terzelfder tijd de voorbereiding en de ontvangst van de Agusta A 109BA tot een goed einde brengen en hun snelle operationele tewerkstelling verzekeren. Zo bijvoorbeeld het voorbereiden van de conversiecurssussen voor de piloten, de technici en de logisticiers. Daarbij het volledig hernieuwen van de (voor de Landmacht totaal nieuwe) tewerkstellingsprincipes van helikopterformaties -bij dag en bij nacht- voor het lokaliseren, identificeren en vernietigen van vijandelijke pantsertroepen: er moeten nieuwe opdrachten worden bepaald, plus gebruikstactieken en -technieken.



## DE INSTORTING VAN HET OOSTBLOK: AANPASSING VAN OPDRACHTEN EN UITRUSTING

Door de omwenteling van de geopolitieke situatie in Oost-Europa en de daaruit volgende detente, zal de NAVO progressief de waaier prioriteiten van zijn opdrachten wijzigen. Zo gaat men stapsgewijs over van een situatie van confrontatie die bestond aan weerskanten van het IJzeren Gordijn, naar nieuwe operationele situaties zoals "Peace enforcement", "Peace keeping", de interventies met humanitair karakter. De betrokkenheid van westerse strijdkrachten in het Balkanconflict zal eveneens een kritieke fase zijn voor het verplicht herzien van de doctrines uit de tijd van de Koude Oorlog. Een onlangs uitgebracht communiqué (mei 2002) van de Ministers van Buitenlandse Zaken geeft de nieuwe richting goed aan: *"de NAVO dient strijdkrachten op te stellen die in staat zijn zich snel te ontplooien, overal waar ze nodig zijn, om er onderhouden operaties uit te voeren, over lange afstand en voor lange duur"*. Gecombineerde lucht-land-zee-troepen moeten dus kunnen worden "vooruit gestuurd" naar streken in Europa waar interne crisissen zouden ontstaan. Nog een zeer diepgaande en recente wijziging van de doctrines: de Alliantie dient zijn mandaat uit te breiden met de strijd tegen het terrorisme.

In deze context heeft het Licht Vliegwezen de herziening en de aanpassing bestudeerd van zijn doctrines en eigen middelen, waarvan de voornaamste inzet -antitank- langzaam aan gaat veranderen in vooral 'multirôle'.

C'est pourquoi des versions spécialisées nouvelles de l'A 109BA ont été étudiées et réalisées ; comme par exemple l'installation de paniers-lanceurs de roquettes 70mm avec système de visée et de tir associé, l'installation de mitrailleuses MAG sur affût dans les portes de cabine, ou encore l'installation de portes spéciales et l'adaptation de la cabine pour une version d'évacuation médicale (MedEvac).

L'organisation corrigée du Groupement va porter son effectif à environ 850 personnes dont 90 du personnel navigant.



## ENGAGEMENT DANS LES BALKANS ET EN AFRIQUE

En dehors des entraînements et des missions sous commandement national, le Groupement d'Aviation légère a préparé l'intervention de ses moyens dans des opérations sous commandement international, comme en ex-Yougoslavie.

En septembre 1998, quatre A 109BA du 17 Bn HATk partent en Bosnie pour participer à une opération baptisée GLABOS (Gpt LtAvn en Bosnie).

En juin 1999, sous l'égide de l'OTAN, quatre A 109BA opèrent au Kosovo au sein de la force multinationale KFOR. Jusqu'en juillet '99, un cinquième A 109 belge, en version MedEvac, sera engagé en Albanie avec la AFOR. Deux détachements du 18 Bn HATk et un détachement du 17 Bn HATk se sont relayés au Kosovo tous les quatre mois jusqu'en juin 2000. Au cours d'une période de graves tensions, une patrouille de deux A109 procéda dans des conditions difficiles (de nuit, par météo limite) à l'évacuation entre Mitrovica et Pristina du Dr Bernard Kouchner, Haut Représentant du Secrétaire général des Nations-Unies en Bosnie. Les A 109 ont volé de façon intensive, totalisant 3300 heures de vol en un an.

En appui de la Brigade Para Commando et de l'Ecole Royale Militaire à l'entraînement, principalement en mission MedEvac, l'Aviation légère vole à nouveau en Afrique deux fois par an dans le cadre d'accords conclus entre la Belgique et le Bénin.



Un Agusta A 109 BA du 17 Bn pendant la mission GLABOS, premier déploiement à caractère humanitaire de la LtAvn en Bosnie.

Een Agusta A 109 BA van het 17 Bn gedurende de zending GLABOS, eerste ontplooiing van humanitair aard van het LtAvn in Bosnië

Daarvoor werden nieuwe, gespecialiseerde versies van de A 109BA ontwikkeld; zo bijvoorbeeld de installatie van raketlanceerders van 70 mm met bijhorend richten afvuringssysteem, de installatie van MAG-mitrailleurs op affuit in de cabinedeuren, of nog de installatie van speciale deuren en de aanpassing van de cabine voor een versie van medische evacuatie (MedEvac).

De bijgewerkte organisatie van de Groepering zal de getalsterkte optrekken naar 850 man, waarvan 90 varend personeel.



## INZET IN DE BALKAN EN IN AFRIKA

Naast trainingen en opdrachten onder nationaal bevel heeft de Groepering LtAvn de interventie voorbereid van zijn middelen voor operaties onder internationaal bevel, zoals bijvoorbeeld in Joegoslavië.

In september 1998 vertrekken vier A 109BA van het 17 BnHATk naar Bosnië om er deel te nemen aan een operatie genaamd GLABOS (Gpg LtAvn in Bosnië).

In juni 1999 opereren vier A 109BA onder NAVO-vlag in Kosovo, binnen de multinationale KFOR-strijdkrachten. Tot in juli '99 zal een vijfde Belgische A 109BA in MedEvac-versie worden ingezet in Albanië, bij de AFOR. Elke vier maanden en tot in juni 2000 lossen twee detachementen van het 18 Bn HATk en een detachement van het 17 Bn HATk elkaar in Kosovo af. Tijdens een periode van ernstige spanningen slaagde een patrouille van twee A 109 er in om Dr Bernard Kouchner te evacueren van Mitrovica naar Pristina, en dit onder moeilijke omstandigheden ('s nacht en in slechte weersomstandigheden). De A 109 hebben in Kosovo intensief gevlogen en een totaal van 3300 vlieguren in één jaar bereikt.

In het raam van een overeenkomst die tussen België en Benin is gesloten, vliegt de LtAvn opnieuw tweemaal per jaar in Afrika; dit in steun aan de brigade Paracommando en de Koninklijke Militaire School bij haar opleiding, vooral dan met Med-Evacopdrachten.

## **CHAPITRE III**

# **AVIATION LÉGÈRE**

## **ET**

# **STRUCTURE UNIQUE**

Décidée par le gouvernement fédéral et lancée en mai 2000, la plus récente des réorganisations de l'Armée passe, entre autres choses, par la mise en place d'une " structure unique " (c'est-à-dire interforce) . Le « plan stratégique 2000-2015 » élaboré à cet effet entraîne la réorganisation sans doute la plus profonde imposée à l'Armée belge depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

Il n'est pas possible, dans l'espace de cet article, de donner le détail de ce plan. On se limitera ici aux deux mesures qui affectent le plus profondément l'organisation et le fonctionnement de l'Aviation légère au sein de ce qui ne s'appelle plus « Force terrestre » mais « **Composante terrestre** ». De quoi s'agit-il ?

## **DÉMÉNAGEMENT DE L'ÉCOLE D'AVIATION LÉGÈRE**

La décision ministérielle qui va le plus profondément affecter l'esprit de l'ensemble de l'Arme LtAvn est certes celle qui conduit à l'abandon de la Base « historique » de Brasschaat qui fut le berceau des Air OP et de l'Aviation légère de la Force terrestre! Diffusé en 2001, le planning rédigé par la Défense Nationale prescrit en effet que l'École d'Aviation légère (ELtAvn) quittera l'aérodrome de Brasschaat en 2005 pour s'installer à Beauvechain sur la Base Lt Col Avi Ch. Roman du 1 Wing. Ainsi, toutes les écoles de formation des pilotes militaires seront regroupées sur un seul aérodrome, malgré la diversité des types d'entraînement à réaliser et des aéronefs utilisés : pilotage élémentaire sur Siai Marchetti ; pilotage avancé sur Alpha Jet ; qualifications Aviation légère sur hélicoptères (Alouette II et A 109BA) et sur avion Britten Norman. Il faut notamment tenir compte de l'importance et de la diversité des besoins en zones de travail au sol et à très faible hauteur du sol, indispensables pour la formation de base et pour les formations avancées sur hélicoptères.

## **DÉMÉNAGEMENT DU 16 BN HLN ET CRÉATION DU 16 BN TTH**

Le planning prévoit aussi que le 16<sup>e</sup> Bataillon d'hélicoptères de liaison (16 Bn HLn) quittera ses installations de l'aérodrome de Bierset pour s'installer à partir de 2006 à Koksijde sur la Base Adjt Aviateur F. Allaeyts. Le bataillon deviendrait à cette époque 16 Bn TTH (Tactical Transport Helicopter) avec la réception d'hélicoptères " médium " dont l'achat est en préparation (voir ci-après).

## **HOOFDSTUK III**

# **HET LICHT VliegWEZEN**

## **EN DE**

# **EENHEIDSSTRUCTUUR**

De nieuwe "eenheidsstructuur" (of intermachtorganisatie) werd door de Federale Overheid beslist en in voege gesteld in mei 2000; het is de meest recente herorganisatie van de Strijdmacht. Het 'strategisch plan 2000-2015' werd er voor opgesteld en brengt ongetwijfeld de meest ingrijpende verandering mee sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog.

In het kader van dit artikel is het niet mogelijk om het plan in detail te beschrijven. We beperken ons tot de twee maatregelen die de organisatie en de werking van het Licht Vliegwezen diepgaand raken; er is geen sprake meer van 'landmacht' maar van 'Landcomponent'. Waarover gaat het dan wel?

## **VERHUIS VAN DE SCHOOL VAN HET LICHT VliegWEZEN**

De ministeriële beslissing die de samenhangsgeest van de LtAvn het meest gaat beïnvloeden, is het verlaten van de "historische" basis van Brasschaat, eens de wieg van de Air OP en het Licht Vliegwezen van de Landmacht! De planning van Landsverdediging in 2001 schrijft immers voor dat de School van het Licht Vliegwezen (Sch LtAvn) in 2005 het vliegveld van Brasschaat verlaat om zich te installeren in Beauvechain. Op de basis Lt Kol VI Ch. Roman van de 1<sup>e</sup> Wing zullen alle scholen voor vorming van militaire piloten op één basis worden samengebracht, ondanks de verschillende types vliegtuigen en de verschillende opleidingsprogramma's: elementair vliegen op Siai Marchetti, gevorderde vliegschool op Alpha Jet, kwalificatie Licht Vliegwezen op helikopter (Alouette II en A 109BA) en op vliegtuig Britten Norman. Er dient immers rekening gehouden te worden met het belang en de verscheidenheid van werkzones op de grond en in op erg lage vlieghoogte; die zijn immers onontbeerlijk voor de basisopleiding en voor de gevorderde opleidingen op helikopters.

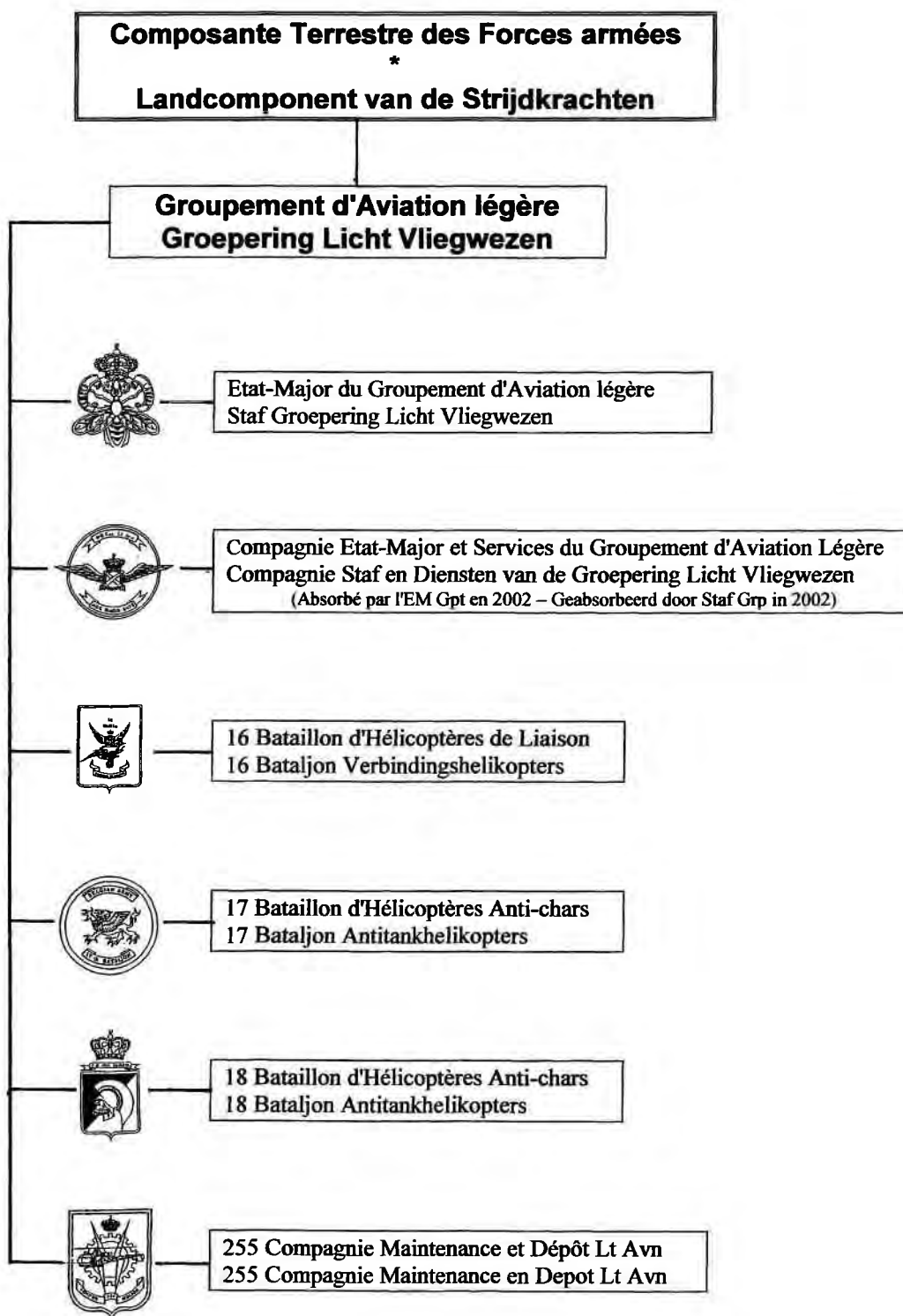
## **VERHUIS VAN HET 16 BN HLN EN OPRICHTING VAN HET 16 BN TTH**

De planning voorziet eveneens dat het 16<sup>e</sup> bataljon verbindingshelikopters (16 Bn HLn) zijn thuisbasis Bierset zal verlaten om zich in 2006 te vestigen in Koksijde, op de basis Adjt VI F. Allaeyts. Op dat ogenblik wordt het bataljon het 16 Bn TTH (Tactical Transport helicopter) met de ontvangst van middelzware helikopters, waarvan de aankoop in voorbereiding is (zie hierna).

Les autres unités LtAvn restent à Bierset ; elles subiront cependant des restructurations en fonction, principalement, de la prépondérance « multirôle » nouvelle de l'éventail des missions : en 2005 (255e Cie Maint, avec création d'un nouveau Détachement de la 255<sup>e</sup> pour l'appui des TTH à Koksijde), en 2010 (17e Bn) et en 2011 (18e Bn).

De andere LtAvn-eenheden blijven in Bierset; ze zullen echter geherstructureerd worden in functie van de klemtoon die op het nieuwe "multirol"-aspect van de zendingen ligt. In 2005 komt er een 255<sup>e</sup> Compagnie Maint met een nieuw Detachement van dat 255<sup>e</sup> voor steun aan de TTH te Koksijde; in 2010 het 17 Bn HATk en in 2011 het 18 Bn HATk.

(ORGANISATION DÉBUT 2002)  
( ORGANISATIE BEGIN 2002)



Quant au Grouper LtAvn, il devrait dès cette année 2002 perdre sa compagnie EM et Services dont les missions et le personnel seront absorbés par l'EM Gpt. Affecté lors de sa formation en 1993 à la 1<sup>re</sup> Division Mécanisée, le Gpt passe, dans la structure unique, sous l'autorité du Commandant de la Composante terrestre (LCC = Land Component Commander).



## LES PROGRAMMES D'ACQUISITION D'HÉLICOPTÈRES

Le plan stratégique 2000-2015, dit le Ministre de la Défense André Flahaut, veut être « *un plan de réactualisation de notre Armée dans un contexte OTAN mais aussi (un plan) lui donnant toute sa dimension dans son nouvel environnement européen* ». Pour atteindre cet objectif, des investissements ont été décidés en vue « *d'achats importants* » visant à améliorer les outils des forces restructurées. Pour l'Aviation légère, il semble acquis que deux programmes soient en bonne voie d'étude et de réalisation à courte échéance

- pour l'achat d'hélicoptères « medium » de transport tactique ;
- pour l'achat d'hélicoptères légers , principalement pour la formation des futurs pilotes.

Résumons les informations qui ont pu être recueillies à bonne source ; elles doivent cependant être considérée « avec prudence » dans cette phase initiale du rodage du plan stratégique...dans lequel bien des éléments pourraient encore être modifiés ou retardés sur décision politique.

### **A. Hélicoptère de transport tactique**

Dans l'état-major « Joint », ce dossier est traité actuellement par la cellule Joint Transport Helicopter Program de la Direction Générale des Ressources Matérielles (DGMR). Son engagement budgétaire est prévu dès 2004.

L'étude en cours prend en considération non seulement les besoins de la Composante terrestre (Transport tactique jusqu'à 150 km de deux compagnies d'infanterie en une rotation) mais aussi les besoins possibles des trois autres composantes pour cette classe d'appareil (SAR ; ASW ; MedEvac)

L'appareil choisi aurait une configuration de base unique mais avec les "provision for" permettant l'installation des équipements de mission spécifiques. Un seul contrat couvrirait l'ensemble des besoins exprimés par les Composantes.

De Groepering LtAvn verliest vanaf 2002 zijn Stafcompagnie, de diensten ervan worden door de Staf Gpg overgenomen. In de eenheidsstructuur gaat de Gpg over van de vroegere 1<sup>e</sup> Gemechaniseerde Divisie over naar het Commando van de Landcomponent (LCC = Land Component Commander).



## DE AANKOOPPROGRAMMA'S VOOR HELIKOPTERS

Het strategisch plan 2000-2015 betekent volgens Defensie-minister Flahaut 'een plan van heractualisering voor ons Leger in een NAVO-context, dat het zijn ganse dimensie geeft, binnen zijn nieuwe Europese omgeving'. Ten einde dit doel te bereiken, werd er geïnvesteerd in 'belangrijke aankopen' die de werkmiddelen van de geherstructureerde machten zullen verbeteren. Voor het Licht Vliegwezen lijkt het er op dat twee programma's op weg zijn om op korte termijn gerealiseerd te worden:

- de aankoop van middelzware helikopters voor tactisch transport;
- de aankoop van lichte helikopters, hoofdzakelijk voor de vorming van toekomstige piloten.

Vatten we nog even de inlichtingen samen die we uit goede bron vernomen hebben; beschouw ze in deze initiële fase van het plan 'met voorzichtigheid' want verschillende elementen kunnen op politieke beslissing nog worden gewijzigd of uitgesteld.

### **A. Helikopter voor tactisch transport**

In de 'joint' Staf wordt dit dossier thans beheerd door de cel Joint Transport Helicopter Program van de Algemene Directie Materieel (DGMR). Het budget is voorzien vanaf 2004.

De lopende studie houdt niet enkel rekening met de behoeften van de Landcomponent (tactisch transport van twee infanteriecompagnies over 150 km en in één rotatie), maar ook met de mogelijke behoeften van de drie andere componenten voor dit type toestel (SAR, ASW, MedEvac).

Het gekozen toestel zou eenzelfde basisuitvoering hebben maar met "provisions for" die de installatie van andere zendingsuitrusting mogelijk zou maken. Het geheel der behoeften van de Componenten zou door één enkel contract worden gedekt.

La prospection en cours porte sur des hélicoptères multimoteurs de 7 à 15 tonnes de masse totale (dont la capacité d'emport va, selon le type, de 11 à 20 combattants équipés). Dans la liste des appareils évalués, on pointe les Sikorsky UH-60 Black Hawk (11 passagers) et H-92 (18 pax), le NH Industries NH-90 (12 pax), le triturbine EH Industries EH-101 (20 pax). L'hélicoptère birotor en tandem Boeing CH-47 Chinook, appareil de la classe "heavy", ne serait pas pris en considération car, la commande étant "joint", il ne conviendrait pas pour la composante aérienne et pour la composante marine.

Le programme serait divisé en deux phases : la première (contrat en 2004) couvrirait l'équipement du 16 Bn TTH et le remplacement des Sea King de la 40<sup>e</sup> Escadrille SAR de Koksijde ; l'équipement de mission pour l'évacuation médicale (MedEvac) ferait partie de cette commande. Les livraisons de cette première phase s'échelonnent de 2006 à 2011, la Cie A du 16<sup>e</sup> Bn devenant opérationnel fin 2008, la Cie B fin 2011, le 16 Bn TTH étant "Full mission ready" fin 2011 La deuxième phase du programme (échéance 2015) couvrirait l'équipement d'un deuxième bataillon TTH, le remplacement des hélicoptères Alouette III de la composante marine et la constitution d'une réserve d'attrition.

Selon la capacité d'emport de l'hélicoptère sélectionné à l'issue de l'examen des offres, la commande pour la première phase porterait sur 22 à 26 appareils mis en œuvre par des équipages de 4 personnes (2 pilotes et 2 membres d'équipage). L'effectif total interforce final (16 Bn TTH ; SAR ; Marine) affecté à la Base de Koksijde pourrait être d'environ 450 personnes.

L'indispensable simulateur de vol et de mission sera commandé en fonction du type d'appareil choisi et des équipements sélectionnés.

## **B. Hélicoptère léger**

Le contrat de ce programme, traité par la cellule ACOS STRAT de l'état-major interforce, devrait être passé en 2005.

L'étude est complexe dans la mesure où il faut évaluer et prendre en considération les prévisions à court et moyen terme des trois composantes quant au nombre de pilotes à former annuellement pour couvrir les besoins de chacune, notamment le besoin sensiblement accru avec l'arrivée d'hélicoptères de transport au 16 Bn TTH à partir de 2006.

L'hélicoptère recherché pour succéder à l'Alouette II sera, lui aussi, un appareil léger ; il pourrait être monomoteur si le facteur coût est critique (coût d'achat ; frais d'exploitation). Le besoin actuellement estimé est de 12 appareils : 7 pour la formation des pilotes, 4 pour la liaison et 1 en réserve.

helikopters van 7 tot 15 ton totale massa (met een nuttige lading van 11 tot 20 uitgeruste troepen, naargelang het type). We citeren als geëvalueerde toestellen de Sikorsky UH-60 Blackhawk (11 inzittenden) en de H-92 (18 personen), de NH Industries NH-90 (12 plaatsen), de EH-Industries EH-101 (20 pl.). De Boeing CH-47 Chinook met dubbele rotor in tandem hoort tot de categorie "heavy" en wordt niet onderzocht. De bestelling is 'joint' en het toestel is niet geschikt voor de Lucht- en Marinecomponenten.

Het programma zou in twee fases verlopen: de eerste met vervaldatum 2004 zou de uitrusting omvatten van het 16 Bn TTH en de vervanging van de Sea King van het 40<sup>e</sup> Smaldeel SAR uit Koksijde; de zendingsuitrusting voor medische evacuatie (MedEvac) zou hier deel van uitmaken. De leveringen van de eerste fase zouden lopen van 2006 tot 2011, waarbij de Cie A van het 16<sup>e</sup> Bn operationeel wordt einde 2008; Cie B zou dan operationeel zijn tegen einde 2011 en 16 Bn TTH 'fully mission ready' einde 2011. De tweede programmafase (vervaldatum 2015) zou de uitrusting omvatten van het tweede Bataljon TTH, de vervanging van de Alouette III helikopters van de Marinecomponent en de opbouw van een attritiereserve.

Naargelang de laadcapaciteit van de helikopter die na onderzoek van de offertes wordt gekozen, zou de bestelling van de eerste fase over 22 tot 26 toestellen gaan, die een bemanning van vier man zou hebben: 2 piloten en 2 bemanningsleden. Het totale intermachten-personeelsbestand (16 Bn TTH, 40<sup>e</sup> Smd SAR, Marine) dat Koksijde als thuisbasis heeft, zou dan rond de 450 liggen.

De onontbeerlijke vlucht- en zendingssimulator zal worden besteld in functie van het gekozen toestel en de geselecteerde uitrustingen.

## **B. Lichte helikopter**

Het contract van dit programma wordt door de cel ACOS Strat van de Intermachtenstaf behandeld en zou in 2005 moeten uitgevoerd worden.

De studie is complex en wel hierom: de vooruitzichten op korte en middellange termijn van elk van de drie componenten v.w.b. het aantal piloten dat moet gevormd worden, dienen geëvalueerd en onderzocht te worden; zo zal er een grotere behoefte zijn naar aanleiding van de aankomst van de transporthelikopters bij het 16 Bn TTH vanaf 2006.

Net zoals de Alouette II zal zijn vervanger een licht toestel moeten zijn, eenmotorig als de prijs doorslaggevend is (aankoopprijs, gebruikskosten). De huidige behoefte wordt op 12 stuks geschat: 7 voor de opleiding van piloten, 4 als verbindingshelikopter en 1 in reserve.

Des décisions devront être prises pour l'achat éventuel d'équipements connexes (instruments pour le vol IFR ; élingue de transport ; équipement MedEvac ; tableau de bord compatible avec l'utilisation de Night Vision Goggles), en fonctions des missions qui seront assignées, tant dans l'optique « école » que pour d'autres missions.

Si le contrat est passé en 2005, les livraisons de lots de 4 appareils par an seraient étalées sur les années 2006, 2007 et 2008.



## LE PROGRAMME DE REVALORISATION DES A 109BA

Les premiers A 109BA ont été livrés à la Belgique en 1992 ; ils volent donc depuis 10 ans déjà ! Cet anniversaire fut d'ailleurs un des thèmes des « BELGIAN HELIDAYS » organisés à Bierset en juin dernier. Dans son allocution d'accueil, ce fut pour le Colonel Aviateur BEM Hugo De Wilde, Commandant du Groupement d'Aviation légère, l'occasion de faire un bref point de la situation à ce sujet.

*" Nous fêtons cette année 10 ans de loyal service de l'Agusta A 109. Au cours de cette période, plus de 56.000 heures de vol ont été faites. La décision d'acheter cet appareil fut prise à une époque où l'équilibre militaire entre l'Est et l'Ouest constituait une garantie de paix en Europe. Après l'implosion du Bloc de l'Est, cet équilibre chancelant fut rapidement remplacé par un nouveau défi, celui de l'instabilité qui caractérise aujourd'hui le paysage géopolitique. Dans ce nouveau contexte mondial, l'importance de l'hélicoptère est sans cesse croissante. Nous sommes fiers d'avoir pu diversifier les possibilités de notre machine et d'avoir pu mettre notre hélicoptère au service des Forces Armées. Notre engagement opérationnel au Kosovo en était la preuve "*

L'éventail des missions principales ayant été modifié pour les raisons évoquées par le Commandant de groupement, des versions diversifiées de l'A 109BA ont été mises en service ; l'appareil a donc déjà évolué.

Le temps est maintenant venu de penser à la revalorisation à mi-vie (MLU = Mid-life update) du A 109BA qui doit avoir lieu après environ 20 années de service. Une cellule d'étude de l'état-major travaille déjà à la rédaction du concept qui régira le cours de ce programme financièrement lourd. Le concept devrait être prêt pour la fin de 2002 ; et le programme MLU serait lancé par un contrat à passer en 2006.

Ook de aankoop van de uitrusting die ermee samenhangt dient bestudeerd: boordinstrumenten voor IFR-vliegen, transportleng, MedEvac-uitrusting en een instrumentenbord dat het gebruik van Night Vision Goggles toelaat. Deze elementen zijn tevens functie van de voorziene opdrachten, zowel voor het aspect 'school' als voor de andere zendingen.

Wordt het contract gesloten in 2005, dan worden de leveringen van telkens vier toestellen gespreid over de jaren 2006, 2007 en 2008.



## HET REVALORISATIEPROGRAMMA VOOR DE A 109 BA-HELIKOPTERS

Sinds hun levering in 1992 vliegen de A 109BA nu al tien jaar in België. Tijdens de 'Belgian holidays' van juli jl. in Bierset was dit trouwens één van de thema's. In zijn openingstoespraak stelde kolonel-vlieger SBH Hugo De Wilde, de commandant van de Groepering LtAvn, het volgende:

*"We vieren dit jaar 10 jaar trouwe dienst van de Agusta A 109. In die tijd werden er meer dan 56.000 vlieguren gemaakt. De beslissing tot aankoop van dit toestel werd genomen in een tijd toen het militaire evenwicht tussen Oost en West de garantie vormde voor vrede in Europa. Na de ineenstorting van het Oostblok werd het wankele evenwicht vervangen door een nieuwe uitdaging: de onstabiele die zo kenmerkend is voor het hedendaagse geopolitieke landschap. Binnen die nieuwe wereldcontext wordt het belang van de helikopter steeds groter. We zijn er trots op om de mogelijkheden van onze machine te hebben gediversifieerd en ze ten dienste van de Strijdkrachten te hebben gesteld. Onze operationele inzet in Kosovo was er het bewijs van."*

De waaier aan opdrachten werd gewijzigd om redenen die hierboven door de bevelhebber van de Groepering zijn aangehaald; gediversifieerde versies van de A 109BA zijn al in dienst gesteld, het toestel heeft dus al geëvolueerd.

Dus is de tijd gekomen om te denken aan de revalorisatie van de A 109BA, halfweg zijn gebruiksduur (MLU= Mid-life update), die normaal na zo een 20 jaar dienst plaats moet hebben. Op de Staf werkt een studiecél reeds aan de opstelling van een concept waarmee dit financieel zware programma wordt gestuurd. Het concept zou klaar moeten zijn tegen eind 2002; het MLU-programma zou dan worden gelanceerd met een contract dat in 2006 moet ondertekend worden.



Une des étapes de l'étude en cours a été de définir les « carences » à corriger puis de les classer selon l'importance ou l'urgence. Par exemple :

- sur le HATk, la puissance motrice disponible devrait être augmentée (turbines ; rotor ; pales) pour les missions " High/Hot/Heavy " (appareil lourd, altitude élevée par temps chaud) ;
- l'avionique devrait être améliorée pour donner à l'équipage en mission une meilleure perception en temps réel, de la situation tactique (" situational awareness "), une exigence très importante pour les missions d'escorte des TTH;
- pour l'armement antichar, il faut obtenir du producteur américain la garantie du maintien en production de missiles TOW compatibles avec le système HeliTOW de nos hélicoptères ; ou alors envisager un armement de remplacement (le très coûteux Hellfire du type " fire and forget" ?).

Pour déterminer le classement des diverses solutions à apporter aux « carences » que l'expérience opérationnelle a révélé, il faut établir la liste des missions que, dans le nouveau contexte, on assignera dans le futur à l'A 109BA. La panoplie en est variée ; parmi d'autres, on cite :

- escorte des hélicoptères de transport tactique au cours d'opérations aéromobiles ;
- " Command and control " d'opérations aéromobiles ;
- participation au combat (missiles ; roquettes à guidage laser ; canon ; missiles air/air) ;
- missions de liaison opérationnelle ;
- missions ISTAR (Info/surveillance/target acquisition/reconnaissance).

A l'état-major, on fait remarquer que l'option " augmentation de la puissance disponible " absorberait environ 80% du budget programmé pour la revalorisation, ce qui rendrait précaire l'amélioration d'autres aspects cités plus haut. De nombreuses solutions sont donc étudiées en parallèle ; dont par exemple celle de ne pas réaliser le MLU sur l'ensemble de la flotte de 46 A 109 (une option étant alors de limiter l'opération à 30 appareils qui seraient des hélicoptères d'escorte).

Lorsque le " meilleur choix " sera fait et que cette solution aura été gelée, un contrat sera établi pour l'étude et la réalisation en 3 ans d'un prototype. La chronologie de la revalorisation à mi-vie pourrait être celle-ci :

- 2006 = contrat de « prototypage » du A 109BA MLU ;
- 2009 = prototype présenté à l'utilisateur pour agrégation ;
- 2010 à 2013 = exécution en usine de la revalorisation des hélicoptères dont le nombre aura été déterminé par l'étude préalable.

Een van stappen van de lopende studie was het vastleggen van de te verbeteren 'tekorten', die nadien moesten gerangschikt naar belang en dringendheid. Zo bijvoorbeeld:

- via de motoren, de rotor en de bladen moet er meer vermogen op de HATk beschikbaar zijn voor zendingen "High/hot/heavy", d.w.z. een zware helikopter op grote hoogte en bij warm weer;
- de avionica dient verbeterd om de bemanning tijdens hun opdracht een betere "real time"-perceptie te bieden van de tactische situatie (situational awareness), een belangrijke vereiste voor de escortezendingen van de TTH;
- voor de antitankbewapening moet er van de Amerikaanse fabrikant garanties komen dat de TOW-geleide tuigen die compatibel zijn met het HeliTOW-systeem van onze helikopters, in productie blijven. Zo niet dient een vervangingsbewapening gezocht; de peperdure Hellfire (een "fire and forget"-wapen)?

Er moet een lijst van zendingen worden opgesteld die men in de nieuwe context aan de A 109BA gaat toewijzen; aan de hand daarvan kunnen de verschillende oplossingen worden geclassificeerd om de 'gebreken' te verhelpen die door operationeel gebruik aan het licht zijn gekomen. Het arsenaal ervan is erg gevarieerd, leest u maar:

- begeleiding van tactische transporthelikopters bij een aéromobile luchtoperatie;
- "Command & control" van aéromobile operaties;
- deelneming aan het gevecht met geleide tuigen, lasergestuurde raketten, kanon, lucht/lucht tuigen;
- operationele verbindingsvluchten;
- ISTAR-zendingen (Information/surveillance/target acquisition/reconnaissance).

Op de Staf wijst men erop dat de optie "meer vermogen beschikbaar" ongeveer 80 % van het voorziene budget voor de revalorisatie zou opsorpen, wat de verbetering van de andere aspecten hierboven in het gedrang zou brengen. Er worden dus talrijke oplossingen in parallel bestudeerd; zo zou bijvoorbeeld de MLU niet op alle 46 A 109 worden doorgevoerd maar enkel op 30 toestellen die dan escortehelikopters zouden worden.

Eens de "beste keuze" zal gemaakt zijn en de oplossing zal vaststaan, dient er een contract opgesteld om in drie jaar een prototype te bestuderen en te realiseren. Dan zou de chronologie van de revalorisatie er als volgt uit kunnen zien:

- 2006 = contract voor het "prototypen" van de A 190BA MLU;
- 2009 = prototype voorgesteld aan de gebruiker voor goedkeuring;
- 2010 à 2013 = uitvoering in de fabriek van de revalorisatie voor helikopters waarvan het aantal in de voorafgaande studie zal vastgelegd zijn.

## POSTFACE

*Le rédacteur de l'article (« coupable » de l'élaboration de cet aperçu « historique » de ce que fut et deviendra l'Aviation légère belge), nourrit l'espoir d'avoir rempli, humblement et de son mieux, la mission qui lui fut confiée voici trois mois par l'infatigable Rédac'Chef du bulletin trimestriel VTB. Il espère avoir pu faire (re)découvrir à certains lecteurs quelques souvenirs intéressants ou agréables qui avaient été un peu occultés par le temps qui passe; à d'autres aussi, il espère avoir pu faire découvrir ou mieux connaître cet élément non négligeable de l'aéronautique en Belgique que l'éloignement géographique de ses unités opérationnelles avait quelque peu coupé des courants de l'actualité pendant près d'un demi-siècle. Le retour au pays de tous ces "exilés" va permettre, c'est sûr, de commencer à mieux connaître ces "aviateurs en kaki". L'article que l'on vient de lire pourra peut-être y aider*

*L'auteur, cependant, reste un peu sur sa faim car une foule d'autres souvenirs, une multitude d'anecdotes et de faits intéressants auraient dû être rappelés pour encore mieux éclairer, de l'intérieur, la vie et le cheminement des Air OP et de l'Aviation légère. Mais le bulletin des VTB ne pouvant se permettre un format du type "encyclopédie", il a donc bien fallu, au risque d'être incomplet, élaguer très fortement et ne conserver que ce qui semble jalonner le mieux la trajectoire et l'évolution de la plus jeune des Armes de la Force terrestre.*

*Si on peut croire à une fiabilité satisfaisante des informations concernant le passé ancien et le passé récent de l'Arme, une réserve prudente s'impose à propos de ce qui a été dit sur les perspectives d'avenir : les projets de mutations d'unités, les projets d'acquisition et de modernisation rapportés dans le Chapitre III... ne sont après tout que des projets. Ils sont certes inscrits dans le plan stratégique 2000-2015 et sont en cours d'étude; mais on sait d'expérience que des accidents de parcours, des revirements doctrinaux et budgétaires, tant dans les partis politiques qu'au sein des Forces armées, sont un risque toujours présent. Un projet important de construction d'un nouveau navire de transport pour la Composante Marine n'a-t-il pas voici peu manqué de "couler" prématurément ?*

*L'enthousiasme, la compétence et la volonté d'aboutir des jeunes aviateurs et spécialistes que nous avons rencontrés et qui gèrent actuellement ces projets déterminants pour le devenir de l'Aviation légère (dont le nom pourrait bien changer dans la foulée des grands changements en cours?) nous ont semblé être des gages encourageants pour l'avenir.*

**Croisons les doigts !!**

**Good luck, Army Aviators !!**

**and many happy hoverings and landings !!**

## NAWOORD

*Opsteller van dit artikel is in zekere zin schuldig aan het 'historisch' overzicht erin, vooral met de vooruitzichten van wat er van het Belgische Licht Vliegwezen moet worden; hij hoopt nochtans de taak die hem een drietal maand geleden door de hoofdredacteur van het VTB-bulletin is opgedragen, in alle bescheidenheid naar best vermogen te hebben volbracht. Hij hoopt sommige lezers enkele interessante of prettige herinneringen te hebben (her)opgeroepen die door de tijd waren vergeten. Ook aan anderen hoopt hij dit belangrijke maar weinig gekende aspect van de Belgische luchtvaart te hebben verduidelijkt; de operationele LtAvn-eenheden lagen een halve eeuw lang geografisch ver van de actualiteit in eigen land. Het lijkt geen twijfel dat de terugkeer van de eenheden die 'kaki piloten' beter zal leren kennen. Misschien draagt dit artikel hiertoe bij.*

*Maar de auteur is niet echt voldaan: een menigte herinneringen, een veelheid aan anekdotes en wetenswaardigheden zouden hier nog moeten aan toegevoegd worden om zo het echte verhaal van de Air OP's en het Licht Vliegwezen op te stellen. Het blad van de "Vieilles Tigres" laat echter geen encyclopedische volumes toe; er moest dus, met het risico onvolledig te zijn, zwaar worden geknipt en slechts overgehouden wat echt de geschiedenis en de evolutie weergaf van het jongste Wapen van de Landmacht.*

*De informatie over het verre en het recente verleden van dit Wapen mag dan al voldoende betrouwbaar zijn, toch moet men voorzichtig zijn voor wat de toekomstperspectieven betreft: projecten voor de mutaties van eenheden, voor nieuwe aankopen en moderniseren zoals in hoofdstuk III opgesomd... het blijven maar projecten. Natuurlijk staan ze vermeld in het Strategisch Plan 2000-2015 en worden ze ernstig bestudeerd, maar we weten dat 'ongelukjes' en herzieningen van doctrines en budgetten altijd mogelijk zijn, zowel bij de Krijgsmacht als in de politiek. Het heeft trouwens niet veel gescheeld of een belangrijk project voor de bouw van een nieuw transportschip voor de Marinecomponent werd vroegtijdig "tot zinken gebracht"*

*We hebben het enthousiasme, de vakkennis en de wil tot slagen van jonge piloten en specialisten leren kennen die thans de projecten beheren die van levensbelang zijn voor de toekomst van het Licht Vliegwezen (welke naam dit Wapen ook nog moge krijgen); we zijn van mening dat die kwaliteiten de beste waarborg vormen voor de toekomst.*

**Keep your fingers crossed!**

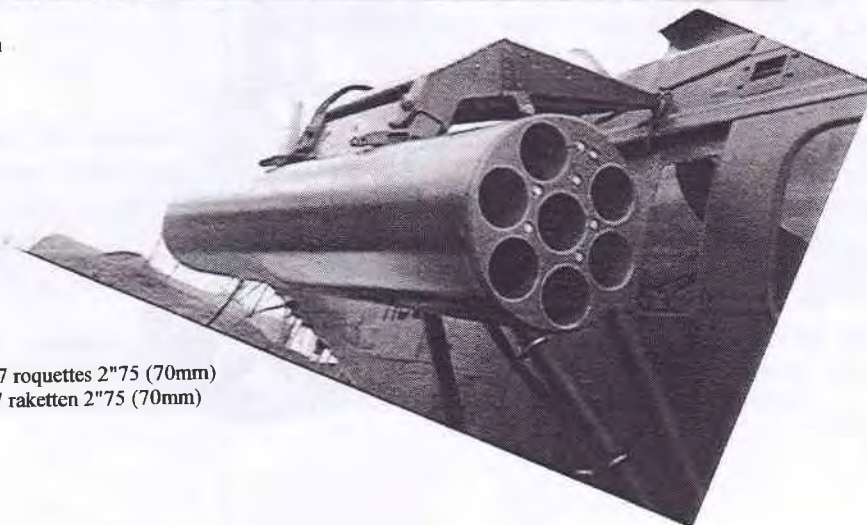
**Good luck, Army Aviators !!**

**and many happy hoverings and landings !!**

**Vertaling: Wilfried "Bill" TERSAGO**



A 109 BA équipé du système HeliTOW 2A  
A 109 BA uitgerust met HeliTOW 2A systeem



Panier-lanceur de 7 roquettes 2"75 (70mm)  
Mandwerper van 7 raketten 2"75 (70mm)



Un symbole - Een symbool  
Alouette II Artouste & Do 27



A 109 BA en/in patrouille - Kosovo (Mi MAG)



- (1) Alphonse DUMOULIN a été breveté pilote-observateur à l'Aviation Légère de la Force Terrestre en janvier 1957 sur Piper L18C, puis qualifié successivement sur Dornier Do27, Britten-Norman Islander, hélicoptères Alouette II et SA330 Puma.

A commandé la 16<sup>e</sup> Escadrille LtAvn à Butzweilerhof (RFA) et fut directeur a.i. de l'Aviation légère. Après sa retraite, fut Chef des opérations aériennes à Héli SAMU. Alphonse DUMOULIN est administrateur des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

- (2) Gaston de GERLACHE de GOMÉRY, breveté pilote par la RAF, rejoignit la 350<sup>e</sup> Escadrille en 1944 à Fassberg en Allemagne. Son père, Adrien de GERLACHE de GOMÉRY, entreprit la première expédition antarctique belge où il hiverna à bord de la Belgica (1897-1899). Gaston de GERLACHE de GOMÉRY est membre des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

- (3) Voir le bulletin trimestriel n° 3/2002.  
 (4) Membre des Vieilles Tiges

- (1) Alphonse DUMOULIN werd als pilootwaarnemer bij het Lichte Vliegwezen op Piper L18C gebrevetteerd in januari 1957. Hij kwalificeert zich achtereenvolgens op Dornier Do27, Britten Norman Islander, helikopter Alouette II en SA330 Puma.

Heeft het 16<sup>e</sup> Smaldeel LtAvn te Butzweilerhof (BRD) bevolen en werd directeur a.i. van het Lichte Vliegwezen. Na zijn oprustelling werd hij chef luchtoperaties bij HeliSAMU.

Alphonse DUMOULIN is beheerder van de "Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart

- (2) Gaston de GERLACHE de GOMÉRY, gebrevetteerd piloot van de RAF, vervoegt het 350<sup>e</sup> Smaldeel te Fassberg (Duitsland) in 1944. Zijn vader, Adrien de GERLACHE de GOMÉRY, ondernam de eerste Belgische Zuidpoolexpeditie, waar hij overwinterde aan boord van de Belgica (1897-1899). Gaston de GERLACHE de GOMÉRY is lid van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

- (3) Zie ook het trimestriële tijdschrift Nr 3/2002  
 (4) Lid van de "Vieilles Tiges"

# Circus



# one-seven-eight

Mr Peterr Caygill is a British author and has written a book called "Spitfire Mark V in action" published by "Airlife" in 2001. It is an operational history of the Spitfire V in Northern Europe. He has kindly given me permission to publish a few pages of Chapter Six of this book, concerning "Circus 178" as flown by the Debden Wing on 1<sup>st</sup> June 1942.

I flew on that operation with 350 (Belgian) Squadron with fatal consequences to myself. I was among the 20% losses suffered by the Debden Wing on that fatal day. Here follows the extract as written by Mr Peter Caygill.

Robert (Bobby) LAUMANS

## 1<sup>st</sup> June 1942 - 350 Squadron on Circus One-Seven-Eight

### White Section

S/Ldr D.A. Guillaume  
P/O X.L. Menu  
P/O F.A. Venesoen  
Sgt J. Hansez

### Red Section

P/O A. Plisnier  
Sgt J. Ester  
P/O H. Picard  
Sgt F. Boute

### Blue Section

F/Lt Y. du Monceau  
F/O R. Laumans  
F/Sgt G. Livyns  
P/O R. Schrobiltgen

\*

\*

\*

By the middle of 1942, JG 2 Richthofen and JG 26 Schlageter had completed their conversion onto the Fw 190A and had approximately 200 machines serviceable at any one time. The technical snags which had caused problems shortly after the Focke Wulf's introduction to operational service had been overcome and the benefits of standardization could now be exploited to the full. In comparison with the Me 109F, the new fighter offered much greater freedom when it came to engaging enemy formations, an advantage that could not be grasped fully as long as the 109 was still fighting alongside it.

It also took time for *Luftwaffe* pilots to adjust to their new mount. Before its arrival they had contended themselves by fighting defensively, only joining combat

when the tactical situation was in their favour. Actions had usually consisted of short, sharp encounters on the fringes of the RAF's incursions into northern France and only when the 109s achieved local superiority did they consider coming down in any strength to indulge in a dogfight. Although still not in the same line as the Spitfire, the Fw 190's performance in the horizontal plane was better than the 109F which allowed its pilots to be much more aggressive in combat. As confidence grew with increased experience, they were able to take the initiative on many more occasions. The actions that had already been fought in the skies over France had shown the Fw 190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during operations that were carried out

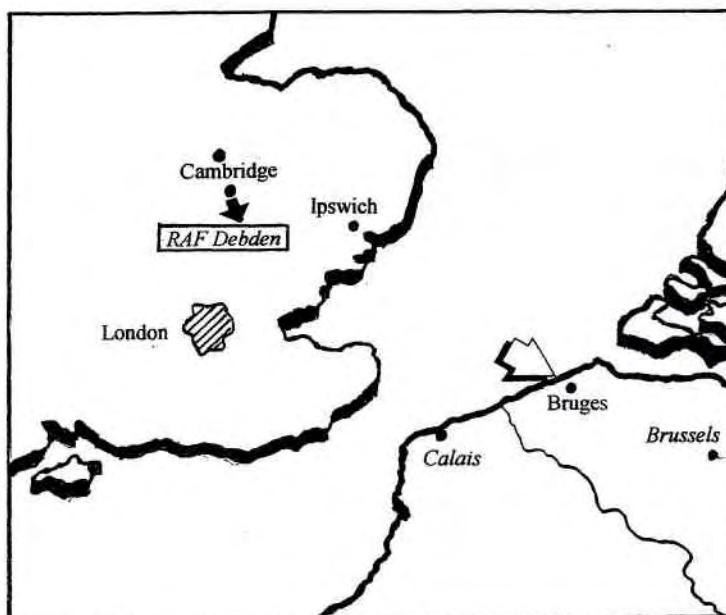
on the first two days in June 1942.

Situated three miles to the south-east of Saffron Walden in Essex, Debden was one of 11 Group's most important stations and had been in the forefront of the desperate actions fought during the Battle of Britain. In the early war years it was associated mainly with the Hawker Hurricane, but by mid-1942 these had been replaced by the Spitfire Vb's of 71,111 and 350 Squadrons.

Number 71 had been reformed in September 1940, its pilots being drawn from American volunteers who thus formed the first of the so-called "Eagle" squadrons. It had been flying Spitfire Vbs since September 1941 and was commanded by Squadron Leader Chesleyn Peterson DFC from Salt Lake City, Utah.

111 Squadron was one of the most famous units in the RAF and had flown some of the classic inter-war biplane fighters including the Gloster Grebe, Armstrong Withworth Siskin and Bristol Bulldog.

It was led by Squadron Leader Peter Wickham DFC whose first combat "kills" had been achieved in Gladiators in the Middle East. The Wing was completed by 350 Squadron, which had formed with Belgian personnel in November 1941 and was commanded by Squadron Leader D.A. Guillaume DFC and 65 Squadron which was based at Debden satellite at Great Sampford.



On 1 June eight Hurricane fighter-bombers carried out an attack on a target near Bruges in Belgium (*Circus 178*). Direct protection was provided by the Spitfire Vbs of the Hornchurch and Biggin Hill Wings, the Debden Squadrons being required to contribute target support. 65 Squadron were first away from Great Sampford at 1245 hrs with Wing Leader, Wing Commander J.A.G. Gordon in the lead, 71, 111 and 350 Squadrons lifting off from Debden ten minutes later. Having crossed the English coast at Deal at 1312 hrs, the Wing climbed over the Channel so that it crossed into occupied Europe at Thourout with 65 in the low position at 20,000ft and 111, 71 and 350 stepped up above and behind at 22,23 and 25,000ft respectively. Weather conditions were ideal with excellent visibility.

As the Spitfires curved towards Bruges, condensation trails could be seen a few thousand feet above and to the south as a large force of Fw 190s from I and III/JG26 watched and waited.

The attack did not materialize until the Wing was on its way out near Blankenberge but when it came, it was time to perfection and delivered with devastating effect.

The German formation was led by Major Gerhard Schopfel who launched a feint attack by part of his force which succeeded in drawing 111 Squadron out of position. Within seconds, all squadrons were heavily engaged and the action that followed emphasized the fact that the *Luftwaffe* could now seize the initiative and press home its advantage, if it so desired.

Looking down and to his left, Squadron Leader Peterson (BL449-White 1) saw six 190s diving on 111 Squadron and immediately went to their assistance. The Germans were aware of the threat and turned towards him, but by closing his throttle completely and pulling hard, Peterson found that he was able to get behind one at around 100 yards range. Two bursts of cannon and machine-gun struck the wing root and cockpit area of the 190 and it spun away trailing white petrol smoke.

Pulling back to 20,000ft, Peterson attempted to help four Spitfires of 350 Squadron which were being attacked by a Focke

Wulf formation twice its size. By the time he arrived it was already too late and six of the 190s transferred their attention to him.

Despite carrying out a series of violent evasive maneuvers, his aircraft suffered a cannon strike in its wing but was not further damaged, even though all six of the enemy aircraft were now, very close. During a hectic dogfight, Peterson even managed to achieve a few De Wilde strikes on one of the 190s before diving for home. 71 Squadron Red section, led by Flight Lieutenant Gus Daymond DFC (BL583), were also attacked and began a hard turn to the left to get into a favorable position.

During the turn Daymond became aware that his N°2, Pilot Officer E.G. Teicheira (BM386), was not turning as steeply as the rest of the section and he was not seen again.

By now 190s had arrived and the action had turned into general free-for-all. As he was endeavoring to help a Spitfire that was coming under attack, Daymond was set up by no less than five 190s. Wringing every ounce of performance from his aircraft, he was able to foil their attacks, which were kept right from the Dutch coast to a point ten miles off the North Foreland.

Like his C.O. he managed to get off some snap shots and one of the 190s suffered minor damage to its rear fuselage. Most of 71 Squadron's pilots fired their guns and Pilot Officer M. Potter (W3762-Red 3), Pilot Officer Robert S. Sprague (W3368-White 3) and Sergeant Morgan (W3957 - White 2) all put in claims for Fw 190s damaged.

The initial attack on 111 Squadron as witnessed by Chesley Peterson was carried out by Hauptmann Johannes Seifert's I Gruppe which shot down Rhodesian Sergeant R.C. Bryson (AB938-White 2) and Sergeant W.H. Cumming (BL728-Blue 4). Several other aircraft were hit including Flight Lieutenant R.C. Brown (AB905), Sergeant G.C. Heighington (BM629) and Sergeant H.D. Christain (AR281), but all managed to return to base without further mishap.

Continuing his dive, Seifert then attacked 65 Squadron. Almost immediately Wing Commander Gordon (BL936-White 1) was heard giving a Mayday call and both he and his N°2, Sergeant R.E. Parrack (BL647) were shot down and killed. As blue section were trying to fight their way home they came under accurate fire from the heavy gun batteries situated along the coast, but they did not deter Oberleutnant Johannes Schmidt of 3<sup>rd</sup> Stafel who shot down Pilot Officer J.R. Richards (AR391-Blue 3).

As Richards took to his parachute, his wingman, Sergeant V. Kopacek (AB133), also came under attack, but he managed to break free and landed a few minutes later at Manston with a shrapnel wound in his right thigh. His Spitfire was later classified Cat C although he resolutely maintained that the damage had been caused by flak and not by enemy aircraft. Thanks to the efforts of rescue services, Pilot Officer Richards was picked up by motor launch after spending 2 ½ hours in his dinghy and was brought safely back to Manston.

The top cover squadron, Number 350, were attacked by around twenty Fw190s of Hauptmann Josef "Pips" Priller III Gruppe which had maintained its height as Seifert had dived through lower squadrons. Blue section soon became separated and Flight

Sergeant G.G.A.J. Livyns (BL822-Blue 4) was shot down near Ostend having lost touch with his leader. In the meantime, White section were also in trouble as their N°3 had been forced to return early with engine trouble, and Sergeant L.J.A. Hansez (W3626-White 4) was shot down before he could close the gap with the two remaining aircraft.

Two other members of Blue section, Flight Lieutenant du Monceau (BL540-Blue 1) and Flying Officer R.J.L. Laumans (AB173-Blue 2) found themselves quite alone as they were crossing out over the coast, witnessed a Spitfire go into the sea near Ostend. The aircraft came down close to a fleet of fishing boats but there was no sign of a parachute. Not long after another Spitfire was seen being attacked by a Fw 190, its pilot baling out into the sea. As du Monceau sent out a Mayday call, his N°2 chased inland after the 190 which was soon joined by four others. Robert Laumans takes up the story:

*"Between each engagement I tried to fly a few miles towards England as it was obvious that I couldn't shoot down all of the Germans. It was also obvious that they wouldn't let me go! My petrol was going down fast but I was ready to do battle to the finish. It was no good trying to flee as the Fw 190 was faster than the Spitfire Vs. I faced them each time they attacked. Finally, when I was firing at one enemy in front of me, two of his comrades attacked from astern, one left, one right. A shell suddenly entered my cockpit from the left-hand side, pierced the dashboard and exploded in the petrol tank in front. My aircraft was immediately set on fire and the only thing I could do was to bale out. The combat had started around 25,000ft and I abandoned the aircraft at 900ft, more than enough time to deploy*

*the parachute? I ended up in the sea somewhere between Ostend and Dover, successfully opened my dinghy, and remained drifting for sixty-three hours. On the third day, in late afternoon, I was picked up by the Germans a couple of miles outside Nieuport (Belgium). I spent three days at Coxyde airfield with high fever (exposure) and was eventually sent to Stalag Luft III at Sagen\**

\*Please refer to bulletin of 13 April 1992 "La grande évasion". By Bobby Laumans

One of the most worrying aspects of this operation was the fact that a formation comprising forty-six Spitfires had been badly mauled and had suffered losses approaching 20%. There had been several occasions in recent weeks when a large numbers of Fw 190s had been encountered, but this was one of the first actions that the Germans had been confident enough to take on a complete Wing. Up until now they had been content to pick off individual squadrons or sections which had become detached from the main Wing formation, surplus aircraft being used to contain the remaining RAF fighters rather than engage them. Thanks to the fighting qualities of the Fw 190, such reservations could now be swept aside.

The events of 1 June highlighted the difficulties that Fighter Command now had to contend with over Northern Europe. The battle to win the technological war has often been likened to a pendulum swinging to and fro, with the advantage going to one side and then the other. For the time being at least, it was abundantly clear that this effect had moved decisively in favour of the Luftwaffe. As far as the RAF was concerned, wordse was to follow.

From the Chapter Six of the Book "Spitfire Mark V in action" produced by Airlife.

**NEW YORK**  
**11 SEPTEMBRE 2001**

**NEW YORK**  
**11 SEPTEMBER 2001**

***Pourquoi des hélicoptères de sauvetage ne sont-ils pas intervenus au sommet du World Trade Center?***



***Waarom zijn reddingshelikopters niet tussengekomen op de top van het World Trade Center?***

## **CONFIRMATION**

Les circonstances et les causes de la non-intervention d'hélicoptères de sauvetage sur les Twin Towers de Manhattan avant leur effondrement (voir notre bulletin n° 2/2002) n'avaient jusqu'ici été ni confirmées par des voix officielles américaines.

Le magazine britannique *Helicopter International* revient sur le sujet dans son édition de juillet/août 2002. Par une brève information, il complète ce qui avait été dit dans notre bulletin précédent et donne donc confirmation de l'incroyable querelle entre services new-yorkais qui a empêché une tentative de sauvetage au sommet des tours. Voici ce qu'écrivit la revue anglaise:

*La ville de New York a reçu du Gouvernement US une somme de 9,8 millions USD pour un nouvel hélicoptère équipé pour pouvoir répondre à diverses situations d'urgence, dont des attentats terroristes. Ce budget a déjà été affecté par les autorités de la ville à l'achat et à l'équipement d'un nouvel hélicoptère Bell 412 à mettre en œuvre par le Département de la Police (NYPD).*

*Le NYPD s'était précédemment élevé contre le fait que, le 11 septembre 2001, ses hélicoptères avaient été mis dans l'impossibilité de sauver des occupants du World Trade Center à partir du toit des tours, même si les bâtiments étaient restés debout, car les pompiers (Fire Department) avaient insisté pour que les portes d'accès aux toits soient fermées et condamnées par des chaînes. De plus, des équipements placés sur les toits auraient aggravé les difficultés d'atterrissage. On ne sait pas si ce problème a été résolu (NDLR: pour d'autres bâtiments élevés de la ville).*

Alphonse DUMOULIN

## **BEVESTIGING**

De omstandigheden en de redenen van het niet-optreden van de reddingshelikopters voor de instorting van de Twin Towers van Manhattan werden tot hertoe niet bevestigd door de officiële Amerikaanse woordvoerders.

Het Britse tijdschrift *Helicopter International* komt op het onderwerp terug in zijn uitgave van juli/augustus 2002. Via een korte informatie vervolledigt dit wat in ons vorig bulletin gezegd werd en betekent meteen de bevestiging van de ongelooflijke twist tussen de New-yorkse diensten, twist die een reddingspoging op het dak van de torens verhinderd heeft. Ziehier wat het Britse tijdschrift schrijft :

*De stad New York heeft van de US regering een bedrag van 9,8 miljoen USD ontvangen voor een nieuwe helikopter, uitgerust om verschillende dringende situaties, waarbij terroristenaanvallen, te kunnen opvangen. Dit budget werd door de overheid van de stad reeds aangewend voor aankoop en uitrusting van een nieuwe helikopter Bell 412, in te zetten door het Departement van de Politie (NYPD).*

*Het NYPD had zich voordien verzet tegen het feit dat het op 11 september 2001 voor zijn helikopters onmogelijk gemaakt werd, de bezetters van het World Trade Center vanop het dak van de torens te redden, zelfs indien de gebouwen overeind gebleven waren, want de brandweerlui ( Fire Department) hadden erop aangedrongen, dat de toegangsdeuren tot de daken gesloten en met ketens afgegrendeld moesten zijn. Bovendien zouden de op de daken aangebrachte uitrustingen de landingsmoeilijkheden nog verscherpt hebben. Men weet niet of dit probleem opgelost werd. (NVDR : voor andere hoge gebouwen van de stad)*

Vertaling: Gill VAN DEN BROECK



**Président d'honneur – Erevoorzitter**

Léon BRANDERS

**Vice-président d'honneur – Ere vice-voorzitter**

Jacques DOME

**Membres d'honneur – Ereleden**

Monseigneur le prince Antoine de Ligne  
Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Camille MONTAIGU, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises  
Monsieur Dominique WEIBEL

Monsieur Alfred BODET  
Monsieur Jean DELCOUR  
Monsieur Léopold HEIMES  
Monsieur Achille VANHEE  
Monsieur Victor WINANTS

\*\*\*

**Raad van beheer – Conseil d'administration**

**Bureau**

**Voorzitter – Président:**

Jean KAMERS - 02.731.17.88

**Vice-président**

Paul JOUREZ - 067.790.337

**Secrétaire général – Secretaris generaal**

Robert FEUILLEN - 013.312.870\*

**Trésorier – Schatbewaarder**

Georges de CONINCK - 02.344.46.38

**Membres – Leden**

Hugo CLOECKAERT	02.657.00.54
André DILLIEN	02.673.36.32*
Alphonse DUMOULIN	04.362 63 79*
Hubert MOJET	02.770.93.71
Norbert NIELS	016.58.10.86
Alex PEELAERS	014.54.70.63
	014.54.09.72*
	0495.217.063
Jacques ROELAND	02.465.46.51
Wilfried TERSAGO	011.689.878
	011.692.589*

\* Fax

**Secrétariat – Secretariaat**

Wijngaardstraat 4

3290 DIEST

Tel & Fax: 013.312.870

*Indien u een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.  
Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen*

\*

**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.  
Egalement vos événements familiaux importants**

Prochain bulletin  
Volgend tijdschrift

15.02.2003

**Quand on veut "pincer" son français !**

Cela s'est passé en 1950 à l'aérodrome de Haren-Evere quand se présente à l'atterrissage un C47 de l'Armée de l'Air française:

Le C47: Bruxelles de FRJPK, bonjour, en provenance de Villacoublay, demande consignes d'atterrissage.  
Le contrôleur: FRJPK de Bruxelles, bonjour, piste 27, vent au sol 250 degrés 8 nœuds, QNH *vingt-neuf septante-quatorze* pouces.  
Le C47: Bruxelles, voulez-vous répéter le QNH !  
Le contrôleur: Je répète: QNH vingt-neuf septante-quatorze pouces  
Le C47: ..... !  
Un autre contrôleur se précipite au micro:  
FRJPK, QNH de l'aérodrome est de *Vingt-neuf quatre-vingt quatre* pouces, rappelez en final.  
C47: Bien reçu Bruxelles, je rappelle en final

## NORMANDIE BILLET D'INSCRIPTION

à envoyer au secrétaire général  
Robert Feuillen  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

NOM: .....

Prénom: .....

Accompagné de:

NOM(S): .....

.....

désire m'inscrire pour le voyage organisé en  
Normandie du samedi 17 mai au mercredi 21 mai  
2003.

Chambre désirée: Double

Single

\*\*\*

Je verse ce jour l'acompte de 65,00 EUR (ou 85,00  
EUR) par personne, au compte N° 210-0619966-91 de  
VTB - rue Montoyer 1/13 à 1000 Bruxelles

Je souscris à l'assurance voyage-annulation

de 5,00 EUR

\*\*\*

### Assurance-annulation voyage

Remboursement des frais engagés en cas de maladie,  
d'accident, de décès de l'assuré ou d'un membre de sa  
famille jusqu'au deuxième degré.

## NORMANDIË INSCHRIJVINGSTROOK

te sturen naar de secretaris generaal  
Robert Feuillen  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

NAAM: .....

Voornaam: .....

Vergezeld van:

NAAM (NAMEN): .....

.....

wens zich in te schrijven voor de reis naar Normandië  
ingericht van zaterdag 17 mei tot woensdag 21 mei  
2003.

Gewenst kamer: Dubbel

Eén persoon

\*\*\*

Ik schrijf vandaag het voorschot van 65,00 EUR (of  
85,00 EUR) per persoon over op de rekening  
210-0619966-91

van VTB - Montoyerstraat 1/13 te 1000 Brussel

Ik onderschrijven de reisannulatie-verzekering

van 5,00 EUR

\*\*\*

### Reisannulatie-verzekering

Terugbetaling van de kosten in geval van ziekte,  
ongeval, overlijden van de verzekerde of een familielid  
tot de tweede graad