

# IMPRIMÉ – DRUKWERK

\*

**Bulletin trimestriel  
Driemaandelijks bulletin**

\*

**N° 4/2004  
Oktober-november-december  
Octobre-novembre-décembre  
2004**

\*

**25<sup>ème</sup> année – 25ste jaar**

\*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago  
Rue Montoyer 1 boîte 13  
Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P. – P.B.  
1150 Bruxelles-Brussel  
1/4224

*Ter attentie van – A l'attention de*

VZW

**De “Vieilles Tiges”**

van de Belgische luchtvaart

ASBL

**Les Vieilles Tiges**

de l'aviation belge

WenskaartenCartes de vœux

De beheerraad heeft een nieuwe reeks wenskaarten besteld. De kaart bestaat uit een vierkleurenreproductie van een aquarel dat een Nieuport voorstelt, achteraan het insigne VTB en binnenin een reeks vliegtuigminiaturen en viertalige wensen.

De tekening werd ons vriendelijk ter beschikking gesteld door mevrouw Marie-Christine Buyse, echtgenote van ons lid Paul Buyse.

De kaarten zijn te koop aan € 0,75 per stuk (inclusief enveloppe) of € 7,00 per 10 ex.

Verzendingskosten voor 10 ex : € 1,32.

Bestelling door overschrijving van het bedrag op ons rekeningnummer 210-0619966-91.

Oude wenskaarten zijn nog ter beschikking aan € 0,25 per stuk.

Uiteraard kunt u de kaarten (en andere artikels uit onze boetiek) ook afhalen tijdens onze maandelijkse bijeenkomst in het Huis der Vleugels vanaf woensdag 8 december.

Le Conseil d'Administration vient de commander une nouvelle série de cartes de vœux. La carte, représentant un Nieuport sur une aquarelle en quatre couleurs, contient des vœux en quatre langues, le logo des VTB ainsi qu'une série de silhouettes d'avions.

L'aquarelle nous a été réalisée aimablement par madame Marie-Christine Buyse, épouse de notre membre Paul Buyse.

Les cartes sont en vente à 0,75 € pièce (enveloppe comprise) ou 7,00 € les dix.

Frais de port pour 10 exemplaires: 1,32 €.

A commander par virement à notre compte 210-0619966-91.

Les anciennes cartes de vœux sont toujours disponibles à 0,25 € la pièce.

Vous pouvez évidemment vous procurer ces cartes (ainsi que d'autres articles de notre boutique) lors de notre réunion mensuelle à la Maison des Ailes et ce à partir du mercredi 8 décembre.

Numéro 4/2004  
25ième année  
Octobre-novembre-décembre  
2004

\*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**

Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles

\*

**Site web**

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

cliquer sur logo

\*

**Compte bancaire**

210-0619966-91

\*

**Cotisation**

Belgique : 18,00 euros  
(veuves : 9,00 euros)  
Etranger : 20,00 euros  
(Veuves : 11,00 euros)



Nummer 4/2004  
25ste jaar  
oktober-november-december  
2004

\*

Sociale zetel  
**HET HUIS DER VLEUGELS**

Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Brussel

\*

**Website**

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

en logo aanklikken

\*

**Bankrekening**

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

\*

**SOCIETE 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

**Redacteur:**  
Wilfried Tersago

**Medewerkers - Collaborateurs:**

Roger Arnhem  
Bob Feuillen  
Jacques Lebeau  
Jean Guillot-Pingue  
Marcel Terrasson

\*

**Vertalers – Traducteurs**

Hugo Cloeckart  
Paul Buyse  
Wilfried Tersago

**Voor hen die zich verbonden  
voelen met de familie van de  
luchtvaart.  
Voor hen die haar willen kennen en  
... toetreden:**

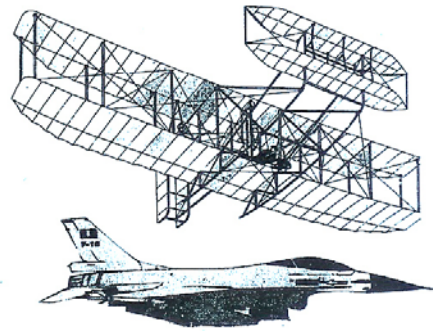
**DE “VIEILLES TIGES” van de  
BELGISCHE LUCHTVAART**

**INHOUD VAN BULLETIN 4/2004**

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws uit de vereniging
- De nieuwe opleiding tot militair piloot
- De Belgische luchtvaartindustrie
- *Inlassing* Huis der Vleugels
- Activiteiten & informatie
- Kerstkaarten te koop

**SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2004**

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- La nouvelle formation de pilote militaire
- L'industrie aéronautique belge
- *Encart* Maison des Ailes
- Activités & informations
- Cartes de voeux à vendre



**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**

Volgend bulletin verschijnt– publication  
du prochain bulletin:  
**15 feb/fév 2005**



## **Het woordje van de voorzitter**

### **Le mot du président**

Beste vrienden vliegeniers,

Wanneer u deze tekst leest, zijn de militaire herfstceremoniën reeds verleden tijd. Inderdaad, de Fasten van de Luchtmacht op 15 oktober, de ceremonie op 1 november aan het Ereperk van de vliegeniers op het Brussels Kerkhof en de plechtige mis voor de overledenen van het Belgisch vliegwezen in de Basiliek van Koekelberg op 7 november zijn waardig gevierd.

In de maand september zijn we op de hoogte gebracht van een beslissing, genomen door defensie, dat deze vieringen op één dag dienen samengevoegd te worden (ten minste de Fasten en het Ereperk), teneinde besparingen te verwezenlijken. De Voorzitters van de Federatie van Oudgedienden van de RAF en van de SAAF, van het Luchtvaartmuseum, van het Huis der Vleugels, van de Luchtcadetten en ikzelf zijn niet onverschillig voor besparingsmaatregelen aanbevolen door de minister, maar we hebben niettemin gereageerd door hem een brief te schrijven waarin wij hem wijzen op het totaal verschillende karakter van deze ceremoniën en dat die zich richten tot een ander publiek, waardoor een hergroepering praktisch onmogelijk is.

Het onderhoud van het perk zal gebeuren zoals voorzien in het ministerieel besluit van 1 juni 2004 en beschreven in ons bulletin 3/2004.

Ik dank de personen en de sponsors die ons belangeloos hebben gesteund om het goede verloop van deze ceremonie te verzekeren, alsook onze leden die een gift hebben gestort om de graven waardig met bloemen te versieren.

Chers amis aviateurs,

Quand vous lirez ce texte, les cérémonies militaires de l'automne auront eu lieu. En effet, les Fastes de la Force Aérienne le 15 octobre, la cérémonie à la Pelouse d'honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles le 1<sup>er</sup> novembre et la messe solennelle pour les défunts de l'Aviation belge à la basilique de Koekelberg le 7 novembre ont été dignement célébrées.

Au mois de septembre nous avons été informés que la Défense avait pris la décision de regrouper ces célébrations en un seul jour (au moins les Fastes et la cérémonie à la Pelouse) dans le but de réaliser des économies.

Les présidents de la Fédération des Anciens de la RAF et de la SAAF, du Musée de l'Air, de la Maison des Ailes, des cadets de l'Air et moi-même, n'étant pas insensibles aux mesures d'économie pronées par le Ministre, avons néanmoins réagi en lui envoyant une lettre dans laquelle nous lui signalions que les deux cérémonies avaient un caractère totalement différent, qu'elles s'adressaient à un public également différent et qu'il était matériellement impossible de les regrouper.

L'entretien de la pelouse sera réalisé comme prévu par la décision ministérielle du 1<sup>er</sup> juin 2004, décrite dans notre bulletin trimestriel N° 3/2004.

Je remercie les personnes et les sponsors qui, bénévolement, ont apporté leur soutien au bon déroulement de la cérémonie. Je remercie également nos membres qui par les dons versés à l'association, ont permis de fleurir dignement la Pelouse.

**Jean Kamers**

# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Décès - Overlijdens

Marc Herry le 23 juin  
Pierre Poncelet le 29 juillet  
Jean-Marie Paye le 19 septembre

## Welkom aan de nieuwe leden

### Bienvenue aux nouveaux membres

Paul DE VESTEL  
Mannebruggestraat 358  
2150 BORSBEEK  
Tel & fax: 03 322 37 99 Gsm: 0477 60 93 75  
E-mail: [paulf104@skynet.be](mailto:paulf104@skynet.be)  
Gebrevetteerd piloot door LuM (72D) in februari 1975  
Aanvaard als VT

Georges DURAND  
Clos du Sadin 53  
1420 BRAINE L'ALLEUD  
Tél: 02 384 55 35 – E-mail: [gld@belgacom.net](mailto:gld@belgacom.net)  
Breveté pilote de planeur le 22/07/1998 par l'ACRB  
Admis A

Christian GERARD  
Rue de Verviers 27  
4020 LIEGE  
Tél & fax: 04 343 15 00 – E-mail:  
[christgerard@skynet.be](mailto:christgerard@skynet.be)  
Admis A

Serge BODART  
1) 157 Allancroft Road  
BEACONSFIELD, QC  
149W 2P6, Canada  
2) Avenue Winston Churchill 247/18  
1180 BRUXELLES  
Tél: 001 514 693 50 85 – GSM: 0479 27 59 46  
E-mail: [serge.bodart@symfo.cdn](mailto:serge.bodart@symfo.cdn)  
Breveté pilote par BAR en 1986 (85A)  
Admis Act

Roger DEBRUYN  
Vormaller Weg 2  
D-58313 HERDECKE, Duitsland  
Gebrevetteerd piloot door BAR op 16/06/1961  
Aanvaard als VT

Jean DEGREEF  
Torenstraat 6  
9500 ZARLARDINGE  
Tel & fax: 054 42 23 38 – E-mail:  
[jangreef@hotmail.com](mailto:jangreef@hotmail.com)  
Gebrevetteerd piloot door BL op 15/07/1975  
Aanvaard als Act

Pierre DE RYBEL  
Avignonlaan 16  
8500 BRUGGE  
Gebrevetteerd piloot door BAR op 16/09/1960  
Aanvaard als VT

Guy FAMENNE (Réaffiliation)  
Rue Kéfer 18/31  
5100 JAMBES  
Tél: 081 30 95 55 – GSM: 0475 36 79 98  
Breveté pilote par FAé en juillet 1960 (140° prom)  
Admis VT

Jean-Claude GUYOT  
Vieux Chemin de namur 27  
5020 MALONNE  
Tél: 081 44 17 19  
Breveté pilote en 1968 par BAR (67C)  
Admis VT

René MAIRESSE  
185 Chemin de la Vallée de Gandy  
F-83300 DRAGUIGNAN, France  
Tél & fax: 0033 496 68 40 77  
Breveté navigateur le 02/05/1957 et pilote le  
17/05/1961 par AA  
Admis VT

Pierre VAN HECKE  
363 rue de l'ancienne gare  
F-59123 BRAY-DUNES, France  
Tél & fax: 0033 328 26 86 60 – GSM: 0032 475 49 36  
71 et 0033 670 81 73 87  
License théorique vol à voile  
Admis A

Serge KNAFF  
Rue Théodore de Cuyper 280  
1200 BRUXELLES  
Tél & fax: 02 763 05 41 – GSM: 0475 42 38 46 – E-  
mail: [kni@belgacom.net](mailto:kni@belgacom.net)  
Breveté pilote le 10/09/1984 par AA  
Admis Act

# LA NOUVELLE FORMATION DES PILOTES DE LA DÉFENSE

*Par Robert Feullen*

## Introduction

Depuis 2003, la formation des pilotes au sein des Forces armées a subi un profond changement. Désormais il n'y a plus de pilotes de la Composante Air et des pilotes de l'Aviation légère de la Composante Terrestre, mais bien des officiers pilotes de la Défense qui font partie de la Composante Air.

Il y a trois voies pour devenir pilote :

- soit par la voie des candidats officiers auxiliaires pilotes (élèves Prom Pil);
- soit par la voie des candidats officiers de carrière de la faculté polytechnique de l'Ecole royale militaire (élèves POL) ;
- soit par la voie des candidats officiers de carrière de la faculté Sciences sociales et militaires de l'Ecole royale militaire (élèves SSMW).

Pour ces trois types de candidats, il n'y a qu'un seul recrutement et donc une seule incorporation par an, vers la mi-août. Les candidats peuvent obtenir toutes les informations nécessaires sur la carrière et poser leur candidature dans toutes les Maisons de la Défense au N° gratuit 0800-14936 ou via les sites [www.mil.be](http://www.mil.be) et [www.rma.ac.be](http://www.rma.ac.be). La clôture des inscriptions a lieu chaque année à la fin du mois d'avril et les candidats sont incorporés la 3<sup>ème</sup> semaine d'août.

Le candidat officier auxiliaire doit être en possession d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur, les humanités classiques étant souhaitables. Pendant la phase de sélection d'avril à août, il passe une interview, des tests psychotechniques et un examen d'aptitude médical. A son incorporation, il signe un engagement de 13 ans avec possibilité de prolongation de 3 ans.

Après un examen de sélection, le candidat officier de carrière par la voie de l'Ecole royale militaire subit des tests médicaux et psychotechniques (psychomoteurs et interview) mais seul l'examen d'entrée entre en ligne de compte pour l'incorporation. Il est procédé à un classement en fin de 1<sup>ère</sup> année sur base des résultats académiques et sur base d'un « screening » de 15 heures (aptitude au vol) sur SIAI SF-260M Marchetti.

# DE NIEUWE VORMING VAN DE PILOTEN BIJ DEFENSIE

*Door Robert Feullen*

## Inleiding

Sinds 2003 heeft de opleiding tot piloot in de schoot van de krijgsmacht, een grondige hervorming ondergaan. Voortaan zijn er geen piloten meer behorende tot het Component Lucht, noch tot het Lichte Vliegwezen van de landcomponent, maar wel officieren-piloten bij Defensie. Zij maken deel uit van de Luchtcomponent.

Er zijn drie wegen om piloot te worden:

- hetzij via de weg van de kandidaat hulpofficierenpiloot (leerlingen Pil Prom);
- hetzij via de weg van de kandidaat beroepsofficieren van de polytechnische faculteit van de Koninklijke Militaire School (leerlingen POL)
- hetzij via de weg van de kandidaat beroepsofficieren van de faculteit Sociale en Militaire Wetenschappen van de Koninklijke Militaire School (leerlingen SSMW).

Voor deze drie mogelijkheden is er slechts één enkele rekrutering en dus één enkele corporatie per jaar, rond midden augustus. De kandidaten kunnen alle noodzakelijke informatie m.b.t. hun loopbaan bekomen en hun kandidatuur stellen via de Huizen van Defensie, door het vormen van het gratis nummer 0800-14936 of via de websites [www.mil.be](http://www.mil.be) en [www.rma.ac.be](http://www.rma.ac.be). De afsluiting van de inschrijvingen vindt elk jaar plaats op het einde van de maand april en de kandidaten worden opgeroepen de derde week van augustus.

De kandidaat-hulpofficier dient in het bezit te zijn van een diploma hoger middelbaar onderwijs, bij voorkeur klassieke humaniora. Gedurende de selectiefase in april of augustus, ondergaat hij een interview, psychotechnische proeven en een onderzoek tot medische geschiktheid. Bij zijn inlijving tekent hij voor een engagement van 13 jaar met de mogelijkheid tot een verlenging van drie jaar.

Na een selectie-examen ondergaat de kandidaat-beroepsofficier medische en psychotechnische proeven (psychomotorisch en interview) via de weg van de Koninklijke Militaire School, maar geldt alleen het toegangsexamen voor de opname. Op het einde van het eerste jaar wordt hij gerangschikt op basis van de academische resultaten én op basis van een "screening" van 15 uren vlucht (geschiktheid tot vliegen) op SIAI SF-260M Marchetti.

Le nombre de places de pilotes pour la promotion est déterminé au début de la deuxième année académique. Pendant les 6 premières semaines de leur incorporation à l'Ecole royale militaire, les candidats suivent tous ensemble une période d'initiation militaire au camp d'Elsenborn. La formation du pilote de la Défense s'étend au total sur cinq périodes.

Het aantal plaatsen per promotie als "piloot", wordt vastgesteld bij de aanvang van het tweede academisch jaar. Gedurende de eerste zes maanden van hun opname in de Koninklijke Militaire School, volgen al de kandidaten samen een militaire initiatie in het Kamp Elsenborn. De vorming tot piloot bij Defensie verloopt over vijf perioden.

PHASE I	PHASE II	PHASE III	PHASE IV	PHASE V
<b>Academics</b>	<b>Basic Flying Training</b>	<b>Advance Flying Training</b>	<b>Initial Operational Training</b>	<b>Operational Flying Training</b>
Royal Military School Brussels 13 months for Aux. Offr Cadets * Licence ATPL(A)	Beauvechain 1 Wing SF-260M Marchetti 100 Hrs * 6 months	<b>1. Fighter</b> Tours, France AlphaJet  <b>2. Transport</b> Avord, France Xingu  <b>3. Helicopter</b> Brasschaat Alouette II {Licence ATPL(H)} * 7 to 8 months	<b>1. Fighter</b> Cazeaux, France Alphajet  <b>2. Transport</b> Melsbroek 15 Wing - C-130  <b>3. Helicopter</b> Bierset : A-109 Koksijde : Sea King * 6 months	<b>1. Fighter</b> Kleine Brogel 10 Wing F-16 MLU  <b>2. Transport</b> Melsbroek 15 Wing C-130  <b>3. Helicopter</b> Bierset: A-109 Koksijde: Sea King * 3 months
		▼	▼	▼
		<b>STREAMING</b>	<b>GRADUATED</b>	<b>UPPER CERTIFICATE</b>

## Formation académique Phase I

L'enseignement à l'Ecole royale militaire pour les officiers de carrière s'est aligné sur la Déclaration de Bologne du 19 juin 1999 qui vise l'intégration de l'enseignement supérieur dans le grand espace européen harmonisé. Il est organisé en deux cycles. Le premier d'une durée de 3 ans est sanctionné par le grade académique de bachelier et le second, d'une durée de 2 ans conduit au grade de master. Les élèves POL après 5 ans et 3 mois d'étude obtiennent le diplôme d'ingénieur civil. A l'issue de leurs 5 années d'étude, les élèves SSMW sont Master of Arts in Social and Military Sciences.

La formation académique des élèves candidats officier dans le cadre auxiliaire a une durée de 13 mois. Après réussite des examens ils ne reçoivent pas de diplôme mais bien un certificat « Air Academics » qui, en cas d'échec dans leur formation en vol, pourrait leur faire obtenir certaines dispenses dans l'enseignement supérieur.

## Academische vorming Fase I

Voor de beroepsofficieren is het onderwijs in de Koninklijke Militaire School afgestemd op de Verklaring van Bologna van 19 juni 1999. Die voorziet de integratie van het hoger onderwijs in het grote, geharmoniseerde Europese kader. Het is georganiseerd in twee cycli. De eerste cyclus heeft een duur van drie jaar en leidt tot de academische graad van "bachelor". De tweede cyclus met een duur van twee jaar leidt tot de graad van "master". De leerlingen POL bekomen na een studie van 5 jaar en 3 maanden, het diploma van burgerlijk ingenieur. Op het einde van hun vijf jaar durende studie zijn de leerlingen SSMW "master of arts" in de Sociale en Militaire Wetenschappen.

De academische vorming van de kandidaat-officieren in het hulpkader duurt dertien maand. Na het slagen voor de examens ontvangen zij geen diploma, maar wel het certificaat "Air Academics", dat hen in geval van mislukking in de vliegopleiding, zekere vrijstellingen kan verlenen in het hoger onderwijs.



Les matières du programme mis sur pied par la DAir de l'ERM (voir en annexe) sont réparties sur les années d'étude des deux facultés. Elles sont données pour environ 60% par les différents départements académiques de l'école, les 40% restants sont des cours donnés soit par le centre linguistique de l'ERM (anglais), soit par le DAir lui-même.

Les cours sont alignés sur les objectifs de la nouvelle réglementation JAR/FCL (Joint Air Regulation/Flight Crew Licensing) émises par les JAA (Joint Aviation Authorities) qui prépare à l'obtention l'obtention de la licence ATPL(A) – Air Transport Pilot License (Airplane). L'arrêté royal du 11 juillet 2003 fixe les conditions d'obtention des licences et qualifications civiles des pilotes formés par la Défense.

## Formation en vol Phases II, III et IV

A l'issue de leurs études, les élèves pilotes quittent l'ERM et passent sous l'autorité de la Composante aérienne. Ils commenceront alors leur formation en vol sur SF260 Marchetti au 1<sup>er</sup> Wing à Beauvechain (Phase II de la formation professionnelle du pilote (BFT – Basic Flying Training). Ils y effectueront une centaine d'heures de vol.

Après la réussite de ce premier stade de formation en vol, les élèves seront orientés « Streaming » en fonction de leurs résultats, de leurs desiderata et des besoins de la Défense, soit vers la conversion « hélicoptère », soit vers la conversion « avion de transport », soit vers la conversion « avion de chasse ». A l'issue de cette formation avancée de 7 à 8 mois (Phase III – Advanced Flying Training), les élèves recevront leurs ailes de pilote.

La phase finale (opérationnelle) de leur formation de pilote (Phase IV – Initial Operational Training) dure environ 6 mois. Après avoir accompli cette phase, tous les pilotes élèves de la Défense font mutation vers leur première unité opérationnelle.

Pour les phases III et IV, une coopération intensive avec l'Armée de l'Air française pris naissance en 2003. Une « déclaration commune » fut signée par les ministres de la Défense des deux pays fin avril 2004. Suite à cet accord, à partir de 2005 l'orientation « Chasse » se déroulera à Tours (à 200 km au sud-ouest de Paris) sur l'AlphaJet français pour la phase III. La phase IV quant à elle se passera à Cazaux (20 km au sud d'Arcachon dans le Sud-Ouest) sur les AlphaJet belges modernisés.

Par après, les jeunes pilotes entameront leur conversion sur F-16 MLU (Mid-life Unit) au 10 Wing à Kleine Brogel en Belgique.

De stof van het programma, op punt gesteld door het DAir van de Koninklijke Militaire School (zie de bijlage), wordt gespreid over de studiejaren van de twee faculteiten. Ongeveer 60% wordt gedoceerd in de verschillende academische departementen van de school. De overige 40% zijn cursussen die gegeven worden door het talencentrum van de Koninklijke Militaire School (Engels), hetzij door het DAir zelf.

De cursussen zijn afgestemd op de doelstellingen van de nieuwe reglementering JAR/FCL (Joint Aviation Regulations / Flight Crew Licensing), uitgegeven door de JAA (Joint Aviation Authorities), als voorbereiding tot het behalen van de ATPL(A)-licentie, Air Transport Pilot License (Airplane).

Het koninklijk besluit van 11 juli 2003 legt de voorwaarden vast tot het behalen van de burgerlijke licenties en kwalificaties voor de piloten gevormd door Defensie.

## Opleiding in vlucht Fase II, III en IV

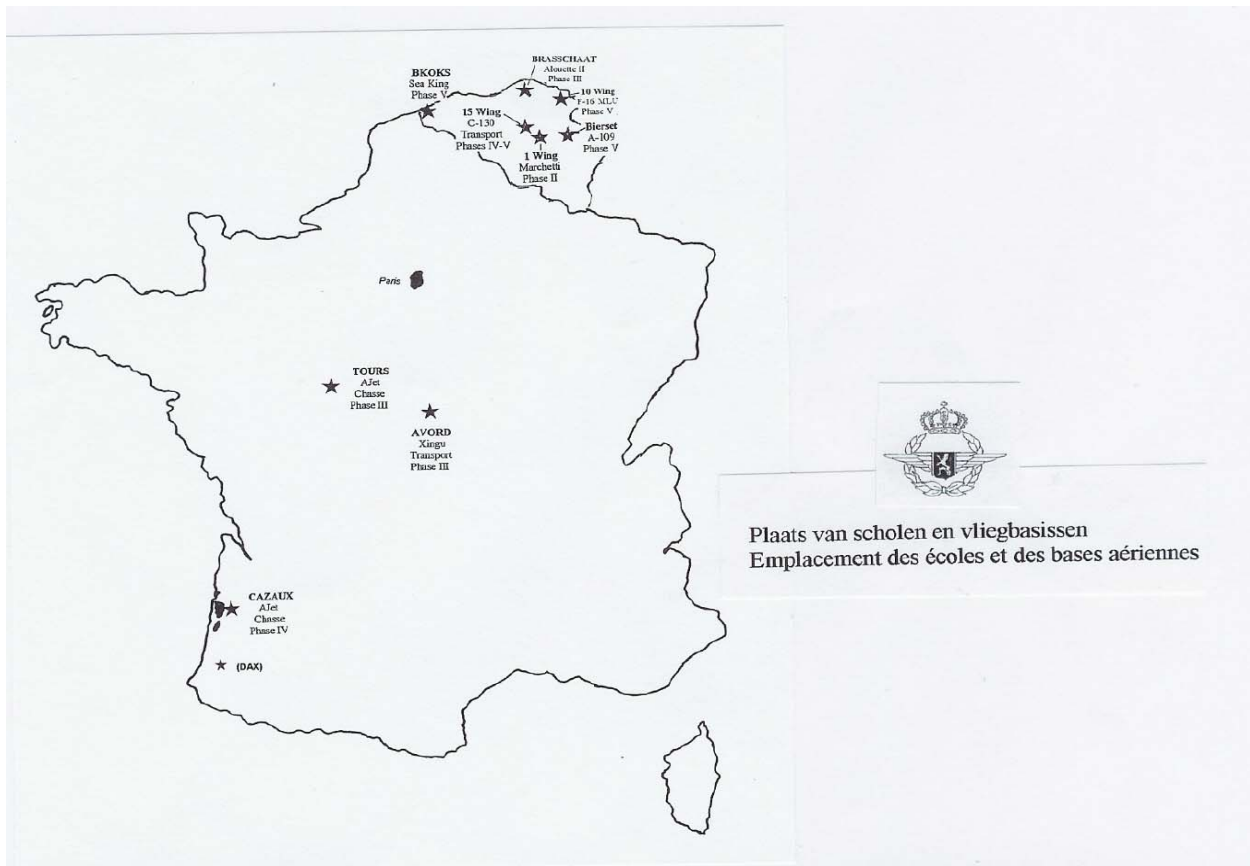
Na de beëindiging van hun studies verlaten de leerlingen de Koninklijke Militaire School en komen zij onder de autoriteit van het Component Lucht. Hun opleiding in vlucht zullen zij aanvangen op SF260 Marchetti, in de 1<sup>ste</sup> Wing te Bevekom (Fase II van de beroepsopleiding tot piloot - BFT-Basic Flying Training). Zij zullen een honderdtal vliegreizen realiseren.

Na het slagen in vlucht in dit eerste vormingsstadium, zullen de leerlingen in functie van hun resultaten, hun desiderata en de behoeften van Defensie, georiënteerd worden (streaming), hetzij naar de conversie "helikopters", hetzij naar de conversie "transportvliegtuigen", hetzij naar de conversie "jachtvliegtuigen". Na beëindiging van deze voortgezette vorming gespreid over zeven tot acht maanden (Fase III – Advanced Flying Training), zullen de leerlingen-piloot hun vleugels ontvangen.

De (operationele) eindfase van hun vorming tot piloot (Fase IV – Initial Operation Training) duurt ongeveer zes maand. Na beëindiging van deze fase gaan de leerlingen-piloot bij Defensie over naar hun eerste operationele eenheid.

Voor de fase III en IV werd in 2003 een intensieve samenwerking opgezet met het Armée de l'Air française. Een "gemeenschappelijke verklaring" werd eind april 2004 ondertekend door de ministers van Defensie van beide landen. Als gevolg van dit akkoord zal voor fase III, vanaf 2005, de oriëntatie "jachtvliegtuigen" op de Franse AlphaJet, plaatsvinden te Tours (200 km ten Zuidwesten van Parijs).

Nadien zullen de jonge piloten in België hun conversie aanvangen op F-16 MLU (Mid Life Unit) in de 10<sup>de</sup> Wing te Kleine-Brogel.



L'orientation « Transport » quant à elle s'effectuera très probablement à Avord (centre de la France) sur avion Xingu et ce, à partir de 2005. Par après, les jeunes pilotes entameront leur phase IV sur C-130 au 15 Wing à Melsbroek.

Quant à l'orientation « Hélicoptère », la phase III d'une durée de 6 mois s'effectue toujours provisoirement à Brasschaat sur Alouette II. La phase IV d'une durée également de 6 mois s'effectue quant à elle sur A-109 Agusta à Bierset et sur Sea King à Koksijde. Elle est complétée par une formation tactique d'environ 3 mois.

A l'issue de la formation de base, les pilotes reçoivent leurs ailes et l'équivalence de la licence ATPL(H) – Hélicoptère.

En conséquence, les premières affectations des jeunes pilotes de la défense seront donc soit le F-16 MLU, soit le C-130, soit le A-109, soit le Sea King.

Cet article n'a pu être réalisé que grâce à la collaboration :

- du Colonel aviateur breveté d'état-major Thierry de Schrevel, commandant le 1 Wing à Beauvechain ;
- du Lieutenant-colonel aviateur breveté d'état-major Patrice Laurent, Ingénieur, Département Air à l'Ecole royale militaire ;
- du Lieutenant-Colonel aviateur Van Den Neste, commandant l'Ecole d'Aviation légère à Brasschaat,

à qui j'adresse mes vifs remerciements

Wat de oriëntatie “transportvliegtuigen” betreft zal deze vanaf 2005, heel waarschijnlijk plaatsvinden te Avord (midden Frankrijk) op het vliegtuigtype Xingu, waarna de jonge piloten hun fase IV aanvangen op C-130 in de 15<sup>de</sup> Wing te Melsbroek.

De oriëntatie “helikopter” fase III, met een duur van zes maanden, zal voorlopig nog plaatsvinden te Brasschaat, op Alouette II.

Wat fase IV aangaat, met een duur van eveneens zes maanden, die zal gebeuren te Bierset op A-109 Agusta en op Sea King te Koksijde. Zij wordt vervolledigd met een tactische opleiding van ongeveer drie maanden.

Na beëindiging van de basisopleiding ontvangen de piloten hun vleugels en de aan ATPL(H)-Helikopter gelijkwaardige licentie.

Daardoor zullen de eerste toewijzingen van de jonge piloten bij Defensie de F-16 MLU zijn, de C-130, de A109 of de Sea King.

Dit artikel kon slechts geschreven worden dankzij de medewerking van:

- Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Thierry de Schrevel, commandant van de 1<sup>ste</sup> Wing te Bevekom;
  - Luitenant-kolonel Vlieger Stafbrevethouder Patrice Laurent Ir. Département Lucht aan de Koninklijke Militaire School;
  - Luitenant-kolonel Vlieger Van Den Neste, commandant van de School Lichte liegwezen te Brasschaat
- aan wie ik mijn welgemeende dank overmaak.

*Met dank aan Leon Bergmans voor de vertaling*

## Ecole royale militaire Département Air

\*

### Cours académiques

1. **AIR LAW**
  - a. Legislation
  - b. Air traffic regulations and procedures
2. **AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE**
  - a. Airframe and Systems
  - b. Powerplant
    - i. Piston engines
    - ii. Turbine engines
  - c. Electricity
    - i. Basic Electricity
    - ii. Electrical Machines
    - iii. Electronics & PC
    - iv. Power Distribution
  - d. Instrumentation
3. **FLIGHT PERFORMANCES & PLANNING**
  - a. Mass and balance
  - b. Flight Performances
    - i. Flight Performances Class A (SE/ME)
    - ii. Flight Performances Class B
  - c. Flight Planning
    - i. Single engine procedures;
    - ii. Multi engine procedures
    - iii. Medium Range Jet Transport;
    - iv. Air Traffic Control Flight Plan;
    - v. Publications and Charts
4. **HUMAN PERFORMANCES & LIMITATIONS**
  - a. Aviation physiology
  - b. Aviation psychology
5. **METEOROLOGY**
  - a. Aviation meteorology
  - b. Climatology & Operational meteorology

## Koninklijke militaire school Afdeling Air

\*

### Academische cursus

6. **NAVIGATION & RADIONAVIGATION**
  - a. Navigation
    - i. Routes and Maps
    - ii. Applications
  - b. Radionavigation
    - i. Radar principles
    - ii. Navigation systems (incl. GNSS)
7. **OPERATIONAL PROCEDURES**
  - a. General
  - b. Special Procedures & Hazards
8. **PRINCIPLES OF FLIGHT**
  - a. Aerodynamics
  - b. Aircraft performances
  - c. Aircraft stability
9. **COMMUNICATION**
  - a. Communication IFR
  - b. Communication VFR
10. **MILITARY ACADEMICS**
  - a. Refresh courses
    - i. Mathematics
    - ii. Physics
  - b. Aviation Doctrine & Operations
  - c. History of aviation warfare
  - d. Sense of public responsibility
11. **AVIATION ENGLISH – INITIATION**
  - a. General English
    - Vocabulary
    - Grammatics
  - b. English in aeronautics
  - c. Plane talking

**For other informations, please contact  
following organisations:**

Defence web site: [www.mil.be](http://www.mil.be) (Air Component)  
Royal Military School (Air Department): [www.rma.ac.be](http://www.rma.ac.be)  
Maison de la Défense – Defensiehuis: 0800-14936

*La rédaction vous présente ici le texte intégral de la conférence donnée par le Lt-Gén (e.r.) Terrasson le mercredi 9 juin 2004 à la Maison des Ailes.*

*De redactie brengt u hierna de integrale tekst van de voordracht gegeven door Lt-gen (b.d.) Terrasson op woensdag 9 juni 2004 in het Huis der Vleugels.*

## L'histoire de l'industrie aéronautique belge

*Cet exposé est dédié à la mémoire du Lt-Colonel Aviateur Rony Vaerten, décédé le mardi 09 Dec 03 en service aérien commandé aux commandes de son F-16 ...*

Il est peut-être surprenant que l'histoire de l'industrie aéronautique belge soit traité par un ancien pilote de chasse. Mais je me dois de préciser tout de suite que si le pilote de F-16 est seul dans son avion, il ne peut oublier que les performances et qualités exceptionnelles de son avion ne sont possible que grâce à l'ingéniosité, au savoir faire, au dévouement et au professionnalisme de centaines d'ingénieurs et de techniciens qui se sont dépensés sans compter pour que son vol se déroule sans failles.

L'histoire de l'aéronautique belge est un sujet très vaste ; en faire le tour en trente minutes relève du genre "mission impossible", aussi me suis-je limité à quelques dates et événements clé, visant essentiellement à susciter votre intérêt et curiosité...que je vous invite à satisfaire en venant visiter, au Cinquantenaire, le **Musée de l'Air**, section du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire.

Outre une centaine d'avions, du Farman au F-16, nous y disposons d'un centre de documentation historique très à même de satisfaire votre curiosité...

Il y a quelques semaines nous avons fêté le centième anniversaire - c'était le 17 décembre 1903,- du premier vol contrôlé d'un engin motorisé plus lourd que l'air par l'homme. Ce vol, réalisé par Orville Wright sur le « **Flyer** » a duré... 12 secondes sur une distance de 36 mètres et à une altitude de quelques dizaines de pieds...

Avant lui, mais sans succès, beaucoup d'hommes ont tenté de réaliser ce rêve fou de rejoindre les oiseaux : **Icare** s'y est brûlé, **Dédalos** l'a réussi...On parle souvent du premier, rarement du second...

Entre les premiers vols des frères **Wright**,

## Geschiedenis van de Belgische luchtvaartindustrie

*Deze uiteenzetting wordt opgedragen als herinnering aan luitenant-kolonel vlieger ir Rony Vaerten, die op dinsdag 9 december 2003 in bevolen luchtdienst is omgekomen aan boord van zijn F-16 ...*

Het is allicht verrassend dat ik, een gewezen jachtpiloot, over de geschiedenis van de Belgische luchtvaartindustrie schrijft. Ik moet hier echter onmiddellijk aan toevoegen dat een F-16- piloot wel alleen aan boord is maar dat de prestaties en de uitzonderlijke kwaliteiten van zijn toestel slechts mogelijk zijn dankzij de vindingrijkheid, de vakkunde, de toewijding en het professionalisme van honderden ingenieurs en technici, die zich totaal niet hebben ontzien om zijn vlucht feilloos te doen verlopen.

De geschiedenis van de Belgische luchtvaart is een veelomvattend onderwerp ; er in dit kort bestek een overzicht van geven lijkt wel een "mission impossible". Vandaar dat ik me beperkt heb tot een aantal data en sleutelmomenten, waardoor ik hoop uw belangstelling en nieuwsgierigheid op te wekken. Daar kan u aan voldoen door een bezoekje te brengen aan het **Luchtvaartmuseum** in het Jubelpark, een afdeling van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

Naast een honderdtal vliegtuigen, van een Farman tot een F-16, beschikken we er tevens over een centrum voor historische documentatie dat uw terechte nieuwsgierigheid in ruime mate zal bevredigen ...

Enkele weken geleden hebben we nog de honderdste verjaardag gevierd van de eerste, door de mens gecontroleerde vlucht van een gemotoriseerd tuig dat zwaarder is dan de lucht, we schreven 17 december 1903. Het was Orville Wright die de vlucht uitvoerde op een « **Flyer** », ze duurde ... 12 seconden voor een afstand van 36 meter op een hoogte van een paar tientallen voet ...

Voor hem hadden al een aantal mensen gepoogd om die dolle droom te realiseren maar zonder succes : **Icarus** heeft zich verbrand, **Daedalus** is er wel in geslaagd ...er wordt vaak van de eerste

la traversée de la Manche par **Blériot** et la délivrance du premier brevet belge au Baron Pierre **de Caters**, volant sur un avion **Voisin** de sa construction, il ne s'écoule que cinq ans.

Et sur cette période de cent ans que nous célébrons cette année, le transport aérien emmène des centaines de passagers dans des conditions très confortables à l'autre bout de la terre, les vols supersoniques militaires comme civils sont courants, l'homme a mis le pied sur la lune et des astronautes survolent en permanence la terre ...

Les débuts de l'industrie aéronautique belge sont étroitement liés aux premiers balbutiements de la mise en route de l'aviation militaire belge. Si je devais définir ces débuts en quelques mots je dirais que c'est une succession d'audaces, de faillites, de ruines individuelles, d'innovations au niveau mondial, d'échecs et de succès remarquables.

En 1901, l'**Aéro-Club de Belgique** est fondé par des adeptes de l'aérostation : cette association organise -déjà- des fêtes aériennes et des concours, comme par exemple la fête Aérostatique de 1905 à Bruxelles pour le 75<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance de notre pays.

En 1905 le Baron **de Caters** crée un aérodrome à St Job in 't Goor et y installe une école de pilotage. Il y utilise des **Farman**, construits sous licence par les frères **Bollekens**, tenants d'une menuiserie installée à Anvers, et ultérieurement des **Aviator**, construits dans sa propre usine d'aviation à Lissewege (près de Bruges). Cette usine, ainsi que les avions et l'aérodrome seront ultérieurement repris par la Firme **Bollekens**.

Début 1912, l'Armée Belge commande quatre Farman (quatre !), assemblés sous licence par la firme **JERO** des frères **Bollekens**. D'autres commandes suivent, et ce jusqu'en 1917, l'atelier s'étant déplacé à Koksijde d'abord, à Calais ensuite. A ce moment les commandes sont arrêtées. Les frères engagent une procédure juridique pour rupture unilatérale et non justifiée de contrat. Ils obtiendront raison... à l'issue d'un procès qui aura duré ... 30 ans...

Dès la fin de la guerre le Capitaine Georges **Nélis**, pilote de chasse, imagine la création d'une société d'aviation, à caractère national. Cette société deviendra la **SNETA** (Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens) dont l'acte de fondation date du 11 novembre 1919, juste un

gesproken maar zelden van de tweede.

Tussen de eerste vluchten van de gebroeders **Wright**, de oversteek van het Kanaal door **Blériot** en de aflevering van het eerste Belgische vliegbrevet aan Baron Pierre **de Caters**, die op een zelfgebouwde **Voisin** vliegt, verlopen er slechts vijf jaar.

In de periode van honderd jaar luchtvaart die we dit jaar vieren, brengt het luchttransport honderden passagiers in alle comfort van het ene einde van de wereld naar het andere. Militaire en civiele supersonische vluchten zijn doodnormaal. De mens heeft voet gezet op de maan, terwijl astronauten nu permanent rond de aarde cirkelen.

Het begin van de Belgische luchtvaartindustrie is nauw verbonden met het prille begin van het opstarten van het militaire vliegwezen. Als ik een definitie van die periode zou moeten geven, dan sprak ik van durf, bankroet, individuele ondergang, vernieuwingen op wereldvlak, mislukkingen en opmerkelijke successen.

De **Aëroclub van België** wordt in 1901 gesticht door aanhangers van de luchtballon : die vereniging organiseerde -toen al- luchtvaarttentoonstellingen en -wedstrijden. Zo was er bijvoorbeeld in 1905 in Brussel een luchtballonhappening ter gelegenheid van de 75<sup>e</sup> verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid.

In 1905 legt baron **de Caters** te St Job in 't Goor een vliegveld aan en richt hij er een vliegschool op. Hij gebruikt **Farmans** die door de gebroeders **Bollekens** in licentie zijn gebouwd en die in Antwerpen een schrijnwerkerij uitbaten. Later komen er nog **Aviators** bij, die in zijn eigen fabriek in Lissewege bij Brugge zijn gebouwd. Die fabriek met de vliegtuigen en het vliegveld zullen later door de firma **Bollekens** worden overgenomen.

Begin 1912 bestelt het Belgisch Leger vier Farmans (vier!) die onder licentie worden gebouwd door de firma **JERO** van de gebroeders **Bollekens**. Tot in 1917 volgen er nog andere bestellingen; ondertussen is de firma naar Koksijde en nadien naar Calais overgebracht. Op dat ogenblik worden de bestellingen stopgezet. De gebroeders spannen een gerechtelijke zaak in voor eenzijdige en niet-gerechvaardigde contractbreuk. Ze zullen in het gelijk worden gesteld na een proces dat ... 30 jaar zal hebben aangesleept.

Zodra de oorlog afgelopen is, denkt jachtpiloot en kapitein Georges **Nélis** aan de oprichting van een luchtvaartmaatschappij met nationaal karakter.

an après l'armistice. **Nélis** bénéficie du soutien du Roi Albert, très intéressé par l'aéronautique, et de diverses instances officielles.

Les objectifs de la nouvelle société sont :

- D'étudier l'aéronautique et ses applications sportives, industrielles, commerciales et coloniales ;
- De développer les lignes aériennes nationales, internationales et coloniales, pour le transport de personnes, des marchandises et du courrier ; et
- D'assurer la construction et l'entretien du matériel aéronautique utilisé pour des fins civiles et militaires.

Parallèlement une autre société est créée par deux autres pilotes de guerre, c'est la firme **Stampe et Vertongen** qui s'établit à Evere où ils bénéficient du support de l'ingénieur Alfred **Renard**. Ultérieurement ils établiront leur école de pilotage et leur atelier de construction à Anvers.

Un centre d'aviation civile, dirigé par le capitaine **Nélis**, est créé à Haren, sous l'égide de l'**Aéro-Club de Belgique**. Les débuts sont désastreux : accidents d'avions, incendie des installations se succèdent, ...Mais **Nélis** tient bon et garde le cap.

En 1920, la **SNETA**, toujours sous sa direction, décide de fonder une société de construction aéronautique : c'est la création de la **SABCA** (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques), établie en décembre 1920. Pour ce faire le capital initial de la **SNETA** passe de 765.000 FB à 4 millions FB. Deux ans plus tard il passe à 7 millions FB, (soit, en termes de 2004 : 11 millions de Euro) montants impressionnants pour cette époque, mais montrant clairement que le monde financier croît en l'aéronautique .

En juin 1922 la **SNETA** suspend ses activités, essentiellement d'études dans les domaines techniques et administratifs, mais reste actif dans le domaine financier jusqu'à la fin des années trente. Les activités techniques sont assumées par la **SABCA**, tandis que le transport aérien est assuré par la **SABENA** (Société Anonyme Belge pour l'Exploitation de la Navigation Aérienne) dont les statuts ont été approuvés en mars 1923 par les Chambres.

Le capital initial de la **SABENA**, qui s'implante sur l'aérodrome d'Evere, est de 6 millions FB. Les actions se répartissent à raison de 6.000 pour la **SNETA**, de 5.800 pour l'Etat Belge et ... de 200 pour le Congo Belge.

Le Gouvernement Belge est en effet conscient de l'importance croissante du secteur

Die maatschappij zal de **SNETA** worden (Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens *of Nationale Maatschappij voor de Studie van Luchtransport*); haar oprichtingsakte dateert van 11 november 1919, precies een jaar na de wapenstilstand. **Nélis** geniet de steun van koning Albert die erg veel belang stelt in de luchtvaart, en van verschillende officiële instanties.

De nieuwe maatschappij heeft volgende doelstellingen :

- de studie van de luchtvaart en zijn sportieve, industriële, commerciële en koloniale toepassingen ;
- de ontwikkeling van nationale, internationale en koloniale luchtlijnen voor het vervoer van personen, goederen en post ; en
- het verzekeren van de bouw en het onderhoud van luchtvaartmaterieel voor civiele en militaire doeleinden.

Parallel hiermee richten twee andere oorlogsvliegers een nieuwe firma op: **Stampe en Vertongen** die in Evere wordt ondergebracht en er de steun krijgt van ingenieur Alfred **Renard**. Nadien zullen ze hun vliegschool en het constructieatelier overbrengen naar Antwerpen.

In Haren wordt een burgerluchtvaartcentrum opgericht: het staat onder de leiding van kapitein **Nélis** en onder de bescherming van de **Aëroclub van België**. De start is rampzalig : vliegtuigongevallen en brand in de installaties volgen elkaar op, ...maar **Nélis** houdt vol en geeft niet op.

Nog steeds onder zijn leiding, beslist de **SNETA** in december 1920 om een bedrijf op te richten voor luchtvaartconstructies : **SABCA** wordt geboren (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques *of Belgische Naamloze Vennootschap voor Luchtvaartconstructies*) en wel in december 1920. Hiervoor wordt het beginkapitaal van de **SNETA** opgetrokken van 765.000 BFr naar 4 miljoen BFr. Twee jaar later wordt dat 7 miljoen BFr, (in 2004 : 11 miljoen euro) indrukwekkende sommen voor die tijd, maar ze tonen duidelijk aan dat de financiële wereld gelooft in de luchtvaart .

In juni 1922 schort de **SNETA** haar activiteiten op, vooral dan de studies op technisch en administratief vlak. Ze blijft echter tot op het einde van de jaren dertig actief in het financiële domein. De technische activiteiten worden overgenomen door **SABCA**, terwijl het luchttransport wordt verzekerd door de **SABENA**



*Aviator Argus (50 Hp), the first official military aircraft in Belgium. Aircraft offered by baron de Caters to king Albert. (Photo BAHA, Guy Van de Merckt Collection).*

aéronautique. Il considère la **SABCA** comme une entreprise d'importance stratégique et la **SABENA** comme le moyen de liaison futur vers la colonie.

En 1923 la **SABCA** occupe 450 personnes et 18.000 m<sup>2</sup> de bâtiments sur son terrain de Haren, où elle jouxte les installations de la **SABENA**, de l'**Aéronautique Militaire** et des ateliers **RENARD**, dont je dirai encore quelques mots plus tard..

Jusqu'en 1926 la **SABCA** fabrique sous licence des avions de constructeurs français, italiens et anglais : il s'agit entre autres des **Hanriot**, des **Morane**, des **Spad**, des **De Havilland**, des **Handley-Page**, des **Avro**, des **Ansaldo**, et enfin des **Nieuport**, conçu par l'ingénieur français Edouard Nieuport et dont 108 exemplaires seront assemblés de 1923 à 1926.

Un de ces exemplaires est en voie de reconstruction au Musée.

L'essor de l'industrie aéronautique entraîne la constitution d'industries spécialisées annexes comme la fabrication de toiles spéciales

(Société Anonyme Belge pour l'Exploitation de la Navigation Aérienne *of Belgische Naamloze Vennootschap voor de Uitbating van het Luchtverkeer*) waarvan de statuten in maart 1923 door beide Kamers werden gestemd.

Het beginkapitaal van **SABENA**, die zich vestigt op het vliegveld van Evere, bedraagt 6 miljoen BFr. Het aantal aandelen is als volgt verdeeld: 6.000 voor de SNETA, 5.800 voor de Belgische Staat ... en 200 voor Belgisch Congo.

De Belgische Regering is zich immers bewust van het groeiende belang van de luchtvaartsector. Ze aanziet de **SABCA** als een onderneming van strategisch belang en de **SABENA** als middel voor latere verbindingen met de kolonie.

In 1923 stelt **SABCA** 450 mensen tewerk in 18.000 m<sup>2</sup> gebouwen op het terrein in Haren, waar ze zich trouwens net naast de installaties van **SABENA** bevindt, van die van de **Militaire Luchtvaart** en van de **RENARD**-ateliers, maar straks meer daarover.

Tot einde 1929 bouwt **SABCA** onder licentie vliegtuigen van constructeurs uit Frankrijk, Italië en Groot-Brittannië : zo onder meer de **Hanriot**, **Morane**, **Spad**, **De**

pour les ailes, de bois stratifiés, de câbles, de cordes à piano, de produits d'imperméabilisation, etc.

Au fil des ans et des besoins ces entreprises disparaîtront ou s'adapteront à l'évolution très rapide de l'industrie aéronautique qui se doit de rester à la pointe de la technologie et qui génère des retombées (spin-off effects) dans de nombreux secteurs de l'industrie civile.

C'est également durant cette mise en route de l'industrie aéronautique qu'un certain nombre d'initiatives privées voient le jour, généralement sans lendemain. A ce titre je citerai le merveilleux triplan **Battaille**, conçu et fabriqué par l'ingénieur Battaille, mais qui n'a connu qu'un succès éphémère.

Au début des années 20 les constructeurs aéronautiques sont mis sous pression par le Gouvernement, qui vise à leur donner l'indépendance vis-à-vis des grandes firmes étrangères pour qu'ils développent et produisent des avions de leur conception.

Dans cette optique on fonde une chaire aéronautique à l'**ULB** et un laboratoire de Technique Aéronautique à Rhode-St-Genèse, ultérieurement connu sous le nom de l'institut **von Karman**, et qui, aujourd'hui encore, continue des travaux de recherche et d'analyse. **SABCA** de son côté crée un bureau d'Etudes de Construction Aéronautique.

Permettez-moi, à ce propos, de citer **Georges Nélis**: « Un petit pays peut et doit avoir des idées larges et il est capable de les mener à bien à condition de savoir, de vouloir et d'avoir confiance dans l'efficacité de sa force agissante... »

Au fil des ans la firme **SABCA** va s'étendre, à Haren d'abord, à Gosselies ensuite. Durant cette période elle produira un grand nombre d'avions d'entraînement, de chasse et de transport, soit de sa propre conception, soit sous licence.

L'immédiat après guerre 40/45 par contre est essentiellement consacré à l'entretien, à la maintenance et aux programmes de modification des avions de la Force Aérienne. Ultérieurement **SABCA** se lancera dans la fabrication de sous-ensembles ou dans l'assemblage de divers avions civils et militaires...

*(voir suite après encart Mda)*

**Havilland, Handley-Page, Avro, Ansaldo** en tenslotte ook de **Nieuport**. Dat laatste toestel was een concept van de Franse ingenieur Edouard Nieuport; er werden er 108 van geassembleerd tussen 1923 en 1926.

Een van deze exemplaren is thans in restauratie in het museum.

De bloei van de luchtvaartindustrie brengt de lancering mee van gespecialiseerde industrietakken zoals de fabricatie van speciaal zeildoek voor de vleugels, gelaagd hout, kabels, pianosnaren, afdichtingproducten, enz.

In de loop van de jaren en naargelang de behoeften zullen die ondernemingen verdwijnen of zich aanpassen aan de razendsnelle evolutie van de luchtvaartindustrie; die moet immers aan de spits van de technologie blijven en spin off-effecten verwezenlijken in talrijke sectoren van de civiele nijverheid.

Eveneens tijdens die opstart van de luchtvaartindustrie zien een aantal privé-initiatieven het daglicht, vaak eendagsvliegen. In dit verband moet ik de fantastische driedekker **Battaille** vermelden die ontwikkeld en gebouwd werd door ingenieur Battaille. Het succes bleef echter uit.

Bij het begin van de jaren twintig zet de regering de luchtvaartconstructeurs onder druk, om ze onafhankelijk te maken van de grote buitenlandse firma's waarvoor ze zelf-ontworpen vliegtuigen ontwikkelen en produceren.

In die optiek wordt er ook een leerstoel luchtvaart opgericht aan de **ULB** en een labo voor Luchtvaarttechniek te Sint-Genesius-Rode. Uiteindelijk zal het bekend worden onder de naam "**Karman instituut**" dat tot op vandaag aan opzoeken en analyses doet. Van zijn kant richt **SABCA** een Studiebureau op voor Luchtvaartbouw.

Laat ons hier even **Georges Nélis** citeren: « Een klein land kan en moet ruime ideeën koesteren; het is in staat ze tot een goed eind te brengen op voorwaarde te weten, te willen en vertrouwen te hebben in de doeltreffendheid van zijn daadkracht ... ».

In de loop der jaren zal **SABCA** nog uitbreiden, eerst in Haren en nadien in Gosselies. In die periode zal ze, zowel van eigen concept als in licentie, een groot aantal opleidingsvliegtuigen bouwen, evenals jacht- en transporttoestellen.

*(zie vervolg na inlassing HdV)*





## ALGEMENE VERGADERING

### CONVOCATIE

De Voorzitter van de Raad van Bestuur van de vzw « Het Huis der Vleugels » heeft de eer de effectieve leden uit te nodigen op de buitengewone algemene vergadering die zal plaats vinden in de Leboutte zaal van het Huis der Vleugels **op woensdag 17 november 2004 om 17 u.**

#### DAGORDE

1. Inleiding door de Voorzitter.
2. Wijziging van de statuten.

In uitvoering van de wet van 2 maart 2002 moeten de statuten van de vzw's aan deze nieuwe wet worden aangepast. In bijlage vindt u de nieuwe tekst van onze statuten.

Indien de twee derden van de leden niet aanwezig of vertegenwoordigd zijn, zal een tweede vergadering gehouden worden op woensdag 8 december om 17 u op dezelfde plaats en met dezelfde dagorde.

C. Goossens  
Voorzitter

---

#### VOLMACHT

De ondergetekende effectief lid van het Huis der Vleugels, verleent volmacht aan  
H. om hem te vertegenwoordigen op de buitengewone algemene  
vergadering van 17 november 2004.

Goed voor volmacht, de.....2004.

Handtekening.....

#### **Gebruik van e-mails**

**Om het ons mogelijk te maken onze leden langs e-mail te bereiken, verzoeken wij deze die een elektronisch adres bezitten, dit aan ons secretariaat mee te delen.**

De eenvoudigste manier om dit te doen is ons een mail op te sturen aan volgend adres :

[info@huisdervleugels.be](mailto:info@huisdervleugels.be)

Bij voorbaat dank.

#### BIJDRAGE 2005

**Vergeet niet uw bijdrage 2005 (15 €) te storten op rekening 310-0541585-23  
van het Huis der Vleugels of via de VTB**

## STATUTEN

### TITEL I : Benaming en maatschappelijke zetel

Art. 1. De vereniging zonder winstoogmerk "Het Huis de Vleugels" afgekort "HDV vzw" wordt geregeld door de wet van 27 juni 1921 gewijzigd door de wet van 2 mei 2002. Ze heeft een onbeperkte duur.

Art 2. De vereniging waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is in de Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel, hangt af van het gerechtelijke arrondissement Brussel. De maatschappelijke zetel mag bij beslissing van de algemene vergadering overgeplaatst worden naar iedere andere plaats binnen dit Gewest.

### TITEL II : Sociaal doel

Art. 3. De vereniging heeft tot doel :

a. de vriendschapsbanden te onderhouden tussen al wie belang stelt in de luchtvaart en in haar ontwikkeling. Zij wil bijeenkomsten en onderlinge contacten mogelijk maken in een gebouw voor ontmoeting en ontspanning genaamd "Het Huis der Vleugels".

b. een sfeer te creëren waar, door hulpvaardigheid, solidariteit en samenwerking, de morele en materiële toestand van haar leden en indien nodig van hun familie verbeterd wordt.

c. mee te werken aan en zich in te zetten voor elke activiteit die aan haar doelstellingen beantwoordt.

d. de vorming van lijnpiloten te bevorderen door leningen te verstrekken die dienen om hen te helpen bij het bekomen van hun vergunning (Leboutte Fonds).

e. de Marie Monseur-Fontaine prijs toe te kennen aan een Belgische vlieger die een opmerkelijke prestatie heeft geleverd, en dit overeenkomstig het desbetreffend reglement.

De vereniging ontkent zich alle inmenging in communautaire, politieke, filosofische en religieuze materies.

### TITEL III : De leden

#### Sectie 1. Categorieën

Art. 4. De vereniging is samengesteld uit vijf categorieën leden :

- a. de effectieve leden;
- b. de aangesloten leden;
- c. de ereleden;
- d. de sympathiserende leden;
- e. de tijdelijke leden.

Het maximumaantal leden is onbeperkt.

De effectieve leden dragen door hun bijzondere competentie en hun activiteiten rechtstreeks bij tot het verwezenlijken van het sociaal doel; alleen zij hebben stemrecht op de algemene vergadering. Hun aantal mag niet kleiner zijn dan zeven.

De andere soorten leden verlenen hun morele en/of financiële steun.

Art. 5. Kunnen aangenomen worden als effectieve leden :

- a) iedereen die deel uitmaakt of uitgemaakt heeft van het varend personeel van de militaire of burger- luchtvaart;
- b) iedere persoon die bij de militaire of burgerluchtvaart een kaderfunctie waarneemt of waargenomen heeft;
- c) de gebrevetteerde parachutisten, militair of burger.

Art. 6. Als aangesloten leden kunnen aanvaard worden zij die een relevante activiteit uitoefenen of uitgeoefend hebben in de militaire of burgerluchtvaart, evenals hun partner, de weduwnaars en weduwen en de kinderen of wezen van de drie eerste in Art. 4 genoemde soorten leden.

Zullen ambtshalve als aangesloten leden aanvaard worden zij die behoren tot het actief kader van de Defensie.

Art. 7. Als erelid kan benoemd worden elk persoon die op een bijzondere wijze het belang van de luchtvaart en/of de vereniging heeft gediend en die het erelidmaatschap, aangeboden door de raad van bestuur, aanvaardt.

Art. 8. Mag zijn aansluiting als sympathiserend lid aanvragen elke eerbare persoon, sympathisant van het Huis der Vleugels en die door zijn lidmaatschap wil bijdragen aan het welzijn van de vereniging.

Art. 9. Mag als tijdelijk lid worden aanvaard, elke eerbare persoon die na betaling van een bijdrage tijdelijk toegang tot de lokalen van de vzw heeft verkregen.

#### Sectie 2. Toetreding

Art. 10. Elke persoon die lid van de vereniging wenst te worden dient een formulier genaamd "Aanvraag tot lidmaatschap" in te vullen. Een specimen van dit formulier staat in het Huishoudelijk Reglement. De aanvraag moet door twee peters, effectieve leden, gesteund worden.

Art. 11. De kandidaturen worden door de raad van bestuur die volgt op de ontvangst van de aanvraag onderzocht. De Raad beslist bij eenvoudige meerderheid van de aanwezige of vertegenwoordigde stemmen.

De beslissing van de raad is onherroepelijk en moet niet gestaafd worden. Ze wordt per brief ter kennis van de kandidaat of kandidate gebracht.

#### Sectie 3. - Ontslag – Uitsluiting

Art. 12. De hoedanigheid van lid wordt verloren :

- door ontslag per brief aan de voorzitter van de raad van bestuur gericht ;
- door beslissing van de algemene vergadering indien het lid zijn jaarlijkse bijdrage niet betaald heeft op 31 december na twee aanmaningen .

Art. 13. De uitsluiting van een effectief lid kan enkel door de algemene vergadering uitgesproken worden met twee derden meerderheid van de aanwezige of verte-

genwoordigde stemmen.

Art. 14. Het ontslagnemend of uitgesloten lid evenals de erfgenamen van een ontslagnemend, uitgesloten of overleden lid hebben geen recht op de bezittingen van de vereniging en kunnen nooit de terugbetaling van de betaalde lidgelden eisen. Ze kunnen noch een rekeningsafschrift, noch een terugbetaling van rekeningen, noch het plaatsen van zegels, noch een inventaris eisen of verzoeken.

#### **TITEL IV : Bijdragen**

Art. 15. Het bedrag van alle bijdragen wordt bepaald door de Algemene vergadering op voorstel van de raad van bestuur (RVB). Deze bijdrage mag niet hoger zijn dan 125 € per jaar geïndexeerd (basis 100 in 1996). De ereleden en ambtshalve aangesloten leden zijn vrijgesteld van bijdragen.

Art. 16. De bijdragen worden per kalenderjaar geïnd, behalve deze van de tijdelijke leden die voor een periode van drie maand worden betaald vanaf de datum van hun aanvaarding. De eerste bijdrage van de nieuwe leden die na één oktober toetreden telt ook voor het volgend jaar.

#### **TITEL V : Algemene vergadering**

Samenstelling, bevoegdheden, convocatie

Art 17. De algemene vergadering is samengesteld uit alle effectieve leden.  
Ze wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van bestuur.

Art 18. Behoren tot de uitsluitende bevoegdheid van de algemene vergadering :

- de wijzigingen aan de statuten
- de ontbinding van de vereniging
- de benoeming en de herroeping van de bestuurders
- de benoeming en de herroeping van de controleurs der rekeningen
- de jaarlijkse goedkeuring van de budgetten en de rekeningen
- aan bestuurders en controleurs de ontlasting toe te kennen voor de goede uitvoering van hun opdracht
- het bedrag van de jaarlijkse bijdrage vast te leggen
- een effectief lid uit te sluiten

Art 19. De effectieve leden worden op de algemene vergadering uitgenodigd door de voorzitter van de raad van bestuur of, in geval van verhindering, door de vice-voorzitter .

Zij mogen zich laten vertegenwoordigen door een ander effectief lid.

De uitnodigingen worden verstuurd per brief of per tijdschrift minstens acht dagen vóór de vergadering. Zij maken melding van de agenda.

Art . 20. Een algemene vergadering zal jaarlijks samengeroepen worden in de loop van het eerste semester. De raad van bestuur kan op elk moment een algemene vergadering samenroepen. Hij moet dit doen op vraag

van een vijfde van de effectieve leden.

Art . 21. Alleen de effectieve leden in orde met hun bijdrage hebben stemrecht. Elk lid heeft één stem; met een volmacht kan hij twee andere leden vertegenwoordigen.

De beslissingen worden genomen met eenvoudige meerderheid van de tegenwoordige of vertegenwoordigde stemmen, behalve in de gevallen waarin er anders wordt over beslist door de wet. In geval van staking van stemmen is de stem van de voorzitter of van de bestuurder die hem vervangt doorslaggevend.

Art. 22. De beslissingen van de algemene vergadering worden ingeschreven in een register van de processen-verbaal die ondertekend worden door de voorzitter en de secretaris-generaal. Dit register wordt bewaard op de maatschappelijke zetel waar alle leden er zonder verplaatsing van het register inzage kunnen van nemen.

#### **TITEL VI : Raad van bestuur**

Sectie 1 – Samenstelling

Art. 23. De vereniging wordt bestuurd door een raad van bestuur samengesteld uit minimum zes en maximum twaalf leden. Zij worden benoemd en herroepen door de algemene vergadering en gekozen onder de effectieve leden.

Een meerderheid van de ambten in de raad van bestuur dient verplichtend aan de in Art. 5.a. vermelde leden voorbehouden te worden.

De Raad beslist geldig zodra de helft van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is.

De beslissingen van de raad van bestuur worden genomen met eenvoudige meerderheid der stemmen .

Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter of deze van zijn vervanger doorslaggevend.

Art. 24. De duur van het mandaat is vastgesteld op drie jaar. Indien een bestuurder voor om het even welke reden definitief in de onmogelijkheid verkeert om zijn mandaat uit te oefenen, mag de raad van bestuur in zijn vervanging voorzien. Deze aanstelling moet door de volgende algemene vergadering goedgekeurd worden.

De uittrekkende bestuurders zijn herkiesbaar.

Art. 25. Het mandaat van bestuurder wordt kosteloos uitgeoefend. De bestuurders verbinden de vereniging alleen in het raam van de uitoefening van hun mandaat.

#### Sectie 2 - Organisatie

Art. 26. De raad van bestuur benoemt onder zijn leden een voorzitter, een ondervoorzitter, een secretaris-generaal en een penningmeester. De voorzitter wordt door de raad benoemd op voorstel van de uittrekkende voorzitter die hiervoor de nodige voorafgaande contacten legt. Bij belet van de voorzitter worden zijn functies waargenomen door de vice-voorzitter of de oudste aanwezige bestuurder.

#### Sectie 3 - Bevoegdheid

Art. 27. De raad van bestuur beheert de zaken van de vereniging en vertegenwoordigt deze in alle gerechtelijke of buitengerechtelijke stukken. Alle bevoegdheden die niet uitdrukkelijk door de wet zijn voorbehouden aan de algemene vergadering, worden door de Raad van Bestuur uitgeoefend.

Art. 28. De raad van bestuur mag op zijn verantwoordelijkheid het dagelijks bestuur van de vereniging aan een bestuurder of zelfs aan een derde, effectief lid of niet, delegeren. De bevoegdheden van de afgevaardigde worden uitvoerig beschreven in het huishoudelijk reglement.

De beheerders alsmede de aan het dagelijks bestuur afgevaardigde personen gaan geen enkele persoonlijke verplichting aan met betrekking tot de verbintenissen van de vereniging.

Art. 29. De raad van bestuur legt elk jaar aan de algemene vergadering het voorstel van budget voor het volgend boekjaar voor. Hij legt eveneens, ter goedkeuring, de rekeningen van het verlopen boekjaar voor.

#### Sectie 4 – Beraadslaging

Art. 30. De beslissingen van de raad van bestuur worden genomen bij eenvoudige meerderheid der stemmen van de aanwezige of vertegenwoordigde bestuurders.

Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter of deze van zijn vervanger doorslaggevend. De raad van bestuur mag enkel uitspraak doen over op de agenda ingeschreven zaken.

#### Sectie 5 – Convocatie

Art. 31. De raad van bestuur vergadert op uitnodiging van de Voorzitter telkens het belang van de vereniging dit vereist. De agenda wordt door de voorzitter opgesteld en bij de convocatie gevoegd.

Art. 32. Wanneer een bestuurder belet is om een vergadering van de raad bij te wonen, mag hij zich door een andere bestuurder laten vertegenwoordigen. Een bestuurder mag slechts een enkele bestuurder vertegenwoordigen.

### **TITEL VII : Huishoudelijk reglement**

Art. 33. De raad van bestuur stelt het huishoudelijk reglement (HR) op. Dit reglement vult de statuten van de VZW aan en vaardigt regels en toepassingsmodaliteiten uit over de organisatie, de administratie en het beheer van de vereniging.

Het huishoudelijk reglement zal ook het gebruik van de installaties reglementeren en de te nemen maatregelen voorschrijven i.v.m. de veiligheid en hygiëne.

Het huishoudelijk reglement en de eventuele wijzigingen zullen slechts in werking treden na hun publicatie.

Alle leden verbinden er zich toe kennis te nemen van dit huishoudelijk reglement en er zich naar te schikken.

### **TITEL VIII : Verscheidene**

Art. 34. Het boekjaar begint op 1 januari en eindigt op 31 december.

Art. 35. De algemene vergadering zal ieder jaar onder zijn effectieve leden twee controleurs aanwijzen belast met de verificatie van de rekeningen van de vereniging met betrekking op het komend boekjaar.

Art. 36. Bij ontbinding van de vereniging wijst de algemene vergadering de vereffenaars aan, bepaalt hun machten alsook de bestemming die aan het netto actief van het maatschappelijk bezit zal gegeven worden. Deze bestemming moet zo dicht mogelijk het maatschappelijk doel benaderen waarvoor de ontbonden vereniging werd opgericht.

Deze beslissingen en de namen, beroep en adres van de vereffenaars zullen in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad gepubliceerd worden (cfr artikel 20 van de wet van 27 juni 1921 zoals gewijzigd door de wet van 2 mei 2002).

### **TITEL IX : Historiek**

Art. 37. De eerste raad van bestuur was samengesteld uit vijftien leden. De volgende stichtende leden werden op 21 december 1937 als bestuurders benoemd:

Voorzitter: Luitenant-generaal Duvivier

Vice-voorzitters:

Graaf d'Oultremont;

Luitenant-generaal Baron Wahis;

Generaal-majoor vlieger Iserantant;

Secretaris-generaal: Reserve Majoor vlieger Jos. Vuylsteke;

Schatbewaarder: Reserve Kapitein vlieger L.J Mahieu;

Bestuurders:

Luitenant-generaal Baron Greindl;

Generaal-majoor Chabeau;

Kolonel geneesheer Sillevaerts;

Commandant F. Jacquet;

Graaf Arnold de Looz-Corswarem;

Reserve Majoor vlieger H. Feneau;

Eugène Hersenberg;

Reserve Majoor vlieger Gaston Lambert;

Advocaat Edouard Lemmens.



## ASSEMBLEE GENERALE

### CONVOCATION

Le Président du Conseil d'Administration de l'A.S.B.L. « La Maison des Ailes » a l'honneur d'inviter les membres effectifs à assister à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra dans la Salle Leboutte de la Maison des Ailes le **mercredi 17 novembre 2004 à 17 h**

### ORDRE DU JOUR

1. Introduction par le président.
2. Modification des statuts

En vertu de la loi du 2 mai 2002, les statuts des asbl doivent être adaptés à cette même loi. Vous trouverez le nouveau texte de nos statuts en annexe.

Si les deux tiers des membres ne sont pas présents ou représentés, une seconde assemblée se tiendra le mercredi 8 décembre 2004 à 17h au même endroit et avec le même ordre du jour.

C. Goossens  
Président

---

### PROCURATION

Le soussigné  
mandat à M..  
extraordinaire du 17 novembre 2004

membre effectif de la Maison des Ailes, donne  
à l'effet de le représenter à l'assemblée générale

Bon pour pouvoir, le.....2004

Signature.....

### Utilisation d'e-mails

**Pour nous permettre d'atteindre nos membres par e-mail nous demandons à ceux qui ont une adresse électronique de nous la communiquer.**

La manière la plus simple consiste en l'envoi d'un e-mail à l'adresse suivante :

[info@maisondesailes.be](mailto:info@maisondesailes.be)

D'avance merci.

### COTISATION 2005

**N'oubliez pas de verser votre cotisation 2005 (15 €) au compte  
310-0541585-23 de la Maison des Ailes ou via les VTB**

## STATUTS

### TITRE I. Dénomination, siège social

Art. 1. : L'association sans but lucratif "La Maison des Ailes" en abrégé "asbl MDA" est régie par la loi du 27 juin 1921, modifiée par la loi du 2 mai 2002. Elle a une durée illimitée.

Art. 2. L'association dont le siège social est établi rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles, dépend de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles. Le siège social peut être transféré par décision de l'assemblée générale dans tout autre lieu situé dans le périmètre de la Région

### TITRE II. - Objet social

Art. 3. L'association a pour but :

- a. de stimuler les liens d'amitié entre tous ceux qui s'intéressent à l'aviation et à son développement, ceci en leur facilitant les contacts et les échanges de vue, par la réalisation d'un complexe de rencontre, de délasserment et de restauration dénommé : " La Maison des Ailes".
- b. de promouvoir l'esprit d'entraide dans l'acception la plus large de solidarité et de coopération propre à élever la situation morale et matérielle de ses membres, ainsi que de leur famille en cas de nécessité.
- c. de prêter son concours et s'intéresser à toute activité similaire à son objet.
- d. de promouvoir la formation de pilotes de ligne par des prêts destinés à les aider dans l'acquisition de leur licence (Fonds Leboutte)
- e. de décerner le prix Marie Monseur-Fontaine à un aviateur belge ayant accompli un bel exploit ou une performance remarquable, conformément au règlement ad hoc.

L'association s'interdit toute immixtion dans le domaine des sujets politiques, linguistiques, philosophiques et religieux.

### TITRE III. - Membres

#### Section 1. Catégories

Art. 4. L'association se compose de cinq catégories de membres :

- a. les membres effectifs;
- b. les membres adhérents;
- c. les membres d'honneur;
- d. les membres sympathisants;
- e. les membres temporaires.

Le nombre maximum de membres est illimité.

Les membres effectifs, par leur compétence particulière et par leur activité, concourent directement à la réalisation du but et de l'objet social; ils ont seuls droit de vote à assemblée générale. Leur nombre ne peut être inférieur à sept.

Les autres catégories de membres apportent leur concours moral et/ou financier.

Art. 5. Peuvent être admis comme membres effectifs :

- a) toute personne faisant ou ayant fait partie du personnel navigant de l'aviation militaire ou civile ;
- b) toute personne exerçant ou ayant exercé une fonction cadre dans l'aviation tant militaire que civile.
- c) les parachutistes brevetés, militaires ou civils.

Art. 6. Peuvent être admis comme membres adhérents, tous ceux ou celles pratiquant ou ayant pratiqué une activité pertinente dans le domaine de l'aviation, tant militaire que civile, ainsi que leur conjoint, les veufs et les veuves et les enfants ou orphelins des trois premières catégories de membres citées à l'Art 4.

Seront admis d'office comme membres adhérents ceux qui font partie du cadre actif de la Défense.

Art. 7. Sera nommée membre d'honneur, toute personnalité ayant servi avec éclat la cause de l'aviation et/ou celle de l'association et qui aura accepté l'affiliation honorifique offerte par le conseil d'administration.

Art. 8. Peut postuler son affiliation comme membre sympathisant, toute personne honorable, sympathisante de la Maison des Ailes qui, par sa souscription, contribue à la prospérité de l'association.

Art. 9. Peut être admis comme membre temporaire, toute personne honorable, ayant payé une cotisation l'autorisant à l'accès temporaire des installations de l'asbl.

#### Section 2. Admission

Art. 10. Toute personne désirant devenir membre de asbl doit remplir un formulaire appelé " Demande d'Affiliation ". Un spécimen de ce formulaire est reproduit dans le Règlement d'Ordre Intérieur (ROI). La demande doit être parrainée par deux membres effectifs.

Art. 11. Les candidatures seront examinées lors de la réunion du conseil d'administration (C.A.) qui suit la réception de la demande. Le conseil statue à la majorité simple des voix présentes ou représentées. La décision du C.A. est sans appel et ne doit pas être motivée ; elle est portée par lettre à la connaissance du candidat ou de la candidate.

#### Section 3. Démission – Exclusion

Art. 12. La qualité de membre se perd :

- par la démission adressée par lettre au conseil d'administration;
- par décision de l'assemblée générale si le membre n'a pas payé sa cotisation au 31 décembre après deux rappels successifs.

Art. 13. L'exclusion d'un membre effectif ne peut être prononcée que par l'assemblée générale à la majorité des deux tiers des voix présentes ou représentées.

Art. 14. L'associé démissionnaire ou exclu, ainsi que les héritiers ou ayants droit de l'associé décédé n'ont aucun droit sur le fonds social et ne peuvent jamais réclamer le remboursement des cotisations versées. Ils ne peuvent réclamer ou requérir, ni relevé, ni reddition de comptes, ni apposition de scellés, ni inventaire.

#### **TITRE IV – Cotisations**

Art. 15. Le montant de toute cotisation est fixé par l'assemblée générale sur proposition du conseil d'administration (C.A.).

Cette cotisation ne pourra être supérieure à 125 € par an indexés ( base 100 en 1996 ).

Les membres d'honneur et les membres adhérents d'office sont exonérés de toute cotisation.

Art. 16. Les cotisations sont perçues par année calendrier, sauf celles des membres temporaires lesquelles seront perçues pour une période de trois mois à partir de la date d'admission.

La cotisation des nouveaux membres qui sont admis après le premier octobre de l'année en cours vaut également pour l'année suivante.

#### **TITRE V - Assemblée générale** Composition, pouvoirs, convocation

Art. 17. L'assemblée générale est composée de tous les membres effectifs. Elle est présidée par le président du conseil d'administration.

Art. 18. Les attributions suivantes sont réservées à la compétence exclusive de l'assemblée générale :

- la modification des statuts
- la dissolution de l'association
- la nomination et la révocation des administrateurs
- la nomination et la révocation des contrôleurs aux comptes
- l'approbation annuelle des budgets et des comptes
- la décharge à octroyer aux administrateurs et aux contrôleurs
- la fixation du taux annuel de la cotisation;
- de se prononcer quant à l'exclusion d'un membre effectif.

Art. 19. Les membres effectifs sont convoqués aux assemblées générales par le président du conseil d'administration ou en cas d'empêchement de celui-ci par le vice-président. Ils peuvent s'y faire représenter par un autre membre effectif.

Les convocations sont faites par lettres ou bulletins périodiques adressés huit jours au moins avant la réunion de l'assemblée générale. Elles contiennent l'ordre du jour.

Art. 20. Une assemblée générale sera convoquée annuellement, dans le courant du premier semestre. Le conseil d'administration pourra en tout temps convoquer l'assemblée générale. Il devra le faire lorsqu'un cinquième des membres effectifs en font la demande.

Art. 21. Seuls les membres effectifs en règle de cotisation ont le droit de vote. Chaque membre dispose d'une voix ; muni d'une procuration, il peut néanmoins représenter deux autres membres.

Les résolutions sont prises à la majorité simple des voix présentes ou représentées, sauf dans le cas où il est décidé autrement par la loi. En cas de partage des voix, celle du président ou de l'administrateur qui le remplace est prépondérante.

Art 22. Les résolutions de l'assemblée générale sont consignées dans un registre des actes de l'association, sous forme de procès-verbaux, signés par le président et le secrétaire général.

Ce registre est conservé au siège social où tous les membres peuvent en prendre connaissance, mais sans déplacement du registre.

#### **TITRE VI - Conseil d'administration** Section 1 - Composition

Art. 23. L'association est administrée par un conseil d'administration composé au minimum de six membres et au maximum de douze membres. Ils sont nommés et révoqués par l'assemblée générale et choisis parmi les membres effectifs.

Une majorité des mandats du conseil d'administration sera impérativement réservée aux membres spécifiés à l'Art 5.a).

Le conseil d'administration délibère valablement dès que la moitié de ses membres est présente ou représentée.

Les votes sont pris à la majorité simple des voix. En cas de partage des voix, celle du président ou de l'administrateur qui le remplace est prépondérante.

Art. 24. La durée du mandat est fixée à trois années. Lorsque, pour quelque motif que ce soit, un administrateur se trouve définitivement dans l'impossibilité de remplir son mandat, le conseil d'administration peut assurer son remplacement. Cette désignation doit être ratifiée par la prochaine assemblée générale.

Les administrateurs sortants sont rééligibles.

Art. 25. Les fonctions des administrateurs sont gratuites. Ces personnes n'engagent l'association que dans le cadre de l'exécution de leur mandat.

#### Section 2 - Organisation

Art. 26. Le conseil d'administration désigne parmi ses membres un président, un vice-président, un secrétaire général et un trésorier.

Le président est nommé par le conseil sur proposition du président sortant qui prend, à cette fin, les contacts préalables nécessaires. En cas d'empêchement du président, ses fonctions sont assumées par le vice-président ou le plus âgé des administrateurs présents.

### Section 3 - Compétence

Art. 27. Le conseil d'administration gère les affaires de l'association et la représente dans tous les actes judiciaires et extrajudiciaires.

Tous les pouvoirs qui ne sont pas expressément réservés à l'assemblée générale par la Loi sont de la compétence du conseil d'administration.

Art. 28. Le conseil d'administration peut, sous sa responsabilité, déléguer la gestion journalière de l'association à l'un de ses membres ou à un tiers, associé ou non. Les attributions du délégué sont détaillées dans le règlement d'ordre intérieur.

Les administrateurs ainsi que les personnes délégués à la gestion journalière ne contractent aucune obligation personnelle relativement aux engagements de l'association.

Art. 29. Le conseil d'administration soumet chaque année à l'assemblée générale le projet de budget pour l'exercice suivant. Il lui soumet également, pour approbation, les comptes de l'exercice qui précède.

### Section 4 – Délibération

Art. 30. Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des voix émises par les administrateurs présents ou représentés.

En cas de partage des voix, celle du président ou de l'administrateur qui le remplace est prépondérante.

Le conseil d'administration ne peut statuer que sur les points inscrits à l'ordre du jour.

### Section 5 – Convocation

Art. 31. Le conseil d'administration se réunit toutes les fois que l'intérêt de l'association l'exige, sur convocation du président.

L'ordre du jour joint à la convocation est établi par le président

Art. 32. Quand un administrateur est empêché d'assister à une séance du conseil d'administration, il peut se faire représenter par un autre administrateur. Un administrateur ne peut représenter qu'un seul autre administrateur.

## TITRE VII - Règlement d'ordre intérieur

Art. 33. Le conseil d'administration établit le règlement d'ordre intérieur (ROI).

Le but de ce règlement est de compléter les statuts de l'asbl en éditant les règles et les modalités

d'application quant à l'organisation, l'administration et la gestion de l'association.

Ce règlement d'ordre intérieur servira également à réglementer l'utilisation des installations et à prescrire les mesures d'hygiène et de sécurité à prendre.

Le règlement d'ordre intérieur, ainsi que ses modifications éventuelles n'entreront en vigueur qu'après leur publication.

Tous les membres s'engagent à prendre connaissance du dit règlement et à en respecter les termes.

## TITRE VIII - Dispositions diverses

Art. 34. L'exercice social commence le 1er janvier pour se terminer le 31 décembre.

Art. 35. L'assemblée générale désigne chaque année, parmi ses membres effectifs, deux contrôleurs chargés de la vérification des comptes de l'association pour l'année sociale à venir.

Art. 36. En cas de dissolution de l'association, l'assemblée générale désignera les liquidateurs, déterminera leurs pouvoirs et indiquera l'affectation à donner à l'actif net de l'avoir social.

Cette affectation se rapprochera autant que possible de l'objet social en vue duquel l'association dissoute avait été constituée.

Ces décisions, ainsi que les noms, professions et adresses des liquidateurs seront publiés aux annexes du Moniteur belge ( voir article 20 et suivants de la loi du 27 juin 1921 comme modifiée par la loi du 2 mai 2002).

## TITRE IX - Historique

Art. 37. Le premier conseil d'administration était composé de quinze membres.

Ont été nommés en cette qualité à Bruxelles, le 21 décembre 1937, les fondateurs :

Président : Lieutenant-général Duvivier;

Vice-présidents :

Comte d'Oultremont;

Lieutenant-général baron Wahis;

Général-major aviateur Iserantant;

Secrétaire général : Major aviateur de réserve Jos. Vuylsteke;

Trésorier : Capitaine aviateur de réserve L.J. Mahieu;

Administrateurs :

Lieutenant-général baron L. Greindl;

Général-major Chabeau;

Colonel-médecin Sillevaerts;

Commandant F. Jaquet;

Comte Arnold de Looz-Corswarem;

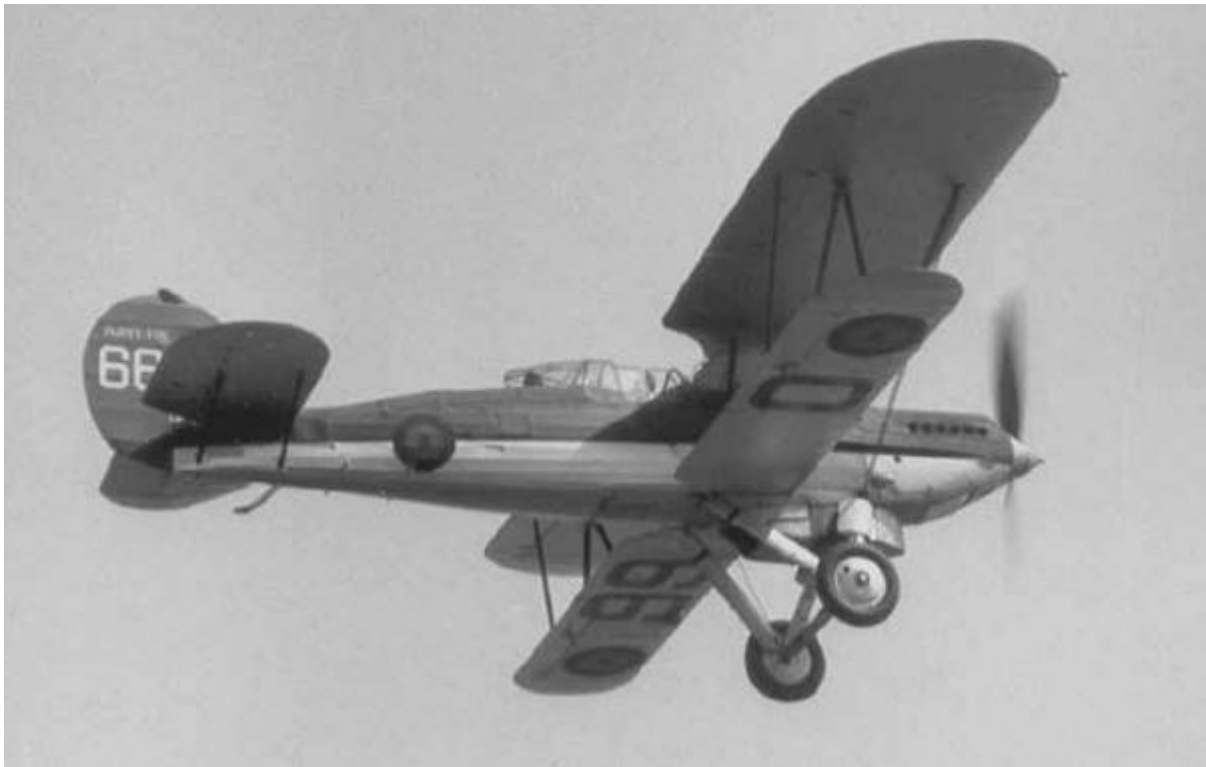
Major aviateur de réserve H. Feneau;

Eugene Hersenberg;

Major aviateur de réserve Gaston Lambert;

Avocat Edouard Lemmens.





*Fairey Fox III in flight (Photograph KLM–MRA)*

Dans ce contexte, grâce à la construction d'ateliers hautement sécurisés, la **SABCA** emportera en 1985 le contrat, hautement confidentiel, de la maintenance des **Cruise-Missiles**, engins sans pilote de l'armée américaine implantés en Europe durant la guerre froide.

Pour la petite histoire sachez qu'il existe encore, en Europe, un exemplaire unique de ce missile. Il se trouve dans le musée de la Base aérienne de Florennes où il fait encore régulièrement l'objet de contrôle du désarmement par les équipes russes...

Le besoin de la diversification va amener la **SABCA** à s'intéresser à l'espace. A cette fin la firme va construire en 1989 une succursale à Lummen, au Limbourg, chargée en particulier de la fabrication de sous-ensembles des fusées Ariane.

Actuellement la **SABCA**, dont les principaux actionnaires sont **Dassault** et **Stork**, anciennement **Fokker**, occupe 1.600 personnes sur ses trois cites, Haren, Gosselies et Lummen.

Attardons-nous à Gosselies et faisons un tour en arrière. C'est là que le commandant Fernand **Jacquet**, As Belge de la première guerre, créa la **SEGA** (Société anonyme d'Entreprise Générale d'Aéronautique) à la fois école de pilotage et atelier de constructions aéronautiques et

De naorlogse periode is echter hoofdzakelijk gewijd aan het onderhoud en aan modificatieprogramma's van de vliegtuigen van de Luchtmacht. Uiteindelijk zal **SABCA** zich lanceren in de bouw van onderensembles of in de assemblage van diverse burger- en militaire vliegtuigen ...

In deze context en dankzij de bouw van zeer beveiligde werkplaatsen, zal **SABCA** in 1985 het zeer vertrouwelijke contract in de wacht slepen voor het onderhoud van de **Cruise Missiles**. Dit waren machines zonder piloot, ten tijde van de koude oorlog bij de Amerikaanse krijgsmacht in Europa gebruikt.

Een weetje: in Europa blijft er nog één exemplaar van dit tuig over. Het bevindt zich in het museum van de Luchtmachtbasis van Florennes, waar het nog regelmatig wordt gecontroleerd door ontwapeningsploegen uit Rusland.

De nood aan diversifiëring zal ertoe leiden dat **SABCA** zich voor de ruimte gaat interesseren. Met dit doel gaat de onderneming in 1989 een onderafdeling bouwen in Lummen, in Limburg. Daar zullen meer bepaald de sub-ensembles van de Ariane-raketten worden gebouwd.

Vandaag zijn de voornaamste aandeelhouders van **SABCA Dassault** en **Stork**, dat voordien **Fokker** heette. Er worden 1600

qui est en quelque sorte le père spirituel de la firme **FAIREY**, future **SONACA**.

C'est en effet le 12 septembre 1931, que nous assistons à la création, avec un capital de 100.000 FB, de la firme **Fairey**, succursale de la firme créée par Richard Fairey et dont le siège principal est en Grande Bretagne.

Sous la direction de Ernest **Tips**, ingénieur belge, réfugié en Angleterre au début de la guerre et devenu un des cerveaux de la firme **FAIREY**, et du commandant Fernand **Jacquet**, la succursale belge de **FAIREY** parvient en un laps de temps très court, c.à.d. en 13 mois, à construire ses ateliers et ... à assembler et à sortir de sa chaîne de fabrication le premier des 36 **Fairey-Battle** qui lui ont été commandés par la Défense Belge, suite à une compétition impliquant plusieurs producteurs européens dont un... belge, et on reparle de la firme **Renard** qui avait proposé et mis en compétition le **Renard-36**, avion de sa conception.

Une autre firme connût un succès éphémère : c'est la firme "Avions **Bulté** et Cie", installée à Wolvertem, qui construisit, en collaboration avec Renard et avec la société **SEGA**, quelques prototypes d'avions de tourisme qui suscitèrent un grand intérêt en Angleterre. Malheureusement les efforts de la jeune firme sont anéantis par – une fois de plus – l'incendie et la destruction totale des ateliers. Exit la firme Bulté...



*Gloster Meteor T.7 (Amilpress photo via BAHA)*

Complètement détruits en 1945, tout comme les installations de la **SABCA** à Haren, les ateliers **FAIREY** sont rapidement remis en état et les deux firmes se consacrent pratiquement exclusivement à l'aviation militaire. Nous y assisterons, comme déjà signalé, à l'assemblage à l'entretien, aux modifications et aux révisions

mensen tewerkgesteld op drie plaatsen: Haren, Gosselies en Lummen.

Blijven we even in Gosselies en kijken we even achterom. Het was immers daar dat commandant Fernand **Jacquet**, de Belgische crack uit de Eerste Wereldoorlog, de **SEGA** oprichtte (Société anonyme d'Entreprise Générale d'Aéronautique of *Naamloze Vennootschap voor Algemene Luchtvaartondernemingen*). Die was tezelfdertijd vliegschool en atelier voor luchtvaartconstructies, eigenlijk de geestelijke vader van de firma **FAIREY**, de toekomstige **SONACA**.

Zo beleven we op 12 september 1931 de oprichting van de firma **Fairey**. Ze heeft een kapitaal van 100.000 BFr en is een filiaal van de fabriek die Richard Fairey startte met hoofdzetel in Groot-Brittannië.

Onder leiding van de Belgische ingenieur Ernest **Tips** die bij het begin van de oorlog naar Engeland was gevlucht en bij de firma **FAIREY** een kei was geworden, en van commandant Fernand **Jacquet**, slaagt de Belgische filiaal van **FAIREY** er in korte tijd (minder dan 13 maand) in om zijn ateliers te bouwen. In diezelfde korte tijd rolt ook de eerste van 36 **Fairey Battle's** van de band; ze waren besteld door de Belgische Defensie als gevolg van een competitie waarbij verschillende Europese constructeurs waren betrokken. Onder hen één Belgische: we hebben het opnieuw over de firma **Renard** die zijn eigen **Renard-36** had voorgesteld en in de competitie aangeboden.

Een andere firma kende een voorbijgaand succes : de firma "Avions **Bulté** et Cie", gevestigd in Wolvertem en die samen met Renard en de maatschappij **SEGA**, een paar prototypes van toerismevliegtuigen bouwde. In Engeland kenden ze grote belangstelling maar eens te meer werden de inspanningen van een jonge firma afgebroken door brand en totale vernieling van de werkplaatsen. Exit de firma Bulté...

Net zoals de ateliers van **SABCA** in Haren worden ook de installaties van **FAIREY** volledig vernield. Ze werden echter snel heropgebouwd en beide firma's houden zich nagenoeg uitsluitend bezig met de militaire luchtvaart. Zoals reeds aangehaald, zien we er het onderhoud, de modificaties en de periodieke onderhoudsbeurten van talrijke militaire vliegtuigen, als daar zijn: **Meteor**, **F-84G** Thunderjet, **Hunter**, **CF-100** Canuck, **F-84F** Thunderstreak, **F-5** en ten slotte de **F-104G** Starfighter en de **Mirage 5**. En dit voor de

périodiques de nombreux types d'avions militaires comme des **Météor**, des **F-84G** Thunderjet, des **Hunter**, des **CF-100** Cannuck, des **F-84F** Thunderstreak, des **F-5** et finalement des **F-104G** Starfighter et des **Mirage 5**. Et ceci pour les Forces Aériennes de différents pays européens, qui ne possédaient pas une industrie aéronautique appropriée ou dont l'industrie, débordée de commandes, cherche des sous-traitants qualifiés.

En 1977 le groupe **Fairey**, suite à des difficultés de trésorerie croissantes, dû à une chute dramatique des ventes des avions de transport civils, comme les **Britten-Norman Islander** et **Trislander**, construits sous licence, et à un stock d'invendus très conséquent, tombe en faillite. Après de longues négociations et grâce à l'appui de la **Région Wallonne**, peu soucieuse de voir disparaître un fleuron de l'industrie aéronautique et un grand nombre d'emplois hautement qualifiés, toute l'activité est reprise par la nouvelle société **SONACA** (Société Nationale de Construction Aérospatiale), créé le 1<sup>er</sup> mai 1978.

Après des débuts difficiles, la **SONACA** effectue un rétablissement spectaculaire, grâce à la production de 2.000 sous-ensembles majeurs pour les **F-16** des cinq pays du consortium, et à l'assemblage final des 222 F-16 destinés aux Forces Aériennes Belge et Danoise et ce au départ des pièces ou de sous-ensembles fabriquées entre-autre par **Sabca-Haren** (ailes), par elle-même (partie cellule), par **Techspace Aéro** (moteur), par **Alcatel-Etca** (électronique) et par **Fabrisys** (câblage).

Rien que ce chapitre exceptionnel pourrait faire l'objet d'une conférence.

Ultérieurement la firme obtient, en source unique, pour le programme **Airbus**, la production de parties importantes et difficiles à produire des ailes de cet avion et la production de parties du fuselage des avions **Embraer** en sous-traitance de la firme brésilienne. La **SONACA** dont la Région Wallonne détient plus de 90 % des actions, occupe plus de 1.500 personnes.

Du côté de Liège on n'est pas resté inactif non plus. La **Fabrique Nationale**, de renommée mondiale, dont l'origine remonte à 1889 ,créé en 1946 une section moteurs d'avions, basée sur son expérience de motos et de moteurs pour voitures : c'est le début de la **FN-Moteurs** qui va produire sous licence des

luchtmachten van verschillende Europese landen die niet beschikten over een geschikte luchtvaartindustrie of van wie de industrie onder de bestellingen bedolven werd en een gekwalificeerde onderaanneming zocht.



*Hawker Hunter F.4 (Photo Daniel Brackx)*

In 1977 gaat de **Fairey**-groep failliet ten gevolge van twee oorzaken: groeiende liquiditeitsproblemen door een drastische terugval van de verkoop van burgertransportvliegtuigen zoals de **Britten-Norman Islander** en **Trislander**, die onder licentie worden gebouwd, een anderzijds een aanzienlijk geworden voorraad onverkochte toestellen. Het **Waalse Gewest** is weinig happig om het paradepaardje van de luchtvaartindustrie te zien verdwijnen samen met een groot aantal hooggekwalificeerde technici; met zijn steun en na lange onderhandelingen worden alle activiteiten op 1 mei 1978 overgenomen door de nieuwe maatschappij **SONACA** (Société Nationale de Construction Aérospatiale of *Nationale Maatschappij voor Luchtvaartconstructies*).

Na een moeilijke start maakt **SONACA** een opzienbarende remonte dankzij de productie van 2.000 hoofd-onderassemblages voor de **F-16** van de vijf consortiumleden en de eindmontage van de 222 F-16, bestemd voor de Belgische en Deense Luchtmachten. Die laatste komen van onderdelen of onderassemblages die gebouwd worden door o.a. **Sabca-Haren** (vleugels), de firma zelf (romp), **Techspace Aéro** (motor), **Alcatel-Etca** (elektronica) en door **Fabrisys** (bekabeling).

Alleen al aan dit bijzondere hoofdstuk zou een complete voordracht kunnen worden gewijd.

De firma verwerft ten slotte als enige voor het **Airbus**-programma de fabricage van belangrijke en moeilijk te produceren delen van de vleugels van dit toestel; daarbij ook de productie van delen van de romp van de **Embraer**-toestellen in onderaanneming van de Braziliaanse firma. Het Waalse Gewest is houder van meer dan 90% van de aandelen. **SONACA** stelt meer dan 1500 mensen tewerk.

sous-ensembles, sinon des moteurs entiers, pour la firme française **Snecma** et pour les firmes américaines **Pratt & Whitney** et **General Electric**

Face à l'importance croissante du marché moteurs, pour les **Airbus** comme pour les **F-16**, et sans oublier le spatial, la **FN-Moteurs** se détache de plus en plus de la **FN** qui se réoriente résolument vers son métier d'origine, à savoir l'armement... L'accroissement incessant de la production implique le déplacement de la **FN-Moteurs** vers des espaces plus importants. Le choix se porte sur un terrain situé à Milmort où une nouvelle usine est construite en deux ans. La production sur le nouveau site commence en 1979.

Très rapidement la firme, devenue société anonyme en 1987, annonce un emploi de 2.600 personnes produisant des ensembles majeurs et assemblant des moteurs pour l'aéronautique militaire comme pour les **Boeing** et les **Airbus**.

Finalelement, le 16 octobre 1992, l'actionnaire **FN** se retire de sa succursale qui devient totalement indépendante sous l'appellation **Techspace Aero**, les actionnaires étant la **Snecma** pour 51%, **Pratt & Whitney** pour 19% et la **Région Wallonne** pour 30%. Il est intéressant de noter qu'au départ d'une production 100% militaire, la firme a su s'adapter avec souplesse à l'évolution du marché pour atteindre aujourd'hui 75% d'activités civiles et 8% de spatial. L'emploi s'est stabilisé à 1.200 personnes...

Je m'en voudrais de ne pas parler de l'hélicoptère : tout le monde connaît les noms des inventeurs Piasecki ou Sikorsky, mais peu de gens connaissent le nom de **Florine**, ingénieur d'origine russe, naturalisé belge, et qui depuis 1920 a travaillé sur des projets d'hélicoptères bi-rotors et quadri-rotors, malheureusement sans jamais dépasser le stade expérimental. Financièrement il reçoit le soutien du **Fonds National de la Recherche Scientifique**, de la nouvelle **Administration de l'Aéronautique** et, ... de la **SNETA**, omniprésente.

Avec ses différents prototypes il obtint des résultats impressionnants et même des premières et des records mondiaux comme en 1933 avec le **Florine II**, qui tint l'air durant 9 minutes et 58 secondes. Ses différents projets ont été suivis de très près à l'étranger et ont certainement aidé ses collègues à progresser plus rapidement dans leurs projets.

C'est Victor **Boin** qui a probablement le

Ook van Luikse kant is men niet stil blijven zitten. De **Fabrique Nationale** met wereldfaam en waarvan de oorsprong teruggaat tot 1889, richt in 1946 een afdeling vliegtuigmotoren op. Ze steunt daarbij op haar ervaring met motoren en automotoren : het begin van **FN-Moteurs** die onder licentie onderensembles of ganse motoren gaat bouwen, zowel voor de Franse firma **Snecma** als voor de Amerikaanse firma's **Pratt & Whitney** en **General Electric**

Gezien het groeiende belang van de motorenmarkt, zowel voor **Airbus** als voor **F-16** en zonder daarbij de ruimtevaart te vergeten, maakt **FN-Moteurs** zich geleidelijk aan los van **FN** dat zich resoluut terug op zijn roots richt: de wapenfabricage. De voortdurende groei van de productie vergt een verhuis van **FN-Moteurs** naar grotere ruimtes. De keuze valt op een terrein in Milmort waar in twee jaar tijd een nieuwe firma wordt gebouwd. De productie op de nieuwe site begint in 1979.

De firma wordt in 1987 een naamloze vennootschap en stelt al gauw 2.600 mensen tewerk. Die bouwen hoofdensembles en motoren motoren voor de militaire luchtvaart, evenals voor de **Boeing** en de **Airbus**.

Op 16 oktober 1992 trekt aandeelhouder **FN** zich terug uit zijn filiaal, die nu totaal onafhankelijk wordt. De nieuwe naam is nu **Techspace Aero**, de aandeelhouders zijn **Snecma** voor 51%, **Pratt & Whitney** voor 19% en het **Waalse Gewest** voor 30%. Het is interessant om vast te stellen dat de firma aanvankelijk een 100 % militaire productie had; ze heeft zich echter vlot weten aan te passen aan de marktevolutie en bereikt vandaag 75 % burgeractiviteiten en 8 % ruimtevaart. De tewerkstelling heeft zich rond de 1.200 personen gestabiliseerd.

Ik ben verplicht om ook wat over helikopters te zeggen : iedereen kent de namen wel van de uitvinders Piasecki of Sikorsky, maar slechts weinigen kennen de naam **Florine**. Hij was een ingenieur van Russische afkomst en genaturaliseerde Belg; sinds 1920 werkte hij aan projecten van helikopters met twee en vier rotors, die echter jammer genoeg nooit voorbij het experimentele stadium geraakten. Op financieel vlak krijgt hij de steun van het **Fonds National de la Recherche Scientifique** (*Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek*), van het nieuwe **Bestuur der Luchtvaart**, en van de alomtegenwoordige **SNETA**.

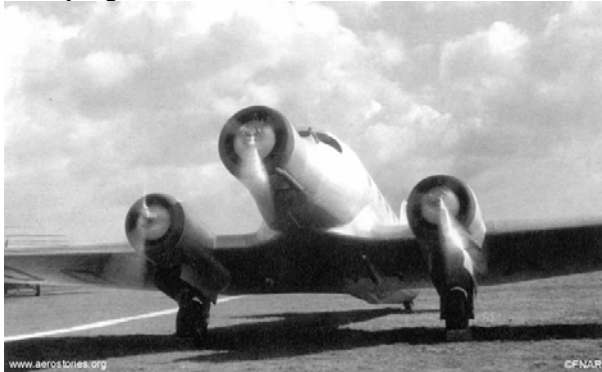
Met die verschillende prototypes haalt hij indrukwekkende resultaten en zelfs premières en wereldrecords, zoals in 1939 met de **Florine II**: die bleef 9 minuten en 58 seconden in vlucht. Zijn

mieux défini cet ingénieur remarquable en disant : "Monsieur **Florine** se délasse en travaillant et travaille pour se délasser"...

La construction et la motorisation des hélicoptères **Florine** fût réalisé par l'atelier Alfred **Renard**, installé à Haren et qui acquit au fil des ans une belle réputation internationale.

De 1925 à 1970, Alfred **Renard**, seul ou en collaboration avec d'autres entreprises, comme par exemple **Stampe et Vertongen** ou **SABCA**, a conçu et mis au point de nombreux prototypes et s'est lancé dans la fabrication en série d'un certain nombre de projets d'avion d'entraînement, de chasse et de transport. Le plus bel exemple en est le biplan d'entraînement **SV-4bis** dont 65 exemplaires ont été construits par **Stampe et Renard** pour l'entraînement initial des pilotes de la Force Aérienne, et dont un grand nombre d'exemplaires ont été construits sous licence en France.

Il est important de noter que **Renard** se trouva en 1938 à l'avant plan au niveau international par son projet de tri-moteur de transport révolutionnaire. Le **R-35** était en effet le premier avion commercial pressurisé du monde. Malheureusement le projet fût abandonné suite au crash non-élucidé de l'avion lors d'un vol d'essai non-programmé...



*Renard R-35 (Photo Aerostories, France)*

En 1970, suite au rejet du projet de l'avion d'entraînement **SR-7** par la Force Aérienne en faveur du **SF-260M** de Siai-Marchetti, dont 36 exemplaires seront commandés, l'entreprise "Renard Constructions Aéronautiques", anciennement "Société Anonyme des Avions et Moteurs Renard", ferme définitivement ses bureaux d'étude et ses ateliers.

Cette année marque un tournant. En effet, au fil des ans le dynamisme initial des firmes s'était estompé pour se contenter, durant les trois décennies de l'après guerre, de "recevoir" des commandes militaires. Ce n'est que vers la fin des

verschillende projecten werden vanuit het buitenland van nabij gevolgd en hebben er zeker toe bijgedragen dat zijn collega's met hun plannen sneller opschoten.

Waarschijnlijk heeft Victor **Boin** deze opmerkelijke ingenieur nog het beste getypeerd door te zeggen dat : "mijnheer **Florine** zich ontspant door te werken en werkt door zich te ontspannen"...

De bouw en de motorisering van de **Florine**-helicopters gebeurde in het atelier van Alfred **Renard**, die zich in Haren had gevestigd en in de loop der jaren een stevige internationale faam zou verwerven.

Van 1925 tot 1970 heeft Alfred **Renard**, alleen of in samenwerking met andere ondernemingen zoals bijvoorbeeld **Stampe en Vertongen** of **SABCA**, talrijke prototypes ontwikkeld en oppuntgesteld. Hij heeft zich ook gelanceerd in de seriebouw van projecten voor opleidings-, jacht- en transportvliegtuigen. Het mooiste voorbeeld ervan is de opleidingstweedekker **SV-4bis** waarvan er 65 exemplaren werden gebouwd door **Stampe en Renard** voor de basisopleiding van de piloten voor de Luchtmacht. Een groot aantal toestellen werd onder licentie in Frankrijk gebouwd.

Het is belangrijk te noteren dat **Renard** zich in 1938 op het internationale voorplan bevond door zijn project voor een revolutionair driemotorig transportvliegtuig. De **R-35** was immers het allereerste commerciële vliegtuig met drukcabine ter wereld. Ongelukkig genoeg werd het project opgegeven t.g.v. een niet-opgehelderde crash na een niet-geprogrammeerde testvlucht.

In 1970 verwerpt de Luchtmacht het **SR-7** opleidingsvliegtuig t.v.v. de **SF-260M** van Siai-Marchetti. Er zullen er 36 van besteld worden. De onderneming "Renard Constructions Aéronautiques", voordien "Société Anonyme des Avions et Moteurs Renard", sluit definitief haar studie bureau en atelier.

Dat jaar vormt een keerpunt. In de loop der jaren was het aanvankelijke dynamisme van de firma's verzwakt om zich in de eerste drie decennia na de oorlog tevreden te stellen met het "ontvangen" van militaire bestellingen. Pas op het einde van de jaren 70 beginnen de twee "grote" celbouwers **Sabca** en **Sonaca**, samen met hun collega-motorenfabrikant **FN-Moteur**, hun productie te diversifiëren: ze leggen zich speciaal toe op de burger- en ruimtevaartsector door erg actief deel te nemen aan de **Ariane**- en **Airbus**-

années 70 que les deux "grands" cellulistes, **Sabca** et **Sonaca**, et leur collègue motoriste **FN-Moteur**, commencent à diversifier leur production en s'investissant davantage dans les secteurs spatial et transport civil en participant très activement aux programmes **Ariane** et **Airbus**.

Quelques mots, avant de conclure, à propos de l'association qui regroupe en son sein la majorité des industries belges du secteur aérospatial pour former un tout cohérent et représentatif.

**GEBECOMA**, Belgian Aerospace Industries Association, existe depuis bien avant guerre et a été officiellement inscrite comme association sans buts lucratifs en 1952.

Elle comprend actuellement seize membres, sur la vingtaine de firmes réellement touchées par l'aérospatial en Belgique. Elle vise à promouvoir et à défendre les intérêts du secteur auprès des Pouvoirs Publics, principalement des départements des Affaires Economiques, de l'Aéronautique, de la Politique Scientifique et de la Défense, mais également auprès des industries européennes par la canal de l'**ASD** (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe), anciennement AECMA.

Une activité non négligeable de **GEBECOMA** est la préparation et la participation aux salons de l'aéronautique, tels les salons du Bourget, de Farnborough, de Berlin et de Singapore pour n'en citer que quelques uns.

Ces salons sont en quelque sorte les vitrines qui permettent à l'industrie de ce secteur de montrer son savoir-faire au monde aérospatial international en y exposant son matériel et en explicitant ses activités de Recherche et Développement.

C'est aussi l'occasion de créer les contacts qui préparent les contrats de sous-traitance qui permettent à notre industrie de survivre en obtenant des contrats de production de pièces majeures et complexes en source unique, ce qui démontre la confiance que le monde aérospatial international témoigne à l'égard de nos industries.

Ne perdons pas de vue que le secteur aérospatial est un secteur de pointe et une source de progrès technologiques, à même d'imprégner (effet spin-off) la trame industrielle de toute une nation.

Pour cette raison, dans tous les pays industrialisés, ce secteur bénéficie d'un support très important, essentiellement dans le domaine de la recherche et du développement. Il suffit de citer les

programma's.

Ter afsluiting nog een paar woorden over de vereniging die het merendeel van de Belgische industrietakken in lucht- en ruimtevaart groepeerd om er een coherent en representatief geheel van te maken.

**GEBECOMA**, Belgian Aerospace Industries Association, bestaat al van voor de oorlog en werd in 1952 officieel ingeschreven als vzw.

Voor het ogenblik omvat ze zestien leden van het twintigtal firma's die in België werkelijk aan lucht- en ruimtevaart doen. Ze heeft tot doel om de belangen van die sector te verdedigen bij de Openbare Macht, vooral dan Economische zaken, Luchtvaart, Wetenschappen en Defensie. Daarbij ook bij de Europese industrieën door toedoen van de **ASD** (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe), voordien de AECMA.



*Dassault Mirage 5BR (Photo Michel Klaver)*

Een niet te verwaarlozen activiteit van **GEBECOMA** bestaat in de voorbereiding en deelneming aan luchtvaartsalons zoals die van Le Bourget, Farnborough, Berlijn en Singapore om er maar een paar te noemen.

Die salons zijn in zekere zin uitstalramen voor de industrie waar ze haar kunnen kan tonen aan de internationale lucht- en ruimtevaartwereld, door haar materieel tentoon te stellen en haar activiteiten op het vlak van R&D nader te omschrijven.

Het biedt tevens de gelegenheid om contact te leggen vooraleer contracten van onderaanneming worden afgesloten; onze industrie kan dan overleven door het afsluiten van contracten voor de productie als enige bron van hoofd- en complexe onderdelen. Dit toont het vertrouwen aan dat de internationale lucht- en ruimtevaartwereld heeft in onze industrie.

Verliezen we niet uit het oog dat deze sector een hightech-sector is en een bron van technologische vooruitgang die in staat is om het

Etats-Unis, la France, la Grande Bretagne ou l'Allemagne,

Après des années d'efforts la Belgique a atteint dans le secteur aérospatial un niveau enviable, limité bien sûr par rapport à certains grands pays, mais nettement au-dessus d'un grand nombre d'autres. Les petits pays doivent en effet livrer un combat permanent pour maintenir et développer leurs activités de haut niveau technologique, sous peine de se retrouver au niveau des pays émergents. Le secteur aérospatial belge est en permanence confronté à ce défi. Inutile de dire qu'il serait désastreux pour la Belgique de décrocher dans ce secteur, tant au niveau de l'emploi qu'au niveau économique.

En 1976, le Conseil des Ministres, bien conscient du problème, avait créé le **Comité Interdépartemental de l'Aéronautique** en vue de faciliter les possibilités de participation de l'industrie aéronautique belge à des projets européens.

Ce comité a fonctionné jusqu'en 1982, assurant la gestion de trois dossiers importants: le programme **Airbus**, le programme **Spot** et un programme national de **Recherche et Développement** d'un montant de plus de mille millions de FB.

Actuellement ces stimuli font cruellement défaut alors qu'ils existent dans les pays environnants, ce qui nous met dans une situation de plus en plus difficile vis-à-vis de nos partenaires.

La structure propre à la Belgique complique bien sûr le problème.

Notre secteur aérospatial, compte tenu d'une part de sa dimension réduite et des investissements très conséquents qu'il requiert et d'autre part du caractère international de ce secteur, devrait en effet être traité au niveau fédéral qui pourrait aisément être rendu compétent pour la Recherche et le Développement aéronautique, tout comme c'est le cas pour le spatial.

Ce qui importe avant tout c'est d'unir toutes les forces pour rendre possibles les initiatives internationales d'importance. En retour ces initiatives sont à même de donner un essor nouveau aux orientations spécifiques à chaque région.

La réactivation du **CIA**, ou la création d'un organe similaire, où siègeraient toutes les parties concernées, permettrait de répondre à l'ensemble des questions auxquelles le secteur aérospatial est confronté.

Une économie saine et équilibrée exigera dans le futur plus que jamais une politique économique mûrement réfléchie. Ceci suppose une bonne entente entre l'industrie et l'autorité publique, et surtout une vision à long terme et une

industriële weefsel van gans een land te beïnvloeden (spin-off effect).

Daarom kan deze sector in alle geïndustrialiseerde landen bogen op zeer ruime steun, vooral op het vlak van opzoekingen en ontwikkeling. Het volstaat hier de Verenigde Staten te citeren en ook Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland.

Na jaren van inspanningen heeft België in de luchtvaartsector nu eindelijk een benijdenswaardig niveau gehaald. In verhouding met sommige grote landen betekent het allicht niet zoveel maar het ligt wel ruim boven dat van andere landen. Kleine landen dienen immers voortdurend te vechten om hun hoogtechnologische activiteiten te behouden en verder te ontwikkelen, op gevaar af tussen de ontwikkelingslanden te geraken. De Belgische luchtvaartsector is voortdurend blootgesteld aan die uitdaging. Onnodig te zeggen dat het voor ons land noodlottig zou zijn mochten we in dit domein moeten afhaken, zowel op economisch gebied als op dat van de tewerkstelling.

De Ministerraad is zich goed bewust van dit probleem en had in 1976 het **Interdepartementeel Comité voor de Luchtvaart** opgericht met het doel de mogelijkheden tot deelneming van de Belgische luchtvaartindustrie aan Europese projecten te vergemakkelijken.

Dit comité heeft tot in 1982 gewerkt en het beheer van drie belangrijke programma's veilig gesteld: het **Airbus**-programma, het programma **Spot** en een nationaal programma voor **Research and Development**, voor een bedrag van meer dan een miljard Belgische frank.

Dit soort stimuli ontbreekt thans helemaal terwijl ze in de ons omringende landen aanwezig zijn. Hierdoor geraken we in een steeds moeilijker wordende situatie t.o.v. onze partners.

Natuurlijk bemoeilijkt de typisch Belgische situatie dit probleem.

Voor onze luchtvaartsector moet rekening gehouden worden met de beperkte schaal en de aanzienlijke bedragen die vereist zijn en anderzijds is er het internationale karakter van die sector. De sector zou dus op federaal niveau moeten beheerd worden; die kan makkelijk bevoegd worden voor Opzoeking en Ontwikkeling in de luchtvaart, net zoals dat het geval is voor de ruimtevaart.

Het is belangrijk om allereerst de krachten te bundelen om belangrijke internationale initiatieven mogelijk te maken. Die initiatieven kunnen dan een nieuwe start betekenen voor specifieke oriënteringen in elke regio.

De reactivatie van het **ICL** of de

connaissance approfondie de la problématique par le pouvoir politique.

Jetons pour terminer un bref coup d'œil sur notre position dans le contexte européen.

Dès 1986, la **SABCA** réalise l'importance capitale d'accomplir, au sein de la Communauté Européenne, des activités de RTD (Research, Technology and Development). Elle s'inscrit dès lors dans le consortium **EUROMART** (EUROpean cooperative Measures for Aeronautical Research and Technology) regroupant les principaux constructeurs, tels que Aerospatiale, MBB, Dassault, CASA et British Aerospace.

En avril 1988, la **SABCA** agissant au sein du consortium en tant que Secrétaire Général Juridique et Administratif d'**EUROMART**, remet à Jacques Delors, Président de la Commission, le rapport dont elle a assuré la coordination.

En décembre 1988, l'aéronautique fait définitivement partie du 4<sup>ème</sup> Programme-Cadre Européen de RTD dans le secteur Brite-Euram. La **SABCA**, grâce à son équipe d'ingénieurs hautement qualifiés, est sélectionnée pour trois projets de RTD, engageant également d'autres firmes belges.

En 1993, face à l'importance croissante de Bruxelles dans les domaines politiques et économiques, l'**AECMA** (European Aerospace Industries Association), dont le siège était initialement à Paris et dont **GEBECOMA** est membre fondateur, s'installe à Bruxelles et répond à sa vocation européenne en absorbant certaines activités d'**EUROMART**.

Depuis avril 2004, une nouvelle association, **ASD** (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe), prônant l'avenir de l'Industrie Aérospatiale aux plus hautes sphères du processus de décision politique à vu le jour. Cette association est le résultat de l'intégration de trois associations : **AECMA**, **EDIG** (European Defence Industries Group) et **EUROSPACE** (European Space Industries). **ASD** regroupe 32 associations de 20 pays européens ce qui représente plus de 800 firmes et 600.000 emplois directs hautement qualifiés et de l'ordre de 1,5 million d'emplois indirects...

Quelques mots pour conclure. Ceci n'était qu'un rapide survol, quasi en supersonique, de notre industrie aérospatiale. Le futur s'appelle : les programmes Airbus et plus particulièrement le programme **A-400M**, successeur du **C-130**, le programme **Ariane** et... on peut toujours rêver, la participation, tardive

oprichting van een gelijkaardig organisme waar alle betrokken partijen zitting in zouden hebben, zou toelaten om een antwoord te bieden aan de totaliteit van de kwesties waaraan de luchtvaartsector het hoofd moet bieden.

Een gezonde en evenwichtige economie zal in de toekomst meer dan ooit een goed doordachte economische politiek vereisen. Dit vergt een goede verstandhouding tussen industrie en openbare macht maar vooral een langetermijnvisie en een grondige kennis van de probleemstelling door de staat.

Om af te sluiten nog een korte blik op onze positie in Europese context.

Van in 1986 beseft **SABCA** het grote belang om binnen de Europese Gemeenschap RTD-activiteiten (Research, Technology and Development) te realiseren. Dat doet ze binnen het consortium **EUROMART** (EUROpean cooperative Measures for Aeronautical Research and Technology), dat de voornaamste constructeurs groepeerde zoals Aerospatiale, MBB, Dassault, CASA en British Aerospace.

Als juridisch en administratief secretaris-generaal overhandigt **SABCA** in april 1988 aan Commissievoorzitter Jacques Delors het rapport dat ze heeft gecoördineerd.

In december 1988 maakt de luchtvaart definitief deel uit van het 4<sup>de</sup> Europese Kaderprogramma voor RTD in de sector Brite-Euram. Dankzij zijn team van hoog gekwalificeerde technici wordt **SABCA** geselecteerd voor drie RTD-projecten, waardoor nog andere Belgische firma's aangesproken worden.

Door het groeiende belang van Brussel op politiek en economisch vlak, vestigt de **AECMA** (European Aerospace Industries Association) zich in 1993 in die stad. Voordien was ze in Parijs gevestigd met **GEBECOMA** als stichtend lid. Ze beantwoordt aan haar Europese roeping door sommige activiteiten van **EUROMART** over te nemen.

Sinds april 2004 werd een nieuwe vereniging **ASD** opgericht (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe). Ze ijvert voor de toekomst van de Luchtvaartindustrie op het hoogste niveau van de politieke besluitvorming. Deze vereniging is het resultaat van de integratie van drie groepen : **AECMA**, **EDIG** (European Defence Industries Group) en **EUROSPACE** (European Space Industries). **ASD** vertegenwoordigt 32 verenigingen uit 20 Europese landen, wat meer dan 800 firma's en 600.00 hoog gekwalificeerde banen en 1,5 miljoen onrechtstreekse betrekkingen vertegenwoordigt.

Nog een slotwoord. Dit was een bijna supersonisch overzicht van onze luchtvaartindustrie. De toekomst is het Airbus-



bien sûr, donc forcément limitée, au programme **JSF** (Joint Strike Fighter), ou encore à un programme européen futur pour remplacer le **F-16**.

Malgré beaucoup de déboires et malheureusement aussi d'actions syndicales irréfléchies et injustifiées entraînant des chutes de production et de rendement ce qui pourrait très sérieusement mettre en danger son futur, l'industrie aéronautique belge reste un secteur industriel très dynamique, à la pointe de la technologie, apprécié à l'étranger et capable de poursuivre une carrière honorable et rentable... Elle a les moyens et la volonté pour réussir, encore faut-il qu'elle puisse recevoir des appuis politiques et trouver des financiers réalisant, à l'exemple de leurs prédécesseurs, l'importance de l'enjeu économique du secteur...

*Marcel Terrasson*

*Lt-Général Aviateur (Ret)*

programma, met vooral de **A-400M** als opvolger van de **C-130**, het **Ariane**-programma en als we nog mogen dromen: een laattijdige en dus beperkte deelneming aan het **JSF**-programma (Joint Strike Fighter), of nog aan een toekomstig Europees programma ter vervanging van de **F-16**.

De talrijke tegenslagen en ongelukkige, onberedeneerde en niet-gerechvaardigde syndicale acties hebben een verminderde productie en rendement tot gevolg gehad. Dit zou de toekomst van de Belgische luchtvaartindustrie ernstig in gevaar kunnen brengen. Ze blijft echter een zeer dynamische industriële sector, spitstechnologisch en in het buitenland naar waarde geschat en die een eerbare en rendabele loopbaan kent. Ze beschikt over de middelen en de wilskracht tot slagen, alleen de politieke steun ontbreekt haar nog, net als de geldschietters om de economische inzet van de sector te realiseren, in navolging van haar voorgangers.

*Marcel Terrasson*

*Lt-generaal vlieger (Ret)*



*Airbus A400M (Computer generated picture by Daniel Brackx).*

**LELYSTAD GEANNULEERD –ANNULE**

Om de kosten van de busreis op te vangen, hadden we minstens 25 deelnemers nodig, er hadden zich echter maar 22 leden ingeschreven. We geven het nochtans niet op en denken voor volgend jaar aan twee nieuwe bestemmingen: Le Bourget (Fr) of Hendon (GB), deze laatste dan wel met een overnachting ter plaatse. We onderzoeken nu nog of er op sommige dagen geen interessante activiteiten lopen, waaraan we dan kunnen deelnemen. Hou het bulletin in het oog, de info komt zodra ze beschikbaar is.

Afin d'amortir les frais du voyage en car, il nous fallait au moins 25 participants or 22 membres seulement se sont inscrits. Nous n'abandonnons cependant pas et nous prévoyons deux nouvelles excursions pour l'année 2005: Le Bourget (Fr) ou Hendon (GB), cette dernière avec une nuit sur place. Nous sommes en train de vérifier une activité locale qui pourrait nous intéresser et à laquelle nous participerons le cas échéant. Votre bulletin vous en dira plus, dès que nous disposerons de cette information.

**HARVARD**

Benno Goethals uit Rijen, Nederland heeft plannen om een boek over de Harvard uit te brengen en vindt dat daarbij ook de Belgische Harvard niet mag ontbreken. Er is immers tussen Gilze-Rijen en Woensdrecht in Nederland en Brustem veel heen en weer gevlogen, vandaar.

Wie hem met zijn boek kan helpen, gebruikt best zijn e-mailadres [BennoT6@yahoo.com](mailto:BennoT6@yahoo.com). En om de ernst van zijn vraag te onderstrepen, kan u rustig een kijkje nemen op de website van de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht op <http://www.skhv.nl/>, er staan alleen propellervliegtuigen op!

Benno Goethals de Rijen aux Pays-Bas à l'intention de publier un livre sur le Harvard, mais non pas sans oublier le Harvard belge, dont plusieurs ont souvent volé entre Gilze-Rijen et Woensdrecht aux Pays-Bas et Brustem.

Si vous êtes en mesure de lui transmettre des informations à ce sujet, veuillez bien lui adresser un petit mot à [BennoT6@yahoo.com](mailto:BennoT6@yahoo.com). Si vous voulez vérifier le sérieux de son travail, allez vite voir sur leur site <http://www.skhv.nl/>: il ne contient que des avions à hélice!

**ROLLS ROYCE**

Nu u toch aan het surfen bent, neem dan ook eens een kijkje op <http://www.rolls-royce.com/education/schools/journey/flash.html>, waar u een erg mooie rondleiding krijgt doorheen een straalmotor. Echt professioneel werk.

Comme vous vous trouvez quand-même sur le web, allez donc voir <http://www.rolls-royce.com/education/schools/journey/flash.html>, où une visite à travers un moteur à réaction vous est présenté. Du vrai travail professionnel.


**TER NAGEDACHTENIS VAN François de SPIRLET – A LA MEMOIRE DE François de SPIRLET**

Op 11 juli jl. werd een plaat onthuld ter nagedachtenis van François de Spirlet, Belgisch vlieger bij 609 Sqn en die op 26 juni 1942 als B-flight commandant in Duxford om het leven kwam. In aanwezigheid van een aantal oudgedienden werd aan een hardhouten bank bij zijn favoriete kroeg, The Red Lion hotel in Whittlesford, een korte ceremonie gehouden. Op de bank is er nu een plaquette die alles voor het nageslacht heeft bewaard. De herinneringsplaquette kwam tot stand dankzij de steun van Belgische en Engelse milde schenkers.

We publiceren één van de foto's die u kan terugvinden op <http://forum.keypublishing.co.uk/showthread.php?t=28372>.

Le 11 juillet dernier, une plaquette a été inaugurée en la mémoire de François de Spirlet, pilote belge du 609 Sqn, au sein de laquelle il trouva la mort le 26 juin 1942, en tant que commandant du B-flight. En présence de quelques anciens et près d'un banc à côté son pub favori, The Red Lion hotel, une courte cérémonie a été organisée. La plaquette apposée sur ce banc rappelle tous les détails, elle est le résultat des dons de sympathisants belges et anglais.

Nous vous présentons une des photos que vous pourrez retrouver sur le site <http://forum.keypublishing.co.uk/showthread.php?t=28372>.

## CORRIGENDA

Het artikel over de 125<sup>e</sup> promotie in vorig bulletin bevatte heel wat typ- en zetfouten; dat komt doordat het artikel werd ingescand en onvoldoende grondig herlezen. Auteur Jean Guillot-Pingue heeft ons daarom een aantal verbeterde fouten toegestuurd, waarvan we er hier twee publiceren:

- op pagina 14 moest de eerste solovlucht op Spit 9-3-54 (en niet -53) zijn.
- een collega-promotiegenoot van Jean heeft tevens een stukje ingezonden dat van toepassing was op de 'andere groepen', waarvan melding wordt gemaakt op pagina 19. Het volgt hierna.

L'accident des deux Spitfire XIV à COXYDE ne s'est pas produit sur le taxi-track mais bien au début et au centre de la piste.

Le premier avion était aligné en vue du décollage lorsque son fuselage fut sectionné à l'avant des plans fixes de la queue par le second Spit. Le pilote de celui-ci, sensé attendre son tour pour pénétrer sur la piste, effectuait des vérifications dans le cockpit après avoir engagé les freins en position "parking". Toutefois, le verrou n'accrocha pas le levier des freins et l'avion, à l'insu du pilote, se mit à rouler vers le centre de la piste où la collision se produisit sous un angle de 45 degrés.

Merci à Monsieur Jean LAMBOT, pilote du premier Spit d'avoir apporté ces précisions sur des faits vieux de 50 ans que la mémoire collective avait quelque peu déformés.

L'article dans le bulletin précédent sur la 125<sup>ème</sup> promotion contenait pas mal de fautes de frappe et de mise en page. La cause: cet article avait été scanné et relu de façon superficielle. L'auteur, Jean Guillot-Pingue nous a transmis un nombre de corrections dont nous en publions trois:

- le mot 'flotie' n'existant pas, il fallait le remplacer par 'flotte' (page 15).
- le lâcher sur Spit eut lieu le 9-3-54 et non pas 53.
- un collègue de Jean et ancien copain de promotion, lui a transmis un complément d'information sur 'les groupes suivants' à la page 19 de cet article. Vous trouvez le texte ci-après.

Het ongeval met de twee Spits XIV te KOKSIJDE heeft zich niet op de taxi track voorgedaan maar wel op het begin en in het midden van de startbaan.

Het eerste vliegtuig was opgelijnd om op te stijgen, toen zijn romp door een tweede Spit vooraan bij de staartvlakken werd doorgesneden. De piloot van deze tweede Spit die zijn beurt om op te lijnen diende af te wachten, was in de cockpit nazichten aan het uitvoeren en had de remmen op "parking" gezet. De grendel had echter niet ingegrepen op de remhendel van het vliegtuig, waardoor dit buiten het weten van de piloot naar het midden van de startbaan was gerold. Daar heeft de botsing zich onder een hoek van 45° graden dan voorgedaan.

Met dank aan de heer Jean LAMBOT, vlieger van de eerste Spit, om deze bijzonderheden te hebben doorgegeven. 50 jaar na feiten heeft ons collectief geheugen die ietwat vervormd.

## VAN KAAPSTAD NAAR BRUSSEL - LE CAP - BRUXELLES

Ook hier een aantal scan-fouten, die in het Nederlands door een goede vertaler werden opgemerkt en verbeterd... De auteur, Roger ARNHEM, heeft ons op die foutjes gewezen. Vandaar het belang om uw eventuele bijdrage, artikel of inlassing in elektronische versie door te geven; de kans op dit soort fouten is dan nog genoeg onbestaande.

Ici aussi, quelques erreurs dûes au scanning que l'auteur, Roger ARNHEM, a eu la gentillesse de nous signaler:

- page 23: 2<sup>ème</sup> paragraphe (10 mars)  
13<sup>ème</sup> ligne: rajouter 'piste'
- page 24: 8<sup>ème</sup> ligne: *fois* au lieu de *foi*.
- page 27: 6<sup>ème</sup> ligne: *He* 111 au lieu de *Hr* 111.
- page 26: rajouter une phrase en haut du texte: 'Et puis, quand-même, un rideau de palmiers coiffés de nuages bas, à quelques centaines de mètres devant nous...'

D'où l'importance de nous faire parvenir votre contribution, article ou autre encart sous forme électronique, ce qui évitera de toute façon ce genre d'erreurs.

## JOKE (or not) : GEAR PINS INSTALLED.

The protagonists :



While taxiing out in sequence behind a **Lufthansa** airliner at Frankfurt, a **BAF. C-130** crew noticed an orange **Remove before flight** streamer hanging out of the **Lufthansa** nose wheel well (their nose gear locking pin was still installed). Not wanting to cause too much embarrassment by going thru the controller, the 130 crew simply called the Lufthansa aircraft on the tower frequency: "**Lufthansa** aircraft, from **BAF 23.**".... But no reply !

They repeated the transmission and again there was no reply. Instead, the **Lufthansa** pilot called the tower and asked them to tell the **BAF.23** crew that "the professional pilots of **Lufthansa** do not engage in unprofessional conversations over the radio."

The C-130 pilot quickly replied, "Frankfurt tower, can you please relay to the professional pilots of the **Lufthansa** aircraft that their nose gear pin is still installed?"



**Conclusion : 15<sup>th</sup> WING crews do « it » BEST !.....and this is not a joke !**

**P.S: entre Vieilles Tiges... le Sioux vert de l'ex 40<sup>ième</sup> est là intentionnellement !**

*Jacques Lebeau.*

**Président d'honneur<sup>37</sup>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 de France  
Monsieur Camille MONTAIGU, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises.  
Monsieur Léopold HEIMES

Monsieur Jean-Rodolphe WILLI, président  
de l'association des vétérans du vol à moteur  
de l'Aéroclub de Suisse  
Burggraaf Dirk FRIMOUT  
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 79 03 37
Vice-voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 <a href="mailto:cloeckaert@pandora.be">cloeckaert@pandora.be</a>
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* <a href="mailto:robert.feullen@belgacom.net">robert.feullen@belgacom.net</a>
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 5409 72* <a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a>

**Autres membres du conseil- Andere leden van de beheerraad**

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 58 10 86
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Wilfried TERSAGO	011 68 98 78* - <a href="mailto:wilfried.tersago@pandora.be">wilfried.tersago@pandora.be</a>
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - <a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>
Jean-Pierre HERINCKX	02 02 343 93 77 - <a href="mailto:jphs@skynet.be">jphs@skynet.be</a>

(\* = Fax)

Secrétariat - Secretariaat  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax: 013 312 870  
E-mail :  
[robert.feullen@belgacom.net](mailto:robert.feullen@belgacom.net)

[www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm) et cliquer sur le logo  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm) en op het logo klikken



## Het woordje van de penningmeester

Het winterseizoen is weer in aantocht, tijd dus om te denken aan de hernieuwing van het lidgeld voor het jaar 2005. De beheerraad besliste op 8 september ll om het lidgeld lichtjes aan te passen en zo de stijgende kosten te kunnen dekken, vooral dan de posttarieven.

Dit zijn de nieuwe bedragen :

- lid wonend in België : € 20.00,
- lid wonend in het buitenland : € 25.00,
- weduwe wonend in België : € 10.00,
- weduwe wonend in het buitenland : € 12.00.

Voor de gemakkelijkerheid bieden wij u de mogelijkheid om ook uw lidgeld van het Huis der Vleugels via onze vereniging te voldoen. In dat geval zijn de bedragen :

- lid wonend in België : € 35.00,
- lid wonend in het buitenland : € 40.00,
- weduwe wonend in België : € 25.00,
- weduwe wonend in het buitenland : € 27.00.

Graag betaling met het overschrijvingsformulier in bijlage. Indien de betaling door een derde of een firma gebeurt, gelieve dan duidelijk de naam van het lid in het vak "mededeling" te vermelden.

Belangrijk voor de leden in het buitenland

Gebruik voor uw betalingen de onderstaande IBAN en BIC codes.

**IBAN : BE23 2100 6199 6691**

**BIC : GEBABEBB**

## Le mot du trésorier

La saison hivernale s'annonce à nouveau, le moment est venu de penser au renouvellement de votre cotisation pour 2005.

Le 8 septembre dernier, le conseil d'administration a décidé d'augmenter légèrement le montant de la cotisation afin de couvrir les frais croissants, surtout les tarifs postaux.

Nouveaux montants de la cotisation

- membre résidant en Belgique : € 20.00,
- membre résidant à l'étranger : € 25.00,
- veuve résidant en Belgique : € 10.00,
- veuve résidant à l'étranger : € 12.00,

Afin de vous rendre la vie plus facile, on vous offre la possibilité de verser votre cotisation de la Maison des Ailes en même temps. Dans ce cas, les montans sont les suivants:

- membre résidant en Belgique : € 35.00,
- membre résidant à l'étranger : € 40.00,
- veuve résidant en Belgique : € 25.00,
- veuve résidant à l'étranger : € 27.00,

Veuillez utiliser le bulletin de virement ci-joint. Au cas ou un tiers ou une firme payait la cotisation, veuillez bien spécifier le nom du membre dans la case "communication".

Important pour nos membres résidant à l'étranger

Utilisez les codes IBAN et BIC ci-dessous.

**IBAN : BE23 2100 6199 6691**

**BIC : GEBABEBB**

## Frank De Winne patronne une action au profit d'enfants défavorisés au Bénin.

Notre colonel aviateur cosmonaute, récemment anobli et vicomte, a accepté, en tant qu'Ambassadeur Unicef du projet qui vise à venir en aide aux victimes de la traite d'enfants au Bénin, à patronner une action de solidarité menée par Yves Martens, un jeune handicapé de 25 ans. L'intéressé, atteint de la maladie des os depuis sa naissance, effectuera fin novembre une randonnée à travers le Bénin de Natitingou à Cotonou soit quelque 600 km à bord de son scooter électrique. Il sera accompagné en vélo par l'Adj Cobbaut (15 Wing) et par son père en camionnette. L'autonomie du scooter lui permet d'effectuer jusqu'à 75 km par jour, mais tout dépendra de l'état des routes et pistes...

Les fonds récoltés profiteront intégralement aux différents projets développés par Unicef BE au Bénin, le transport aérien étant assuré par la Défense et les frais de l'opération pris en charge par ASCO, entreprise aéronautique à Zaventem.

Au nom de Frank De Winne et d'Unicef BE, je tiens à remercier les V.T. de bien vouloir soutenir cette action en publiant la présente information destinée à vous inviter à contribuer au succès de cette opération.

Vos dons peuvent être versés directement à Unicef BE : 000-0000055-55 avec la mention « Ops Bénin Yves Martens ». (Attestation fiscale garantie à partir de 30 €.)



D'avance un tout grand merci pour  
votre générosité.

Mandl M, LtGen Avi (e.r.)  
Coordinateur Ops Bénin Yves  
Martens

**Frank De Winne steunt een  
actie ten voordele van  
misseelde kinderen in  
Benin.**

Onze kolonel-vlieger en kosmonaut, onlangs nog in de adelstand verheven en nu burggraaf, heeft als Unicef-ambassadeur van een project om slachtoffers van de kinderhandel in Benin, aanvaard om een solidariteitsactie te ondersteunen. Die actie wordt gevoerd door Yves Martens, een jonge mindervalide die sinds zijn geboorte lijdt aan een beenderziekte. Yves zal eind november op zijn elektrische scooter zo een 600 km dwars door Benin rijden, van Nattingou naar Cotonou. Hij wordt vergezeld door Adjt Cobbaut van de 15<sup>e</sup> Wing op de fiets en door zijn vader in een bestelwagen. Met het bereik van zijn scooter kan hij zo een 75 km per dag afleggen, maar alles hangt natuurlijk af van de staat van de wegen...

De ingezamelde bedragen gaan integraal naar de verschillende Unicef-België-projecten in Benin. Het luchttransport wordt verzekerd door Defensie, de kosten van de actie worden ten laste genomen door ASCO, een luchtvaartbedrijf in Zaventem.

In naam van Frank De Winnen en van Unicef België, wens ik de VT te bedanken voor hun steun aan deze actie door het publiceren van deze informatie, met de vraag om bij te dragen tot het welslagen van deze onderneming. Uw giften kunnen rechtstreeks worden overgemaakt aan Unicef België: 000-0000055-55 met de vermelding "Ops Benin Yves Martens". (Er is een fiscaal attest vanaf € 30.)

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw vrijgevigheid.

Mandl M, LtGen VI (b.d.)  
Coördinator Ops Benin Yves Martens

