



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 o.a.

- > There I was
- > In memoriam Lt. Generaal Michel
«Mike» Donnet, DFC
- > Welcome NH90

Dans ce numéro e.a.

- > There I was
- > In memoriam Lt. Général Michel
«Mike» Donnet, DFC
- > Welcome NH90

N° 4-2013

34^{ste} jaar
Oktober-november-december
34^e année.
Octobre-novembre-décembre

www.vieillestiges.be



Pioniers 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:

Saab 105 in flight

(Photo: Saab Group)

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters

Jean Kamers
02 731 17 88
jeankamers@skynet.be

Michel Mandl
02 768 16 06
Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter

Wilfried De Brouwer
016 62 05 63
airman@skynet.be

Vice-présidents – Vice-voorzitters

Paul Jourez
067 79 03 37
paul.jourez@gmail.com

Guido Wuyts
03 827 41 69
g.wuyts@skynet.be

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@vieilllestiges.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

Porte étendard – standaarddrager

Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 4-2013

INHOUD VAN MAGAZINE 4-2013

Le prochain numéro
paraîtra le 24 janvier
Het volgende nummer
verschijnt op 24 januari

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
06	This is your secretary speaking	This is your secretary speaking
08	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
09	Décès	Overlijdens
10	There I was	There I was
20	In memoriam Lt. Général Aviateur Michel «Mike» Donnet DFC	In memoriam Lt. Generaal Vlieger Michel «Mike» Donnet DFC
28	Welcome NH90	Welcome NH90
33	Souvenir, un appel aux Vieilles Tiges	Souvenir, een oproep aan de Vieilles Tiges
34	Julien (Jules) Van Hurk, the flying artist	Julien (Jules) Van Hurk, the flying artist
39	L'entre-deux-guerres	Het Interbellum
44	Your friendly webmaster says...	Your friendly webmaster says...
46	Boutique VTB	Boetiek VTB
47	Nouvelle carte de voeux	Nieuwe wenskaart
48	Album photo	Fotoalbum

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
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

Nous avons vécu récemment un bel été et quelques réunions intéressantes.

Nous avons profité en juillet du désormais traditionnel tout autant qu'excellent buffet dans le cadre du musée de l'air. C'est tonique de se remémorer des expériences aéronautiques dans un environnement propice à la nostalgie et aux souvenirs. Un mois plus tard, soir le 28 août, nous étions à Kleine Brogel où nous avons été mis "dans le coup" de la mise en oeuvre de l'arme aérienne en cas de conflit. Une expérience riche en enseignements, également pour les anciens qui ont piloté des avions à réaction de la première génération. La visite était parfaitement organisée, à commencer par un briefing "to the point" donné par le chef de corps en préambule à l'exposition statique de l'arsenal actuel des armes conventionnelles. Il nous a encore été donné d'assister à un QRA-scramble, à la démonstration du F-16 et au show des Diables Rouges, le tout couronné par un plantureux BBQ et la visite aux musées de la base. Chouette!

Il y a cependant des nouvelles attristantes. Les VTBA déplorent la disparition des membres d'honneur Mike Donnet et Cécile Heems ainsi que de trois autres membres remarquables, à savoir Jean Bonnevie, Théo De Clippel et Julien Van Hurck.

Michel Mandl a rédigé l'in memoriam de Mike Donnet publié dans ce magazine. Les funérailles de Cécile Heems, la première femme ayant décroché une licence de pilote professionnel en Belgique, ont eu lieu dans l'intimité. Tous ses proches étant décédés, c'est Michel Mandl (encore lui) qui a organisé ses obsèques. Un article consacré à Cécile est paru dans le magazine 4-2012 et un in memoriam figurera bientôt sur notre site web sous la rubrique "articles & publications". Jean Bonnevie avait combattu en Corée avant d'accomplir une carrière aussi brillante que variée dans l'armée de terre, tandis que Théo De Clippel était devenu un monument parmi les anciens pilotes de la Sabena. Nous avons encore tenu à consacrer un in memoriam à Julien Van Hurck, une figure haute en couleurs en tant que pilote militaire, également renommé dans le monde artistique belge.

We hebben een mooie zomer en een paar interessante samenkomsten achter de rug.

In juli werd ons een zeer goed buffet aangeboden in het traditionele kader van het luchtvaartmuseum. Het is hartversterkend om over luchtvaartervaringen te kunnen praten in een omgeving die heel wat nostalgische gevoelens oproept. Een maand later, op 28 augustus, werden we in Kleine Brogel 'bijgewerkt' over de huidige manier waarop het luchtwapen wordt ingezet in gewapende conflicten. Een leerrijke ervaring, ook voor anciens die nog met de eerste generatie van straalvliegtuigen hebben gevlogen. Het bezoek was perfect georganiseerd; we kregen een 'to the point' briefing van de korpsversterker, gevolgd door een statische tentoonstelling van het huidige conventionele wapenarsenaal. Bovendien zijn we getuige geweest van een QRA-scramble, een F-16 demo en een show van de Rode Duivels. Dit alles afgerond met een uitgebreide BBQ en een bezoek aan de lokale musea. Prima!

We hebben echter ook droevig nieuws. De VTBA heeft, naast twee ereleden, Mike Donnet en Cécile Heems, nog drie andere leden zien vertrekken voor hun laatste vlucht, namelijk Jean Bonnevie, Theo De Clippel en Julien Van Hurck.

Michel Mandl heeft een in memoriam geschreven over Mike Donnet. U vindt die tekst verder in dit magazine. Cécile Heems, de eerste vrouwelijke pilote in België met een licentie van professioneel piloot, werd in alle intimiteit begraven. Ze had geen familie meer en het is Michel Mandl (opnieuw hij) die de uitvaart heeft georganiseerd. We hebben reeds een bijdrage aan Cécile gewijd in ons magazine 4-2012 en u zult binnenkort een 'in memoriam' vinden op onze website, onder de rubriek 'artikels & publicaties'. Jean Bonnevie was een oud-Koreastrijder en kon terugkijken op een merkwaardige en gevarieerde loopbaan in de krijgsmacht, terwijl Theo De Clippel een monument was als Sabena-vlieger. Verder hebben we er aan gehouden een 'in memoriam' te wijden aan Julien Van Hurck, een zeer kleurrijke figuur die, naast militair piloot, ook befaamd was in de Belgische kunstwereld.

Comme vous l'aurez probablement remarqué dans les magazines précédents, des interviews d'anciens ayant vécu des expériences extraordinaires ont été publiées. Cette fois, c'est au tour de Red Dewaelheyns, non pas en tant que leader des Diables Rouges, mais pour son éjection inopinée d'un Saab 105. Une expérience peu banale que nous nous efforçons de remettre dans son contexte précis. Nous sommes persuadés que vous trouverez ce récit très intéressant.

Nous ne pouvons davantage omettre un fait sans précédant dans les 75 ans de l'histoire des VTB. Un Roi de Belgique est membre d'honneur de notre association : une première absolue! Le Prince Philippe avait accepté de devenir membre d'honneur en septembre 2012, soit 30 ans après que son oncle, le Roi Baudouin, lui ait épinglé ses ailes de pilote militaire. Le timing était bon, c'est bien le moins que l'on puisse dire : nous ne savions pas, à l'époque, qu'il deviendrait le Roi des Belges moins d'un an plus tard. Nous formons l'espoir de pouvoir le rencontrer en sa qualité de membre d'honneur des VTB dans un contexte détendu afin de pouvoir discuter ... d'aviation.

Tandis que vous lisez ce magazine, nous préparons la cérémonie commémorative annuelle à la pelouse d'honneur du cimetière de Bruxelles à Evère où reposent les aviateurs disparus lors de la deuxième guerre mondiale. Nous honorerons les 215 jeunes gens qui ont fait le sacrifice de leur vie au nom de la liberté dont nous bénéficions encore aujourd'hui. Ils méritent notre reconnaissance éternelle. Nous espérons y voir les VTB en nombre de même que la poignée des anciens toujours parmi nous qui ont écrit de belles pages de cette aventure.

Remémorons-nous ces 215 héros par une strophe du poème "Impressions of a pilot" de Gary Claude Stoker :

Should my end come while I am in flight,
Whether brightest day or darkest night;
Spare me your pity and shrug off the pain,
Secure in the knowledge that I'd do it again.

Cheers,
Wif De Brouwer

Zoals u in ons vorige magazine reeds hebt opgemerkt, publiceren we regelmatig een interview met anciens die een opmerkelijke ervaring hebben beleefd. Ditmaal komt Red Dewaelheyns aan de beurt; nee, niet om over zijn ervaringen als 'Rode Duivel' te spreken, maar over zijn onverwachte bail out uit een Saab 105. Een unieke belevenis die we trachten in zijn juiste context te plaatsen. U zult dit zeker met veel interesse lezen.

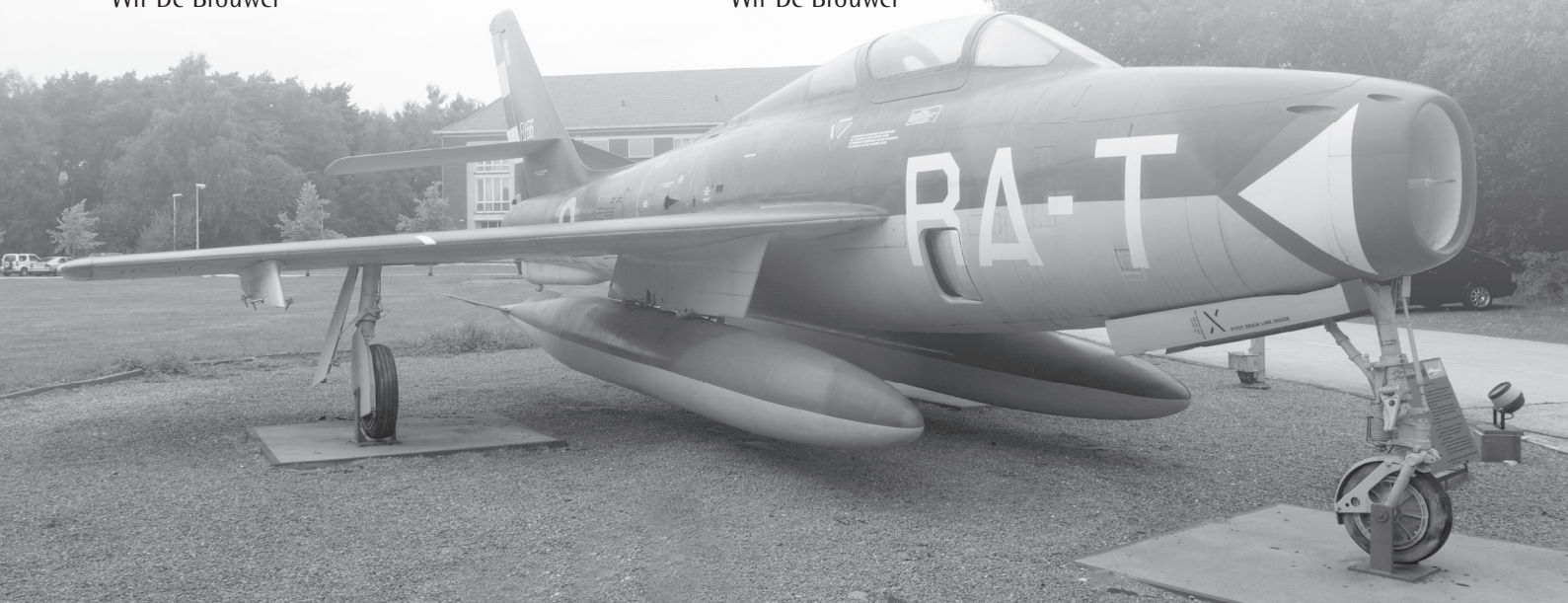
Ook kunnen we niet voorbijgaan aan een unicum in de 75-jarige geschiedenis van de VTB. Voor het eerst hebben we een Belgische vorst die erelid is van onze vereniging. Een primeur zonder weerga! Prins Filip had het erelidmaatschap aanvaard in september 2012, dus 30 jaar nadat hij zijn vleugels van militair piloot van zijn oom, koning Boudewijn, kreeg opgespeld. Het minste wat we kunnen zeggen, is dat dit een goede timing was; we wisten toen niet dat hij minder dan een jaar later de koning der Belgen zou worden. We hopen dat we hem in zijn hoedanigheid van erelid VTB eens kunnen ontmoeten in een rustige omgeving om te praten over ... vliegervaringen.

Wanneer u dit magazine leest bereiden we ons voor op de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid op het kerkhof van Brussel in Evere op het ereperk van de vliegeniers die zijn omgekomen tijdens de tweede wereldoorlog. We brengen hulde aan 215 jonge mensen die hun leven hebben geofferd om ons toe te laten in vrijheid te leven. We moeten hen eeuwig dankbaar zijn en zullen hen nooit vergeten. We hopen op een talrijke opkomst van onze VTB-leden en vooral op de aanwezigheid van een paar van de weinig overblijvende anciens die het 'allemaal van dichtbij hebben meegemaakt'.

Laat ons terugdenken aan onze 215 helden met een quote uit het gedicht 'Impressions of a pilot' van Gary Claude Stoker:

Should my end come while I am in flight,
Whether brightest day or darkest night;
Spare me your pity and shrug off the pain,
Secure in the knowledge that I'd do it again.

Cheers,
Wif De Brouwer





AGENDA

Mercredi 12 mars 2014 MdA

Assemblée Générale

Woensdag 12 maart 2014 HdV

Algemene Vergadering

Samedi 29 mars 2014

Banquet annuel à Grimbergen

Zaterdag 29 maart 2014

Jaarlijks banket in Grimbergen

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

L'année se termine en douceur et d'ici peu, nous serons en 2014... le moment est donc venu de penser à renouveler la cotisation ! Pas de changements au niveau des montants, ils restent identiques à ceux de 2013 (voir page 3). Depuis longtemps, cette opération était quelque peu pénible pour vos serveurs car nombreux étaient les membres qui traînaient à verser leur modeste contribution. Mais en 2013, vous avez frappé fort : fin mars, moins de 3% des membres (environ une quinzaine) n'avaient pas encore renouvelé la cotisation alors que l'année précédente, quelque 25% n'avaient toujours pas fait le nécessaire début mai... Un fait à inscrire au livre des records peut-être, mais les records sont faits pour être battus, nous espérons donc surtout que vous aurez à cœur de réitérer l'exploit de l'an passé ! A vos virements ou autres PC banking donc... Pour vous faciliter la tâche, un formulaire de virement est joint à ce magazine. Dans le premier numéro de 2014 (fin janvier), une lettre de rappel avec formulaire de virement sera jointe au magazine si vous êtes en retard de paiement et sur le feuillet-adresse, il sera inscrit « This is your last magazine if you have not paid your membership fee ». Un dernier avertis-

Het jaar loopt stilaan op zijn einde, binnenkort is het 2014... het moment is dus gekomen om aan de ledenbijdrage te denken! Aan het bedrag verandert er niets, het blijft hetzelfde als in 2013 (zie blz. 3). Voor uw dienaar is wat volgt altijd een beetje een pijnlijke procedure geweest, want helaas zijn er vele leden die te lang wachten om hun schamele bijdrage te betalen. 2013 echter was een recordjaar in de goede zin van het woord: eind maart hadden slechts 3% van de leden (een 15-tal) hun bijdrage nog niet betaald terwijl het jaar voordien, ongeveer 25% nog steeds niets van zich laten horen begin mei.... Dus vorig jaar is er een record gesneuveld. Maar omdat records vragen om gebroken te worden, hoop ik dat jullie dit jaar de prestatie van vorig zullen herhalen. Dus haal dat overschrijvingsformulier boven of log in op de PC banking ... Om het u helemaal gemakkelijk te maken, is er bij dit nummer een overschrijvingsformulier gevoegd. Bij het eerste nummer van 2014 (eind januari) zal iedereen die te laat is met de betaling een aanmaning met overschrijvingsformulier vinden. Op het adresblad staat dan de niet mis te verstane boodschap 'This is your last magazine if you have not paid your membership fee'. Een laatste

sement donc... N'oubliez pas que les retardataires ne seront 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). Certains estimeront peut-être que la méthode est un peu musclée, mais elle a fait ses preuves en 2013, il ne vous reste plus qu'à faire un « copier-coller » pour 2014...

Quelques dates importantes sont déjà fixées pour 2014, les voici pour que vous puissiez les réserver dans votre agenda: l'assemblée générale des membres se tiendra le 12 mars à 15 h. à la Maison des Ailes ; convocation et agenda seront publiés dans le prochain magazine.

Quant au banquet annuel, les Salons de Romrée à Grimbergen nous attendent le samedi 29 mars (détails pratiques et bulletin d'inscription également dans le prochain magazine ainsi que sur notre site internet).

En parlant de magazine, je vous rappelle l'existence du Webzine VTB : au lieu de recevoir votre magazine par la poste, vous le téléchargez directement d'Internet. Si vous désirez faire le choix du webzine, il suffit d'avertir le secrétariat, un e-mail suffit ! Le 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.

Certains membres n'hésitent pas à appeler le secrétariat par téléphone pour un renseignement. Il n'y a aucun problème de ce côté-là, mais sachez cependant qu'il s'agit d'un numéro privé, pas un numéro dans un bureau ! N'oubliez pas dès lors de vous présenter (xx, membre VTB...) et d'expliquer la raison de votre appel. Et si mon épouse décroche, ne lui en veuillez pas si elle ne peut vous répondre... ce n'est pas elle la secrétaire des VTB !

Nous envoyons régulièrement des mailings aux membres mais certains nous reviennent avec la mention « destinataire inconnu », « adresse non-existante » ou encore « quota exceeded ». Voici la liste des adresses renvoyées ; si la vôtre y est, c'est qu'il y a un problème. Merci dès lors de rectifier le tir et de nous fournir une adresse mail correcte, vous resterez ainsi connecté à la communauté VTB !

pierre_vermeir@hotmail.com, philcarlier@swing.be,
pavaca.asla@skynet.be,
lodewijckcornelissens31@gmail.com, johan.quix@skynet.be,
eric.buyens@pi.be, info.tac@skynet.be,
guyneyrinck@skynet.be, nuttinck@yahoo.fr,
jantar3@live.fr, raymond.nicolai@skynet.be,
danyvanlaethem@telenet.be.

Bonne lecture,
Your (also) friendly secretary

waarschuwing dus ... Vergeet niet dat de late betalers niet toegelaten worden bij de activiteiten en dat ze geen enkel magazine meer krijgen, zelfs niet met terugwerkende kracht (ze kunnen natuurlijk altijd de ontbrekende nummers lezen op onze website). Sommigen vinden deze aanpak een beetje aan de strenge kant, maar ze heeft duidelijk gewerkt in 2013. We verwachten hetzelfde in 2014.

Voor 2014 zijn er al enkele data vastgelegd. We lijsten ze hier even op zodat u ze al in uw agenda kunt schrijven: de algemene vergadering vindt plaats op 12 maart om 15u in het Huis der Vleugels: de uitnodiging en de agenda worden gepubliceerd in het volgende magazine.

Voor het jaarlijkse banket worden we op 29 maart verwacht in de Salons de Romrée te Grimbergen (praktische details en inschrijvingsformulier, ook in het volgende nummer en op onze website).

In verband met het magazine wijs ik graag nog eens op de Webzine VTB: in plaats van een gedrukt exemplaar kunt u het magazine ook downloaden van het internet. Kiest u voor dat webzine, laat dan iets weten aan het secretariaat, gewoon via e-mail! En de keuze is niet onomkeerbaar. U kunt nog altijd van gedacht veranderen en later het magazine weer ontvangen via de post.

Sommige leden aarzelen niet om het secretariaat te bellen voor een inlichting. Geen probleem, maar hou er wel rekening mee dat dit een privénummer is, geen nummer op een kantoor! Vergeet u dan ook niet voor te stellen (naam, VTB-lid,...) en laat weten waarvoor u belt. En als mijn echtgenote opneemt, neem het haar niet kwalijk wanneer ze niet kan antwoorden op uw vragen... zij is geen secretaris van de VTB!

Regelmatig sturen we e-mails naar de leden maar soms komen die terug met de melding 'user unknown' of nog 'quota exceeded'. U vindt de lijst met geweigerde adressen hieronder; mocht uw adres er bij staan, geen paniek. Laat ons in dat geval het juiste adres weten, zodat we u op de hoogte kunnen houden van wat leeft binnen de VTB-gemeenschap!

pierre_vermeir@hotmail.com, philcarlier@swing.be,
pavaca.asla@skynet.be,
lodewijckcornelissens31@gmail.com, johan.quix@skynet.be,
eric.buyens@pi.be, info.tac@skynet.be,
guyneyrinck@skynet.be, nuttinck@yahoo.fr,
jantar3@live.fr, raymond.nicolai@skynet.be,
danyvanlaethem@telenet.be.

Veel leesgenot,
Your (also) friendly secretary

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Ludo TANGHE

Geboren op 18 Maart 1957
Sint Janstraat 15
B-8434 Westende
Gsm 0477 375 551
E-mail ludo.tanghe@telenet.be
Gebrevetteerd piloot door BAF in Mei 1978 (Prom 75B)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Didier Waelkens.

Muriel MIGLIAVACCA

Née le 20 jan 1969
Av. de la Raquette 7
B-1150 Woluwé St Lambert
Gsm 0473 709 036
E-mail mumigli@gmail.com
Brevetée pilote par AA le 27 mar 1997 (PPL 116 982)
Admise A (brevet <20 ans)
Parrains: Jean-Paul Demolin & Robert Feuillien

Johan DE BLOCK

Geboren op 07 Sep 1968
Vanmaldegemstraat 37
B-8670 Oostduinkerke
Gsm 0496 251 476
E-mail johan.deblock@gmail.com
Gebrevetteerd piloot door BAF op 13 Apr 87 (Prom 87A)
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Mario Aelaerts.

Dirk DESPLENTER

Venetiëlaan 51
B-8530 Harelbeke
Gsm 0478 436 717
E-mail wanoforce@gmail.com
Gebrevetteerd piloot door BAF in Okt 1957 (133^e Prom)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Wif De Brouwer.

Philippe PASSAGEZ

Né le 09 Dec 1936
Vieux Marché au Beurre 11 B,
B-7500 Tournai
Tel 069 210 422
E-mail philippe.passagez@gmail.com

Breveté pilote par BAR (LtAvn) le 14 Apr 1967
Admis VT
Parrains: Danny Cabooter & Alphonse Dumoulin.

Serge LOX

Né le 07 Mar 1968
Rue Jourdan 46
B-1060 Bruxelles
Gsm 0473 250 103
E-mail slo727@gmail.com
Breveté pilote planeur par CNVV le 30 Sep 1992
Admis ACT
Parrains: André Dillien & Michel Dillien

Léon STENUIT

Né le 16 Avr 1947
Rue du Monastère 73
B-1330 Rixensart
Gsm 0475 407 107
E-mail l.stenuit@skynet.be
Breveté pilote par BAF en Avr 1973 (Prom 71C)
Admis VT
Parrains: Wif De Brouwer & Xavier Janssens

Marcel VANDER STOCKT

Geboren op 19 Jun 1930
Zwaluwendreef 7
B-3220 Holsbeek
Gsm 0497 281 799
E-mail marcel.vander.stockt@telenet.be
Gebrevetteerd piloot door BAF in Jun 1952 (119^e Prom)
Aanvaard VT
Peters: Wif De Brouwer & Jan Van den Briel.

Leon SAUVILLERS

Geboren op 21 Sep 1945
Hoortverten 35, B-2350 Vosselaar
Tel 014 616 722
E-mail leo.sauvillers@skynet.be
Gebrevetteerd piloot door BAR op 27 Apr 1976 (Prom 73A
LtAvn)
Aanvaard VT
Peters: danny Cabooter & Fons Dumoulin.

Décès



Overlijdens

Jean Bonnevie
(09 07 2013)

Cécile Heems
(22 08 2013)

Michel Donnet
(31 07 2013)

Julien Van Hurck
(31 08 2013)

Theo De Clippel
(04 08 2013)

Roger Routin
(17 09 2013)

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 blijken van oprecht medeleven aan.

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES




S.A.B.C.A.

www.sabca.com

There I was

■ ■ ■

*Wif Debrouwer.
Traduction Mich Mandl*

Est-il encore utile de présenter « Red » ?

Notre cher ancien, pilote de Spitfire, la chasse pure, instructeur, Diable Rouge, "aviation broker" boit un Spa Reine sur la terrasse de son appartement à Woluwe.

Début 1975, Red est mon patron à Ramstein. Quelques officiers supérieurs, fraîchement nommés, ont été désignés en vue de faire partie du nouveau quartier général AAFCE (Allied Air Forces Central Europe) et de collaborer à l'édification du mastodonte qui à terme, doit remplacer 2 et 4 ATAF (Allied Tactical Air Forces). Avec trois autres collègues du même grade, Red loge dans le « bloc des Colonels ». À l'étage supérieur du bâtiment une salle permet l'organisation de party et la délégation belge profite régulièrement de cette facilité... au grand dam bien sûr des autres habitants du bloc. Je me souviens que mon patron immédiat, le Colonel Skelton - décédé inopinément trois ans plus tard comme commandant de la base de Bitburg au cours d'une manœuvre de taxi en F-4 - était venu me trouver peu après une Belgian party et m'avait demandé de le prévenir de notre prochaine réunion... « afin qu'il puisse réserver une chambre à l'hôtel Canon¹ ». J'ai cette image devant les yeux lorsque je vois Red siroter son verre d'eau. Les temps ont changé...

Moeten we 'Red' nog voorstellen?

De goedlachse ancien, spitfirepiloot, chasse pure, instructeur, rode duivel, aviation broker is een Spa Reine aan het drinken op het terras van zijn appartement in Woluwe.

Begin 1975 was Red mijn baas in Ramstein. Een aantal pas benoemde hogere officieren waren aangesteld om het nieuwe hoofdkwartier AAFCE (Allied Air Forces Central Europe) te bemannen en mee te werken aan de oprichting van de mastodont die op termijn 2 en 4 ATAF (Allied Tactical Air Forces) moest vervangen. Samen met drie andere collega-kolonels was hij gehuisvest in een 'colonel's bloc'. Het voordeel van dat gebouw was dat er op de bovenste verdieping een zaal was om een party te organiseren, en de Belgische delegatie maakte daar dankbaar gebruik van; dit tot ongenoegen van de andere bewoners... Mijn rechtstreekse baas, Colonel Skelton - die drie jaar later als korpscommandant van Bitburg in zijn F-4 tijdens het taxiën schielijk zou overlijden - kwam mij eens na een Belgian party opzoeken en vroeg mij om hem op voorhand te waarschuwen van onze volgende samenkomst; "zodat hij een kamer kon reserveren in het Canon¹ hotel". Dat is het beeld dat ik voor ogen had toen ik Red aan zijn glas water zag nippen. De tijden zijn veranderd...

De traumatische ervaring van Jacques 'Red' Dewaelheyens L'aventure traumatisante de Jacques 'Red' Dewaelheyens

Le parcours de Red à l'aviation n'est pas simple. Après un check-out en SV-4b à Gossoncourt, il part pour les États-Unis... et est rayé médicalement. De retour en Belgique, il reçoit une deuxième chance et repart cette fois au Canada. Fin 1952, il y obtient ses ailes canadiennes et débute en mars 1953, à Coxyde, une conversion sur Spitfire IX. Il passe ensuite à l'école de chasse sur Spitfire XIV, Meteor 4, 7 et 8 pour finalement obtenir ses ailes belges le 10 juillet 1953. Après un passage à la fameuse escadrille « 349 », sa première escadrille opérationnelle, il est désigné en 1955 pour suivre le premier cours d'instructeur en Belgique sous la direction du Major Kreps. Il devient ainsi instructeur sur Meteor 7 et T-33.

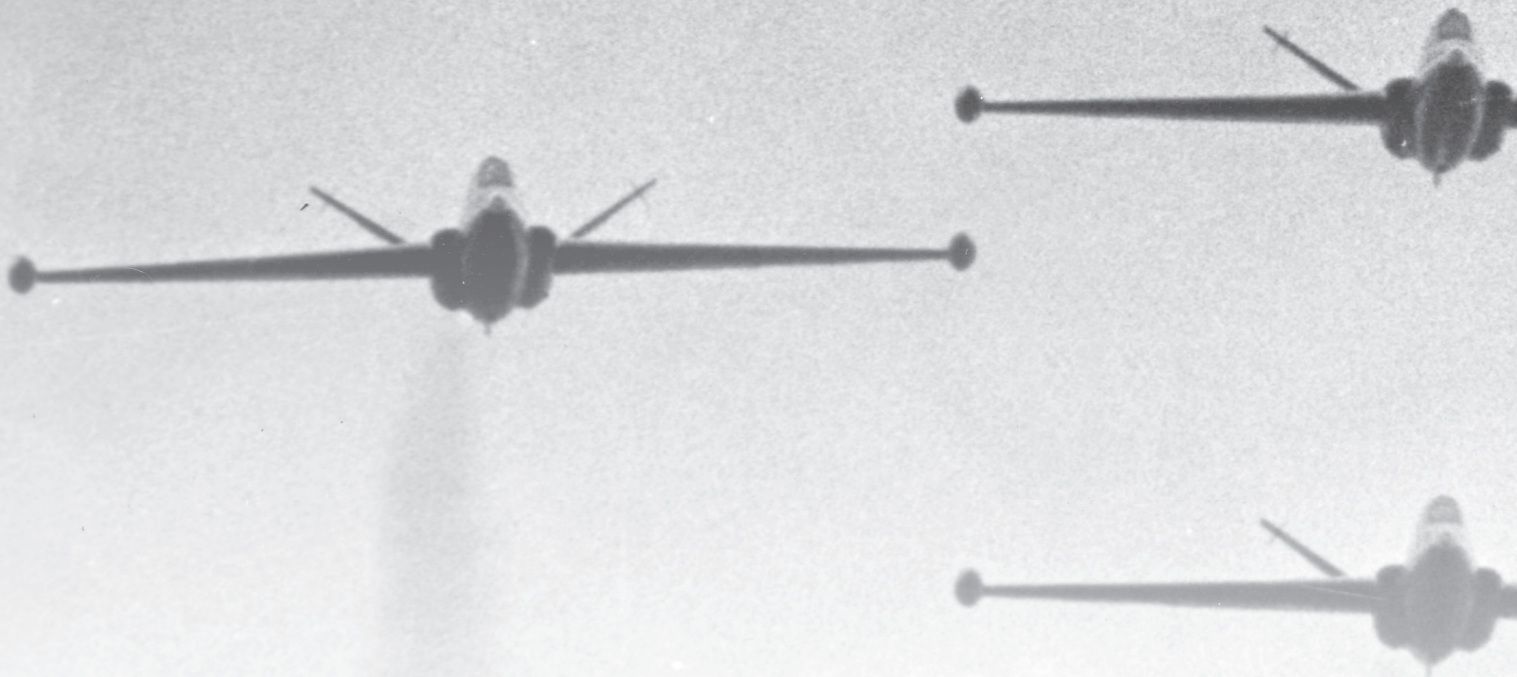
Après avoir obtenu une qualification comme instructeur FFM (Formation Flight for Monitors), il prend le commandement de ce flight en 1958. Pendant cette période, il présente le Meteor lors des shows aériens. Ses inverted immelmans sont

¹ "Canon" was het hotel voor hoofdofficieren op de basis van Ramstein

Red legde een ingewikkeld parcours af in de luchtvaart. Na een check-out op SV-4B in Goetsenhoven, vloog hij 1951 als leerling naar de States en werd ... medisch afgekeurd. Terug in België kwam alles in orde en hij kreeg een tweede kans, ditmaal in Canada. Hij kreeg er einde 1952 zijn Canadese vleugels en mocht in maart 1953 een conversie op Spitfire IX beginnen in Koksijde. Hij volgde er nadien de jachtvliegschool op Spitfire XIV, Meteor 4, 7 en 8 en kreeg zijn Belgische vleugels op 10 juli 1953. Het fameuze '349^{ste}' was zijn eerste operationeel smaldeel, vooraleer in 1955 aansteld te worden als leerling van de eerste cursus voor onderrichters in België, onder leiding van majoor Kreps. Hij zou daarna onderrichter worden op Meteor 7 en T-33.

Na zijn kwalificatie als instructeur FFM (Formation Flight for Monitors) werd hij commandant van deze flight in 1958. Tijdens deze periode gaf hij airshows op Meteor en hij werd

¹ "Canon" was het hotel voor hoofdofficieren op de basis van Ramstein



restés célèbres. Après deux flame out avec 90° nose up, cette crazy manoeuvre est interdite en présentation.

En 1959, il retourne aux opérations, cette fois à la 7^e Escadrille à Chièvres. Il y devient Flight Commander et Officier des Opérations. L'airshow fever le reprend et on le retrouve comme numéro 16 dans la box d'une formation de seize Hunter lorsqu'ils réussissent à boucler un looping. Après avoir obtenu son brevet d'État-major en 1963, il retrouve le monde de l'instruction, cette fois comme commandant d'escadrille au Centre de Perfectionnement à St-Trond. C'est dans cette fonction qu'il devient en 1965, le leader de la Patrouille des Diables Rouges sur Fouga Magister.

En 1967, nous notons son passage à la section training de l'État-major de la Force Aérienne (VDI/N) comme chef de la sous-section entraînement pilote. De 1973 à 1974, il est professeur à l'École de Guerre et rejoint ensuite, une nouvelle fonction opérationnelle, cette fois, comme OSN (Officier Supérieur navigant) du 3^e Wing Tac à Bierset. Nommé colonel, il est muté à Ramstein afin d'y démarrer AAFCE comme executive officer de l'Air Defence Commander et comme patron de la délégation belge. Red quitte la Force Aérienne en 1977 et devient concessionnaire Piper pour le Benelux et la France.

À Kinshasa, il met une école d'aviation sur pied avec l'aide d'anciens collègues de la Force Aérienne sous la direction de Léo Lambermont. Après la disparition de Piper Belgium, il devient aviation consultant et établit notamment à Bruxelles, une société de courriers. Il contribue au développement d'une école d'aviation à Charleroi et aide la LAG (Lignes Aériennes Congolaises) à redémarrer. Sa carrière à l'aviation civile sera plus longue que celle à la Force Aérienne.

berucht door zijn inverted immelmans. Nadat hij tweemaal een flame out had gehad met 90° nose up, werd dit crazy manoeuvre uit het programma geschrapt.

Hij kreeg opnieuw een operationele functie vanaf 1959, ditmaal in het 7^{de} smaldeel te Chièvres waar hij Flight Co en Ops werd. Hij werd opnieuw gepakt door de airshow fever en was nr 16 in de box, toen men er in slaagde een looping met 16 Hunters uit te voeren. Na zijn kwalificatie als stafbrevethouder in 1963, kwam hij terug in de opleidingswereld terecht, ditmaal als smaldeelcommandant in het Vervolmakingscentrum in Brustem. In die functie zou hij in 1965 leider worden van de Rode Duivels op Fouga Magister.

In 1967 noteren we zijn doortocht in de sectie training van de staf luchtmacht (VDI/N) als chef van de ondersectie training piloten, waar hij samen met VSP (sectie plannen van de staf luchtmacht) veel gewerkt heeft aan het moderniseren van de opleiding van onze piloten. Van 1973 tot 1974 geeft hij les aan de Krijgsschool en daarna krijgt hij opnieuw een operationele functie, ditmaal als OSN van de 3^e Wing Tac in Bierset. Hij wordt kolonel benoemd en onmiddellijk daarna aangesteld om te helpen AAFCE Ramstein op te starten als executive officer van de Air Defence Commander en hoofd van de Belgische delegatie.

Red verlaat de luchtmacht in 1977 en wordt concessiehouder van Piper voor de Benelux en Frankrijk. Hij richt een vliegschool op in Kinshasa met de hulp van ex-collega's van de luchtmacht onder leiding van Leo Lambermont. Na het opdoeken van Piper Belgium werd hij aviation consultant bouwt hij onder meer een koeriermaatschappij op in Brussel en een pilotschool en taximaatschappij in Charleroi. Verder helpt hij de LAG (Lignes Aeriennes Congolaises) weer op te starten. Zijn loopbaan in de burgerluchtvaart zou langer duren dan deze in de luchtmacht



Jacques, pourquoi t'appelle-t-on Red ?

La couleur de mes cheveux sans aucun doute... Ils sont grisonnants maintenant, mais avant ils étaient roux blonds ! De plus, je rougis facilement lorsque je m'énerve et cela arrive de temps à autre...

La logique même. Je ne l'avais pas encore remarqué. Quels sont les meilleurs souvenirs de ta carrière à l'aviation ?

Les Diables Rouges évidemment. Une période inoubliable pour chacun de nous ! Les Diables Rouges sont morts et enterrés par le remplacement du Hunter par le F-104.

En cachette, fin 1965, avec quatre collègues instructeurs, nous commençons à nous entraîner afin de former une patrouille sur Fouga Magister à Brustem.

Le moment venu, nous mettons notre chef de Corps de l'époque, le Lieutenant-colonel Wiels, devant le fait accompli en lui présentant une petite démo de notre patrouille. Appelés dans son bureau, nous nous attendons à une sérieuse remontrance. Que du contraire. Le Chef de Corps a apprécié et nous invite à « officialiser » l'existence de la patrouille. Les Diables Rouges renaissent ainsi !

Notre première présentation officielle a lieu en 1965. Par la suite, nous avons invité tous les ex-Diables Rouges à une party. C'était le début d'une longue période de démonstrations sur Fouga. Aujourd'hui, je suis fier d'être le parrain des Diables Rouges actuels sur Marchetti.

J'aimerais toutefois ajouter que j'ai eu énormément de satisfaction lors de mes passages en unités opérationnelles et certainement au 3^e Wing Tac sur Mirage 5. Mais ma période à l'aviation civile fut également fantastique. Comme représentant Piper et responsable pour la France et le Benelux, j'avais mon propre avion Aerostar et je suis parvenu à vendre 240

Jacques, pourquoi es-tu appelé Red ?

Mijn haarkleur al eens bekeken? Het is nu grijzend, maar vroeger was het opvallend roodblond! Bovendien krijgt mijn gelaat een mooie gezonde kleur, wanneer ik mij opwind, en dat gebeurt af en toe.

De logica zelf, het was mij nog niet opgevallen. Wat zijn de mooiste herinneringen aan je loopbaan in de luchtvaart?

De Rode Duivels natuurlijk. Wat hebben we een prachtige tijd meegemaakt! De Rode Duivels waren dood en begraven na de vervanging van de Hunter door de F-104. Toen ben ik einde 1965 stiekem beginnen te trainen met een viertal collega-instructeurs om een team te vormen op Fouga in Brustem. Op een dag hebben wij Lt Kol Wils de korpscommandant, met de feiten geconfronteerd na een kleine demo van ons stuntteam en ... we werden op het matje geroepen. We verwachtten ons aan een uitbrander, maar het enige wat hij zei was dat het er goed uitzag en dat we dit moesten 'officialiseren'. De Rode Duivels waren herboren! We stelden onze show officieel voor in 1965. Later hebben we al de ex-Rode Duivels uitgenodigd op een party. Dit was het begin van een lange periode op Fouga en vandaag durf ik zeggen dat ik er fier op ben om peter te zijn van de huidige 'Rode Duivels' op Marchetti.

Maar ik zou er toch willen aan toevoegen dat ik heel wat plezier heb beleefd aan mijn passages in de operationele smaldelen en zeker in de 3^e Wing Tac op Mirage V. Ook mijn periode in de burgerluchtvaart was fantastisch. Toen ik vertegenwoordiger was van Piper en verantwoordelijk voor Frankrijk en Benelux, had ik mijn eigen Aerostar en ben ik erin geslaagd in drie jaar tijd 240 vliegtuigen te verkopen. De dood van mijn baas en vriend, Mr Albert Moorkens in 1981



Au rapport chez le Lt Col Wils : Jos Lelotte, Red Dewaelheyns, Wiels, Roger Van d'Helsen, Paul Van Esse et Roger Fagnoul.

Op het matje bij Lt Col Wils: Jos Lelotte, Red Dewaelheyns, Wils, Roger Van d'Helsen, Paul Van Esse en Roger Fagnoul.

avons en trois ans. En 1981, le décès de mon patron et ami, Mr Albert Moorkens, a malheureusement modifié la donne. La crise du pétrole aidant, les successeurs ont décidé de se défaire de Piper. Par la suite, je suis devenu consultant en aviation et ai connu pas mal d'« ups and downs ». Actuellement, les choses se sont stabilisées et c'est avec beaucoup de satisfaction que je peux me remémorer ma carrière aéronautique.

zou roet in het eten gooien. We zaten in een petroleumcrisis en zijn opvolgers hebben beslist om de overeenkomst met Piper te verbreken. Nadien ben ik aero-consultant geworden en heb ik heel wat ups en downs meegemaakt. Voor het ogenblik is alles gestabiliseerd en kijk ik met heel wat voldoening terug op mijn loopbaan.

Quels sont les moments les plus pénibles de ta carrière d'aviateur ?

Je m'attendais bien sûr à cette question ! En fait, je n'en n'ai eu qu'un, mais il peut compter. Pendant ma longue période à VDI/N, je suis responsable de l'entraînement des pilotes et je suis chargé de revoir l'ensemble du concept de la formation de pilote militaire. J'ai également œuvré auprès de l'administration de l'aéronautique en vue de la reconnaissance du brevet militaire, une tâche particulièrement ardue. Je n'y suis pas parvenu, mais par la suite mes efforts ont porté leur fruit et actuellement tous les jeunes pilotes ont une licence de « Transport Public » théorique en poche. À VDI/N, ma tâche consiste donc principalement à rationaliser la formation des pilotes. À cette époque, l'élève pilote vole sur trois types d'avions différents avant de passer sur avion opérationnel. Par souci d'économie, il faut ramener cela à deux appareils. Le Harvard a déjà été remplacé par le Fouga. Cela ne nous avance toutefois guère. Le SV-4b doit

Wat zijn de naaste herinneringen aan uw vliegersloopbaan?

Hier gaan we dan; daar zat je op te wachten! Ik heb maar één nare herinnering gehad, maar het is er één die kan tellen. Tijdens mijn vrij lange periode op VDI/N was ik belast met pilotentraining en heb het ganse trainingsconcept moeten herzien. Ook heb ik er voor gevochten om het militair brevet door het bestuur der luchtvaart te doen erkennen; een aartsmoeilijke opdracht. Het is niet gelukt tijdens mijn periode, maar later is men doorgegaan met dit initiatief en voor het ogenblik hebben al onze jonge piloten een theoretische TP licentie. Maar mijn hoofdoopdracht was de pilotentraining te rationaliseren. Destijds moest elke leerling-piloot op drie verschillende types vliegen vooraleer over te gaan op operationeel vliegtuig. Dit moest verminderd worden tot twee. De Harvard was reeds vervangen door de Fouga, maar dit hielp ons niet veel verder. Het uiteindelijke doel was om de SV-4B te vervangen door een meer performant schroef-

être remplacé par un appareil à hélice plus performant ; le choix s'est porté sur le Marchetti. Quant au Fouga et au T-33, ils doivent être remplacés par un avion facilement maniable mais quand même proche de l'avion opérationnel. C'est dans ce contexte, que j'effectue avec mes collègues Dries Vanhecke et Marcel Terrasson de VSP/E (la sous-section études de la section plans) une évaluation de l'avion d'entraînement suédois, le Saab 105.

Le 16 août 1971, je décolle de Linköping en Suède avec un instructeur pour un vol de « aircraft handling and aerobatics ». Nous évoluons vers les 16.000 pieds. Les manœuvres de loopings, immelmanns, rolls, etc, s'effectuent sans problèmes jusqu'à ce que je décide d'évaluer le comportement de la machine en G négatifs. Je démarre donc un « slow roll » et, passé les 90° de « bank », je sens que mes « straps » ne sont pas suffisamment serrées. Je tire sur les lanières sans regarder dans le cockpit et lorsque je veux resserrer celle qui se trouve entre mes jambes, j'actionne en fait le siège éjectable... et je suis catapulté hors de l'avion.

Plus tard, il est apparu que la lanière entre les jambes devait être tirée vers le bas et non vers le haut comme c'est le cas sur Fouga, action répétée une centaine de fois.

Ce que j'ignorais, c'est qu'il y avait proche de cette lanière une petite poignée de secours permettant d'actionner le siège. En tirant la lanière vers le haut, la petite poignée a suivi avec le résultat connu... un choc brutal qui m'assomme. Je perds connaissance.

Il est apparu lors de l'enquête que j'ai été catapulté au travers de la verrière. Le mécanisme d'éjection du canopy n'a donc pas fonctionné. Mais ce n'est pas tout. Du fait de la position inusitée lors de l'éjection, j'ai heurté la queue de l'appareil avec de graves conséquences comme on pourra en juger ultérieurement. Le mécanisme de mise à feu du siège était d'un type ancien, ce qui signifie que la cartouche se consume en une fois et le pilote subit une force de 33G à l'éjection. Particulièrement néfaste pour la colonne vertébrale, surtout que je ne m'y étais nullement préparé. J'en ressens encore aujourd'hui les séquelles.

(Red regarde un instant son Spa Reine et me lance : « Ne prendrions-nous pas une petite bière ? ». Je sens l'émotion l'êtreindre. Aussitôt dit, aussitôt fait.)

« There I was! » Comme déjà précisé, j'ai perdu connaissance pendant quelques secondes lors de l'éjection. Lorsque je reviens à moi, je suis en train de chuter... mais toujours attaché à mon siège, en fait couché dans celui-ci. Je ressens une forte douleur au bras et à la jambe droites et je ne vois plus de l'œil droit. Sous le choc, mon casque s'est brisé.

Commence alors le deuxième épisode du drame.

La première chose qui me vient à l'esprit : « try to beat the system² ». J'essaye de tirer la poignée de mon parachute, mais je peux à peine bouger la main droite.

vliegtuig, wat later de Marchetti zou worden. De Fouga en T-33 moesten vervangen worden door één vliegtuig dat vlot bestuurbaar was en toch heel dicht bij het operationeel jachtvliegtuig aanleunde. Het was in dit kader dat ik, samen met Dries Vanhecke en Marcel Terrasson van VSP/E (de ondersectie studies van de sectie plannen), een evaluatie zou maken van het Zweeds trainingsvliegtuig, de Saab 105.

Op 16 augustus 1971 stijg ik op met een Zweedse onderrichter voor een vlucht 'aircraft handling en aerobatics' in Linköping in Zweden. We vliegen rond de 16.000 voet; de normale manoeuvres zoals loopings, immelmanns, rolls, enz. verlopen vlot, tot ik beslis om de gedragingen van het vliegtuig te evalueren bij manoeuvres met negatieve G's. Op het ogenblik dat ik vertrek voor een slow roll voel ik, met ongeveer een 100-tal graden bank, dat mijn riemen niet stevig genoeg aangespannen waren. Ik trek de riemen aan zonder in de cockpit te kijken, maar wanneer ik de riem tussen de benen wil aanspannen wordt de schietstoel geactiveerd en ... word ik uitgeschoten. Later is gebleken dat de riem tussen de benen naar beneden moest aangespannen worden, dit in tegenstelling met de Fouga, waar men de riem naar boven moet trekken, hetgeen ik reeds honderden keren had gedaan. Maar wat erger is, daar bevond zich ook een klein noodhandvat om de schietstoel te activeren. Door de riem naar boven te trekken heeft die dit klein handvat mee naar boven getrokken ... met het bekende gevolg.

Een hevige knal.. en ik was buiten bewustzijn.

Achteraf is gebleken dat ik door de canopy gekatapulteerd werd; het afwerpmechanisme van de canopy had dus niet gewerkt. Maar dat was niet alles. Door de vrij ongewone positie bij het uitschieten ben ik tegen de staart gebotst, hetgeen, zoals later zal blijken, ernstige gevolgen zal hebben. Het vuurmechanisme van de schietstoel was van het oudere type m.a.w. de patroon ontbrandt in één klap en de piloot wordt uitgeschoten met 33 G; zeer ongezond voor de rug-gengraat, vooral wanneer dit onverwachts gebeurt. Daar kan ik vandaag nog over meespreken.

(Red bekijkt even zijn Spa Reine en vraagt: "we zullen maar een pintje drinken zeker?". Men voelt de emotie oplaaien en die is moeilijk met water weg te spoelen. Zo gezegd, zo gedaan.)

There I was! De hevige schok had als gevolg dat ik tijdens de eerste seconden volledig buiten westen was en toen ik bijkwam, was ik aan het vallen, maar ... ik zat, of beter, ik lag nog in de schietstoel. Ik voelde hevige pijn in mijn rechterarm en been en zag niet meer uit mijn rechteroog. Mijn helm was gebarsten.

Toen begon de tweede episode van het drama.

Het eerste dat mij door het hoofd flitste was: "try to beat the system"². Ik deed een poging om de handgreep van mijn parachute te trekken met mijn rechterhand maar ik kon die nauwe-

De la main gauche, j'essaye d'aider ma main droite. Je parviens à tirer la poignée du parachute... avec un tout petit bout de câble. Manifestement, ce n'est pas normal. Rien ne fonctionne. Les goupilles de sécurité qui maintiennent le parachute fermé et qui auraient dû le libérer à l'aide de la poignée sont toujours en place. Le parachute ne s'ouvre pas.

Entretemps, je poursuis ma chute sur le dos à une vitesse vertigineuse, toujours couché dans mon siège. Je suis en panique, mais la volonté de survivre est plus forte que le mal que j'éprouve. Je parviens à glisser ma main gauche entre le parachute et le siège et espère ainsi ouvrir le système de fermeture du parachute. Je tire et secoue tout ce que je peux prendre en main jusqu'à ce que je sente à un certain moment le « pilote chute³ ». Grâce au mouvement de mon bras gauche, je suis passé sur le ventre, toujours en chute... et c'est là que cela s'est produit. Le vent relatif a écarté le siège et a ouvert le « pilote chute » qui a ouvert à son tour le parachute principal. Quel soulagement ! Je suis très proche du sol, à une hauteur estimée à moins de 500 pieds. Je n'ai pas le temps de voir où je vais atterrir et tu me croiras ou non, je me pose sur les seuls fils barbelés des environs. Le vent me traîne sur le sol jusqu'à ce que je sois arrêté par un rocher qui a également affaîssé mon parachute. « I could barely believe it, I was still alive ».

Je sens du sang dans l'œil droit et mon premier réflexe est de l'ouvrir pour tester ma vue. À mon grand soulagement, je vois encore plus ou moins normalement. Mais la forte douleur au bras et à la jambe droites m'empêche de me défaire de mon harnais. C'est à ce moment que je vois accourir une dame. J'ai atterri dans sa résidence secondaire et elle vient voir qui est ce visiteur... Elle s'encoure effrayée par ce qu'elle voit. J'appelle à l'aide et elle revient sur ses pas. Pas vraiment rassurée, elle accepte fort nerveusement de m'aider à me défaire de mon harnais. Ce faisant, elle pousse malencontreusement sur le bouton rouge du dinghy gonflable. Ce dernier est toujours attaché au harnais et pour la première fois, quelque chose fonctionne normalement : le dinghy se gonfle et... j'échappe à peine à la mort par étouffement !

Nous communiquons essentiellement par gestes. Je ne parle pas suédois (!) et la dame ne parle pas anglais. Dans sa maison, elle m'offre un café et me nettoie un peu le visage ensanglanté. Le sang continue toutefois à couler. Je parviens plus ou moins à lui expliquer ce qui s'est passé et cette fois « dama fortuna » est à mes côtés : il y a un téléphone, le seul à des kilomètres à la ronde. La dame appelle le numéro d'urgence et après pas mal d'explications elle me passe le cornet. À l'autre bout du fil, l'homme parle anglais et m'assure que tout est sous contrôle et qu'un hélicoptère va être envoyé pour me secourir.

Comment te sens-tu à ce moment ?

Perturbé, c'est le moins que l'on puisse dire. Je ne parviens

lijks bewegen. Dan maar proberen om met de linkerhand de rechterhand te helpen. Dit lukte, maar ik hield een hendel in de hand met een ... kort, zeer kort stukje kabel. Dit was niet normaal; alles liep verkeerd, de veiligheidsspinnen die de parachute dicht houden en moesten uitgetrokken worden met die hendel, zaten nog steeds vast. De parachute ging niet open.

Ondertussen was ik met een duizelingwekkende vaart naar beneden aan het suizen, op de rug, nog steeds liggend in de schietstoel. Ik was in paniek, maar de drang om te overleven was sterker dan de pijn. Ik heb een beweging gedaan om mijn linkerhand tussen de parachute en de stoel te wringen om aan de parachutesluitingen te trekken. Ik trok en sleurde aan alles wat ik te pakken kreeg en op een bepaald ogenblik voelde ik de pilot chute³. Door de beweging met de linkerarm draaide ik op mijn buik, nog steeds vallend en ... toen is het gebeurd. De relatieve wind duwde de stoel weg en pakte in de pilot chute, die op zijn beurt de hoofdparachute open trok. Van opluchting gesproken! Ik was zeer dicht bij de grond, op een hoogte van minder dan 500 voet. Ik had absoluut geen tijd om te kijken waar ik zou terecht komen en geloof mij of niet, ik landde in de enige prikkeldraad van kilometers in de omtrek. De wind heeft mij nog wat verder getrokken tot ik met de rug tegen een rots knalde, die ook mijn parachute in mekaar deed klappen. I could barely believe it, I was still alive.

Ik voelde bloed in mijn rechter oog en een van mijn eerste reacties was het oog open te trekken om het zicht te testen. Tot mijn grote opluchting zag ik nog min of meer normaal maar de hevige pijn in mijn rechterarm en been belette mij om mij van mijn harnas te ontdoen. Tot er een dame kwam aangelopen. Ik was geland in haar buitenverblijf en ze kwam nieuwsgierig kijken naar dit onverwacht bezoek. Toen zij dichterbij kwam schrok ze van het uitzicht van haar bezoeker en .. ze liep weer weg. Ik heb toen om hulp geroepen en toen is zij op haar stappen teruggekeerd. Na enige aarzeling heeft zij mij geholpen om mij van mijn harnas te ontdoen. Maar door dit zenuwachtig gedoe heeft ze per ongeluk de rode knop van de opblaasbare dinghy geactiveerd. Deze was nog aan het harnas vastgemaakt en voor het eerst was er iets dat wel degelijk werkte: de dinghy werd opgeblazen en ... ik ben toen ternauwernood aan de verstikkingsdood ontsnapt!

We communiceerden vooral met gebarentaal, ik sprak geen Zweeds en zij sprak geen Engels. Zij heeft mij toen een koffie aangeboden en het bloed wat van mijn aangezicht gewist.

De bloeding was echter nog niet gestopt. Met veel moeite kon ik haar diets maken wat er gebeurd was en ditmaal had ik dame fortuna aan mijn kant: ze had een telefoon ... de enige van kilometers in de omgeving. Zij belde naar het noodnummer en na heel wat uitleg gaf zij mij de telefoon door. De man, die nu aan de andere kant van de lijn was, sprak Engels en zei dat de zaak onder controle was en dat men een helikopter zou sturen om mij op te pikken.



De retour à Linköping ; avec son co-équipier Dries Vanhecke

Met zijn teamgenoot Dries Vanhecke, bij zijn terugkeer in Linköping.

pas à comprendre ce qui s'est passé. Comment le siège a-t-il pu être actionné ? Pourquoi le parachute ne s'est-il pas ouvert normalement ? Pourquoi suis-je blessé ? Je me sens comme une chaussette retournée...

Comment les Suédois ont-ils réagi ?

Je suis interrogé dès ma descente d'hélicoptère. Comme je ne suis pas dans un état pour donner beaucoup d'explications, je dis immédiatement que c'est ma faute. Mais, ce n'est pas fini. Selon leurs règles, il faut que je passe un examen médical dans leur centre hospitalier. Ce n'est pas tout près et j'y suis conduit en petit avion bimoteur. On constate rapidement que je n'ai rien de cassé. Mais pendant l'examen, je m'écroule, épuisé par l'émotion.

Cela ne m'étonne pas !

As-tu pu prévenir la famille ?

Lorsque j'arrive dans la chambre d'hôtel vers minuit, j'essaie de téléphoner à la maison. Pas évident avec ma blessure à la main. La première fois, j'ai un certain Mr Van de Sijpe en ligne. Pas heureux que je le sorte du lit en pleine nuit. Lors de mon deuxième essai, tu ne le croiras pas, je retombe chez lui. Là, il est carrément furieux, surtout lorsque je lui précise que je téléphone de Suède. « De Suède ??? » me répond-il.



Un bureau avec siège éjectable ! Une attention délicate de ses collègues à l'état major de la force aérienne.

Een bureau met een schietstoel! Een subtiële attentie van zijn collega's bij de Staf van de Luchtmacht.

Wat ging er zoal door je heen?

Van alles. Ik besepte nog steeds niet hoe dit precies had kunnen gebeuren. Hoe werd de schietstoel geactiveerd? Waarom ging de parachute niet open? Waarom was ik gewond? Ik voelde mij als iemand die men binnenste buiten had gekeerd.

Hoe reageerden de Zweden?

Van zodra ik uit de helikopter stapte, werd ik ondervraagd. Ik was helemaal niet in een stemming om veel uitleg te geven en ik heb onmiddellijk gezegd dat het mijn schuld was. Maar het was niet gedaan! Volgens hun regels moest ik een medisch onderzoek ondergaan in hun medisch centrum. Dit was niet in hun achtertuin en men heeft er mij naartoe gevlogen met een licht tweemotorig vliegtuig. Er werd vlug vastgesteld dat ik niets gebroken had maar tijdens het onderzoek ben ik door mijn benen gezakt. De spanning was teveel geweest.

Men zou voor minder het bewustzijn verliezen! Heb je je familie kunnen verwittigen?

Toen ik rond middernacht eindelijk in mijn hotelkamer kwam, deed ik een poging om naar huis te bellen. Wegens de kwetsuren aan mijn hand ging dit niet zonder moeite. De eerste maal kreeg ik een zekere mijnheer Van De Sijpe

« Mais bon dieu, réalisez-vous ce que cela va me coûter ? ». Et il a brutalement raccroché. Finalement, l'essai suivant, j'ai Jacqueline en ligne. Elle est dans tous ses états ! Le Général Crekillie, VSA (Chef d'État-major adjoint opérations), lui a déjà téléphoné et froidement annoncé « que j'avais commis une gaffe, mais que j'étais peut-être encore en vie ». La délicatesse n'était jamais le fort du « Kriek »...

Comment se fait-il que le système d'éjection n'ait pas bien fonctionné ?

Par la suite, les Suédois ont effectué différentes modifications. Ils ont notamment agrandi la poignée d'éjection de secours et revu le système d'éjection de la verrière. L'enquête a également permis de déterminer que lorsque j'ai heurté la queue de l'avion, le système de séparation entre le siège et le pilote a été bloqué.

Comment as-tu récupéré de cet accident ?

J'ai vécu les jours suivants dans une sorte d'état de choc. Je ne me souviens plus très bien ce qui s'est passé, mais j'ai fait une dépression et j'ai été envoyé à la maison pour six semaines de convalescence. Lorsque je suis revenu à VDI, j'ai trouvé un siège éjectable derrière mon bureau. Une petite attention de mes collègues. Également quelques articles de presse plutôt critiques et ironiques. Ces derniers provenant de journalistes ne connaissant rien à l'aviation. J'ai suggéré au Chef d'État-major, le Général Ceuppens, de réagir, mais il m'a conseillé de ne rien faire. Et de préciser : « Ce qui compte, ce n'est pas leur opinion, mais la nôtre ».

N'as-tu pas eu quelques appréhensions lorsque tu es remonté dans un appareil ?

Cela peut paraître présomptueux mais je n'ai pas eu la moindre difficulté. Je me suis immédiatement senti chez moi lorsque je suis monté dans le cockpit d'un Fouga après ma période de convalescence. Je me suis senti comme un oiseau dans l'air. Par la suite, je suis encore devenu commandant du Groupe de vol au 3^e Wing Tac à Bierset sur Mirage 5. Lors d'une évaluation OTAN, nous avons obtenu un Rate One avec le « Scroll of honour », le score le plus élevé rarement atteint.

(C'est avec fierté que Red me montre l'insigne de cette distinction. Il a une place d'honneur dans son living. Il peut à raison en être fier. Apparemment soulagé d'avoir pu ainsi se confier, il me propose d'aller manger un petit bout au coin de la rue.)

Ma voiture est-elle bien parquée ?

Pas de problème, met la derrière ma voiture au garage. C'est une Honda rouge.

aan de lijn. Die was niet gelukkig dat hij om middernacht uit zijn bed gebeld werd. Geloof het of niet, maar bij mijn tweede poging kwam ik opnieuw bij hem terecht. Hij werd furieus, en toen ik hem uitlegde dat ik vanuit Zweden belde, kreeg ik als antwoord: "Zweden??? Godverdomme, besef je wel hoeveel mij dit zal kosten", gevolgd door een klap die er op wees dat de telefoon onzacht werd neergelegd. Bij een volgende poging kreeg ik toch Jacqueline aan de lijn. Die was in alle staten! Generaal Crekillie, VSA (stafchef operaties), had haar gebeld en gezegd dat "ik een stomiteit had uitgehaald, maar wellicht nog in leven was". Fijngevoeligheid was niet de sterkste kant van de 'Kriek'.

Hoe komt het dat het ejectiesysteem niet goed gewerkt heeft?

De Zweden hebben achteraf verschillende modificaties uitgevoerd. Zij hebben ondermeer de hendel van het noodejectiesysteem vergroot en het afwerpsysteem van de canopy herzien. Ook heeft het onderzoek uitgewezen dat de botsing met de staart de kabel geblokkeerd had die het mechanisme moest activeren om de piloot van de stoel te scheiden.

Ben je hiervan goed hersteld?

De daaropvolgende dagen leefde ik in een soort shocktoestand. Ik weet niet meer wat er precies gebeurd is maar ik had een zenuwzinking en men heeft mij voor zes weken in herstelverlof naar huis gestuurd. Toen ik nadien terug naar VDI ging, vond ik een schietstoel achter mijn bureau. Een kleine attentie van mijn collega's. Ook waren er een aantal krantenartikels waarvan sommige uiterst kritisch en ironisch waren. Deze laatste kwamen van journalisten die niets afwisten van de vliegerij. Ik stelde generaal Cueppens, de stafchef, voor om hierop te reageren, maar hij gaf mij de raad dit niet te doen. "Het is niet hun opinie die telt, het is die van ons".

Had je geen schrik toen je opnieuw in een vliegtuig stapte?

Het klinkt misschien verwaand, maar ik heb hiermee niet de minste last gehad. Ik voelde mij onmiddellijk weer thuis toen ik na mijn herstelverlof in de cockpit van een Fouga klom. Terug in een vliegtuig voelde ik mij als een vogel in de lucht. Ik ben nadien nog commandant geworden van de Vlieggroep van de 3^e W Tac in Bierset op Mirage 5. Tijdens een NAVO Tactische Evaluatie hebben we een Rate One gemaakt met de Scroll of Honour. Dit is de allerhoogste score en is zeer zeldzaam.

(Met fierheid toont Red mij het embleem dat op een ereplaats pronkt in zijn living. Iets waarop hij terecht fier kan zijn! Hij lijkt opgelucht dat hij zijn hart eens kan luchten en stelt voor iets te gaan eten langs de andere kant van de straat.)

(Une voiture rouge ? Je m'en serais douté. Je parie que nous prendrons également un bon petit vin rouge).

Épilogue

L'attention de Red est concentrée sur la manœuvre qu'il est en train d'exécuter.

Lors d'un slow roll, on place le nez de l'avion sur un point de l'horizon et on effectue les actions nécessaires pour maintenir le nez dans cette position pendant toute la durée de la manœuvre. Lorsque Red se rend compte que ses straps ne sont pas suffisamment serrées, il a voulu y remédier sans perdre son repère sur l'horizon. Il est tout naturellement retombé sur son automatisme du Fouga ; il a agrippé la lanière entre ses jambes et a tiré dans le mauvais sens.

À première vue, une gaffe. Mais pour les initiés, une erreur fort bien compréhensible.

Cela doit être terrible d'être catapulté inopinément d'un avion. Lorsque l'on constate ensuite que le parachute ne s'ouvre pas et que l'on va irrémédiablement s'écraser, le taux d'adrénaline est au maximum. Un processus naturel qui augmente la capacité de réaction en cas de panique ou situation de stress, mais qui est néfaste en grande quantité. Dans le cas présent, Red a eu la bonne réaction et est retombé sur un réflexe conditionné : « try to beat the system ». Ce réflexe lui a sauvé la vie.

Par la suite, Red en a (très naturellement) ressenti les conséquences et il lui a fallu un certain temps pour récupérer.

Son expérience est unique. Red a en quelques minutes dû surmonter deux traumatismes et a survécu. Il est également remarquable qu'il n'en ait gardé aucune séquelle mentale. Il a continué à voler et a totalisé 10.000 heures sur 72 avions différents.

Red Dewaelheyns, un grand monsieur !

Staat mijn wagen goed geparkeerd?

Geen probleem, zet hem maar in de garage achter die van mij, het is een rode Honda.

(Een rode wagen, ik had het moeten weten; wedden dat we een glas rode wijn gaan drinken!)

Epiloog

De aandacht van Red was gevestigd op het manoeuvre dat hij aan het uitvoeren was. Bij een slow roll zet men de neus op een bepaald punt op de horizon en voert men de nodige handelingen uit om de neus in die positie te houden tijdens het manoeuvre. Toen Red voelde dat zijn riemen niet goed aangesnoerd waren, heeft hij die aangetrokken zonder zijn merkpunt op de horizon uit het oog te verliezen. Hij is zonder nadenken teruggevallen op zijn automatisme van Fouga en heeft de riem tussen zijn benen in de verkeerde richting trachten aan te snoeren.

Op het eerste gezicht een blunder, maar voor ingewijden een zeer begrijpelijke vergissing.

Het moet een verschrikkelijk gevoel zijn wanneer men onverwacht uit een vliegtuig gekatapulteerd wordt. Wanneer men daarbij tot de bevinding komt dat de parachute niet opent en dat men ogenblikken later wellicht zal te pletter storten, komt ongetwijfeld een aanzienlijke hoeveelheid adrenaline vrij. Dit is een natuurlijk proces dat het reactievermogen verhoogt in paniek of stresssituaties, maar schadelijk is bij grote hoeveelheden. Op het ogenblik zelf heeft Red de goede reactie gehad en is teruggevallen op een geconditioneerde reflex: try to beat the system. Deze reflex heeft zijn leven gered. De (zeer natuurlijke) weerslag is achteraf gekomen en hij heeft enige tijd nodig gehad om te recupereren.

Zijn ervaring is uniek. Red heeft in een paar minuten tijd twee trauma's moeten verwerken en hij heeft het overleefd. Zeer merkwaardig is ook dat hij op termijn geen mentale terugslag heeft gekregen. Hij is blijven vliegen en heeft een totaal van 10.000 uren op 72 verschillende vliegtuigtypes gepresteerd.

Red Dewaelheyns, een mijnheer om U tegen te zeggen.



In memoriam



Lieutenant Général Aviateur
Luitenant Generaal Vlieger
Michel « Mike » Donnet
DFC

Mich Mandl

Le Lieutenant Général Aviateur Michel «Mike» Donnet est décédé le mercredi 31 juillet 2013 à l'âge de 96 ans. Avec lui disparaissait non seulement le plus ancien aviateur ayant combattu au cours de la Deuxième Guerre mondiale, mais également l'un des plus prestigieux pilotes que la Défense ait connu. Il était par ailleurs LE dernier survivant de ce brillant groupe des 59 DFC belges.

Notre héros a été inhumé le lundi 5 août 2013 dans le cimetière de Waterloo. L'enterrement avait été précédé d'une cérémonie religieuse à l'église Notre Dame de la Cambre. Quatre F-16 ont survolé le lieu en guise de dernier hommage.

Comme constaté lors de ses funérailles, Mike Donnet était fort apprécié. L'ancien ministre de la Défense et Président de la Chambre André Flahaut ainsi que le Chef de la Défense, le Général Aviateur Gérard Van Caelenberge, ont rehaussé la cérémonie de leur présence. La Musique de la Force Aérienne ne pouvait manquer à l'appel. C'est devant une impressionnante assemblée d'anciens mais également de jeunes aviateurs que notre héros s'en est allé pour son dernier voyage.

Séjournant à l'étranger à cette date, je n'ai pu participer aux funérailles. Cela faisait toutefois de longs mois que nous nous attendions à cet événement. Il y a plus d'un an déjà, certaines dispositions avaient été prises vu l'état de santé du général. Le texte ci-après avait été préparé et j'étais supposé prendre la parole, en tant que président des Vieilles Tiges. C'était sans compter avec l'incroyable force de la nature qu'était le général. Entretemps, la Belgian Air Force Association (BAFA) a vu le jour et c'est tout naturellement son président, le Lieutenant Général Aviateur Guido Van Hecke qui s'est chargé de rendre un dernier hommage au défunt. Le texte ci-après a donc servi de base à l'éloge funèbre.

J'aimerais ajouter que j'ai eu à plusieurs reprises l'occasion et le privilège de rencontrer le Général Donnet au cours des dernières années, plus spécialement après avoir accepté de rédiger avec mon ami Fons Dumoulin, l'histoire de l'aviation. Je savais que cela avait été l'un de ses objectifs mais qu'il n'était pas parvenu à le réaliser. Doté d'une incroyable mémoire, le général pouvait raconter dans les moindres détails non seulement les faits de guerre, mais également les événements les plus importants de la reconstruction de notre aviation militaire. Le rôle qu'il a pu jouer à l'époque fut sans aucun doute déterminant pour faire de la Force Aérienne ce qu'elle est devenue. Nous lui en sommes fort reconnaissants.

J'aimerais également mentionner son rôle de pionnier dans un domaine trop peu connu des non-initiés. C'est incontestablement sous son impulsion que la Belgique a repris sa place dans le petit monde des aéronautes et que l'aérostation a pris chez nous un nouvel élan dans les années 70.

Op 31 juli 2013 overleed Luitenant Generaal Vlieger Michel 'Mike' Donnet, hij was 96 jaar. Met hem verdween niet alleen de oudste vliegenier die nog gevochten heeft in de tweede wereldoorlog, maar ook van de meest voor-
aanstaande piloten die Defensie ooit heeft gekend. Hij was trouwens de laatste overlevende van die prachtige groep van 59 Belgische DFC's.

Onze held werd op maandag 5 augustus 2013 begraven op de begraafplaats van Waterloo. De begrafenis werd voorafgegaan door een godsdienstige plechtigheid in Onze-Lieve-Vrouw Terkameren. Vier F-16 brachten de overledene een laatste groet.

Zoals tijdens de dienst kon worden vastgesteld, was Mike Donnet bijzonder graag gezien. De oud-minister van Defensie en voorzitter van de Kamer André Flahaut en de Chef Defensie, Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberge, luisterden de plechtigheid op met hun aanwezigheid. Ook de Muziekkapel van de Luchtmacht ontbrak niet op het appel. In aanwezigheid van een indrukwekkende groep oudgedienden maar ook van jonge vliegeniers is onze held vertrokken voor zijn laatste reis.

Omdat ik die dag in het buitenland was, heb ik de plechtigheid niet kunnen bijwonen. Helaas werd deze spijtige gebeurtenis al enkele maanden verwacht. Meer dan een jaar geleden werden, gezien de gezondheidstoestand van de generaal, al bepaalde schikkingen getroffen. De hierna volgende tekst was klaar en ik was verondersteld hem uit te spreken als voorzitter van de Vieilles Tiges. Maar dat was zonder het ijzeren gestel van de generaal gerekend. Ondertussen was de Belgian Air Force Association (BAFA) opgericht en het was zijn voorzitter, Luitenant Generaal Vlieger Guido Van Hecke, die de taak op zich heeft genomen om de laatste eer te betuigen aan de overledene. De volgende tekst diende als basis voor zijn afscheidsrede.

Ik wil er nog aan toevoegen dat ik de laatste jaren verschillende keren de eer en het genoegen heb gehad om Generaal Donnet te ontmoeten, vooral omdat ik samen met mijn vriend Fons Dumoulin had aanvaard de geschiedenis van de luchtvaart te schrijven. De generaal, die over een ijzersterk geheugen beschikte, kon gebeurtenissen, niet alleen uit de oorlog maar ook uit de geschiedenis van onze militaire luchtvaart, nog zeer gedetailleerd beschrijven. Dankzij rol die hij indertijd gespeeld heeft, is onze Luchtmacht vandaag wat hij is. We zijn hem daar zeer erkentelijk voor.

Ik wil ook graag wijzen op zijn rol als pionier op een gebied dat te weinig bekend is bij niet-ingewijden. Het is onder zijn impuls dat België zijn plaats heeft heroverd in de kleine wereld van de ballonvaart die sinds de jaren 70 een nieuwe vlucht heeft genomen. Ten slotte kunnen we alleen maar

Enfin, comment ne pas s'incliner devant ce grand homme chaque fois qu'il tenait à être présent pour rendre hommage à ceux qui, anciens de la RAAF ou de la SAAF, s'en allaient avant lui vers d'autres cieux. C'était impressionnant de courage et de volontarisme.

Voici donc cet éloge funèbre rédigé faut-il le rappeler « en collaboration »... Merci encore chers amis pour votre aide.

« Le Lieutenant Général Aviateur Michel « Mike » Donnet DFC est né à Richmond en Grande-Bretagne, le 1 avril 1917. Après les études primaires, Michel Donnet fréquente le Collège Saint Michel à Bruxelles et entame des études gréco-latines et scientifiques. Attiré par l'aviation, il s'engage dans l'Aéronautique Militaire et le 1er mars 1938, il entre à l'école de pilotage de Wevelgem.

Le 26 mars 1939, il reçoit ses ailes de pilote et est affecté à la 9e Escadrille, l'escadrille des Sioux Bleus, basée à Bierset et équipée de biplaces Renard R-31. Il fait équipage avec le Sous-Lieutenant Didier.

Le 10 mai 1940, lors de l'invasion allemande, le Sergent aviateur Donnet est en campagne de tir à Ostende et reçoit l'ordre de rejoindre son escadrille à Wilderen-Duras. C'est toutefois de Steenokkerzeel que le 12 mai, il effectue sa première mission de guerre. Durant la campagne des 18 jours, il effectue avec son équipier plusieurs importantes missions de reconnaissance. Le 28 mai, à la cessation des hostilités, le personnel de l'aéronautique est envoyé en captivité en Allemagne. Michel Donnet va passer par différents camps d'internement.

Le 10 janvier 1941, il est libéré et rentre au domicile familial. Il trouve rapidement un emploi au « Secours d'Hiver » ce qui lui évite le travail obligatoire en Allemagne. Mais son souhait est de rejoindre l'Angleterre afin de poursuivre la lutte contre l'occupant. Il rencontre Léon Divoy, un ancien compagnon de promotion qui a appris l'existence d'un avion SV-4 au château de Ter Block, à Hoeilaart. Les deux complices imaginent alors un projet insensé... « emprunter » cet avion pour se rendre en Angleterre. C'est alors l'audacieuse et extraordinaire aventure qui leur permet de rejoindre la Grande-Bretagne et de s'engager dans la RAF.

À peine débarqués, les deux pilotes s'engagent donc à la RAF Voluntary Reserve. Après quelques semaines de réentraînement au 61 Operational Training Unit, Michel Donnet rejoint le 64 Squadron en septembre 1941 avec l'uniforme de « Pilot officer » de la RAF. Il est prêt à reprendre le combat. Les officiers anglais qui l'accueillent ne se doutent pas que ce jeune Belge qui vient d'arriver, deviendra leur commandant d'escadrille en février 1943 et qu'il totalisera 275 heures en opérations avec plus de 200 missions de combat. Il participe à d'importantes missions, notamment à l'attaque de croiseurs en février 1942. Le mois suivant, il vit son premier combat aérien lorsqu'il se retrouve face à quatre

ootmoedig het hoofd buigen voor deze grote meneer die erop stond altijd aanwezig te zijn om de laatste eer te be-
tuigen aan hen, oud-gedienden van de RAAF of de SAAF, die vertrokken voor hun laatste vlucht. Zijn moed en volun-
tarisme waren indrukwekkend.

Ziehier dus de grafrede die 'in samenwerking' werd opgesteld ... Bedankt beste vrienden voor uw hulp.

“Luitenant Generaal Vlieger Michel 'Mike' Donnet DFC werd op 1 april 1917 geboren in Richmond, Groot-Brittannië. Na de lagere school gaat hij naar het Saint Michel-college in Brussel waar hij Grieks-Latijnse en wetenschappen volgt. Hij voelt zich aangetrokken tot de luchtvaart en neemt op 1 maart 1938 dienst bij het Militaire Vliegwezen, meer bepaald de vliegschool in Wevelgem.

Op 26 maart 1939 krijgt hij zijn vleugels en wordt hij toegewezen aan het 9de Smaldeel, het smaldeel van Blauwe Sioux, dat zich in Bierset bevindt en vliegt met de tweezitters Renard R-31. Hij vormt er een bemanning met Onderluitenant Didier.

Op 10 mei 1940, bij de Duitse invasie, is sergeant-vlieger Donnet op schietstage in Oostende wanneer hij het bevel krijgt om zich bij zijn smaldeel te vervoegen in Wilderen-Duras. Het is echter in Steenokkerzeel, op 12 mei, dat hij zijn eerste gevechtsoopdracht uitvoert. Tijdens de 18-daagse veldtocht voert hij met zijn teamgenoot meerdere belangrijke verkenningssluchten uit. Op 28 mei, bij het stopzetten van de vijandelijkheden, wordt het personeel van het vliegwezen in gevangenschap naar Duitsland gestuurd. Michel Donnet zal in verschillende interneringskampen verblijven.

Op 10 januari 1941 wordt hij in vrijheid gesteld en keert hij terug naar huis. Hij vindt snel werk bij 'Winterhulp' zodat hij niet als dwangarbeider naar Duitsland wordt gestuurd. Zijn wens is echter naar Engeland te vluchten om daar de strijd tegen de bezetter voort te zetten. Hij ontmoet Léon Divoy, een oude promotiegenoot die vernomen heeft dat er SV-4 staat in kasteel Ter Block in Hoeilaart. Bij de twee ontstaat een krankzinnig plan ... ze willen het vliegtuig 'lenen' om ermee naar Engeland te vliegen. Ze brengen hun gedurfde en uitzonderlijke avontuur tot een goed einde en landen in Groot-Brittannië.

Vrij snel na de landing nemen ze dienst bij de RAF Voluntary Reserve. Na enkele weken opleiding in de 61 Operational Training Unit, vervoegt Michel Donnet zich in september 1941 bij 64 Squadron. Hij draagt het uniform van 'Pilot Officer' van de RAF. Hij is klaar om de strijd weer aan te gaan. De Engelse officieren die hem verwelkomen, kunnen nog niet vermoeden dat deze jonge Belg in februari 1943 hun smaldeelcommandant zal worden en dat hij tijdens meer dan 200 gevechtsoopdrachten 275 vliegreuren zal totaliseren. Hij neemt deel aan belangrijke opdrachten, zoals de aanval

Mike Donnet
64 squadron





Focke-Wulf Fw 190 allemands et en endommage deux. Il descend son premier Fw 190 le 30 juillet 1942, ce qui lui vaut l'attribution de la Distinguished Flying Cross (DFC). Le 19 août 1942, il participe à la protection aérienne de l'Opération Jubilee de Dieppe.

Le 26 mars 1943, il est promu Squadron Leader. Il entraîne ses « compagnons d'arme » dans de furieuses attaques contre les convois navals ennemis qui longent les côtes hollandaises. Après deux ans d'une intense activité aérienne, Mike Donnet est muté dans une unité d'entraînement opérationnel.

Le 23 mars 1944, le Squadron Leader Donnet D.F.C. devient Commanding Officer (C.O.) de la première escadrille belge au sein de la RAF, la 350. Lors du débarquement le 6 juin, en Normandie, aux commandes de son escadrille, il assure pendant de nombreux jours la protection des plages de débarquement.

Bruxelles libérée, Donnet va survoler les rues de la capitale avec son escadrille de Supermarine Spitfire. L'avion de tête qu'il pilote va larguer un drapeau belge. Il apporte ainsi à Bruxelles en fête, le salut de ses pilotes dont la signature a été apposée dans les plis tricolores du drapeau. Mais pour lui, la guerre est loin d'être terminée. Il participe encore à plusieurs opérations, notamment la bataille d'Arnhem. Promu Wing Commander en octobre 1944, un Wing de Spitfires, lui est confié à Hawkinge. Quelques mois plus tard, en février 1945, il prend le commandement d'un Wing de North American « Mustang », à Bentwaters. Cette unité a pour mission d'escorter les bombardiers alliés au-dessus de la Ruhr.

En plein jour, il accompagne les Mosquitos qui détruisent le quartier général de la Gestapo de Copenhague. Le 8 mai 1945, deux heures avant la signature de l'armistice, Mike Donnet exécute sa dernière mission de guerre... Son

op kruisers in februari 1942. Een maand later, beleeft hij zijn eerste luchtgevecht tijdens een confrontatie met vier Duitse Focke-Wulf Fw 190. Hij beschadigt er twee. Hij schiet zijn eerste Fw 190 neer op 30 juli 1942, waarvoor hij het Distinguished Flying Cross (DFC) krijgt. Op 19 augustus 1942 neemt hij deel aan de luchtverdediging van Operatie Jubilee in Dieppe.

Op 26 maart 1943 wordt hij benoemd tot Squadron Leader. Met zijn wapenbroeders voert hij aanvallen uit op vijandelijke scheepskonvoien langs de Nederlandse kusten. Na twee jaar van intense vliegactiviteiten, wordt Mike Donnet overgeplaatst naar een operationele trainingseenheid.

Op 23 maart 1944 wordt Squadron Leader Donnet D.F.C. Commanding Officer (C.O.) van het eerste Belgische smaldeel bij de RAF, 350. Tijdens de landing in Normandië op 6 juni verdedigt hij, aan het hoofd van zijn smaldeel, gedurende verschillende dagen de landingsstranden.

Wanneer Brussel bevrijd wordt, vliegt Donnet met zijn smaldeel van Supermarine Spitfire over de straten van de stad. Als leider van de formatie dropt hij een Belgische vlag. Zo brengt hij het feestende Brussel een groet van de piloten die allemaal hun handtekening hebben geplaatst op de vlag. Voor hem is de oorlog echter nog lang niet gedaan. Hij zal nog deelnemen aan verschillende operaties, waaronder de slag om Arnhem. In oktober 1944 wordt hij benoemd tot Wing Commander en krijgt hij een Wing van Spitfires toegewezen in Hawkinge. Enkele maanden later, in februari 1945, krijgt hij het bevel van een Wing North American 'Mustangs', in Bentwaters. De opdracht van deze wing is geallieerde bombardementsvliegtuigen te escorteren over de Ruhr.

Op klaarlichte dag begeleidt hij Mosquito's die het hoofdkwartier van de Gestapo in Kopenhagen vernietigen. Op 8



*West Hamlett, 19 July 1944,
350 Belgian Squadron.
Mike Donnet with 1st Minister Pierlot*



*Le Général Donnet
et le Colonel Bouzin*

*Generaal Donnet
en Kolonel Bouzin*

palmarès ne le cède à aucun autre : il est décoré de la DFC, de la Croix de Guerre avec quatre palmes ; il a participé à 375 missions de guerre et totalise 605 heures de combat. Il a abattu trois avions ennemis, une victoire probable et en a endommagé quatre.

En août 1945, le Lieutenant-colonel Mike Donnet est désigné pour suivre un cours au RAF Staff Collège.

En 1946, il intègre le Ministère de la Défense. Ensuite, il commande le quartier général du 83^{ème} Groupe belgo-anglais, et devient le commandant de la Défense aérienne pour l'Europe Centrale, puis commandant du quartier général de la 2^{ème} TAF. Il assure la présidence du Comité de Direction du projet NADGE et devient attaché militaire à l'Ambassade de Londres.

Il termine sa carrière comme représentant militaire auprès du NATO Military Committee et prend finalement sa retraite au grade de Lieutenant-Général en 1975 avec à peu près 5.000 heures de vols à son actif.

Michel Donnet, écuyer, est élevé au rang de baron. Il est pendant de nombreuses années le Président de l'Association Royale des Anciens de la RAF et de la SAAF. Auteur de six livres qui relatent l'histoire héroïque des Belges dans la RAF, le Lieutenant Général Donnet était la mémoire vivante d'une époque que la plupart d'entre nous n'a bien sûr pas connue, mais pour laquelle une association comme celle des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, dont il était membre d'Honneur, ne peut témoigner que le plus grand respect. »

mei 1945, twee uur voor de wapenstilstand, vliegt Mike Donnet zijn laatste oorlogsmissie. Zijn palmares is uniek: hij is gedeoreerd met het DFC en het Oorlogskruis met vier palmen; hij nam deel aan 375 oorlogszendingen en totaliseerde 605 gevechtsuren. Hij schoot drie vijandelijke vliegtuigen neer, haalde een vermoedelijke overwinning en beschadigde er vier.

In augustus 1945 word Luitenant-Kolonel Mike Donnet aangewezen om een cursus te volgen in het RAF Staff College.

In 1946 gaat hij naar het Ministerie van Defensie. Daarna leidt hij het hoofdkwartier van de 83^{ste} Belgisch-Engelse groep en wordt hij bevelhebber van de Luchtverdediging voor Centraal Europa, en daarna commandant van het hoofdkwartier van de 2^{de} TAF. Hij is voorzitter van het Directiecomité van het NADGE-project en wordt militair attaché bij de Ambassade in Londen.

Hij beëindigt zijn carrière als militair vertegenwoordiger bij het NATO Military Committee en gaat in 1975 met pensioen met de rang van Luitenant-Generaal met bijna 5.000 vliegingen op zijn actief.

Jonkheer Michel Donnet werd tot baron verheven. Vele jaren lang was hij voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Oudgedienden van de RAF en de SAAF. Als auteur van zes boeken die de heroïsche geschiedenis vertellen van de Belgen in de RAF had Luitenant-Generaal Donnet een levendig geheugen over een periode die de meesten onder ons natuurlijk niet gekend hebben, maar waarvoor een vereniging zoals de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, waarvan hij erelid was, alleen maar het grootste respect kan hebben.”



Collection / collectie Eric Dessouroux

Flight of Freedom team in 1951



21 mai 2011. Theo De Clippel (à droite) avec Bobby Laumans (qui l'avait lâché sur B 707 dans les années 60) dans le simulateur B707 de Guy Van Herbruggen.

21 mei 2011. Theo De Clippel (rechts) met Bobby Laumans (die hem op B 707 had 'gelost' in de jaren 60) in de B707-simulator van Guy Van Herbruggen.

Quatre jours seulement après Mike Donnet, nous avons dû déplorer la disparition, le 4 août 2013, d'une "figure" de la Sabena et membre des VTB : Theo De Clippel.

Epoux d'Anne-Marie "Mieke" Abeele. Il était né le 21 août 1932 et avait donc 80 ans.

Théo fut admis comme élève-pilote à Koksijde en 1951 sur SV4B. En 1952, il part pour l'USAF où il volera sur T-6 Harvard et sera breveté le 02.02.1953 (promotion 53A). Il y volera encore sur T-28, T-33 et F-84. De retour à Florennes en 1953 il volera sur F-84G.

Le 1 mars 1956 il entre comme candidat F/O à la Sabena où il deviendra Cdt de bord en 1960, sur DC 3, puis CV 440, DC6, B 707, DC 10 en B 747. Il prendra sa retraite en 1992.

Théo était un grand sportif. Il a notamment été gymnaste et en 1955 a participé à un pentathlon en Turquie avec l'armée. Il a même joué au tennis jusqu'à ses 76 ans. Il séjournera en Jordanie pour y apprendre l'arabe qu'il savait écrire et lire. Il s'intéressait aussi beaucoup à l'histoire. Chaque année avec Anne-Marie, ils faisaient de grands et petits voyages. Le dernier fut l'Ethiopie en 2011.

Ses funérailles se sont déroulées, le mercredi 14 août 2013 à 11 h 30, en l'église Sint Pieterskerk à Willebringen (Boutersem). Bien que relativement grand, l'édifice s'avéra vite trop petit pour accueillir l'impressionnante foule de ses amis, parmi lesquels de très nombreux navigants (cockpit et cabine), venus lui rendre un dernier hommage.

Tout au long de la cérémonie, une dizaine de personnes prirent la parole pour prononcer son éloge funèbre. A l'issue de la messe, un T-6 Harvard a survolé, à deux reprises, la petite place, en guise de dernier adieu à l'ami Theo.

Nauwelijks vier dagen na Mike Donnet hebben we op 4 augustus 2013 afscheid moeten nemen van een 'figuur' van Sabena en lid van de VTB, Theo De Clippel.

Hij was de echtgenoot van Anne-Marie 'Mieke' Abeele. Hij werd geboren op 21 augustus 1932 en was dus 80 jaar.

Theo begon als leerling-piloot in Koksijde op SV4B. In 1952 vertrekt hij naar de USAF waar hij op T-6 Harvard vliegt. Hij krijgt zijn brevet op 02.02.1953 (promotie 53A) en vliegt er ook nog op T-28, T-33 en F-84. Terug in Florennes vliegt hij met F-84-G.

Op 1 maart 1956 start hij als kandidaat F/O bij Sabena waar hij boordcommandant wordt in 1960, op DC 3, daarna op CV 440, DC 6, B 707, DC 10 en B 747. Hij gaat met pensioen in 1992.

Theo was ook zeer sportief. Hij is onder andere gymnast geweest en nam in 1955 met het leger deel aan een vijfkamp in Turkije. Hij heeft zelfs tot zijn 76ste tennis gespeeld. Hij ging naar Jordanië om er Arabisch te leren, een taal die hij sprak en schreef. Hij was ook zeer geïnteresseerd in geschiedenis. Elk jaar deed hij, met Anne-Marie, grote en kleine reizen. De laatste was naar Ethiopië in 2011.

Zijn begrafenis vond plaats op woensdag 14 augustus 2013 om 11.30u in de Sint-Pieterskerk in Willebringen (Boutersem). Hoewel het een vrij grote kerk is, was ze veel te klein voor de massa vrienden, waaronder heel veel varend personeel (cockpit en cabine) die hem een laatste eer kwamen betuigen.

Tijdens de ceremonie hielden een tiental personen een afscheidsrede. Na de mis vloog een T-6 Harvard twee keer over het kleine plein, als laatste groet aan Theo.

Une sympathique cérémonie de réception du premier NH90 TTH à rejoindre le Wing Heli a été organisée le 2 octobre 2013 à l'instigation du Chef de Corps du 1er Wing, le Colonel Aviateur Georges Dejaeger, à l'attention des membres du personnel concernés par le nouvel hélicoptère de la Composante Air. A l'intervention du président, le Général-major Aviateur e.r. Wif De Brouwer, les membres du conseil d'administration des Vieilles Tiges y étaient également conviés.

Op 2 oktober 2013 werd op vliegbasis Beauvechain een sympathieke ceremonie georganiseerd als verwelkoming van de eerste NH90 TTH van de Heli Wing. Het was een initiatief van Kolonel Vlieger Georges Dejaeger commandant van de 1ste Wing voor het personeel van de basis dat met de nieuwe helikopter van de Luchtcomponent zal werken. Dankzij onze voorzitter, Generaal Majoor Vlieger o.r. Wif De Brouwer, waren ook de leden van de raad van bestuur van de Vieilles Tiges hierop uitgenodigd.

Le NH90 TTH tête de série (RN05) survole Bruxelles lors du défilé aérien du 21 juillet 2013.

De eerste NH90 TTH met serienummer RN05 vliegt boven Brussel tijdens het luchtdéfilé op 21 juli 2013.



WELCOME
NH90

Le NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) immatriculé RN05 est le tout premier exemplaire livré le 2 décembre 2012 par les usines NHI de Marseille-Marignane. Sitôt ses essais terminés, il rejoignit la base ALAT de l'aviation légère de l'armée de terre française du Luc-Le Cannet des Maures afin de permettre la formation des techniciens et des navigants au nouveau type d'hélicoptère de transport. Le deuxième exemplaire, livré début août, y est toujours stationné pour y effectuer le même genre de mission et devrait venir définitivement s'établir à Beauvechain à la fin de l'année. L'effectif NH90 TTH de la Composante Air sera complet courant 2014, lorsque les deux hélicoptères restants auront été livrés. Parallèlement, quatre NFH90 (Nato Frigate Helicopter) ont été commandés simultanément aux quatre TTH, ces premiers sont construits par NHI à Donauwörth en Allemagne et le premier a rallié Le Luc le 13 août dernier. L'ensemble de la flotte de quatre NFH90 devrait être pleinement opérationnel à la 40^{ème} Escadrille de Coxyde pour fin 2014 ou début 2015.

Arrivée du NH90 TTH (immatriculé RN05) au hangar 5 de Beauvechain le 2 octobre 2013 amené depuis Le Luc-Le Cannet des Maures par le Lieutenant-colonel Michel Gelders (commandant de bord), le Capitaine Wim Mondelaers (copilote) et l'Adjudant-chef Rik Deprez (loadmaster).

De NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) met serienummer RN05 is het allereerste exemplaar dat op 2 december 2012 de NHI-fabriek in Marseille-Marignane verliet. Onmiddellijk na de eerste testen vloog het naar de basis van het lichte vliegweg van de Franse landmacht in Le Luc-Le Cannet des Maures om er de Belgische technici en vliegend personeel van dit nieuwe type transporthelicopter op te leiden. Het tweede exemplaar, dat begin augustus werd opgeleverd, bevindt zich nog steeds op deze basis voor dezelfde opdracht en komt normaal op het einde van het jaar definitief naar Beauvechain. Eind 2014 zal met de levering van de laatste twee toestellen het effectief van de Luchtcomponent, vier NH90 TTH, compleet zijn. Tegelijk met de vier TTH's werden ook vier NFH90's (Nato Frigate Helicopter) besteld. Deze worden gebouwd door HNI in Donauwörth, Duitsland, en de eerste daarvan landde in Le Luc op 13 augustus II. De hele vloot van vier NFH90 zou eind 2014, begin 2015 helemaal operationeel moeten zijn bij het 40ste smaldeel in Koksijde.

Aankomst van NH90 TTH (serienummer RN05) aan hangar 5 in Beauvechain op 2 oktober 2013 vanuit Le Luc-Le Cannet des Maures, bestuurd door Luitenant Kolonel Michel Gelders (boordcommandant), Kapiten Wim Mondelaers (copiloot) en Adjudant Chef Rik Deprez (loadmaster).





Gros plan sur le nez « becqué » typique du NH90 TTH qui se trouve juste au-dessus du radar météo.

Close up van de bekvormige neus van de NH90 TTH die zich net boven de weerradar bevindt.

L'avantage de cette nouvelle acquisition militaire réside dans le concept commun déclinable en diverses versions optimisées pour des missions bien définies, une approche qui ne peut que rentabiliser l'investissement et les coûts d'exploitation (maintenance, stocks de pièces de rechange, etc.) tout autant que faciliter l'interopérabilité entre les nombreuses

Het voordeel van deze nieuwe militaire aankoop is dat het om een gemeenschappelijk concept gaat dat in verschillende versies is af te leiden op maat van specifieke opdrachten. Een dergelijke aanpak kan alleen maar de rentabiliteit van de investering verhogen, de exploitatiekosten verlagen (onderhoud, voorraad van onderdelen, enz.) en tegelijk de

forces aériennes de l'OTAN utilisant l'hélicoptère développé par le consortium NHIndustries regroupant les firmes Agusta Westland, Eurocopter et Fokker.

Le tronc commun à toutes les versions du NH90 comporte de nombreuses facettes, outre la motorisation avec deux turbines Rolls-Royce Turboméca RTM 322-01/9 (chacune développant 2.398 shp maximum). Toutes les versions demeurent néanmoins multirôles, même si elles sont optimisées pour des missions spécifiques, et ce moyennant le montage de modules d'adaptation. La cellule et les pales des rotors sont construites en matières composites, offrant un sérieux gain de poids par comparaison au métal, tout en évitant aussi l'usure des composants par une résistance accrue aux vibrations ainsi qu'à la corrosion. Parallèlement, tous les NH90 disposent de commandes électriques du dernier cri (fly by wire) plus efficaces et requérant moins d'entretien que les commandes classiques. Le fuselage est également formé de panneaux composites plats présentant des arêtes, une configuration favorisant une faible signature radar, vitale en conditions opérationnelles réelles. Toutes les versions du NH90 disposent encore de deux grandes portes latérales coulissantes et d'une trappe arrière rabattable permettant l'accès et le débarquement aisé de la soute, entre autres de véhicules légers du type jeep. Sans établir l'inventaire exhaustif de tous les éléments et détails techniques, il convient de signaler que le tableau de bord comporte des écrans d'affichage numérique des données de vol ainsi que des instruments analogiques, chacun des systèmes étant disponible en double, pour une sécurité redoublée; en outre, les instruments sont compatibles aux NVG (Night Vision Goggles ou lunettes de vision nocturne) intégrées aux casques des pilotes.

Sur un plan strictement militaire, il est à noter que les sièges des pilotes, des membres d'équipage et des passagers confectionnés en matériaux composites résistent à l'impact en cas de crash et que, sur option, ceux des pilotes peuvent être blindés. L'hélicoptère est aussi équipé de pivots montés dans les structures des portes latérales, lesquels peuvent accueillir une mitrailleuse légère ou lourde (respectivement de calibre 7,62 mm ou 12,7 mm). Le NH90 TTH peut emmener dans sa soute spacieuse et facilement accessible jusqu'à 20 soldats équipés pour le combat ou 12 civières (en version MEDEVAC) ou encore du fret à concurrence de 2.500 kg au maximum. L'appareil dispose d'un crochet pour le transport sous élingue d'une charge pouvant aller jusqu'à 4 tonnes. L'équipement comprend aussi un treuil capable de lever une charge de 270 kg.

Le NH90 est en outre truffé de moyens d'autodéfense consistant en un destructeur des émissions infrarouges à l'échappement des moteurs (protection contre les engins se guidant sur les sources de chaleur), d'un lance-leurres thermiques et métalliques et d'une suite de protection intégrant LWR (Laser Warning Receiver), MLD (Missile Launch Detector) et RWR (Rear Warning Receiver), en plus des désormais classiques coupe-câbles.

uitwisselbaarheid tussen de verschillende luchtmachten van de NATO verbeteren. Het toestel werd ontwikkeld door het NHIndustries consortium, bestaande uit AgustaWestland, Eurocopter en Fokker.

Het gemeenschappelijke deel van alle NH90-versies omvat meerdere elementen, naast de twee Rolls-Royce Turboméca RTM 322-01/9 turbines (elk met een vermogen van maximaal 2.398 shp). Toch blijven alle versies multirole, zelfs wanneer ze geoptimaliseerd zijn voor specifieke opdrachten, en dit dankzij het gebruik van aanpasbare modules. De romp en motorbladen zijn gemaakt van composietmaterialen, wat niet alleen lichter is dan metaal, maar ook slijtage voorkomt dankzij een grotere weerstand tegen trillingen en corrosie. Tegelijk hebben de NH90 een elektrische besturing van de laatste generatie (fly by wire), die efficiënter is en ook minder onderhoud vraagt dan een klassiek besturingssysteem. De romp bestaat ook nog uit vlakke composietpanelen zodanig geplaatst dat ze de radarsignatuur verkleinen, een vitaal voordeel in echte operationele omstandigheden. Alle versies van de NH90 hebben ook grote laterale schuifdeuren en een neerklapbare achterklep wat het in- en uitladen vergemakkelijkt, bijvoorbeeld van lichte voertuigen zoals jeeps. Zonder te willen ingaan op alle technische details, willen we er op ook nog op wijzen dat het instrumentenpaneel zowel digitale schermen als analoge instrumenten bevat. Alle systemen worden dubbel afgebeeld, voor extra veiligheid. Bovendien zijn de instrumenten compatibel met de NVG (Night Vision Goggles of bril voor nachtzicht) die in de helm van de piloten is ingebouwd.

Vanuit strikt militair oogpunt is ook op te merken dat de stoelen van de piloten, bemanningsleden en passagiers gemaakt zijn van composietmaterialen die een betere weerstand bieden tegen de impact bij een crash. Als optie kunnen de pilootstoelen ook gepantserd worden. De helikopter is ook voorzien van bevestigingspunten in de zijdeuren waarop een lichte of zware mitrailleur (respectievelijk 7,62mm of 12,7mm) kan gemonteerd worden. De NH90 TTH kan in zijn grote en gemakkelijk toegankelijke laadruimte tot 20 soldaten in gevechtuitrusting meevoeren of 12 draagberies (in de MEDEVAC-versie) of ook nog maximaal 2.500 kg vracht. Het toestel heeft onderaan ook een haak voor transport van vrachten tot maximaal 4 ton. Tot de uitrusting behoort ook een lier die een vracht van 270 kg kan optrekken.

De NH90 is ook nog uitgerust met heel wat zelfsverdedigingssystemen waaronder een systeem voor infraroodonderdrukking aan de uitlaat van de motoren (bescherming tegen hittezoekende raketten), flares en chaff (metalen strips) en een beschermingskit bestaande uit een LWR (Laser Warning Receiver), MLD (Missile Launch Detector) en RWR (Rear Warning Receiver) naast de klassieke cable cutters.

Het Belgische aankoopcontract voor 8 NH90's met een optie op nog twee andere toestellen werd getekend op 18 juni



Le NH90 TTH en vol : on voit bien les lance-leurres apposés sur la carlingue à l'aplomb de la roue gauche ainsi que le dispositif de flottaison à gonflage automatique prolongeant le fuseau dans lequel vient se loger la roue rétractée.

De NH90 TTH in vlucht: de lanceerbuizen van de zelfbeschermingsmiddelen naast het linkerviel zijn duidelijk zichtbaar alsook het automatisch opblaasbare drijfsysteem in het verlengde van de romp waarin het ingetrokken wiel zich bevindt.

Le contrat d'achat belge portant sur 8 NH90 ainsi que sur deux options a été signé le 18 juin 2007. Il est donc indéniable que tout le programme a pris un important retard imputable au constructeur. Du reste, chaque hélicoptère coûtant 39 millions d'euros, la transaction globale s'élevait donc à 312 millions d'euros, desquels on peut déjà déduire quelque 10 millions de pénalités de retard à charge du fournisseur. Si cela satisfait quelque peu le ministre des finances, le ministre de la défense et les militaires de la Composante Air, et plus particulièrement ceux de Beauvechain, voient arriver avec grande satisfaction un nouvel équipement à la pointe de la technologie et aux capacités opérationnelles appréciables.

Jean-Pierre Decock

Photos de l'auteur.

2007. Het programma heeft dus heel wat achterstand opgelopen, uiteraard ten laste van de constructeur. Omdat elk toestel zo'n 39 miljoen euro kost, bedraagt het totale contract 312 miljoen euro, waarvan ongeveer 10 miljoen euro kan worden afgetrokken als boete voor laattijdige oplevering. Dat is goed nieuws voor de minister van financiën, maar ook de minister van defensie, de militairen van de luchtcomponent en vooral het personeel van Beauvechain zien dit toptechnologisch materieel met belangrijke operationele capaciteiten maar wat graag arriveren.

Jean-Pierre Decock

(foto's van de auteur)

Voir également / zie ook: www.hangarflying.be/fr/content/nh90-première-belge



Souvenir, un appel aux Vieilles Tiges... Souvenir, een oproep aan de Vieilles Tiges...

Le Conseil d'Administration des VTB a entrepris la rénovation et l'extension de la présence de notre association au Musée de l'Air de Bruxelles dans le cadre de la démarche de modernisation de la Section Air du Musée Royal de l'Armée.

Le présent appel est adressé aux membres disposés à apporter leur contribution en nous confiant des souvenirs ou objets relatifs au monde de l'aviateur tels que tenues ou équipements de vol, uniformes, instruments, maquettes, trophées et autres souvenirs comme, par exemple, plaquettes, insignes ou emblèmes, carnets de vol ou autres, tant en ce qui concerne l'aviation militaire que civile ou sportive. Ceux-ci serviront à enrichir et actualiser le contenu des vitrines d'exposition dévolues aux VTB, tant dans la partie de la façade sud rénovée et consacrée aux pionniers et à la 1^{ère} guerre mondiale que dans la façade nord réservée à la période 1930-2000.

Si vous désirez apporter votre témoignage, contactez JP Decock, responsable du projet, ou l'un des administrateurs ou le secrétariat (coordonnées en page 2 de couverture du VTB Magazine).

D'avance merci aux VT résolus à contribuer au renom de notre association.

De Raad van Bestuur van de VTB heeft besloten om onze aanwezigheid in het Luchtvaartmuseum van Brussel te renoveren en uit te breiden. Dit gebeurt in het kader van de modernisering van de Luchtvaartafdeling van het Koninklijk Legermuseum.

Deze oproep is gericht aan alle leden die een bijdrage aan dit project willen leveren door ons souvenirs of voorwerpen ter beschikking stellen die verband houden met het pilooten-bestaan zoals vlieguitrusting, uniformen, instrumenten, schaalmodellen, trofeeën of andere souvenirs zoals bijvoorbeeld plaquettes, insignes of emblemen, log- of andere boeken, zowel van militairen, civiele als amateur piloten. Met dat materiaal kunnen we de displays van de VTB in het museum aanvullen en actualiseren, zowel deze aan de vernieuwde zuidkant die gewijd zijn aan de pioniers van WO1 als deze aan de noordkant die gaan over de periode 1930-2000.

Als u een bijdrage wilt leveren, neem dan contact op met JP Decock, die verantwoordelijk is voor het project, of een van de bestuurders of het secretariaat (alle gegevens op blz. 2 van dit magazine). Iedereen die wil bijdragen aan een grotere bekendheid van onze vereniging, bij voorbaat dank.



L'équipe Air Tac de 1970 : de d.g.à.d. Mathuvis, Cornelissen, De Brouwer, Depypere, Van Der Krieken et Van Hurck.

Het Airtac Team in 1970. V.l.n.r. Mathuvis, Cornelissen, De Brouwer, Depypere, Van Der Krieken en Van Hurck.

Julien (Jules) Van Hurck, the flying artist

Un bref in memoriam que lui dédient Manu Goossens, Wif De Brouwer et Piet De Groof

Een kort "in memoriam" van Manu Goossens, Wif De Brouwer en Piet De Groof

Julien Van Hurck nous a quittés le 31 août 2013, il venait d'avoir 79 ans.

Julien Van Hurck heeft ons verlaten op 31 augustus 2013. Hij is 79 jaar geworden.

Breveté aux Etats-Unis avec la promotion 54N, il fut affecté en 1954 à la 31^{ème} Escadrille à Kleine-Brogel où il a volé sur F-84G et F-84F. Il rejoignit la 42^{ème} Escadrille de reconnaissance en 1960 sur RF-84F et la quitta en 1963 pour effectuer plusieurs missions sur Harvard armé depuis Bujumbura. Il réintégra KB en 1965 pour y effectuer sa conversion sur F-104G au sein de la 23^{ème} Escadrille. Il devint Wing Ops Officer en 1973 pour être affecté, quelques années plus tard, au transport aérien avant son départ à la retraite en 1979.

Na zijn training in de Verenigde Staten, class 54N, vervoegde hij zich in 1954 bij het 31^e smaldeel in Kleine Brogel. Hij vloog er op F-84G en F-84F. Vanaf 1960 was hij recce piloot in het 42^{ste} smaldeel op RF-84 en in 1963 werd hij aangewezen voor opdrachten op gewapende Harvard in Bujumbura. In 1965 kwam hij terug in KB om er zijn conversie op F-104G te doen in het 23^e smaldeel. Jules werd in 1973 Wing Ops officier, ging enige jaren later over op transportvliegtuig en werd op pensioen gesteld in 1979.

De prime abord, une carrière de pilote tout ce qu'il y

Op het eerste gezicht is dit een vrij normale loopbaan

a de plus normal, si ce n'est qu'il était connu en tant que « the flying artist ». La personnalité de Julien Van Hurck était haute en couleurs, d'un abordage particulier, il était réfléchi et pratiquait volontiers l'humour au deuxième degré. Jules était parallèlement un artiste talentueux : peintre, aquafortiste et modelleur. Voici le souvenir qu'en ont gardé certains de ses compagnons.

Manu Goossens évoque le pilote :

« Il était le premier à faire la fête tout autant que pour venir en aide mais, s'agissant du travail, il devenait aussitôt sérieux et était le premier à s'y mettre très consciencieusement.

Jules était un vrai professionnel. Il accomplissait sa tâche avec enthousiasme et dévouement en y mettant toute son âme. Ceci transparait surtout dans ses peintures où apparaît de façon éclatante l'amour de son métier. La passion du vol, de la peinture, de la gravure et du modelage étaient siennes, mais il était aussi un sportif accompli pratiquant plusieurs disciplines, dont le pentathlon, le karaté, le football et le tennis ».

Wim De Brouwer évoque l'individu :

« Nous faisons tous deux équipe pour le meeting Airtac à Spangdahlem en 1970. Ce concours de l'OTAN au niveau le plus élevé portait la tension nerveuse à son paroxysme. Aucune place pour la rigolade, sauf avec Jules. Lorsque la pression devenait trop forte, il nous disait : « Calmez-vous, les copains, on ne joue pas pour un cheval ». Il croquait alors la caricature de l'un ou de l'autre participant, ce qui avait pour effet de détendre l'atmosphère. Il lui arrivait, de temps à autre, d'être distrait comme lorsqu'il se rendit au briefing matinal avec des chaussettes rouges aux pieds. C'était sa façon à lui de neutraliser un peu la nervosité ambiante.

Nous résidions tous deux à Bourg-Léopold et il nous arrivait de faire du covoiturage pour rejoindre KB. Jules avait coutume de ne prendre que 100 francs d'essence à la fois, ce qui avait pour effet de réduire son rayon d'action au fur et à mesure que le prix du carburant augmentait. Cela ne posait aucun problème, tant que nous ne nous écartions pas trop de notre itinéraire. Mais nous sommes tombés en panne d'essence par deux fois, et évidemment au milieu de nulle part. Le covoiturage avec Jules était toute une aventure. Sa voiture a été volée un jour à Bourg-Léopold, mais le voleur a bien vite dû déchanter,

als piloot, ware het niet dat hij bekend was als 'the flying artist'. Hij was een kleurrijke persoonlijkheid, zeer speciaal in de omgang, diepzinnig en hij had een gevoel voor humor 'van de 2^{de} graad'. Jules was een getalenteerde kunstenaar, schilder, etsen en zelfs boetseerder. We laten een paar van zijn ex-collega's aan het woord.

Manu Goossens over de piloot:

“Wanneer er plezier moest gemaakt worden, stond hij op de eerste rij, als er iemand hulp nodig had, stond hij op de eerste rij, maar als de job het vereiste, was hij ernstig en plichtsbewust en stond hij ook op de eerste rij.

Jules was zeer professioneel. Hij deed dan ook alles met veel enthousiasme en volle overgave en hij legde er gans zijn ziel in. Dat laatste blijkt vooral uit zijn schilderijen, waarin hij zijn liefde voor zijn beroep duidelijk liet blijken. Niet alleen vliegen, schilderen, etsen en boetsen waren zijn passies, hij was ook een enthousiast sportman, getuige daarvan zijn de verschillende sporten die hij beoefend heeft: onder andere pentathlon, karate, voetbal en tennis.”

Wim De Brouwer over de persoon:

“We maakten samen deel uit van het Belgisch team op de Airtac meeting in Spangdahlem in 1970. Een NAVO competitie op het hoogste niveau, waar de zenuwen tot het uiterste gespannen zijn. Geen plaats voor humor, behalve bij Jules. Wanneer het er al te heftig aan toeging, liet hij ons weten: “Jongens, rustig aan, we spelen hier niet voor een paard”. Toen tekende hij een karikatuur van één of andere deelnemer en de sfeer ontspande. Af en toe was hij verstrooid; in al dit competitiegeweld kwam hij op een morgen in rode sokken naar de briefing. Voor hem kwam het er op neer om dit zenuwachtig gedoe wat te relativeren.

We woonden in Leopoldsburg en het gebeurde dat we een carpool vormden om naar KB te rijden. Jules had de gewoonte om telkens voor 100 frank benzine te nemen, een hoeveelheid die zijn actieradius geleidelijk verminderde naargelang de benzine duurder werd. Dit was geen probleem indien we niet al te ver afweken van onze terugweg. Toch gebeurde dit nu en dan; tot tweemaal toe zijn we zonder brandstof gevallen ergens in the middle of nowhere. Het was een avontuur om met Jules op stap te gaan. Op een dag had iemand het gewaagd om zijn wagen te stelen in Leopoldsburg.

car il fut contraint d'abandonner la voiture avec un réservoir vide après n'avoir parcouru que 6 kilomètres sur la route vers Beringen.

Nous nous sommes rendus ensemble un jour aux funérailles d'un ancien collègue décédé prématurément. En sortant de l'église, je lui ai dit que c'était une belle cérémonie et que beaucoup de monde y assistait. Jules me déclara alors : « Sais-tu que si tu veux que beaucoup de monde soit présent à ton enterrement, il ne faut pas attendre trop longtemps ». Heureusement qu'il a encore attendu un bon bout de temps... ce qui n'a pas empêché que beaucoup de monde soit venu à ses obsèques. Mais Jules était davantage qu'un pilote et un philosophe : il était un artiste de grande classe.

Le Général-major aviateur e.r. Piet De Groof, Vieille Tige de l'aviation belge, est un critique d'art parmi les plus réputés du royaume. Il écrit ses articles sous le pseudonyme de Walter Korun. Un livre relatant sa double vie de militaire et de critique d'art avant-gardiste est paru chez Allia sous le titre « Piet De Groof, le général situationniste ».

Piet De Groof évoque l'artiste :

« Il est devenu mon grand ami lorsque j'ai remarqué, dans le milieu militaire rude et parfois partial, qu'il était un dessinateur et un peintre de grand talent. Nous savions qu'il avait fréquenté l'académie de beaux-arts de Gand, mais la technique est une chose, le talent en est une autre de plus grande envergure.

Il m'a été donné l'opportunité de révéler son talent dans les sphères supérieures de l'aviation. C'est ainsi que Jules a illustré, par une série de diapositives de tableaux mis en perspective, l'exposé des tactiques possibles d'une attaque simultanée à basse altitude d'un aérodrome opérationnel par des formations de 8 à 12 avions. Cette présentation fut effectuée devant un parterre de plus de 400 personnes lors du symposium annuel de la 2 ATAF à Mönchen -Gladbach. L'exposé a été donné par Roger Lams et moi-même. Mais c'est Jules qui a enthousiasmé la salle par ses images visionnaires,



De arme kerel heeft de wagen van Jules met een lege benzinetank op de weg naar Beringen moeten achterlaten. Hij was nauwelijks 6 kilometer ver geraakt.

Op een keer waren we samen naar de begrafenis geweest van een ex-collega die vrij vroeg gestorven was. Toen we uit de kerk kwamen, liet ik opmerken dat het een mooie plechtigheid was, met veel volk. Jules maakte de bedenking: "Weet je, wanneer je veel volk op je begrafenis wil, mag je niet te lang wachten". Hij heeft gelukkig nog een tijdje gewacht ... en desondanks was er veel volk op zijn begrafenis." Maar Jules was meer dan een piloot-filosoof. Hij was een artiest, een kunstenaar met klasse.

Ons VTB lid, generaal-majoor vlieger b.d. Piet De Groof, is één van de grote kunstcritici van ons land. Hij schrijft zijn beoordelingen onder het pseudoniem Walter Korun. Over zijn dubbel leven als militair en revolutionair/kunstcriticus is een boek verschenen: "Piet De Groof, le général situationniste (Allia)".

Piet De Groof over de kunstenaar:

"Hij is een grote vriend geworden toen ik, in dit harde en soms eenzijdige militair milieu, merkte dat hij een talentrijk schilder en tekenaar was. We wisten dat hij de kunstacademie van Gent had gevolgd. Techniek is één ding, talent is nog iets meer.

Eenmaal kon ik dit talent tonen in de hogere luchtvaart-middens. Zo illustreerde Jules met een reeks dia's van vooraf in perspectief gemaakte schilderijen, een lezing over de mogelijke tactieken van gelijktijdige aanval op lage hoogte op eenzelfde operationeel vliegveld met formaties van 8 tot 12 vliegtuigen. Deze presentatie gebeurde op het jaarlijks symposium van 2 ATAF in München Gladbach voor meer dan 400 toehoorders. De lezing werd gehouden door Roger Lams en mijzelf. Maar hij was het die met zijn kleurrijke visionaire diabeelden

surprenantes de réalité. Roger ainsi que moi-même étions assis à côté du commandant de la 2 ATAF lors du dîner de clôture et celui-ci n'a pas tari d'éloges pour Jules dans son allocution finale. Le grand patron de la force aérienne à l'époque, le Général Crekillie, en était radieux.



Nous avons tous deux visité, peu après, l'atelier anversoïse du jeune peintre Fred Bervoets qui est actuellement âgé de 72 ans (ndlr Fred Bervoets a grandement influencé la jeune peinture flamande depuis 1970). Son style fluctue entre expressionnisme et art brut. Cette visite eut pour suite le montage d'une grande exposition consacrée à Bervoets au centre culturel Monsheide, à proximité de la base aérienne de KB, dans le couvent des Pères Dominicains.

de zaal enthousiasmeerde. Op het afscheidsdiner zaten Jules, Roger en ik naast de 2 ATAF Commander, die in zijn slotspeech Jules expliciet citeerde. De toenmalige grote baas van de luchtmacht, generaal Crekillie, zat er stralend bij.

Enige tijd later bezochten we samen in Antwerpen, het atelier van de toen jonge schilder Fred Bervoets -hij is nu 72. (N.v.d.r. Fred Bervoets beïnvloedt sinds 1970 de jonge Vlaamse schilderkunst. Zijn werk varieert tussen expressie-nisme en rauwe kunst). Het resultaat van ons bezoek was een grote Bervoets-tentoonstelling in het cultureel centrum Monsheide, bij de vliegbasis van KB, in het moderne klooster van de jonge paters Dominicanen.

On ne retrouve pas, dans ses autoportraits, le visage spirituel et espiègle qui était habituellement le sien. Ils reflètent une vision inquiète et une expression des traits du visage qui dégage un âpre pressentiment. Ils me font penser aux autoportraits de Vincent Van Gogh peints deux ans avant sa mort et qui exhalent le même climat dramatique. Son espièglerie n'était-elle que superficielle ? J'ai l'impression que la plupart de ceux qui le connaissaient ne le connaissaient qu'à moitié. (PDG)

In de zelfportretten ziet men helemaal niet de geestige en olijke figuur, zoals we hem meestal in de omgang kende. Zij tonen een verontrustende blik en gezichtsuitdrukking die een wrang voorgevoel uitstralen. Zij doen mij denken aan de zelfportretten van Vincent Van Gogh uit zijn laatste twee levensjaren; dezelfde dramatiek. Was zijn olijkheid oppervlakkig? Ik heb de indruk dat de meeste van zijn gezellen hem maar voor de helft kenden. (PDG)

Jules et Fred Bervoets se sont rendus à la base durant la mise sur pieds de l'exposition et y sont restés un bon bout de temps. Jules aurait-il emmené Fred Bervoets pour un petit vol en Starfighter ? Qui sait, mais quoi qu'il en soit, Fred Bervoets m'a encore demandé l'an dernier : « Général, comment va Jules Van Hurck, mon pilote et grand ami de KB ? ». Trente ans se sont écoulés depuis.

Tijdens de inrichting van de tentoonstelling vertrok Jules met Fred Bervoets naar de basis. Zij bleven lang weg, heel lang. Heeft Jules die namiddag een korte vlucht met Fred Bervoets op Starfighter gemaakt? Achter mijn rug, ik zou het niet toegelaten hebben. Wie weet. In elk geval vroeg Fred Bervoets mij vorig jaar nog: Generaal, hoe gaat het met Jules Van Hurck, mijn piloot en grote vriend in KB?" Dertig jaar later.

Après avoir pris ma retraite, je suis devenu président du conseil social et culturel du Willemsfonds de Laeken et j'ai organisé une grande exposition de ses œuvres dans la Nekkerij. L'allocution lors du vernissage fut prononcée par l'échevin de la culture de l'époque, Freddy Thielemans, qui devint ultérieurement le bourgmestre de Bruxelles. Jules lui a fait don d'une œuvre tandis que Freddy en acheta une autre.

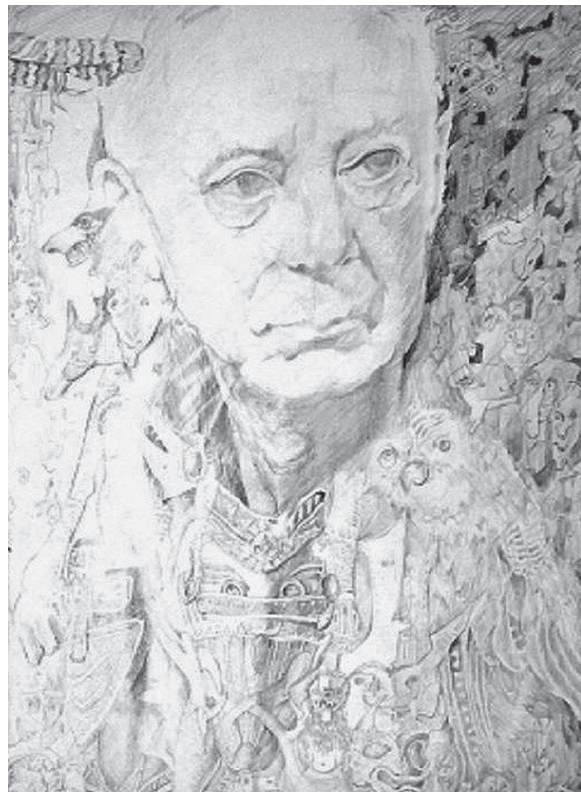
Toen ik, na mijn pensioen, voorzitter was van de Sociaal-Culturele Raad en van het Willemsfonds van Laken, organiseerde ik een grote tentoonstelling van zijn werk in de Nekkerij. De toespraak tijdens de vernissage werd gegeven door de toenmalige schepen van cultuur, Freddy Thielemans, de latere burgemeester van de stad Brussel. Jules schonk hem een werk, Freddy kocht zelf een schilderij. Een expo met

Cette expo bénéficia d'un grand battage médiatique et les ventes y furent bonnes. Jules exposait des toiles impressionnantes qui renvoyaient d'une certaine façon à l'univers de Jérôme Bosch avec des masques surgissant brusquement de nulle part. Des ouvrages qui n'avaient aucun rapport avec l'aviation, quoique peut-être avec un aviateur qui fait un mauvais cauchemar dans lequel il voit apparaître soudainement ses frères d'armes disparus.

Plus tard et grâce à ses nombreuses relations, il obtint un « slot » dans l'ex-salle des fêtes du prestigieux réfectoire des ingénieurs de la mine de Beringen où une grande exposition intitulée « In het spoor van Ensor » (Dans la continuité d'Ensor) fut organisée. Cet hommage regroupait, entre autres, des oeuvres de Cobra, Alechinsky, Wyckaert, Jora ainsi que quelques unes des siennes, et pas des moindres. Cette manifestation connut un vif succès et le maître Alechinsky y vint même en personne.

Une question me hante encore : s'il était devenu artiste et peintre de métier après avoir quitté l'académie de Gand, son talent pictural en aurait-il fait une célébrité ? Le saura-t-on jamais ?

L'aviateur s'en est allé pour son dernier vol, mais l'esprit de l'artiste demeurera vivace pour toujours.



veel weerslag in de media en een niet onaardige verkoop. Jules exposeerde indrukwekkende visioenen die soms een verre verwijzing hadden naar Jeroen Bosch; uit het niets opdoemende maskers. Werken die niets beeldend met de luchtmacht te maken hadden; misschien wel met een piloot, die tijdens een nachtmerrie zijn omgekomen wapenbroeders ziet verschijnen.

Even later, Jules had meer relaties dan men kon vermoeden, speelde hij het klaar een 'slot' te krijgen in de feestzaal van de vroegere prachtige ingenieursmess van de mijn van Beringen. Het werd de grote tentoonstelling "In het spoor

van Ensor": een hommage, met ondermeer werken van Cobra, Alechinsky, Wyckaert, Jora en hemzelf natuurlijk. En niet de minste. Een overgroot succes, waar zelfs de grote Alechinsky persoonlijk een kijkje kwam nemen.



Ik zit nog steeds met de vraag; mocht hij na de academie van Gent voltijds schilder geworden zijn, zou hij met zijn picturaal talent nu een beroemdheid zijn geweest? Wie zal het zeggen."

The pilot, is gone for his last flight, but the spirit of the artist will stay with us forever.



L'ENTRE-DEUX GUERRES*

HET INTERBELLUM*

L'Aéronautique Militaire belge continue à accorder la priorité à la mission de reconnaissance. Après 1930, les escadrilles de reconnaissance disposent de moyens vétustes, inadaptés à la mission. La prise de conscience de l'inadéquation des moyens arrive trop tard.

L'évolution des missions et des équipements d'observation et de reconnaissance

Au lendemain de l'armistice, la majorité des responsables militaires considèrent l'aviation comme une arme de support dont le rôle essentiel est la recherche du renseignement au profit des forces terrestres. L'avion prolonge l'action du ballon d'observation¹ et la photographie aérienne est le moyen le plus fiable pour mener à bien cette mission. La photographie peut être utilisée dans toutes les situations tactiques, offensives et défensives, mais son rendement est le plus élevé sur un front stabilisé : l'analyse de photos prises à différents moments permet de découvrir jusqu'aux intentions de l'ennemi. Toutefois, au cours des premières années de l'après-guerre, le rayon d'action des avions ne permet pas encore vraiment la reconnaissance en profondeur du dispositif ennemi.

De verkenningsoopdracht blijft prioritair voor de Belgische Militaire Luchtvaart. Na 1930 zijn de voorbijgestreefde middelen onaangepast aan hun opdracht. Het besef dat de middelen ongeschikt zijn, komt te laat.

Ontwikkeling van de waarneming- en verkenningsoopdracht en van de uitrusting

Daags na de wapenstilstand beschouwt de meerderheid van de militaire verantwoordelijken het vliegwezen als een steunwapen waarvan de essentiële rol het inwinnen van inlichtingen voor de grondstrijdkrachten is. Het vliegwezen ligt in het verlengde van de observatieballon¹ en de luchtfotografie is het meest betrouwbare middel om deze opdracht tot een goed einde te brengen. De fotografie kan gebruikt worden in alle tactische situaties, offensief en defensief, maar haar rendement is het hoogst aan een gestabiliseerd front: de analyse van foto's die op verschillende momenten werden genomen laat zelfs toe de intenties van de vijand te ontdekken. Toch maakte de actieradius van de vliegtuigen in de eerste jaren na de oorlog het niet mogelijk om in de diepte het dispositief van de vijand te verkennen.



*DH-9 de la 6^e Escadrille avec l'insigne de l'Abeille.
DH-9 van het 6^{de} Smaldeel met het embleem van de bij.*



Bristol F.2B.

Les différents appareils utilisés par l'Aéronautique Militaire pour effectuer la mission d'observation sont tous des biplans d'origines les plus diverses. Ils ont pour nom : Bréguet XIV-A2 français, Airco De Havilland DH-4 et DH-9 et Bristol F.2B britanniques et finalement, Ansaldo A.300/3 et /4 italien.

Ils sont regroupés en fonction de leur rôle, observation ou reconnaissance, au sein de structures qui ne cesseront d'être modifiées tout au long de cette période. La 6^e Escadrille d'observation, l'escadrille de l'Abeille créée dix ans auparavant en 1916, sera victime de ces réorganisations.

À la fin des années 20, le Bréguet XIX-A2 est acquis pour la mission de reconnaissance en remplacement des De Havilland-4 et 9.

De verschillende toestellen gebruikt door de Militaire Luchtvaart om de waarnemingsopdracht te vervullen, zijn alle tweedekkers van uiteenlopende oorsprong. Zo zijn er de Franse Bréguet XIV-A2, de Britse Airco De Havilland DH4 en DH9 en de Bristol F.2B en tenslotte de Italiaanse Ansaldo A.300/3 en /4.

Binnen de structuren, die gedurende heel de periode niet ophouden zich te ontwikkelen, zijn ze gegroepeerd volgens hun rol, waarneming of verkenning. Het 6^{de} Smaldeel waarneming, het 'Bij-smaldeel' dat tien jaar voordien in 1916 was opgericht, zal het slachtoffer worden van deze reorganisaties.

Aan het einde van de jaren 20 wordt de Bréguet XIX-A2 aangekocht voor de verkenningmissie ter vervanging van de De Havillands 4 en 9.



Bréguet XIX. (BAHA)

Il s'agit d'un appareil d'une haute technicité, fort apprécié par le personnel navigant. À cette époque toutefois, la durée de vie des appareils est fort courte et dès mars 1932, les premiers Fairey Fox font leur apparition pour remplacer les Bréguet XIX. Ils font partie d'un lot de quelque 180 appareils multi-rôles

Het betreft een zeer technisch toestel, dat erg geapprecieerd wordt door het varend personeel. In die periode is de levensduur van de toestellen erg kort en vanaf maart 1932 maken de eerste Fairy Foxen hun opwachting om de Bréguet XIX te vervangen. Ze maken deel uit van een lot van 180 multirolle toestellen

1 « L'Aérostation » continuera à faire partie des structures de l'aéronautique militaire et donc des moyens d'observation, jusqu'en 1940.

1 De waarnemingsballonnen blijven tot 1940 deel uitmaken van de structuren van de militaire luchtvaart en dus van de waarnemingsmiddelen.

qui seront livrés entre 1933 et 1939. En 1935, outre les avions destinés à la chasse et au bombardement léger (Fairey Fox II et III), l'Aéronautique Militaire réceptionne 24 Fairey Fox R conçus spécifiquement pour la mission de reconnaissance. L'appareil dispose d'un moteur plus poussé qui lui permet d'atteindre la vitesse de 365 km/h, soit 60 km/h de plus que les versions II et III, avec l'espoir de rester ainsi hors de portée des chasseurs ennemis.

die geleverd zullen worden tussen 1933 en 1939. Naast de vliegtuigen die bestemd zijn voor de jacht en het lichte bombardement, neemt de Militaire Luchtvaart in 1935 24 Fairey Fox R, speciaal ontwikkeld voor de verkenningsoopdracht, in dienst. Het toestel beschikt over een krachtiger motor die het mogelijk maakt een snelheid van 365 km/u te bereiken, hetzij 60 km/u meer dan de versies II en III, waarmee men buiten het bereik van vijandelijke jagers hoopt te blijven.



Fairey Fox. (BAHA)

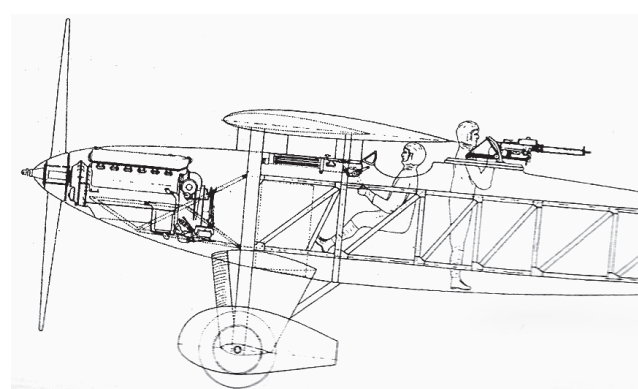
En 1934, la décision a été prise d'équiper deux des escadrilles d'observation par des appareils de conception belge : les Renard R-31. Au cours de 1935-1936, 34 exemplaires sont livrés aux deux escadrilles du 1^{er} Régiment d'Aéronautique à Bierset. Ce monoplane biplace à aile haute parasol² est pourvu d'un appareil photographique et d'un poste radio émetteur-récepteur. Mais l'appareil n'est pas vraiment un succès. Malgré son puissant moteur Rolls Royce de 487 CV et sa construction robuste, le R-31 est un avion lent et peu maniable ce qui en fera une proie facile pour les chasseurs ennemis.

In 1934 wordt de beslissing genomen om twee van de waarnemingsmelders uit te rusten met toestellen van Belgische makelij: de Renard R-31's. In de loop van 1935-36 worden 34 exemplaren geleverd aan de twee smaldelen van het 1^{ste} Luchtvaartregiment te Bierset. Deze tweezitter enkeldekker met hoge parasolvleugels² is voorzien van een fototoestel en een radiopost die kan zenden en ontvangen. Het vliegtuig is evenwel geen groot succes. Ondanks zijn krachtige Rolls Royce-motor van 487 pk en zijn stevige bouw, is de R-31 een traag en weinig wendbaar toestel en dus een gemakkelijke prooi voor vijandelijke jagers.



Le Renard R-31.

À remarquer la position debout de l'observateur.



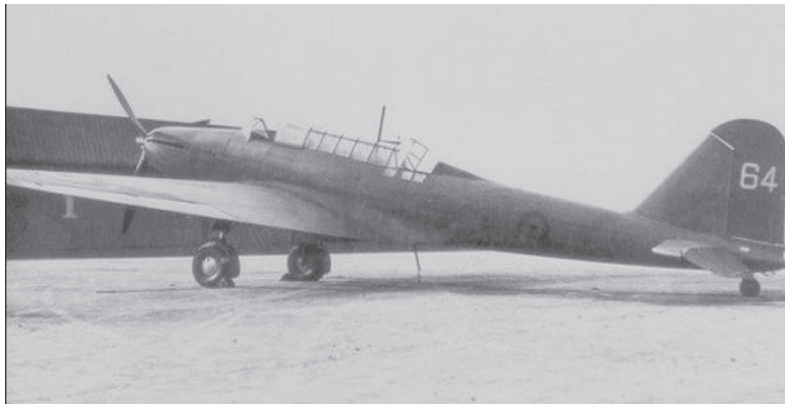
Renard R-31.

Let op de rechtopstaande positie van de observator

2 L'aile parasol n'est pas fixée directement sur le fuselage, mais reliée à celui-ci par des haubans.

2 De parasolvleugel is niet direct bevestigd aan de romp, maar hiermee verbonden door spanten.

Enfin, parmi les appareils que la Belgique parvient à acquérir avant le déclenchement des hostilités figurent les Fairey Battle. Il s'agit de seize appareils, de type mono-plan biplace ou triplace de reconnaissance et de bombardement. Bien qu'équipé d'un moteur Rolls Royce de 1030 CV, le Fairey Battle est un avion lourd aux commandes qui, lui aussi, manque cruellement de vitesse.



Fairey Battle à Evere.

Fairey Battle te Evere.

Les appareils sont destinés au 3^e Régiment d'Aéronautique à Evere, chargé de la reconnaissance d'Armée mais également de la mission de bombardement. Les Fairey Battle arrivent en unité fin 1938.

La doctrine d'emploi de la reconnaissance aérienne

Les règlements fixant les modalités de mise en œuvre des moyens de reconnaissance au début des années trente, font apparaître trois types de missions au profit du Corps d'Armée :

- Les missions de renseignement : exécutées à vue ou par photographie.
- Les missions au profit de l'artillerie : en guerre de mouvement, cela suppose la recherche des objectifs, celle-ci étant suivie par les différentes phases de tirs (déclenchement, vérification, observation et contrôle).
- Les missions de liaison : au profit direct des combattants des premières lignes.

Toutes ces missions supposent des procédures d'une grande complexité, car adaptées constamment au type d'opération terrestre, avec pour chaque manœuvre, offensive ou défensive, les subdivisions théoriques du déroulement d'un combat terrestre. Dans le cas d'une manœuvre offensive, il s'agit par exemple : « de la marche loin de l'ennemi, de la marche d'approche,

Tenslotte vinden we tussen de toestellen, die België voor de uitbraak van de vijandelijkheden wist aan te schaffen, de Fairey Battle terug. Het gaat om 16 toestellen van het type enkeldekker tweezitter of driezitter voor de verkenning of het bombardement. Hoewel uitgerust met een Rolls Royce-motor van 1.030 pk is de Fairey Battle moeilijk in de besturing en is hij ook heel erg traag.

Deze toestellen zijn bestemd voor de 3^{de} luchtvaartregiment te Evere dat belast is met de verkenning op het niveau Leger, maar evenzeer met de bombardementstopdracht. De Fairey Battles arriveren in de eenheid eind 1938.

Gebruiksdoctrine voor de luchtverkenning

De reglementen die de modaliteiten vastleggen voor de inzet van de verkenningmiddelen in het begin van de jaren 30, maken melding van drie types opdrachten voor het Legerkorps:

- De inlichtingsopdrachten: uitgevoerd met het naakte oog of met fotografie.
- De opdrachten in dienst van de artillerie: tijdens een bewegingsoorlog veronderstelt dit het opsporen van de doelen, die tijdens de verschillende schootsfasen (vuur, verificatie, waarneming en controle) gevolgd worden.
- De verbindingsmissies: ten dienste van de gevechtstroepen in de eerste lijn.

Al deze opdrachten veronderstellen procedures van een grote complexiteit aangezien ze constant aangepast worden aan het type van grondoperatie, en met voor elk manoeuvre, offensief of defensief, de theoretische onderverdelingen van het verloop van het landgevecht. In het geval van een offensief manoeuvre gaat het bijvoorbeeld over: 'de opmars ver van de vijand, de

de l'engagement, de la bataille, de l'exploitation et de la poursuite ». Il va de soi que toute interférence ennemie dans de tels schémas complexes de planification va perturber considérablement la coordination des opérations de reconnaissance, au point de les rendre totalement inefficaces et inutiles.

L'adage qui veut qu'« à la guerre, il n'y a que les choses simples qui réussissent » a manifestement été oublié.

Dans une étude très fouillée datant de 1933, « L'observation aérienne dans le cadre du Corps d'Armée », le lieutenant-colonel Hugon, un ancien commandant d'escadrille de reconnaissance de la guerre 14-18, a parfaitement décrit toute la complexité de telles opérations. Se faisant le porte-parole de toute une génération de pilotes, Hugon plaide pour une utilisation de l'arme aérienne beaucoup plus musclée. Comme pas mal d'aviateurs de renom, il se rend compte qu'il n'est pas possible d'arrêter une offensive ennemie à l'aide d'avions de reconnaissance.

Hugon cite entre autres le Ministre de l'Air italien, le général Balbo : « L'aviation est la terrible inconnue de la guerre future. Avec ses pas de géant dans la voie du progrès technique, elle oblige tous les peuples du monde à un effort d'adaptation si pressant et si continu qu'il n'y a pas de précédents dans l'histoire ». Il conclut son étude en précisant : « Cet effort d'adaptation, la Belgique doit l'accomplir. Il lui faut regarder la réalité en face, mesurer clairement le danger possible et s'y préparer. » Il ajoute de façon antinomique : « S'endormir dans une fausse sécurité serait un réveil tragique. Le devoir de ceux qui savent est d'avertir ceux qui ne savent pas ».

Le réveil sera malheureusement tragique.

Le 10 mai 1940, plus de la moitié des moyens dont dispose l'Aéronautique Militaire, est composée d'appareils de reconnaissance Fairey Fox (73) et des avions belges Renard R-31 (21). Un tiers des avions est dévolu à la chasse et les avions de bombardement représentent à peine 6 à 7 % des moyens aériens.

La doctrine d'emploi de l'aviation n'a donc pas évolué au cours de l'entre-deux-guerres. L'aviation a gardé un rôle de coopération, essentiellement défensif, au profit des autres armes et l'aviation de chasse a pour mission prioritaire la protection des vols de reconnaissance.

* Deuxième chapitre de la troisième partie de 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' par Michel Mandl & Alphonse Dumoulin.

naderingsmars, het aangaan van de strijd, de exploitatie en de achtervolging.' Het spreekt vanzelf dat elke vijandige impact op deze complexe planningschema's voor een aanzienlijke verstoring zorgt van de coördinatie van de verkenningsoperaties totdat ze totaal ondoeltreffend en zinloos worden.

Het adagium dat wil dat 'er in de oorlog alleen maar simpele zaken zijn die lukken' is overduidelijk vergeten.

In een zeer uitvoerig onderzoek van 1933, 'De luchtwaarneming binnen het kader van het Legerkorps', heeft luitenant-kolonel Hugon, een oude commandant van een verkenningssmaldeel van de oorlog van 1914-18, perfect de complexiteit van zulke operaties beschreven. Als woordvoerder van een hele generatie piloten, pleit Hugon voor een veel meer gespierd gebruik van het vliegwezen. Zoals vele piloten is hij er zich van bewust dat het niet mogelijk is een vijandelijk offensief te stoppen met verkenningsvliegtuigen. Hugon citeert onder meer de Italiaanse minister van Luchtvaart, generaal Balbo: "Het vliegwezen is de vreselijke onbekende van de toekomstige oorlog. Met haar grote technische vooruitgang verplicht ze alle volkeren ter wereld tot een aanpassingsinspanning die zo dringend en continu is dat zij in de geschiedenis haar weerga niet kent."

Hij besluit zijn studie door te preciseren: "België moet deze inspanning tot aanpassing doen. Ze moet de waarheid in het gezicht kijken, duidelijk het mogelijke gevaar meten en er zich op voorbereiden". Hij voegt er op tegenstrijdige wijze het volgende aan toe: "Inslapen met een vals gevoel van veiligheid zou gelijk staan aan een tragisch ontwaken. De taak van zij die weten, is diegenen die niet weten op de hoogte te brengen."

Het ontwaken zou helaas tragisch zijn.

Op 10 mei 1940, is meer dan de helft van de toestellen waarover de Militaire Luchtvaart beschikt, samengesteld uit verkenningstoestellen van het type Fairey Fox (73) en Belgische Renard R-31 toestellen (21). Een derde van de vliegtuigen is toegewezen aan de jacht, de bombardementstoestellen vertegenwoordigen amper 6 à 7% van de luchtmiddelen.

De gebruiksdoctrine van het vliegwezen heeft zich dus niet ontwikkeld tijdens het interbellum. Het vliegwezen heeft de samenwerkingsrol behouden. Deze is vooral defensief van aard en in dienst van de andere wapens en het jachtvliegwezen heeft als prioritaire opdracht de bescherming van verkenningstoestellen.

*Tweede hoofdstuk van het derde deel van 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' door Michel Mandl & Alphonse Dumoulin. Vertaling Leo Vranckx.

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

La dernière partie de notre série consacrée aux possibilités et à l'utilisation de notre site web concerne les menus « Activités », « Albums photo/video » et « Liens ».

Lorsque vous cliquez sur le bouton « Activités », vous trouvez deux sous-menus « Futures » et « Passées ». Après un clic sur « Futures », vous voyez apparaître sur la droite de votre écran toutes les activités futures de notre association pour l'année en cours (en ordre chronologique); la prochaine activité se trouve en haut de la liste. Lorsqu'une activité est soulignée, cela signifie qu'une information plus détaillée est disponible. Ces détails apparaissent lorsque vous cliquez sur son nom. En cliquant le sous-menu « Passées », vous trouvez sur la droite de votre écran la liste des activités passées depuis 2003 (regroupées par an). La plupart de temps vous trouvez sous le nom de l'activité la mention « Cliquez ici pour regarder les photos » et/ou « Cliquez ici pour regarder le reportage vidéo »... Vous devinez aisément la suite de la procédure...

A titre d'exemple, sélectionnons « Musée de l'Air 2013 ». Après un clic sur « Cliquez ici pour regarder les photos », le site web ouvre automatiquement le menu « Albums photo/video ». Sous chaque photo se trouve la mention « E-mail ». Nous sélectionnons la première photo et cliquons sur « E-mail ». Dans la fenêtre qui apparaît, vous avez la possibilité de remplir l'adresse e-mail de quelqu'un et de lui adresser un bref message. Cliquez sur « Envoyer » et le destinataire reçoit la photo sélectionnée. **Pensez à terminer votre message en mentionnant votre nom** ; le message et la photo sont envoyés par le server du site web VTB et celui-ci ne mentionne pas automatiquement votre nom ou adresse.

Het laatste deel in de reeks over de mogelijkheden en het gebruik van onze website gaat over de menu's "Activiteiten", "Foto/videoalbums" en "Links".

Wanneer u op de knop "Activiteiten" klikt, ziet u twee submenu's: "Geplande" en "Voorbije". Na een klik op het submenu "Geplande", verschijnen rechts alle toekomstige activiteiten van onze vereniging voor het lopende jaar (in chronologische volgorde); de eerstvolgende activiteit staat bovenaan de lijst. Een streep onder de naam van een activiteit betekent dat er meer gedetailleerde informatie beschikbaar is; de details van een activiteit verschijnen dan door een simpele klik op de naam ervan. Bij een klik op het submenu "Voorbije", ziet u rechts een overzicht van alle afgelopen activiteiten sinds

2003 (gegroepeerd per jaar). Meestal staat onder de naam van de activiteit ook "Klik hier om de foto's te bekijken" en/of "Klik hier om het videoverslag te bekijken"... De rest van de procedure kunt u zelf wel raden...

We pikken er eventjes één uit: bijvoorbeeld "Luchtvaartmuseum 2013". Na een klik op "Klik hier om de foto's te bekijken", opent de website automatisch het menu "Foto/videoalbums". Onder elke foto staat "E-mail". We kiezen de eerste foto en klikken op "E-mail". Er verschijnt een venster, waarin u het e-mail adres van iemand en daaronder ook een kort bericht kunt intikken. Even klikken op "Verzenden" en de geadresseerde krijgt de geselecteerde foto toegestuurd. **Denk eraan om uw bericht te beëindigen met uw naam**, want het bericht met foto wordt verstuurd vanuit de server van de VTB website en zal dus niet automatisch uw naam of adres vermelden.



Vous pouvez également accéder directement au menu « Albums photo/video », sélectionner « Activités Passées » et cliquer sur le petit icône affiché à côté de l'activité (photo ou vidéo). Le reste de la procédure est le même. Vous ne pouvez pas transférer/envoyer un reportage vidéo.

Dans le sous-menu « Divers », vous trouverez un grand nombre de photos et surtout de reportages vidéo qui ne sont pas liés directement aux activités de notre association. Cela vaut malgré tout la peine de les regarder ! Le tout dernier menu concerné par notre série s'intitule « Liens ». Lorsque vous cliquez sur ce menu, vous voyez apparaître sur la droite de votre écran toute une liste de sites web intéressants. Inutile de rechercher l'adresse du site web concerné : un clic sur le nom et le site web fait le reste.

Cet article clôture notre série. J'espère que les lecteurs visiteront plus souvent notre site web et qu'ils auront maintenant régulièrement recours aux différents outils proposés. N'oubliez pas que la plus grande partie de notre site web est accessible à tous. N'hésitez donc pas à informer vos amis, férus d'aviation, des trésors d'informations qui se trouvent à leur disposition.

YFW.



U kunt ook rechtstreeks naar het menu "Foto/videoalbums" gaan, "Voorbije activiteiten" selecteren en op het icoontje naast een activiteit klikken (foto of video). De rest van de procedure blijft dezelfde. Een videoverslag kunt u echter niet doorsturen.

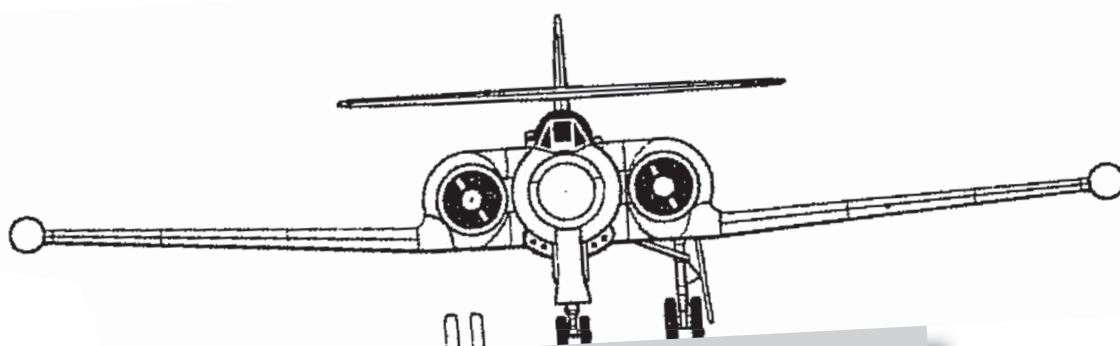


In het submenu "Varia" vindt u heel wat foto's en vooral videoverslagen over gebeurtenissen die niet direct verbonden zijn aan een activiteit van onze vereniging; het loont echter wel de moeite om ze allemaal eens te bekijken!

Een allerlaatste menu in onze reeks is "Links". Na een klik erop ziet men in het venster rechts een waslijst van interessante websites. U hoeft dus niet te zoeken naar het website adres: een klikje op de naam en de website zorgt voor de rest.

Dit artikel sluit de reeks af; ik hoop dat de lezers onze website vaker zullen bezoeken en nu ook alle ingebouwde mogelijkheden kunnen benutten. Vergeet ook niet dat het grootste gedeelte van onze website toegankelijk is voor iedereen; U kunt gerust uw vrienden, luchtvaartenthousiasten, inlichten over de schat aan informatie die daar te vinden is.

YFW.



Erratum VTB MAGAZINE 3-2013 - p.36

De naam bij de foto was fout.
De navigator in de cockpit is
Maj Vi Georges Béry, bijgenaamd 'Jo',
en niet Jo Berig.

Le nom à côté de la photo
était incorrect. Le navigateur dans le cockpit
est le Maj Vi Georges Béry, dit "Jo",
et non pas Jo Berig.

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 €

More items available on
www.vieillestiges.be/boutique
www.vieillestiges.be/boetiek



10 Cartes de voeux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



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.



Nouvelle carte de vœux

Gloster Meteor F.8 de l'École de Chasse de Koksijde lors d'un vol d'entraînement vers 1957.
Aquarelle originale de Marie-Christine Lybaert.
(Conditions de vente, voir à côté)

Nieuwe wenskaart

Gloster Meteor F.8 van de Jachtvliegschool te Koksijde tijdens een oefenvlucht rond 1957.
Originele aquarel van Marie-Christine Lybaert.
(Verkoopvoorwaarden, zie hiernaast)

Un livre de 400 pages et plus de 200 photos
par André "Phil" DAMBLY Col Avi BEM e.r.
En vente à 25 euros au musée Spitfire
sur la base (www.museespitfire.be)

DEVELOPPEMENT DE LA BASE AERIENNE DE FLORENNES Le F-84F Thunderstreak 1955-1971

Een boek van 400 bladzijden en meer
dan 200 foto's door André 'Phil' Dambly
Kol. Vl. SBH o.r.
Te koop voor 25 euro in het Spitfiremuseum
op de basis (www.museespitfire.be)





De Rode Duivels in 1966

Staannd v.l.n.r.: 'Red' Dewaelheyns, Roger Fagnoul, Paul Van Essche, Jos Lelotte. Zittend v.l.n.r.: Xavier Delbecke, Wim Van Meerten (NL)

Les Diables Rouges en 1966

Debout d.g.à.d. : 'Red' Dewaelheyns, Roger Fagnoul, Paul Van Essche, Jos Lelotte. Assis d.g.à.d.: Xavier Delbecke, Wim Van Meerten (NL)

Yak-52

Notre membre VTB Pierre Debourse (à droite) retrouve un ancien, Guy Trigaux, installé à Simpsonville en Caroline du Sud où il possède un superbe Yak-52 dans lequel il a invité son ancien instructeur à « tâter » les commandes : rien que du bonheur ! Guy Trigaux fut également pilote automobile et préparateur du « team GTM » ayant remporté quelques courses célèbres à Spa-Francorchamps.

Ons VTB-lid Pierre Debourse (rechts) ontmoet een oudgediende Guy Trigaux, die in Simpsonville, South Carolina woont. Guy heeft een prachtige Yak-52 waarin hij zijn gewezen instructeur meenam voor een tochtje: het pure geluk! Guy Trigaux was ook nog racepiloot, tuner van het 'GTM Team' en winnaar van enkele bekende wedstrijden in Spa-Francorchamps.

