



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische Luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart



In dit nummer

- > Cécile heeft weer gevlogen
- > De val van Icarus, (einde)
- > De begrafenis van Majoor Vlieger Charles de Hepcée
- > *en onze vaste rubrieken*

Dans ce numéro

- > Cécile a revolé
- > La chute d'Icare (fin)
- > Funérailles du Major Aviateur Charles de Hepcée
- > *et nos rubriques habituelles*



N° 4-2012
33^{ste} jaar

Okt-nov-dec
33^e année.
Oct-nov-déc

www.vieillestiges.be



Pionniers et anciens de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

Publication trimestrielle éditée par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge
Société Royale

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

Driemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de VZW
De 'Vieilles Tiges'
van de Belgische Luchtvaart
Koninklijke Vereniging

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Photo cover:

*21 mai 2010 – Pascal Kremer, pilote
Luxembourgeois, réédite la traversée de la
Manche de Jacques de Lesseps. Photo
Eric Montague (via Jules Boulart, président
de l'association Culture et Patrimoine
Louis Blériot)*

*21 mei 2010 – Pascal Kremer,
Luxemburgse piloot, doet de overtocht van
het kanaal door Jacques de Lesseps over.
Foto Eric Montague (via Jules Boulart,
voorzitter van de vereniging
Culture et Patrimoine Louis Blériot)*

Conseil d'administration Raad van Bestuur



Président d'honneur Erevoorzitter	Jean Kamers 02 731 17 88 jeankamers@skynet.be
Président – Voorzitter	Michel Mandl 02 768 16 06 michel.mandl@telenet.be
Vice-présidents – Vice-voorzitters	Wilfried De Brouwer 016 62 05 63 airman@skynet.be Paul Jourez 067 79 03 37 paul.jourez@gmail.com
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 33 10 vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 54 70 63 alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Eddy De Sutter 016 48 96 45 webmaster@vieillestiges.be
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Marc Van de Velde 0495 79 09 80 mc.vandvelde@telenet.be
Administrateurs – Beheerders	Danny Cabooter 03 633 22 42 stampe@skynet.be Jean-Pierre Decock 02 426 67 17 synergic@skynet.be Alphonse Dumoulin 04 362 63 79 al.dumoulin@skynet.be Jean-Pierre Herinckx 02 343 93 77 jph5@skynet.be Louis Jeangout 081 81 23 12 louis.jeangout@scarlet.be Norbert Niels 016 58 10 86 (+ fax) patricia.helios@telenet.be Guido Wuyts 03 827 41 69 g.wuyts@skynet.be
Porte étendard – standaarddrager	Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 4-2012

INHOUD VAN MAGAZINE 4-2012

Le prochain numéro
paraîtra le 25 janvier
Het volgende nummer
verschijnt op 25 januari

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
07	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
08	From fly by cable to fly by wire	From fly by cable to fly by wire
11	This is your secretary speaking	This is your secretary speaking
12	Funérailles du Major Aviateur Charles de Hepcée	Begrafenis van Majoor Vlieger Charles de Hepcée
16	Histoire des techniques aéronautiques en Belgique. Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes (suite)	Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België. Deel VI: De luchtschepen in België. Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels (vervolg)
22	Cécile a revolé	Cécile heeft weet gevlogen
24	Billet d'été	Zomerwoordje
28	La chute d'Icare (fin)	De val van Icarus (einde)
34	La sécurité aérienne (SA) à la Force Aérienne de 1965 à 2000	Vliegveiligheid (LV) in de Luchtmacht van 1965 tot 2000
42	Your friendly webmaster says...	Your friendly webmaster says...
44	Jacques Davoine, citoyen d'honneur	Jacques Davoine, ereburger
45	Boutique VTB	Boetiek VTB
46	Le Prince Philippe rejoint les VT	Prins Filip vervoegt zich bij de VT

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

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

Compte bancaire VTB *Bankrekening* : 210-0619966-91 IBAN BE23 2100 6199 6691 – BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles – Brussel

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

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter



Vous aurez sans doute tout comme moi été impressionnés par la longue liste des candidats et organisations entrant en ligne de compte dans les différentes catégories pour l'Award 2012

organisé par nos amis de la Maison des Ailes que je tiens à complimenter pour cette très belle initiative. Au moment de la parution de ce magazine, les lauréats seront connus. Nous sommes dès à présent heureux d'apprendre que notre membre Gilbert Mullenders fait partie de la « short list » comme nominé dans la catégorie « Aviation non commerciale ». Déjà une très belle récompense pour quelqu'un qui continue à se dévouer dans un secteur d'aviation où tout repose souvent sur la bonne volonté d'un chacun. C'est avec lui que notre membre d'Honneur, Cécile Heems (86 ans), a pu faire un très beau vol à bord d'un Cessna 206 d'Aviation sans frontières au départ de Grimbergen. Une fois de plus « Mumu » était disponible.

En parlant de membre d'Honneur, je me dois bien évidemment de mentionner l'énorme satisfaction qui est la nôtre après notre rencontre du 11 septembre dernier avec le Prince Philippe. Rencontre à la Maison des Ailes au cours de laquelle le Prince a été fait Membre d'Honneur de notre association. Nous sommes particulièrement reconnaissants au Prince d'avoir accepté cette mise à l'honneur à l'occasion de notre 75^e anniversaire. Nous ne pouvions imaginer plus beau cadeau. Jean-Pierre Decock a relaté l'événement dans ce magazine. Merci à toi JP.

J'aimerais également profiter de ce petit mot pour mentionner un autre membre de notre Conseil d'Administration... Alphonse Dumoulin. Vous pourrez découvrir dans le présent magazine, la première partie du dernier article consacré aux voilures tournantes dans le cadre de l'histoire des techniques aéronautiques en Belgique. Je tiens à le remercier ainsi que les divers collaborateurs (Joseph Hoffelt, Rik Cuypers, Marcel Demot, Wif De Brouwer) pour nous avoir permis de découvrir un pan de notre aviation nationale fort peu connu.

Mes remerciements s'adressent également à Herman De Wulf et Wif De Brouwer pour la série d'articles consacrés respectivement à la défunte Sabena et à la sécurité aérienne. Du travail de pro... Bravo messieurs.

En ce qui concerne les activités, un tout grand bravo également à un autre membre du Conseil d'Administration, Danny Cabooter (présenté également à l'Award 2012), pour l'organisation particulièrement réussie de notre rencontre extra-muros à Deurne. Difficile de faire mieux.

Cette activité suivait de quelques jours la visite que des membres du Conseil d'Administration ont effectuée à Blériot-Plage (Pas-de-Calais),

U zult waarschijnlijk, net zoals ik, onder de indruk geweest zijn van de lange lijst met kandidaten en organisaties die in de verschillende categorieën in aanmerking komen voor de Award 2012, georganiseerd door onze vrienden van het Huis der Vleugels. Ik wens hen trouwens te feliciteren voor dit zeer mooie initiatief. Bij het verschijnen van dit tijdschrift zullen de laureaten bekend zijn. Wij zijn nu al zeer verheugd om te vernemen dat ons lid Gilbert Mullenders deel uitmaakt van de 'short list' als genomineerde in de categorie 'niet-commerciële luchtvaart'. Dat is reeds een zeer mooie beloning voor iemand die zich blijft inzetten voor een onderdeel van de luchtvaart waar alles vaak berust op de goede wil van iedereen. Het is met hem dat ons Ereid, Cécile Heems (86 jaar), vanuit Grimbergen een zeer mooie vlucht heeft kunnen maken aan boord van een Cessna 206 van 'Piloten zonder grenzen'. Eens te meer was 'Mumu' beschikbaar.

Over Ereleden gesproken, moet ik natuurlijk onze enorme voldoening melden na de ontmoeting met Prins Filip op 11 september laatstleden. Tijdens deze ontmoeting in het Huis der Vleugels werd de Prins Ereid gemaakt van onze vereniging. Wij zijn de Prins in het bijzonder erkentelijk om deze eer te hebben aanvaard ter gelegenheid van onze 75ste verjaardag. Wij konden ons geen mooier geschenk voorstellen. In dit nummer leest u het verhaal van dit bezoek, geschreven door Jean-Pierre Decock. Bedankt JP.

Ik zou tevens gebruik willen maken van dit klein woordje om een ander lid van onze Raad van Bestuur te vermelden... Alphonse Dumoulin. U vindt in dit magazine het eerste deel van het laatste artikel over de 'rotary wings', dit in het kader van de geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België. Ik wens hem te bedanken, alsook zijn diverse medewerkers (Joseph Hoffelt, Rik Cuypers, Marcel Demot, Wif De Brouwer) om ons een zeer weinig bekende deel van onze nationale luchtvaart te hebben laten ontdekken. Mijn dankbetuigingen gaan eveneens naar Herman De Wulf en Wif De Brouwer voor de reeks artikels respectievelijk gewijd aan wijlen Sabena en aan de vliegveiligheid. Professioneel werk... Bravo mijne heren.

Wat de activiteiten aangaat, ook een grote proficiat aan een ander lid van de Raad van Bestuur, Danny Cabooter (eveneens voorgesteld voor de Award 2012), voor de bijzonder geslaagde organisatie van onze extra muros ontmoeting in Deurne. Moeilijk om beter te doen.

Deze activiteit volgde enkele dagen na het bezoek dat leden van de Raad van Bestuur brachten aan Blériot-Plage (Pas-de-Calais),

à l'initiative de Mr Marc Legros, petit-fils d'Eugène Legros, dont la menuiserie avait accueilli pendant la 1ère Guerre mondiale, la première entreprise aéronautique belge des Frères Bollekens. Je vous invite à lire à ce sujet le petit billet que m'a inspiré cette visite.

Plusieurs membres ont participé à d'autres activités que je qualifierai de « classiques »... Tigelot (Jalhay), remise d'ailes à Beauvechain, cérémonie Guynemer à Poelkapelle, monument polonais à Gand... Un grand merci aux collaborateurs et dévoués membres qui par leur présence à ces manifestations font honneur à notre association.

Je vous souhaite une excellente lecture de ce dernier magazine de l'année...

En cette fin d'été, vous ne m'en voudrez pas de ne pas déjà vous envoyer mes meilleurs souhaits de fin d'année...

dit op initiatief van Mr Marc Legros, kleinzoon van Eugène Legros, van wie de schrijnwerkerij tijdens WO1 onderdak gaf aan de eerste Belgische luchtvaartonderneming van de gebroeders Bollekens. Ik nodig jullie uit om het kleine briefje te lezen dat mij heeft aangezet tot dit bezoek.

Meerdere leden hebben deelgenomen aan andere activiteiten die ik als 'klassiek' zou omschrijven... Tigelot (Jalhay), de vleugeluitreiking te Beauvechain, de plechtigheid Guynemer te Poelkapelle, het Pools monument in Gent... Veel dank aan de medewerkers en aan de toegewijde leden die door hun aanwezigheid op deze manifestaties eer betuigen aan onze vereniging.

Ik wens jullie een uitstekende lectuur van dit laatste magazine van het jaar...

U zult het mij niet kwalijk nemen dat ik, aan het einde van de zomer, mijn beste wensen voor het jaareinde nog niet overmaak...

BLÉRIOT-PLAGE

L'association des Vieilles Tiges de l'aviation belge en visite



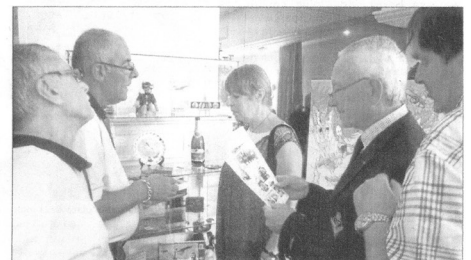
La journée a été chargée d'émotion pour les membres de l'association des Vieilles Tiges.

Sangatte-Blériot Les Vieilles tiges de l'aviation belge accueillies à Blériot-Plage

Un siècle après, les descendants des familles Bollekens et Legros réunis



La délégation des Vieilles tiges a été accueillie par la municipalité Sangattoise.



La collection de Pierre Pourre sur Louis Blériot a suscité un vif intérêt.

Alors que la première guerre mondiale fait rage, les frères Bollekens d'Anvers, constructeurs d'avions de type Farman depuis 1909, sont obligés de déménager leur usine. C'est en France et plus précisément à Calais qu'ils s'installeront en 1914, dans les entrepôts des établissements Legros situés au 24 rue Delaroche : un accord passé avec le patron Eugène Legros met à disposition ses locaux, son matériel et ses ouvriers. Par voie de chemin de fer et par voitures avec remorques sera acheminé le matériel nécessaire à la poursuite de l'activité. Les appareils sont testés sur le terrain d'aviation du Beau-Maraïs ; le pilote Belge René Vertongen y trouvera notamment la mort lors d'un vol d'essai au-dessus de la Manche. De 1914 à 1917, les frères Bollekens avec la collaboration d'Eugène Legros construiront six Jero HF 20 la première année ; puis en 1915 quatorze appareils type Farman, 18 F40 et 18F41 sortiront des ateliers. L'année 1916 sera tout aussi laborieuse avec la réalisation de huit Farman 11 et 18 F40 et 18F41 jusqu'en 1917 où 18F41 verront le jour. Bien plus qu'une signature de contrat avec une fusion d'entreprises naquit une véritable amitié qui cent ans plus tard vient de se réaffirmer entre les descendants des familles Bollekens et Legros.

Marc Legros fait revivre l'aventure d'Eugène Legros, son arrière-grand-père

Marc Legros, un habitant de Marck, est le dépositaire de l'histoire familiale ; il préserve à la fois les photographies anciennes prises au début du XX^e siècle mais aussi les souve-



Echange de cadeaux entre Michel Mandel, le président et ancien chef de l'état major de la force aérienne belge et l'historien Jules Boulart.

nirs et anecdotes collectés au fil des années. Après de multiples recherches et l'écriture d'un article en 2007 sur l'épopée des constructeurs Bollekens et de son arrière-grand-père, il consulte le mémorial du site de l'association belge des Vieilles tiges avec une rubrique relatant l'histoire des frères Bollekens à Calais, dans lequel figure le nom de sa famille. Il se met alors en relation avec Michel Mandel : ancien chef de l'état-major de la force aérienne belge et il est président du conseil d'administration de l'association des Vieilles tiges de l'aviation belge fondée en 1937, et patronnée dès 1939 par sa majesté le roi Léopold III, quinze années après la création de l'association française portant le même nom. Pour l'anecdote, l'origine de la dénomination vient de l'expression employée à l'époque par les aviateurs entre eux : on se saluait fréquemment d'un "salut, vieille branche" ou "vieux tige". L'organisation d'une rencontre à Blériot-Plage se met très vite en place à l'initiative de Marc Legros, aidé locale-

ment par Pierre Pourre qui sollicite la municipalité pour accueillir la délégation belge et par la ville de Calais pour l'octroi d'entrées gratuites au musée de la guerre. Tout comme la municipalité sangattoise représentée par la première adjointe Ghislaine Duclouy Huyghe qui offrira une petite réception d'accueil en mairie, la ville de Calais répond favorablement à cette demande. La commune étant reconnue depuis l'exploit de Louis Blériot comme un berceau de l'aviation, la présence de Pierre Pourre, collectionneur avéré, et celle de l'historien local Jules Boulart devient alors totalement incontournables. Attendus pour le déjeuner au restaurant les Dunes de Philippe Mené, les membres des Vieilles tiges : d'anciens pilotes brevetés, membres de la force aérienne belge et descendants de la famille Bollekens - ont le plaisir de découvrir le petit musée de Pierre Pourre qui pour l'occasion a sorti sa collection, aidé par Jean-Pierre Ménage du comité des fêtes.

L'amitié franco-belge

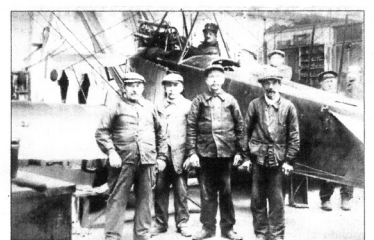
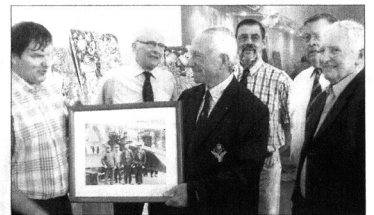


Photo prise en 1915 aux établissements Legros. René Vertongen, pilote d'essai se trouve au premier plan dans le biplan type Farman. Isidore Bollekens, un des constructeurs, est l'homme à la casquette retournée. Les ouvriers sont au premier plan. Derrière l'appareil se trouvent Edouard They le contremaître, Jojo Legros et Charles Legros.



(à gauche) Marc Legros et son père (à droite) remettent à la délégation et aux descendants Bollekens la photo souvenir.

réaffirmée dans le souvenir et l'émotion

Discours de bienvenue et de remerciements ont alors précédé des remises de cadeaux et des échanges de photographies entre les participants. Jules Boulart n'a pas manqué d'évoquer le pilote Léon Battiat auquel il avait consacré un chapitre dans son livre sorti lors

du centenaire de la traversée de la Manche. Pour les descendants des familles, la journée s'est accompagnée de beaucoup d'émotion, émotion qui allait quelques heures plus tard être à son apothéose lors de la visite des anciens établissements Legros, désormais les établissements Cousin, qui ont traversé ce XX^e siècle ô combien chargé de belles histoires.



AGENDA



Mercredi 14 novembre MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 12 décembre MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 9 janvier MdA

Drink nouvel an

Woensdag 14 november HdV

Maandelijkse vergadering

Woensdag 12 december HdV

Maandelijkse vergadering

Woensdag 9 januari HdV

Nieuwjaarsdrink



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Avibel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0061 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)

**BIENVENUE AUX NOUVEAUX
MEMBRES**

Patrick CALDERS

Geboren op 16 Jun 1961
Driesstraat 34, B-1851 Humbeek
Gsm 0475 460 542
E-mail patrick@calders.be
Peters: Danny Cabooter & Roger Van Rompaey.

Raoul TREIGNER

Né le 15 Mai 1932
Rue du Réservoir 598,
F-83420 La Croix Valmer (FR)
Tel +33 494 55 11 36
E-mail treigner1@aol.com
Admis VT
Parrains: Jean Kamers & Paul Ocket.

François SMISSAERT

Né le 09 Jan 1923
Rue des Pavots 13, B-1970 Wezembeek-Oppem
Tel 02 731 3563
Admis VT
Parrains: Robert Laumans & Joseph Moureau.

Luc BEAUCOURT

Geboren op 28 Maa 1948
Floralienlaan 2/7, B-2600 Berchem
Tel 03 288 0011
Gsm 0485 858 585
E-mail luc.beaucourt@gmail.com
Aanvaard A
Peters: Danny Cabooter & Alphonse Dumoulin.

Frank VAN de VEN

Geboren op 09 Dec 1955
Koningin Astridlaan 69/7, B-2800 Mechelen
Tel 015 261 445
Gsm 0474 344 880
E-mail frankscase@gmail.com
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Kris VAN DEN BERGH

Geboren op 24 Sep 1971
Waterhoenweg 1, B-3360 Opvelp
Gsm 0472 548 690
E-mail kris.vandenbergh@mac.com
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Eric Vormezelee.

**WELKOM
AAN NIEUWE LEDEN**

Pierre 'Piet' JUCHTMANS

Geboren op 01 Maa 1935
Binnenweg 2C bus C7, B-2220 Heist op den Berg
Tel 015 760 048
Gsm 0495 549 269
E-mail pjuchtmans@hotmail.com
Aanvaard VT
Peters: Jean Kamers & Guido Wuyts.

Paul SPAEPEN

Geboren op 03 Aug 1946
Paneelstraat 1, B-3600 Genk
Tel 089 351 123
Gsm 0475 303 789
E-mail p.spaepen@skynet.be
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Michel Notelaers.

Jean-Louis THIEFFRY

Né le 31 Oct 1963
Avenue des Désirs 17, B-1140 Bruxelles
Tel 02 726 7860
Gsm 0496 901 391
E-mail jlouisthieffry@hotmail.com
Accepté A
Parrains: Jean De Greef & Raymond Bernacki.

Peter CELIS

Geboren op 23 Feb 1967
Vleminkstraat 107, B-3201 Langdorp
Tel 016 570 598 (privé)
E-mail petercelis@skynet.be (privé)
Aanvaard ACT
Peters: M. Mandl & D. Waelkens.

Henri OFFERGELD

Geboren op 11 Jul 1922
Geen adres (aangevraagd)
Tel 052 555 236
E-mail henri.offergeld@telenet.be
Aanvaard A
Peters: D. Cabooter & Frank Phlipppo.

Johan SEBREGHTS

Geboren op 09 Mei 1957
Nieuwdorp 97, B-9190 Stekene
E-mail j.sebreghts@gmail.com
Aanvaard VT
Peters: D. Cabooter & G. Wuyts.



From fly-by-cable to fly-by-wire

Notre membre VTB, Jacques Drappier, a eu une intéressante carrière aéronautique. Elle débute entre autres sur B-707 et se termine pour l'intéressé à la vice-présidence d'Airbus comme responsable du programme A380. C'est en première loge qu'il assiste aux derniers développements de l'aéronautique civile.

Vous avez commencé votre écolage à l'École d'aviation civile de Grimbergen.

En effet, je commence à voler sur Marchetti et Cessna 310 en 1972 et je termine mon écolage en 1974, en pleine crise du pétrole. Pas de travail donc comme pilote. C'est la raison pour laquelle je débute à l'aérodrome de St-Denis-Westrem près de Gand comme mécanicien. J'effectue également des vols de taxi pour Ghent Air; je tire des planeurs et des panneaux publicitaires et je largue des parachutistes. J'accepte tout ce qui me permet de voler. En 1976, j'ai enfin la chance de démarrer à la TEA sur B-737. J'ai encore suivi l'entraînement chez Boeing même, à Seattle. Très intéressant car nous effectuons les vols d'entraînement sur un aérodrome proche de Seattle. Deux pistes croisées étaient utilisées simultanément et à la tour de contrôle ils ne connaissaient qu'une phrase: "You are clear to proceed". J'y ai vu les choses les plus folles.

VTB-lid Jacques Drappier heeft een interessante carrière achter de rug. Hij begon op B707 (onder andere) en eindigde zijn loopbaan als vice-president van Airbus verantwoordelijk voor de A380. Van op de eerste rij maakte hij de laatste, indrukwekkende ontwikkelingen binnen de luchtvaart mee.

Je hebt je opleiding nog gedaan aan de Burgerlijke Luchtvaartschool in Grimbergen..

Inderdaad. Ik ben er begonnen in 1972, op Marchetti en Cessna 310 en geslaagd in 1974, middenin de eerste oliecrisis. Geen werk dus, en daarom ben ik op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem bij Gent begonnen als mecanicien. Tegelijk deed ik ook taxivluchten voor Ghent Air, trok ik panelen en zweefvliegtuigen en dropte ik parachutisten. Alles wat ik kon vinden om te vliegen. In 1976 mocht ik dan eindelijk beginnen bij TEA op B737. Ik heb de opleiding voor dat type toen nog gevolgd bij Boeing zelf, in Seattle. Dat was interessant want we deden de trainingvluchten op een vliegveld in de buurt van Seattle, met twee kruisende banen die allemaal tegelijk in gebruik waren en met een controletoren die maar één zin kende: "You are clear to proceed". Ik heb er gekke dingen gezien.

Avez-vous volé longtemps sur 737 ?

Après une année chez TEA, je suis parti à Toulouse pour y suivre une conversion sur A300B2/B4. Je suis un des premiers. Je vole pendant trois ans sur les deux types. Je continue à voler à Gand et deviens instructeur puis examinateur pour l'Administration de l'Aéronautique. Dans cette fonction, j'ai la responsabilité du contrôle des pilotes privés. Cela se justifie par le nombre important d'accidents. Là aussi, je suis témoin de pas mal d'anomalies. Le plus gros problème est le manque total de discipline. Lors de mes tests, le taux d'échec s'élève à 80%. Dans les aéroclubs, je ne suis pas vraiment populaire. Mais bon, comme je le dis toujours, en aviation, il n'y a pas de place pour les amateurs.

Le 1^{er} janvier 1979 j'entre à la Sabena pour y suivre une formation sur... B-737, et ce malgré mon expérience sur ce type d'appareil. C'est à l'époque la procédure dans les compagnies. Après environ une année sur l'appareil, je passe début 1980 sur B-707, un sérieux pas en arrière. Le cours au sol dure six semaines, avec une journée entière consacrée au « fuel control » des moteurs, ce qui n'offre que peu d'intérêt pour le pilote. Un cours à l'ancienne donc avec un simulateur de vol qui date des années 57-58. Lors de mon tout premier vol en ligne à destination de Douala, nous atterrissons dans un orage tropical. Plaqué brutalement au sol, l'avion sort de piste. Perte totale... une expérience intéressante !

Enfin, combien de temps avez-vous volé sur 707 ?

Environ dix-huit mois. Ensuite à nouveau une année sur 737. En 1983, la Sabena acquiert l'A310. Comme je suis un des seuls à avoir une expérience Airbus, je suis nommé "project pilot". Pendant trois à quatre ans, je vais régulièrement me rendre à Toulouse pour y donner cours sur 310. Cet appareil est en fait un A300 informatisé. Il s'agit de la première machine fly-by-wire pour les flaps et spoilers, donc plus de câbles. Fly-by-wire, flight augmentation computer, glass cockpit, flight management computer, digital autopilot... La différence avec le 707 ne peut être plus grande, spécialement pour certains anciens en provenance du 707. Ils sont habitués à voler avec un navigateur et un flight engineer et subitement l'équipage se limite à deux pilotes, avec dix-sept ordinateurs sous les pieds. Pour un bon nombre d'entre eux, la tâche n'est pas simple. « Mais que fait-il ? » est une des phrases les plus entendues. En 1983-84, débutent également les cours de Cockpit Resource Management. Quelle attitude - non autoritaire, cela va de soi - un commandant doit-il adopter avec l'équipage ? La Sabena est une des premières compagnies à faire suivre ces cours au personnel navigant.

Par la suite, vous êtes passé à l'École d'aviation civile.

Effectivement. En 1989 je suis nommé directeur de l'école avec comme mission (du ministre J.L. Dehaene) de la fermer. J'ai donc ouvert une nouvelle école à Scottsdale en Arizona : la « Belgian Aviation School ». On y trouve tout ce que nous n'avons pas en Belgique : de l'espace, une excellente météo et un environnement « aviation minded ». On peut y effectuer des vols dont on n'ose même pas rêver en Europe. Au cours d'un même vol, on décolle d'un aéroport délaissé dans le désert pour se rendre à Phoenix International ; en un mot, l'environnement idéal pour apprendre à voler.

Ensuite le retour en Belgique ?

Après Scottsdale, je deviens directeur des opérations à la DAT. Nous avons dû mettre 34 nouveaux RJ-85 en œuvre. Un exercice

Hoe lang heb je uiteindelijk op 707 gevlogen?

Na een jaar op dat toestel bij TEA ben ik naar Toulouse gegaan, voor de opleiding op A300B2/B4. Ik was een van de eersten. Ik heb toen gedurende 3 jaar op beide types gevlogen. Tegelijk bleef ik vliegen in Gent en ben ik instructeur geworden en examiner bij het Bestuur der Luchtvaart. In die functie kreeg ik ook de opdracht om privé piloten te controleren, want in die tijd gebeurden er nogal wat ongevallen. En ook daar heb ik gekke dingen gezien. Het grootste probleem was het totale gebrek aan discipline. Bij mijn tests had ik een failure rate van 80% zodat ik niet echt populair was bij de vliegclubs.

Maar goed, in de lucht is er geen plaats voor amateurs zeg ik altijd. Hoe dan ook, op 1 januari 1979 ben ik gestart bij Sabena met een opleiding op ... B737. Inderdaad, het toestel waar ik al ervaring mee had, maar zo ging dat in de maatschappijen. Daar heb ik ongeveer een jaar mee gevlogen om dan begin 1980 over te gaan op B707. Een stap terug in de tijd dus. De grondcursus duurde 6 weken, waarvan er een hele dag besteed werd aan de fuel control van de motoren, iets waar je als piloot niets aan hebt. Het was nog een cursus van de oude generatie, net zoals de flight simulator die nog dateerde uit 57-58. En op mijn allereerste lijnvlucht met een 707, naar Douala, zijn we in een tropische regenstorm tijdens de landing uit de lucht gevallen en van de baan geschoven. Ik zat erbij en keek ernaar. Vliegtuig total loss, ook een interessante ervaring.

Hoe lang heb je uiteindelijk op 707 gevlogen?

Ongeveer 18 maanden. Daarna weer 737 gedurende een jaar en in 83 zijn we bij Sabena begonnen met de A310. Aangezien ik een van de weinigen was die al met een Airbus gevlogen had, werd ik aangesteld als project pilot. Zo ben ik drie-vier jaar over en weer gevlogen naar Toulouse om les te geven op de 310. Dat toestel kon je trouwens beschouwen als een A300 met computers. Het was de eerste machine met fly by wire, voor de flaps en spoilers, dus geen kabels meer. Fly by wire, flight augmentation computer, glass cockpit, flight management computer, digital autopilot ... Het verschil met de 707 kon niet groter zijn. Vooral voor enkele oudere commandanten die van 707 kwamen, was dat een gigantische stap. Ze hadden lang gevlogen met een navigator en een flight engineer en plots kwamen die terecht in een 2-mans cockpit, met 17 computers onder hun voeten. Voor velen onder hen was dat niet simpel. "Wat doet hij nu?", was een van de zinnen die ik het meest heb gehoord. In die periode, 1983-84, zijn ook de eerste Cockpit Resource Management cursussen begonnen. Hoe ga je als commandant op een normale manier, en dus niet autoritair, met je bemanning om? Sabena is daar heel snel mee gestart.

Later ben je weer naar de burgerluchtvaarschool gegaan.

Ja, in 1989 werd ik aangesteld als directeur van de school met de opdracht, van minister J.L. Dehaene, om de school te sluiten. Ik heb toen een nieuwe school opgericht, de Belgian Aviation School, in Scottsdale, Arizona. Daar vind je alles wat ze in België niet hebben: plaats om te vliegen, heel goed weer en een omgeving die aviation minded is. Je kunt er vluchten doen waar je in Europa zelfs niet aan moet denken. Binnen eenzelfde vlucht van een verlaten vliegveld in de woestijn naar Phoenix International, de perfecte omgeving om te leren

En dan terug naar België?

Na Scottsdale ben ik directeur operaties bij DAT geworden. We hebben toen 34 nieuwe RJ-85 moeten infasen. Een interessante

fort intéressant au cours duquel nous avons recruté et formé une grande quantité de pilotes. Dix-huit mois plus tard, je suis nommé directeur des opérations à la Sabena. En moins de trois ans, nous avons été amenés à doubler la flotte des appareils. Un sérieux challenge. À nouveau, il faut trouver et former de nombreux pilotes, avec comme conséquence, dans certains cas, de très jeunes équipages, un commandant de bord de 26 ans, un co-pilote encore moins âgé et des hôtesses encore plus jeunes. Je vous assure que je ne suis pas devenu gris pour rien... Nous avons fait face à cette situation grâce à un entraînement adéquat. Peu avant la faillite, je suis remercié mais retrouve rapidement un emploi chez Airbus à Toulouse. J'y suis pendant plusieurs années responsable de la formation des équipages, notamment de l'A380. Ensuite, pendant quatre années, j'assume la fonction de vice-président avec comme responsabilité la formation et les opérations en support aux clients. Cela signifie la formation des pilotes, des hôtesses et des mécaniciens ainsi que la rédaction de tous les manuels clients, notamment ceux de l'A380 et de l'A400M, l'avion de transport militaire (NdIR : dénommé récemment ATLAS). Ce dernier est classifié secret, ce qui fait que je n'étais même pas en mesure de superviser le travail de mes gens...

Que pensez-vous de l'A380 ?

Il s'agit tout simplement de l'avion le plus sophistiqué au monde. C'est également le meilleur et le plus bel avion que j'ai volé. De grands écrans, des flight controls améliorés, drop down menu's, track balls, paperless cockpit... une tout autre façon de piloter. Ce qui ne l'empêche pas de voler aussi bien que n'importe quel autre appareil. J'ai tourné des circuits à 500 pieds. À aucun moment, on ne sent les 380 tonnes à l'atterrissage. J'ai eu la chance de faire partie de l'équipe chargée de mettre au point la conduite du fly-by-wire. On peut aller très loin dans ces développements. Ainsi, nous aurions pu introduire la suppression automatique de la rotation et du « yaw effect » en cas de cross wind. Nous ne l'avons finalement pas fait car il faut encore que les sensations soient celles d'un appareil classique.

Quels développements voyez-vous encore apparaître à l'avenir ?

On peut encore faire énormément. Des travaux sont d'ailleurs en cours notamment dans le domaine de l'"efficiency" de l'avion. On envisage ainsi d'utiliser les ailerons en vol afin d'éviter la déformation des ailes au cours du vol. On peut ainsi diminuer la rigidité et le poids de l'aile et par conséquent la consommation. Des études sont en cours afin de pouvoir utiliser également les flaps à grande vitesse et ce afin de diminuer à nouveau la consommation. De nouveaux écrans encore plus grands sont également en développement. On parle de HUD (Head Up Display) et de "synthetic vision" avec création synthétique de l'image de l'environnement extérieur sur l'écran. De nombreux travaux ont également lieu en laboratoire mais cela prendra un certain temps avant que tous ces développements ne trouvent concrètement leur entrée dans les appareils.

Un grand merci pour cet interview. Trad. JP Decock

oefening omdat je een groot volume piloten moet vinden en opleiden. 18 maanden later werd ik dan benoemd tot directeur operaties bij Sabena. Daar hebben we in minder dan drie jaar de vloot verdubbeld. Ook een uitdaging. Opnieuw moesten we een grote hoeveelheid piloten vinden en opleiden, met als je gevolg dat je soms enorm jonge crews had, met boordcommandanten van 26 jaar, een nog jongere co-piloot en nog jongere hostessen. Geloof me, dan word je rap grijs. We hebben dat opgevangen met enorm veel training. Net voor het faillissement ben ik dan bedankt voor bewezen diensten en ben ik onmiddellijk begonnen bij Airbus in Toulouse. Daar was ik een aantal jaren verantwoordelijk voor de opleiding van piloten waaronder de A380. En daarna was ik 4 jaar vice-president verantwoordelijk voor de training en flight operations in customer support. Dat betekent de opleiding van piloten, hostessen, mecaniciens van klanten en de ontwikkeling van alle manuals, waaronder deze van de A380 en de A400M (NvdR, sinds kort ATLAS genoemd), het militaire transportvliegtuig. Dat laatste was echter zo geheim dat ik geen clearance had om te zien wat mijn mensen deden.

Hoe was de A380?

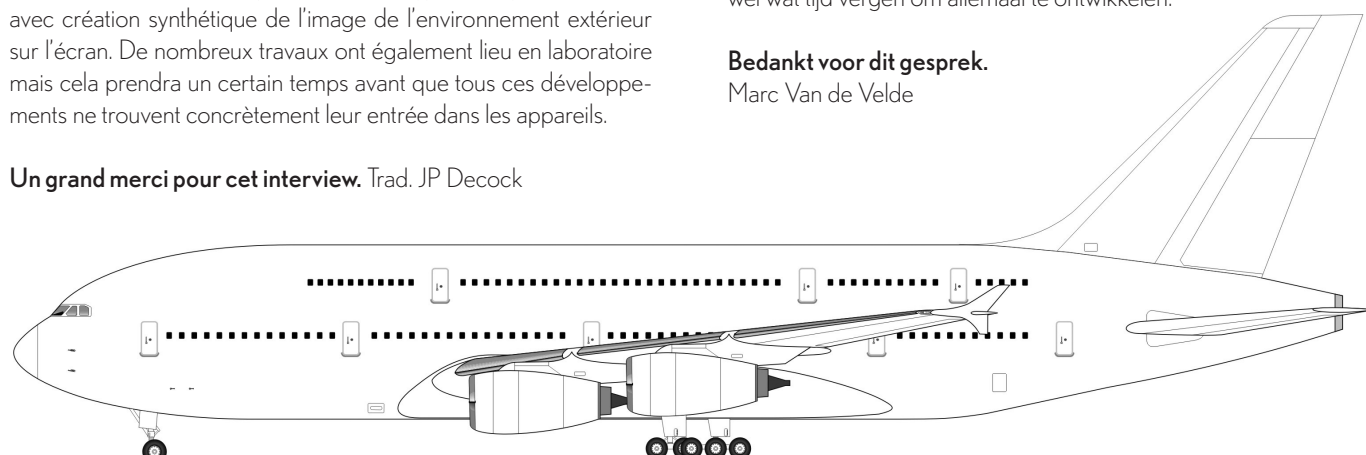
Heel eenvoudig, het is het meest gesofisticeerde vliegtuig ter wereld en ook het beste en mooiste dat ik ooit gevlogen heb. Grote schermen, verbeterde flight controls, drop down menu's, track balls, paperless cockpit ... een heel andere manier van vliegen. En toch vliegt hij even goed als elk ander vliegtuig. Ik heb er circuits mee gedraaid op 500 voet, op geen enkel moment voel je de 380 ton bij de landing. Ik had het geluk deel uit te maken van het team dat de fly by wire-besturing moest afstellen. En je kunt daar heel ver in gaan. Sommige dingen zoals automatische rotatie en yaw effecten vermijden bij cross wind, hadden we er ook kunnen insteken, maar dat hebben we niet gedaan. Het moet nog een beetje aanvoelen als een gewoon vliegtuig.

Welke ontwikkelingen zie je nog gebeuren?

Oh, er kan nog veel gedaan worden en men is er nu al mee bezig, vooral in termen van efficiency van het vliegtuig. De ailerons gebruiken, bijvoorbeeld, om de beletten dat de vleugels te veel vervormen in vlucht, daardoor kan men de sterkte van de vleugel en dus het gewicht en dus ook het verbruik verminderen. Ze werken nu ook aan een systeem om de flaps niet alleen bij low speed maar ook bij hoge snelheden te gebruiken, opnieuw om minder te verbruiken. Daarnaast werkt men ook aan nog grotere schermen in de cockpit, we spreken van HUD (Head Up Display) en van synthetic vision waarbij het beeld van buiten synthetisch wordt gecreëerd op het scherm. Er wordt aan heel veel gewerkt in de labo's, maar het zal wel wat tijd vergen om allemaal te ontwikkelen.

Bedankt voor dit gesprek.

Marc Van de Velde



This is your secretary speaking... Let's go for some news from the secretary office.

Dans moins de deux mois, nous serons en 2013... et voilà déjà le moment venu de penser à renouveler la cotisation ! Bonne nouvelle : les montants restent identiques à ceux de 2012 (voir page 3). Chaque année, cette opération est un peu plus pénible pour vos serveurs car nombreux sont ceux qui traînent à verser leur modeste contribution pourtant bien nécessaire au fonctionnement de l'association. Ainsi, cette année, quelque 25% des membres n'avaient toujours pas fait le nécessaire début mai... Lors de la réunion du C.A., quelqu'un avait fait la remarque : « heureusement que les membres du C.A. n'attendent pas début mai pour se mettre au travail ». La situation ne s'améliore pas avec le temps ; certains membres ont ainsi déjà parfois pris part au banquet et reçu deux magazines sans avoir participé au bien-être financier de l'association... Le C.A. a donc décidé d'être un peu plus strict pour les retardataires.

Voici la procédure qui sera dorénavant appliquée : dans le dernier numéro du magazine de l'année, donc le n° 4-2012 que vous lisez, le secrétariat annonce le début de la période de renouvellement de la cotisation ; pour vous faciliter la tâche, un formulaire de virement est joint au magazine. Dans le numéro suivant, le premier numéro de l'année (1-2013), une lettre de rappel avec formulaire de virement sera jointe au magazine si vous êtes en retard de paiement. En plus, sur le feuillet-adresse, il sera inscrit « This is your last magazine if you have not paid your membership fee ». Comme la maison ne recule devant aucun effort, deux à trois semaines après l'envoi du magazine 1-2013 avec le rappel, une lettre « Last Call » sera envoyée à ceux qui n'ont toujours pas fait le nécessaire pour leur cotisation.

Les retardataires ne seront bien sûr pas autorisés à participer aux activités et aucun magazine ne leur sera envoyé, même pas avec effet rétroactif (ils pourront toutefois consulter les numéros manquants sur notre site internet). Ceci est peut-être une manière un peu musclée de reprendre le taureau par les cornes, mais nous sommes persuadés que vous en comprenez les raisons. Il n'est pas normal que des membres paient leur cotisation dans les délais et qu'ensuite une partie doive servir à le rappeler à d'autres. A bon entendeur, salut. Nous ne sommes pas encore « l'année prochaine », mais nous en profitons pour déjà confirmer quelques dates importantes : l'assemblée générale des membres se tiendra le 13 mars à 15 h. à la Maison des Ailes ; la convocation et l'agenda de l'A.G. seront publiés dans le prochain magazine.

Quant au banquet annuel, rendez-vous est pris le 23 mars dans les Salons de Romree à Grimbergen. Les détails pratiques et le bulletin d'inscription paraîtront aussi dans le prochain magazine vers la fin janvier ainsi que sur notre site internet.

Au début de cette année, nous avons lancé le Webzine VTB. Au lieu de recevoir votre magazine par la poste, vous le téléchargez directement d'Internet. Une trentaine de membres a déjà choisi cette option. Si vous aussi désirez faire le pas, il suffit d'avertir le secrétariat de votre choix, un e-mail suffit ! Votre choix n'est pas irréversible, vous pourrez toujours changer d'avis à l'avenir et recevoir à nouveau le magazine sous forme traditionnelle par la poste.

Bonne lecture, Your (also) friendly secretary

Over twee maanden zijn we alweer 2013 ... dus stilaan tijd om te denken aan de vernieuwing van het lidmaatschap. Goed nieuws: de bedragen blijven dezelfde als in 2012 (zie blz.3). Helaas is dit elk jaar opnieuw een beetje een pijnlijk moment voor uw dienaar want vele wachten te lang om hun kleine bijdrage te betalen die we zo nodig hebben voor de werking van onze vereniging. Zo hadden dit jaar 25% van de leden hun bijdrage nog niet betaald ... begin mei. Tijdens de RVB merkte iemand op: "gelukkig wachten de bestuurders niet tot begin mei om te beginnen werken". En het wordt er niet beter op; sommige leden nemen soms al deel aan het banket en hebben al twee magazines ontvangen zonder hun bijdrage te leveren aan het financiële welzijn van de vereniging. De RVB heeft daarom beslist wat strenger te zijn voor de late betalers.

Ziehier de procedure die vanaf nu van toepassing is: bij het laatste nummer van het magazine van het jaar, dus nr. 4-2012 dat u nu leest, wordt een overschrijvingsformulier gevoegd. Als u nog steeds niet betaald hebt, vindt u in het volgende nummer (1-2013) een eerste aanmaning met overschrijvingsformulier met de melding "This is your last magazine if you have not paid your membership fee". Omdat we werkelijk geen enkele inspanning uit de weg gaan, volgt twee à drie weken na de verzending van magazine 1-2013 met de eerste aanmaning, een 'Last Call' brief naar hen die nog steeds niet met geld over de brug zijn gekomen.

Uiteraard zullen de slechte betalers niet toegelaten worden op de activiteiten en zullen ze ook geen magazine meer krijgen, zelfs niet met terugwerkende kracht (ze zullen wel nog de ontbrekende nummers kunnen lezen op onze website). Misschien vindt u dit wel een krachtdadige manier optreden, maar we zijn er zeker van dat u begrijpt waarom we dit doen. Het is niet normaal dat leden hun bijdrage op tijd betalen en dat een deel daarvan gebruikt moet worden om anderen tot betaling aan te manen. ...

Het is nog niet 'volgend jaar', maar nu al maken we graag van de gelegenheid gebruik om u enkele belangrijke data mee te geven: de algemene vergadering vindt plaats op 13 maart om 15u in het Huis der Vleugels; de uitnodiging en de agenda van de A.V. worden gepubliceerd in het volgende magazine. Het jaarlijks banket is gepland op 23 maart in de Salons de Romree te Grimbergen. De praktische gegevens en het inschrijvingsformulier verschijnen ook in het volgende magazine, eind januari alsook op onze website.

Begin dit jaar hebben we de VTB Webzine gelanceerd. In plaats van het magazine te krijgen met de post, kunt u het nu ook downloaden van het internet. Een dertigtal leden hebben al voor deze oplossing gekozen. Mocht u dat ook willen, laat u geliefde secretaris iets weten. Een e-mail is voldoende! Let wel, uw keuze is niet definitief. U kunt nog altijd van gedacht veranderen en weer kiezen voor een gedrukt exemplaar via de post.

Veel leesgenot, Your (also) friendly secretary

Funérailles du Major Aviateur Charles de Hepcée

Ferveur et émotion



De begrafenis van Majoor Vlieger Charles de Hepcée

Toewijding en emotie

Le jeudi 24 juillet 2012 restera marqué d'une pierre blanche pour toutes les personnes présentes à l'inhumation du Major Aviateur Charles de Hepcée au château de Halloy (Ciney) à l'initiative de la famille et plus particulièrement de ses trois filles, Monique, Rose et Claire. Lâchement assassiné par les SS en juin 1944 près de Toulouse, Charley a retrouvé les siens et, après 68 ans de recherches difficiles, est maintenant inhumé auprès de son épouse.

Donderdag 24 juli 2012 wordt een dag om nooit meer te vergeten voor iedereen die aanwezig was op de teraardebestelling van Majoor Vlieger Charles de Hepcée op het kasteel van Halloy (Ciney), een ceremonie op initiatief van zijn familie en vooral van zijn drie dochters, Monique, Rose en Claire. Charley, die lathartig werd vermoord door de SS in juni 1944 in de buurt van Toulouse, is weer verenigd met zijn geliefden en is na 68 jaar van moeilijke opzoekingen begraven naast zijn echtgenote.

Une foule nombreuse s'est rassemblée pour vivre les trois étapes émouvantes de ce jour mémorable. D'abord au château de Halloy pour la levée du corps et l'ultime hommage rendu par la famille et les proches dans ce lieu familial historique.

Ensuite à l'église Saint-Vincent du village de Braibant pour la messe de retrouvailles et d'action de grâce concélébrée par l'abbé Philippe Renard, curé de la paroisse, et l'aumônier militaire Eric Petre en présence du représentant de Sa Majesté le Roi, le Lieutenant-général Philippe Grosdent. Étaient également présents le Chef de la Défense, le Lieutenant-général Aviateur Gérard Van Caelenberge, le Lieutenant-général Aviateur e.r. Baron Mike Donnet, ancien président de l'Association Royale des Anciens de la RAF et de la SAAF, et le Lieutenant-général Aviateur e.r. Michel Mandl, président de l'Association Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge. Une délégation française venue de Castelmaurou, près de Toulouse, là où a été retrouvée et identifiée la dépouille de Charles de Hépécée, était conduite par Madame Magali Mirtain Schardt, maire de cette commune. L'accompagnement musical était assuré par une formation instrumentale de la Musique Royale de la Force Aérienne. Drapé du drapeau national, le cercueil était veillé pendant l'office par quatre officiers élèves pilotes militaires. À la sortie de l'église, les honneurs étaient rendus par un détachement en armes de la Force Aérienne.

Enfin l'inhumation dans le cimetière familial, sur un sommet forestier proche du château de Halloy, où le cercueil de Charley fut porté par quatre de ses petits enfants jusqu'à la tombe. À la fin de la cérémonie, quatre avions Marchetti en formation « missing man » apportèrent l'ultime salut de la 5^e Escadrille de Beauvechain, héritière des traditions de l'escadrille 5/III/3 de l'Aéronautique Militaire Belge, l'unité commandée par Charles de Hépécée en 1940.

Alphonse Dumoulin.

++++

Notre association a été invitée à participer à la cérémonie religieuse et à la mise au tombeau de notre cher ancien, héros de la résistance. Ci-après le texte de l'intervention du Président qui, pendant l'office, a rendu un dernier hommage à un aviateur dont nous pouvons être particulièrement fiers.

« Monsieur le Représentant de sa Majesté le Roi, Mesdames, Messieurs en vos titres et qualités respectifs, chère famille. Lorsque le Général Aviateur Gérard Van Caelenberge, Chef d'État-major de la Défense, ici présent, m'a demandé de prendre la parole ce 24 juillet à l'occasion de l'inhumation de la dépouille du Major Aviateur Charles de Hépécée, je n'ai pas hésité un instant. Pour la Société royale « Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge » que je préside, c'est un grand honneur d'être associée à cette cérémonie.

Avec le retour au pays de Charles de Hépécée dont nous fleurissons chaque année la stèle à la Pelouse d'Honneur des Aviateurs à Evere, prend fin après 68 ans, une longue mais très belle et émouvante quête. Pour le dire avec les mots de Christian Laporte dans l'article paru récemment dans La Libre Belgique, « une quête inspirée par l'amour filial de trois filles pour un père qui était un authentique héros comme soldat et résistant, mais aussi pour une mère

Er was een grote massa samengekomen om de drie ontroerende fasen van deze memorabele dag mee te maken. Eerst op het kasteel van Halloy, voor het uitdragen van het lichaam en het ultieme eerbetoon door zijn naasten op deze voor de familie historische plek.

Daarna in de Saint-Vincent kerk in het dorp Braibant voor de mis van het weerzien en het dankgebed, geconcelebreerd door de Philippe Renard, pastoor van de parochie, en de militaire aalmoezenier Eric Petre in aanwezigheid van de vertegenwoordiger van Zijne Majesteit de Koning, Luitenant Generaal Philippe Grosdent. Waren ook aanwezig: de Chef van Defensie, Luitenant Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberge, Luitenant Generaal o.r. Baron Mike Donnet, de oud-voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Oudgedienden van de RAF en de SAAF, en Luitenant Generaal o.r. Michel Mandl, voorzitter van de Koninklijke Vereniging Les Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart. Er was ook een Franse delegatie aanwezig, uit Castelmaurou bij Toulouse, waar de stoffelijke resten van Charles de Hépécée werden teruggevonden en geïdentificeerd. Deze werd geleid door Mevr. Magalin Mirtain Schardt, burgemeester van deze gemeente. Voor de muziek werd gezorgd door een ensemble van de muziekkapel van de Koninklijke Luchtmacht. Rond de kist, gedrapeerd met de nationale driekleur, hielden tijdens de dienst vier officieren leerling-piloten de wacht. Bij het buitenkomen van de kerk werd de eer bewezen door een detachement van de Luchtmacht.

Ten slotte was er ook de teraardebestelling op de familiebegraafplaats, op een beboste helling vlak bij het Kasteel van Halloy, waar de kist van Charley werd gedragen door vier van zijn kleinkinderen. Op het einde van de ceremonie vlogen vier Marchetti's over in een 'missing man'-formatie. Het was het ultieme saluut van het 5^{de} smaldeel van Beauvechain, erfgenamen van de tradities van het smaldeel 5/III/3 van de Belgische Militaire Luchtvaart, de eenheid die onder het bevel stond van Charles de Hépécée in 1940.

++++

Onze vereniging was uitgenodigd om deel te nemen aan de religieuze plechtigheid en de begrafenis van onze beminde oudgediende, held van het verzet. Hierna leest u de toespraak van onze voorzitter die tijdens de dienst een laatste hulde bracht aan een vliegenier waarop we allemaal trots mogen zijn.

“Geachte Heer vertegenwoordiger van Zijn Majesteit de Koning, Dames, Heren in uw titels en hoedanigheden, beste familie.

Toen Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberge, Chef van Defensie, hier aanwezig, me vroeg om het woord te nemen op deze 24 juli, ter gelegenheid van de teraardebestelling van de stoffelijke resten van Majoor Vlieger Charles de Hépécée, heb ik geen moment getwijfeld. Voor de Koninklijke vereniging 'Les Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart', waarvan ik voorzitter ben, is het een hele eer op deze plechtigheid aanwezig te zijn.

Met de terugkeer naar ons land van Charles de Hépécée, aan wiens gedenksteen we elk jaar bloemen neerleggen op het Ereperk der Vliegeniers te Evere, komt na 68 jaar een einde aan een lange, maar mooie en ontroerende zoektocht. Of zoals Christian Laporte het schreef in een artikel dat onlangs



Porté par quatre petits-enfants du défunt, le cercueil arrive au cimetière familial.

De kist komt aan op de begraafplaats, gedragen door vier kleinkinderen.



Ultim moment de recueillement pour Monique, Rose et Claire, les filles de Charles de Hepcée.

Een ultiem moment van ingetogenheid voor Monique, Rose en Claire, de dochters van Charles de Hepcée.

exceptionnelle qui les a élevées avec un grand courage après la perte de l'être cher ».

Charles de Hepcée est né à Bruxelles, le 14 mars 1911. Après une formation d'officier à l'École Royale Militaire, il passe à l'Aéronautique militaire pour devenir aviateur. Le 10 mai 1940, lors de l'invasion allemande, il assure le commandement de la 5e Escadrille du IIIe Régiment d'Aéronautique. Au moment de la capitulation, le Capitaine de Hepcée se trouve en France dans le Tarn et Garonne. Il refuse de se soumettre aux ordres de l'envahisseur qui lui ordonne de faire rentrer ses hommes en Belgique. Dépouillé de l'uniforme, de Hepcée reste un combattant. Avec son inséparable ami Anselme Vernieuwe, aviateur comme lui, il va mettre sur pied un service de renseignements dénommé « Rose-Claire » les prénoms de deux de ses filles. À la suite d'une collaboration avec un autre grand résistant, Williame Ugeux, ce service va étendre son terrain d'action de la Belgique à l'Espagne. En 1943, de Hepcée est en charge des Pyrénées orientales. Avec son ami Vernieuwe, il organise plus spécialement le passage de l'Iraty, la rivière bien connue des réseaux d'évasion. Dans une lettre du 18 mai 1943 où Ugeux sollicite la Croix de Guerre pour notre héros, il dit de lui : « Ses qualités de chef ont fait l'admiration de tous ceux qui ont travaillé avec lui. Sans son concours, son mépris absolu de la mort qu'il a manifesté chaque fois en traversant les barrages de polices français, allemands et espagnols, les services belges et alliés auraient été à plusieurs reprises coupés de la Grande-Bretagne ». Mais la chance tourne. Traqué par la Gestapo, il est obligé de gagner Londres. En novembre 1943, il apprend que son épouse Micheline a été arrêtée et déportée en Allemagne. Peu après, il est informé que son jeune frère Michel, pilote à la RAF, n'est pas rentré de mission.

Malgré ces coups du sort, Charles poursuit ses missions et accepte de retourner en France via le Portugal et l'Espagne.

verscheen in La Libre Belgique, 'een zoektocht geïnspireerd door de vaderliefde van drie dochters, voor een vader die een echte held was als soldaat en verzetsstrijder, maar ook voor een uitzonderlijke moeder die hen heeft opgevoed met heel veel moed na het verlies van haar teerbeminde.'

Charles de Hepcée werd geboren te Brussel, op 14 maart 1911. Na een opleiding als officier aan de Koninklijke Militaire School gaat hij over naar de militaire luchtvaart om vliegenier te worden. Op 10 mei 1940, tijdens de Duitse invasie, is hij bevelhebber van het 5de smaldeel van het IIIde Luchtvaartregiment. Bij de capitulatie, bevindt kapitein de Hepcée zich in Frankrijk, in de Tarn en Garonne. Hij weigert zich te onderwerpen aan de bezetter die hem het bevel geeft zijn mannen terug te sturen naar België. Ook zonder uniform blijft de Hepcée een strijder. Met zijn onafscheidbare vriend Anselme Vernieuwe, ook een vliegenier, zet hij een inlichtingendienst op met als naam 'Rose-Claire' de voornaam van twee van zijn dochters. Deze dienst gaat samenwerken met een andere grote verzetsstrijder, William Ugeux, en breidt zo zijn actieterrain uit van België tot Spanje. In 1943 is de Hepcée verantwoordelijk voor de oostelijke Pyreneeën. Met zijn vriend Vernieuwe, organiseert hij vooral de oversteek van de Iraty, de rivier die goed bekend is bij de ontsnappingsnetwerken. In een brief uit 1943 waarin Ugeux om het Croix de Guerre vraagt voor onze held, schrijft hij over hem: 'Zijn kwaliteiten als leider wekken de bewondering op van iedereen die met hem gewerkt heeft. Zonder zijn inzet, zijn totale misprijzen voor de dood dat hij telkens liet blijken door de versperringen van de Franse, Duitse en Spaanse politie over de steken, waren de Belgische en geallieerde diensten meerdere keren afgesneden geweest van Groot-Brittannië.' Maar de kansen keren. Opgejaagd door de Gestapo is hij verplicht om naar Londen te vluchten. In november 1943 verneemt hij dat zijn echtgenote Micheline gearresteerd is en gedeporteerd

Mal lui en prend car quelques jours après le passage des Pyrénées, le 13 avril 1944, il est arrêté et transféré à la prison St Michel à Toulouse. Après la libération, des voisins de la cellule de Charles se souviendront de lui comme d'un homme plein de courage, de générosité et de foi chrétienne. Le 27 juin 1944, les Allemands vont liquider de nombreux détenus de la prison St Michel. Quinze d'entre eux, dont Charles, tomberont sous les balles des SS dans un lieu-dit « Bois de la Reulle » près de Castelmaurou au nord de Toulouse.

Grâce aux travaux effectuées par Georges Muratet, écrivain-historien de cette région, en vue d'identifier les victimes de ce massacre, grâce à la persévérance des filles de Charles lancées depuis de nombreuses années à la recherche de leur père, nous pouvons aujourd'hui rendre un ultime hommage à une grande personnalité de la résistance, un patriote exemplaire.

Puisse-t-il maintenant reposer en paix aux côtés de sa chère épouse ».

Les photos de cet article sont mises à la disposition de l'association par notre membre André Bar (andre.bar@skynet.be) que nous remercions vivement.

naar Duitsland. En iets later hoort hij dat zijn jongere broer Michel, RAF-piloot, niet is teruggekeerd van een zending.

Ondanks die tegenslagen gaat Charles door met zijn opdrachten en keert hij terug naar Frankrijk via Portugal en Spanje. Maar het noodlot slaat toe. Enkele dagen na de overtocht van de Pyreneeën wordt hij op 13 april 1944 gearresteerd en overgebracht naar de gevangenis St Michel in Toulouse. Na de bevrijding herinneren de burens van de cel van Charles hem als een moedig, genereus en diep christelijke man. Op 27 juni 1944 vermoorden de Duitsers vele gevangenen van de gevangenis St Michel. Vijftig onder hen, waaronder Charles, vallen onder de kogels van de SS op een plek die 'Bois de la Reulle' heet, in de buurt van Castelmaurou, ten noorden van Toulouse.

Dankzij het werk van Georges Muratet, schrijver-historicus uit de streek, die de slachtoffers van deze moordpartij wil identificeren, dankzij het doorzettingsvermogen van de dochters van Charles die al vele jaren op zoek waren naar hun vader kunnen we vandaag een ultiem eerbetoon brengen aan deze grote verzetsheld en voorbeeldige vaderlander.

Moge hij nu in vrede rusten naast zijn beminde echtgenote»

De foto's van dit artikel werden ons ter beschikking gesteld voor ons lid André Bar (andre.bar@skynet.be) die we hiervoor van harte danken.

Décès

Rodolf De Jonghe

(† 06 08 2012)

Raymond Van Horen

(† 25 08 2012)



Jean Delbecq

(† 05 10 2012)

Overlijdens

Jules Laurent

(† 27 08 2012)

René Thierry

(† 12 09 2012)

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

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

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Partie VI :
Les aéronefs à voilures tournantes

Chapitre 9 : L'aide médicale urgente : les programmes privés

Partie 1

L'État ne mettant en place aucun service coordonné d'Aide Médicale Urgente (AMU) par hélicoptère pouvant couvrir l'ensemble du territoire, quelques initiatives privées, avec l'appui des autorités locales, ont assuré ou assurent régionalement ces interventions urgentes avec des hélicoptères médicalisés.

L' a.s.b.l. Héli Samu

L'initiative gouvernementale Héli-Secours ne pouvant assurer tous les besoins d'aide médicale urgente par hélicoptère sur l'ensemble du territoire national, une initiative privée voit le jour en 1985 dans le but de compléter et d'élargir l'action du service officiel. Sous le nom de « Héli Samu » puis de « New Héli Samu », cette association sans but lucratif sera active de 1985 à 1990, avec une interruption de plusieurs mois due aux tergiversations gouvernementales relatives à l'indispensable intégration d'Héli Samu dans le réseau d'appel d'urgence (Service 900 ; ultérieurement Service 100). Ce problème n'étant pas résolu de façon satisfaisante, Héli Samu, association privée d'intérêt public, a été contrainte de cesser ses activités humanitaires en janvier 1990.

Les premiers acteurs de cette initiative sont :

- l'ACS (Amicale des Corps de Sauvetage) de La Hulpe, un Corps de volontaires bénévoles formés en AMU, qui sous la direction de son fondateur Arnold Félix, fonctionne depuis 1969 dans le cadre du Service national d'Aide médicale urgente ;
- VC Helicopters, société d'exploitation d'hélicoptères légers fondée par la famille Van Cauwelaert dont l'héliport est à Leeuw - Saint- Pierre ;
- Le professeur Pierre De Temmerman, chef du Service d'aide médicale urgente de l'Hôpital Saint Luc à Woluwé - Saint - Lambert ;
- Jacques Degauquier, pilote instructeur, consultant aéronautique.
- Bernard de Biolley et Alphonse Dumoulin, officiers aviateurs retraités de la Force terrestre, chargés respectivement de la conversion des pilotes sur l'hélicoptère bimoteur médicalisé et de l'organisation des opérations aériennes.

La création et le fonctionnement d'Héli Samu sont activement soutenus par d'importants sponsors : Touring Secours qui compte alors plus de 700.000 membres ; l'assureur Winterthur ; la Société Générale de Banque. Le projet, dès son origine, jouit de l'intérêt précieux des chefs des services de soins intensifs et de réanimation de tous les hôpitaux universitaires du pays avec lesquels s'établissent des contacts étroits.

Le Conseil d'Administration, présidé par le Professeur De Temmer-

Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Deel VI:
De luchtschepen met draaiende vleugels

Hoofdstuk 9: Dringende medische hulp: de privéprogramma's

Deel 1

Omdat de Staat geen enkele gecoördineerde Dringende Medische Hulp (DMH) met helikopter had ingevoerd om het ganse grondgebied te bestrijken, hebben een aantal privé-instellingen het initiatief genomen. Deze verzekerden, en verzekeren nog steeds, dringende regionale interventies met gemedicaliseerde helikopters, mede dankzij de steun van lokale autoriteiten.

Heli Samu v.z.w.

Daar het regeringsinitiatief Helihulp niet alle behoeften aan dringende medische hulp per helikopter over het geheel van het nationaal grondgebied kon verzekeren, ziet in 1985 een privé-initiatief het daglicht, met het doel de acties van de officiële dienst aan te vullen en uit te breiden. Onder de naam 'Heli Samu', later 'New Heli Samu', zal deze vereniging zonder winstgevend doel actief blijven van 1985 tot 1990. Men noteert een onderbreking van meerdere maanden, te wijten aan getalm van de regering aangaande de onontbeerlijke integratie van Heli Samu in het netwerk voor dringende noodoproepen (Dienst 900, later Dienst 100). Omdat er geen bevredigende oplossing kwam voor dit probleem werd deze privévereniging van openbaar nut, in januari 1990, gedwongen te stoppen met haar humanitaire activiteiten.

De eerste actoren in dit initiatief zijn:

- De ACS (Amicale des Corps de Sauvetage) van La Hulpe, een korps van vrijwilligers opgeleid in DMH. Onder leiding van zijn oprichter Arnold Félix opereert dit korps sinds 1969 in het kader van de Nationale Dienst voor Dringende Medische Hulp ;
- VC Helicopters, een onderneming die met lichte helikopters vliegt, opgericht door de familie Van Cauwelaert, met heliport in St-Pieters-Leeuw ;
- Professor Pierre De Temmerman, diensthoofd van de dringende medische hulp van het Ziekenhuis St Luc te St-Lambrechts-Woluwe ;
- Jacques Degauquier, piloot-instructeur, luchtvaartconsultant.
- Bernard de Biolley en Alphonse Dumoulin, officier piloten op rust van de Landmacht, verantwoordelijk voor de conversie van piloten op tweemotorige gemedicaliseerde helikopters, alsook voor de organisatie van de luchtoperaties. .

De oprichting en de werking van Heli Samu werden actief gesteund door belangrijke sponsors: Touring Wegenhulp, dat toen meer dan 700.000 leden telde, de verzekeraar Winterthur en de Generale Bank. Vanaf het begin genoot het project de volle interesse van de diensthoofden van intensieve zorgen en reanimatie van alle univer-

man, est composé d'Arnold Félix (vice-président), Edwin Van Cauwelaert (secrétaire général), Luc Van Cauwelaert (gestion financière) et Jacques Degauquier (pilote professionnel).

Le Conseil porte son choix sur l'hélicoptère biturbine MBB/Kawasaki BK 117 qui a été conçu dès l'origine pour faciliter les missions sanitaires, notamment grâce aux deux portes coquilles qui, à l'arrière, permettent le chargement ou le déchargement aisé du patient. L'appareil est doté d'un équipement moderne de réanimation et de soins médicaux urgents pour un ou deux patients couchés sur civières, sous la surveillance d'un médecin urgentiste assisté par un ambulancier SAMU. Les équipements spécifiques principaux sont un circuit d'oxygène médical, un monitoring et un défibrillateur cardiologiques, un respirateur, une valise d'accessoires pour soins intensifs dont un kit complet d'intubation trachéale, ainsi qu'une large dotation de médicaments et de produits pharmaceutiques. Les branchements en cabine permettent le transport d'une couveuse en fonctionnement. Les moyens radios de l'hélicoptère permettent le contact avec les services de contrôle du trafic aérien civils et militaires ; mais aussi, sur des fréquences spécifiques, avec les postes de permanence du Service 900, ce qui permet à l'urgentiste de recevoir ou d'envoyer pendant le vol des informations relatives à l'état du patient et aux moyens les plus adéquats à préparer pour le traiter. Le BK 117 d'Héli Samu fait l'objet d'un contrat de leasing avec le constructeur allemand MBB. La maintenance et le suivi technique sont confiés à VC Helicopters.

Le Conseil d'Administration décide de faire fonctionner le service sur base du volontariat bénévole des personnels chargés de la mise en œuvre opérationnelle de l'hélicoptère : c'est-à-dire les pilotes et copilotes détenteurs de la licence professionnelle sur hélicoptère, les ambulanciers qualifiés AMU ; les médecins urgentistes.

Un Conseil Médical est attaché à Héli Samu. Il est constitué de médecins spécialistes appartenant à neuf hôpitaux belges concernés par l'Aide Médicale Urgente. Il établit et diffuse largement les règles d'utilisation de l'hélicoptère médicalisé BK 117 et les critères auxquels doivent satisfaire l'appareil et les personnels chargés de sa mise en œuvre. Le Conseil Médical veille à ce que l'association rencontre les besoins des équipes engagées quotidiennement dans la pratique de l'AMU, en collaboration avec les seize centres 900 du pays. Il réalise aussi en permanence l'évaluation médicale et opérationnelle des activités. Étant membre de l'International Society of Aeronautical Services, Héli Samu respecte les règles éthiques établies par cet organisme.

Les pilotes sont en majorité des personnels des forces armées, retraités ou encore en activité : Aviation Légère de la Force Terrestre ; Escadrille SAR de la Force Aérienne. Les ambulanciers sont des spécialistes en Aide médicale urgente de l'ACS de La Hulpe. Les urgentistes sont des médecins des hôpitaux universitaires.



sitaire ziekenhuizen van het land. Met hen werden nauwe contacten aangeknoopt.

De Raad van Beheer, onder voorzitterschap van Professor De Temmerman, was samengesteld uit Arnold Félix (vice-voorzitter), Edwin Van Cauwelaert (secretaris-generaal), Luc Van Cauwelaert (financieel beheer) en Jacques Degauquier (beroepspiloot).

De Raad kiest voor de tweemotorige helikopter MBB/Kawasaki BK 117 die ontworpen werd om sanitaire opdrachten te vergemakkelijken, vooral dank zij twee schelpdeuren achteraan die het in- en uitladen van de patiënt vereenvoudigen. Het toestel had ook moderne reanimatie-uitrusting voor dringende medische zorgen. Onder toezicht van een spoedarts, bijgestaan door een DMH-verpleger, konden één of twee patiënten verzorgd worden op de draagberies. De voornaamste specifieke uitrustingen waren; een medisch zuurstofcircuit, een hartmonitor en defibrillator, een beademingstoestel, een koffer met toebehoren voor intensieve zorgen, waaronder een volledige kit voor tracheale intubatie, evenals een omvangrijke dotatie geneesmiddelen en farmaceutische producten. De aansluitingen in de cabine maakten het mogelijk een werkende couveuse te vervoeren. Via de radio kon men niet alleen contact opnemen met de burgerlijke en militaire luchtverkeerscontrole, maar ook, op specifieke frequenties, met de permanentieposten van de Dienst 900. Hierdoor kon de spoedarts tijdens de vlucht informatie doorzenden of ontvangen over de toestand van de patiënt en de meest adequate apparatuur in gereedheid te brengen voor de behandeling. De BK 117 van Heli Samu was onder leasingcontract met de Duitse constructeur MBB. Het onderhoud en de technische follow-up waren toevertrouwd aan VC Helicopters.

De Raad van Beheer besloot de dienst te laten werken op basis van een vrijwillige medewerking van de personen die met de helikopter zullen werken m.a.w. piloten en copiloten met een beroepslicentie voor helikopter, DMH-gekwalficeerde verplegers, en spoedartsen.

Ook krijgt Heli Samu een Medische Raad. Die is samengesteld uit geneesheren specialisten die behoren tot negen Belgische hospitalen die betrokken zijn bij de Dringende Medische Hulp. De Raad ontwerpt en verspreidt de gebruiksregels van de gemedicaliseerde BK 117 en de criteria waaraan het toestel en het personeel moeten voldoen. Hij waakt erover dat de vereniging tegemoet komt aan de behoeften van de ploegen die dagelijks ingezet worden bij de uitvoering van de DMH, in samenwerking met de zestien 900 Centra van het land. Hij doet ook een permanente medische en operationele evaluatie van de activiteiten. Als lid van de International Society of Aeronautical Services houdt Heli Samu zich aan de ethische regels die opgelegd worden door dit organisme.

Le MBB-Kawasaki BK 117 d'Héli Samu photographié sur sa première base opérationnelle de Leeuw-Saint-Pierre d'où il intervient dès mai 1985. Il est doté d'un équipement moderne de réanimation et de soins urgents mis en œuvre par un médecin urgentiste et un ambulancier spécialisé en aide médicale urgente. (Archives Jacques Degauquier)

De MBB-Kawasaki BK 117 van Heli Samu, op zijn eerste operationele basis te Sint Pieters Leeuw, van waaruit hij wordt ingezet vanaf mei 1985. Dit toestel was uitgerust met modern materieel voor reanimatie en dringende zorgen, bediend door een urgentiearts en door een verpleger gespecialiseerd in dringende medische hulp. (Archieven Jacques Degauquier)

Au départ de l'héliport de VC Helicopters à Leeuw Saint Pierre, Héli Samu commence ses activités en mai 1985. Le Bk 117 est disponible chaque jour du lever au coucher du soleil. Le service répond à tout appel d'intervention émis par le Service 900 vers le poste de permanence de l'héliport où un équipage de deux pilotes et un ambulancier est prêt à décoller dans un délai de quelques minutes. Les missions sont soit du type « primaire » (intervention sur le lieu même d'un accident ou d'une catastrophe, avec transport vers un hôpital disposant d'un service d'urgence et de réanimation), soit du type « secondaire » (transport sous surveillance médicale d'un ou deux patients d'un hôpital vers un autre établissement de soins dont les moyens sont mieux adaptés au cas à traiter. D'autre part, en collaboration avec Eurotransplant (service qui, pour l'Autriche, la Belgique, l'Allemagne, le Grand Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovénie, est chargé de la coordination et de l'attribution d'organes à transplanter), Héli Samu assure la prise en charge d'une équipe chirurgicale qui est amenée vers l'hôpital où elle va réaliser le prélèvement de l'organe à transplanter. Avec l'organe placé dans un conteneur spécial, l'équipe chirurgicale est alors rapidement ramenée à l'hôpital où le receveur a été préparé pour la transplantation.

Si le secteur d'action préférentiel est une zone de 80 kilomètres de rayon autour de sa base, les interventions peuvent néanmoins, selon les besoins, être étendues à l'ensemble de la Belgique et même hors frontières. La première mission est effectuée dans les conditions difficiles et dramatiques des incidents graves survenus le soir du 29 mai 1985 au Stade du Heysel à Bruxelles lors du match de football de la finale de la Coupe d'Europe des Champions entre la Juventus de Turin et le Liverpool FC, une charge de hooligans provoquant la mort de plusieurs dizaines de personnes et un grand nombre de blessés.

En deux ans, Héli Samu effectue 355 missions primaires, secondaires et de transport d'organes. Initiée par l'hôpital Gasthuisberg de Louvain, une étude confirme qu'un gain de temps est constaté, par rapport au transport par voies terrestres, lors des transports médicalisés par hélicoptère sur des distances de 50 kilomètres et plus. D'autre part, il est démontré que l'hélicoptère peut intervenir à des endroits totalement inaccessibles aux véhicules à roues, comme des champs détrempés et des zones marécageuses.

En deux ans, Héli Samu effectue 355 missions primaires, secondaires et de transport d'organes. Initiée par l'hôpital Gasthuisberg de Louvain, une étude confirme qu'un gain de temps est constaté, par rapport au transport par voies terrestres, lors des transports médicalisés par hélicoptère sur des distances de 50 kilomètres et plus. D'autre part, il est démontré que l'hélicoptère peut intervenir à des endroits totalement inaccessibles aux véhicules à roues, comme des champs détrempés et des zones marécageuses.

En décembre 1987, une décision gouvernementale inattendue bloque le renouvellement de l'indispensable intégration d'Héli Samu dans le réseau d'appel d'urgence national (Service 100). Ce qui conduit à l'arrêt provisoire des missions hélicoptérées.

Après des mois d'intenses discussions auxquelles s'impliquent les hôpitaux universitaires, une décision du 12 août 1988 prise par le Comité ministériel de coordination économique et sociale (CMCES) autorise l'a.s.b.l. Héli Samu à reprendre ses activités dans le cadre de l'aide médicale urgente. Les sponsors qui avaient soutenu le Service de 1985 à 1987 sont approchés ; Touring Secours ne prolonge pas sa participation mais Swift, Smith Kline RIT et l'hôpital Érasme répondent favorablement. L'association réussit le « dégel » rapide des fonds nécessaires à la reprise. Elle renoue aussi les contacts avec les membres donateurs (plus de 15.000) qui lui avaient offert leur soutien moral et financier. Ce qui

De pilotes zijn meestal leden van de strijdkrachten, gepensioneerd of nog in dienst; met name van het Licht Vliegwezen van de Landmacht en het SAR Smaldeel van de Luchtmacht. De verplegers zijn specialisten in dringende medische hulp van het ACS van La Hulpe. De spoedartsen zijn dokters van de universitaire ziekenhuizen.

Héli Samu begint zijn activiteiten in mei 1985 vanaf de heliport van VC Helicopters in St-Pieters-Leeuw. De Bk 117 is elke dag beschikbaar van zonsopgang tot zonsondergang. De dienst geeft gevolg aan elke oproep tot tussenkomst uitgaande van de Dienst 900 aan de permanentiepost van de heliport, waar een bemanning van twee piloten en een ambulancier klaar zijn om op te stijgen binnen enkele minuten. De opdrachten zijn, hetzij van het 'primaire' type (tussenkomst op de plaats zelf van een ongeval of een ramp, met vervoer naar een ziekenhuis dat over een dienst voor spoedopname en reanimatie beschikt), hetzij van het 'secondaire' type (vervoer onder medisch toezicht van één of twee patiënten van één ziekenhuis naar een ander, dat over betere middelen beschikt om het geval te behandelen). In samenwerking met Eurotransplant, (de dienst die voor Oostenrijk, België, Duitsland, het Groot-Hertogdom Luxemburg, Nederland en Slovenië, belast is met de coördinatie en het toewijzen van de transplanteerorganen) verzekert Héli Samu de verplaatsing van de chirurgische ploeg naar het ziekenhuis waar zij het te transplanteren orgaan gaan ophalen. Vervolgens wordt de chirurgische ploeg met het orgaan in een speciale container snel naar het ziekenhuis gebracht waar de ontvanger werd voorbereid voor de transplantatie.

De actiezone is bij voorkeur de sector van zowat 80 kilometer rondom de basis. Niettemin kunnen, volgens de behoeften, de tussenkomsten worden uitgebreid tot gans België, en zelfs tot buiten de grenzen. De eerste tussenkomst werd in moeilijke en dramatische omstandigheden uitgevoerd tijdens de zware incidenten op de avond van 29 mei 1985 in het Heyselstadion te Brussel. Tijdens de finale van de Europabeker voetbal tussen Juventus Turijn en Liverpool FC vielen, bij een charge van hooligans, meerdere tientallen doden en een groot aantal gewonden.

In twee jaar tijd voerde Héli Samu 355 primaire, secundaire en orgaantransporten uit. Een studie uitgaande van het ziekenhuis Gasthuisberg te Leuven bevestigt dat, ten opzichte van vervoer langs de weg, het medisch vervoer per helikopter een tijdswinst oplevert vanaf afstanden boven de 50 kilometer. Verder wordt aangetoond dat de helikopter kan tussenkomen op plaatsen die totaal ontoegankelijk zijn voor voertuigen, zoals doorweekte velden en moerasgebieden.

In december 1987 blokkeert een onverwachte regeringsbeslissing de vernieuwing van de onontbeerlijke integratie van Héli Samu in het nationaal net voor dringende oproepen (Dienst 100). Dit leidt tot het tijdelijk stopzetten van de opdrachten via helikopter.

Na maanden van intense discussies, waarin de universitaire ziekenhuizen zich ook mengen, wordt op 12 augustus 1988 een beslissing genomen door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie (MCECS). Hierdoor krijgt de VZW Héli Samu de toelating om de activiteiten in het kader van de dringende medische hulp te hernemen. De sponsors die de dienst van 1985 tot 1987 gesteund hadden worden opnieuw benaderd. Touring Wegenhulp verlengt zijn deelname niet, maar Swift, Smith Kline RIT en het Erasmus Ziekenhuis geven een gunstig antwoord. De vereniging slaagt erin de nodige fondsen voor de heropstart snel te 'los te krijgen'. Zij hervat ook de contacten met de ledenschenkers (meer dan 15.000) die hun morele en financiële steun hadden aangeboden. Dit biedt de Medische Raad en de Beheerraad de kans te beslissen om de dienst opnieuw op te starten in december 1988.

permet au Conseil médical et au Conseil d'administration de décider la relance du service en décembre 1988.

Bien qu'Héli Samu ne soit ni subsidiée ni aidée fiscalement par l'État, il est dorénavant exigé que ses opérations soient organisées en concertation avec le département de la Santé Publique (Ministre Philippe Busquin) dont deux représentants feront partie du Conseil médical.

Le contrat de leasing du BK 117 est réactivé. Pendant l'immobilisation de plusieurs mois chez le constructeur allemand, les performances de l'appareil ont été améliorées, notamment par l'augmentation de la capacité des réservoirs à carburants et de la puissance autorisée au décollage. La maintenance est confiée à Sabena Technics chez qui l'hélicoptère est amené en fin de journée.

Pour accroître encore la rapidité et l'efficacité des interventions, l'hélicoptère opérera à partir d'un héliport mis en place sur le site d'Anderlecht de l'hôpital Érasme, à proximité immédiate du service des urgences. L'hôpital universitaire soutient efficacement l'implantation d'Héli Samu par l'octroi d'un prêt de dix millions de francs et par l'aménagement à Érasme d'un héliport permanent doté des services nécessaires à son fonctionnement.

En un an après la relance, le service rebaptisé New Héli Samu preste en moyenne une mission primaire ou secondaire par jour, dont 250 transports médicalisés entre hôpitaux, principalement à partir ou vers les cliniques universitaires proches : Gasthuisberg (Louvain), Érasme (ULB Anderlecht), Saint Luc (UCL Woluwé - Saint - Lambert) et AZ Brugman (VUB Bruxelles), mais aussi Sart Tilman (ULg Liège) : 36 % de polytraumatismes, 26 % d'accidents vasculaires et 10 % d'urgences néonatales en couveuse. La facturation au patient des missions héliportées est établie sur la même base tarifaire que pour le transport par ambulance terrestre, soit 90 francs belges par kilomètre.

Malgré ces résultats favorables, en fin d'année 1989, l'Administration du Ministre Philippe Busquin, qui exerce la tutelle de la Santé Publique, refuse la signature de la convention qui renouvellerait l'intégration effective d'Héli Samu dans le Service national 100. Cette décision ferme quasi totalement la possibilité de faire des interventions primaires ; elle conduit les principaux sponsors à arrêter leur aide à un service d'intérêt public qui se trouve ainsi écarté d'un type majeur d'intervention d'AMU pour lequel il est particulièrement bien équipé et indiscutablement efficace. En décembre 1987, une décision gouvernementale inattendue bloque le renouvellement de l'indispensable intégration d'Héli Samu dans le réseau d'appel d'urgence national (Service 100). Ce qui conduit à l'arrêt provisoire des missions héliportées.

Ce blocage politique des activités AMU par hélicoptère a un coût, dit-on chez Héli Samu : celui de vies perdues et celui de personnes frappées d'un handicap lourd pour n'avoir pu, dans un délai court, disposer de soins urgents indispensables.

Le service MUG Heli (Medische Urgentie Groep Helidienst)

Basé en Flandre occidentale, le service MUG Heli est actuellement, avec le CMH de Bra-sur-Lienne, l'un des deux SAMU héliportés qui, en Belgique, fonctionnent en permanence et de manière coordonnée dans leur secteur d'action

L'Academische Ziekenhuis Sint-Jan, l'hôpital universitaire de Bruges, s'implique très tôt dans un projet de service d'aide médicale urgente par hélicoptère. Au cours des années soixante déjà, le docteur Paul

Alhoewel Heli Samu niet gesubsidieerd noch fiscaal gesteund wordt door de Staat, wordt voortaan geëist dat de operaties georganiseerd worden in samenspraak met het Ministerie van Volksgezondheid (Minister Philippe Busquin), dat ook twee vertegenwoordigers zal hebben in de Medische Raad.

Het leasingcontract van de BK 117 wordt gereactiveerd. Tijdens de stopzetting van verschillende maanden bij de Duitse constructeur werd het prestatievermogen van het toestel verbeterd, o.m. vergroting van de brandstoftanks en van het toegelaten vermogen bij het opstijgen. Het onderhoud wordt toevertrouwd aan Sabena Technics, waar het toestel op het einde van de dag wordt ondergebracht.

Om de snelheid en de doeltreffendheid van de tussenkomsten nog te verbeteren zal de helikopter opereren vanaf een heliport die wordt ingericht op de site van het Erasmus ziekenhuis te Anderlecht, vlakbij de spoeddienst. Het universitaire ziekenhuis steunt effectief de inplanting van Heli Samu door het toekennen van een lening van tien miljoen frank en door het inrichten van een permanente heliport bij Erasmus, voorzien van de nodige werkingsdiensten.

Eén jaar na zijn herneming presteert de herdoopte dienst New Heli Samu gemiddeld één primaire en één secundaire opdracht per dag, waarvan 250 medische transporten tussen hospitalen, voornamelijk van of naar nabije universitaire ziekenhuizen: Gasthuisberg (Leuven), Erasmus (ULB Anderlecht), St Luc (UCL Sint Lambrechts Woluwe) en AZ Brugman (VUB Brussel), maar ook Sart Tilman (ULg Luik). Bij de patiënten zijn 36% zwaargewonden, 26% vasculaire ongevallen en 10% spoedgevallen met zuigelingen in couveuse. De facturering aan de patiënt van de helivervoerde opdrachten gebeurt op dezelfde tariefbasis als voor het vervoer met een ambulancewagen, m.a.w. 90 BF per kilometer.

Op het einde van het jaar 1989, en dit ondanks deze gunstige resultaten, weigert de administratie van Minister Philippe Busquin, die verantwoordelijk is voor Volksgezondheid, de de conventie te ondertekenen die de effectieve integratie van Heli Samu in de nationale Dienst 100 zou hernieuwen. Deze beslissing blokkeert bijna totaal de mogelijkheid om nog primaire tussenkomsten uit te voeren. Ook brengt zij de voornaamste sponsors ertoe hun steun te beëindigen aan deze dienst van openbare hulpverlening. Die ziet zich aldus beroofd van de mogelijkheid om DMH-tussenkomsten uit te voeren met de gepaste uitrusting die onbetwistbaar zijn doeltreffendheid bewezen had.

Volgens Heli Samu heeft deze politieke blokkering van de helikopteractiviteiten van DMH een kostprijs: deze van de verloren levens en deze van mensen die een zware handicap overhouden omdat zij niet binnen de vereiste termijn de onontbeerlijke dringende behandeling konden krijgen.

Medische Urgentie Groep (MUG) Helidienst

Samen met de CSM van Bra-sur-Lienne is actueel de dienst MUG Heli, die in West-Vlaanderen is gestationeerd, één van de twee helivervoerde DMH die in België permanent en op gecoördineerde wijze opereren in hun respectievelijke actiezone.

Het Academische Ziekenhuis Sint-Jan, universitair ziekenhuis van Brugge, engageert zich zeer vroeg in een project voor dringende medische hulp per helikopter. Reeds tijdens de jaren zestig neemt dokter Paul Lust, specialist in intensieve zorgen en reanimatie, contact op met de krijgsmacht. Tijdens de periodes van grote toestroom van toeristen naar de kust en het hinterland wil hij trachten vanuit Brugge

Lust, spécialiste en soins intensifs et réanimation de cet établissement, établit des contacts avec les forces armées pour tenter, durant les périodes de grande affluence des touristes sur le littoral et son hinterland, de faire fonctionner au départ de Bruges une équipe médicale transportée rapidement par hélicoptère auprès du patient dont l'état nécessite une intervention urgente de soins ou de réanimation.

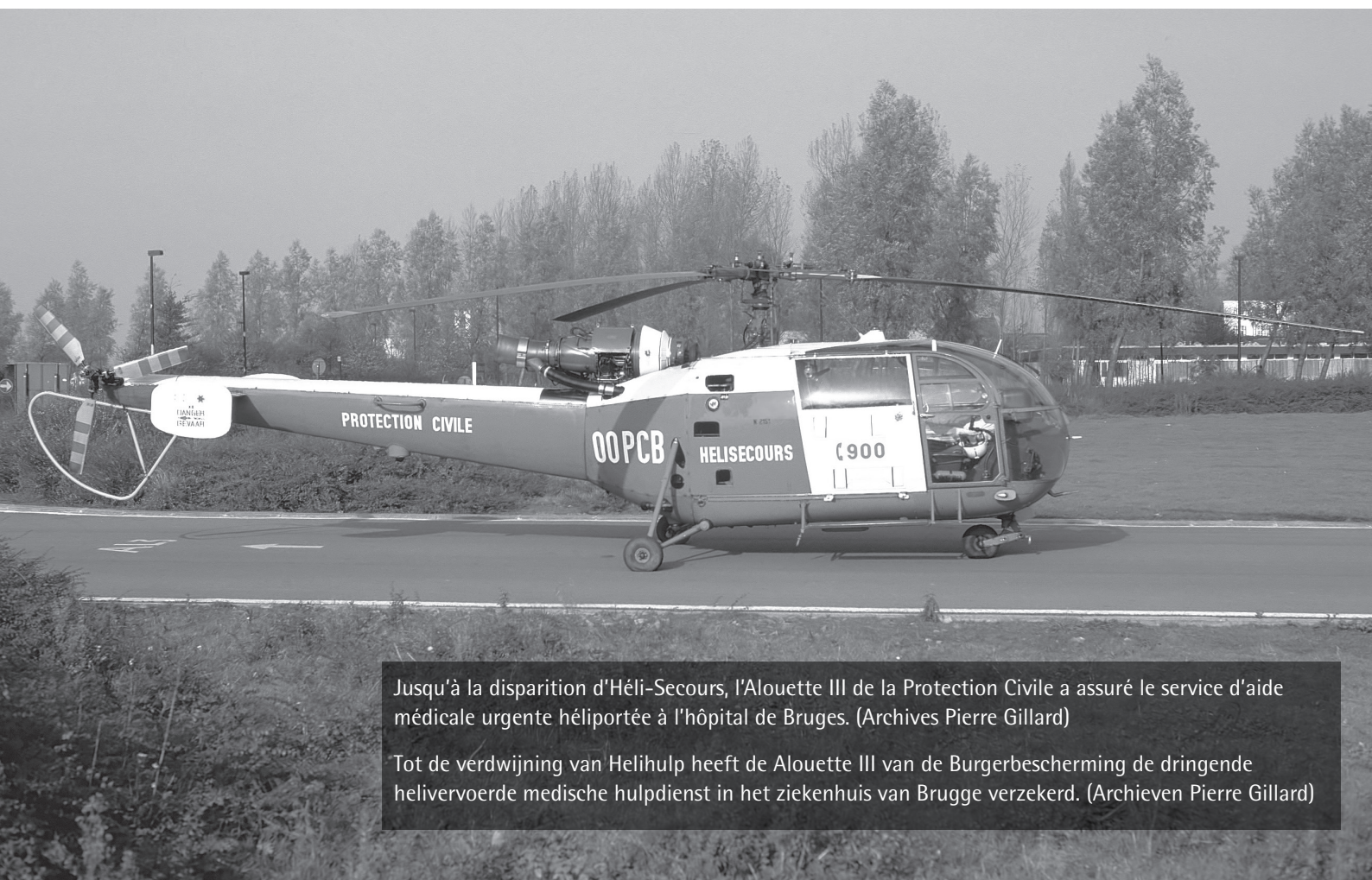
Depuis lors, ce type de service a été assuré au départ de l'hôpital brugeois sous des formes et avec des moyens divers : hélicoptère militaire ; hélicoptère civil ou hélicoptère de la Protection civile (le Service Héli-Secours, dont on a parlé dans le magazine 3-2012). Depuis 1972, c'est l'« Institut voor Dringende Medische Hulpverlening » (IDMH) qui chapeaute le fonctionnement de l'a.s.b.l. MUG Heli de Bruges, d'abord avec l'hélicoptère monomoteur Alouette III d'Héli-Secours par périodes de six mois en alternance avec Namur. Puis à partir de 1986 avec un hélicoptère privé de la société Heli Service Belgium, grâce à l'appui financier de la province de Flandre Occidentale, de la Chambre de Commerce, de communes locales et de sponsors.

L'hélicoptère actuellement mis en œuvre est un biturbine léger Aérospatiale (aujourd'hui Eurocopter) du type AS-355 F1 Écureuil 2 de la firme Heli Service Belgium, doté d'un équipement d'intervention complet, y compris des instruments de chirurgie simple. Vu les dimensions de sa cabine, il est difficile pendant le vol d'y prodiguer des soins complexes à un patient couché sur civière. Donc l'hélicoptère intervient surtout comme SMUR (Service Mobile d'Urgence et de Réanimation) ; il amène sur place dans un délai court l'équipe médicale (un médecin spécialiste en médecine d'urgence et un infirmier formé en soins urgents), avec un gain de temps critique pour assurer la survie ou pour éviter les séquelles d'un handicap lourd. Le but est de stabiliser l'état du

een medisch team te laten functioneren, dat snel per helikopter ter plaatse kan worden gebracht wanneer een patiënt dringende zorgen of reanimatie nodig heeft.

Vanaf toen wordt dit type van dienstverlening verzekerd vanuit het Brugse ziekenhuis onder diverse vormen en met wisselende middelen: militaire helikopter, burgerhelikopter of helikopter van de Burgerbescherming (de Dienst Helihulp, vermeld in magazine 3-2012). Vanaf 1972 beheert het « Institut voor Dringende Medische Hulpverlening » (IDMH) de werking van de v.z.w. MUG Heli van Brugge, gedurende periodes van zes maanden, afwisselend met Namen. Dit gebeurde eerst met de éénmotorige helikopter Alouette III van Helihulp en later, vanaf 1986, met een privé-helikopter van de maatschappij Heli Service Belgium. Dit was mogelijk dank zij de financiële steun van de provincie West-Vlaanderen, de Kamer van Koophandel, plaatselijke gemeenten en sponsors.

De helikopter die momenteel gebruikt wordt, is een lichte tweemotorige Aérospatiale (vandaag Eurocopter) van het type AS-355 F1 Écureuil 2 van de firma Heli Service Belgium. Deze is volledig uitgerust, met inbegrip van instrumenten voor eenvoudige chirurgie. Nochtans, wegens de afmetingen van de cabine is het moeilijk om tijdens de vlucht complexe zorgen toe te dienen aan een patiënt op een draagberrie. De helikopter komt dus vooral tussen als MDUR (Mobiële Dienst voor Urgentie en Reanimatie) en brengt snel de medische ploeg ter plaatse; een geneesheer gespecialiseerd in urgentiegeneeskunde en een verpleger gevormd voor dringende zorgen. Deze belangrijke tijdswinst verhoogt de overlevingskansen en verkleint het risico voor een zware handicap. De bedoeling is de toestand van de patiënt te stabiliseren alvorens hem te vervoeren (eventueel per zie-



Jusqu'à la disparition d'Héli-Secours, l'Alouette III de la Protection Civile a assuré le service d'aide médicale urgente hélicoptérée à l'hôpital de Bruges. (Archives Pierre Gillard)

Tot de verdwijning van Helihulp heeft de Alouette III van de Burgerbescherming de dringende helivervoerde medische hulpdienst in het ziekenhuis van Brugge verzekerd. (Archieven Pierre Gillard)

patient avant de le transporter (éventuellement par ambulance à roues) vers un hôpital adéquat.

MUG Heli intervient dans un territoire d'environ 50 kilomètres de rayon qui couvre la Flandre occidentale, donc toute la zone côtière, une partie de la Flandre orientale et une partie de la Zélande néerlandaise. Cette zone compte environ deux millions d'âmes, avec cependant une augmentation sensible de la population pendant la haute saison touristique. L'hélicoptère est utilisé pour l'AMU chaque fois que le patient en difficulté se trouve à plus de dix kilomètres d'un hôpital, avec garantie d'arrivée sur place de l'équipe médicale dans les quinze minutes. Il peut aussi être engagé pour le transport inter hospitalier d'organes à transplanter.

Il peut aussi être engagé pour le transport inter hospitalier d'organes à transplanter. L'analyse du fonctionnement opérationnel de MUG Heli indique une croissance du nombre des interventions qui, de 1995 à 1999 par exemple, est passé de 1,34 à 2,05 par jour d'activité. Près de 90 % des appels sont des demandes d'intervention primaire qui se font, à parts égales, sur terrain privé et sur la voie publique.

L'analyse du fonctionnement opérationnel de MUG Heli indique une croissance du nombre des interventions qui, de 1995 à 1999 par exemple, est passé de 1,34 à 2,05 par jour d'activité. Près de 90 % des appels sont des demandes d'intervention primaire qui se font, à parts égales, sur terrain privé et sur la voie publique.

Le budget annuel indispensable était en 2002 évalué à 420.000 €. La facturation des interventions couvre environ 20 % du total. L'association reçoit une aide financière de la province de Flandre Occidentale ainsi qu'une participation volontaire de 45 des 64 communes de la province (0,25 € par habitant). Un possible complément financier peut venir d'un ou de plusieurs sponsors ; mais lorsqu'en 2002 une société apportant habituellement une contribution significative s'est désengagée, l'IDMH s'est trouvé en difficulté. La situation imprévue a été évaluée par le Conseil National des Soins Médicaux Urgents en vue de palier, éventuellement la défection du sponsor par une aide fédérale exceptionnelle pour éviter l'arrêt des opérations à caractère humanitaire et social de MUG Heli. La maîtrise de pareils problèmes devrait être envisagée dans le cadre du programme européen « Helicopter Emergency Medical Service ».

La reconnaissance officielle comme SMUR et l'intégration complète des services hélicoptérés dans le réseau 100 (aujourd'hui 112) sont un problème récurrent en Belgique. L'aspect financier de ce type de service est depuis longtemps un souci majeur : en effet, alors que les SMUR sur véhicules routiers sont subsidiés, les services assurés par hélicoptères ne le sont pas, en dépit du fait que ces derniers peuvent transporter un patient, ce que ne peuvent les voitures rapides des SMUR.

MUG Heli (tout comme le CMH de Bra-sur-Lienne) ne se voit toujours reconnaître que le titre fragile de « SMUR satellite expérimental ». Il est utile de rappeler à ce sujet qu'Héli-Secours, service pourtant mis sur pied par le Gouvernement belge, est resté sous statut expérimental depuis sa création en 1974 jusqu'à sa disparition sur décision gouvernementale en 1985 !

Alphonse Dumoulin

Sources :

- Spoedgevallen 2002 Nr 5
- Compte rendu intégral de la 5^e session de la 50^e législature de la Chambre des représentants - Commission de la santé publique - Séance du 5 novembre 2002

kenwagen) naar een geschikt ziekenhuis.

MUG Heli komt tussen in een zone met een straal van ongeveer 50 kilometers die West-Vlaanderen dekt, inclusief de ganse kustzone, maar ook een deel van Oost-Vlaanderen en van het Nederlandse Zeeland. Deze zone telt ongeveer twee miljoen inwoners, met evenwel een belangrijke bevolkingstoename tijdens het toeristisch hoogseizoen. De helikopter wordt ingezet voor de DMH, telkens wanneer de patiënt in moeilijkheden zich op meer dan tien kilometer van een ziekenhuis bevindt. Dit garandeert een medische ploeg ter plaatse binnen de vijftien minuten. Hij kan ook ingezet worden voor het inter-ziekenhuis transport van transplantatieorganen.

De analyse van de MUG Heli operaties toont aan dat het aantal tussenkomsten in stijgende lijn gaat. Deze zijn bijvoorbeeld toegenomen van 1,34 per activiteitsdag in 1995 tot 2,05 in 1999. Bijna 90% van de oproepen zijn aanvragen voor primaire tussenkomsten, voor de helft op privéterreinen en voor de helft op de openbare weg.

Het noodzakelijk jaarlijks budget werd in 2002 geëvalueerd op 420.000 €. De facturatie van de tussenkomsten dekt ongeveer 20% van dit bedrag. De vereniging ontvangt financiële hulp van de provincie West-Vlaanderen evenals van een vrijwillige bijdrage van 45 van de 64 gemeenten van de provincie (0,25 € per inwoner). Financiële aanvulling is mogelijk vanwege één of meer sponsors; maar wanneer in 2002 een maatschappij afhaakte die gewoonlijk een aanzienlijke bijdrage aanbracht, kwam het IDMH in moeilijkheden. Om het stopzetten van de operaties met dringend humanitair en sociaal karakter van MUG Heli te vermijden werd deze onvoorziene situatie geëvalueerd door de Nationale Raad voor Dringende Medische Zorgen. Deze beoogde het verlies van de sponsor eventueel op te vangen met een uitzonderlijke federale tussenkomst. Dergelijke problemen zouden echter moeten behandeld worden in het kader van het Europees programma « Helicopter Emergency Medical Service ».

In België is de officiële erkenning als MDUR en de volledige integratie van de helivervoerde diensten in het 100-net (vandaag 112) een aanslepend probleem. Het financiële aspect van dit soort dienst is sinds lang een hoofdbekommernis: inderdaad, de MDUR met voertuigen zijn gesubsidieerd, de diensten met helikopter zijn dat niet. Dit ondanks het feit dat deze laatste een patiënt kunnen vervoeren, wat niet het geval is voor de snelle voertuigen van de MDUR.

MUG Heli, evenals de CMH van Bra-sur-Lienne, worden enkel erkend onder de bescheiden benaming van 'experimentele MDUR-satelliet'. In dit verband is het nuttig er aan te herinneren dat Helihulp, een dienst die nochtans door de Belgische regering werd opgericht, onder het experimenteel statuut gebleven is van bij zijn ontstaan in 1974 tot zijn verdwijning, bij regeringsbeslissing, in 1985!

Vertaling Marcel Demotte

Bronnen :

- Spoedgevallen 2002 Nr 5
- Volledig verslag van de 5^{de} zitting van de 50^{de} legislatuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers - Commissie van Volksgezondheid - Zitting van 5 november 2002

Cécile, 86 ans, a revolé aux commandes d'un Cessna 206



Cecile, 86 jaar, heeft weer gevlogen met een Cessna 206

Notre membre d'Honneur, Cécile Heems, la première aviatrice ayant obtenu une licence belge de pilote professionnel (1946), a eu l'occasion de voler à nouveau ce lundi 10 septembre 2012 à bord un Cessna 206 d'Aviation sans frontières (ASF). C'est à la suite d'un important don à cette ONG que Cécile s'est vu offrir un vol Grimbergen-Ostende et retour. Originaire de la Côte, ce fut pour Cécile, qui n'avait plus volé depuis une trentaine d'années, l'occasion de découvrir combien le paysage familier des environs de l'aérodrome ostendais avait changé. Ce vol a été effectué en présence d'un ami instructeur chez ASF et membre de notre association, Gilbert Mullenders. Ayant quelques difficultés à regarder par-dessus le tableau de bord - nous n'avions pas prévu de coussin - Cécile a dû voler aux instruments... Elle s'en est fort bien tirée. Une journée mémorable, comme Cécile ne cessera de nous le répéter.

Cecile Heems, ons erelid, de eerste pilote die een Belgisch brevet van professioneel piloot behaalde (in 1946), heeft op maandag 10 september 2012 opnieuw gevlogen met een Cessna 206 van Piloten zonder Grenzen (ASF). Na een zeer belangrijke schenking aan deze NGO kreeg Cecile een vlucht aangeboden van Grimbergen naar Oostende en terug. Voor Cecile, die afkomstig is van de kust en al dertig jaar niet meer had gevlogen, was het een unieke kans om te zien hoe de omgeving van het vliegveld van Oostende is veranderd. De vlucht werd uitgevoerd door Gilbert Mullenders, een vriend-instructeur bij ASF en lid van onze vereniging. Omdat Cecile niet zo goed boven het instrumentenbord kon uitkijken - we hadden geen kussen bij - heeft ze op instrumenten moeten vliegen. En ze deed dat meer dan behoorlijk. Een onvergetelijke dag, zoals Cecile maar bleef herhalen.

Emem

1 & 2

En compagnie de notre
pilote, Gilbert Mullenders.
In het gezelschap van onze
piloot, Gilbert Mullenders.



3

Downtown Oostend

4

Cécile retrouve toutes ses
sensations...

Cécile krijgt de feeling
helemaal terug...

5

De retour à Grimbergen
après une journée mémo-
rable.

Terug in Grimbergen na
een onvergetelijke dag.



Een zomerse wandeling die u leidt van Pierre de Caters naar Frank De Winne

Une balade qui vous mènera de Pierre de Caters à Frank De Winne

En appliquant la technique de la peinture inversée sous verre, cela donne « De Frank De Winne à Pierre de Caters »...

Notre ami et membre d'Honneur Frank De Winne a été nommé Directeur du Centre des astronautes européens à Cologne. C'est une incontestable reconnaissance pour toutes ses qualités, non seulement d'astronote et de technicien spatial, mais également pour ses nombreuses qualités humaines. Nous avons tenu à l'en féliciter lors de l'annonce de sa désignation.

Notre sympathique Frank a huit ans lorsque Neil Armstrong et Buzz Aldrin posent le pied sur le sol lunaire. Pour lui, ce n'est qu'une demi-surprise... Il connaît ses classiques. Parmi ses livres de chevet, figure l'ouvrage de Hergé... « On a marché sur la lune ». Ce samedi 25 août 2012, Neil Armstrong s'en est allé discrètement... lui qu'Obama a qualifié « d'un des plus grands héros américains, non seulement de son époque, mais de tous les temps ».

On ne peut malheureusement pas en dire autant d'un autre Armstrong (Lance) qui, au même moment, se voit bousculé de son piédestal de champion cycliste aux sept victoires du Tour de France. Les autorités américaines d'antidopage ont annoncé qu'elles le rayent des tablettes de toutes les compétitions auxquelles il a participé depuis 1996. Son ami Eddy Merckx a pris sa défense... Pas à bon escient me semble-t-il ! Suffit-il en effet de dire qu'il n'a jamais été contrôlé positif pour l'innocenter ? J'aurai sans doute l'occasion de rencontrer prochainement Eddy lors du banquet annuel des récipiendaires belges d'un grade de la Légion d'Honneur. Je ne manquerai pas de lui en parler... (clin d'œil !)

Lorsque je suis promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur en 2002, le document qui m'est remis porte la signature du Général d'armée Aérienne Jean-Philippe Douin. Dans la longue histoire de la Légion d'Honneur, c'est la première fois que la fonction de Grand Chancelier est confiée à un officier de l'Armée de l'Air. Il est vrai que le Général Douin n'est pas n'importe qui. Comme ingénieur, il est passé par la chasse et a rapidement gravi tous les échelons de commandement pour terminer comme Chef d'État-major de l'Armée de l'Air, et ensuite Chef d'État-major des Armées. Au cours de

Via de techniek van de achterglasschildering wordt dat 'van Frank De Winne naar Pierre de Caters'

Onze vriend en Erelid Frank De Winne werd benoemd tot Directeur van het European Astronaut Centre in Keulen. Dit is een onbetwistbare erkenning van al zijn hoedanigheden, niet alleen als astronaut en ruimtetechnicus maar ook van zijn vele menselijke kwaliteiten. Bij de bekendmaking van zijn benoeming hebben we hem gefeliciteerd.

Onze sympathieke Frank is acht jaar oud wanneer Neil Armstrong en Buzz Aldrin een voet zetten op de maan. Voor hem is dit maar een halve verrassing....Hij kent zijn klassieken. Tussen de boeken op zijn nachtkastje staat het werk van Hergé 'Mannen op de maan'. Op zaterdag 25 augustus 2012 is Neil Armstrong discreet vertrokken voor zijn laatste reis ... de man die door Obama bestempeld werd als 'één van de grootste Amerikaanse helden, niet alleen van zijn tijdperk maar van alle tijden'.

Helaas kan men niet hetzelfde beweren van een andere Armstrong (Lance), die op hetzelfde moment van zijn voetstuk wordt gestoten als wielerkampioen met zeven overwinningen in de Ronde van Frankrijk. De Amerikaanse antidoping autoriteiten hebben al laten weten dat hij geschrapt wordt uit de uitslag van alle wedstrijden waaraan hij sinds 1996 deelgenomen heeft. Zijn vriend Eddy Merckx verdedigt hem.... Ten onrechte zou ik zeggen! Kunnen we hem zomaar vrijpleiten omdat hij nooit positief werd bevonden? Ik zal waarschijnlijk binnenkort Eddy ontmoeten op het jaarlijks banket van de Belgen die drager zijn van de Légion d'Honneur. Ik zal niet nalaten hem hierover aan te spreken....(knipoogje!)

Toen ik in 2002 gepromoveerd werd tot 'Commandeur de la Légion d'Honneur', werd mij een document overhandigd dat ondertekend was door de Franse Generaal Jean-Philippe Douin. Het was de eerste keer in de lange geschiedenis van de Légion d'Honneur dat de functie van 'Grand Chancelier' aan een officier van de luchtmacht toevertrouwd werd. Generaal Douin is niet de eerste de beste. Als ingenieur werd hij eerst gevechtspiloot en daarna klom hij snel op in de hiërarchie om te eindigen als 'Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air' en vervolgens als 'Chef d'Etat-major des Armées'. Tijdens

son passage en escadrille opérationnelle sur Mirage IIIE, il a côtoyé un certain Jean-Marie Boule. (La photo ci-après en témoigne.)



zijn verblijf in een operationeel smaldeel op Mirage IIIE kwam hij in contact met een zekere Jean-Marie Boule. (Zoals men op het op de foto kan zien.)

Mirage IIIE 2-EM



Debout de g. à dr. : Ch. Grimaldi, G. Serrat, **Jean-Marie Boule**, M. Lemeunier, **Jean-Philippe Douin**.
Staand van l. naar r. : Ch. Grimaldi, G. Serrat, Jean-Marie Boule, M. Lemeunier, Jean-Philippe Douin. (légende)

Mais qui est ce Jean-Marie Boule ?

Après une carrière comme pilote de chasse à l'Armée de l'Air, Jean-Marie s'en est retourné dans sa région natale, en Bretagne. Il y profite d'une pension bien méritée, fort active faut-il le préciser. Parmi ses occupations, la peinture. Pas n'importe laquelle, puisqu'il s'agit de peinture inversée sous verre. Cette technique suppose que l'on commence par les détails de fin de tableau pour remonter progressivement par touches successives vers l'arrière plan. En fin de travail, la peinture est fixée sur le verre à l'aide d'une mince couche d'argent ou d'or.

Comment suis-je entré en contact avec l'intéressé ? Comme bien souvent, par le plus pur des hasards. Avec mon épouse, nous séjournons quelques jours sur la Côte d'Opale dans le Pas-de-Calais. Comme jeune pilote, nous avons sans doute tous été fascinés par ces superbes falaises entre le cap Blanc-Nez et le cap Gris-Nez... et irrésistiblement un vol au ras des flots s'imposait. Un chemin de Grande Randonnée relie les deux caps. Le moment est venu d'effectuer cette balade. Comme nous ne sommes pas des randonneurs « pros », nous nous contentons de faire la moitié du chemin, puis de retourner à la voiture. Quelques kilomètres plus loin, nous recommençons la même « manip »...

Maar wie is die Jean-Marie Boule ?

Na een loopbaan als jachtpiloot bij de 'Armée de l'Air', keerde Jean-Marie terug naar Bretagne, zijn geboortestreek. Hij geniet daar nu van een welverdiend pensioen, maar blijft wel zeer actief. Eén van zijn bezigheden: schilderen. Niet de eerste de beste vorm van schilderen, maar de techniek van de achterglasschildering. Bij deze techniek schildert men op de achterkant van glas en gaat men omgekeerd te werk: eerst de details, dan de grotere vlakken daar over heen en zo steeds breder en algemeen werkend. Bij de afwerking wordt het schilderij op het glas gefixeerd met behulp van een dun laagje zilver of goud.

Hoe ben ik met de man in contact gekomen ? Zoals meestal...toevallig. Met mijn echtgenote verbleven wij enkele dagen aan de Côte d'Opal in de Pas-de-Calais. Als jonge piloot zijn wij allemaal wel eens gefascineerd geweest door die prachtige steile kliffen tussen Cap Blanc-Nez en Cap Gris-Nez en een vlucht laag boven de golven langs die kustlijn was gewoon onweerstaanbaar! Tussen beide kappen ligt een wandelpad, maar omdat we geen getrainde wandelaars zijn, deden we maar de helft van de afstand en keerden dan terug naar auto. Enkele kilometer verder pasten we dan hetzelfde systeem toe...

Jean-Marie Boule
devant une de ses œuvres.



Jean-Marie Boule
voor één van zijn kunstwerken

Partis du cap Blanc-Nez, en direction de Wissant (vers le sud), nous faisons donc demi-tour après une bonne heure de marche. Au sommet d'une butte, nous voyons apparaître une jeune dame à la marche facile et rapide. À quelques mètres de nous, elle s'arrête et nous demande si c'est encore loin Wissant... D'un air de connaisseur, je lui réponds qu'il y en a au moins encore pour une bonne heure. Elle nous explique qu'elle fait la balade entre les deux caps et qu'un bus l'attend à cinq heures au cap Gris-Nez. Nous lui souhaitons bonne route. Son accent n'est pas du coin et je m'empresse à préciser à mon épouse qu'elle est sans aucun doute Québécoise.

Une heure plus tard, nous sommes attablés à la terrasse d'une petite brasserie sur la digue de Wissant. C'est l'heure de l'apéro. Nous avons à peine commandé lorsque nous voyons s'installer à la table d'à côté notre charmante Québécoise. Je m'empresse de la saluer... Elle a quelques difficultés à nous situer... Perplexe, elle nous lance: « Vous m'avez dépassée ? ». Éclats de rire quand je lui explique que nous avons quelque peu triché. Elle nous confie qu'elle vient effectivement du Québec (Gatineau en face de Montréal) et que cette randonnée, il y a déjà très longtemps qu'elle souhaite la faire. Elle a profité des Jeux Olympiques pour faire un saut en France et en Belgique. À notre tour de la regarder perplexes.

En fait, elle a la double nationalité belge et canadienne. Ses parents, originaires de Braine l'Alleud, ont émigré au Canada dans les années 70. Rapidement, Isabelle Regout nous précise qu'elle est artiste peintre et qu'elle a été choisie au Canada pour participer pendant les Jeux à Londres à une exposition regroupant quelque 250 artistes du monde entier. Nous sommes de plus en plus étonnés. Lorsque je lui demande si on peut vivre de la peinture, elle nous confie qu'en fait elle est avocate, mais qu'en 2005, elle a découvert à Bratislava la peinture sous verre. Depuis, elle s'est entièrement investie dans cette passion. Comme je ne peux cacher mon ignorance vis-à-vis de cette technique de peinture, elle nous explique rapidement de quoi il s'agit et pour illustrer son propos, elle sort un petit livre qu'elle vient d'illustrer pour un ami écrivain. Cela nous permet de découvrir que notre interlocutrice est effectivement fort douée.

Elle nous confie qu'elle a grandi dans un milieu artistique et qu'elle a toujours dessiné. Je découvrirai plus tard sur internet qu'Isabelle est présidente d'une association internationale qui regroupe les artistes utilisant cette technique de peinture (RAVI-Regroupement des artistes-peintres sur verre inversé).

À mon tour, je me sens obligé d'expliquer un peu ce qui nous amène sur la Côte d'Opale. Je lui précise d'abord que pour moi, comme aviateur, cet endroit à quelque chose de mythique. C'est de cette côte qu'ont été tentés les premiers survols de la Manche, finalement franchie par Blériot en 1909. Le bourg de Blériot-Plage (Sangatte) en témoigne.

Een uur later zitten wij op het terras van een kleine brasserie op de dijk van Wissant. Tijd voor een aperitiefje. Wij hebben amper besteld of we zien onze charmante Québécoise plaats nemen aan de tafel naast de onze. Ik haast me om haar te begroeten... Zij heeft het eerst moeilijk om ons te situeren.... Verbaasd vraagt ze: "Hebben jullie me ingehaald?" Ze lacht als ik haar vertel dat wij een beetje vals gespeeld hebben. Later vertelt dat ze inderdaad uit Québec (Gatineau, tegenover Montréal) afkomstig is en dat ze deze wandeling al sinds geruime tijd wou doen. Ze profiteert van de Olympische Spelen om België en Frankrijk te bezoeken. En vervolgens is het onze beurt om haar verbaasd aan te kijken.

In feite heeft ze de dubbele nationaliteit, Belgische en Canadese. Haar ouders, afkomstig uit Braine l'Alleud, zijn in de jaren 70 naar Canada uitgeweken. Isabelle Ragout vertelt dat ze kunstschilder is en dat ze geselecteerd werd om tijdens de Olympische Spelen in London aan een tentoonstelling deel te nemen met 250 schilders uit de ganse wereld. Onze verbazing wordt alsmaar groter. Als we haar vragen of ze van haar schilderkunst kan leven, antwoordt ze dat ze in feite advocate is maar dat ze in 2005 in Bratislava de techniek van de achterglasschildering ontdekt heeft. Sindsdien heeft ze zich volop aan die passie gewijd. Daar ik moet toegeven dat ik van deze techniek niets afweet, legt ze uit hoe het in elkaar zit. Om het te illustreren haalt ze een boek boven dat ze voor een vriend-schrijver geïllustreerd heeft. Daarmee zien we meteen welk artistiek talent onze gesprekspartner in huis heeft.

Verder vertelt ze ons dat ze in een artistiek midden is grootgebracht en dat ze altijd heeft getekend. Later zal ik op internet ontdekken dat Isabelle voorzitter is van een internationale vereniging van artiesten die deze aparte schildertechniek toepast (RAVI - Regroupement des artistes-peintres sur verre inversé).

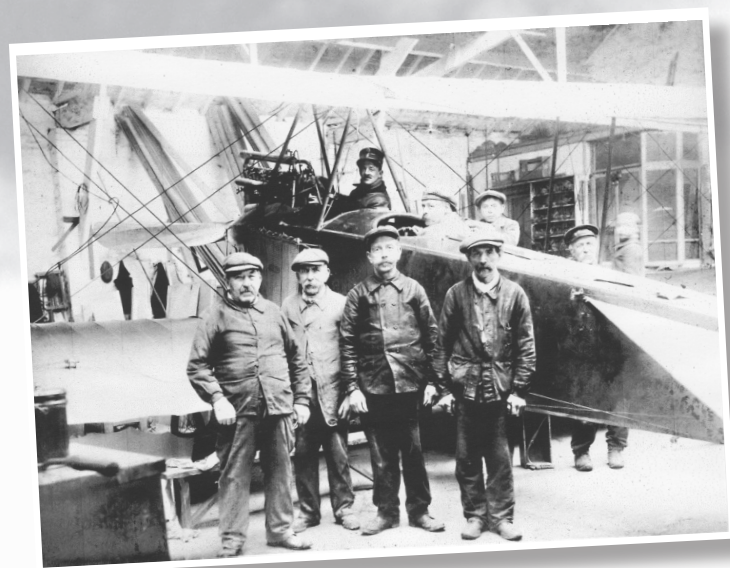
Van mijn kant voel ik me verplicht haar uit te leggen wat ons naar de Côte d'Opale heeft gebracht. Ik zeg haar dat dit voor mij, als vliegenier, een mythische plek is. Het is vanaf deze kust dat de eerste pogingen ondernomen werden om het Kanaal over te vliegen.



J'ai à peine mentionné le fait que j'étais pilote qu'Isabelle me donne de mémoire l'adresse d'un ami aviateur français qu'elle connaît en Bretagne : Jean-Marie Boule. Je ne pose pas trop de questions et découvrirai par la suite que c'est donc grâce à la peinture sur verre inversé qu'ils se sont rencontrés.

J'ai encore l'occasion de préciser que je fais partie d'une association d'aviateurs. Que nous avons été invités à nous rendre à Blériot-Plage à l'initiative d'un des petit-fils d'une entreprise de menuiserie à Calais ayant joué un rôle important pendant la 1ère Guerre mondiale.

Très rapidement, je lui explique comment après le retrait des troupes belges et alliées derrière l'Yser, les frères Bollekens d'Anvers ont été accueillis dans l'entreprise d'Eugène Legros pour y effectuer l'entretien et la réparation de la flotte des avions belges. Je précise que les membres du Conseil d'Administration de notre association ont ainsi pu assister après près de cent ans aux retrouvailles entre les descendants des deux familles. Et j'ai terminé mon propos, question de faire le tour de la question... en expliquant comment les frères Bollekens étaient arrivés à l'aviation en 1908, grâce à l'enthousiasme et la persévérance de notre premier aviateur... Pierre de Caters.



Les ateliers d'Eugène Legros à Calais.
René Vertongen est le pilote assis
dans le cockpit.
Derrière lui, Isidore Bollekens.

*De ateliers van Eugène Legros in
Calais, René Vertongen
is de piloot in de cockpit.*

Épilogue : Nous nous sommes quittés en nous embrassant comme si nous nous connaissions depuis toujours. Isabelle a encore pris le temps de dédicacer le livre qu'elle a absolument tenu à nous offrir avant de reprendre la route vers le cap Gris-Nez : « Je vous offre ce livre en souvenir d'une magnifique rencontre sur la Côte d'Opale... Un lieu qui respire la liberté et le bien-être. Affectueusement ».

Depuis, nous avons pris contact mail et j'ai pu découvrir grâce à son site (http://www.artquebec.ca/accueil_artiste.html) toute l'étendue du talent de cette charmante dame. Quant à Jean-Marie Boule, nous avons également pris langue et avons l'intention d'échanger nos souvenirs d'aviateurs.

Emem

Uiteindelijk bracht Blériot het in 1909 tot een goed einde. Het gehucht Blériot-Plage (Sangatte), dat naar hem werd vernoemd, is daar het bewijs van.

Ik heb nauwelijks gezegd dat ik piloot was of ze geeft ons voor de vuist weg het adres van een vriend, een Franse piloot die ze in Bretagne kent: Jean-Marie Boule. Ik stel niet teveel vragen en ontdek later dat ze hem heeft leren kennen dankzij de techniek van de achterglasschildering.

Ik maak ook van de gelegenheid gebruik om haar uit te leggen dat ik lid ben van een vereniging van piloten en dat we in Blériot uitgenodigd werden op initiatief van één van de kleinzonen van een schrijnwerkbedrijf in Calais dat tijdens de WO1 een belangrijke rol gespeeld heeft.

Ik vertel haar nog vlug hoe, na het terugtrekken van de Belgische en geallieerde troepen achter de IJzer, de gebroeders Bollekens uit Antwerpen door het bedrijf van Eugène Legros opgevangen werden om er het onderhoud en de herstelling van de Belgische vliegtuigen te doen. Ik zeg ook nog dat de leden van de raad van beheer van onze vereniging de kans hebben gehad om, na circa 100 jaar, de hereniging van de nakomelingen van de twee families mee te maken. Ten slotte vertel ik nog hoe de gebroeders Bollekens in 1908 in de luchtvaart terecht kwamen, dankzij het enthousiasme en de volharding van onze eerste vliegenier: Pierre De Caters.

Epiloog: bij het afscheid omhelzen we elkaar alsof we elkaar al jaren kennen. Alvorens naar Cap Gris-Nez terug te keren, geeft Isabelle ons nog het boek dat zij geïllustreerd. Ze schrijft de volgende opdracht: "Ik schenk jullie dit boek als herinnering aan een prachtige ontmoeting aan de Côte d'Opale...een plek die ons een intens gevoel van vrijheid en geluk geeft. Veel liefs."

Sindsdien houden wij contact via mail et heb ik, dankzij haar website (http://www.artquebec.ca/accueil_artiste.html), het grote talent van deze charmante dame ontdekt. Wij hebben ook met Jean-Marie Boule contact opgenomen en zijn van plan onze herinneringen als piloot uit te wisselen.

LA CHUTE D'ICARE



DE VAL VAN ICARUS

Quatrième partie : **la fin**

Deel 4 : **het einde**

La Sabena établit un système « hub and spoke », en référence à l'essieu et aux rayons d'une roue. Les avions de la Sabena amènent chaque matin des passagers de toute l'Europe vers Zaventem pour être transportés ensuite vers d'autres destinations européennes. Les appareils regagnent Bruxelles l'après-midi afin de desservir à nouveau les escales en Europe en soirée. Les équipages passent la nuit à destination afin d'embarquer de nouveaux passagers le lendemain matin et leur permettre ainsi d'emprunter les vols longs courriers. Notre compagnie entre cependant en concurrence avec les compagnies locales qui assurent des vols directs vers ces villes lointaines. Des réductions de prix sont appliquées pour attirer ces passagers vers la Sabena. Ce procédé permet d'augmenter spectaculairement le nombre de passagers à raison de 10 à 15% l'an. D'ailleurs, la Sabena est la seule compagnie aérienne européenne à croître durant la seconde moitié des années 90, tandis que les autres stagnent ou régressent. En 2000, la compagnie aérienne nationale transporte 11 millions de passagers, un record absolu dans son histoire.

Mais le système « hub and spoke » est coûteux, très coûteux ! La Sabena doit payer les taxes IFR et d'atterrissage en double par rapport à la concurrence. Les équipages logent dans des hôtels de classe internationale, donc onéreux. Du personnel supplémentaire est mis en œuvre à Zaventem pour canaliser adéquatement le flux des passagers. En outre, les frais salariaux en Belgique sont les plus élevés d'Europe. Il y a également une flagrante incompatibilité : Pierre Godfroid, l'ascétique, reçoit ses ordres de Zurich et se heurte inévitablement aux syndicats belges.

Godfroid est un capitaine d'industrie capable de gérer une entreprise et de donner des ordres, comme le commandant d'un navire. Mais les syndicats de la Sabena ne l'entendent pas de cette oreille. Une nouvelle grève éclate et paralyse la compagnie. C'est l'épreuve de force entre la direction et les syndicats. Il semble que Godfroid, soutenu par ses cadres, va déclarer un « lock-out ». Cela ne se fait pas en Belgique et Godfroid doit démissionner. En fait, il est dégommé par les syndicats : une telle situation ne s'était encore jamais présentée. Pour le remplacer, Paul Reutlinger est nommé président en février 1996. Il est Suisse Romande et a une prédilection pour les cravates rouge vif... Comme Suisse, il est moins « vulnérable » qu'un Belge nommé par le gouvernement.

Sabena zette nu een 'hub and spoke'-systeem op. Het ontleende die naam aan de as en de spaken van een wiel: Sabena-vliegtuigen zouden 's morgens uit heel Europa passagiers naar Zaventem brengen, waar zij overstapten in wachtende vliegtuigen die naar bestemmingen elders in Europa zouden vliegen. 's Middags kwamen ze terug naar Brussel. 's Avonds vlogen zij weer naar heel Europa. Daar overnachtten ze dan om 's anderendaags weer naar Zaventem te vliegen met nieuwe passagiers voor de lange afstanden. Men stond echter in concurrentie met de nationale luchtvaartmaatschappijen in die landen. Die verzekerden rechtstreekse diensten naar de steden waar Sabena naartoe vloog via Brussel. Om de passagiers toch over te halen met Sabena te vliegen werden lage promotietarieven gehanteerd. Dat deed de aantallen passagiers spectaculair stijgen met 10 tot 15 % per jaar. In de tweede helft van de jaren negentig was Sabena de enige luchtvaartmaatschappij in Europa die groeide terwijl alle andere stagneerden of achteruit gingen. In 2000 vervoerde de nationale luchtvaartmaatschappij 11 miljoen passagiers, een absoluut record in haar geschiedenis.

Maar het 'hub and spoke'-systeem kostte geld, veel geld. De vliegtuigen moesten tweemaal opstijgen, tweemaal landen en Sabena moest tweemaal IFR- en tweemaal landingstaksen betalen terwijl de concurrentie met rechtstreekse vluchten maar één keer moest betalen. Het vliegend personeel overnachtte voortaan altijd in dure buitenlandse eersteklassehotels. Er moest op Zaventem extra personeel zijn om de stroom overstappende passagiers in goede banen te leiden. Bovendien was België het Europees land met de hoogste loonkost. En er was de grote onverenigbaarheid: de ascetische Pierre Godfroid die zijn orders uit Zurich kreeg, kwam in botsing met de Belgische vakbonden.

Hij was een 'captain of industry' die een bedrijf kon leiden en orders gaf zoals de kapitein op een schip. Maar bij Sabena pikten de vakbonden dat niet. Er brak weer een staking uit die de maatschappij verlamde. Het werd een krachtmeting tussen de directie en de vakbonden. Even zag het er naar uit dat Godfroid, daarin gesteund door zijn staf, een lock-out zou uitroepen. Dat lag niet in de Belgische gewoonten. Godfroid nam ontslag. In feite werd hij weggejaagd door de vakbonden. Nergens ter wereld was zoiets ooit vertoond. In februari 1996 werd in zijn plaats Paul Reutlinger tot pre-

Reutlinger introduit le plan d'assainissement « Horizon 98 » en vue d'économiser 4,7 milliards (FB). 2,7 milliards doivent provenir d'une restructuration projetée par la direction. Les coûts salariaux doivent se réduire de 2 milliards, notamment par la mise à la prépension du personnel de plus de 52 ans, par l'utilisation de travailleurs temporaires et par une plus grande souplesse en termes de prestations de travail. Les syndicats souscrivent à ce plan mais exigent de nouvelles concessions. Ils s'imaginent que Swissair est une mine d'or et qu'avec la compagnie suisse les arbres vont pousser jusqu'au ciel. Paul Reutlinger cède à chaque négociation afin de préserver la paix sociale.

De nouvelles idées germent à Zurich. Les deux compagnies devraient standardiser leurs flottes afin d'en réduire les coûts de maintenance. Swissair a déjà opté pour la gamme des Airbus A320. En 1997, la décision est prise de remplacer les Boeing 737 par des A320. Initialement, il est question de 19 Airbus A320 pour remplacer 17 Boeing 737. La commande est doublée et passe à 34 appareils en prévision de l'expansion de la Sabena. Cette décision historique est dignement fêtée.

La transformation des pilotes va soulever d'énormes problèmes organisationnels et son coût est fortement sous-estimé. Sabena Flight Academy (la nouvelle appellation de l'École belge d'aviation) est mise sous pression afin de former 1.000 pilotes dans les plus brefs délais. À Steenokkerzeel, les simulateurs tournent en permanence, sept jours sur sept. Un nouvel Airbus est livré chaque mois.

Le coût de la qualification des pilotes dépasse le budget prévu et les Airbus nécessitent aussi plus d'investissements. Davantage de véhicules sont nécessaires pour les opérations au sol. Les bagages ne sont plus placés dans la soute à la force du poignet, mais chargés dans des conteneurs à l'aide d'un chariot élévateur. Le prix de ce matériel sera fortement sous-estimé. La Sabena inaugure sa nouvelle escale de Washington en 1999 alors que l'année précédente American Airlines a mis fin à cette ligne par manque de rentabilité. Lors du vol inaugural de l'Airbus A330, le 2 novembre 1999, Paul Reutlinger et la direction de la compagnie sont accompagnés par la ministre des communications, Isabelle Durant. Les responsables de l'administration de l'aéronautique et de nombreux représentants de la presse belge sont également de la partie. Tout ce beau monde loge au Swissotel. Jean-Luc Dehaene rejoint le groupe le lendemain. L'ex-ministre des communications, premier ministre en 1999, a sa petite idée sur le rachat de la Sabena par la Swissair : « La question est de savoir si la Belgique a encore besoin d'une compagnie aérienne telle que la Sabena. Les Suisses voulaient troquer les 49% du capital détenus par l'état belge contre 3,5% des actions du SAir Group. Ils étaient disposés à aller jusqu'à 5%, mais en échange de toutes les actions de la compagnie. Il est plus intéressant, pour l'état belge, d'encaisser chaque année les dividendes d'une entreprise suisse profitable que de couvrir les pertes de la Sabena ».

Ces propos ont le mérite d'être clairs : il y a un consensus politique en Belgique pour se défaire de la Sabena. Les ambitions démesurées de Swissair deviennent évidentes deux ans plus tard. SAir Group, sous la direction de Paul Reutlinger, a mis la main sur la Sabena déficitaire, mais aussi sur les compagnies aériennes AOM, Air Littoral et Air Liberté en France, LTU en Allemagne et Volare en Italie, toutes en perte. Swissair, tout autant que la holding SAir Group, va inévitablement à l'encontre de sérieux problèmes.

sident benoemd, een Zwitser van Bourgondische allure en met een voorkeur voor flamboyante rode dassen. Als Zwitser was hij politiek minder kwetsbaar dan een door de regering benoemde Belg.

Reutlinger voerde het saneringsplan 'Horizon 98' in, dat een vermindering van de kosten met 4,7 miljard fr. inhield, waarvan 2,7 miljard fr. zouden komen van een herstructurering door het management. De loonkosten moesten met 2 miljard fr. dalen, onder meer door de invoering van brugpensioen voor het personeel vanaf 52 jaar, door tijdelijke banen en door grotere flexibiliteit op de werkvloer. De vakbonden stemden daar mee in maar dwongen later nieuwe concessies af. Achter Swissair vermoedden zij een goudmijn en bomen die tot in de hemel groeiden. Paul Reutlinger gaf iedere keer toe om de sociale vrede te bewaren.

Uit Zürich kwamen nieuwe ideeën. Om de onderhoudskosten van de gemeenschappelijke vloot te drukken zouden de twee maatschappijen hun vloot standaardiseren. Swissair had al gekozen voor de Airbusfamilie A320. In 1997 werd beslist dat Sabena haar Boeings 737 zou vervangen door de A320. Er was aanvankelijk sprake van 19 Airbussen A320 om 17 Boeings 737 te vervangen. Met het oog op de verwachte groei van Sabena werd het aantal uitgebreid tot 34 toestellen: dubbel zoveel als oorspronkelijk besproken. Er werd feestelijk geklonken op de historische beslissing. De omscholing van de Sabenapiloten stelde grote organisatorische problemen. De kostprijs ervan was vreselijk onderschat. Sabena Flight Academy (de nieuwe naam voor de BAS) werd onder stoom gezet om in de kortste keren 1.000 piloten om te scholen op het nieuwe vliegtuigtype. De vluchtsimulators in Steenokkerzeel draaiden 24 uren op 24, zeven dagen per week want iedere maand werd een nieuwe Airbus geleverd.

Niet alleen de omschakeling van de piloten kostte meer dan geraamd, de Airbussen zelf vergden extra investeringen. Er waren meer voertuigen nodig op de tarmac voor de afhandeling. Bagage werd niet meer met spierkracht in de buik van een Boeing gestouwd maar in containers geladen die met schaarliften in de Airbussen geschoven werden. De containers en de schaarliften moesten aangekocht worden. Daarvan was de kostprijs onderschat. In november 1999 huldigde de Sabena een nieuwe bestemming in: Washington. Het jaar tevoren was American Airlines met de route gestopt omdat ze niet rendabel was. Er waren heel wat genodigden aan boord voor de inwijdingsvlucht met de Airbus A330 op 2 november, onder meer minister van Verkeerswezen Isabelle Durant, Sabena-baas Paul Reutlinger, de hele top van Sabena, de top van het Bestuur der Luchtvaart van het ministerie van Verkeerswezen, en de complete Belgische pers. Het gezelschap werd ondergebracht in het Swisotel, dat deel uitmaakte van het welbekende Watergate-complex uit de tijd van president Nixon. De volgende dag voegde Jean-Luc Dehaene zich bij de groep. De voormalige minister van Verkeerswezen en in 1999 eerste minister van België had een visie op de verkoop van Sabena aan Swissair: "De vraag is of België nog een luchtvaartmaatschappij als Sabena nodig heeft. De Zwitsers willen de Belgische staat in ruil voor 49 % van de aandelen van Sabena 3,5 % van de aandelen in SAir Group te geven. Zij willen tot 5 % gaan als ze de hele maatschappij krijgen. Het is interessanter voor de Belgische staat ieder jaar dividend op te strijken van een winstgevend Zwitsers bedrijf dan de verliezen van de Sabena te moeten betalen".

La compagnie suisse court à la faillite, suivie à grande allure par la Sabena. Le record de 11 millions de passagers transportés en l'an 2000 a engendré une perte de 13,3 milliards de FB. Lorsque le ministre s'étonne des pertes colossales de la compagnie, il est tout surpris de s'entendre dire « Oui, mais nous avons transporté beaucoup de passagers ! ».

Malgré les difficultés financières qui amènent la compagnie au bord du précipice, les pilotes vont exiger une augmentation de salaire et un allègement du temps de travail. Le personnel navigant fait la grève en octobre et la Sabena cesse ses paiements à la compagnie belge City Bird qui sous-traite certaines routes, entre autres à destination de l'Amérique Latine. Cette situation met City Bird en faillite. La Sabena dépose le bilan le 7 novembre 2001. Le trou de 70 milliards de francs ne peut être comblé. SAir Group fait banqueroute et la belle aventure de la Sabena, qui a duré 78 ans, se termine de façon abrupte.

Les plus surpris par cette catastrophe sont les pilotes, tant ils sont persuadés que la Sabena ne peut faire faillite « parce ce que le gouvernement n'osera jamais mettre 12.000 travailleurs au chômage ». Mais ce n'est pas le gouvernement qui en décide. Le tribunal de commerce de Bruxelles constate que les dettes sont supérieures au capital et que dès lors la Sabena est, de facto, juridiquement en faillite. Personne ne peut le contester.

En Europe, c'est la première fois qu'une compagnie aérienne nationale fait banqueroute. Les chaînes de télévision du monde entier envahissent Zaventem : la NOS néerlandaise, la BBC britannique, la RTF française, la ZDF allemande et bien d'autres. Le naufrage d'un de nos symboles nationaux fait l'actualité dans le monde entier. C'est également la plus grande faillite dans toute l'histoire de la Belgique. Quelques douze mille personnes sont licenciées alors qu'elles croient que cela ne leur arrivera jamais : c'est un drame national. Une génération entière de jeunes s'est endettée pour financer sa formation au pilotage, ce que la Sabena ne faisait plus depuis 1991. Ils n'ont pas seulement perdu leur travail, ils sont également endettés jusqu'au cou; le copilote du dernier Airbus ayant atterri à Zaventem le 8 novembre s'est même suicidé.

Les médias s'étendent sur les conséquences sociales de la plus importante faillite de l'histoire de la Belgique tandis que les syndicats exigent des mesures de protection pour les travailleurs. L'aspect le plus stupéfiant de la faillite de la compagnie aérienne nationale vient du milieu des nationalistes flamands. Ceux-ci s'en réjouissent, car la Sabena était l'un des symboles marquants de l'état belge honni et son naufrage est accueilli avec une certaine allégresse. Une telle attitude peut sembler normale de la part du Vlaams Blok, vu son slogan « België barst » (« crève, Belgique »), mais la surprise est vraiment totale lorsque des commentaires du même genre émanent du CVP, principalement, de son prolongement culturel qu'est le Davidsfonds.

Le CVP s'est toujours comporté en parti favorable à l'état. Que certains de ses membres déclarent leur satisfaction suite au naufrage de la Sabena est d'autant plus surprenant que les démocrates chrétiens et le CVP se sont toujours fortement investis aux plus hauts niveaux de la compagnie aérienne nationale. La direction de la Sabena était quasiment le monopole des démocrates chrétiens depuis 1923. Lorsque le ministre des communications Jos Chabert (CVP) dé-

Duidelijker kon het niet: er was in België een politieke consensus om zich van Sabena te ontdoen. Twee jaar later was duidelijk dat Swissair te veel hooi op de vork had genomen. Onder leiding van Paul Brussinger had de SAir Group niet alleen het verlieslatende Sabena ingepalmd maar ook de verlieslatende luchtvaartmaatschappijen AOM, Air Littoral en Air Liberté in Frankrijk, LTU in Duitsland en Volare in Italië. Niet alleen Swissair, maar ook haar holdingmaatschappij SAir Group geraakte hierdoor in de problemen.

De Zwitserse maatschappij stevende op een faillissement af. Ook Sabena ging met sneltreinvaart naar het failliet. In 2000 waren er 11 miljoen passagiers vervoerd, een recordaantal. Dat had een verlies opgeleverd van 13,3 miljard fr. Aan iedere vervoerde passagier had de maatschappij meer dan 1.200 fr. verloren. Een verbijsterde minister kon zijn oren niet geloven toen hij opmerkte dat de luchtvaartmaatschappij met zoveel verlies vloog en als antwoord te horen kreeg: "Ja, maar wij vervoeren veel passagiers!".

Het kwam als een complete verrassing dat de Sabena-piloten uitgerekend op het moment dat Sabena financieel aan haar einde was, opslag eisten en minder wilden werken. In oktober gingen zij in staking. Sabena staakte haar betalingen aan de Belgische privé-luchtvaartmaatschappij City Bird, die als onderaannemer zekere routes voor de Sabena vloog, onder meer naar Zuid-Amerika. City Bird geraakte hierdoor in moeilijkheden en ging failliet. Op 7 november 2001 legde Sabena de boeken neer. De put van 70 miljard fr. kon door niemand meer gevuld worden. SAir Group was failliet. Het Sabena-avontuur was na 78 jaar ten einde.

Het meest verrast waren de piloten. Zij hadden geloofd dat de Sabena niet failliet kon gaan "omdat geen regering 12.000 man op straat durft te zetten". De regering heeft dat niet gedaan: het was de Handelsrechtbank te Brussel die vaststelde dat de schulden van het bedrijf groter waren dan zijn kapitaal. Sabena was de facto juridisch failliet. Daar kon niemand een speld tussen krijgen.

Het was de eerste keer dat in Europa een nationale luchtvaartmaatschappij failliet ging. Televisiezenders uit heel de wereld streken op Zaventem neer: NOS uit Nederland, BBC uit Londen, RTF uit Parijs, ZDF uit Duitsland... De ondergang van 's lands nationaal symbool was plots wereldnieuws. Het was het grootste faillissement uit de Belgische geschiedenis. Twaalfduizend mensen verloren uiteindelijk hun baan waarvan zij gedacht hadden dat zij vast was. Het heeft tot drama's geleid. Een hele generatie jonge piloten had zich diep in de schulden gestoken om hun vliegopleiding te bekostigen want Sabena deed dat sinds 1991 niet meer. Al die mensen waren niet alleen werkloos, zij zaten tot over hun oren in de schulden. De copiloot van de laatste Airbus A340 die op 8 november op Zaventem teruggekeerd was, heeft zelfmoord gepleegd.

Een verrassend aspect van het faillissement van de nationale luchtvaartmaatschappij was dat, terwijl de media uitweidden over de sociale gevolgen van het grootste faillissement uit de Belgische geschiedenis en de vakbonden maatregelen eisten om de werknemers te beschermen, er in Vlaams-nationalistische hoek feeststemming heerste. Sabena was één van de symbolen van de gehate Belgische staat. Haar ondergang werd door de Vlaamse nationalistes met blijdschap begroet. Men kon zoiets verwachten van het Vlaams Blok dat de slagzin 'België barst' hanteerde, maar dat identieke jubel-

crète en 1970 une restructuration afin d'assainir ses finances, il met Carlos Van Rafelghem aux commandes de la Sabena, lequel est un haut fonctionnaire du ministère des finances issu de la démocratie chrétienne. Il fait partie de l'aile ACW du CVP. À la suite de son décès, un successeur est recherché et sélectionné par un bureau de chasseurs de têtes chargé par Jean-Luc Dehaene de recruter le futur CEO (Chief Executive Officer) de l'entreprise. Parmi les critères de sélection figurent l'appartenance à la famille démocrate chrétienne. Pierre Godfroid est l'oiseau rare recherché. Il appartient à la mouvance du PSC et est parfaitement bilingue. Ses références sont excellentes dans la mesure où il a tiré la multinationale Campbell d'une situation désastreuse et l'a à nouveau rendue profitable par les mesures prises.

Il a depuis lors été tenté, avec persistance, de rendre les Suisses responsables de la faillite de la Sabena. Mais les Belges seuls ont parfaitement été capables de réduire leur compagnie aérienne à néant. L'attitude de certains partis politiques en dit long à ce sujet. Comme on l'a vu, le premier ministre Jean-Luc Dehaene n'a pas hésité de mettre en doute la nécessité d'une compagnie aérienne nationale pour se satisfaire d'une compagnie suisse distribuant des dividendes. C'est toutefois essentiellement au sein de la mouvance libérale francophone qu'a émergé la décision de laisser sombrer la navire Sabena « pour en être quitte ».

La commission parlementaire d'enquête constituée un an après la faillite afin d'investiguer celle-ci conclut que tout était de la faute de Swissair. Le ministre des communications, Rik Daems (VLD), a annoncé vouloir assigner la compagnie en justice et revendiquer des dommages et intérêts. C'était une initiative pour le moins surprenante car, comme le dit le dicton flamand, on ne peut prendre la peau d'un caillou. Swissair était elle-même en faillite et la Sabena y avait contribué.

Si la Sabena a été mise en faillite pour 70 milliards de francs de dettes qu'elle ne pouvait rembourser, le gouvernement a concédé ultérieurement 300 milliards de francs à la société nationale de chemins de fer pour qu'elle puisse éponger son ardoise. L'Europe n'admet pas que les compagnies aériennes nationales soient subventionnées mais n'a aucune difficulté à le faire pour les chemins de fer déficitaires.

La SNCB accuse annuellement une perte de 2,8 milliards d'euros, c'est-à-dire 112,95 milliards de francs. Eurostar subit une perte de 25 millions d'euros (ou 1 milliard de francs) par an pour sa ligne Bruxelles-Londres. C'est pour cette raison que le patron de la SNCB, Karel Vink, qui avait été embauché pour assainir les finances de la compagnie ferroviaire, voulait se débarrasser d'Eurostar. Le vice-premier ministre Vande Lanotte y mit son veto et Vink démissionna. On attribue à ce dernier les propos suivants : « Die Vande Lanotte mag zelf met zijn treintjes spelen », c'est à dire « Ce Vande Lanotte peut aller jouer avec ses petits trains ». Un fidèle militant du parti socialiste prit la suite, les chemins de fer demeuraient donc bien dans des mains socialistes. Eurostar véhicule actuellement près de 60% de tous les passagers partant de Bruxelles à destination de Londres : un grand succès financé par les deniers des contribuables.

De nombreuses causes ont été évoquées pour expliquer la faillite de la Sabena et un doigt accusateur a été pointé vers la Swissair, le partenaire suisse qui aurait vidé les caisses de la compagnie. Quelque

tonen klonken bij de CVP en vooral bij haar cultureel verlengstuk Davidsfonds, was een complete verrassing.

De CVP had zich altijd als een staatsdragende partij opgesteld. Dat sommigen van haar leden hun tevredenheid uitten over de ondergang van Sabena was een des te grotere verrassing omdat de christendemocratie en de CVP altijd meer dan een vinger in pap hadden gehad op de hoogste niveaus van de nationale luchtvaartmaatschappij. De leiding van Sabena was quasi een katholiek monopolie sinds 1923. Toen minister Jos Chabert (CVP) in de jaren zeventig minister van Verkeerswezen was en een herstructurering beval om de financiën van de staatsmaatschappij gezond te maken, stelde hij Carlos Van Rafelghem aan, een hoge ambtenaar van Financiën van katholieken huize. Hij behoorde tot de ACW-vleugel in de CVP. Na zijn overlijden werd een opvolger gezocht en gevonden door een 'headhunting bureau' dat van eerste minister Jean-Luc Dehaene de opdracht gekregen had een geschikte Chief Executive Officer (CEO) te vinden met ervaring in het redden van noodlijdende bedrijven. Maar hij moest behoren tot de christendemocratische familie. Pierre Godfroid was die witte raaf. Hij was van PSC-strekking en perfect tweetalig. Hij had goede referenties. Had hij het noodlijdende bedrijf Campbell niet van de ondergang gered en er met ingrijpende maatregelen weer een winstgevende onderneming van gemaakt?

Men heeft sindsdien hard geprobeerd de Zwitsers verantwoordelijk te stellen voor het faillissement van Sabena. De Belgen zijn echter helemaal alleen in staat geweest hun nationale luchtvaartmaatschappij kapot te maken. De houding van sommige politieke partijen sprak daarover boekdelen. Eerste minister Jean-Luc Dehaene trok de noodzaak van een nationale luchtvaartmaatschappij al in twijfel en kon vrede nemen met een Zwitserse die dividend uitkeerde. Het was vooral in Franstalige liberale hoek dat de PRL besloot het schip van de Sabena te laten zinken 'om er van af te zijn'.

De parlementaire onderzoekscommissie die een jaar na het faillissement werd opgericht om het faillissement te onderzoeken, kwam tot de conclusie dat het allemaal de schuld was van Swissair. Minister van Verkeerswezen Rik Daems (VLD) kondigde aan dat hij die maatschappij voor het gerecht zou dagen en schadevergoeding eisen. Dat was een verrassend initiatief want het is in Vlaanderen bekend dat men van een kei het vel niet kan afstropen. Swissair was zelf failliet. En Sabena had daar een aandeel in gehad.

Werd Sabena in 2001 failliet verklaard omdat zij een schuldenberg van 70 miljard fr., niet kon betalen, de regering paste daarna voor de spoorwegmaatschappij 300 miljard fr. bij opdat zij met een schone lei zou kunnen voortdoen. Europa duldt niet dat nationale luchtvaartmaatschappijen gesubsidieerd worden. Europa heeft geen bezwaar tegen het subsidiëren van verlieslijdende spoorwegen.

De NMBS lijdt jaarlijks een verlies van € 2,8 miljard. Dat is 112,95 miljard frank. Eurostar lijdt op de spoorverbinding tussen Brussel en Londen jaarlijks 25 miljoen euro verlies. Dat is 1 miljard fr. Om die reden wilde de voormalige baas van de NMBS, Karel Vink, die ingehuurd was om de financiën van de spoorwegmaatschappij te saneren, van Eurostar af. Hij botste op het veto van vicepremier Vande Lanotte. Vink nam ontslag. Hem worden de historische woorden in de mond gelegd: "Die Vande Lanotte mag zelf met zijn treintjes spelen". In zijn plaats werd een trouwe socialistische partijsoldaat

temps auparavant, cette même Swissair était célébrée comme le sauveur providentiel, un peu comme l'oncle d'Amérique qui allait résoudre tous les problèmes d'argent. Une commission parlementaire d'enquête fut établie afin d'investiguer la faillite et d'en désigner les coupables. Elle aboutit rapidement à la conclusion que les Belges n'en portaient aucunement la culpabilité et que la faillite était entièrement imputable aux Suisses. Ils n'avaient pas respecté l'accord conclu concernant un apport de 258 millions d'euros, lequel avait été convenu lors d'une entrevue à l'hôtel Amigo de Bruxelles entre le premier ministre Verhofstadt et le sommet de la hiérarchie de SAir Group, la holding détenant Swissair. Ils avaient rendu la Sabena exsangue, du moins c'est ce qui se disait. Cette situation doit toutefois être nuancée dans la mesure où le SAir Group s'était lourdement trompé.

Les Suisses se sont mis le couteau sur la gorge avec la Sabena tout autant qu'avec Air Liberté et AOM en France, Volare en Italie et LTU en Allemagne. L'expansion voulue par SAir Group a provoqué sa faillite, laquelle fut décidée par la démocratie suisse. Il était alors question de l'entrée de la Suisse dans l'Union Européenne et une décision aussi importante ne pouvait être prise par le gouvernement suisse, pas plus que ratifiée par le parlement suisse, comme c'eût été le cas en Belgique. Une décision de cette envergure doit, en Suisse, être soumise au peuple suisse par voie d'un référendum, c'est la base même de la démocratie en Suisse. Les Suisses décidèrent de garder leur indépendance et leur souveraineté. La candidature comme futur membre de l'Union Européenne fut rejetée.

Swissair demeurait donc la compagnie aérienne nationale mais était privée de l'accès au marché européen, à l'inverse de ses concurrentes. C'est par une voie détournée, en l'occurrence la reprise de diverses compagnies aériennes en France, Allemagne, Belgique et Italie que SAir Group, la holding contrôlant Swissair, a quand même voulu mettre un pied en Europe. Mais ces compagnies européennes avaient toutes une chose en commun : elles fonctionnaient à perte. Une compagnie profitable comme la Swissair ne pouvait éponger une telle situation. Ultérieurement, la politique de la Swissair fut même qualifiée de mégalomane. C'était cependant accepté par le référendum qui avait rejeté l'avantage économique d'être membre de l'Union Européenne.

Une pièce finale dans le drame de la Sabena réside dans le remplacement des Boeing 737 par des Airbus A320. La décision de standardiser le parc aérien de la Sabena et de la Swissair était logique, mais la manière dont elle fut exécutée est discutable. Swissair avait opté plus tôt pour la gamme européenne Airbus, tandis que Sabena disposait d'une flotte de Boeing 737 américains dont 14 devaient être remplacés. Il était de l'intérêt de la Sabena de choisir l'Airbus A320, et plus tard le plus grand A330 et le long courrier A340, afin de réduire les frais de maintenance et de limiter les investissements dans les stocks de pièces de rechange.

La question se rapportant à la faillite n'est pas de savoir qui a grugé qui. Le fond du problème réside dans le fait que SAir Group s'est lourdement trompé. La volonté d'expansion de l'entreprise suisse, enclavée dans l'Union Européenne, afin de survivre dans une Europe en pleine mutation et où la concurrence internationale devenait de plus en plus féroce a amené la compagnie suisse à se mettre la corde au cou. Les pertes des compagnies aériennes rachetées AOM, Air Liberté, Volare, LTU et Sabena se sont accumulées.

aangesteld: de spoorwegen bleven vast in socialistische handen. Vandaag vervoert Eurostar ruim 60 % van alle passagiers tussen België en Londen: een groot succes dat gefinancierd wordt met het geld van de belastingbetaler.

Men heeft vele oorzaken aangewezen voor de ondergang van de Sabena en er werd met een beschuldigende vinger gewezen naar Swissair, de Zwitserse partner die de Belgische maatschappij leeggezogen zou hebben. Kort tevoren was datzelfde Swissair nog feestelijk binnengehaald als redder in nood: de 'suikeronkel' die alle financiële problemen zou oplossen. In Zurich groeiden de bomen immers tot in de hemel, zo geloofde men. Er werd een parlementaire onderzoekscommissie opgericht om het faillissement te onderzoeken en schuldigen te vinden. Zij kwam tot de conclusie dat de Belgen geen schuld trof: het faillissement was de schuld van de Zwitsers... Die hadden zich niet aan de afspraak gehouden en hadden niet de 258 miljoen euro op tafel gelegd die afgesproken was in het 'hotelakkoord', afgesloten in het hotel Amigo te Brussel tussen eerste minister Verhofstadt en de top van SAIR-group, de holding van Swissair. Zij hadden de Sabena leeggezogen, zo heette het. Toch was de toestand genuanceerder. SAIR Group had zich lelijk misrekend.

De Zwitsers hadden zich verslikt aan de Sabena. Maar evenzeer aan Air Liberté en AOM in Frankrijk, aan Volare in Italië en aan LTU in Duitsland. SAIR Group ging zelf failliet aan zijn expansiepolitiek. En die was veroorzaakt door de Zwitserse democratie. Toen er sprake van was dat Zwitserland lid zou worden van de Europese Unie kon zo'n belangrijke beslissing niet door een Zwitserse regering genomen, noch door een Zwitsers parlement goedgekeurd zoals in België het geval zou geweest zijn. Zo'n belangrijke beslissing moet in Zwitserland ter goedkeuring voorgelegd worden aan het Zwitserse volk door middel van een volksraadpleging, grondslag van de Zwitserse democratie. De Zwitsers hielden vast aan hun onafhankelijkheid en aan de soevereiniteit van hun land. Het lidmaatschap van de EU werd afgeketst.

Hierdoor bleef Swissair 's lands nationale luchtvaartmaatschappij maar kreeg geen toegang tot de Europese markt zoals haar concurrenten. SAIR Group, de holdingmaatschappij van Swissair, probeerde hieraan te verhelpen door toch een voet in Europa te krijgen langs een omweg: door het overnemen van een aantal luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk, Duitsland, België en Italië. Zij zouden als EU-maatschappijen voortbestaan. Zij hadden allemaal één ding gemeen gemeen: zij vlogen allemaal met verlies. Dat kon zelfs een welvarende Swissair niet blijven betalen. De Swissair-politiek werd later megalomaan genoemd. Hij was echter opgedrongen door de volksraadpleging die het economische voordeel van lidmaatschap van Europa had afgewezen.

Een sluitstuk in het Sabena-drama was de vervanging van de Boeings 737 door Airbusvliegtuigen A-320. De beslissing om het vliegtuigenpark van de Sabena en van Swissair te standaardiseren was logisch. De manier waarop zij werd aangepakt was echter voor commentaar vatbaar. Swissair had eerder al gekozen voor de Europese Airbusfamilie. Sabena had een vloot Amerikaanse Boeings 737. Die waren aan vervanging toe: 14 stuks. Om de onderhoudskosten te drukken was het interessant dat Sabena ook zou kiezen voor de Airbus A320. En voorts voor de grotere A330 en de A340 voor de lange afstanden. Die eenvormigheid zou de kosten

Le coût de la standardisation de la flotte a dépassé les prévisions. En outre, les Suisses n'étaient pas préparés au choc culturel et à la confrontation avec les syndicats français et belges. Les Suisses n'étaient tout bonnement pas armés pour faire face aux problèmes qu'ils s'étaient créés. SAir Group fit faillite : les 258 millions d'euros ne furent jamais versés à la Sabena, ce qui entraîna sa chute, fondamentalement provoquée par la politisation typique de chaque entreprise parastatale belge, mais également par ce qu'elle était incapable de fonctionner sur ses fonds propres

Herman Dewulf
Traduction : Jean-Pierre Decock.

voor onderhoud drukken en investeringen in onderdelen beperken. De vraag is niet wie wie bedrogen heeft in het faillissement. De grond van de zaak is dat SAIR Group zich lelijk had vergist. De dwang tot expansie van het Zwitsers bedrijf om, omringd door de EU, te overleven in een gewijzigd Europa waar internationale concurrentie een steeds grotere rol speelde, heeft de Zwitserse luchtvaartmaatschappij de das om gedaan. De verliezen van de opgekochte luchtvaartmaatschappijen AOM, Air Liberté, Volare, LTU en Sabena stapelden zich op. De kostprijs van de standaardisatie van de vloot was groter dan verwacht. De Zwitsers waren bovendien niet voorbereid op de cultuurschok: de kennismaking met de confrontatiecultuur van Franse en Belgische vakbonden. De Zwitsers waren gewoon niet opgewassen tegen de problemen die zij hadden gecreëerd. SAIR Group ging failliet: het kon de overeengekomen 258 miljoen euro niet storten aan Sabena. Het sleepte in zijn val Sabena mee, dat ten gronde was gericht door de politisering van elk staatsbedrijf in België en te zwak was om op eigen benen te staan.

SOCIETE ANONYME BELGE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES




S.A.B.C.A.

www.sabca.com



La sécurité aérienne (SA) à la Force Aérienne de 1965 à 2000

par André « Phil » Dambly - introduction de Emem

Vliegveiligheid (LV) in de Luchtmacht van 1965 tot 2000

door André « Phil » Dambly; vertaald door Wif De Brouwer - Inleiding Emem

Lorsque j'ai demandé à un de nos Vice-présidents, Wif De Brouwer, s'il accepterait de collaborer à l'élaboration d'un dossier « Sécurité Aérienne - SA » pour le magazine, je ne me doutais pas qu'il allait fournir un travail aussi important, couvrant la quasi-totalité des années d'après-guerre à la Force Aérienne. Grâce à sa contribution, nous avons de façon détaillée une vision complète de l'évolution de ce que nous appelons plus communément « Flight Safety ». Ayant débuté comme pilote dans une escadrille de chasseurs-bombardiers F-84F, la « three one », l'ami Wif a eu le bonheur de commander quelques années plus tard une escadrille de chasseurs F-104, la 349. Il est un des premiers à faire sa conversion sur F-16 comme commandant du groupe de vol à Beauvechain, avant de passer au 15e Wing de transport, sur C-130 Hercules, et en devenir le Chef de corps. À l'État-major de la Force, Wif a occupé la fonction de chef de la section opérations (VS3), avant d'être nommé Sous-chef d'État-major. Il était donc bien placé pour nous parler de « sécurité aérienne », ayant vécu cette évolution, de l'unité jusqu'au plus haut niveau de responsabilités. Nous lui sommes particulièrement reconnaissants de s'être livré à ce travail qui lève le voile dans le domaine SA sur près de 60 années d'opérations à la Force Aérienne.

Avec la contribution d'André « Phil » Dambly, nous retournons à une époque, fin des années 80, où le taux d'accidents à la Force Aérienne prend des proportions dramatiques. Après avoir passé 15 ans dans un environnement de chasseurs-bombardiers, avec comme dernière fonction le commandement de la 2e Escadrille, Phil atterrit dans le domaine de la Sécurité Aérienne en 1983. Lors de son passage à l'Institut Royal Supérieur de Défense en vue d'acquérir le brevet d'État-major, Phil présente un mémoire de fin de 3e cycle - c'est une première - consacré à la « Sécurité » à la Force Aérienne. Dans ce mémoire, il fait un bilan on ne peut plus clair du malaise que traverse la Force. Il propose des remèdes et solutions qu'il s'empresse de mettre en

Toen ik één van onze vicevoorzitters, Wif De Brouwer, vroeg om mee te werken aan de samenstelling van een dossier 'Vliegveiligheid' voor onze magazine, wist ik niet dat hij een danig belangrijke bijdrage zou leveren. Deze besloeg bijna volledig de naoorlogse periode van de Luchtmacht. Dank zij zijn aandeel hebben we nu een gedetailleerd overzicht van de evolutie in een domein dat we in beroepsjargon 'Flight Safety' noemen. Na zijn debuut in «three one», een jagerbommenwerper smaldeel op F-84 F, had onze vriend Wif enkele jaren later het geluk van het bevel te voeren over 349, een jacht-smaldeel op F-104. Als commandant Vlieggroep in Beauvechain was hij bij de eersten om een conversie te doen op F-16. Later zou hij, als korpscommandant van de 15de Wing Luchttransport, overschakelen op C-130 en in de Staf was hij chef van de sectie operaties (VS3) vooraleer benoemd te worden tot onderstafchef van de LuM. Aangezien hij de evolutie vanaf het smaldeel tot het hoogste beslissingsniveau heeft meegemaakt, was hij dus goed geplaatst om ons te spreken over «vliegveiligheid». We zijn hem ten zeerste dankbaar omdat hij met zijn bijdrage de sluiër heeft gelicht over de totaliteit van het LV domein, dat ongeveer 60 jaar operaties in de LuM beslaat.

Met het artikel van André «Phil» Dambly keren we terug naar het einde van de jaren 80; het tijdperk waarin het ongevallengemiddelde in de LuM dramatische proporties aannam. Na vijftien jaar in een jagerbommenwerper omgeving, met als laatste functie, commandant van het 2de Smaldeel, komt Phil in 1983 in het domein van de Vliegveiligheid terecht. Hij wordt aangeduid om de 3de cyclus te volgen om het stafbrevet te bekomen. Op het einde van zijn verblijf in het Koninklijk Hoger Instituut van Defensie maakt Phil een studie die gewijd is aan de Vliegveiligheid in de LuM; dit is een première. In deze studie maakt hij een zeer duidelijk bilan van de heersende malaise. Hij stelt maatregelen en oplossingen voor die hij in de praktijk kan omzetten van zodra hij de functie opneemt van de verantwoordelijke voor Vliegveiligheid

œuvre dès qu'il occupe à son retour en état-major la fonction de responsable de la Sécurité Aérienne (VDS). Son approche nouvelle, sa détermination vis-à-vis du commandement, font de lui l'artisan d'une prise de conscience qui va conduire la Force vers plus de professionnalisme tant au niveau des procédures que des mentalités.

L'accident de deux F-16 en Turquie - le 18 octobre 1989 - a sans doute précipité cette prise de conscience. Je me trouvais à ce moment en fonction au Cabinet du Ministre et en cas de crash, je devais immédiatement le prévenir et lui donner un maximum d'informations quant aux circonstances et conséquences de ces accidents. Est-il utile de préciser que la secrétaire du Ministre ne me voyait pas venir d'un bon œil... ? « Ah, non... Qu'est-ce qu'il y a encore ? C'est pas le moment... etc ! ». Le mois précédent, j'avais dû informer le Ministre qu'un mécanicien belge s'était emparé d'un F-16 et avait crashé après le décollage lors d'un « Squadron Exchange » à Oerland en Norvège. Ce genre de drame est évidemment difficile à expliquer... et à empêcher. Il est toutefois certain qu'à partir de cette période, la politique nouvelle menée en matière de sécurité aérienne combinée aux théories nouvelles de gestion mise en application au sein de la Force - Total Quality Management (TQM) - ont incontestablement porté leur fruit.

J'ai pu comme commandant du Groupe Training et Support à partir de 1992, puis du QG Commandement TAF à partir de 1996 et finalement en 2000, comme Chef d'État-major FAé, mesurer le chemin parcouru. Grâce à cette politique proactive et préventive, le nombre d'accidents a considérablement diminué et ce malgré des engagements opérationnels réels qui, faut-il le rappeler, ont déjà débuté en 1999 avec notre intervention au Kosovo et se sont poursuivis avec nos engagements en Afghanistan et en Libye. Ceci étant dit, je cède la « plume » à Phil... en vous souhaitant bonne lecture de cet article.

(VDS) bij zijn terugkeer in de Staf. Door zijn nieuwe benadering en zijn vastberadenheid t.o.v. het commando, wordt hij de bewerkker van een bewustwordingsproces dat leidt tot meer professionalisme in de LuM, zowel op procedureel als op mentaal vlak.

Het ongeval met de twee F-16 in Turkije op 18 oktober 1989 heeft zonder twijfel dit proces bespoedigd. Op dat ogenblik was ik in functie op het Kabinet van de Minister. Bij een ongeval moest ik hem onmiddellijk op de hoogte brengen en een maximum van informatie verschaffen over de omstandigheden en de gevolgen van het voorval. Is het nodig om erop te wijzen dat de secretaresse van de Minister mij met een kwaad oog zag komen...? « Ah neen... wat nu weer? Dit is geen goed moment... enz. » Een maand voordien had ik de Minister moeten inlichten dat, tijdens een Squadron Exchange in Oerland, een mecanicien een F-16 had bemachtigd en die had gecrasht na het opstijgen. Dit type van ramp is vanzelfsprekend moeilijk uit te leggen... maar ook moeilijk te voorkomen. In elk geval is het zeker dat, vanaf toen, de nieuwe benadering op gebied van vliegveiligheid, gecombineerd met de nieuwe beheersdoctrine - Total Quality Management (TQM) - onmiskenbaar hun vruchten hebben afgeworpen.

Als Commandant van de Training & Steun Groep vanaf 1992, van het Commando TAF vanaf 1996 en uiteindelijk, vanaf 2000, als Stafchef van de Luchtmacht, heb ik een goed inzicht gekregen over het afgelegd parcours. Dank zij deze proactieve preventiepolitiek is het aantal ongevallen merkkelijk afgenomen en dit ondanks de operationele engagementen die, zoals geweten, in 1999 begonnen met onze interventie in Kosovo en later een verlengstuk kregen met onze inzet in Afghanistan en Libië.

Dit gezegd zijnde, overhandig ik de « pen » aan Phil... en wens ik jullie veel leesgenot.

J'ai occupé des fonctions SA en escadrille, au Quartier Général du Commandement de la Tactical Air Force (QG Comdt TAF), niveau opérations, au service d'enquête accidents (SEAA) et de l'État-major de la Force. Toutes ces années m'ont permis d'accumuler une belle expérience dans ce domaine, de nouer de nombreux contacts avec les forces aériennes étrangères et de suivre plusieurs formations. C'est à ce titre qu'il m'a été demandé d'écrire cet article qui couvre la période que j'ai particulièrement bien connue de l'intérieur.

La sécurité aérienne

Les accidents d'aviation constituent une perte inacceptable de moyens en hommes et en matériel qui affaiblit la capacité sur laquelle compte la nation pour assurer sa sécurité et poursuivre sa politique de maintien de la paix. La sécurité aérienne ne doit jamais être menée parallèlement aux opérations ni en devenir le frein. Aucune force aérienne n'a besoin d'opérations et de sécurité et mais bien d'opérations en sécurité.

Attrition de 1965 à 1989

De 1965 à 1989, le taux d'attrition pour la FAé, tous types confondus, s'élevait à « un » avion par 10.000 heures de vol. Le plan de vol moyen pour cette période tournant autour des 70.000 heures de vol, on peut considérer que la perte moyenne était de « sept » avions par an. Le taux d'attrition pour les appareils de combat seuls montait à « 1,6 » avion par 10.000 heures.

Ik heb vliegveiligheid (Luchtveiligheid - LV) functies waargenomen, eerst op het niveau operaties in het Hoofdkwartier van de Tactische Luchtmacht (HK Comdo TAF), vervolgens in de Onderzoeksdienst voor Ongevallen van het Vliegwezen (ODOV) en in de Staf van de Luchtmacht. Deze lange periode heeft mij toegelaten om een ruime ervaring op te doen in dit domein en ook talrijke contacten te onderhouden met buitenlandse luchtmachten en heel wat cursussen te volgen. Die achtergrond heeft ertoe geleid dat ik gevraagd werd om onderstaand artikel te schrijven over een periode die ik zeer intens beleefd heb.

De Vliegveiligheid

Vliegongevallen betekenen een onaanvaardbaar verlies van het potentieel van mensen en materieel waarop de natie rekent om haar veiligheid te verzekeren en haar politiek van vredehandhaving te schragen. Een vliegveiligheidsbeleid mag nooit in parallel gevoerd worden met operaties en deze zeker niet afremmen. Geen enkele luchtmacht heeft nood aan operaties en veiligheid, maar wel aan operaties in veiligheid.

Verliezen van 1965 tot 1989

Van 1965 tot 1989 was de ongevallenverhouding voor alle types bij mekaar ongeveer één vliegtuig per 10.000 uren vlucht. Tijdens deze periode bestond het vliegplan uit ongeveer 70.000 uren zodat het gemiddeld verlies zeven vliegtuigen per jaar bedroeg. De ongevallenverhouding voor de gevechtsvliegtuigen bedroeg ongeveer 1,6 vliegtuigen per 10.000 uren.

Le tableau ci-dessous donne les pertes globales pour la FAé en matériel et en vies humaines pour la période 1977-1989.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het totaal verlies aan materieel en mensenlevens voor de periode 1977-1989.

Année / Jaar	Avions perdus / Verlies aan vliegtuigen	Pilotes perdus / Verlies aan pilotes
1977	9	6
1978	5	3
1979	6	3
1980	5	3
1981	8	6
1982	4	4
1983	6	1
1984	4	6
1985	7	3
1986	7	3
1987	5	3
1988	5	1
1989	6	3

Ces chiffres montrent l'ampleur du problème. Tous les trois ans, nous perdions l'équivalent d'une escadrille complète de dix-huit avions. Cette situation était intenable. Un des ministres de la défense de l'époque avait décidé d'un plan drastique de réduction des effectifs et des unités qui faisait beaucoup de bruit au sein de la Force Aérienne et j'avais coutume de dire, sous forme de boutade, que, vu nos pertes, nous réalisions ce plan de restriction nous-mêmes.

Lors des réunions périodiques de sécurité qui rassemblaient les représentants des pays de l'OTAN, la Belgique occupait une place peu enviable en fond de classement. Au niveau F-16, nous avions le plus mauvais résultat au niveau mondial. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Entre 1980 et 1989, la FAé perdait vingt-quatre F-16.

Il est clair qu'on ne pouvait pas continuer comme cela sans rien faire et que des actions urgentes devaient être prises. Chaque avion détruit représentait un coût considérable mais qui n'était rien en comparaison avec le drame humain intolérable que provoquait la perte d'un membre du personnel navigant. Cette situation était d'autant plus regrettable et inacceptable que nous perdions un nombre considérable d'appareils en bon état pilotés par des pilotes également en bonne condition.

J'ai donc occupé pendant trois ans la fonction d'officier SA (Sécurité Aérienne) au QG Comdt TAF. Les actions pouvant être prises à ce niveau étaient, de par la structure de la Force de l'époque et la répartition des tâches, extrêmement limitées voire quasiment inexistantes. J'ai pu poursuivre dans ce domaine en assumant successivement pendant trois ans la fonction de commandant du Service d'Enquête Accidents d'Aviation (SEAA) puis celle de responsable de la sécurité au niveau de l'entière de la Force (VDS).

Voici quelques-unes des initiatives prises à cette époque pour tenter de corriger la situation. Je me limiterai à expliquer brièvement quelques points qui me semblaient essentiels et sur lesquels j'ai, pendant ces années, focalisé mon attention. Certains des axes suivis pour améliorer la situation ne respectaient pas les principes rigides enseignés dans les cours SA mais à situations exceptionnelles, mesures exceptionnelles.

Deze cijfers tonen de omvang van het probleem. Elke drie jaar werd het equivalent van een smaldeel van 18 vliegtuigen verloren. Deze toestand was onhoudbaar. Eén van de toenmalige ministers van defensie had beslist om een drastische vermindering van het effectief door te voeren, iets wat in de LuM heel wat stof deed opwaaien. Ik had de gewoonte om er als boutade aan toe te voegen, dat we, wegens onze verliezen, dit herstructureringsplan sowieso zelf zouden verwezenlijken.

Op de periodieke vliegveiligheidsvergaderingen met onze NAVO partners bezette België een weinig benijdenswaardige plaats onderaan het klassement. In de F-16 wereld hadden we het slechtste resultaat op wereldniveau. De cijfers spreken voor zichzelf; tussen 1980 en 1989 verloor de LuM vierentwintig F-16.

Het was duidelijk dat we niet konden doorgaan zonder dringende maatregelen te nemen. Elk verloren vliegtuig vertegenwoordigde een belangrijk kapitaalverlies maar dit was onbelangrijk, vergeleken met het menselijk drama dat gepaard ging bij het verlies van een lid van het varend personeel. Wat nog erger was en totaal onaanvaardbaar, we verloren een aanzienlijk aantal vliegtuigen in goede staat die bestuurd werden door goede getrainde piloten.

Ik heb dus gedurende drie jaar de functie bekleed van LV officier van het HK Comdo TAF. Wegens de toenmalige structuur van de LuM en de taakverdeling waren de acties die op dit niveau konden genomen worden zeer beperkt, zelfs onbestaande. Ik heb echter in dit domein verder kunnen werken, dank zij mijn aanduiding als commandant van de Onderzoeksdienst voor Ongevallen van het Vliegwezen (ODOV) voor een periode van drie jaar. Bovendien werd ik onmiddellijk daarop aangesteld als verantwoordelijke voor de vliegveiligheid in de ganse LuM (VDS).

Hieronder volgen een aantal initiatieven die destijds werden genomen om te pogen de toestand te verbeteren. Ik zal mij beperken tot een korte beschrijving van een paar cruciale punten waarop ik mij gedurende jaren heb geconcentreerd. Bepaalde initiatieven om de toestand te verbeteren waren niet conform met de strikte principes die aangeleerd worden in LV cursussen, maar in uitzonderlijke om-



Établir la confiance

Nous savions bien qu'il était trop facile de détricoter après coup et dans le confort d'un bureau une situation d'urgence qui s'était développée en vol et que le pilote avait dû résoudre dans le stress, la rapidité... Nous étions aussi conscients du fait que les commandants d'unité, de groupe, voire d'escadrille ne pouvaient pas être, sauf en cas d'incompétence ou de laxisme flagrant, tenu pour responsable de tout ce qui se passait dans leur sphère de responsabilité.

Il était indispensable de nouer des relations de confiance avec le personnel et d'adopter une attitude compréhensive et tolérante. En Belgique et pendant la période traitée, la sécurité aérienne n'a jamais été répressive, elle n'a jamais été à l'origine de la moindre sanction à l'égard de pilotes impliqués dans des accidents, quelle que soit leur part de responsabilité. J'insiste sur le fait que les autorités de la Force Aérienne ont toujours accepté et suivi cette ligne de conduite et je leur en suis très reconnaissant. Sévir n'aurait rien résolu que du contraire et la confiance me paraissait essentielle. Je me dois d'ajouter que je connais deux cas d'accidents pour lesquels le Substitut du procureur qui participait à l'époque aux enquêtes avait voulu faire intervenir le détachement judiciaire et qu'à chaque fois, c'est le commandant du SEAA qui l'en a dissuadé.

Un jour, je suis arrivé dans cette fonction sur les lieux d'un accident et j'ai rencontré le pilote qui venait de s'éjecter. Après quelques minutes, il a demandé à me parler en privé. Il m'a raconté tout le déroulement du vol jusqu'à l'erreur qu'il avait commise et qui avait irrémédiablement conduit à la perte de l'avion. Il avait confiance et ne craignait pas d'avouer sa faute. Son attitude m'a touché car elle montrait que notre travail portait ses fruits. Les autorités ont également été sensibles à sa grande honnêteté et il n'a encouru aucune sanction.

Informer

J'avais constaté, comme pilote en escadrille, que les conclusions et recommandations des rapports d'accidents n'étaient pratiquement jamais expliquées ou commentées dans les unités et j'ai toujours regretté cet état de fait. J'étais convaincu de la nécessité absolue de travailler en toute transparence tout en respectant le personnel qui,

standigheden moet men uitzonderlijke maatregelen nemen.

Het vertrouwen inwinnen

We beseften zeer goed dat het eenvoudig is om na het gebeuren de feiten uit te rafelen in een comfortabel bureau; feiten die de piloot had moeten behandelen in een toestand van stress en urgentie ... We wisten ook zeer goed dat de eenheids - groeps en smaldeelbevelhebbers niet verantwoordelijk konden gesteld worden voor alles wat zich in hun verantwoordelijkheidssfeer voordeed, behalve in geval van incompetentie of grove nalatigheid.

Het was onontbeerlijk om het vertrouwen van het personeel te in te winnen en een begrijpelijke en tolerante houding aan te nemen. Gedurende de besproken periode is het vliegveiligheidsbeleid in België nooit repressief geweest. Er werd nooit enige sanctie genomen t.o.v. piloten die in incidenten betrokken waren, welke ook hun verantwoordelijkheid was. Ik dring hierop aan omdat de luchtmachtautoriteiten steeds deze gedragslijn hebben gevolgd en ik ben hen daarvoor zeer dankbaar. Bestrafingen hadden niets opgelost; integendeel, het opwekken van vertrouwen leek mij primordiaal. Ik moet hieraan toevoegen dat ik weet van twee ongevallen waarbij de Substituut van de Procureur, die destijds aan het onderzoek deelnam, gerechtelijke stappen wilde ondernemen. Het is de Comd ODOV die hem dit heeft kunnen afraden.

Op een bepaalde dag ben ik in die functie aangekomen op de plaats van het ongeval en heb met de piloot gesproken die zich even tevoren had uitgeschoten. Na een paar minuten vroeg hij om mij persoonlijk te spreken. Hij heeft mij het vluchtverloop volledig uitgelegd, ook de fout die hij had begaan, en die onherstelbaar had geleid tot het verlies van het vliegtuig. Hij had vertrouwen en was niet bevreesd om zijn fout toe te geven. Zijn houding heeft mij geraakt; zij toonde dat onze politiek zijn vruchten afwierp. Ook de autoriteiten hebben begrip getoond voor deze oprechtheid en hij werd geen sancties opgelegd.

Inlichten

Als smaldeelpiloot was het mij opgevallen dat de besluiten en aanbevelingen van de ongevallenverslagen praktisch nooit voorgelegd en besproken werden in de eenheden; en dit heb ik steeds betreurd.

dans son énorme majorité, faisait preuve de professionnalisme et de dévouement. Il n'a jamais été question de jeter l'opprobre sur une personne ou une escadrille. Certains l'ont mal perçu et j'en suis encore désolé aujourd'hui, mais je crois que cette approche était nécessaire.

En premier lieu, j'ai voulu réduire drastiquement la durée des enquêtes en vue de la ramener à des délais raisonnables. Il me paraissait inacceptable d'attendre douze à dix-huit mois avant que des dossiers parfois assez simples soient complètement traités. Après de tels délais, l'accident avait perdu toute actualité et les mesures suggérées tout impact.

Comme commandant du SEAA, j'avais pris l'initiative de me rendre, le plus rapidement possible après l'accident (une à deux semaines) à l'unité impliquée et si nécessaire, dans les autres unités concernées, pour expliquer les premières constatations et la direction prise par l'enquête. Cela n'a pas toujours été facile et à une occasion au moins j'ai été très mal reçu. J'estimais qu'il était indispensable d'expliquer à tous et le plus rapidement possible ce qui était connu sur le déroulement des événements.

Je suis certain que les pilotes impliqués dans un sinistre étaient et sont encore, dans 99,9% des cas, honnêtes, mais ce qu'ils avaient vécu et ressenti n'était pas toujours corroboré par les faits. C'est tout à fait normal. Lorsque l'enquête était terminée, les personnes directement concernées étaient invitées au SEAA. Notre rôle était alors de leur expliquer les constatations, les déductions... qui avaient amené les enquêteurs à tirer certaines conclusions et à définir les causes probables de l'accident.

J'ai également rassemblé régulièrement tous les responsables des unités. Au cours de ces réunions, j'exposais la situation SA d'une façon globale puis locale. Je voulais que chaque commandant prenne conscience de la situation de l'entité dont il avait la responsabilité aussi bien au niveau des accidents que des événements plus bénins. Cela lui permettait de comparer sa situation avec celle des autres et orienter plus efficacement ses actions correctives.

Personnaliser les messages et mesurer les résultats

Je suis persuadé que les messages généraux ne servent à rien. Si on dit aux automobilistes qu'ils roulent trop vite, ils ne saisissent pas la portée du message et ne se sentent pas concernés. Si par contre on affiche sur un panneau lumineux au-dessus de l'autoroute comme cela se fait en France : « Voiture immatriculée Vous roulez trop vite », le message est différent. Le conducteur concerné saura qu'il est repéré et que son infraction a été constatée. Les autres conducteurs seront aussi plus prudents car ils se sentiront surveillés. Il en va de même en sécurité aérienne. Annoncer qu'il y a trop de pertes d'objets en vol ne veut strictement rien dire du point de vue de la prévention. Par contre, informer un wing ou une escadrille qu'il ou elle totalise trop d'incidents de ce type et que des actions doivent être prises est nettement plus efficace.

Je rédigeais un rapport annuel très explicite qui reprenait l'état de la situation au point de vue de la sécurité mais en le détaillant unité par unité et escadrille par escadrille. Ainsi chacun pouvait se situer par rapport aux autres, voir les domaines dans lesquels il était le plus vulnérable et orienter les efforts pour corriger les faiblesses. Il devenait dès lors plus facile pour l'échelon supérieur de contrôler et mesurer l'évolution de chaque entité dans chacun des domaines.

Rekening houdend met de overgrote meerderheid van het personeel dat getuigde van professionalisme en toewijding, was ik overtuigd van de noodzaak om doorzichtig te werken. Vandaag nog ben ik ontgoocheld dat sommigen dit verkeerd hebben beoordeeld, maar ik weet stellig dat dit de juiste benadering was.

In de eerste plaats heb ik het aantal onderzoeken drastisch willen verminderen om deze vlugger te kunnen afhandelen. Het leek mij ongehoord dat het twaalf tot achttien maanden duurde vooraleer, soms eenvoudige dossiers, volledig werden afgehandeld. Na dergelijk tijdsverloop was het ongeval niet meer actueel en de voorgestelde maatregelen hadden geen impact meer.

Als commandant van de ODOV had ik het initiatief genomen om na het ongeval (binnen de een à twee weken) naar de betreffende eenheid, en soms ook andere betrokken eenheden te gaan, om uit te leggen wat de eerste vaststellingen waren en in welke richting het onderzoek werd gevoerd. Dit is niet altijd eenvoudig en in minstens één geval werd ik zeer slecht ontvangen. Nochtans was ik van oordeel dat het onontbeerlijk was dat alle betrokkenen zo vlug mogelijk ingelicht werden over de gang van zaken.

Ik ben ervan overtuigd dat, in geval van ongeval, 99% van alle piloten eerlijk waren, en zijn, maar wat zij hadden beleefd en gevoeld werd niet altijd gestaafd door de feiten. Dit is volledig normaal. Wanneer een onderzoek was afgesloten werden de betrokken personen uitgenodigd naar de ODOV. Onze rol bestond uit het uitleggen van de bevindingen, de gevolgtrekkingen ... die de onderzoekers ertoe geleid hadden om tot bepaalde conclusies te komen en de waarschijnlijke oorzaken van het ongeval te bepalen.

Ik heb ook regelmatig de eenheidsverantwoordelijken samengeroepen. Tijdens die vergaderingen besprak ik eerst de algemene en nadien de lokale LV toestand. Ik wou dat elke commandant kennis nam van het globaal pakket waarvoor hij verantwoordelijk was, zowel voor ernstige ongevallen als minder erge voorvallen. Dit liet hem toe om zijn toestand te vergelijken met andere eenheden en gerichte, meer doeltreffende, verbeteringsmaatregelen te nemen.

Richtlijnen verpersoonlijken en resultaten beoordelen

Ik ben van oordeel dat algemene richtlijnen nutteloos zijn. Indien men aan de automobilisten zegt dat zij te snel rijden zullen zij de draagwijdte van de verwittiging niet begrijpen en zich niet betrokken voelen. Anderzijds, wanneer men, zoals in Frankrijk, op een lichtgevend bord boven de snelweg «Wagen met nummerplaat ... U rijdt te snel» aankondigt, is het signaal helemaal anders. De betrokken bestuurder zal begrijpen dat hij gevolgd wordt en dat zijn inbreuk werd vastgesteld. Ook de andere bestuurders zullen voorzichtig zijn omdat zij weten dat zij in het oog gehouden worden. Dit is ook het geval in vliegveiligheid. Op gebied van preventie heeft het helemaal geen zin aan te kondigen dat er te veel voorwerpen verloren worden in vlucht. Daarentegen, een eenheid of smaldeel laten weten dat zij teveel incidenten hebben in dit domein, en dat er maatregelen moeten genomen worden, is veel meer doeltreffend.

Ik maakte een zeer omstandig jaarlijks verslag die de veiligheidssituatie hernam met alle details per eenheid en smaldeel per smaldeel. Zo doende kon iedereen zich vergelijken met de anderen, meer bepaald in de domeinen waarin zij het meest kwetsbaar waren, zodat zij een inspanning konden doen om zich te verbeteren. Aldus werd het voor



Règles positives. Détailler

En ce qui concerne les règlements, je pensais qu'il y en avait assez et qu'en rajouter à chaque sinistre n'arrangerait rien et rendrait la compréhension et l'application des règles plus confuses. Il valait mieux commencer par faire respecter ce qui existait. Si on décidait malgré tout d'instaurer de nouvelles règles, il fallait s'assurer qu'elles seraient efficaces et leur donner chaque fois que cela s'avérait possible un sens positif (amélioration) plutôt que négatif (restriction). Un cas en particulier a retenu mon attention. En 1989, nous avons perdu deux F-16 avec leur pilote lors d'une descente aux instruments en condition IMC en Turquie. Des lacunes évidentes sont apparues au cours de l'enquête au niveau de la pratique et du suivi des procédures. Des mesures positives ont alors été décidées par les responsables de la FAé. Elles visaient à améliorer les connaissances des pilotes dans ce domaine. C'était là l'exemple parfait de ce qu'il fallait faire.

Classification des accidents

Les accidents ou incidents d'aviation sont classés en fonction des dégâts subis. Cette manière de procéder est pratique d'un point de vue technique ou financier mais en aucun cas en ce qui concerne la sécurité.

Exemple : un accident est de catégorie 5 lorsque l'avion est détruit et/ou que des blessures mortelles ont été causées. Ce système ne tient compte que des conséquences et non pas des causes. Je n'ai malheureusement pas pu le changer malgré des arguments que je me permets de développer ci-après :

La différence entre un accident et un incident bénin n'est parfois qu'une question de chance. Une collision avec un oiseau peut tourner à la catastrophe ou n'être qu'un événement banal. Ce n'est qu'une question de centimètres selon qu'il passe dans l'entrée d'air ou qu'il glisse à l'extérieur de celle-ci. Pour prendre un exemple plus récent, une collision avec un câble lors d'un vol à très basse altitude peut provoquer l'écrasement de l'appareil concerné ou malgré tout permettre au pilote de regagner péniblement l'aérodrome le plus proche. Une classification qui intégrerait plus les causes potentielles d'accidents me semble plus appropriée.

La classification en vigueur focalise trop l'attention et l'énergie des acteurs sur les sinistres qui causent beaucoup de dégâts et par conséquence réduit celles portées sur les autres.

de hogere echelons eenvoudiger om te controleren en de evolutie na te gaan van elke eenheid in elk domein.

Positieve regels. Details

Wat de reglementen betreft; ik dacht dat er voldoende waren en dat het onnodig was er na elk ongeval nog aan toe te voegen. Dit zou enkel de interpretatie en de toepassing ervan meer verwarrend maken. Het was beter te beginnen met de bestaande regels te doen naleven. Indien men desondanks toch besliste om nieuwe regels in te voeren moesten deze in de mate van het mogelijke doeltreffend en verbeterend (positief), eerder dan beperkend (negatief) zijn. Eén bepaald geval herinner ik mij zeer goed. In 1989 hadden we in Turkije twee F-16 met hun piloten verloren tijdens de IMC daling op instrumenten. Tijdens het onderzoek werden tekortkomingen vastgesteld in de toepassing en navolging van de procedures. De LuM verantwoordelijken hebben toen positieve maatregelen genomen die het verbeteren van de kennis van de piloten in dit domein beoogden. Dit was een voortreffelijk voorbeeld van hetgeen moest gedaan worden.

Classificatie van de ongevallen

Luchtvaartongevallen en voorvallen worden gerangschikt volgens de opgelopen schade. Dit is een praktische benadering op technisch en financieel vlak, maar in geen geval op gebied van veiligheid.

Voorbeeld: een ongeval is categorie 5 wanneer het vliegtuig vernietigd is en/of wanneer dodelijke verwondingen worden opgelopen. Dit systeem houdt enkel rekening met de gevolgen en niet met de oorzaken. Spijtig genoeg heb ik dit niet kunnen wijzigen ondanks de argumenten die mij veroorloof hieronder toe te lichten.

Het verschil tussen ongeval en een onbetekenend voorval is soms een kwestie van geluk. Een vogelaanvaring kan ofwel catastrofaal zijn ofwel een banaal incident. Het verschil kan afhangen van centimeters; een vogel kan in een motorinlaat terecht komen of er nauwelijks langs glijden. Een recent voorbeeld; een botsing met een kabel tijdens een vlucht op zeer lage hoogte kan uitmonden in de vernietiging van het vliegtuig of, desondanks, de piloot toelaten om te landen op een dichtbij vliegveld. Een classificatie die meer rekening houdt met de potentiële oorzaken lijkt mij meer passend.



Par ailleurs, les actions prises arrivent toujours trop tard car elles sont décidées après l'accident. Elles sont aussi souvent plus radicales parce que prises dans l'urgence (les responsables se sentent obligés de réagir rapidement sous l'influence de fortes émotions).

Pour illustrer mon propos, deux exemples qui ont été largement commentés dans la presse (sans vouloir m'avancer sur les causes réelles et officielles de ces accidents). Après la disparition du vol Rio-Paris, les médias ont largement débattu des problèmes connus liés au mauvais fonctionnement des tubes « pitot » dans certaines conditions de vol. Après l'accident du Concorde, on s'est rendu compte que d'autres éclatements de pneus s'étaient déjà produits par le passé. Les problèmes rencontrés étaient manifestement connus... Je m'en voudrais de jeter la pierre à quiconque et bien malin aurait été celui qui aurait pu prédire que ces deux déficiences particulières sans doute noyées parmi des dizaines d'autres allaient être la cause d'accidents. Je me limiterai à conclure que les petites causes peuvent avoir de grands effets et qu'il ne faut pas les minimiser ou les négliger dans le travail de prévention.

Structure de commandement simplifiée

Il y a quelques années, il a été décidé de réunir les différents services de sécurité aérienne en une seule entité appelé actuellement Air Safety Directory (ASD). Ce fut à mes yeux une sage décision bien qu'en contradiction avec les principes de l'époque qui prônaient une séparation nette entre les aspects enquête et prévention. La structure unique présente de nombreux avantages :

Le rassemblement des moyens : tous les moyens mis à la disposition de la chaîne SA sont rassemblés dans une seule entité ce qui évite les sous-emplois, les doublons, les gaspillages, ...

La spécialisation : la complexité des moyens aériens mis en œuvre exige la présence de spécialistes et ce surtout au niveau de la sécurité aérienne. En regroupant tous les services on obtient une diversité des compétences plus grande et on accroît l'efficacité de l'ensemble.

De geldende classificatie oriënteert de aandacht en energie van de betrokkenen meer op ongevallen die veel schade toebrengen en leidt de aandacht af van andere.

Trouwens, de maatregelen komen telkens te laat omdat zij genomen worden na het ongeval. Ook zijn ze soms te radicaal omdat zij in alle haast genomen worden (onder druk van felle emoties voelen de verantwoordelijken zich verplicht te reageren).

Om mijn stelling te illustreren, hieronder twee voorbeelden die uitgebreid gesproken werden in de media (dit zonder mij uit te spreken over de werkelijke en formele oorzaken van deze ongevallen). Na het verdwijnen van de vlucht Rio-Parijs, hebben de media uitvoerig gedebatteerd over de werking van de «pitot tubes» in bepaalde vluchtcondities. Na het ongeval met de Concorde is men tot de vaststelling gekomen dat er reeds eerder bandexplosies waren geweest. De problemen die zich hebben voorgedaan waren reeds duidelijk gekend... Ik zou niet de steen willen werpen aan wie dan ook, en niemand had ooit kunnen voorspellen dat, naast tientallen andere anomalieën, deze twee typische tekortkomingen aan de basis zouden liggen van deze ongevallen. Ik beperk mij tot het besluit dat kleine oorzaken grote gevolgen kunnen hebben en dat men deze niet mag minimaliseren of verwaarlozen in het preventiebeleid.

Vereenvoudigde commandostructuur

Enige jaren terug heeft men beslist de diverse LV diensten in één structuur te verenigen die men nu Air Safety Directorate (ASD) noemt. In mijn ogen was dit een verstandige beslissing. Nochtans was dit in tegenstelling met de vroegere principes die stelden dat de onderzoeken en preventieaspecten netjes gescheiden moesten blijven. Deze eenheidsstructuur heeft meerdere voordelen:

Samensmelting van de middelen: alle middelen ter beschikking van de LV keten worden verzameld in één eenheid hetgeen ondergebruik, dubbelgebruik en verspillingen vermijdt.

Specialisering: De complexiteit van de aangewende luchtmidde-

L'unité de vue : lorsqu'on traite de sujets aussi graves et lourds de conséquence que ceux gérés par la sécurité aérienne, il est essentiel qu'il n'y ait qu'une seule ligne directrice émise vers les niveaux d'exécution afin d'éviter toute discordance, confusion ou interprétation.

Évolution

À partir de 1990, la FAé obtient des résultats remarquables dans le domaine SA. On progresse vers les places de tête dans les statistiques des pays de l'OTAN. Nous restons sans accident mortel pendant six années. Nous perdons malheureusement un C-130 avec son équipage en 1996 et un F-16 et son pilote respectivement en 1999, 2002, 2003 et 2005.

Je ne vais pas discuter des raisons profondes de cette évolution tout à fait exceptionnelle car cela mériterait un débat pour comparer et synthétiser les divers avis qui existent certainement sur le sujet. Je voudrais cependant préciser que je suis tout à fait conscient que ce magnifique résultat est collectif et que tous les membres de la FAé sans distinction de grade ou de fonction y ont activement contribué. Je crois cependant et en toute modestie que le travail des membres de la structure SA à tous les niveaux et les changements survenus dans l'approche de la problématique de la sécurité aérienne y sont également pour quelque chose. Bien sûr, la chaîne de sécurité ne peut pas seule faire changer les choses mais elle peut provoquer des prises de conscience, stimuler des initiatives positives, donner des orientations. Les comportements humains ne changent pas spontanément surtout dans le bon sens, celui qui demande des efforts. Ce serait trop facile.

len vereist de aanwezigheid van specialisten, vooral in het domein van vliegveiligheid. Door alle diensten te groeperen bekomt men een grotere diversiteit van competentie en verhoogt de doeltreffendheid van het geheel.

Eenheid van aanpak: wanneer men onderwerpen behandelt, die een serieuze en cruciale weerslag hebben, zoals deze beheerd door de vliegveiligheid, is het essentieel dat er eenvormige richtlijnen worden gegeven aan het uitvoeringsniveau. Dit vooral om tegenstrijdigheden, verwarring en disinterpretatie te vermijden.

Evolutie

Vanaf 1990 heeft de LuM opmerkelijke resultaten geboekt in het domein van de vliegveiligheid. Men bereikt het topniveau in de statistieken van de NAVO-landen. Gedurende zes jaar hebben we geen enkele dodelijk ongeval gehad. Helaas hebben we in 1996 een C-130 met bemanning verloren en respectievelijk in 1999, 2002, 2003 en 2005 een F-16 met piloot.

Het is niet mijn bedoeling om grondig uit te wijden over deze uitzonderlijke evolutie omdat dit een debat zou vergen om de diverse meningen aangaande dit onderwerp te vergelijken en samen te vatten. Ik ben er mij echter ten volle van bewust dat dit prachtig resultaat collectief is en dat al het personeel van de LuM, zonder onderscheid van graad of functie, hieraan heeft meegewerkt. In alle bescheidenheid meen ik nochtans dat het werk van de LV keten op alle niveaus en de wijzigingen aan de benadering van de politiek m.b.t. vliegveiligheid ook hun steentje hebben bijgedragen. Vanzelfsprekend kan de niet enkel de LV keten de zaken wijzigen maar zij kan bewustwording provoceren, positieve initiatieven stimuleren en richtlijnen geven. Het menselijk gedrag wijzigt niet spontaan, zeker niet in de goede richting; dit vraagt inspanningen. Zo niet zou dit al te gemakkelijk zijn.



YOUR FRIENDLY *Eddy De Sutter* WEB MASTER SAYS.....

Il arrive que nous soyons confrontés à un problème lorsque nous souhaitons envoyer des fichiers volumineux en annexe à un e-mail. Nous recourrons alors parfois à un CD, DVD ou une clé USB pour transmettre ces données à notre correspondant. Cette solution est relativement pesante et requiert en outre une remise 'physique' du moyen choisi.

Dans cet article, je vous présente deux alternatives permettant d'envoyer gratuitement des fichiers jusqu'à 2 Gb : 'You send it' et 'We transfer'.

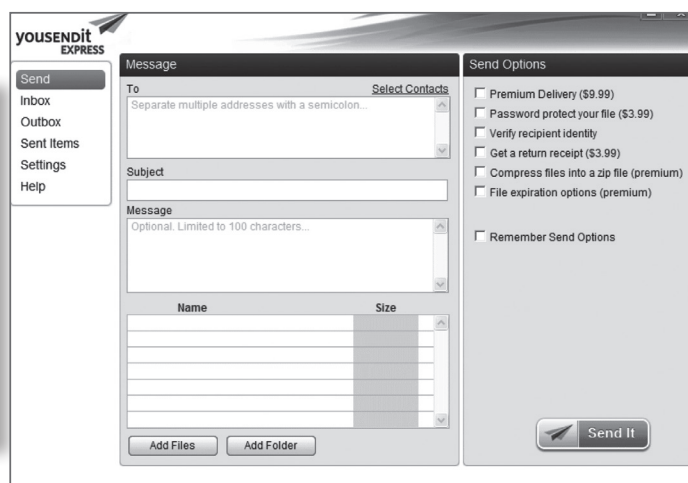
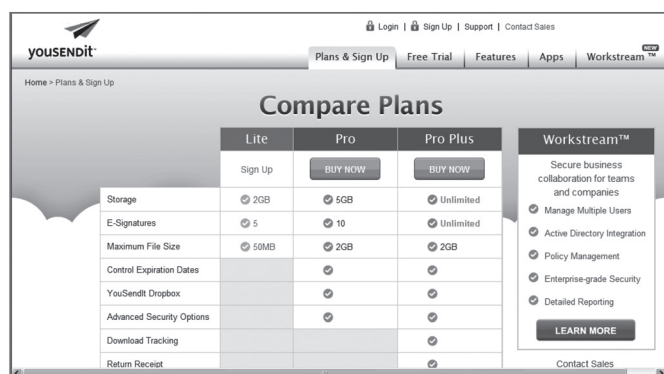
Af en toe duikt er een probleem op wanneer we grote bestanden als bijlage aan een e-mail willen versturen. Soms zoeken we dan onze toevlucht tot een CD, een DVD of een USB geheugen om deze gegevens aan een correspondent te bezorgen. Deze oplossing is vrij omslachtig en vereist bovendien een 'fysieke' aflevering van het gekozen medium.

In deze bijdrage wil ik twee alternatieve manieren belichten om toch bestanden tot 2 Gb gratis te kunnen verzenden: 'You send it' en 'We transfer'.

You send it: www.yousendit.com

Surfez vers www.yousendit.com, cliquez sur 'Sign up' et vous verrez apparaître la fenêtre ci-dessous sur votre écran. Selon la capacité de stockage souhaitée, 3 choix vous sont proposés : 'Lite', 'Pro' et 'Pro plus'. Pour une utilisation gratuite du système, vous cliquez sur 'Sign up' sous l'option 'Lite'. Un formulaire apparaît sur votre écran, vous invitant à saisir votre adresse e-mail, votre nom et un mot de passe. Cliquez ensuite sur 'Submit' et le programme est téléchargé... Cette version vous offre une capacité de stockage de 2 Gb et vous permet d'envoyer des fichiers jusqu'à 50 Mb.

Surf naar www.yousendit.com, klik op 'Sign up' en u krijgt onderstaand beeld op uw scherm. Er zijn 3 keuzes mogelijk, naargelang de gewenste opslagcapaciteit: 'Lite', 'Pro' en 'Pro plus'. Voor een gratis gebruik van het systeem, klikt u op 'Sign up' onder de optie 'Lite'. Er verschijnt een formulier op het scherm om uw e-mail adres, naam en een paswoord in te vullen. Klik daarna op "Submit" en het programma wordt gedownload... Deze versie biedt u een opslagcapaciteit van 2 Gb en laat u toe om bestanden tot 50 Mb te versturen.



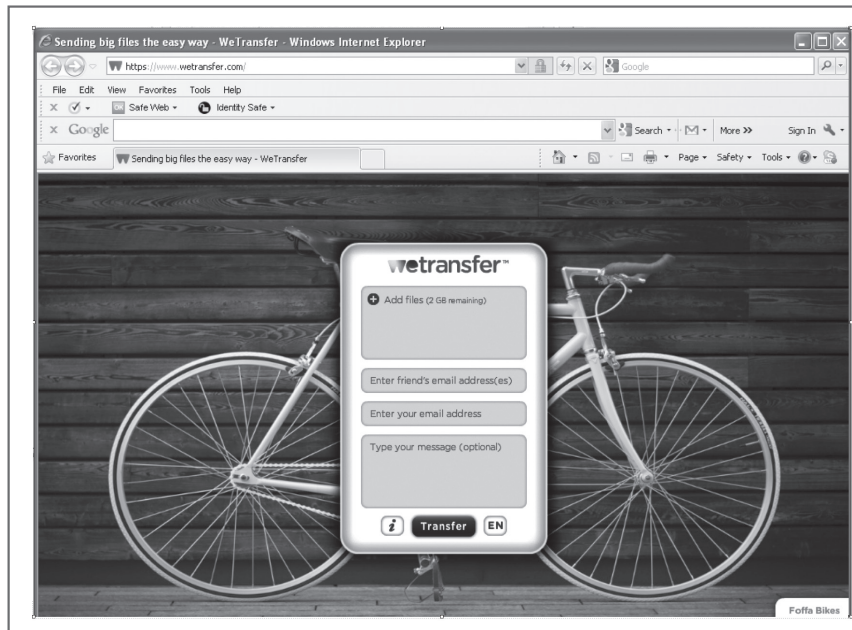
Lorsque vous souhaitez ensuite envoyer un fichier, vous cliquez sur le petit icône du programme qui a été téléchargé sur votre ordinateur et complétez les fenêtres prévues à cet effet. Votre correspondant reçoit un e-mail l'informant qu'un fichier est disponible durant 2 semaines.

Wanneer u daarna een bestand wilt versturen, klikt u op het icoontje van het programma dat op uw computer werd gedownload en u vult de voorziene vensters in. Uw correspondent ontvangt een e-mail met het bericht dat een bestand gedurende 2 weken beschikbaar is.

We transfer: www.wetransfer.com

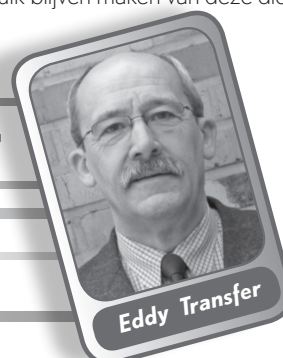
Surfez vers www.wetransfer.com et vous verrez apparaître la fenêtre ci-dessous (l'arrière-plan change continuellement car il constitue une forme de publicité pour l'entreprise). Il suffit de compléter les fenêtres. Cliquez ensuite sur « Transfer » et votre fichier est envoyé à votre correspondant. Ce système permet d'envoyer gratuitement et d'une traite des fichiers jusqu'à 2 Gb.

Surf naar www.wetransfer.com en u krijgt onderstaand beeld op uw scherm (de achtergrond wijzigt continu, omdat dit een vorm van reclame is voor het bedrijf). Het volstaat om de vensters in te vullen en daarna op "Transfer" te klikken om uw bestand naar een correspondent te sturen. Dit systeem laat toe om gratis bestanden tot 2 Gb in één keer te versturen.



We Transfer est facile d'utilisation et ne nécessite pas l'installation d'un logiciel spécifique pour envoyer ou recevoir des fichiers. Exporter et télécharger, tout passe directement par le site web. Il n'est pas nécessaire de s'inscrire et les fichiers sont mis à disposition du destinataire durant 2 semaines. Après avoir exporté (upload) vos fichiers, vous pouvez entrer jusqu'à 20 adresses e-mail de personnes qui recevront un lien leur permettant de télécharger (download) vos fichiers. Vous entrez également votre propre adresse e-mail, vous permettant de recevoir une notification lorsque vos destinataires téléchargent vos fichiers. Enfin, il vous est également possible d'ajouter un petit message à l'attention de vos destinataires. Ceux-ci recevront alors un e-mail dans lequel il leur suffira de cliquer sur le lien vers le site web We Transfer pour télécharger ces fichiers. We Transfer se rémunère à l'aide de publicités diffusées en image de fond du site web. Ceci vous permet d'utiliser leur service gratuitement.

WeTransfer is zeer eenvoudig te gebruiken en u hoeft geen aparte software te installeren om bestanden te verzenden of te ontvangen. Het uploaden en downloaden gaat direct via de website. Het is niet nodig om te registreren en de bestanden zijn twee weken lang beschikbaar voor de ontvanger; daarna worden ze automatisch verwijderd. Nadat u uw bestanden heeft geüpload, kunt u maximaal 20 e-mailadressen invoeren van mensen die een linkje ontvangen waarmee ze uw bestanden kunnen downloaden. Ook moet u uw eigen e-mailadres invoeren waarop u een melding krijgt wanneer uw bestanden door de ontvangers gedownload zijn. Tot slot kunt u een kort berichtje toevoegen voor de ontvanger(s). Degenen die uw e-mail ontvangen, kunnen via een link in de mail doorklikken naar de WeTransfer website en direct deze bestanden downloaden. Geld verdient WeTransfer, door op de achtergrond van de site reclame in de vorm van een afbeelding weer te geven. Hierdoor kunt u gratis gebruik blijven maken van deze dienst.



Jacques Davoine, citoyen d'honneur de Nivelles

Jacques Davoine, ereburger van Nijvel



Début mars de cette année, Jacques Davoine, membre VTB, a été fait citoyen d'honneur de la ville de Nivelles. Un titre qu'il a absolument mérité.

C'est qu'à 80 ans, l'homme est un véritable personnage de la cité des Aclots. Ce Tournaisien d'origine que tout le monde en ville appelle simplement Jacques est une mémoire (redoutable) de tout ce s'est fait, tout ce qui s'est dit ou même chuchoté à Nivelles depuis plus de quarante ans.

Après trois décennies à la Force Aérienne, notamment comme chef d'escadrille, le lieutenant-colonel Davoine a opté pour le journalisme local, en 1978 dans les colonnes de La Libre Belgique avant de passer à La Nouvelle Gazette, et à présent à L'Aclot. Devant son ordinateur dès 7h du matin, attablé à midi dans un des établissements de la Grand-Place avec ses fournisseurs de petites et grandes nouvelles locales, toujours en ville à l'heure où les jeunots vont se coucher, ce prototype de l'échotier est une mine d'infos... y compris pour ses confrères !

« Je n'ai jamais supporté l'individualisme », confirme-t-il. « Cela me vient sans doute de l'armée où on sait qu'on ne peut avancer qu'en équipe, avec l'amitié et la loyauté comme valeurs principales. Rien ne me plaît autant qu'aider les jeunes et supporter les nouvelles initiatives, quand elles sont positives. » Et en matière d'initiatives, l'homme s'y connaît. La vie locale, il ne se contente pas de l'écrire : arrivé à Nivelles en 1970 alors qu'il était encore pilote, il est entré au comité des fêtes en 1971.

On l'a ensuite retrouvé à la tête du club de football, membre du comité de jeu de balle, trésorier adjoint du Comité des sports, secrétaire du Kiwanis, vice-président de l'office du tourisme, public relations à Nivelles Industries... il était également dans l'équipe qui a lancé le marché de Noël et la journée des bouquinistes.

La liste est loin d'être exhaustive mais Jacques réfléchit sérieusement à écrire ses mémoires. Là, c'est sûr, il y aura de la lecture !

Begin maart van dit jaar werd VTB-lid Jacques Davoine benoemd tot ereburger van Nijvel. Een titel die hij absoluut verdient..

Op zijn 80ste is de man een unieke figuur in de 'cité des Aclots'. Deze geboren Doornikenaar, die door iedereen in de stad gewoon Jacques wordt genoemd, is het (geduchte) geheugen dat alles weet over wat de afgelopen 40 jaar is gebeurd, gezegd of zelfs gefluisterd in de stad.

Na dertig jaar in de luchtmacht, onder andere als smaldeelcommandant, koos luitenant-kolonel Davoine voor de lokale pers, in 1978 voor La Libre Belgique, daarna voor La Nouvelle Gazette en vandaag voor L'Aclot. Vanaf 7 u 's ochtends zit hij achter zijn computer, 's middags aan tafel in een van de etablissementen op de Grote Markt met zijn leveranciers van klein en groot lokaal nieuws en 's avonds is hij nog steeds in de stad als de jeugd gaat slapen. Deze lokale reporter is een onuitputtelijke bron van informatie, ook voor zijn collega's.

"Individualisme heb ik nooit kunnen uitstaan", zegt hij "Dat komt heel zeker door mijn tijd in het leger waar men weet dat men alleen als team vooruit kan gaan, met vriendschap en trouw als belangrijkste waarden. Niets doet me meer plezier dan jongeren te helpen en nieuwe initiatieven te ondersteunen, vooral als ze positief zijn."

En op het vlak van initiatieven weet hij waarover hij spreekt. Hij beperkt zich niet tot schrijven over het lokale leven: hij arriveerde in Nijvel in 1970, toen hij nog piloot was, en werd in 1971 al lid van het feestcomité. Daarna werd hij ook nog opgemerkt aan het hoofd van de voetbalclub, als bestuurslid van de kaatsclub, adjunct-penningmeester van het Sportcomité, secretaris van Kiwanis, ondervoorzitter van het bureau voor toerisme, public relations in Nivelles Industries... hij zat ook nog in het team dat de kerstmarkt heeft opgestart en 'la journée des bouquinistes'.

En daar blijft het niet bij. Jacques denkt er aan om zijn memoires te schrijven. Dat wordt toplectuur, geen twijfel mogelijk.

Vincent Fifi (LDH).

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



10 Cartes de vœux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91** (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91** (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

Le Prince Philippe rejoint les VT

Prins Filip vervoegt zich bij de VT

Ce mardi 11 septembre 2012, une septantaine de membres des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge et quelques invités de marque étaient réunis dans la salle Leboutte de la Maison des Ailes. L'ambiance était joyeuse, quoi qu'avec une certaine retenue, car tous attendaient la venue du Prince Philippe célébrant, cette année, les trente ans de son brevet d'aviateur obtenu après avoir brillamment suivi le cursus intégral de pilote à la Force Aérienne, depuis le SIAI Marchetti SF260 et l'Alphajet jusqu'au solo sur Mirage V. Le Prince Philippe a démontré qu'il était un pilote accompli, ce qu'il poursuit à l'heure actuelle aux commandes de son hélicoptère Robinson. Ce que le public, et même des initiés, savent moins, c'est qu'il n'a jamais hésité à payer de sa personne lors de ses formations au sein des forces armées belges. Récemment encore, un ancien instructeur à la Light Aviation confiait avoir piloté le Britten-Norman Islander duquel le Prince Philippe s'est jeté dans le vide pour effectuer des sauts en parachute à ouverture retardée...

Le Prince Philippe a été accueilli par le Lieutenant-général Avi (e.r.) Michel Mandl, le Colonel Avi (e.r.) Paul Jourez, le Général-major Avi (e.r.) Wilfried De Brouwer et Jean Kamers, respectivement président, vice-présidents et président d'honneur de l'asbl Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge ainsi que par le Général-major Avi (e.r.) Camille Goossens, président de la Maison des Ailes. Ces deux associations fêtent, par ailleurs leur 75^{ème} anniversaire cette année.

Après quelques mots de bienvenue, le président Michel Mandl a remis le diplôme de membre d'honneur de l'association au Prince Philippe. Profitant de cette circonstance exceptionnelle, un mémorial dédié à son grand-père, le Prince Fulco Ruffo di Calabria, pilote de chasse et grand as de la 1^{ère} Guerre mondiale, lui fut également offert. En outre, tous les attributs de l'appartenance à la belle confrérie des Vieilles Tiges lui furent remis et le Prince Philippe s'en montra visiblement honoré, comme il le souligna lors de son allocution.

Le Prince Philippe salua ensuite, un par un et de bonne grâce, les membres « past and present » du conseil d'administration et les nombreuses Vieilles Tiges, tous heureux d'être de la partie. Quelques patriotes et vétérans de la dernière guerre, les anciens moniteurs du Prince Philippe, le Général-major Avi (e.r.) Michel Audrit et Jean-Marie Ligot qui l'initia au Mirage, le Général Avi Gérard Van Caelenberge, Chef de la Défense et le Général-major Avi Claude Van de Voorde, commandant de la Composante Air, ainsi que plusieurs membres de la promotion 80B à laquelle le Prince Philippe fut intégré, s'étaient fait un point d'honneur d'être présents pour rendre hommage au Prince Philippe.

Une session relativement brève, mais qui laissera une empreinte indélébile dans les annales de notre association ainsi que dans celles de la Maison des Ailes.

Jean-Pierre Decock

Op dinsdag 11 september 12. kwamen een zeventigtal leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart en enkele belangrijke genodigden samen in de zaal Leboutte van het Huis der Vleugels. Alhoewel er een zekere terughoudendheid heerste, was de stemming opperbest want iedereen wachtte op de komst van Prins Filip die dit jaar de dertigste verjaardag van het behalen van het brevet van piloot viert. Hij kreeg dat nadat hij op schitterende wijze de hele pilotenopleiding bij de Luchtmacht had gevolgd en dit vanaf de SIAI Marchetti SF260 via de Alphajet tot de Mirage V, waarop hij solo heeft gevlogen. De Prins heeft bewezen dat hij een uitstekend piloot is door nu verder te vliegen met zijn helikopter Robinson. Wat het publiek en zelfs ingewijden niet weten is dat hij nooit gearzeld heeft zich ten volle in te zetten tijdens zijn opleidingen bij de Belgische Strijdmachten. Onlangs nog vertelde mij een oud-instructeur dat hij aan de stuurknuppel van een Britten-Norman Islander van het Licht Vliegwezen zat, toen Prins Filip parachutesprongen uitvoerde in vrije val...

Prins Filip werd verwelkomd door Luitenant Generaal Vlieger (o.r.) Michel Mandl, Kolonel Vlieger (o.r.) Paul Jourez, Generaal Majoor Vlieger (o.r.) Wilfried De Brouwer en Jean Kamers, respectievelijk voorzitter, vice-voorzitters en ere-voorzitter van de vzw De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart alsook door Generaal-Majoor Vlieger (o.r.) Camille Goossens, voorzitter van het Huis der Vleugels. Het toeval wil nu dat deze beide verenigingen dit jaar hun 75-jarig bestaan vieren.

Na een korte verwelkoming heeft de voorzitter Michel Mandl aan Prins Filip het diploma overhandigd van erelid van de vereniging. Gebruik makend van deze uitzonderlijke gelegenheid werd hem eveneens een gedenkboek overhandigd opgedragen aan zijn grootvader, Prins Fulco Ruffo di Calabria, jachtpiloot en grote as tijdens de Eerste Wereldoorlog. Daarenboven werden hem alle herkenningstekens van de confrérie van de Vieilles Tiges overgemaakt. Prins Filip toonde zich zeer hierdoor ten zeerste vereerd zoals hij tijdens zijn korte toespraak benadrukte.

Vervolgens schudde Prins Filip één voor één de hand van de vroegere en huidige leden van de raad van bestuur en van de talrijke Vieilles Tiges, allen uiterst tevreden dat zij er bij waren. Enkele vaderlandslievenden en veteranen van de laatste wereldoorlog; de vroegere instructeurs van Prins Filip: Generaal Majoor (o.r.) Michel Audrit en Jean-Marie Ligot die hem opgeleid heeft op Mirage; Luitenant Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberge, Stafchef van Landsverdediging alsook Generaal Majoor Vlieger Claude Van de Voorde, Stafchef van de Luchtmacht en tevens verschillende leden van 80B, de promotie van Prins Filip, maakten er een erezaak van om tegenwoordig te zijn en hulde te brengen aan de Prins.

Het was een relatief kort evenement maar het zal een onuitwisbare plaats innemen in de analen van onze vereniging en in deze van het Huis der Vleugels.

Jean-Pierre Decock



Photos et vidéo de l'événement
sur www.vieillestiges.be
(cliquer sur « activités » sur la page
d'accueil).

Foto's en video van dit evenement
zijn te bekijken
op www.vieillestiges.be
("activiteiten" aanklikken
op de home pagina).





Prins Filip vervoegt zich bij de VT



Le Prince Philippe rejoint les VT



Foto's en video van dit evenement zijn te bekijken op www.vieillestiges.be ("activiteiten" aanklikken op de home pagina).

Photos et vidéo de l'événement sur www.vieillestiges.be (cliquer sur « activités » sur la page d'accueil).