

# IMPRIMÉ – DRUKWERK

\*  
**Bulletin trimestriel  
Driemaandelijks bulletin**

\*  
**N° 4/2003  
October-November-December  
Octobre-Novembre-Décembre  
2003**

\*  
**24<sup>ème</sup> année – 24ste jaar**

\*  
**Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever**

**Robert Feuillen  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 Bruxelles – Brussel**

Bureau de dépôt  
Afgiftkantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P.  
1150 Bruxelles-Brussel 151/4224

*Ter attentie van – A l'attention de*

**Il y aura cent ans, le 17.12.1903, à 10,30 hr du matin, qu'un rêve aussi vieux que l'humanité se concrétise : l'homme s'est rendu maître des airs.**

**Orville Wright accomplit le premier vol stabilisé d'un engin motorisé plus lourd que l'air !**

**Honderd jaar geleden, op 17 december 1903 om 10.30 's morgens, ging een droom in vervulling die zo oud was als de mens zelf : meester worden in de lucht.**

**Orville Wright slaagde er in om een toestel dat zwaarder was dan lucht, een gecontroleerde vlucht te laten uitvoeren**

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

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

## Trente six ans en bleu

Alain Blume raconte sa vie sous l'uniforme bleu de la Section belge de la Royal Air Force d'abord, puis sous celui de la Force Aérienne qu'il quittera 36 ans plus tard avec le grade de colonel aviateur.

Son récit commence en mai 1940 quand, dans le désordre du moment, sa sœur l'amène à Paris. Rejoint par sa mère, le trio parviendra en Grande-Bretagne dans le sillage de Camille Huysmans. Alain est placé dans une « Public school » (établissement privé) à York où il poursuit ses études secondaires entamées à l'Athénée de Morlanwez. Il y fait l'apprentissage de la liberté, de la démocratie et du sens des responsabilités.

Deux jours avant ses 18 ans, le 21 juillet 1944, il subit l'examen médical des mains du Docteur Evrard et est incorporé le 27 octobre. Début de l'entraînement en vol en Angleterre au sein de la 107<sup>ème</sup> promotion, poursuite des vols en Tiger Moth à Diest-Schaffen, puis, en octobre 1946, retour en Angleterre pour l'entraînement sur Harvard (T6). Le 24 septembre 1947, il reçoit les glorieuses ailes de la RAF.

D'abord instructeur en vol à l'EPE puis à l'EPA (A la RAF, les deux premiers de la promotion sont automatiquement désignés pour suivre la formation d'instructeur : Alain Blume et Marcel Soreil) Ce sera ensuite la vie exaltante en escadrille, sur Meteor VIII et Hunter, les périodes de tir à Sylt, en Frise septentrionale et, le moral entre les jambes, un séjour dans un état-major. Heureusement, il peut bientôt changer d'air.

En juin 1964, des équipages de DC3, d'hélicoptères et des techniciens de la Force Aérienne sont appelés, sous forme de volontariat, à créer à Kamina la Force Aérienne tactique congolaise afin de fournir un appui logistique à l'Armée nationale congolaise. Alain Blume, qui s'est porté immédiatement volontaire, en sera le commandant en second. Plus tard, en mai 1978, commandant du 15 Wing de Transport aérien, le colonel Blume commande l'opération aérienne chargée d'évacuer les ressortissants belges piégés à Kolwezi. Il décolle de Beauvechain le 18 mai dans l'après-midi et se pose à Kamina le lendemain vers 14h00 après avoir été empêché de survoler certains pays dont la France ! A la tête de 8 C130 et de 2 B727, il effectue un atterrissage d'assaut à Kolwezi le samedi 20 mai à 06h29. Opération menée de main de maître, en étroite collaboration avec le détachement Paracommando, que la filmographie étrangère se garda bien de relever. Après 36 années en bleu, le colonel Blume est mis à la retraite le 1<sup>er</sup> juillet 1980. Son récit se termine par un hommage à son frère Jean qui connut les géôles de Breendonck et de Buchenwald.

*Le livre est disponible au Centre de documentation « Dakota » à Melsbroek ou par contact téléphonique avec Jan Govaerts (Tél. 016 404 664)  
Prix 10,00 EUR (+ 2,50 EUR pour frais d'expédition)*

## Zesendertig jaar in het blauw

Alain Blume vertelt zijn wedervaren tijdens zijn leven bij de Belgische sectie van de RAF in het blauwe uniform, en vervolgens deze bij onze Luchtmacht die hij met de graad van kolonel vlieger zou verlaten 36 jaar later. Zijn verhaal begint in mei 1940 wanneer hij tijdens de heersende verwarring door zijn zuster naar Parijs wordt begeleid. Daar vervoegt zijn moeder hem en samen bereiken zij Groot-Brittannië in het zog van Camille Huysmans. Alain wordt er in een "Public school" ondergebracht waar hij zijn middelbare studies, begonnen in het Atheneum van Morlanwez, voortzet. Daar worden hem de beginselen van vrijheid, democratie en het verantwoordelijkheidsgevoel bijgebracht. Twee dagen voor zijn 18<sup>e</sup> verjaardag, 21 juli 1944, legt hij zijn medisch examen af in de handen van Dokter Evrard en word ingelijfd op 27 oktober. Het begin van zijn vluchtopleiding neemt een start in Engeland in de schoot van de 107<sup>e</sup> promotie en vervolgens in Diest-Schaffen op Tiger Moth om even later terug naar Engeland te vertrekken voor zijn opleiding op Harvard (T6). Op 24 september 1947 krijgt hij de vleugels van de RAF opgespeld. Als de twee eersten van de promotie worden Alain Blume en Marcel Soreil onmiddellijk en automatisch aangeduid als instructeur en zien we ze vervolgens in de EVS en de VVS. Even later volgt dan het leven in het smaldeel op Meteor VIII en Hunter, de periodes lucht/lucht schieten in Sylt om dan zeer tegen zijn zin een verblijf in het Hoofdkwartier. Gelukkig voor hem kan hij de lucht ergens anders gaan opsnuiven en wel in juni 1964 wanneer bemanningen en technisch personeel DC3 en helikopters van de Luchtmacht worden aangeduid om in Kamina een Tactische Luchtmacht op te richten teneinde een logistieke steun te kunnen verzekeren aan het Nationale Kongolese leger. Alain Blume die hiervoor onmiddellijk kandidaat was werd tweede in bevel. Later, in mei 1978, toen kolonel bevelhebber van de 15 Wing Transport, had hij het bevel over de luchtoperatie teneinde de Belgische onderdanen die vast zaten in Kolwezi te evacueren. Hij steeg op vanaf de basis Beauvechain op 18 mei in de namiddag en kon zich, niettegenstaande het vliegverbod boven sommige landen onder welk Frankrijk, de volgende dag rond 14.00 u neerzetten op Kamina. Aan het hoofd van 8 C130's en 2 B727's land hij stormenderhand op 20 mei om 06.29u in Kolwezi. Een operatie uitgevoerd met de hand van de meester bijgestaan door een afdeling Paracommando, waarbij de vreemde pers met opzet in gebreke bleef. Na 36 jaar in blauw werd kolonel Blume op rust gesteld op 1 juli 1980. Het besluit van zijn verhaal is een erbetoon aan zijn broer Jean die gevangene was in Breendonck en Buchenwald.

*Dit boek kan bekomen worden in het Documentatie Centrum "Dakota" te Melsbroek en ook telefonisch bij Jan Govaerts (Tel. 016 404 664).  
Prijis 10,00 EUR (+ 2,50 EUR verzendingskosten)  
Vert. Jan Govaerts*

Numéro 4/2003  
24<sup>ème</sup> année  
Octobre-Novembre-Décembre  
2003

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

\*  
Web site  
[www.maisondesailles](http://www.maisondesailles)  
→ sommaire → insigne VTB

\*  
Compte bancaire  
210-0619966-91

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



Nummer 4/2003  
24ste jaar  
October-November-December  
2003

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

\*  
Web site  
[www.huisdervleugels](http://www.huisdervleugels)  
→ inhoud → badge VTB

\*  
Bank rekening  
210-0619966-91

\*  
Bijdrage  
België: 18,00 Euro  
(*Weduwen: 9,00 Euro*)  
Buitenland: 20,00 Euro  
(*Weduwen: 11,00 Euro*)

**Pionniers et Anciens de l'aviation**

Association sans but lucratif  
**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE

\*  
**SOCIÉTÉ ROYALE**  
Sous le Haut Patronage de  
Sa Majesté le Roi Albert II



Vereniging zonder winstgevend doel  
**DE « VIEILLES TIGES »**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

\*  
**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Onder de Hoge Bescherming van  
Zijne Majesteit Koning Albert II

**Pioniers en Oudgedienden  
van de luchtvaart**

**Rédacteur**  
Robert FEUILLEN  
**Collaborateurs – Medewerkers**  
Alphonse DUMOULIN  
Jean-Pierre SONCK

\*

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

**SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2003**

- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Le mot du trésorier
- Un siècle d'aviation
- Trois journées d'un équipage dans le transport aérien militaire
- Le mot de la Maison des Ailes

**INHOUD VAN HET BULLETIN 4/2003**

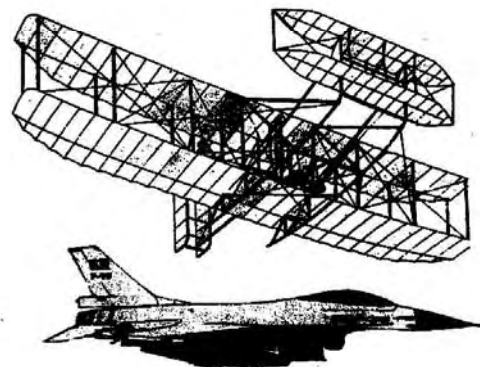
- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Het woord van de penningmeester
- Een eeuw luchtvaart
- Drie dagen van een bemanning in het militaire luchttransport
- Het woord van het Huis der Vleugels

**Volgend bulletin**  
**Prochain bulletin**

15.02.2004

Voor hen die zich  
verbonden voelen  
met 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**

## *Le mot du président Het woord van de voorzitter*



Cher ami aviateur,

Quelle drôle d'idée d'avoir baptisé une association d'aviateurs « Les Vieilles Tiges de l'aviation belge » ! Pour certains cela fait «vieux» ; pour d'autres, cette connotation francophone intraduisible est choquante. Mais après une longue réflexion il fut décidé de conserver cette appellation par fidélité à l'esprit des illustres pionniers fondateurs de l'association, grandes figures de l'aviation belge, dont Jan Olieslagers, Henri Crombez, Jules de Laminne, brevetés avant la guerre 1914-1918 pour la plupart dans des écoles en France et qui adoptèrent le nom choisi par leur camarades français pour leur association.

D'autres noms célèbres sont inscrits au livre d'or de l'association : Hélène Dutrieu, première aviatrice belge, Victor Boin, Prosper Cockuyt, Georges Nélis, Frans Orta, Albert Van Cothem, ainsi que de nombreux aviateurs qui combattirent entre 1940 et 1945, pendant la campagne de Belgique, la Bataille d'Angleterre et sur de nombreux théâtres d'opération jusqu'à la victoire en 1945. D'autres accomplirent des exploits pour ouvrir de nombreuses voies commerciales, vers l'Afrique tout particulièrement.

Fondée en 1937, l'association « Les Vieilles Tiges de l'aviation belge » compte aujourd'hui 450 membres, venus de tous les horizons de l'aéronautique : des militaires issus des escadrilles de combat ou pilotes de transport, pilotes de l'Aviation légère mais également des pilotes civils ayant volé dans les compagnies aériennes, des pilotes privés, des fidèles du vol à voile, mais encore des navigateurs, des radios et mécaniciens navigants et même un astronaute.

Sans doute nous voulons préserver et honorer la mémoire de ces grands anciens mais la richesse de l'expérience vécue pour tous les membres actuels nous engage à rester « dans le vent » et à regarder aussi vers l'avant.

Beste vriend piloot,

Wat een idee om een vereniging van piloten "de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart" te hebben genoemd! Voor sommigen voelt zoiets "antiek" aan, anderen vinden die moeilijk te vertalen Franse benaming maar niets. Maar na lang nadenken werd er toch maar beslist die naam te behouden, om geen afbreuk te doen aan de geest van beroemde stichters en pioniers van de vereniging; ze waren immers de grote figuren van de Belgische luchtvaart: Jan Olieslagers, Henri Crombez, Jules de Laminne, allemaal gebrevetteerd vóór 1914-1918, vaak in de Franse vliegscholen. Zij waren het, die de naam van hun Franse kameraden hebben overgenomen.

In het gulden boek van de vereniging staan nog andere beroemde namen: Hélène Dutrieu, de eerste Belgische pilote, Victor Boin, Prosper Cockuyt, Georges Nélis, Frans Orta, Albert Van Cothem; ook de namen van de vliegers die meevochten tijdens de oorlog van 1940-1945, tijdens de 18-daagse veldtocht, de Slag om Engeland, alle krijgstonelen tot in 1945. Nog anderen hebben zich dan weer verdienstelijk gemaakt door commerciële routes in te vliegen, zo bijvoorbeeld naar Afrika.

De vereniging "de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart" werd in 1937 opgericht en telt voor het ogenblik 450 leden, allemaal uit verschillende branches van de luchtvaart: militairen uit gevechtssmaldelen, transportpiloten, piloten van het Licht Vliegwezen, maar ook vliegers uit de burgerluchtvaartmaatschappijen, privépiloten, aanhangers van de zweefvliegerij; verder nog navigatoren, marconisten en boordmechanici, zelfs een astronaut.

Het spreekt vanzelf dat we de herinnering aan onze beroemde voorlopers willen bewaren; anderzijds dwingt de rijkdom aan ervaringen van alle huidige leden ons ertoe om voortdurend in beweging te blijven en vooruit te zien.

Notre objectif est de réunir tous ceux que l'aéronautique passionne, membres de la RAF Association, Fédération des Anciens de la RAF et SAAF, Spitfire Club, Silver Wings (USA) et Silver Wings of Belgium, Mirage Pilots Association, Amicale de la Light Aviation, Old Flyers de la Sabena, dans le respect des statuts, règlements, buts et mode de fonctionnement de ces diverses associations afin de perpétuer un esprit, la richesse d'une énorme expérience et la propagation du goût de l'aéronautique.

Nous sommes convaincus que votre présence parmi nous est essentielle en nous apportant l'expérience de votre métier aujourd'hui, sur le plan technique, sur le plan opérationnel, sur le plan de la formation et de votre carrière.

C'est donc pour partager fraternellement l'esprit, la camaraderie, les perspectives du futur que nous serions heureux et fiers de vous compter parmi les membres de l'association des

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

Web site  
[www.maisondesailles.be](http://www.maisondesailles.be)  
→ sommaire → insigne VTB

\*\*\*

## **NOUVELLES DE L'ASSOCIATION**

**Bienvenue au nouveau membre  
Welkom aan het nieuwe lid**

LAMBERT André  
Allée du Jacquemart 6 Bte 45  
1400 NIVELLES  
Téléphone & Fax : 067 22 09 20  
Breveté pilote d'avion le 13.12.1963 et d'hélicoptère le  
31.05.1966 par l'Aviation légère de la Force terrestre  
Admis « Vieille Tige »  
Parrains : Alphonse DUMOULIN et Camille  
GOOSSENS

\*\*\*

**Mercredi 13 août 2003  
Aéroport de  
Deurne-Antwerpen**

C'est une tradition, au mois d'août nous quittons la Maison des Ailes. Cette année, la réunion fut organisée à l'aéroport de Deurne Antwerpen où nous fûmes les hôtes du commandant de l'aéroport, Monsieur Paul Paridaens.

Ons doel blijft steeds het samenbrengen van allen die door de luchtvaart bezielde zijn: leden van de RAF Association, de Federatie van Anciens van de RAF en de SAAF, de Spitfire Club, de Silver Wings (USA) en de Silver Wings of Belgium, de Mirage Pilots Association, de Vriendenkring van de Light Aviation, Old Flyers van Sabena. Dat alles met eerbiediging van de statuten, doelstellingen en werking van die verschillende verenigingen, teneinde een geest verder te zetten, de rijkdom van een enorme ervaring en de verspreiding van de zin voor luchtvaart.

We zijn ervan overtuigd dat uw aanwezigheid onder ons essentieel is omdat ze uw beroepservaring aanbrengt, zowel op technisch als op operationeel vlak, maar tevens op gebied van uw vorming als van uw carrière.

We zouden erg gelukkig en trots zijn mochten we met u de geest, de vriendschap en de toekomstperspectieven mogen delen, door u te kunnen rekenen onder de leden van de vereniging.

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

Web site  
[www.huisdervleugels.be](http://www.huisdervleugels.be)  
→ inhoud → teken VTB

\*\*\*

## **NIEUWS VAN DE VERENIGING**

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

Jo HUYBENS, le 24 juillet  
Gustave DE SMET, en août (breveté pilote en 1932)  
Madame GUFFENS, le 14 juillet  
Jacques GENOT, le 1 septembre  
Mevrouw BUYSE, op 2 september  
Air Marshall Larry DUNLAP, 20.10.2003-Former CO  
139<sup>th</sup> Wing - Melsbroek Autumn 1944 (B-25 Mitchell)

Nous présentons nos sincères condoléances à la famille et aux amis de ces chers disparus.

*Onze innige deelneming aan de familie en aan de vrienden van deze dierbare overledenen*

**Woensdag 13 augustus 2003  
Luchthaven van  
Deurne-Antwerpen**

De traditie wil dat wij in de maand augustus het Huis der Vleugels verlaten. Dit jaar werd de bijeenkomst op de luchthaven van Deurne-Antwerpen gepland waar wij de genodigden van de luchthavencommandant, de Heer Paul Paridaens, waren.

Après un dépôt de fleurs au monument élevé en 1953 à la mémoire de Jan Olieslagers, un des pionniers fondateurs de l'association, la nonantaine de participants se retrouvèrent dans un hangar, converti en salle à manger, bien à l'abri de la canicule, pour apprécier le délicieux buffet qui y avait été dressé et qui avait été organisé par notre ami, Dany Cabooter.

Ce fut aussi, pour beaucoup, la découverte du musée Stampe et Vertongen qui contient, outre plusieurs versions des célèbres « SV » (Stampe pour nos amis français) de vénérables ancêtres amoureusement entretenus ou reconstitués par Dany et son équipe.

Merci à tous et à l'année prochaine, dans un lieu de rencontre qui vous sera communiqué le plus rapidement possible.

## Des « Vieilles Tiges » déjeunent en Concorde

La visite du plus grand musée d'aviation en plein air d'Europe situé à Hermeskeil, à une trentaine de kilomètres de la ville de Trèves en République fédérale allemande, a été organisée le 17 septembre par Bill Tersago qui avait affrété un car pour le transport de la trentaine de membres qui avaient répondu à son appel. Ce musée est constitué d'un hall où sont rassemblés quelques avions et des moteurs, mais la collection la plus importante et la plus imposante des avions est exposée en plein air. Quelques exemples parmi la cinquantaine d'appareils : F-4 Phantom, F-104, Mirage III, Mig-21, Constellation, DC-3, Iliouchine et des hélicoptères dont une impressionnante machine russe. C'est dans l'imagination d'un vol à Mach 2, à 45000 pieds d'altitude, que les participants déjeunèrent dans une maquette grandeur nature d'un Concorde. Les hôtesses n'étaient ni d'Air France, ni de British Airways, c'étaient des sympathiques Fräuleinen ! Bill concocte la visite d'un autre musée européen l'année prochaine.

Na een bloemenkrans neergelegd te hebben aan het monument, opgericht in 1953 ter nagedachtenis aan Jan Olieslagers, één van de pionierstichters van onze vereniging, vonden de ongeveer negentig deelnemers elkaar weer in een loods, beschermd tegen de hitte, om er een heerlijk opgesteld buffet te waarden en ingericht door onze vriend Dany Cabooter.

Velen onder ons ontdekten het museum Stampe en Vertongen waar, naast verschillende varianten van de beroemde "SV" (Stampe voor onze Franse vrienden) ook eerbiedwaardige voorlopers, door Dany en zijn team, met liefde onderhouden en hersteld worden.

Dank aan u allen en tot volgend jaar op een plaats die u zo snel mogelijk zal medegedeeld worden.

## «Vieilles Tiges» lunchen in de Concorde

Het bezoek aan het grootste openluchtvaart museum van Europa gelegen te Hermeskeil, op en dertigtal kilometer van Trier in de Federale Duitse Republiek, vond plaats op 17 september en werd georganiseerd door Bill Tersago met een gehuurde bus om een dertigtal leden te vervoeren die aan zijn oproep gevold hebben gegeven. Dit museum bestaat uit een hal waar enkele vliegtuigen en motoren tentoongesteld worden, maar de meest belangrijke en de indrukwekkendste verzameling van vliegtuigen bevindt zich in open lucht. Enkele voorbeelden tussen een vijftigtal toestellen: F-4 Phantom, F-104, Mirage III, Mig-21, Constellation, DC-3, Iliouchine en helikopters waaronder een imponerend Russisch toestel. In een denkbeeldige vlucht aan Mach 2 op 45.000 voet hoogte, lunchen de deelnemers in Concorde model van natuurlijke grootte. De hostesses waren noch van Air France noch van British Airways maar waren prettige Fräuleinen! Bill beraamt reeds voor volgend jaar een bezoek aan een ander Europees museum.



# In memoriam Jo Huybens

Jo est né le 22 novembre 1938 et est parti pour son dernier vol le 24 juillet 2003  
Jo werd geboren op 22 november 1938 en hij is vertrokken op 24 juli voor zijn laatste vlucht



**Rêver un impossible rêve  
Porter le chagrin des départs  
Brûler d'une possible fièvre  
Partir où personne ne part  
Aimer jusqu'à la déchirure  
Aimer, même trop, même mal,  
Tenter, sans force et sans armure,  
D'atteindre l'inaccessible étoile  
Telle est la quête ...**

Jacques Brel

Jo s'engage à la Force Aérienne le 1<sup>er</sup> mars 1960 et est rattaché à la 144<sup>ème</sup> promotion d'élèves pilotes. Il termine son entraînement sur SV4B à Goetsenhoven au mois de juillet et doit poursuivre son entraînement sur Fouga Magister à la base de Kamina au Congo, mais les événements survenus à l'indépendance du pays bouleversent le planning. En attendant d'être accueillis à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence, les élèves perfectionnent leur pilotage sur SV4B.

Le 2 novembre 1960, ils sont les hôtes de l'Ecole de l'Air et entament leur entraînement sur le célèbre CM 170R ; il se termine le 31 mai 1961. De retour en Belgique, Jo se retrouve à Brustem le 19 juin et doit, comme les autres élèves, suivre des cours de procédure en langue anglaise ! Après des vols sur T33, Jo est breveté pilote le 10 novembre 1961.

Le sous-lieutenant Huybens est muté à la 1<sup>ère</sup> escadrille à Florennes le 12 juin 1962. Le 12 juillet 1976, le major Huybens commande la 2<sup>ème</sup> escadrille. Il sera ensuite successivement, commandant du Groupe de Vol à Brustem, Chef Recce Branch à AAFCE à Ramstein, Sous-chef d'état-major à la TAF et, le 24 août 1990, le colonel Huybens est nommé commandant du 15 Wing de Transport aérien.

C'est à Florennes qu'il se découvre une âme d'historien militaire. Il fera plein usage de ses dons quelques années plus tard lorsque, chef de corps à Melsbroek, il crée d'abord le livre d'or de l'unité qui recueille au fil de visites célèbres, des signatures prestigieuses, puis s'attache à la rédaction de l'historique du Wing.

Op 1 maart 1960 wordt Jo aangeworven bij de Luchtmacht in de schoot van de 144<sup>e</sup> promotie leerling piloot. Tijdens de maand juni van datzelfde jaar beëindigt hij zijn opleiding op SV4B te Goetsenhoven en moet zijn vorming verderzetten op Fouga Magister op de Basis van Kamina in Congo. Intussen hebben de gebeurtenissen, gepaard gaande met de onafhankelijkheid de planning totaal verstoord. In afwachting van hun integratie in "L'école de l'air" van Salon de Provence vervolmaken de leerlingen hun vliegvaardigheid op SV4B.

Op 2 november 1960 zijn ze te gast in l'Ecole de l'Air en beginnen hun opleiding op de vermaarde CM 170B; ze is voltooid op 31 mei 1961. Terug in België vinden we Jo terug in Brustem op 19 juni en hij moet er, samen met zijn collega's een cursus procedures in de engelse taal doorlopen! Na de voortgezette vliegopleiding op T33 bekommt Jo het vliegbrevet op 10 november 1961.

Onderluitenant Huybens doet vervolgens mutatie naar het 1<sup>ste</sup> smaldeel te Florennes op 12 juni 1962. Op 12 juli 1976 beveelt majoor Huybens het 2<sup>de</sup> smaldeel. Nadien oefent hij opeenvolgend de functie uit van commandant Vlieggroep te Brustem, Chief Recce Branch AAFCE te Raamstijl, en Onderstafchef HK Comdo TAF. Op 24 augustus 1990 wordt kolonel Huybens aangesteld als korpscommandant van de 15<sup>de</sup> Wing Luchttransport.

Reeds in Florennes ontdekt hij de ziel van militair historicus. Hij zal later die ontdekking verder laten openbloeien tijdens zijn commando in de 15<sup>de</sup> Wing. Vooreerst creëert hij het gulden boek van de eenheid, dat in de loop der jaren de handtekeningen van talrijke personaliteiten vastlegt, en vervolgens spits hij zich toe op het totstandkomen van de historiek van de Wing.



Placé à la retraite le 1<sup>er</sup> janvier 1993, Jo fonde le Centre de documentation du 15<sup>de</sup> Wing qu'il baptise « Dakota » en souvenir du premier avion qui fut le cheval de bataille de l'unité. Il y consacre tous ses loisirs et, avec une équipe qu'il réunit grâce à son dynamisme, construit une ample documentation littéraire et photographique et restaure deux avions mythiques: le C119 et le Pembroke.

Avec un admirable courage et soutenu par son épouse, il anime ce centre jusqu'à huit jours avant sa mort.  
Merci JO.

Oprustgesteld op 1 januari 1993, sticht Jo onmiddellijk daarop het Documentatiecentrum van de 15<sup>de</sup> Wing, dat hij "Dakota" doopt, naar het vliegtuigen dat als het eerste werkpaard van de jonge wing geschiedenis maakte. Al zijn vrije tijd heeft hij eraan besteed, tesa-men met een ploeg getrouwen die hij dank zij zijn dynamisme weet te motiveren voor de samenstelling van een uitgebreide literaire en fotografische documentatie enerzijds, en de restauratie van twee mythische vliegtuigen van de eenheid: de C119 en de Pembroke. Met bewonderenswaardige moed en ondersteund door zijn echtgenote heeft hij dit centrum weten te animeren tot acht dagen vóór zijn overlijden.  
Dank U, Jo.

Piet Claes

## Le mot du Trésorier

Chers amis,

L'année 2003 touche bientôt à sa fin. Le moment est donc venu de vous demander de renouveler votre cotisation pour 2004, de préférence avant le 31 décembre 2003, à l'aide du bulletin de virement joint. Comme les années précédentes, vous pouvez régler en même temps, la cotisation à la Maison des Ailes à l'aide de ce bulletin de virement.

### Montant de la cotisation :

- Membre résidant en Belgique : 18,00 EUR  
(Avec cotisation Mda) : 33,00 EUR
- Membre résidant à l'étranger : 20,00 EUR  
(Avec cotisation Mda) : 35,00 EUR
- Veuve résidant en Belgique : 9,00 EUR  
(Avec cotisation Mda) : 24,00 EUR
- Veuve résidant à l'étranger : 11,00 EUR  
(Avec cotisation Mda) : 26,00 EUR

Vous pouvez bien sûr « majorer » le montant dû sous forme d'un don qui sera consacré, comme auparavant, aux œuvres que nous menons. Nous vous en remercions bien vivement d'avance.

### Très important :

1. Si le nom du compte utilisé n'est pas le vôtre, n'oubliez pas de mentionner dans la case « communication » votre nom de membre bénéficiaire.
2. **Pour les membres résidant à l'étranger :**  
Utilisez les codes IBAN et BIC du compte bancaire pour votre virement afin de vous éviter des frais bancaires élevés.  
IBAN : BE23 2100 6199 6691  
BIC : GEBABEBB

## Het woordje van de penningmeester

Beste vrienden,

Het jaar 2003 loopt alweer stilaan naar het einde toe. Tijd dus om uw lidgeld voor 2004 te vereffen. Dit kan met het bijgevoegde overschrijvingsformulier en liefst vóór 31 december 2003.

Zoals vorige jaren kunt ook uw lidgeld voor het Huis der Vleugels - HdV - (15,00 EUR) via onze vereniging vereffenen.

### Bedrag van het lidgeld:

- Lid wonend in België: 18,00 EUR  
(Met lidgeld HvV): 33,00 EUR
- Lid wonend in het buitenland: 20,00 EUR  
(Met lidgeld HdV): 35,00 EUR
- Weduwe wonend in België: 9,00 EUR  
(Met lidgeld HdV): 24,00 EUR
- Weduwe wonend in het buitenland: 11,00 EUR  
(Met lidgeld HdV): 26,00 EUR

Indien u wenst, kunt u het bedrag van uw lidgeld afronden met een "aanvullende" bijdrage, bestemd voor de goede werking van onze vereniging, en waarvoor wij u uiteraard oprecht danken.

### Zeer belangrijk:

1. Indien de naam van de rekeninghouder verschilt van het betrokken lid, vergeet dan niet om in het vakje "mededeling" de naam van het lid te vermelden.
2. **Voor de leden in het buitenland:**  
Gebruik voor uw betalingen de IBAN en BIC codes van het rekeningnummer, want zo bespaart u een aanzienlijk bedrag aan bankkosten.  
IBAN: BE 23 2100 6199 6691  
BIC: GEBABEBB

# Un nouveau Redac'chef

Dès le prochain numéro du bulletin trimestriel qui paraîtra le 15 février 2004, un nouveau rédacteur endosse la passionnante responsabilité de faire paraître votre lecture préférée. Wilfried « Bill » Tersago, qui a le grand avantage d'être parfait bilingue français néerlandais, a accepté de reprendre le flambeau.

Mordu par l'aviation depuis son enfance, Bill obtient le brevet B sur planeur à St Hubert en 1966 et en avril 1968, prend un engagement à la Force Aérienne où il est rattaché à la promotion d'élèves pilotes 69A. Entraînement traditionnel à l'époque : SV4-bis à Goetsenhoven, Fouga Magister à Brustem, T-33 au Pays-Bas, les ailes de pilote sur la vareuse en 1970 puis à Florennes sur F-84F. Après un an à la prestigieuse 1<sup>ère</sup> Escadrille, il est choisi pour effectuer une conversion sur Mirage et est versé à la 42<sup>e</sup> Escadrille Recce. En 1977, il passe instructeur sur SF-260M Marchetti à Goetsenhoven et en 1980, sur AlphaJet à Brustem.

Après les cours pour candidat major qu'il suit en 1981, il est muté à l'état-major du Groupement Instruction et Entraînement et, en 1985, le major Tersago revient à Brustem pour commander la 7<sup>e</sup> escadrille. En 1986 il est muté à l'Etat-major de la Force Aérienne pour diriger le Service des Relations publiques et est nommé lieutenant-colonel en 1989. Après la chute du mur de Berlin en 1990, il est inspecteur auprès de l'équipe d'inspection de désarmement au sein des organisations CFE (Conventional Forces Europe), CSBM (Confidence & Security Building Measures) et Open Skies.

Changement radical de décor en 1993, il commande la base de Koksijde et fait sa conversion sur l'hélicoptère Sea King, le fameux ange gardien de la côte et du pays. En 1996, il est directeur adjoint au Service Informations des Force armées puis, pour une courte période jusqu'à sa mise à la retraite en octobre 1999, dirige à nouveau le Service des Relations publiques de la Force Aérienne.

Le lieutenant-colonel Tersago à 4200 heures de vol prestées sur 10 types différents d'appareils. Il est membre de l'association depuis 1996 et a été nommé administrateur à l'assemblée générale de 2001.

Good luck Bill !

Signalons au passage que le nouveau trésorier, le lieutenant-colonel Alex Peelaers a également commandé la base de Koksijde et qu'il fut aussi Chef du Service des Relations publiques de la Force Aérienne durant plusieurs années.

Le Conseil d'administration de l'association a des atouts en main !

# Een nieuwe hoofdredacteur

Vanaf het volgende nummer van het trimestriële bulletin dat zal verschijnen op 15 februari 2004, neemt een nieuwe redacteur de beklivende verantwoordelijkheid op hem om uw favoriete tijdschrift te doen verschijnen. Wilfried "Bill" Tersago, die het grote voordeel heeft perfect tweetalig te zijn, Nederlands-Frans, heeft aangevaard om de fakkel over te nemen.

Bill was al jong gebeten door de vliegerij en behaalde zijn B-brevet op zweefvliegtuig te St Hubert in 1966. In april 1968 wordt hij bij de Luchtmacht ingelijfd met de 69A-promotie leerling-piloten. Volgt de toenmalige klassieke opleiding: SV-bis te Goetsenhoven, Fouga Magister in Brustem, T-33 in Nederland en met vleugels van piloot op de borst, in 1970 piloot op F-84F te Florennes. Na een jaar in het roemrijke 1<sup>o</sup> Smaldeel, vat hij een conversie op Mirage aan en gaat hij naar het 42<sup>o</sup> Smaldeel Recce. In 1977 wordt hij instructeur op SF-260M Marchetti in Goetsenhoven en in 1980 is hij instructeur op AlphaJet in Brustem.

Na de cursus voor kandidaat-majoor die in 1981 wordt hij overgeplaatst naar de Groepering Opleiding en Training; in 1985 komt majoor Tersago terug naar Brustem om het bevel over het 7<sup>e</sup> smaldeel te voeren. In 1986 wordt hij naar Staf Luchtmacht overgeplaatst om er de Dienst Public Relations te leiden. In 1989 wordt hij luitenant-kolonel. Na de val van de Berlijnse Muur in 1989 is hij vanaf 1990 inspecteur bij de ontwapeningsinspecties CFE (Conventional Forces Europe), CSBM (Confidence & Security Building Measures) en Open Skies.

Complete decorverandering in 1993 wanneer hij het commando van de basis Koksijde krijgt en zijn conversie op Sea King uitvoert, de beroemde engelbewaarder van de kust en elders. In 1996 is hij adjunct-directeur van de Informatiedienst van Landverdediging. Tijdens een korte periode vóór zijn opruststelling in oktober 1999, leidt hij alweer de Dienst Public Relations van de Luchtmacht.

Luitenant-kolonel Tersago heeft zo een 4200 vlieguren op 10 verschillende types vliegtuigen gevlogen. Hij is sinds 1996 lid van de vereniging en werd op de algemene vergadering van 2001 tot administrateur benoemd.

Good luck Bill!

Vermelden terloops dat de nieuwe penningmeester, luitenant-kolonel Alex Peelaers eveneens de basis Koksijde heeft bevolen en dat ook hij gedurende meerdere jaren hoofd was van de Dienst Public Relations van de Luchtmacht.

De Raad van Bestuur van de vereniging heeft enkele troeven in handen!

# La Musique Royale de la Force Aérienne



# De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht

La Belgian Air Force Royal Symphonic Band Foundation (ASBF)\* a le plaisir d'annoncer la parution de son huitième disque compacte qui comprend des œuvres de cinq chefs de musiques militaires :  
Alain CREPIN, Guy DUYCK, Roland CARDON, Jos MOERENHOUT et Jos HANNIKEN.

Le CD est en vente au prix de:  
14 EUR pour les membres ASBF  
19 EUR pour les non membres

Commande à effectuer à :  
Secrétariat ASBF a.s.b.l. – J. Govaere  
Musique Royale de la Force Aérienne  
Quartier Roi Albert I  
Rue de la Fusée 70  
1130 Bruxelles

Paiement préalable au compte 001-2379860-41 de  
asbl Belgian Air Force Symphonic Band Foundation

- ASBF – asbl fondée le 29 avril 1992 avec comme le but de contribuer au développement artistique et culturel de la Musique Royale de la Force Aérienne belge.

De Belgian Air Force Royal Symphonic Band Foundation (ASBF)\* heeft het genoeg u het verschijnen te melden van haar nieuwe CD, die de werken van vijf kapelmeesters bevat:

Alain CREPIN, Guy DUYCK, Roland Cardon, Jos MOERENHOUT en Jos HANNIKEN.

De CD is te koop voor:  
14 EUR voor ASBF leden;  
19 EUR voor niet-leden.

De bestelling kan overgemaakt aan:  
Secretariaat ASBF vzw – J. Govaere  
Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht  
Kwartier Koning Albert I  
Raketstraat 70  
1130 Brussel

Betaling graag vooraf op rekening 001-2379860-41  
van de vzw Belgian Air Force Symphonic Band Foundation.

- ASBF – een vzw die de 29 april 1992 opgericht werd met als doel bij te dragen tot de artistieke en culturele ontwikkeling van de Koninklijke Muziekkapel van de Belgische Luchtmacht.



## Date à retenir 20 mars 2004



Assemblée générale  
et banquet annuel



Hôtel Hilton  
Boulevard de Waterloo  
Bruxelles



Informations détaillées  
dans le bulletin N° 1/2004 du 15 février 2004



## Datum te onthouden 20 maart 2004



Algemene vergadering  
en jaarlijks banket



Hotel Hilton  
Waterloolaan  
Brussel



Gedetailleerde inlichtingen  
in het trimestrieel bulletin Nr 1/2004 van 15.02. 2004

# Le Mémorial de l'Aviation belge

Le projet de notre association de créer en son sein un « Mémorial de l'Aviation belge » (MAB) a fait l'objet d'une communication au cours de l'Assemblée générale du 22 mars 2003. Le résumé de cette communication a été publié dans le bulletin trimestriel n° 2/2003 ; nous vous invitons à le relire.

Rappelons simplement ici le principe de base du projet :

1. (pour rappel) les statuts indiquent (article 3.b) qu'un des buts de l'association est de « *conserver et honorer le souvenir des pionniers et des précurseurs ainsi que des personnes ayant eu une activité remarquable dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace* »
2. dans cette optique, il a été prévu que « **L'association créera un MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE qui sera un lieu du souvenir ouvert à des personnes éminentes de l'aéronautique de Belgique qui se sont signalés par des faits exceptionnels ou par des réalisations marquantes dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace** ».

Le MAB aura à la fois une forme écrite (papier) et une forme électronique (site internet).

Les critères de sélection, la présentation des candidatures par deux membres effectifs et le processus d'acceptation ou de rejet des propositions par le conseil d'administration ont été décrits en détail dans le bulletin n° 2/2003.

Un premier dossier, dont les parrains sont Paul Jourez, vice-président, et Alphonse Dumoulin, administrateur, a été soumis au Conseil d'administration en septembre. Il est consacré à Nicolas Florine, mathématicien, chercheur et inventeur belge d'origine russe dont l'œuvre pionnière (1920-1950) dans le domaine des hélicoptères multirotors constitue une réalisation marquante de portée internationale honorant la Belgique.

Lors de sa réunion du 8 octobre 2003, le Conseil d'administration a accepté la candidature proposée Le nom de Nicolas Florine et la relation des faits marquants de son œuvre pionnière seront donc inscrits au MAB.

Un résumé des informations générales et des faits pris en considération sera publié ultérieurement dans un bulletin trimestriel.

# De Gedenkschriften van de Belgische luchtvaart

Het project van onze vereniging om in haar schoot "Gedenkschriften van de Belgische luchtvaart" (GBL) te verzamelen heeft het voorwerp uitgemaakt van een mededeling tijdens de Algemene vergadering van 22 maart 2003. De samenvatting van deze mededeling werd gepubliceerd in het trimestrieel bulletin N° 2/2003. We nodigen U uit om ze te herlezen. Laat ons hier het basisprincipe van het project gewoon herhalen:

1. (ter herinnering) de statuten (art 3.b) vermelden dat één der doelstellingen is: "*behouden en eren van de herinnering aan de pionniers, de voorlopers en de personen die een merkwaardige activiteit in het domein van de lucht- en ruimtevaart op hun naam hebben*"
2. In deze optiek werd er voorzien dat " **de vereniging de GEDENKSCHRIFTEN VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART zal oprichten, die een levendige herinnering aan eminente persoonlijkheden van de Belgische luchtvaart bevatten. Deze moeten zich onderscheiden hebben door uitzonderlijke feiten of door markante verwezenlijkingen in het domein van de lucht- en de ruimtevaart**".

De GBL zullen tezelfdertijd gepubliceerd worden in een schriftelijke (papier) en een elektronische (Internet site) vorm.

De selectiecriteria, het voordragen van candidaturen door twee effectieve leden en de procedure voor aanvaarding of afwijzing door de raad van bestuur werden in detail beschreven in het bulletin N° 2/2003.

Een eerste dossier, onder het peterschap van Paul Jourez, vice-voorzitter en Alphonse Dumoulin, beheerder werd aan de Raad van bestuur voorgelegd in september. Het is gewijd aan Nicolas Florine, wiskundige, vorser en Belgische uitvinder van Russische origine, waarvan het pionierswerk (1920-1950) in het domein van de multirotor helikopters een realisatie betekent van internationale draagwijdte, die België alle eer aandoet.

Tijdens zijn vergadering van 8 oktober 2003 heeft de raad van bestuur de voorgestelde kandidatuur aanvaard. De naam Nicolas Florine, alsook het relaas van de markante facetten van zijn pionierswerk zullen dus ingeschreven worden in de GBL.

Een samenvatting van de algemene informatie en de in aanmerking genomen feiten zullen eerlang in een trimestrieel bulletin verschijnen.

## A vous d'agir maintenant !

Vous êtes invités à constituer, vous aussi, un dossier de candidature au MAB pour une personne ou un groupe de personnes répondant aux critères de sélection énumérés au paragraphe 2, page 12, du bulletin trimestriel n° 2/2003. Le dossier, parrainé par au moins deux membres effectifs, sera adressé au président de l'association.

Créée au sein du conseil d'administration pour étudier les candidatures, la commission ad hoc a établi un format « modèle » de présentation qu'elle demande de suivre pour la création de tous les dossiers. Ce pro format s'inspire du modèle suivant :

### MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE

#### Dossier de présentation

##### I. LA PERSONNALITÉ

NOM :

Prénom :

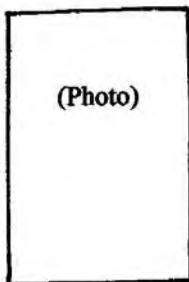
Lieu et date de naissance :

Lieu et date du décès (éventuellement) :

Grade ou titre (éventuellement) :

Membre VTB : oui  non

##### Carrière aéronautique



.....  
.....  
.....  
.....  
(éventuellement) : Distinctions ou citations obtenues en relation avec l'exploit ou les faits évoqués.

##### II. CURRICULUM VITAE

Données sur la jeunesse de l'intéressé

Données sur la formation professionnelle : (Etudes, Formation technique : militaire, universitaire ; aéronautique ou non)

En détail, la carrière de l'intéressé.

##### III. L'EXPLOIT, LA RÉALISATION EXCEPTIONNELLE OU LE FAIT MARQUANT

Le cadre : (à définir de façon précise)

La réalisation : (description complète de l'exploit ou du fait marquant. L'illustrer de photos, schémas et cartes, selon le besoin).

Le contexte dans lequel s'inscrivent les faits rapportés :

##### IV. BIBLIOGRAPHIE

.....  
.....

## Aan U om nu te handelen !

U wordt uitgenodigd om een dossier met een voorstel tot opname in de GBL samen te stellen, dat een persoon of een groep personen zal omvatten, die beantwoorden aan de selectiecriteria, vastgelegd in de paragraaf 2, bladzijde 12 van het trimestriële bulletin N° 2/2003. Het dossier, geparraineerd door ten minste twee effectieve leden zal toegestuurd worden aan de voorzitter van de vereniging.

De commissie ad hoc belast met de studie van de kandidaturen, in het leven geroepen in de schoot van de raad van bestuur, heeft een "modelformulier" uitgewerkt dat aanbevolen wordt voor de initiatie van alle dossiers. Deze pro forma inspireert zich op volgend model:

### GEDENKSCHRIFTEN VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

#### VOORDRACHTSDOSSIER

##### I. DE PERSOONLIJKHEID

NAAM:

Voornaam:

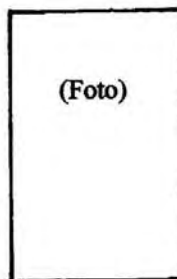
Geboorteplaats en datum:

Plaats en datum van overlijden (eventueel):

Graad of titel (eventueel):

Lid VTB: ja  neen

##### Loopbaan in de luchtvaart



.....  
.....  
.....  
.....  
(eventueel)  
Onderscheidingen en citaties bekomen in het kader van de heldendaad of de aangehaalde feiten

##### II. CURRICULUM VITAE

Gegevens over de jeugd van betrokkene

Gegevens over de beroepsvorming: (Studies, Technische vorming: militair, universitair; luchtvaart of andere

Gedetailleerde beschrijving van de loopbaan

##### III. DE HELDENDAAD, DE UITZONDERLIJKE VERWEZENLIJING OF HET MARKANTE FEIT

Het kader: (precieze omschrijving)

De verwezenlijking: (volledige omschrijving van de heldendaad of het markante feit. Illustraties met foto's, schema's of kaarten, zoals toepasselijk).

De context waarin de gemelde feiten kaderen:

##### IV. BIBLIOGRAFIE

.....  
.....

# Een eeuw luchtvaart

17.12.1903

Binnen enkele weken zal het precies honderd jaar geleden zijn dat Orville Wright voor het eerst in de geschiedenis met een gemotoriseerd toestel een gecontroleerde vlucht uitvoerde. Waarschijnlijk (en hopelijk!) zullen de media hier de nodige aandacht aan besteden. Een vereniging als de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart kan natuurlijk aan zo een gebeurtenis niet voorbijgaan, vandaar dit artikel. Het is de bedoeling de verschillende mijlpalen bondig te overlopen en wel in chronologische volgorde. U zal merken dat de superlatieven niet uit de lucht zijn. Om het toch wat overzichtelijk te houden, staat alles in een vijftal hoofdstukke. n maar de eerste vlucht krijgt wat meer aandacht

*Door Bill Tersago*

## De eerste vlucht.

Men was al een honderdtal jaar bezig geweest om tot een praktisch en bruikbaar vliegtuig te komen: Chanute, Lilienthal, Langley, Maxim en vele andere hadden wel projecten op stapel gezet, maar stootten telkens op onoverkomelijke hinderpalen. De gebroeders Wright gaven echter blijk van meer planning en meer inzicht in de natuurkundewetten. Ze hadden zich de realisatie van een vliegmaschine in stappen voorgesteld: een structuur, een voldoende sterke motor, een vleugel die draagkracht moest leveren en vooral: een handig besturingssysteem.

Ze hadden ook al ingezien dat hun toestel in drie vlakken zou bestuurd worden maar hadden –beter dan hun concurrenten– ingezien dat voor het bochtenwerk enkel een richtingsroer niet voldoende zou zijn. Velen hadden er immers op gegokt dat een vliegtuig vlakke, horizontale bochten zou maken; Orville en Wilbur hadden het bij het rechte eind door aan te nemen dat een vliegtuig makkelijker zou zwenken door om zijn lengteas te draaien.



# Un siècle d'aviation

17.12.1903

Dans quelques semaines, il y aura exactement cent ans que les frères Wright effectuèrent un vol contrôlé dans un avion motorisé et ce pour la première fois dans l'histoire. Espérons que les médias y accorderont l'attention nécessaire. Une association telle que les Vieilles Tiges de l'Aviation belge ne peut pas laisser passer ce fait inaperçu. Cet article a pour but de parcourir par ordre chronologique les différents événements historiques, mais afin de vous en faciliter la lecture, ils ont été regroupés dans cinq chapitres. Vous remarquerez que les superlatifs sont de mise. Le tout premier vol recevra notre attention particulière, bien entendu.

*Par Bill Tersago*

## Le premier vol.

La réalisation d'un avion motorisé et contrôlable avait déjà pris plus d'un siècle: Chanute, Lilienthal, Langley et autres Maxim avait bien entamé des projets, mais s'étaient chaque fois heurtés à des problèmes insurmontables. Les frères Wright faisaient preuve de plus de planning et d'une meilleure connaissance des lois physiques. Ils s'étaient imaginé la construction d'un aéronef en plusieurs étapes: une structure, un moteur de puissance suffisante, une aile pour la portance et surtout: un système de contrôle utilisable.

Ils avaient également compris que leur appareil serait contrôlé dans trois plans mais contrairement à leurs concurrents, ils se réalisaient qu'une simple dérive pour réaliser des virages ne suffirait pas. Bien d'autres étaient d'avis qu'un aéronef virerait dans le plan horizontal, sans inclinaison; Orville et Wilbur par contre, étaient convaincus que l'avion tournerait plus facilement s'il tournait autour de son axe longitudinal.

Rolroeren zouden pas later ontwikkeld worden, hun vleugel kon worden "verwongen" zodat hij een ander profiel kreeg.

Waar ze het mis hadden, was met het horizontale staartvlak. Op hun Wright Flyer was het stabilo vooraan geplaatst, een onstabiele situatie die met een achteraan geplaatst stabilo wordt vermeden.

Na een reeks statische testen vanaf september 1900 konden ze hun project aanpassen; in 1902 moest een nieuwe zwever in de loop van verschillende honderden vluchten aantonen dat het opzet haalbaar bleek.

Nadat een geschikte motor en twee propellers waren gevonden, werd de Wright Flyer ermee uitgerust. Orville en Wilbur hadden al ingezien dat het koppel van die propellers zou worden opgeheven, door ze in tegengestelde richting te doen draaien. De eerste poging op 14 december mislukte doordat Wilbur met het horizontale stabilo te veel corrigeerde en het toestel tegen de grond duwde. Maar na herstelwerk steeg Orville op 17 december om 10.35 uur op voor een vlucht van 12 seconden en 36,5 meter, minder ver dan de lengte van een Boeing 747. De gemotoriseerde luchtvaart was begonnen! Die dag zouden beide broers nog elk een vlucht uitvoeren maar daarna zou het vliegtuig bij de landing te erg beschadigd worden om nooit meer te vliegen.

Het zou nochtans tot 20 september 1904 duren eer een volledige cirkelvormige vlucht zou uitgevoerd worden.

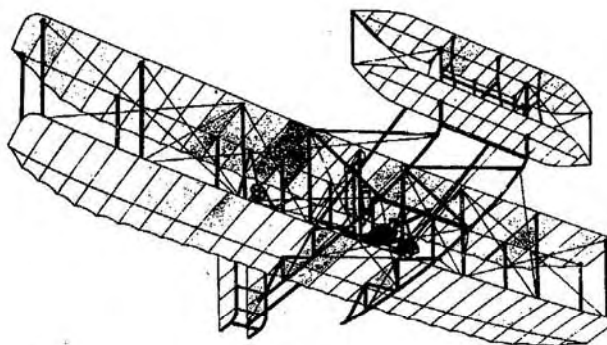
## Technische en andere primeurs

Anthony Fokker stelt in april 1914 een methode op punt om een propeller te synchroniseren met het machinegeweer, dat nu precies tussen de bladen heen vuurt. Roland-Garros had al een ander systeem dat drastischer was: op de achterzijde van de propellerbladen had hij metalen plaatjes laten aanbrengen; de kogels die niet naast de bladen gingen, kaatsten op die plaatjes gewoon af.

Een Turks bevoorradingschip wordt op 12 augustus 1915 door Short 184-watervliegtuigen aangevallen en tot zinken gebracht: de eerste maal dat een schip op die manier wordt gekelderd. Maar een Duitse duikboot U-36 wordt door een Britse vliegboot tot zinken gebracht op 20 mei 1917, de eerste maal dat een duikboot door vliegtuigen wordt gekelderd.

De eerste internationale en reguliere luchtverkeerslijn begint op 25 augustus 1919 tussen Hounslow en le Bourget; de maatschappij is Aircraft Transport and Travel Ltd.

Alors que l'aileron ne sera développé que plus tard, leur aile se vrillait afin d'en modifier le profil et donc de s'incliner.



Et pourtant, ils s'étaient trompés au niveau du plan horizontal. Le Wright Flyer présentait un plan horizontal à l'avant de l'aile, une situation instable qui pouvait être évitée en montant ce plan derrière cette aile. Après une série d'essais statiques ayant débuté en septembre 1900, les frères Wright modifièrent leur projet et mirent au point un planeur qui allait démontrer au cours de plusieurs centaines de vols d'essais, que leur idée pouvait aboutir.

Une fois trouvé un moteur adapté ainsi que deux hélices, le Wright Flyer en fut équipé. Orville et Wilbur avaient déjà bien compris que le couple des deux hélices serait annulé en les faisant tourner en sens inverse. La première tentative de vol le 14 décembre fut un échec, Wilbur appliquant de trop fortes corrections au plan horizontal ce qui plaqua l'avion au sol. Mais après quelques réparations, Orville décolla ce 17 décembre 1903 à 10.35 heures pour un vol de 12 secondes et 36,5 mètres, moins que la longueur d'un Boeing 747. L'aviation motorisée avait commencé !

Le même jour, les deux frères effectuèrent encore un vol chacun mais après l'avion sera endommagé à l'atterrissage. Il ne volera plus jamais.

Il faut attendre le 20 septembre 1904 avant qu'un aéronef ne réalise le premier vol circulaire complet.

## Primeurs techniques et autres

En avril 1914, Anthony Fokker mit au point une procédure de synchronisation de l'hélice avec une mitrailleuse pour que celle-ci tire à travers le plan de rotation de l'hélice. Roland-Garros disposait déjà d'un système mais qui fut plus drastique : il avait fait monter des plaquettes d'acier sur l'intrados des pales, les balles qui ne passaient pas entre les pales, rebondissaient simplement sur les plaquettes.

Un bateau ravitailleur fut coulé le 12 août 1915 par des hydravions du type Short 184, la première fois qu'un navire fut coulé de cette façon.

Le U-36, un sous-marin allemand, sera coulé par un hydravion britannique le 20 mai 1917, également la première fois qu'un sous-marin fut attaqué par des avions.

La première ligne aérienne régulière fut inaugurée le 25 août 1919 entre Hounslow en Grande Bretagne et Le Bourget par la compagnie Aircraft Transport and Travel Ltd.

James Doolittle voert voor het eerst een complete buitenwaartse looping uit, het is 25 mei 1927. Op 24 september 1929 is hij ook de eerste om met een aangepaste Consolidated NY-2 een volledige vlucht van start tot landing uit te voeren, enkel met behulp van instrumenten en radiomiddelen.

De 9<sup>e</sup> mei 1932 zou een andere Amerikaan, capt A. Hegenberger, de eerste solovlieger worden die een volledig blinde landing zou realiseren. Hij vloog met hetzelfde toestel als Doolittle, plus een paar Kreusi-radiozenders om de startbaan aan te wijzen.

De eerste vrouwelijke stewards worden op 15 mei 1930 door United Airlines aangeworven en ingezet, het zijn allemaal gediplomeerde verpleegsters.

Hamilton Standard introduceert in augustus 1933 op een Curtiss Condor de eerste propeller met instelbare spoed.

Op 1 december 1935 wordt het eerste verkeersleidingscentrum ter wereld voor luchtwegen geopend in Newark, New Jersey. De eerste controleurs zijn personeel van de grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

De Britten slagen in de eerste geslaagde brandstofbevoorrading in de lucht op 20 januari 1938; Alan Cobham en zijn team koppelen een Armstrong AW.23 en een Short Empire-vliegboot aan elkaar. Zijn firma Flight Refuelling Ltd zou nadien synoniem worden met brandstofbevoorrading in de lucht.

Boeing zou echter in december 1948 een ander systeem oppuntstellen waarbij een brandstofsonde rechtstreeks in het te bevoorraden vliegtuig zou gestoken worden. De Engelsen en later de Amerikaanse Zeemacht, zouden echter blijven opteren voor een systeem van 'hose and drogue'.

De eerste straalbommenwerper is de Arado Ar 234, een tweemotorig vliegtuig dat zijn eerste vlucht op 15 juni 1943 uitvoert; het zal zijn eerste aanval op Luik uitvoeren en wel op 24 december 1944.

Een wat vreemd record: de Heinkel He 162 Volksjäger, een eenvoudig houten vliegtuigje met één straalmotor, vliegt voor het eerst op 6 december 1944. Het had slechts 69 dagen nodig gehad om van de tekentafel te evolueren tot een luchtwaardig vliegtuig!

De allereerste transatlantische vlucht met straalvliegtuigen werd door twee Amerikaanse F-84E Thunderjets uitgevoerd op 22 september 1950; ze vlogen van Mans-ton in Kent tot in Limestone in Maine, na een aantal keer bevoorrad te zijn in vlucht. De vlucht duurde tien uur.

Een beetje later, op 8 november, wordt in Korea de eerste overwinning van straaljager op straaljager behaald. Lt Russell Brown haalt met een F-80C Shooting Star een MiG-15 neer.

Le 25 mai 1927, James Doolittle effectue pour la première fois une boucle inversée. Il sera à nouveau le premier le 24 septembre 1929 pour réaliser le premier vol complet avec un Consolidated NY-2 modifié, uniquement à l'aide des instruments et de moyens radio.

Le 9 mai 1932, le capitaine A. Hegenberger, un autre Américain, deviendra le premier pilote à se poser en solo et complètement aux instruments. Il vola le même avion que Doolittle, plus quelques émetteurs-radio Kreusi pour lui indiquer la piste.

Les premières hôteses sont engagées par United Airlines le 15 mai 1930 ; elles sont toutes des infirmières diplômées.

En août 1933, Hamilton Standard présente la première hélice à pas variable sur un Curtiss Condor.

Le premier centre de contrôle de trafic aérien est ouvert le 1 décembre 1935 à Newark au New Jersey. Les premiers contrôleurs sont tous des employés des grandes compagnies aériennes américaines.

Le 20 janvier 1938, les Britanniques sont les premiers à réussir un ravitaillement en vol ; Alan Cobham et son équipe parviennent à connecter en vol un Armstrong AW.23 à un hydravion Short Empire. Sa firme Flight Refuelling Ltd deviendra le synonyme du ravitaillement en vol.

Cependant, en décembre 1948, Boeing mettra au point un autre système par lequel une perche fut directement connectée à un réceptacle à bord de l'aéronef à ravitailler. Les Anglais ainsi que la Marine américaine, préconiseront toujours le système dit de 'hose and drogue'.

Le premier bombardier à réaction est l'Arado Ar 234, un bimoteur effectuant son premier vol le 15 juin 1943 ; il attaquera son premier objectif le 24 décembre 1944 dans les environs de Liège.

Un record un peu particulier : le Heinkel He 162 Volksjäger, un petit chasseur mono réacteur en bois, vola pour la première fois le 6 décembre 1944. Il n'avait fallu que 69 jours du premier croquis sur la table de dessin au premier vol du prototype!

La premier vol transatlantique par des avions à réaction fut réalisé le 22 septembre 1950 par deux F-84E Thunderjet américains ; ils effectuèrent le trajet de Manston au Kent à Limestone dans le Maine en dix heures, grâce à plusieurs ravitaillements en vol.

Quelque temps plus tard, le 8 novembre, la première victoire d'un jet sur un autre est enregistrée en Corée. A bord d'un F-80C Shooting Star, le lieutenant Russell Brown abat un MiG-15.



De eerste vrouw die supersonisch vliegt is de Amerikaanse Jacqueline Cochran. Ze vliegt op 18 mei 1953 met een Canadese F-86E Sabre.

De eerste ruimtevaarder is Joeri gagarin die op 12 april 1961 met een Vostok I de ruimte wordt ingeschoten.

Op 30 oktober 1963 landt een C-130 Hercules van de US Marines zonder vanghaak op de Forrestal, het grootste toestel dat ooit op een vliegdekschip landde!

De eerste volautomatische landing wordt op 10 juni 1965 in Heathrow uitgevoerd door een Trident van BEA.

De Sovjetpilote Marina Solovyeva vliegt met een MiG Ye-76 op 24 september 1966 tegen 2.044 km per uur, een nieuw wereldrecord snelheid voor vrouwen.

Een experimentele McDonnell Phantom vliegt op 29 april 1972 voor het eerst met de Fly-by-wire technologie, de eerste maal dat een vliegtuig integraal door de computer wordt bestuurd.

La première femme à voler en supersonique sera l'Américaine Jacqueline Cochran, le 18 mai 1953, en pilotant un F-86E Sabre.

Le premier astronaute est Jouri Gagarine qui sera lancé à bord d'une fusée Vostok I le 12 avril 1961.

Le 30 octobre 1963, un C-130 des Marines américains se pose sans crosse d'appontage sur le Forrestal, le plus grand appareil à avoir pu se poser sur un porte-avions.

Le premier atterrissage entièrement automatique est réalisé le 10 juin 1965 à Heathrow par un Trident de la BEA.

La pilote soviétique, Marina Solovyeva, atteint 2.044 km à l'heure à bord d'un MiG Ye-76, le 24 septembre 1966, un nouveau record de vitesse pour femmes.

Le 29 avril 1972, un McDonnell Phantom expérimental vola pour la première fois par la technologie Fly-by-wire, la première fois qu'un avion est commandé intégralement par un ordinateur.



## Eerste vluchten

Paul Cornu voert in Lisieux in Frankrijk op 13 november 1907 de eerste vrije vlucht met een helikopter uit: ze duurt 20 seconden en hij geraakt 30 cm hoog.

Op 13 mei 1913 stijgt Igor Sikorsky op met het eerste viermotorige vliegtuig ter wereld, de *Le Grand*.

Op 11 juni 1928 vliegt Friedrich Stamer driekwart mijl ver met een aangepast Ente-watervliegtuig voorzien van een raketmotor, de eerste vlucht met dit type motor.

De Taylor Cub vliegt voor het eerst in september 1930, het is het eerste toestel van Piper dat één van de twee meest bekende lichte vliegtuigen zou worden.

## Premiers vols

Le 13 novembre 1907 Paul Cornu réalise à Lisieux en France, le premier vol libre en hélicoptère, le vol dure 20 secondes et l'engin atteint 30 cm d'altitude.

Igor Sikorsky décolle le 13 mai 1913 à bord du premier avion quadrimoteur au monde, baptisé *Le Grand*.

A bord d'un hydravion modifié du type Ente, Friedrich Stamer effectue le premier vol d'un avion à moteur à fusée et ce le 11 juin 1928.

Le Taylor Cub est le premier appareil de Piper. Il vola pour la première fois en septembre 1930 et deviendra un des deux avions légers les plus connus au monde.

Nagenoeg het beroemdste vliegtuig met zuigermotoren, de DC-3 of C-47 Dakota, vliegt voor het eerst op 17 december 1935. Het is ook een C-47 die als eerste vliegtuig op de noordpool zal landen op 3 mei 1952. Achterzestig jaat later vliegen er nog altijd toestellen van dat type.

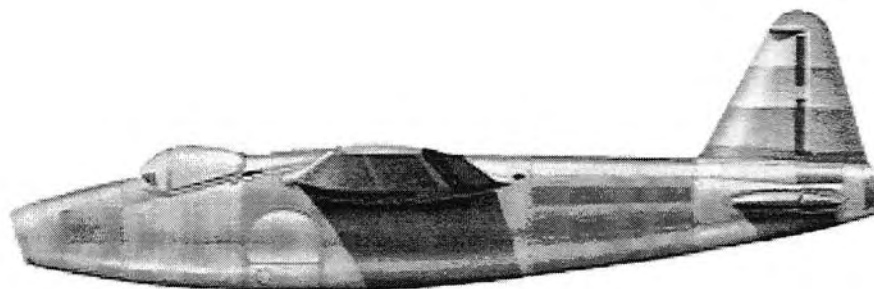
De Heinkel He 178 is het eerste straalvliegtuig ter wereld dat de lucht kiest, het is dan 27 augustus 1939. In Engeland had Frank Whittle al in 1930 een patent aangevraagd maar er kwam geen interesse voor zijn project. De E.28/39, het eerste Engelse straalvliegtuig, zou pas op 15 mei 1941 vliegen.

Wat later, op 13 augustus 1941, zou de Messerschmitt Me 163 Komet het eerste operationele jachtvliegtuig met raketmotor worden. Het had echter een veel te klein vliegbereik, een gevaarlijk brandstofmengsel en vooral: het kwam te laat om de afloop van WO II nog te beïnvloeden.

Le premier vol de l'avion à moteur à piston le plus connu, le DC-3 ou C-47 Dakota, a lieu le 17 décembre 1935. Un C-47 sera également le premier avion à se poser au pôle nord, le 3 mai 1952. Soixante-huit ans après, des appareils de ce type volent encore à travers le monde.

Le Heinkel He 178 est le premier avion à réaction au monde à décoller, nous sommes le 27 août 1939. Frank Whittle en Angleterre avait déjà introduit une demande de brevet en 1930 mais personne n'était intéressé. Le premier avion à réaction anglais fut le E.28/39 qui vola le 15 mai 1941 seulement.

Quelques mois plus tard, le 13 août, le Messerschmitt Me 163 deviendra le premier avion de chasse opérationnel à prendre les airs. L'engin disposait d'un rayon d'action beaucoup trop court, les moteurs étaient alimentés par une mixture très dangereuse, mais avant tout : il venait trop tard pour changer l'issue de la guerre.



Heinkel He-178

De voorloper van de Il-2 Ilyushine, de Bsh-2, maakt zijn eerste vlucht op 30 december 1939. De Sturmovik was een aanvalsvliegtuig voor lage hoogte en zou het werkpaard van de Russische luchtmacht in WO II worden. Het is tevens het meest gebouwde vliegtuig ter wereld met zo een 36.000 gebouwde stuks.

Mikoyan en Gurevitch doen op 5 april 1940 de MiG-1 vliegen, de eerste van een lange rij.

De Amerikanen hebben hun eerste jet op 1 oktober 1942, het is de Bell Airacomet die door twee General Electric motoren wordt aangedreven, die zelf op het project van Frank Whittle zijn gebaseerd.

Het eerste productietoestel met schietstoelen is de Heinkel He 219, een Duitse tweemotorige nachtjager die voor het eerst vliegt op 15 november 1942.

Op 19 mei 1951 vliegt de Fokker S-14 voor het eerst: het is het eerste toestel dat vanaf het begin als straalopleidingstoestel wordt gebouwd.

Le précurseur de l'Ilyushine Il-2, le Bsh-2, effectua son premier vol le 30 décembre 1939. Le Stourmovik était un avion d'attaque à basse altitude et deviendra rapidement la bonne à tout faire de l'aviation soviétique durant la seconde guerre. Il fut également l'avion le plus construit au monde : plus de 36.000 exemplaires sortirent d'usine.

Le 5 avril 1940, Mikoyan et Gurevitch font voler le MiG-1, le premier d'une longue série.

Les Américains auront leur propre avion à réaction le 1 octobre 1942, le Bell Airacomet, motorisé par deux General Electric, eux aussi basés sur le principe de Frank Whittle.

Le premier avion de production disposant de sièges éjectables fut le Heinkel He 219, un bimoteur de chasse de nuit allemand qui vola pour la première fois le 15 novembre 1942.

Le 19 mai 1951 est la date du premier vol du Fokker S-14, le premier avion conçu depuis le début comme avion à réaction et d'entraînement.

Het Boeing model 367-80 maakt zijn eerste vlucht op 15 juli 1954 en schrijft meteen geschiedenis: er komt eerst nog een tankvliegtuig, de KC-135 maar nadien wordt de Boeing 707 ontwikkeld. De Boeing 707-120 voor Pan Am was de eerste en vloog voor het eerst op 21 december 1957. Boeing had met dit vliegtuig zwaar gegokt op een nieuwe markt maar nadien gelijk gekregen.

Boeing gokt dan in februari 1963 opnieuw met de Boeing 727: de maatschappij hoopt op een verkoop van zo een 300 toestellen om uit de kosten te geraken, het worden er 1.832. Met de Boeing 737 die op 9 april 1967 voor het eerst vliegt, gaat het nog beter: er zijn er nu al meer dan 4.000 van verkocht. Opvallend is dat er in de laatste versie meer passagiers kunnen dan in de eerste 707.

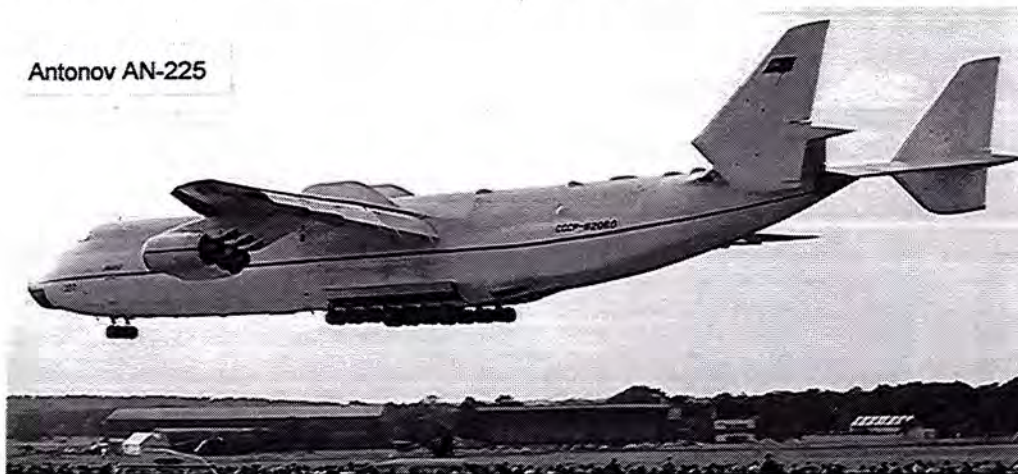
De Engels-Franse Concorde vliegt voor het eerst op 2 maart 1969, het zal het enige regelmatige supersonische lijnvliegtuig tot nu toe worden. Zijn Russische tegenhanger, de Tupolev Tu-144 doet zijn eerste vlucht op 31 december van het jaar voordien en gaat door Mach 2 op 26 mei 1970; Concorde doet dat op 4 november 1970.

Le modèle 367-80 de Boeing effectue son premier vol le 15 juillet 1954. Rien ne laisse encore présumer qu'il s'agit d'un avion historique, mais après le ravitailleur en vol, le KC-135, le Boeing 707 sera mis au point. Le premier de la longue série fut un Boeing 707-120 pour la Pan Am le 21 décembre 1957. Boeing avait lourdement misé sur cet avion mais désormais le nouveau marché mondial leur appartenait.

Le constructeur américain fait de même en février 1963 en faisant voler le Boeing 727: le compagnie espère bien en vendre 300 pour sortir des frais, alors que 1.832 exemplaires seront vendus. Le Boeing 737 qui vola pour la première fois le 9 avril 1967, les affaires iront de mieux en mieux car plus de 4.000 exemplaires ont été vendus jusqu'à présent. A noter que dans sa dernière version, le 737 offre plus de places que le 707 à ses débuts.

Le Concorde franco-britannique effectue son premier vol le 2 mars 1969 et sera l'unique avion de ligne supersonique régulier jusqu'à nos jours. Son homologue russe, le Tupolev Tu-144 aura déjà volé le 31 décembre de l'année avant, il passera Mach 2 le 26 mai 1970, alors que Concorde réalise le même exploit le 4 novembre de cette année.

Antonov AN-225



Als de Tu-144 echter op 1 juni 1978 bij een dodelijk ongeval betrokken raakt, wordt het toestel bij Aeroflot uit dienst genomen. De zestiende en laatste Concorde wordt op 13 juni 1980 aan British Airways geleverd.

De allereerste Airbus, een A300, vliegt voor het eerst op 28 oktober 1972, het vliegtuig is twintig jaar later nog in productie als de A300-600.

## Records: snel en hoog.

De eerste man die boven de 20.000 voet geraakt, is Georges Legagneux: hij haalt 6.120 m of 20.079 voet met een Nieuport type IIN.

Op 2 oktober 1941 gaat Heini Dittmar met een Me 163 voor het eerst door de magische grens en haalt 1.004 km, de luchtvaart is dan nog geen veertig jaar oud!

Mais quand le Tu-144 sera victime d'un accident grave le 1 juin 1978, il sera retiré du service chez Aéroflot. Le seizième et dernier Concorde sera livré à la British Airways le 13 juin 1980.

Le premier Airbus, un A300, volera pour la première fois le 28 octobre 1972, vingt ans plus tard le A300-600 est toujours en production.

## Les records : toujours plus vite, toujours plus haut.

Le premier homme à monter au-delà des 20.000 pieds s'appelle Georges Legagneux: il atteint 6.120 m ou 20.079 pieds à bord d'un Nieuport type IIN.

Le 2 octobre 1941 Heini Dittmar franchit une barrière magique en atteignant 1.004 km /heure, l'aviation n'a même pas quarante ans !

Charles Yeager is de eerste man die sneller dan het geluid vliegt aan boord van de Bell X-1; boven Rogers Dry Lake in Californië haalt hij op 14 oktober 1947 Mach 1.015.

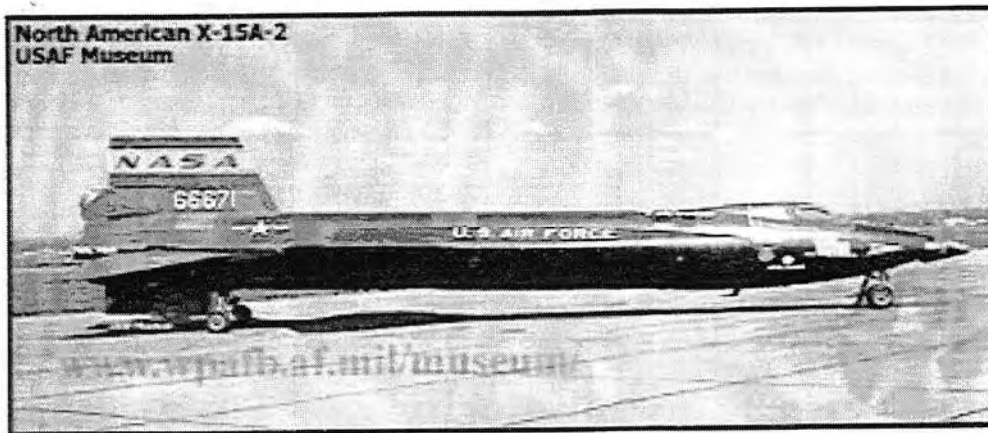
Jean Boulet vliegt op 6 juni 1955 met een Alouette II tot 26.934 voet of 8.209m, een nieuw hoogterecord voor helikopters. Dezelfde piloot haalt op 21 juni 1972 de hoogte van 40.820 voet (12.422 m), een vlucht die hij met een Aérospatiale Lama uitvoert.

De X-15A-2 vestigt een nieuw en absoluut wereldrecord door op 3 oktober 1967 de verbazingwekkende snelheid van Mach 6.72 (7.297 km per uur of 120 km per minuut!) te bereiken. Dit soort records wordt echter niet gehomologeerd aangezien het vliegtuig niet op eigen kracht is opgestegen maar met een B-52 is meegevoerd tot op een afwerphoogte.

Charles Yeager est le premier à voler en supersonique à bord d'un Bell X-1 ; le 14 octobre 1947 au-dessus du Rogers Dry Lake en Californie, il atteint Mach 1.015.

Le 6 juin 1955, Jean Boulet monte à 26.934 pieds ou 8.209 mètres en pilotant une Alouette II et établit un nouveau record d'altitude pour hélicoptères. Le même pilote atteindra 40.820 pieds ou 12.422 mètres le 21 juin 1972, cette fois dans un Aérospatiale Lama.

Le X-15A-2 établit un nouveau record de vitesse absolue ce 3 octobre 1967 en atteignant la vitesse phénoménale de Mach 6.72 (7.297 km/ heure ou 120 km par minute ) ! Ce genre de records n'est cependant jamais homologué vu que l'avion n'a pas décollé de ses propres moyens, mais a été largué par un avion-porteur B-52.



De Russische Mil V-12 helikopter vestigt een nieuw wereldrecord door op 6 augustus 1969 een lading van 40.250 kg tot op een hoogte van 2.254 m te brengen.

Op weg naar de Farnborough Air Show vliegt een SR-71 op 1 september 1974 een nieuw transatlantisch record: 5.616 km (3.490 mijl) in 1 uur, 55 minuten en 42 seconden.

Op weg naar de Farnborough Air Show vliegt een SR-71 op 1 september 1974 een nieuw transatlantisch record: 5.616 km (3.490 mijl) in 1 uur, 55 minuten en 42 seconden.

Hetzelfde type vliegtuig vestigt een nieuw snelheidsrecord voor lucht-verbruikende vliegtuigen dat nog altijd stand houdt. Capt Joersz en majoor Morgan halen daarbij 3.596,56 km per uur.

De Sovjets blijven niet achter en op 31 augustus 1977 bereikt een Mikoyan Ye-166 met als piloot Alexander Fedorov een hoogte van 123.524 voet of 37.650 m.

Op 3 februari 1982 slagen diezelfde Sovjets erin om met een Mil Mi-26, de grootste helikopter ter wereld, een lading van 56.769 kg of 125.154 pond naar een hoogte te brengen van 2.000 m of 6.562 voet.

L'hélicoptère soviétique Mil V-12 établit un nouveau record mondial le 6 août 1969 en élèvent une charge utile de 40.250 kg à une altitude de 2.254 m.

En route vers le salon de Farnborough le 1 septembre 1974, un SR-71 bat un nouveau record de vitesse transatlantique : les 5.616 km (3.490 milles) sont parcourus en 1 heure, 55 minutes et 42 secondes.

En route vers le salon de Farnborough le 1 septembre 1974, un SR-71 bat un nouveau record de vitesse transatlantique : les 5.616 km (3.490 milles) sont parcourus en 1 heure, 55 minutes et 42 secondes.

Le même type d'avion établit un nouveau record de vitesse pour avion à réaction et qui tient encore toujours. Le capitaine Joersz et le major Morgan atteignent 3.596,56 km/ heure.

Les Soviétiques ne le cèdent en rien et atteignent une altitude de 123.524 pieds ou 37.650 m. Ce fut Alexandre Fedorov dans un Ye-166, le 31 août 1977.

Le 3 février 1982, les Soviétiques réussissent à élever une charge de 56.769 kg à 2.000 m ou 6.562 pieds à bord de l'hélicoptère le plus lourd du monde, le Mil Mi-26.

Een C-5 Galaxy van de USAF stijgt op 17 december 1984 op met een startgewicht van 920.836 pond of 417.691 kg, natuurlijk een record. Het allergrootste vliegtuig is echter nog steeds de Russische Antonov An-225 die zijn eerste vlucht maakte op 21 december 1988: de mastodont heeft een vrachtruim van 1300 m<sup>3</sup> en kan 200 ton 4.000 km ver brengen.

## Afstanden

Tussen 14 en 15 juni 1919 vliegt een Vickers Vimy, met aan boord Kapt John Alcock en Lt Arthur Brown voor het eerst over de oceaan. Het duurt 16 uur en 27 minuten om van Newfoundland naar Ierland te vliegen.

De legendarische vlucht van Charles Lindbergh met de Spirit of St Louis had plaats op 20 en 21 mei 1927. De eerste solovlucht over de oceaan zou hem nadien ook nog in Evere brengen.

Richard Byrd en Floyd Bennett overvlogen op 9 mei 1926 als eersten over de noordpool in een Fokker FVIII-3m.

Tussen 29 september en 1 oktober 1946 vestigt een PV-2 Neptune een nieuw afstandsrecord: de 18.081 km tussen Perth in Australië en Columbus in Ohio worden zonder brandstofbevoorrading afgelegd in 55 uur en 15 minuten.

De eerste niet-bevoorradde overtocht van de Atlantische Oceaan met een straalvliegtuig komt toe aan een English Electric Canberra: het vliegtuig legt de 3.335 km tussen Aldergrove en Gander af in 4 uur en 37 minuten.

Iven Kincheloe vliegt met een Bell X-2 op 7 september 1956 tot op 126.200 voet en vestigt daarmee een nieuw hoogterecord; de grens van de 100.000 voet wordt voor het eerst doorbroken, hij is dus een soort eerste 'ruimtemens'.

Drie B-52's vliegen op 18 januari van het jaar nadien rond de wereld dankzij drie betankingen in vlucht. De vlucht nam 45 uur en 19 minuten in beslag om de 39.146 km of 24.325 mijl af te leggen.

Op 21 april 1961 vliegt nog zo een toestel van New York naar Le Bourget in 3 uur, 19 minuten en 41 seconden. Het zou een paar dagen later in handen van een andere crew neerstorten.

Een Boeing KC-135 vestigt een nieuw en non-stoprecord op 8 april 1958: het toestel vliegt op 18 uur en 48 minuten van Tokyo naar de Azoren, een afstand van 16.461 km.

Een Boeing 707 van de Flying Tiger Line voert de 15 november 1965 de eerste vlucht rond de wereld uit maar dan over de beide polen.

Un C-5 Galaxy de la USAF décolle le 17 décembre 1984 avec un poids au décollage de 920.836 livres ou 417.691 kg, un nouveau record bien entendu. Mais l'avion le plus lourd reste encore toujours l'Antonov An-225 qui effectua son premier vol le 21 décembre 1988 : ce mastodonte possède une capacité cargo de 1300 m<sup>3</sup> et peut emmener 200 tonnes sur 4.000 km.

## Les distances.

Du 15 au 16 juin 1919, un Vickers Vimy, piloté par le capitaine John Alcock et le lieutenant Arthur Brown, traverse l'Océan Atlantique pour la première fois. Ils leur faudra 16 heures et 27 minutes pour voler du Newfoundland en Irlande.

Le vol légendaire de Charles Lindbergh à bord du Spirit of St Louis eut lieu les 20 et 21 mai 1927. Le premier vol en solo au-dessus de l'Océan l'emmena même à Evere.

Le 9 mai 1926, Richard Byrd et Floyd Bennett seront les premiers dans leur Fokker FVIII-3m à survoler le pôle nord.

Du 29 septembre au 1 octobre 1946, un PV-2 Neptune établit un nouveau record de distance : les 18.081 km entre Perth en Australie et Columbus en Ohio seront parcourus sans ravitaillement en 55 heures et 15 minutes.

Le premier vol en avion à réaction et non-ravitailé est réalisé par un Canberra : l'avion parcourt les 3.335 km de Aldergrove à Gander en 4 heures et 37 minutes.

Iven Kincheloe monte à bord d'un Bell X-2 jusqu'à 126.200 pieds et devient donc le premier 'homme dans l'espace', ayant franchi les 100.000 pieds. Ce fut un nouveau record d'altitude ce 7 septembre 1956.

Le 18 janvier de l'année suivante, trois B-52 effectueront le tour du monde ayant été ravitaillés trois fois en vol. Il avait fallu 45 heures et 19 minutes afin de parcourir les 39.146 km ou 24.325 milles.

Un pareil avion volera le 21 avril 1961 de New York au Bourget en 3 heures, 19 minutes et 41 secondes, pour s'écraser quelques jours plus tard entre les mains d'un autre équipage.

Le 8 avril 1958, un Boeing KC-135 établit un nouveau record de distance non-stop en franchissant les 16.461 km de Tokyo aux Açores en 18 heures et 48 minutes.

Ce 15 novembre 1965, un Boeing 707 de la Flying Tiger Line effectue le premier vol autour du monde, mais bien en passant par les deux pôles.

Een Concorde van Air France levert op 17 juni 1974 een geweldige prestatie: het vliegtuig stijgt op van Boston naar Parijs, op hetzelfde ogenblik als een 747 van dezelfde maatschappij van Parijs naar Boston vliegt. De Concorde landt in Parijs, tankt bij en landt 11 minuten vóór de 747 in Boston!

## Ongevallen

De eerste botsing in vlucht had plaats in Frankrijk op 7 april 1922, toen een DH 18 van Daimler Airways in volle vlucht botste tegen een Farman Goliath van Grands Express Aériens. Er waren zeven doden. Vanaf dan zouden de routes Londen-Parijs en Parijs-Londen andere tracés krijgen.

Het zwaarste luchtvaartongeval grijpt plaats in Los Rodeos op Tenerife de 27 maart 1977: een 747 van KLM botst in de mist op de startbaan met een 747 van Pan Am. Er komen 583 mensen om. Oorzaak was een gebrekkige communicatie met de toren.

Wel een erg vreemde crash was die van een Russische MiG-23 Flogger die in Kortrijk op 4 juli 1989 neerstortte. Het vliegtuig was opgestegen in Polen maar zijn piloot had zich al kort na de start uitgeschoten. De MiG vloog echter verder en de automatische piloot deed de rest. Van boven Duitsland werd hij geschaduwd door twee USAF F-15's die het vliegtuig zouden neerhalen, mocht het boven dichtbevolkte gebied neerstorten. Het toestel crashte op een huis waar één slachtoffer viel te betreuren.

Onnodig te zeggen dat geen enkel domein zo een snelle en ingrijpende evolutie heeft gekend als de luchtvaart.

Un Concorde d'Air France fournit une prestation particulière le 17 juin 1974 : l'avion décolle de Boston vers Paris, au même moment qu'un 747 de la même compagnie décolle en sens inverse. le Concorde se pose à Paris, est remis en état de vol et atterrit 11 minutes avant le 747 à Boston.

## Les accidents.

La première collision en vol eut lieu en France le 7 avril 1922 lorsqu'un DH 18 de la Daimler Airways entra en collision avec un Farman Goliath des Grands Express Aériens. Il y eut sept morts. Dorénavant, les trajets Londres-Paris et Paris-Londres suivraient d'autres tracés.

L'accident le plus grave survint le 27 mars 1977 à Los Rodeos à Tenerife : un 747 de la KLM entra en collision avec un 747 de la Pan Am dans le brouillard, au milieu de la piste. 583 personnes furent tuées. La cause fut déterminée comme une mauvaise compréhension entre la tour et les équipages.

Un accident plutôt bizarre fut celui du MiG-23 soviétique qui s'écrasa à Courtrai le 4 juillet 1989. L'avion avait décollé en Pologne mais le pilote s'était éjecté tout de suite après le décollage, le pilote automatique faisant le reste. Dès qu'il entra en Allemagne Occidentale, l'appareil fut escorté par deux F-15 américains qui auraient dû l'abattre s'il risquait de s'écraser dans une zone très peuplée. L'avion tomba sur une maison où une victime fut à déplorer.

Inutile de rajouter qu'aucun domaine n'ait connu une évolution si rapide et si fondamentale que l'aviation.



Predator

Alhoewel ze nu blijkbaar niet meer met zo een vaart evolueert, is ze toch nog voortdurend in beweging: denk maar aan de motoren die nu een stuwkracht van 100.000 pond halen, de UAV's of Unmanned Aerial Vehicles die een toonbeeld van automatisatie zijn, de ruimtevaart die misschien nog sneller is gevorderd dan de luchtvaart, enzovoort.

Einde

Bien qu'elle n'avance apparemment plus à cette même allure, elle reste toujours bien en mouvement : il suffit de citer les moteurs qui atteignent des poussées de plus de 100.000 livres, les UAV - Unmanned Aerial Vehicles ou Véhicules Aériens sans pilote qui sont un exemple d'automatisation, la conquête de l'espace qui a peut-être progressé encore plus vite que l'aviation, etc...

# Trois journées d'un équipage dans le transport aérien militaire

*"Brussels Delivery, Belgian Air Force 626, request start-up destination Tunis !"*

C'est par ce premier contact radio que l'équipage d'un Embraer 145 du 15 Wing de Transport aérien de la Composante aérienne des Forces armées, entame une mission vers Cotonou après avoir fait escale à Tunis, Tamanrasset, Niamey, Libreville et Brazzaville. Elle est effectuée en trois jours, le retour vers Bruxelles s'effectuant via Ghardaia. L'équipage est chargé de ramener chez eux pour les vacances, à la fin de l'année académique 2002-2003, une trentaine d'élèves africains de l'Ecole royale militaire et de l'Ecole royale technique.

L'exécution d'une mission dans le transport aérien militaire fait l'objet d'un processus dont voici en grande ligne, le cheminement. Dans le cas qui nous occupe, la mission a été patronnée par le cabinet du ministre de la Défense.

La demande du vol est adressée au SAMO (Single Air Transport Management Organisation) situé à Melsbroek au sein du 15 Wing, et revêt la forme d'un ATR (Air Transport Request). Elle mentionne la date de la mission, la ou les destinations et l'horaire, le type d'avion souhaité et les exigences particulières, par exemple, le catering. Le SAMO examine la faisabilité de la mission, détermine si le type d'avion demandé est disponible et avise le bénéficiaire que le vol peut être exécuté. SAMO donne un numéro à la mission, établit un ATDL (Air Transport Data Link) qui comprend toutes les informations nécessaires à l'accomplissement du vol et l'enregistre dans le système informatique de la base. Ceci va permettre aux services intéressés d'y puiser les informations qui les concernent :

- Le « Crewing » pour la désignation de l'équipage ;
- la Maintenance pour la préparation de l'avion ;

# Drie dagen van een bemanning in het militaire luchtransport

*"Brussels delivery , Belgian Air Force 626 request start-up destination Tunis !"*

Het is met dit eerste radiocontact dat de bemanning van een Embraer 145 van de 15<sup>de</sup> Wing Luchttransport, behorende tot het Luchtcomponent van de strijdkrachten, een zending naar Cotonou aanvangt, na een tussenlanding te hebben gemaakt te Tunis, Tamanrasset, Niamey, Libreville en Brazzaville. Zij wordt uitgevoerd in drie dagen; de terugkeer naar Brussel gaat via Ghardaia.

De bemanning is ermede gelast een dertigtal Afrikaanse leerlingen van de Koninklijke Militaire School en van de Koninklijke Technische School , naar huis te brengen voor de verlofperiode aan het einde van het academiejaar 2002-2003.

Het uitvoeren van een zending door het militaire luchtvervoer maakt onderwerp uit van een afwikkeling, waarvan het verloop hierna in grote lijnen wordt weergegeven. In het geval dat ons bezighoudt, wordt de zending gepatroneerd door het kabinet van de minister van Landsverdediging.

De aanvraag van de vlucht wordt geadresseerd aan SAMO (Single Air Transport Management Organisation), gelokaliseerd te Melsbroek, in de schoot van de 15<sup>de</sup> Wing. De aanvraag heeft de vormvereiste van een ATR (Air Transport Request). Zij vermeldt de datum van de zending, de bestemming(en), de uurregeling, het gewenste vliegtuigtype en de bijzondere wensen zoals, bijvoorbeeld, de catering. De SAMO onderzoekt de uitvoerbaarheid van de zending, gaat na of het gevraagde vliegtuigtype beschikbaar is en bericht de begunstigde dat de vlucht kan worden uitgevoerd. SAMO kent een zendingsnummer toe, stelt een ATDL op ( Air Transport Data Link) die al de vluchtnoodzakelijke informatie omvat en registreert deze in het informaticasysteem van de basis. Dit zal de geïnteresseerde diensten toelaten er de informatie uit te putten die hen aanbelangen :

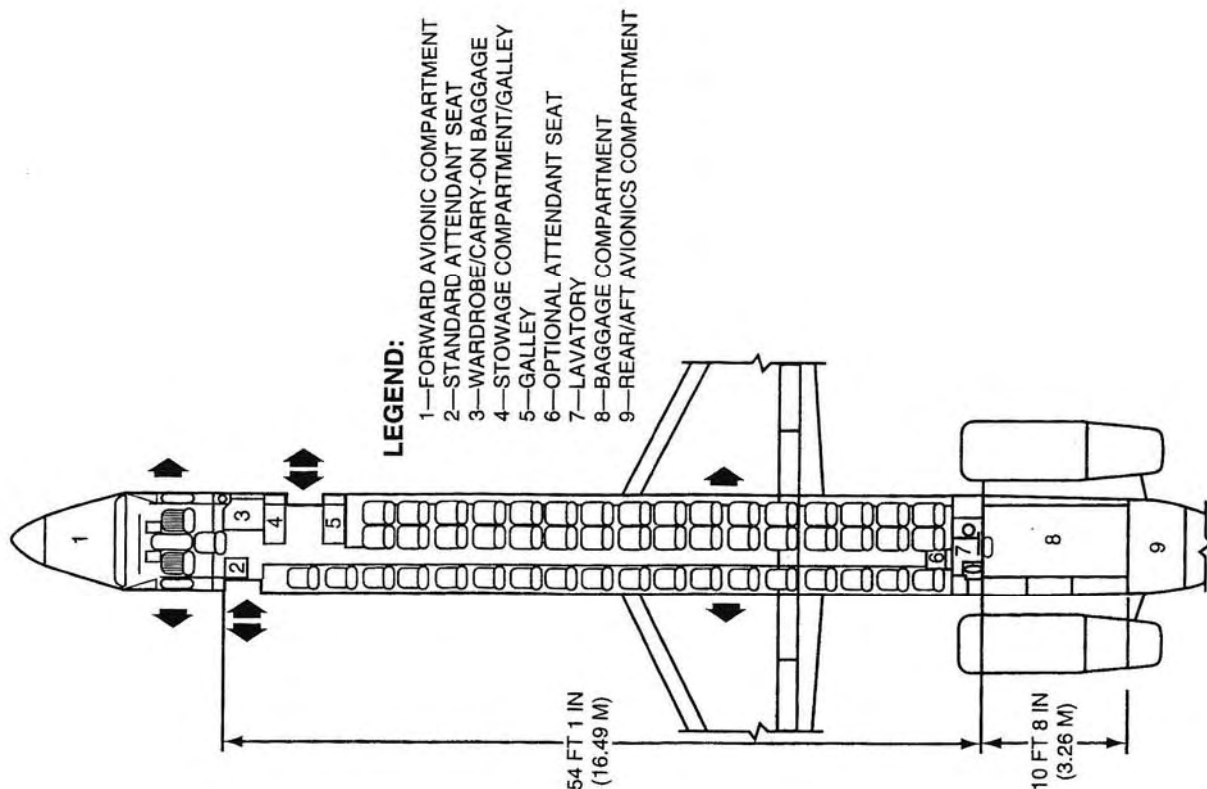
- de "Crewing" voor de aanduiding van de bemanning;
- de "Maintenance" voor de voorbereiding van het vliegtuig;

- le service « Préparation » qui doit adresser à la société Jeppesen une demande de calcul de la route et la confection du plan de vol ; doit lancer les demandes de survol et autres autorisations via la voie diplomatique et enfin, doit préparer la valisette contenant les documents nécessaires à l'accomplissement de la mission ;
- le service Météo qui, 24 heures avant le départ, donnera un aperçu des conditions météorologiques qui seront rencontrées sur la route et aux destinations;
- le « Travel Office » pour la réservation des hôtels pour l'équipage et faire les demandes de visas pour les passeports ;
- l'aérogare militaire pour établir la liste des passagers ;
- Le « Load Office » pour la commande du catering et la réservation de l'assistance technique aux escales ;
- et enfin, le service financier de la base pour la préparation d'une somme d'argent qui sera confiée au commandant de bord car, depuis la faillite de la compagnie Air Afrique, les taxes d'atterrissage, les redevances de survol, les ravitaillement en carburant et les assistances techniques en Afrique, doivent être payés au grand comptant.

La mission qui nous concerne sera effectuée par un Embraer 145, biréacteur dont les moteurs Rolls-Royce (Allison) développent chacun 7500 livres de poussée. Il a une vitesse de .78 au niveau de vol 370. La cabine est équipée de 50 sièges. Deux pilotes et deux stewards formeront l'équipage.

- de dienst "Preparation" die aan de maatschappij Jeppesen een verzoek moet richten tot het uitwerken en becijferen van de vliegroute en het opstellen van het vluchtplan; die, via de diplomatieke weg, de aanvragen moet indienen tot het overvliegen (van diverse landen n.v.d.r.) en ook andere toelatingen moet bekomen; en die tenslotte de valies met de documenten moet klaarmaken, nodig om de zending te kunnen uitvoeren;
- de dienst "Meteo" die 24 uren vóór het vertrek een waarneming zal weergeven m.b.t. de meteorologische omstandigheden die in vlucht en op de bestemmingen zullen worden ontmoet;
- het "Travel Office" voor de reservering van de hotels voor de bemanning en voor het opstellen van de aanvragen voor de visa in de paspoorten;
- de "Militaire Luchthaven" voor het opstellen van de passagierslijst;
- het "Load Office" voor de bestelling van de catering en de reservatie van de technische assistentie bij de tussenlandingen;
- en tenslotte de "Financiële Dienst" van de basis voor de voorbereiding van een som geld die aan de gezagvoerder zal worden toevertrouwd, daar sinds het failliet van de compagnie Air Afrique, de landingstaksen, de financiële heffingen voor het overvliegen, de bevoorrading en de brandstof en de technische assistentie in Afrika, in grote contanten moeten betaald worden.

De zending die ons aangaat zal worden uitgevoerd door een Embraer 145, waarvan de twee Rolls-Royce reactoren (Allison) elk een stuwkracht hebben van 7500 pond en die een snelheid kan ontwikkelen van .78 op vlieghoogte 370. De cabine is toegerust met 50 zetels. De bemanning bestaat uit twee piloten en twee stewards.





## Vendredi 11 juillet

Le décollage est fixé à 08h00. Les pilotes et les stewards se signalent à Wing Ops à 06h30 soit 1h30 avant l'heure de départ <sup>(1)</sup>; le commandant de bord y signe le livre d'autorisation de vol, examine la route et le plan de vol établis par Jeppesen, puis consulte la dernière météo. Elle prévoit une légère turbulence à l'ouest des Alpes mais de bonnes conditions sur la Méditerranée et en Afrique. Le front intertropical remonte vers le nord mais ne sera pas très actif. Il prend en charge la valisette contenant les documents de vol et une enveloppe contenant 10.000 US dollars. Pendant ce temps, les deux stewards veillent au chargement du catering dans l'avion.

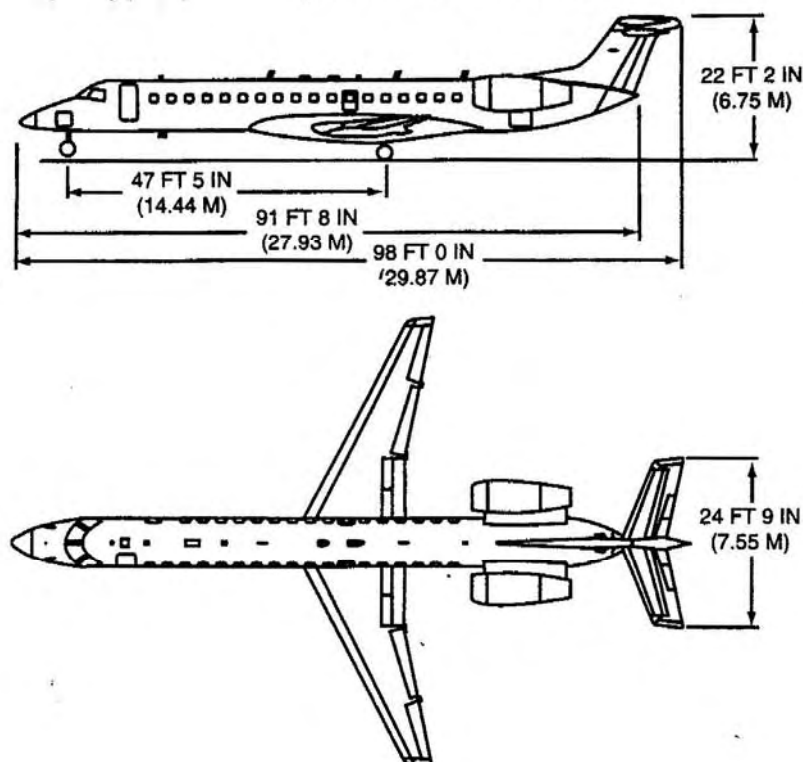
Le téléphone sonne : Mon major, pourriez-vous venir à l'aérogare, nous avons un problème avec un passager. C'est une accorte passagère africaine autorisée à emprunter le vol, qui veut monter à bord avec 14 valises. *Madame, je suis désolé, vous devez vous séparer d'au moins la moitié de vos valises.*

*Mais Monsieur le commandant, c'est la période des soldes à Bruxelles. J'ai acheté beaucoup de marchandises intéressantes pour ma famille !*

*Madame, je comprends bien que vous en avez profité mais nous devons aussi charger les bagages des autres passagers et la capacité de la soute n'est pas extensible.*

Avec beaucoup de diplomatie et un large sourire, le commandant de bord qui connaît bien la mentalité africaine, parvient à convaincre la passagère qui laisse une partie de ses bagages aux bons soins de l'aérogare militaire à Melsbroek. Bah, ils parviendront bien à destination par une valise diplomatique !

(1) Pour les missions VIP, l'équipage doit être présent 2 heures avant le décollage



## Vrijdag 11 juli

Het opstijgen is vastgesteld om 08.00 uur. Piloten en stewards melden zich aan bij de Wing Ops om 06.30 u., te weten 01.30 u. vóór het vertrek <sup>(1)</sup>. De boordcommandant tekent er het "authorisation book", bestudeert de vliegroute en het vluchtplan, opgesteld door Jeppesen, om vervolgens de laatste weerberichten te raadplegen. Deze voorzien een lichte turbulentie ten westen van de Alpen, maar goede condities over het Middellandse zeegebied en over Afrika. Het tropische front schuift naar het Noorden, maar zal niet erg actief zijn. Hij ontfermt zich over de valies met de vluchtdocumenten en over een briefomslag die 10.000 U.S.-dollar bevat. Gedurende al deze tijd waken de stewards in het vliegtuig over de lading catering.

De telefoon rinkelt: "Majoor, zou u naar de luchthaven kunnen komen, wij hebben een probleem met een passagier". Het blijkt een hupse Afrikaanse te zijn die met 14 valiezen aan boord wil.

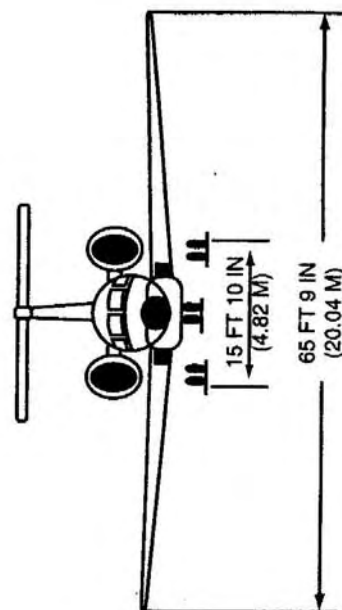
*"Mevrouw, het spijt me, u moet zich minstens van de helft van de valiezen ontdoen".*

*"Maar mijnheer de commandant, het is de koopjesperiode te Brussel en ik heb voor mijn familie veel interessante goederen gekocht!"*

*"Mevrouw, ik begrijp wel dat u daarvan geprofiteerd heeft, maar wij moeten ook de bagage van de andere passagiers inladen en de bergingscapaciteit van de laadruimte is niet uitbreidbaar."*

Met veel diplomatie en een brede glimlach lukt het de boordcommandant, de Afrikaanse mentaliteit goed kennende, de passagier te overtuigen een deel van haar bagage over te laten aan de goede zorgen van de Militaire Luchthaven te Melsbroek. Deze zal wel ter bestemming geraken als een diplomatieke valies !

(1) Voor de zendingen VIP moet de bemanning 2 uur voor het opstijgen aanwezig zijn



PLAN 0981 EBMB TO DTTA EM45 MSC/F IFR  
 NONSTOP COMPUTED 0922Z FOR ETD 0000Z PROGS 3000ADF CE01 KGS

	FUEL	TIME	DIST	ARRIVE	TAKEOFF	LAND	AV PLD	OPNLWT
POA DTTA	002248	02/16	0949	0216Z	016276	013915	001500	011420
ALT DTMB	000660	00/15	0070	0232Z				
HLD	000336	00/30						
CTY	000112	00/10						
REQ	003356	03/12						
XTR	000000	00/00						
TXY	000000							
TOT	003356	03/12						

EBMB BULT3C BULTO UT27 GTQ UN852 GIRKU UZ32 VANAS UM730 MEDAM UM623  
 ALG UM732 CAR UP161 NOLSI..DTTA

WIND P002 MXSH 3/ROUSY  
 FL 350  
 MSC FL350 002248 02/16 0949 P002

LRC FL350 002056 02/41  
 LRC FL330 002102 02/45  
 LRC FL370 002010 02/37

EBMB ELEV	00184FT												
CPT	FL	S	DEV	MCS	TCS	COMP	TAS	GRS	ZD	ZT	FRMG	DTG	CT
LAT/LONG			OAT	SALT	AWY	WIND	ETA						
HUL	..	..	..	132	130.0	..	..	..	015	0/05	..	0934	00/05
N50450E004385	..	..	26	BULT3	....	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
BULUX	..	..	..	113	111.7	..	..	..	025	0/05	..	0909	00/10
N50356E005151	..	..	34	BULT3	....	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
BULTO	..	..	..	143	142.0	..	..	..	029	0/05	..	0880	00/15
N50129E005426	..	..	34	BULT3	....	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
NORPA	..	..	..	161	160.3	..	..	..	012	0/02	..	0868	00/17
N50012E005491	..	..	34	UT27	....	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
TOC	350	..	..	161	160.4	..	..	..	010	0/01	0029	0858	00/18
N49516E005546	..	..	38	UT27	....	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
ROUSY	350	3	M01	161	160.4	000	439	439	025	0/03	0029	0833	00/21
N49286E006069	-55	..	38	UT27	26054	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
GTQ	350	3	M01	142	140.9	P022	439	461	038	0/05	0028	0795	00/26
N48592E006430	-55	..	68	UT27	26055	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
POGOL	350	3	00	182	181.5	M016	439	423	035	0/05	0027	0760	00/31
N48240E006416	-54	..	68	UN852	26056	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
LASAT	350	3	00	181	181.3	M015	439	424	014	0/02	0027	0746	00/33
N48095E006411	-54	..	68	UN852	26057	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
MIRGU	350	3	00	182	181.8	M017	439	422	008	0/01	0027	0738	00/34
N48012E006407	-54	..	68	UN852	26058	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
TIRSO	350	1	P01	181	181.2	M015	439	424	013	0/02	0026	0725	00/36
N47484E006403	-53	..	71	UN852	26056	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
ARPUS	350	1	P01	181	181.4	M015	439	424	008	0/01	0026	0717	00/37
N47404E006400	-53	..	71	UN852	26056	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
EPOXI	350	1	P01	182	181.4	M015	439	424	003	0/00	0026	0714	00/37
N47378E006399	-53	..	71	UN852	26056	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
TORPA	350	1	P01	182	181.7	M016	439	423	009	0/02	0026	0705	00/39
N47288E006395	-53	..	71	UN852	26057	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
MOROK	350	1	P01	182	181.5	M016	439	423	005	0/00	0026	0700	00/39
N47238E006393	-53	..	71	UN852	26057	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
GILIR	350	1	P01	220	220.4	M047	439	392	026	0/04	0025	0674	00/43
N47038E006144	-53	..	71	UN852	26057	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
TUROM	350	1	P01	220	220.2	M049	439	390	017	0/03	0025	0657	00/46
N46505E005580	-53	..	130	UN852	26058	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..
BOLGI	350	1	P01	187	186.4	M026	439	413	011	0/02	0024	0646	00/48
N46401E005563	-53	..	81	UN852	25059	..	..	ETA	..	..	..	ATA	..

Plan de vol Bruxelles-Tunis et extrait de la feuille de route précalculée  
 Vluchtplan Brussel-Tunis en uittreksel van de "Computed route"

A 07h30, les pilotes s'installent à bord ; le copilote récite la « check list » pendant que le commandant de bord exécute les vérifications. La route est enregistrée dans l'ordinateur de bord d'après les données fournies par Jeppesen.

07h55, embarquement des passagers, fermeture de la porte, demande d'autorisation de mise en route, démarrage des moteurs et taxi vers la piste 25 droite. Sur le court trajet entre l'aérogare et le seuil de la piste, les stewards donnent les consignes de sécurité aux passagers: utilisation des issues de secours et du gilet de sauvetage.

08h03 – Poussée des manettes après alignement sur la piste ; VI, V2, grimpée suivant la procédure de départ BULTO3C, cap vers la balise HUL (Huldenberg) atteinte après 5 minutes, puis route directe vers la balise GTQ (Gros Tenquin) survolée 21 minutes plus tard pour emprunter l'airway UN852 (voir à la page suivante un extrait de la route). A ce moment, le niveau de vol est 350 et la température extérieure est - 55°. La route se poursuit (en évitant le survol de la Suisse) pour atteindre la Méditerranée à 09h23. La balise ALG (Alghero en Sardaigne) est survolée à 09h43 et les roues touchent le sol de l'aérodrome de Tunis à 10h23, première destination et premier débarquement de passagers.

Pendant que le ravitaillement en carburant est effectué, les stewards veillent que les passagers restent groupés et le commandant de bord va consulter les derniers NOTAMS au bureau de navigation pour la route Tunis-Tamanrasset-Niamey et s'assurer que les plans de vol, envoyé par le Wing Ops du 15 Wing sont arrivés.

Om 07.30 u. installeren de piloten zich aan boord. De copiloot reciteert de "check list" terwijl de gezagvoerder de verificaties uitvoert. De vluchtvluchtroute, volgens de gegevens geleverd door Jeppesen, is ingegeven in de boordcomputer.

07.55 u. : inscheping van de passagiers, het sluiten van de deur, de vraag om toelating tot aanvang, het opstarten van de motoren en het taxiën naar baan 23 rechts. Gedurende het korte traject tussen de luchthaven en het begin van de piste geven de stewards de veiligheidsconsignes aan de passagiers : het gebruik van nooduitgangen en reddingsvest.

08.03 u.: na het oplijnen op de piste wordende bedieningshendels aangeduwd; VI, V2... klim volgens de vertrekprocedure BULTO3C, richting radiobaken HUL (Huldenberg), dat na vijf minuten aangevlogen wordt; vervolgens rechtstreeks naar baken GTQ (Gros Tenquin), dat 21 minuten later wordt overvlogen, om vervolgens airway UN852 te interceperen (zie de volgende bladzijde om een vluchtroute-uittreksel). Op dit ogenblik is de vlieghoogte 350 en bedraagt de buitentemperatuur -55°. De route wordt vervolgt (het overvliegen van Zwitserland vermijdend) om de Middellandse Zee te bereiken om 09.23 u. Het baken ALG (Alghero in Sardinië) wordt overvlogen om 09.43 u. en de landingswielen raken de grond van de luchthaven te Tunis om 10.23 u. , de eerste bestemming en eerste ontscheping van passagiers.

Terwijl de bevoorrading aan brandstof plaatsvindt, waken de stewards er over dat de passagiers in groep blijven. De boordcommandat gaat inmiddels de laatste NOTAMS raadplegen in het navigatiebureau m.b.t. de vluchtroute Tunis, Tamanrasset, Niamey en verzekert er zich van dat de vluchtplannen, verzonden door de Wing Ops 15<sup>de</sup> Wing, zijn aangekomen.



Copyright C. Van Heertum Serge/S.B.A.P.

## Tamanrasset

Après une heure d'escale à Tunis, décollage en direction de Tamanrasset. C'est là, au cœur du Sahara, que le Père de Foucauld, venu de Béni-Abbès, vint s'établir en 1905. Il se consacra à établir des contacts avec les Touaregs et créer un dictionnaire français-touareg, avant de mourir le 1 décembre 1916 dans la solitude la plus complète.

C'est une escale technique car l'autonomie de l'Embraer ne lui permet d'atteindre Niamey, prochaine destination de passagers (l'avion consomme 1 tonne à l'heure). Les communications radio avec les ACC se font dorénavant en HF. La route assignée, UG855, passe par Tebessa, El Oued et Bordj Omar Driss dans le Hoggar.

Pendant le vol, les stewards servent les repas. L'atterrissage a lieu après 2h15 de vol. Une première ponction s'opère dans le portefeuille du commandant de bord pour payer le carburant et les taxes. Étrangement, le dollar a subi une dépréciation importante depuis le départ de Bruxelles ! Les fins de mois seraient-elles difficiles en Afrique ?

## Niamey

La route Tamanrasset-Niamey au niveau de vol 350 est directe. Les contacts avec le 15 Wing peuvent se faire en HF mais l'Embraer est équipé du système ACARS, sorte d'E-mail qui travaille en VHF grâce à des stations de relais. Ce système est très fiable et plus flexible car l'équipage n'est pas astreint à assurer une veille régulière sur la fréquence HF du 15 Wing.

La capitale du Niger, de création récente, est établie sur la rive gauche du fleuve Niger. Les habitants du pays sont d'origines et de langues diverses mais la langue de l'administration est le français. L'escale fut autrefois utilisée par les C119 qui effectuaient la liaison Belgique-Congo Belge. C'était aussi une des destinations importantes de la défunte Sabena.

L'aérodrome est atteint après 1h40. Les passagers nigériens débarquent ; le copilote surveille le ravitaillement en carburant tandis que le commandant de bord s'assure au bureau de navigation, que le plan de vol pour Cotonou est bien arrivé. Le portefeuille du commandant de bord subit naturellement une nouvelle ponction.

## Cotonou

Le vol Niamey-Cotonou s'effectue toujours au niveau 350 par la route UA608 en ligne droite vers Cotonou. Les Forces armées belges entretiennent des relations très cordiales avec les militaires béninois. Le régiment Paracommando y effectue de fréquents séjours et l'Armée de l'air béninoise vient d'hériter des trois vieux HS-748 du 15 Wing.

## Tamanrasset

Na een tussenlanding van één uur te Tunis, opstijging richting Tamanrasset. Het is daar, in het hart van de Sahara, dat pater Foucauld, komende van Béni-Abbès, zich in 1905 ging vestigen. Hij wijdde zich toe op het leggen van contacten met de Touaregs en ontwierp een woordenboek Frans-Touaregs, alvorens er in volstrekte eenzaamheid te sterven, op 1 december 1916.

Het is een technische tussenlanding, daar de autonomie van de Embraer niet toelaat Niamey rechtstreeks te bereiken, en volgende bestemming van de passagiers (het vliegtuig verbruikt 1 ton per uur). De radioverbindingen met het ACC gebeuren voortaan in HF. De vluchtroute aangeduid als UG855, gaat via Tebessa, El Oued en Bordj Omar Driss in het Hoggarmassief. Gedurende de vlucht serveren de stewards de maaltijden. De landing vindt plaats na een vlucht van 2.15 u. Door de betaling van brandstof en taksen gebeurt er een eerste aderlating op de brieven van de boordcommandant. Vreemd genoeg heeft de dollar een belangrijke depreciatie ondergaan sinds het vertrek uit Brussel ! Zouden de eindjes van de maand moeilijk liggen in Afrika ?

## Niamey

Tamanrasset-Niamey op vlieghoogte 350 is een rechtstreekse route. De contacten met de 15<sup>de</sup> Wing kunnen gelegd worden in HF, maar de Embraer is uitgerust met het systeem ACARS, een soort e-mail, dat werkt in VHF dank zij tussenstations. Dit systeem is zeer betrouwbaar en soepel waardoor de bemanning niet meer verplicht is de verbinding te verzekeren op de oude HF frequentie van de 15<sup>de</sup> Wing.

De hoofdstad van Niger, een recente creatie, is opgetrokken op de linker oever van Niger. De bewoners van dit land zijn oorspronkelijk en hebben een gevarieerd taalgebruik, maar de bestuurstaal is het Frans. De landingsplaats werd eertijds gebruikt door de C119 die de verbinding verzorgde tussen België en Belgisch Kongo. Het was ook een van de belangrijke bestemmingen van het failliete Sabena.

Het vliegveld wordt aangedaan na een vlucht van 01.40 u. De Nigeriaanse passagiers stappen uit; de copiloot waakt over de bevoorrading aan brandstof, terwijl de boordcommandant in het navigatiebureau er zich van vergewist dat het vluchtplan voor Cotonou goed is aangekomen. De brieven van de boordcommandant ondergaat natuurlijk een nieuwe aderlating !

## Cotonou

De vlucht Niamey-Cotonou wordt altijd uitgevoerd op niveau 350, langs de vliegroute UA608, in rechte lijn naar Cotonou. De Belgische strijdkrachten onderhouden zeer hartelijke relaties met de Beninese militairen. Het regiment Paracommando verblijft er herhaaldelijk en de Beninese luchtmacht erfden kortelings de drie oude HS-748 van de 15<sup>de</sup> Wing.

Le lac Nokoué, d'une superficie de 150.000 km<sup>2</sup> est en vue. No smoking and Fasten seat belt s'affiche dans la cabine. La descente commence; l'avion se pose après 1h15 de vol. Les passagers béninois sont de retour chez eux. Pour les autres et l'équipage, ce sera ce qu'on appelle dans le jargon aéronautique, un « night stop ». La société chargée de donner l'assistance technique se charge d'emmenner les passagers congolais à l'hôtel tandis que les pilotes font effectuer un nouveau ravitaillement en JP-1 et que les stewards veillent au nettoyage de la cabine. Depuis sa présentation au 15 Wing le matin, l'équipage a près de 14 heures de prestations.

La nuit à l'hôtel sera réparatrice !

### Samedi 12 juillet

Le décollage vers Libreville est prévu à 08h00 locales. A 06h00, le commandant de bord s'assure auprès de la réception de l'hôtel que le plan de vol, les données de la route Cotonou-Libreville-Brazzaville-Cotonou et les prévisions météo sont bien arrivés au Fax de l'hôtel.

#### Libreville

Le vol s'effectue cette fois au niveau 370 par la route UA609 jusqu'à la balise de Lagos, ensuite par la route UG846 jusqu'à la destination. Le front intertropical n'est pas actif et après 1h40 de vol, les passagers gabonais débarquent à Libreville pour profiter de leurs vacances.

Capitale du Gabon, Libreville fut tour à tour un village créé pour recueillir une cinquantaine d'esclaves libérés, un poste militaire de la marine française et un comptoir commercial. Le commerce du bois constitue sa principale source de revenu.

Le portefeuille du commandant de bord devient de plus en plus léger après le « refuelling »

#### Brazzaville

Route UG856F en ligne droite jusqu'à Brazza au niveau 370. Il ne reste que 4 passagers à bord.

L'aéroport de la ville fondée par Pierre Savorgnan de Brazza, Maya-Maya, est situé au nord. C'est le début de la saison sèche et le plafond est à 2000 pieds. Après la percée, le commandant de bord jette un bref regard sur Kinshasa, de l'autre côté du Pool Malebo où, âgé de 3 ans, il débarqua d'un DC-7 de la Sabena le 24 juillet 1957 avec sa maman pour rejoindre son père qui était affecté au QG des Forces Métropolitaines à Léopoldville. C'était le temps où le Congo chantait, c'était le temps de l'équipage « Léo » ... pour parodier Jacques Brel! Bien plus tard, il y fera encore de fréquents séjours comme commandant de bord d'un C130 mis à la disposition des autorités zaïroises pour effectuer des missions d'appui logistique.

Het Nokoué-meer, oppervlakte 150.000 km<sup>2</sup>, is in zicht. "No smoking and fasten seat belts" licht op in de cabine. De daling vangt aan. Het vliegtuig zet zich neer na een vlucht van 01.15 u. De Beninese passagiers zijn terug thuis. Voor de anderen en voor de bemanning zal het, zoals dat in het luchtvaarttechnisch vakjargon heet, een "night stop" worden. De maatschappij belast met het verlenen van technische bijstand, gelast er zich mede de Kongolese passagiers over te brengen naar het hotel, terwijl de piloten een nieuwe bevoorrading met JP-1 doen uitvoeren. De stewards waken over de reiniging van de cabine. Sinds haar aanmelding 's morgens in de 15<sup>de</sup> Wing, heeft de bemanning om en bij de 15 uur gepresteerd. De nacht in het hotel zal verkwikkend zijn !

### Zaterdag 12 juli

Het opstijgen naar Libreville is voorzien om 08.00 u. lokale tijd. Om 06.00 u. verzekert de boordcommandant er zich van bij het receptiepersoneel van het hotel dat het vluchtplan, de routegegevens Cotonou-Libreville-Brazzaville-Cotonou en de meteorologische vooruitzichten wel degelijk binnengekomen zijn op de telefax van het hotel.

#### Libreville

De vlucht wordt ditmaal uitgevoerd op niveau 370 langs route UA609 tot het baken van Lagos; vervolgens langs route UG846 tot de bestemming. Het intertropisch front is niet actief en na 01.40 u. vlucht, ontschepen de Gabonese passagiers te Libreville om er te profiteren van hun vakantie.

Als hoofdstad van Gabon was Libreville beurtelings een dorp, opgericht om een vijftigtal bevrijde slaven te ontvangen, een militaire post van de Franse marine en een handelsvestiging. De houthandel vormt haar voornaamste bron van inkomsten.

De bievantas van de boordcommandant wordt, na de « refuelling », alsmat lichter.

#### Brazzaville

Route UG856F in rechte lijn tot Brazza, niveau 370. Er zijn nog slechts vier passagiers aan boord.

De luchthaven van de stad, Maya-Maya, gesticht door Pierre Savorgnan de Brazza, situeert zich ten noorden.

Het is het begin van het droge seizoen en het plafond is op 2000 voet. Na de doorsteek werpt de boordcommandant een korte blik op Kinshasa aan de andere kant van de Pool Malebo waar hij, toen drie jaar oud, op 24 juli 1957 samen met zijn mama uit een DC-7 van Sabena stapte, om zijn vader te vervoegen die geaffecteerd was aan het hoofdkwartier van de moederstrijdkrachten te Leopoldstad. Het was de tijd dat de Kongo zong, de tijd van de bemanning "Leo" om Jacques Brel te parodiëren! Heel wat later zal hij er nog herhaalde malen verblijven als boordcommandant van een C130, ter beschikking gesteld van de Zairese autoriteiten, om logistieke ondersteuningszendingen uit te voeren.

L'Afrique, pour ceux qui la connait, ne laisse personne indifférent.

Train-train habituel : carburant, plan de vol et météo et retour à Cotonou pour une nouvelle nuit de repos.

### Dimanche 13 juillet

C'est le retour à Bruxelles qui s'effectue à vide.

Plan de vol, route calculée par Jeppesen et météo de la route ont été reçus par le fax de l'hôtel. Les stewards se chargent des repas pour les quatre membres de l'équipage. Une escale est prévue à Ghardaia en Algérie.

C'est la ville la plus importante dans le sud et c'est une palmeraie très développée. Ses habitants sont des Mozabites, une communauté religieuse créée par l'énergie d'une petite secte, les Ibādites, chassés de Kairouan, qui constituent l'une des branches du Khāridjisme (les sortants), le plus ancien schisme de l'islam, qui fut un temps la doctrine au nom de laquelle les Berbères luttèrent contre les Arabes et redevinrent maîtres de la partie orientale du Maghreb. Les Mozabites exercent traditionnellement des activités agricoles et commerciales.

L'entretien et l'arrosage des milliers de palmiers-dattiers de l'oasis de Ghardaia exigent un labeur constant et pénible. Les femmes se consacrent à la confection de tapis en laine.

L'embraer 145 se pose à Ghardaia après 3h55 de vol.

Après le ravitaillement habituel en carburant et la dépense des derniers dollars, l'appareil reprend son envol à destination de Bruxelles où il se pose après 2h50 de vol. Mission accomplie en ayant fait honneur à la devise du 15 Wing :

« *Anywhere, any time !* »

Afrika, voor hen die haar kennen, laat niemand onverschillig.

Dan weer de routineuze sleur: brandstof, vluchtplan en meteo en terug naar Cotonou voor een nieuwe nachtrust.

### Zondag 13 juli

De terugkeer naar Brussel gebeurt leeg. Vluchtplan, vliegroute, uitgewerkt door Jeppesen, meteo en vliegvoorzichten werden via de telefax van het hotel ontvangen. De stewards gelasten zich met de maaltijden voor de vier bemanningsleden. Een tussenlanding is voorzien te Ghardaia in Algerië. Het is de meest belangrijke stad in het zuiden en een zeer ontwikkelde palmentuin. Haar bewoners zijn de Mozabiten, een religieuze gemeenschap ontstaan uit de energie van een kleine secte, de Ibāditen, verjaagd uit Kairouan. Zij vormden een van de takken van het Khāridjisme (de uitgaande), het oudste schisma van de Islam die gedurende een zekere tijd de doctrine was, en in naam waarvan de Berben vochten tegen de Arabieren en opnieuw meester werden over het oostelijk deel van de Maghreb. Traditioneel beoefenen de Mozabiten landbouw en commerciële activiteiten. Het onderhoud en het besproeien van de duizenden palm en dadelbomen in de oasis van Ghardaia vereisen voortdurend een zwaar, slopend en moeizaam werk. De vrouwen wijden zich aan het vervaardigen van wollen tapijten. De Embraer zet zich neer te Ghardaia na een vlucht van 03.55 u.

Na de gewoontegetrouwe bevoorrading in brandstof en het uitgeven van de laatste dollars, herneemt het toestel zijn vlucht met bestemming Brussel, waar het zal landen na een vlucht van 02.50 u. Zending volbracht in eerbetoon aan het devies van de 15<sup>de</sup> Wing :

“*Anywhere, any time !*”

Vertaling : Leon BERGMANS



# TYPHOON

## A MORE VIOLENT HURRICANE

(Oxford English Dictionary definition of a typhoon)

Ce bulletin étant un numéro voué à l'histoire, nous avons estimé qu'un article sur le Typhoon n'y ferait pas mauvaise figure. Le lecteur trouvera ci-après un petit aperçu du développement et de la mise en œuvre de ce puissant chasseur-bombardier, à partir duquel sera développé plus tard le Tempest.

Dit bulletin is hoofdzakelijk gewijd aan de geschiedenis van de luchtvaart; een wat grondiger artikel over de Typhoon mocht dan ook wel, vonden we. De lezer vindt hieronder een kort overzicht van de ontwikkeling en het gebruik van deze machtige jager-bommenwerper, waaruit later de Tempest zou worden ontwikkeld.



### HISTORIQUE

Début 1938, le Ministère de l'Air britannique faisait appel à divers constructeurs pour la réalisation d'un chasseur destiné à remplacer le Hawker Hurricane, qui entré en service à ce moment-là, capable de voler à 400 mph (644 km/h) et armé de 12 mitrailleuses calibre .303. Les motorisations proposées étaient soit le Napier Sabre, soit le Rolls-Royce Vulture. Il s'agissait de deux monstres de 24 cylindres et développant 2.000 chevaux, c'est-à-dire plus du double du moteur Merlin qui équipait les chasseurs de pointe de l'époque, les Hurricane et Spitfire Mk 1.

L'ingénieur de chez Hawker, Sidney Camm, déjà responsable de la famille Fury et Hurricane, travaillait depuis un an sur un avion équipé du moteur Napier Sabre répondant à ces spécifications; sauf pour l'armement. Camm proposait en effet 4 canons de 20 mm, solution qui sera adoptée par la suite.

### GESCHIEDENIS

Begin 1938 deed het Britse Luchtvaartministerie een beroep op verschillende constructeurs om een jager te bouwen, die de Hawker Hurricane zou moeten vervangen. De Hurricane kwam toen net in dienst maar de nieuwe jager zou tegen 400 mph (644 km/h) moeten vliegen en gewapend zijn met 12 kaliber .303 machinegeweren. De aandrijving zou met ofwel de Napier Sabre, ofwel de Rolls-Royce Vulture geschieden. Het ging hem hier over twee monstres met 24 cilinders, die 2.000 pk ontwikkelden, dus meer dan het dubbele van de Merlin die de topjagers van toen aandreef, nL; de Hurricane en de Spitfire Mk 1.

De ingenieur van Hawker, Sidney Camm, was al verantwoordelijk voor de Fury- en Hurricane-familie en werkte al sinds een jaar aan een vliegtuig dat met de Napier Sabre aan de vereisten beantwoordde; behalve de bewapening. Camm stelde immers vier kanonnen van 20 mm voor, een oplossing die later zou aanvaard worden.

Conformément à la spécification F.18/37, Hawker développa en parallèle les versions équipées des deux moteurs:

- le Napier Sabre devait équiper le TYPHOON
- le Rolls-Royce Vulture devait équiper le TORNADO.

Le développement du Sabre s'avéra plus lent que celui du Vulture et c'est donc le prototype du Tornado qui vola le premier le 6/10/1939, tandis que le Typhoon du attendre le 24/2/1940.

Des problèmes rencontrés avec le Rolls-Royce Vulture menèrent bientôt à l'abandon du projet Tornado. Il faut savoir que ce moteur était en réalité un assemblage en X de 2 moteurs en V Rolls-Royce Peregrine, qui équipaient déjà le Westland Whirlwind. Tous ceux qui connaissent ce chasseur se souviendront qu'il ne dut sa courte carrière opérationnelle qu'au fonctionnement délicat de ses moteurs. L'avenir démontra que le Napier Sabre réservait d'autres surprises, mais nous verrons cela plus loin.

Les priorités de production engendrées par la Bataille d'Angleterre eurent pour conséquence que le 2<sup>ème</sup> prototype du Typhoon ne prit l'air que le 3/5/1941. Comme nous l'avons vu plus haut, c'est l'armement de 4 canons de 20 mm qui fut finalement retenu. Malgré ce choix, les premiers exemplaires de production furent armés de 12 mitrailleuses .303, suite à une pénurie des mécanismes d'alimentation des canons de 20 mm. Ces modèles furent désignés Typhoon Mk 1A. Dès que la situation s'améliora, les canons furent installés et les avions sortant de chaîne ainsi équipés reçurent la dénomination Typhoon Mk 1B.

Les 163 premiers Typhoon possédaient non seulement la "porte de voiture" bien connue, mais aussi un carénage arrière de cockpit complètement opaque. De petites lucarnes furent d'abord installées afin d'améliorer la visibilité vers l'arrière et le carénage devint transparent vers la mi-1942. Il fallut attendre la fin 1943 pour voir enfin apparaître en escadrille les premiers Typhoon équipés de la verrière bulle.

La carrière du Typhoon fut parsemée de problèmes. Seul Roland Beamont, qui deviendra plus tard pilote d'essai en chef chez English Electric et qui révélera le Canberra, se fera son défenseur et insistera pour que le développement de l'appareil se poursuive.

Le moteur Napier Sabre fut long et difficile à mettre au point et avait une fâcheuse tendance à prendre feu au démarrage, quand il voulait bien démarrer ! Il se révéla aussi fragile en vol, ce qui n'était pas pour rassurer les pilotes... Au point de vue des performances, il perdait de la puissance à haute altitude et du monoxyde de carbone pénétrait dans le cockpit, obligeant le pilote à porter son masque à oxygène dès la mise en marche du moteur. Ce problème ne fut jamais réellement résolu. L'hélice tripale fut remplacée par une quadripale afin d'augmenter tant soit peu le rendement.

Conformément à la spécification F.18/37 développa en parallèle les versions équipées des deux moteurs:

- de Napier Sabre zou de TYPHOON uitrusten,
- de Rolls-Royce Vulture zou de TORNADO aandrijven.

De ontwikkeling van de Sabre bleek langzamer dan die van de Vulture en dus vloog het prototype van de Tornado eerst op 6/10/1939, terwijl de Typhoon diende te wachten tot 24/2/1940.

Problemen met de Rolls Royce Vulture leidden al snel tot het stopzetten van het Tornado-project. Men dient te weten dat die motor eigenlijk 2 samengevoegde motoren in V van het type Rolls Royce Peregrine was, die al de Westland Whirlwind uitrustten. Ieder die deze jager kent, herinnert zich dat zijn korte operationele carrière te wijten was aan de gevoelige werking van zijn motoren. De toekomst wees uit dat de Napier Sabre nog andere verrassingen zou brengen, maar dat zien we verder nog.

Ten gevolge van de productieprioriteiten in de Slag om Engeland vloog het tweede prototype van de Typhoon slechts op 3/5/1941. Zoals we al zagen werd de bewapening met vier kanonnen van 20 mm uiteindelijk weerhouden. Maar toch werden de eerste productiemachines nog voorzien van 12 machinegeweren van .303, als gevolg van een gebrek aan voedingsmechanismen voor de kanonnen van 20 mm. Deze modellen werden aangeduid als Typhoon Mk.1A. Zodra de toestand verbeterde werden de kanonnen geïnstalleerd en kregen de vliegtuigen die toen de assemblagelijijn verlieten, de benaming Typhoon Mk 1B.

De 163 eerste Typhoons hadden niet alleen het welbekende 'autoportier' maar ook een volledig afgedichte stroomlijncap achter de cockpit. Eerst werden kleine raampjes ingebouwd om het zicht naar achteren te verbeteren, rond half 1942 werd de stroomlijncap doorzichtig. Men zou tot eind 1943 moeten wachten om in de smaldelen de eerste Typhoons te zien met druppelvormige koepel.

De loopbaan van de Typhoon was bezaaid met hindernissen. Alleen Roland Beamont die later cheftestpiloot zou worden bij English Electric en de Canberra zou openbaren, bleef het toestel verdedigen en drong erop aan de ontwikkeling ervan verder te zetten.

De Napier Sabre was moeilijk op punt te stellen en had de kwalijke neiging om bij het opstarten vuur te vatten, als hij al wou starten! Ook in vlucht was hij nogal broos, wat piloten niet direct gerust stelde... Op het vlak van de prestaties verloor hij aan vermogen op grote hoogte en drong er koolstofmonoxide binnen in de cockpit. De piloot moest dus van bij het opstarten en zuurstofmasker dragen. Dit probleem werd nooit terdege verholpen. De driebladige schroef werd door een vierbladige vervangen teneinde het rendement zo goed mogelijk te verhogen.



De nombreux pilotes de Typhoon perdirent la vie dans des circonstances mystérieuses. On mit longtemps à découvrir que la partie arrière du fuselage était fragilisée par des vibrations engendrées par les stabilisateurs. L'avion se brisait subitement en vol, ne laissant aucune chance au pilote. Des renforts métalliques furent appliqués tout autour du fuselage et les problèmes cessèrent. Par la suite, les stabilisateurs furent remplacés par des modèles destinés au Tempest.

Cela dit, la cellule du Typhoon était de conception ultra solide et "encaissait" très bien. Un atterrissage forcé se passait en général au mieux pour le pilote, sauf en mer où le grand radiateur faisait écope et l'avion coulait alors rapidement.

Conçu au départ comme un chasseur pur, on se rendit vite compte qu'il était inférieur au Fw 190 à haute altitude. La situation se renversait au-dessous de 15.000 pieds et le Typhoon devenait alors un redoutable adversaire pour le chasseur allemand.

De par son poids (7 tonnes, chargé au maximum), le Typhoon était une plate-forme de tir très stable et son aile épaisse à grande portance permettait, en plus de l'armement de bord, l'emport de 2 bombes (2 X 250 lb ou le plus souvent 2 X 500 lb) ou 8 roquettes. Des essais furent menés pour porter ce nombre à 16, mais la fin des hostilités ne permit pas de les terminer.

C'est donc comme chasseur-bombardier que le Typhoon acquit ses plus belles lettres de noblesse. Au-dessus de l'Angleterre d'abord, ou les Jabos de la Luftwaffe et plus tard les V1 sévissaient impunément jusqu'à son apparition, au-dessus de l'Europe occupée ensuite, où il prépara efficacement le débarquement, puis protégea les têtes de pont. En accompagnant encore l'avance alliée, provoquant une quasi panique parmi les troupes de la Wehrmacht à chacune de ses apparitions ! Lors de l'occupation de l'Allemagne vaincue, enfin, où il joua pendant quelques mois son dernier rôle, celui d'ange gardien. Il équipa de nombreux squadrons de la RAF, dont le fameux 609, composé en grande partie de pilotes belges. Parmi eux, le Flight Lieutenant de Selys Longchamp qui, le 20/1/1943, arrosa d'obus de 20 mm l'immeuble abritant le siège de la Gestapo situé avenue Louise à Bruxelles.

Une version de reconnaissance fut également développée et dénommée Typhoon FR 1B. L'appareil emportait 3 caméras logées dans l'aile gauche, dont le canon intérieur était démonté.

On testa aussi un chasseur de nuit, équipé d'un radar AI Mk VI: le Typhoon NF 1B. Cette version n'eut pas de suite, car on estima que piloter l'avion et s'occuper du radar représenterait une tâche trop ardue pour le pilote.

Talrijke Tyfoonpiloten verloren het leven in mysterieuze omstandigheden. Het duurde nogal lang voor men doorhad dat het achterste stuk van de romp breekbaar werd gemaakt door de trillingen die het horizontale staartvlak veroorzaakte. Het vliegtuig brak dan plots in volle vlucht en liet de piloot geen enkele kans. Rondom de romp werden metalen verstevigingen aangebracht en het probleem was van de baan. Naderhand werden staartvlakken vervangen door de exemplaren voorzien voor de Tempest.

Behalve dat was de Typhoon van een ultrastevig concept en 'incasseerde' hij erg goed. Een noodlanding liep gewoonlijk goed af voor de piloot, behalve op zee waar de grote radiator een grote schop vormde, zodat het vliegtuig al snel zonk.

Het toestel was van bij het begin als zuiver jachtvliegtuig opgevat maar men stelde spoedig vast dat hij op grote hoogte moest onderdoen voor de Fw 190. Onder de 15.000 voet keerde de situatie om en werd de Typhoon een geduchte tegenstander voor de Duitse jager.

Door zijn gewicht (7 ton bij maximumgewicht) vormde de Typhoon een zeer stabiel schietplatform; zijn dikke vleugel met grote draagkracht liet naast de boordbewapening toe om 2 bommen (2 X 250 lb of het vaakste 2 X 500 lb) of 8 raketten mee te voeren. Er werden nog proeven gedaan om dit aantal op 16 te brengen maar het einde van de vijandelijkheden belette dat die werden doorgevoerd.

Het is dus als jagerbommenwerper dat de Typhoon zijn mooiste adelbrieven verwierf. Eerst boven Engeland waar de Jabo's van de Luftwaffe en later de V-1's ongestraft rondvlogen, later boven bezet Europa waar hij de ontschepping terdege voorbereidde om nadien de bruggenhoofden te verdedigen. Het vliegtuig vergezelde de geallieerde opmars en veroorzaakte bijna doorlopend paniek bij de troepen van de Wehrmacht, telkens het verscheen! En bij de bezetting van het verslagen Duitsland vervulde het gedurende enkele maanden zijn laatste rol van engelbewaarder. De Typhoon rustte verschillende smaldelen van de RAF uit, waaronder het beroemde 609, voor het grootste deel samengesteld uit Belgische piloten. Onder hen bevond zich Flight Lieutenant de Selys Longchamp die op 20 januari 1943 het gebouw met de zetel van de Gestapo langs de Louizalaan in Brussel met 20 mm-obussen bezaaide.

Er werd ook een verkenningsversie ontwikkeld en Typhoon FR 1B genoemd. Het vliegtuig voerde drie camera's mee in de linkervleugel, waar het kanon naar binnen was gedemonteerd.

Er werd ook nog een nachtjager uitgetest die met een AI Mk VI radar was uitgerust: de Typhoon NF 1B. Deze versie bleef zonder gevolg want men ging ervan uit dat de besturing van het vliegtuig en de bediening van de radar, voor de piloot een te zware taak zouden betekenen.

Douze exemplaires furent tropicalisés, dont 3 envoyés pour tests en Afrique en 1943. Là non plus, il n'y eut pas de suite.

Dès la fin de la guerre et dans l'euphorie générale du moment (c'était la dernière, plus jamais ça...) les escadrilles furent rapidement rapatriées en Angleterre et démantelées. On donna alors les glorieux avions en pâture aux ferrailleurs... On raconte même qu'un certain nombre d'appareils, tout frais sortis de chaîne de montage, furent poussés de l'autre côté du terrain, sans être essayés, afin d'être collectés par les marchands de ferraille...

Quelques exemplaires survécurent pour être utilisés comme cellules d'instruction, mais le dernier fut rayé des listes en 1955. Le dernier? Non, car un seul et unique Typhoon Mk 1B avait été envoyé aux USA en 1944 pour évaluation. Les Américains ont accepté de l'échanger contre un Hurricane en 1968 et vous pouvez encore admirer ce survivant au RAF Museum à Hendon.

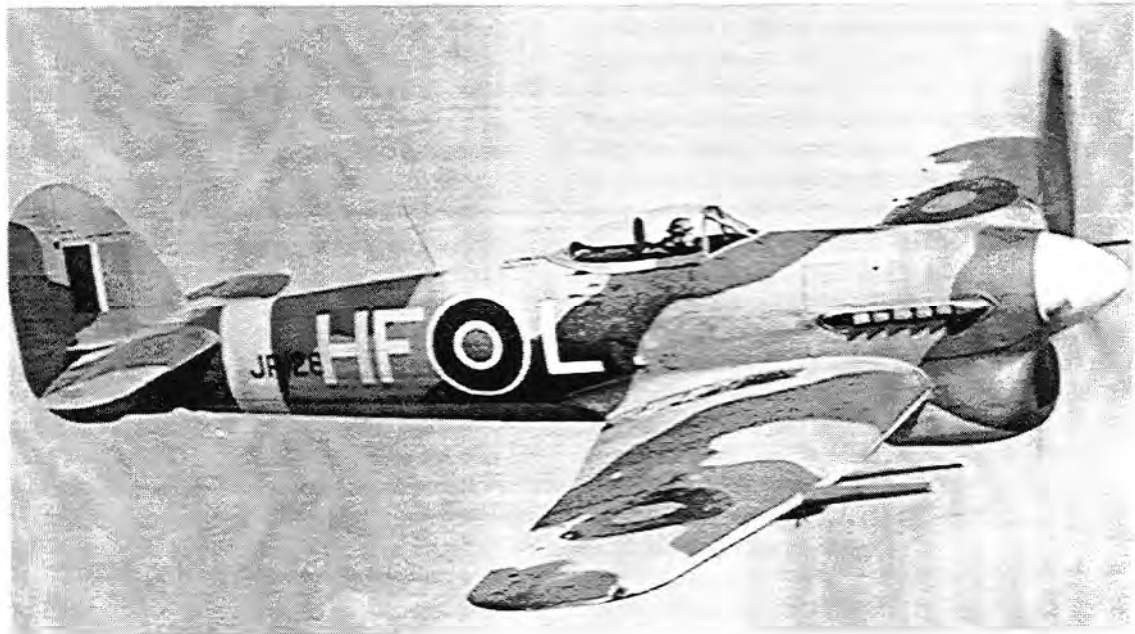
Henri Van der Straeten  
(IPMS-Belgium)

Er werden twaalf exemplaren getropicaliseerd en drie werden er in 1943 naar Afrika gestuurd voor tests. Ook daar werd er geen verder gevolg gegeven.

Vanaf het einde van de oorlog en in de algemene euforie van toen (het zou de laatste zijn geweest, nooit meer oorlog...), werden de smaldelen snel naar Engeland teruggevlogen en ontmanteld. Men gaf de roemrijke vliegtuigen door aan handelaars in oud ijzer... Er wordt zelfs verteld dat een bepaald aantal toestellen dat net uit de fabriek rolde, zonder verdere plichtplegingen naar de andere kant van het vliegveld werden geduwd om daar door de oud-ijzerhandelaars te worden overgenomen...

Enkele exemplaren overleefden als instructiecellen maar de laatste werd uit de lijst geschrapt in 1955. De laatste? Neen, want de enige Typhoon Mk 1B werd voor evaluatie in 1944 naar de USA gestuurd. In 1968 aanvaardden de Amerikanen om hem te ruilen voor een Hurricane; die overlevende kunt u nu nog bewonderen in het RAF Museum in Hendon.

Henri Van der Straeten  
(IPMS-Belgium)



#### APPEL

Nombre d'entre vous appartenez, en plus des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, à d'autres associations aéronautiques. Leurs membres, souvent, ne savent pas dans quelles conditions ils peuvent se joindre à nous. A vous de les convaincre. Sur votre demande, le secrétariat vous fera parvenir les nouveaux documents disponibles pour vous aider au recrutement de nouveaux membres.

#### OPROEP

Een aantal onder u is, behalve lid van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart, ook lid van andere luchtvaartverenigingen. Hun leden weten dikwijls niet hoe ze zich bij ons kunnen aansluiten. Aan u om hem te overtuigen. Op eenvoudige aanvraag zal het secretariaat u een aansluitingsformulier toesturen om u te helpen nieuwe leden te rekruteren.

# Jan MATHYS

## 27.9.1922 – 26.9.2003

Jan Mathys werd geboren in Mechelen op 27 september 1922 als zoon van een koloniaal werkzaam in het toenmalige Belgisch Kongo sinds 1925. Jan vervoegde zijn ouders vervolgens in 1936 en verbleef bij hen tot 1941. Hij vervoegde vervolgens de SAAF als leerling-piloot en behaalde zijn vleugels met de 4<sup>e</sup> promotie in december 1942. In afwachting van zijn mutatie bracht hij zes zinloze maanden door in Pretoria om vervolgens in juli 1943 over te stappen naar de RAF. Hij verliet de Kaap als passagier van een snel schip en kwam drie weken later aan in Montevideo. Uruguay was echter niet de ideale plaats voor "Allied Airmen". Na twee weken aldaar ging hij terug aan boord van hetzelfde schip en kwam een tijdje later aan in Freetown, Sierra Leone, verbleef er acht dagen in de haven en scheepste in, bij een konvooi voor Gibraltar. Daar werd het nog eens een week wachten op een eerder groot konvooi met afvaart naar Cardiff, Ierland waar hij aankwam op 3 november 1943. Daar verbleef hij in Harrogate bij een reserve piloot, zowat 1500 man, tot januari 1944. Eindelijk, in maart 1944 kon hij de draad weer oppakken en vloog achtereenvolgens op Tiger Moth, Miles Master en op Spitfire in een OTU. In juni 1944 vloog hij zijn conversie in Ashton Down op de befaamde Typhoon om vervolgens gemuteerd te worden op 12 september 1944 naar het beroemde 609 Squadron toen onder het bevel van S/Lr Raymond Lallemand DFC & Bar. Hier vloog hij op Typhoon tot 1 oktober 1945 waarop wij hem terug vinden in het 349<sup>e</sup> Squadron achtereenvolgens in Wunsdorf en Fassberg (Duitsland); Hij was een van de eerste die met de Spitfire in Beauvechain landde en werd "Flight CO" in ditzelfde squadron onder het bevel van majoor Dechamps. In maart 1952, kreeg hij het bevel over het smaldeel en werd majoor benoemd in 1953. Een cursus luchtcontrole haalde hem weg uit zijn geliefd smaldeel in 1955 en even later maakte hij deel uit van de SHAPE in Parijs. Eens terug in België kwam zijn loopbaan in een stroomversnelling:

1958, OSN in Kleine Brogel met Louis Peeters als Korpsverste;

1960, kolonel, Korpsverste van Kleine Brogel met "Lange Wathieu" als OSN, squadron leaders Van Sieleghem, De Rijke en Gust Wouters.

1963: Adjunkt kabinet chef van de minister van Defensie;

1967: vervoegde het "Inspectoraat"

1968: Militair Attaché in Den Haag

1971: Chief Defense Operator bij AFCENT

1973: Brigadier generaal bij JOC Maastricht;

1976: Op pensioen gesteld op 1<sup>ste</sup> oktober.

Jan overleed schielijk op 26 september, een dag vóór zijn 81<sup>ste</sup> verjaardag.

Jan Mathys est né à Malines le 27 septembre 1922, fils d'un colonial établi au Congo Belge depuis 1925.

Jan rejoignit ses parents au Congo en 1936 et y séjourna jusqu'en 1941, année où il s'engagea à la SAAF comme élève pilote. Il obtint ses ailes en décembre 1942 avec la 4<sup>ème</sup> promotion.

Dans l'attente d'une mutation, il séjourna six mois à Pretoria en totale inactivité avant de pouvoir passer à la RAF en juillet 1943.

Il s'embarqua au Cap dans un navire rapide et arriva, trois semaines plus tard en Uruguay à Montevideo. Ce n'était évidemment pas l'endroit rêvé pour un aviateur désireux de combattre. Deux semaines plus tard il réembarqua à bord du même navire à destination de Freetown en Sierra Leone, resta au port huit jours avant de prendre place à bord d'une unité faisant partie d'un convoi à destination de Gibraltar. Après huit jours d'attente sur place pour la constitution d'un grand convoi, il arriva enfin à Cardiff en Irlande le 3 novembre 1943. Il fut affecté à Harrogate à une réserve de pilotes jusqu'en janvier 1944 pour enfin, en mars 1944, poursuivre sa formation, d'abord sur Tiger Moth, ensuite sur Miles master et, en OTU, sur Spitfire. En juin 1944, il fit une conversion à Ashton Down sur le célèbre Typhoon pour ensuite être muté à la glorieuse escadrille 609 commandée par le Squadron Leader Lallemand DFC & Bar. Il vola sur Typhoon jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1945 avant de rejoindre la 349 successivement à Wunsdorf et Fassberg en Allemagne.

Il fut l'un des premiers pilotes à se poser à Beauvechain en Spitfire où il fut 'Flight CO' de l'escadrille commandée par le major Dechamps.

En mars 1952, il obtint le commandement de l'escadrille et fut nommé major en 1953. Un cours de contrôleur aérien le tint éloigné de l'escadrille en 1955 et un peu plus tard, fut détaché à Paris au SHAPE.

De retour en Belgique, sa carrière prit un tournant rapide :

1958 : OSN à Kleine Brogel avec Louis Peeters comme Chef de corps ;

1960 : nommé colonel et Chef de corps à Kleine Brogel avec le « Lange Wathieu » comme OSN et les commandants d'escadrilles Van Sieleghem, De Rijke et Gust Wouters.

1963 : Chef de cabinet adjoint du ministre de la Défense ;

1967 : Inspectorat de la Force Aérienne ;

1968 : Attaché militaire à La Haye

1971 : Chief Defense Operator AFCENT

1973 : nommé Brigadier général et attaché à JOC Maastricht.

Jan prit sa retraite le 1<sup>er</sup> octobre 1976 et est décédé inopinément à Louvain la veille de son 81<sup>ème</sup> anniversaire.

## LA NUIT DES TEMPS

Plaisir d' « apprendre »  
Découvrir ces choses  
Pouvoir enfin comprendre  
Comment naît une rose

Et « Toi » qui est si belle  
Dont tout le corps luit  
Comme l'oiseau des ailes  
Echappe au moindre bruit

De Socrate à Platon  
Entendre le discours  
Regardant l'horizon  
Rêver d'un peu d' « amour »

Mystère je te vois  
Furtive est cette ombre  
Lumière j'aperçois  
Je vis dans la pénombre

Déjeuner avec « Toi »  
L'espace est ton parfum  
Le temps lui est roi  
A deux on n'est plus qu'un

Musique ce langage  
Le jour et la nuit  
Homme/Dieu sans partage  
Union Cœur et Esprit

La chanson de la pluie  
Transhumance des êtres  
Emporte aussi la vie  
Quand closes les fenêtres

Espoir « Culture »  
Descartes aiguillon  
Instant de la nature  
Éphémère « Papillon »

Il y a dans tes yeux  
Tant que l'on devine  
Parcourir ces lieux  
Depuis ton origine

Ce village la terre  
Chacun y est admis  
Quelle que soit ta prière  
Je te pense et « je suis ».

Montclar

Comme vous venez de le lire, un nouveau rédacteur en chef assurera la diffusion du bulletin trimestriel dès le prochain numéro.

Pendant une dizaine d'années, je me suis efforcé de vous offrir une lecture variée et ma tâche fut facilitée par les nombreux encouragements que vous m'avez prodigués. Je vous en remercie.

Cependant, sans la collaboration bénévole des traducteurs en langue néerlandaise, je n'aurais pu produire une publication pouvant être lue par tous les Belges. Qu'ils en soient très sincèrement remerciés.

R. Feuillen

Zoals U hebt kunnen lezen zal de volgende uitgave van het trimestrieel bulletin gepubliceerd worden door een nieuw hoofd redacteur.

Gedurende een tiental jaren heb ik mij ingezet om jullie een gevarieerde lectuur aan te bieden. Mijn taak werd vergemakkelijkt door de talrijke steun van jullie allen, waarvoor mijn gemeente dank. Dit alles zou niet mogelijk geweest zijn zonder de vrijwillige medewerking van Nederlandstalige vertalers. Hierdoor kon onze publicatie gelezen worden in alle Belgische gezinnen. Ze worden hiervoor van harte bedankt.

R. Feuillen

**Président d'honneur – Erevoorzitter**  
Léon BRANDERS

**Vice-président d'honneur – Ere vicevoorzitter**  
Jacques DÔME

**Membres d'honneur – Ereleden**

Son Altesse le prince Antoine de Ligne  
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,  
Président national des Vieilles Tiges  
Monsieur Camille Montaigu, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises  
Monsieur Dominique WEIBEL, ancien président  
de l'association des vétérans du vol à moteur  
de l'Aéroclub de Suisse

Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Léopold HEIMES  
Monsieur Achille VANHEE  
Monsieur Victor WINANTS

\*\*\*

**RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Membres du bureau – Leden van het 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* robert.feullen@belgacom.net
Penningmeester – Trésorier	Alex PEELAERS	014 547 063 – 014 540 972* alex.peelaers@pandora.be

**Autres membres du conseil – Andere leden van raad van bestuur**

Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 – hugo.cloeckaert@pandora.be
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79*
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 581 086
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Wilfried TERSAGO	011 689 878 – 011 692 589* wilfried.tersago@pandora.be (* Fax)

**Secrétariat – Secretariaat**

Wijngaardstrat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax : 013 312 870  
E-mail :  
robert.feullen@belgacom.net

**WEB SITE**

[www.maisondesails.be](http://www.maisondesails.be) → sommaire → insigne Vieilles Tiges  
[www.huisdervlengels.be](http://www.huisdervlengels.be) → inhoud → teken Vieilles Tiges

▼  
Indien U een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het aan het secretariaat weten.  
Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen

\*

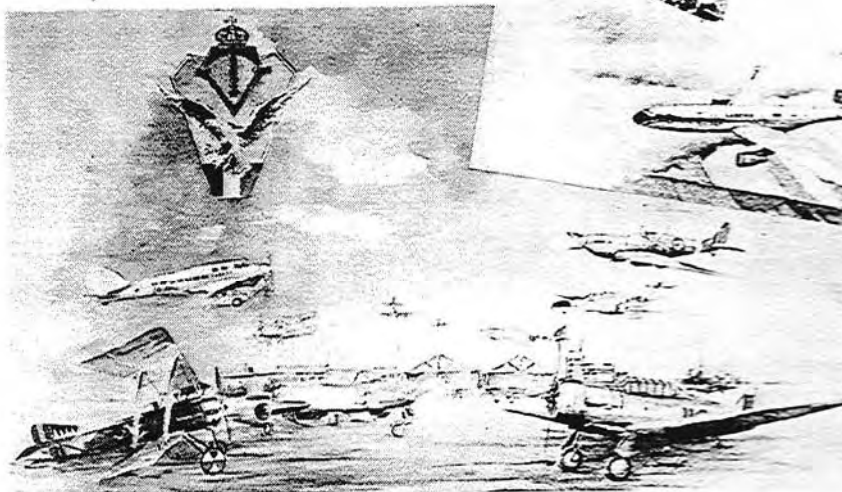
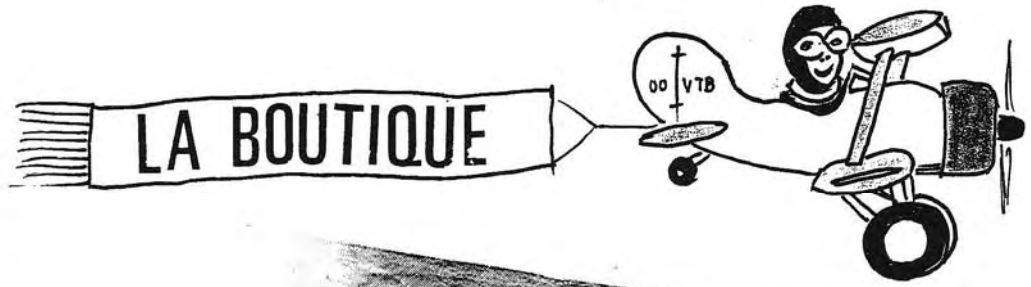
Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le  
secrétariat. Egalement vos événements familiaux importants

▲



Vignette autocollante VTB pour voiture  
Sticker VTB zelfklevend voor voertuig  
1,00 €

8,5 x 7 cm



Poster (70 x 50 cm) 2 modèles/modellen  
Werk van wijlen Camille Bouchat, piloot, kunstschilder  
Oeuvre de feu Camille Bouchat, pilote, artiste-peintre  
2,50 €



Cravate avec insigne VTB  
Das met teken VTB  
Création Roger Wittamer  
20,00 €



Geborduurd op blauwe stof embleem voor blazer  
Ecusson brodé sur tissu bleu marine pour blazer  
20,00 €

8 x 6,5 cm

### Hoe kunt U deze artikelen krijgen ?

- Bij Alex Peelaers, penningmeester:  
De tweede woensdag van de maand  
vanaf 12.00 uur in het Huis der Vleugels
- Bij Alphonse Dumoulin, beheerder:  
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse  
Telefoon & Fax : 04 362 63 79
- Door storting op rekening VTB 210-0619966-91  
Natuur en aantal artikelen te vermeld op "Vermelding"

#### Verzending kosten voor België:

- Das, embleem en poster: 1,70 EUR
- Sticker: 0,41 EUR

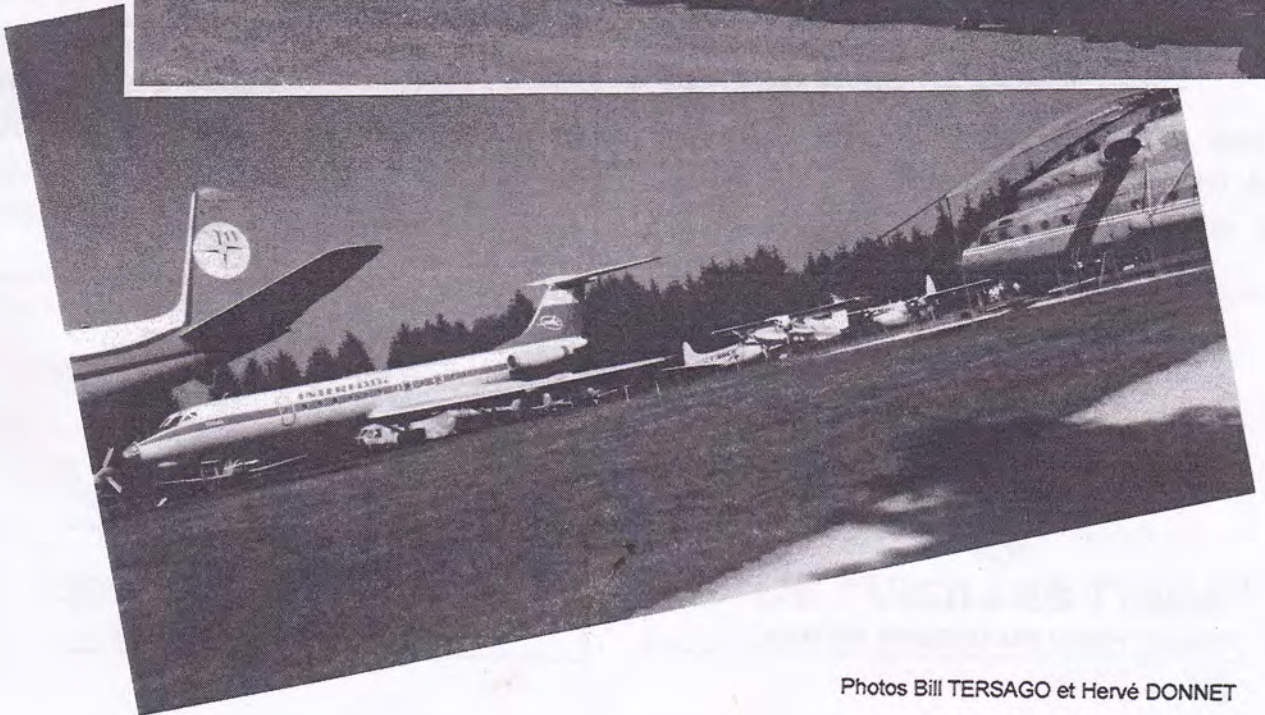
### Comment vous les procurer ?

- Auprès d'Alex Peelaers, trésorier :  
Le deuxième mercredi du mois à  
la Maison des Ailes dès 12.00 heures
- Auprès d'Alphonse Dumoulin, administrateur  
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse  
Téléphone & Fax : 04 362 63 79
- Par virement au compte VTB 210-0619966-91  
Indiquer en rubrique le nombre et le genre d'article

#### Frais de port pour envoi postal (Belgique) :

- Cravate, écusson et poster : 1,70 EUR
- Vignette autocollante : 0,41 EUR

Erinnerung von Hermeskeil !



Photos Bill TERSAGO et Hervé DONNET