



SENIOR AVIATORS'  
ASSOCIATION

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

IN DIT NUMMER / DANS CE NUMÉRO

## Belgian pilots in the 609 Squadron

Robby de Bruin & Roger Fagnoul

### UNHAS (III)

United Nations Humanitarian Air Service

### The COVID impact on commercial aviation



N° 4-2021

42<sup>ste</sup> jaar

Oktober-november-december

42<sup>ème</sup> année

Octobre-novembre-décembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923



## SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Editeur responsable  
Wilfried De Brouwer

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  
Wilfried De Brouwer

Lay out  
Benoit Goffart

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

**Cover:**  
**Food delivery in Pakistan**  
**(Philippe Martou)**

**P3:**  
**Hawker Typhoon Mk.Ib**  
**with 609 Sqn markings.**  
**(© Bob Block).**

# Organe d'administration Bestuursorgaan

Présidents d'honneur – Erevoorzitters  
Jean Kamers  
02 731 1788    jeankamers@skynet.be

Michel Mandl  
02 768 1606    michel.mandl@telenet.be

---

Président – Voorzitter  
Gerard Van Caelenberge  
010 841 584    gerard.vancaelenberge@skynet.be

---

Vice-président – Vice-voorzitter  
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur  
Wilfried De Brouwer  
016 620 563    airman@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter  
Pierre Léonard  
010 844 107    pierre.leo@skynet.be

---

Secrétaire général – Secretaris-generaal  
Didier Waelkens  
02 251 3310    vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester  
Alex Peelaers  
014 547 063    alex.peelaers@telenet.be

Webmaster  
Jacques de Kroes  
011 782 853    inkeja@skynet.be

---

Administrateurs - Beheerders  
Danny Cabooter  
03 663 2242    stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock  
02 426 6717    synergic@skynet.be

Michel Dillien  
0475 950 822    michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut  
016 489 456    paul.maenhaut@skynet.be

Louis Jeangout  
081 813 303    louisjeangout47@gmail.com

Michel Leclair  
0473 32 44 24    mic.leclair@gmail.com

Léon Stenuit  
081 263 354    l.stenuit@skynet.be

Paul Van den Hende  
0495 851 019    paul.vandenhende@skynet.be

## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement Enkel VTB	VTB + MdA* VTB + HdV*
<b>Belgique - België</b>		
Membres Leden	€ 30,00	€ 40,00
-----		
Veuves Weduwen	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres Leden	€ 40,00	€ 50,00
-----		
Veuves Weduwen	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
Membres Leden	€ 25,00	€ 35,00
-----		
Veuves Weduwen	€ 12,50	€ 22,50

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

*U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.*

Compte bancaire VTB Bankrekening:  
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

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

*Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...*

## Inhoud

van magazine 4-2021

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Agenda	07
Boetiek	08
Challenge "PELLE" DARDENNE. Debriefing	10
Those were the days	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - III	14
Belgische piloten in het 609 (WR) Squadron van de Royal Air Force tijdens de Tweede Wereldoorlog	24
50 jaar geleden: Majoor Robby de Bruin en Commandant Roger Fagnoul worden vermist	32
The COVID impact on commercial aviation. Situation update	42
Photo album	52



## Sommaire

du magazine 4-2021

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Agenda	07
Boutique	08
Challenge "PELLE" DARDENNE. Debriefing	10
Those were the days	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - III	14
Les pilotes belges du 609 (WR) Squadron de la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale	24
Il y a 50 ans : « Le Major Robby de Bruin et le Commandant Roger Fagnoul sont portés disparus »	32
The COVID impact on commercial aviation. Situation update	42
Photo album	52

Beste Senior Aviators,

Een grote meerderheid van de Belgische bevolking is nu gevaccineerd en het aantal Covid-19 besmettingen is sterk verminderd. De mondklappers beginnen stilaan te verdwijnen, maar op plaatsen waar veel mensen samenkomen schijnen een aantal beschermende maatregelen nog altijd nodig. In die context heeft onze vereniging vanaf begin augustus een beperkt aantal activiteiten opgestart. Het golftornooi Pelle Dardenne op de vliegbasis van Florennes en onze eerste 'post-Covid' samenkomst op 8 september in het Huis der Vleugels zijn allebei heel aangenaam verlopen en de organisatie ervan werd door de deelnemers duidelijk geapprecieerd.

We zullen in de herfst onze 'pre-Covid' gewoonten proberen te hernemen, onder meer door op de tweede woensdag van de maand samen te komen in het Huis der Vleugels voor een aperitief en eventueel een lunch. Ons clubhuis werd tijdens de zomermaanden grondig opgefrist en de eerste kennismaking met het nieuwe Horeca-team was veelbelovend.

Zoals in de vorige editie werd aangekondigd, organiseerden we in de maand oktober twee "klassiekers": op zaterdag 9 oktober hiel-

Chers Senior Aviators,

Une grande majorité de la population belge est désormais vaccinée et le nombre d'infections par le virus Covid-19 a fortement diminué. Les masques protecteurs disparaissent progressivement. Toutefois dans des endroits de grand rassemblement, un certain nombre de mesures protectrices semblent encore nécessaires. Dans ce contexte, notre association a organisé un nombre limité d'activités depuis le début août. Le tournoi de golf Pelle Dardenne à la base aérienne de Florennes et notre première réunion "post-Covid" du 8 septembre à la Maison des Ailes se sont très bien déroulés. Les participants en ont fortement apprécié l'organisation.

Nous essaierons progressivement de reprendre nos habitudes « pré-Covid », par exemple en nous réunissant le deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes pour un apéritif et éventuellement un déjeuner. Notre clubhouse a entièrement été rénové pendant les mois d'été et la première réunion avec la nouvelle équipe Horeca fut fort prometteuse.

Comme annoncé dans notre précédent magazine, nous avons organisé deux « classiques » en octobre : le samedi 9, nous avons



## Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

den we ons traditioneel banket in de Salons de Romrée in Grimbergen, waar we ook de medailles en diploma's overhandigden aan de jubilarissen van 2020 en 2021 en het gedenkboek over Anselme Vernieuwe voorstelden.

Op zaterdag 16 oktober, één dag na de 75<sup>ste</sup> verjaardag van de Belgische Luchtmacht, organiseerden we, samen met de Belgian Air Force Association en de Luchtmacht de "Remembrance Day" volgens het gekende schema: eerst de plechtigheid op het ereperk van de vliegeniers in Evere en daarna verzameling aan het monument in het Jubelpark in Brussel.

Als de Covid-19 toestand gunstig blijft evolueren, zullen we ook proberen om voor het einde van het jaar een VTB conferentie te voorzien: sinds vorig jaar staan er onderwerpen op onze wachtlijst.

organisé notre traditionnel banquet dans les Salons de Romrée à Grimbergen. Les médailles et diplômes ont été remis aux jubilaires de 2020 et 2021 et le mémorial « Anselme Vernieuwe » a été présenté.

Le samedi 16 octobre, un jour après le 75<sup>e</sup> anniversaire de la Force Aérienne, nous avons organisé, avec la Belgian Air Force Association et la Force Aérienne, le « Remembrance Day » selon la séquence bien connue : d'abord la cérémonie à la Pelouse d'Honneur des Aviateurs à Evere et ensuite celle au monument des aviateurs dans le Parc du Cinquantenaire à Bruxelles.

Si la situation Covid-19 continue à évoluer favorablement, nous essaierons également d'organiser une conférence VTB avant la fin de l'année : depuis l'année dernière, plusieurs sujets figurent sur notre liste d'attente.

Het redactieteam heeft voor dit magazine weer een reeks heel interessante artikelen verzameld, met bijzondere aandacht voor onze luchtvaartgeschiedenis, maar ook voor recente gebeurtenissen die een belangrijke impact op de luchtvaart hebben.

De Covid-19 crisis ligt nog niet volledig achter ons en het is dus nog niet mogelijk om een volledig bilan van de economische en sociale impact ervan te maken, maar in de burgerluchtvaart zijn nu al belangrijke gevolgen zichtbaar. Jacques Drappier heeft een chronologische analyse gemaakt en hij toont ook de huidige verschillen tussen de regio's in de wereld. Op langere termijn zal de luchtvaartsector waarschijnlijk zijn vroegere dynamiek herkennen, maar met grondige aanpassingen om ook de impact op de omgeving te reduceren.

In de derde aflevering van het UNHAS verhaal bespreken Wif De Brouwer en Philippe Martou de plannen en coördinatiemaatregelen die nodig zijn om helikopters en vliegtuigen efficiënt en veilig in te zetten na natuurrampen, zoals tijdens de operaties in Haïti, de Filipijnen en Pakistan. Enkele foto's op het achterblad van dit magazine tonen ook dat de UNHAS vliegtuigen niet ongeschonden door de recente chaos op het internationale vliegveld van Kabul geraakt zijn.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was er een belangrijke groep Belgische piloten actief in het 609 Squadron van de Royal Air Force. Koen Roumieux, de voorzitter van de 609 Squadron Association Belgian Branch, legt uit waarom de commandant van dat befaamde squadron er vanaf april 1941 ontsnapte Belgische piloten heeft bijeenbracht. Hij onderlijnt ook het groot aandeel van de Belgen in de successen van de eenheid en hoe ze er hebben bijgedragen aan de unieke multinationale "squadron spirit".

Vijftig jaar geleden verongelukten Roger Fagnoul, Robby de Bruin en Luigi Tamborini, tijdens ferry vluchten van Marchetti SF-260's van Italië naar Singapore. Ons bestuurslid Paul Maenhaut heeft in de maand juli een ontroerende herdenking van die dramatische ongevallen georganiseerd in Sesto Calende, met deelname van familieleden van de piloten, de lokale autoriteiten, de luchtvaartindustrie en Belgische vrienden. Mich Mandl geeft een boeiende beschrijving van de Belgische en Italiaanse ferry vluchten, van de uiteenlopende reacties op de ongevallen en van de lange en delicate opzoekingen naar de vermiste piloten, in moeilijk toegankelijke conflictgebieden in Irak en Iran.

Léon Sténuit heeft een korte "debriefing" opgesteld van de heel geslaagde editie 2021 van ons golftornooi "Pelle Dardenne" in Florennes en in "those were the days" worden we herinnerd aan de problemen van vliegveiligheid in het begin van de jaren '50. Onze secretaris-generaal Didier Waelkens geeft u in dit laatste magazine van het jaar ook nog enkele raadgevingen mee over de administratie van onze vereniging.

Alle raadsleden kijken er naar uit om onze samenkomsten terug volledig op te starten, met veel opgespaarde energie en zonder Covid-19 beperkingen.

Beste groeten en hopelijk tot binnenkort,

Gerard Van Caelenberge.

L'équipe de rédaction a à nouveau rassemblé une série d'articles très intéressants pour ce magazine, avec un accent particulier sur l'histoire de notre aviation, mais aussi sur les événements récents qui ont un impact significatif pour l'aviation.

La crise Covid-19 n'est pas encore complètement derrière nous et il n'est donc pas encore possible de faire un bilan complet de son impact économique et social, mais dans l'aviation civile des conséquences importantes sont déjà visibles. Jacques Drappier en a fait une analyse chronologique et il nous montre notamment les différences actuelles entre les régions du monde. À plus long terme, le secteur de l'aviation devrait retrouver son dynamisme d'antan, mais en s'adaptant en profondeur pour réduire également son impact sur l'environnement.

Dans le troisième épisode de l'histoire de l'UNHAS, Wif De Brouwer et Philippe Martou discutent des plans et des mesures de coordination nécessaires pour déployer les hélicoptères et les avions de manière efficace et sûre après des catastrophes naturelles, comme lors des opérations en Haïti, aux Philippines et au Pakistan. Certaines photos en dernière page de ce magazine montrent également que les avions de l'UNHAS ne sont pas sortis indemnes du récent chaos à l'aéroport international de Kaboul.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, un groupe important de pilotes belges était actif au sein du 609 Squadron de la Royal Air Force. Koen Roumieux, président de la « 609 Squadron Association Belgian Branch », explique pourquoi le commandant de cette célèbre escadrille y a rassemblé les pilotes belges évadés à partir d'avril 1941. Il souligne également le rôle majeur joué par les Belges dans les succès de l'unité et comment ils ont contribué à l'unique « squadron spirit » multinational.

Il y a cinquante ans, Roger Fagnoul, Robby de Bruin et Luigi Tamborini se sont écrasés lors de vols de convoyage de Marchetti SF-260 entre l'Italie et Singapour. Paul Maenhaut, membre du conseil d'administration, a organisé une émouvante commémoration de ces accidents dramatiques à Sesto Calende en juillet, avec la participation des parents des pilotes, des autorités locales, de l'industrie aéronautique et des amis belges. Mich Mandl donne une description détaillée des vols de ferry belges et italiens, des différentes réactions aux accidents et de la longue et délicate recherche des pilotes disparus, dans des zones de conflit difficiles à atteindre en Irak et en Iran.

Léon Sténuit a préparé un petit « débriefing » de l'édition 2021 très réussie de notre tournoi de golf à Florennes. Dans la rubrique « Those were the days », les problèmes de sécurité aérienne au début des années 50 sont évoqués. Dans ce dernier magazine de l'année, notre Secrétaire Général Didier Waelkens vous donne également quelques conseils à propos de l'administration de notre association.

Tous les membres de l'organe directeur sont impatients de reprendre leurs réunions, avec beaucoup d'énergie économisée et sans restriction Covid-19.

Nous vous souhaitons bonne chance et espérons vous voir bientôt,

Gérard Van Caelenberge.

---

## Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

### **Frank DE MEYER**

Geb 25 Feb 1969

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Gino Loosen

### **Joeri DE RUYTTER**

Geb 31 Apr 1971

Aanvaard **AT**

Peters Danny Cabooter & Gino Loosen

### **Maurice CHARLENT**

Né le 03 Dec 1943

Admis **AT**

Parrains : Guy Fonteyne & Nico Minguet

### **Christian OVERBERGH**

Né le 07 Jan 1957

Admis **VT**

Parrains : Daniel Ronsmans & Denis Mathieu

### **Lucien 'John' VERVECKEN**

Geb 24 Apr 1944

Aanvaard **VT**

Peters: Didier Waelkens & Jan Baras

Returnee: **Jean DE CLERCQ**

Né le 12 Jun 1945

Admis **VT**

---

## Décès - Overlijdens

### **Jacques CHOQUE**

le 16 Avr 2020

VT, AA-CB 1958, 89 ans

### **Gabriel 'Chris' CHRISTIAEN**

op 20(?) Sep 2021

VT, USAF 55-H, 88 jaar

### **Jan VAN DEN BRIEL**

op 28 Sep 2021

VT, BAF 122, 92 jaar

### **Lambert 'Bert' ZEGELS**

op 07 Jul 2021

VT, ACRB 1963, 74 jaar

### **Bruno de WOUTERS**

de **BOUCHOUT**

le 30 Sep 2021

VT, BAF 66B, 77 ans

### **Ghislaine LAPORT-HAVERSIN**

le 14 Sep 2021

VT, AA 1952, 94 ans



### **Guy VAN EECKHOUDT**

le 05 Oct 2021

VT, BAF 70C, 73 ans

---

Het Bestuursorgaan en de leden van de  
Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden  
de getroffen families hun blijken van oprecht  
medeleven aan.

L'Organe 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.

**W**e zijn nog steeds niet verlost van bepaalde Covid maatregelen en wegens die onzekerheid beperken wij onze agenda tot de samenkomsten die voorzien worden in het Huis der Vleugels (HdV). De infrastructuur van de bar en het restaurant van het HdV werden volledig vernieuwd zoals men kan merken in de bijsluiters in het midden van dit magazine. We houden u op de hoogte van de organisatie van bijkomende evenementen van zodra we zekerheid hebben over de sanitaire toestand.

**N**ous ne sommes toujours pas débarrassés de certaines mesures Covid et, en raison de cette incertitude, nous limitons notre agenda aux réunions prévues à la Maison des Ailes (MdA). L'infrastructure du bar et du restaurant de la MdA a été complètement rénovée comme vous pouvez le voir dans l'encart de la MdA au milieu de ce magazine. Nous vous tiendrons informés de l'organisation d'événements supplémentaires dès que nous aurons plus de certitude concernant la situation sanitaire.

Datum/Date	Evenement/Événement
Woensdag/Mercredi 10/11/2021	Maandelijks bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA
Woensdag/Mercredi 08/12/2021	Maandelijks bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA
Woensdag/Mercredi 12/01/2022	Maandelijks bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA
Woensdag/Mercredi 09/02/2022	Maandelijks bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA
Woensdag/Mercredi 09/03/2022	Maandelijks bijeenkomst HdV, gevolgd door de Algemene Vergadering Réunion mensuelle MdA, suivie de l'Assemblée Générale
Woensdag/Mercredi 13/04/2022	Maandelijks bijeenkomst HdV Réunion mensuelle MdA
Zaterdag/Samedi 30/04/2022	Jaarlijks banket in Grimbergen Banquet annuel à Grimbergen

## Bericht van onze Secretaris Generaal BIJDRAGE 2022

Dit is uw laatste VTB Magazine van 2021. Het is meer dan waarschijnlijk al eind oktober, of zelfs begin november... Het is nog te vroeg om aan het schrijven van de wenskaarten voor 2022 te denken, maar het einde van het jaar nadert snel en voor we het weten zijn we "volgend jaar"!

Het geduchte moment van de vernieuwing van de lidmaatschapsbijdrage is aangebroken; het bedrag is niet gewijzigd en de gegevens bevinden zich in de tabel op bladzijde 3 van dit magazine.

Vergeet niet uw naam en voornaam in te vullen in het vak 'mededeling' van uw overschrijving. Bedankt.  
Mogen we hopen dat iedereen tegen eind januari zijn bescheiden bijdrage betaald heeft?

## Annonce de notre Secrétaire général COTISATION 2022

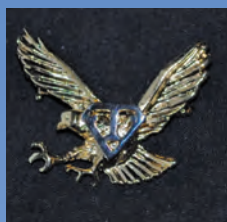
Voilà donc votre dernier VTB Magazine de 2021. Nous sommes plus que probablement déjà fin octobre, voire début novembre... Ce n'est pas encore tout à fait le moment de penser à écrire les cartes de vœux pour 2022, mais la fin de l'année approche quand-même à grands pas et d'ici peu, nous serons « l'année prochaine » !

Le moment tant redouté du renouvellement de la cotisation est donc arrivé; le montant n'a pas changé et pour le connaître, il vous suffit de consulter le tableau en page 3.

N'oubliez pas d'inscrire vos nom et prénom dans le champ « communication » de votre virement, merci.  
Pouvons-nous espérer que tout le monde aura versé sa modeste contribution pour la fin janvier ?

# BOUTIQUE VTB BOETIEK

More items available on [www.vieillestiges.be/boutique](http://www.vieillestiges.be/boutique) - [www.vieillestiges.be/boetiek](http://www.vieillestiges.be/boetiek)



## Broche: 25€

Port BE: 1,50€  
Port EU: 3,00€



## Pin: 15€

Port BE: 1,50€  
Port EU: 3,00€



## Cap: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€

## Cravatte

## Das: 20€

Port BE: 2€  
Port EU: 6,00€

## Ecusson

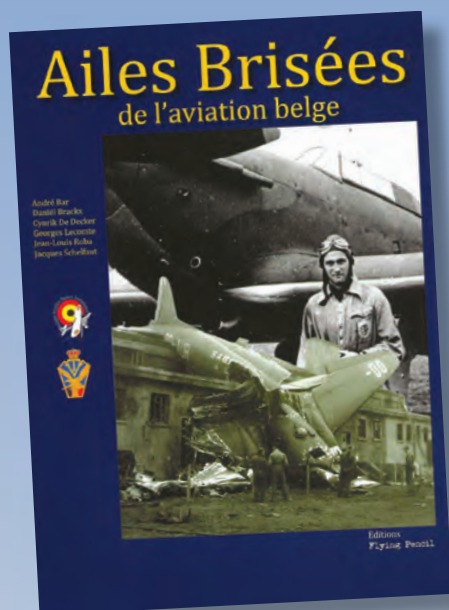
## Badge: 20€

Port BE: 1,50€  
Port EU: 3,00€



## 10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten: 10€

Port BE: 2€ - Port EU: 6,00€



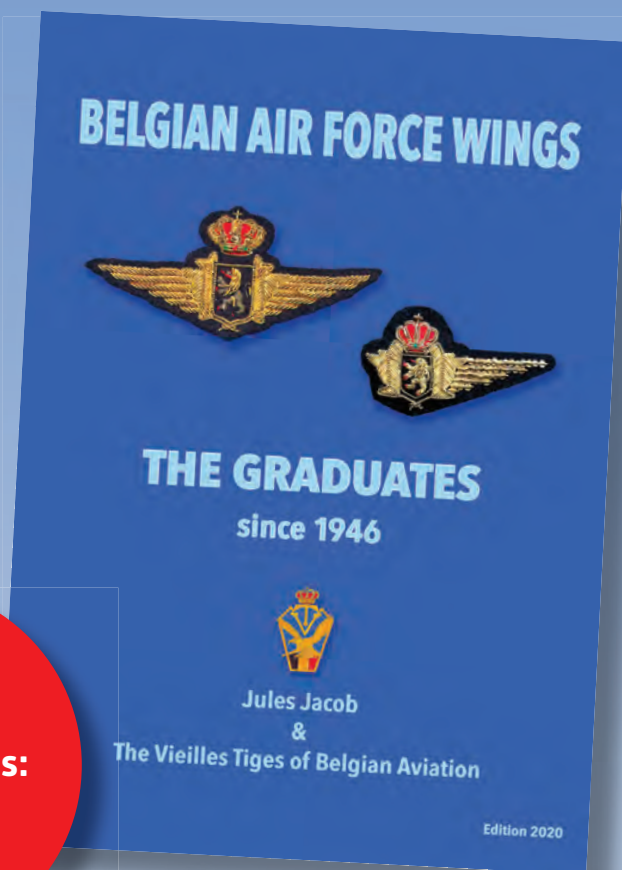
## " Ailes Brisées "

Book. Only French version.

~~36€~~ **SALE: 24€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€



**NEW**

**Book  
The Graduates:  
25€**

Port BE: 6,00€

Port EU: 17,00€

**Comment vous procurer ces articles ?** Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **BE232100 6199 6691** (BIC : GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez les type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois vers 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 **BE232100 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.



# VTB BESTUURSORGaan VERKIEZINGEN 2022

## BEROEP op KANDIDATEN

**D**e v.z.w. "De Vieilles Tiges" is zoals elke vereniging maar zo sterk als de som van al haar leden. Maar in elke vereniging zijn er mensen die aan de kant staan en mensen die voorop lopen, die de anderen inspireren en motiveren. Wilt u ook voorop lopen en mee de toekomst van de VTB helpen bepalen, dan zijn we naar u op zoek.

Stel u verkiesbaar voor het Bestuursorgaan (vroeger Raad van Bestuur) door een mail te sturen naar [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) vóór 15 december 2021.

Om u wat beter te leren kennen, graag een paar lijntjes over uzelf. De kandidatenlijst wordt in het volgende VTB Mag gepubliceerd (januari 2022).

*Gerard Van Caelenberge*  
Voorzitter

# ORGANE D'ADMINISTRATION VTB ELECTIONS 2022

## APPEL à CANDIDATS

**C**omme chaque association, l'a.s.b.l. les Vieilles Tiges n'est aussi forte que la somme de tous ses membres. Mais dans chaque association, il y a des gens qui restent derrière et d'autres qui marchent devant en inspirant et motivant les autres. Voulez-vous aussi marcher devant pour aider à définir le futur des VTB ? Alors, c'est vous que nous recherchons.

Présentez-vous comme candidat à l'Organe d'Administration (*auparavant Conseil d'Administration*) en envoyant un e-mail à [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) avant le 15 décembre 2021.

Pour nous dire qui vous êtes, merci d'ajouter quelques lignes vous concernant. La liste des candidats sera publiée dans le prochain VTB Mag (janvier 2022).

*Gérard Van Caelenberge*  
Président



# CHALLENGE "PELLE" DARDENNE DEBRIEFING



De 7<sup>e</sup> editie van de trofee Cdt Vlieger P. Dardenne werd op 4 augustus in Florennes gehouden. Dit toernooi, georganiseerd in samenwerking met de familie van "Pelle" om zijn nagedachtenis te eren en geld in te zamelen voor de sociale acties van de VTB, bracht dit jaar een zestigtal golfers samen die hun rondje konden spelen zonder regen en bij mooi weer. Niet minder dan 13 Belgische clubs waren vertegenwoordigd en sommige kwamen zelfs uit Frankrijk en Spanje. De zon scheen gul op de prijsuitreiking waarbij de "TEMPORARY WARTIME GOLF RULES", afgekondigd door de Richmond Golf Club (Zuid Londen) tijdens de Battle of Britain, werden overhandigd aan de Commandant van de Vlieg-groep van Florennes (OSN). Met dit gebaar wilden de VTB de basis en de Florennes Avia Golf Club (FAGC) bedanken voor hun steun bij de organisatie van dit toernooi. Dit geschenk, goed in de geest van de VTB en gedaan door ons lid Michel Dillien, werd vervolgens door de 2 Wing OSN overhandigd aan de voorzitter van de Florennes Golf Club, aan wie de bewaring en de presentatie werd toevertrouwd.

De prijzentafel was bijzonder goed gevuld, zowel wat betreft de waarde van de vele boeken die door de VTB en enkele van

C'est le 4 août dernier que s'est tenue à Florennes la 7<sup>ème</sup> édition du challenge Cdt Aviateur P. Dardenne. Ce tournoi, organisé en collaboration avec la famille de « Pelle » pour honorer sa mémoire et récolter des fonds au profit des actions sociales des VTB, a réuni cette année une bonne soixantaine de golfeurs qui ont pu faire leur parcours sans pluie et par une température clémente. Pas moins de 13 clubs belges étaient représentés et certains nous sont même venus de France et d'Espagne. Le soleil illumina généreusement la remise des prix au cours de laquelle les « TEMPORARY WARTIME GOLF RULES », promulguées par le golf de Richmond (au sud de Londres) pendant la Bataille d'Angleterre, furent remises au Commandant du Groupe de Vol (OSN) de Florennes. Par ce geste, les VTB ont voulu remercier la base ainsi que le Florennes Avia Golf Club (FAGC) pour leur support à l'organisation de ce tournoi. Ce cadeau, bien dans l'esprit des VTB et réalisé par notre ami Michel Dillien, fut ensuite confié par l'OSN du 2 Wing au Président du Golf de Florennes, à charge de celui-ci d'en assurer la garde et la mise en valeur.

La table des prix particulièrement bien fournie était de haut niveau, tant par la valeur des nombreux livres offerts





hun leden waren geschonken, als de diverse prijzen (waaronder enkele zeer mooie aquarellen) die door de 2 WTac en andere supporters werden aangeboden. Tot slot dient opgemerkt dat het huis Grafé-Lecocq in Namen, dat bekend staat als een wijnhuis van traditie, heeft bijgedragen aan het belonen van de winnaars met magnums en kwaliteitsflessen, naast een proeverij die aan het eind van het parcours werd georganiseerd.

Niet-golfers maakten gebruik van het extra programma van de dag om, ofwel een inleidende golfcursus te volgen, het museum te bezoeken of een rondleiding te krijgen op de basis. Dit programma werd aangevuld met een uitstekende presentatie van Lt Kol Vl Henuzet (OSN) over de F-35 en andere upgrades die de komende jaren in Florennes zijn gepland. Het schema was aangepast om enkele golfers de gelegenheid te geven aanwezig te zijn en men was het er algemeen over eens dat dit één van de hoogtepunten van de dag was.

Tenslotte dient opgemerkt dat ook niet-golfers bij de prijsuitreiking betrokken waren dankzij een loterij, waarvan de prijs een vlucht was in een historische Piper Cub. Met dank aan ons VTB lid Guy Rasse voor dit mooie geschenk, dat vooral Mr Alex Lazar in vervoering bracht. Hij heeft zijn vlucht op 20 augustus jl. uitgevoerd.

Deze aangename momenten werden afsloten met een receptie en een maaltijd (speenvarken aan het spit) waarbij bijna 100 personen aanwezig waren. De trompettisten creëerden een unieke sfeer en lieten tot ieders vreugde hun jachthoorns tot laat in de avond klinken, hetgeen de dag in uitstekende stemming afslot.

Kortom, een VTB gebeurtenis zoals wij ze graag zien!  
Tot volgend jaar? EEN MUST!

par les VTB et certains de leurs membres que par divers prix (parmi lesquels de très jolies aquarelles) offerts par le 2 Wing et autres sympathisants. Notons enfin que la maison Grafé-Lecocq de Namur, bien connue comme maison de tradition, a en plus d'une dégustation organisée en fin de parcours, largement contribué à la récompense des gagnants avec des magnums et des bouteilles de qualité.

Des non-golfers ont profité du programme annexe de la journée pour soit suivre une initiation de golf, soit visiter le musée ou encore effectuer une visite guidée de la base. Ce programme a été rehaussé d'un excellent exposé donné par le Lt Col Avi Henuzet (OSN) sur le F-35 et autres modernisations prévues à Florennes dans les prochaines années. L'horaire avait été aménagé pour permettre à certains golfeurs d'y assister et ce fut de l'avis général, un des grands moments de la journée.

Notons enfin que les non-golfers furent également associés à la remise des prix grâce à un tirage au sort ouvert à tous les participants et dont le prix était un vol en Piper Cub chargé d'histoire. Merci à Guy Rasse, membre VTB, pour ce beau cadeau qui a enthousiasmé particulièrement Mr Alex Lazar qui a effectué ce vol le 20 août dernier.

Tout cela fait que nous étions près de 100 lors de la réception et du repas (cochon de lait à la broche) qui suivirent ces heureux moments. Et c'est dans l'ambiance unique créée par les sonneurs de trompe qui ont sonné bien tard à la plus grande joie de tous, que la journée s'est terminée dans la bonne humeur.

Bref, une journée VTB comme on les aime ! À l'année prochaine ? Un MUST...!



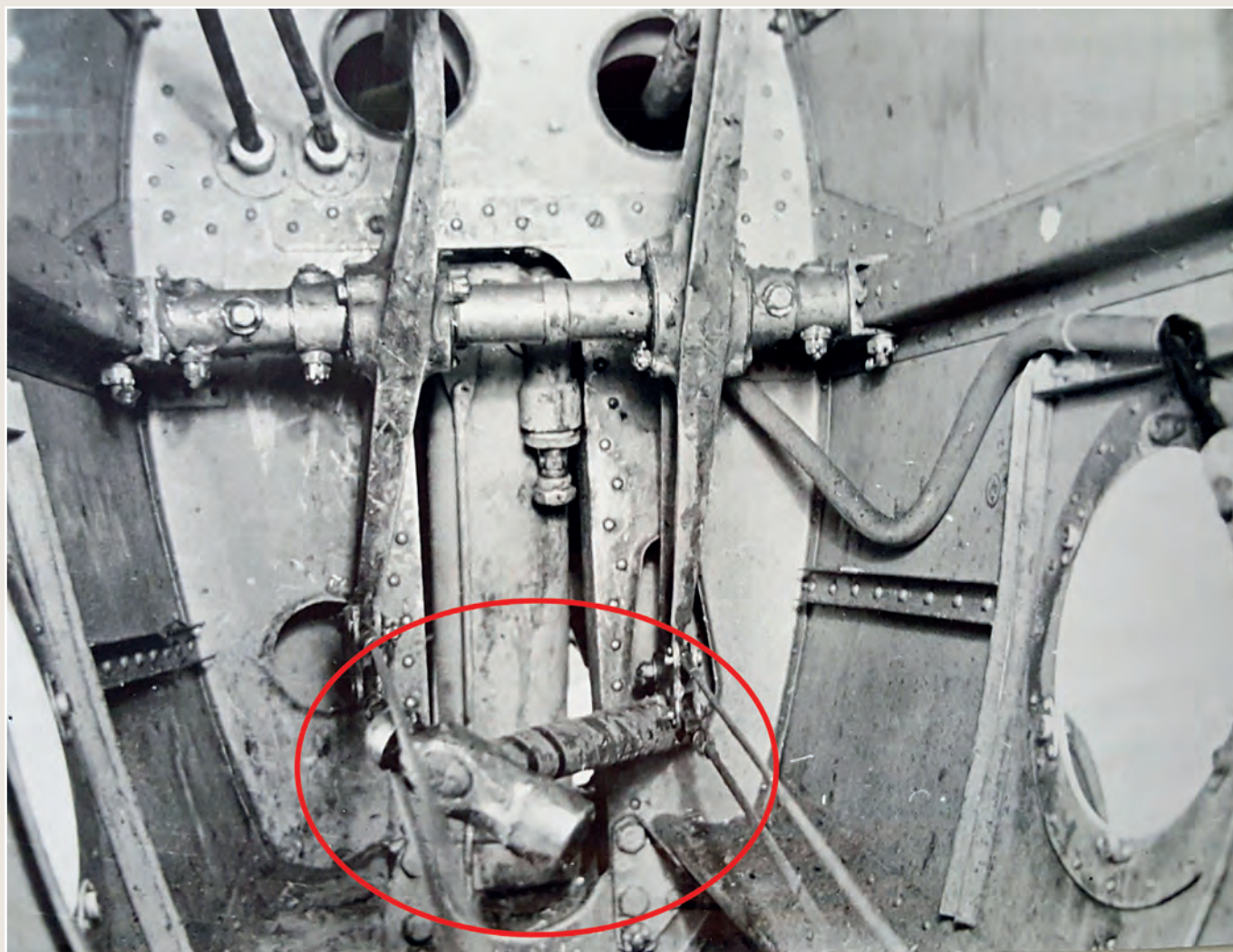
# Those were the days

15/02/1951



*Op 15 februari 1951 moet een Oxford een buiklanding uitvoeren op de landingsbaan van Florennes. Het onderzoek heeft uitgewezen dat een mecanicien zijn hamer<sup>1</sup> had achtergelaten in buik van het toestel. Deze blokkeerde het mechanisme die de selectie van het onderstel moest toelaten.*

Le 15 février 1951, un Oxford doit effectuer un atterrissage sur le ventre sur la piste de Florennes. L'enquête révélera qu'un mécanicien avait laissé son marteau<sup>1</sup> dans la soute de l'avion. Cela a bloqué le mécanisme qui devait permettre la sélection du train d'atterrissage.



1. Een hamer, samen met een tang en remdraad waren de voornaamste onderdelen van de gereedschapskist van de mecaniciens in de jaren 50.

1. Un marteau, ainsi que des pinces et du fil à freiner, étaient les principaux éléments de la boîte à outils des mécaniciens dans les années 1950.

15/02/1951

**Journée funeste pour l'aviation belge**

**Deux appareils de la base de Florennes  
s'écrasent au sol**

**TROIS TUÉS**

Mercredi, vers 12 h. 30, alors qu'il survolait le territoire de Piétrebais (Brabant Wallon) un « Spitfire » s'écrasa sur une maison située à proximité de la plaine de Beauvechain.

L'appareil, qui appartenait à la 3e escadrille de chasse de la base de Florennes, était piloté par le lieutenant Victor Absil, âgé de 25 ans, qui fut tué sur le coup.

Quant à l'habitation sur laquelle l'appareil percuta, elle a été presque entièrement détruite. On semble attribuer cet accident aux mauvaises conditions atmosphériques qui régnaient à ce moment.

**UNE BOURRASQUE DE NEIGE  
PLAQUE UN « OXFORD »  
AU SOL, A SAINT-GERARD**

La base aérienne de Florennes, alertée téléphoniquement de cet accident, dépêcha sur les lieux une commission d'enquête. Et vers 14 h., un « Oxford » décollait, piloté par le capitaine aviateur Martin Wilmots, résidant à Rosée, qu'accompagnait le lieutenant-technicien Pierre Hayt, né à Leval-Trahegnies, en 1911 et domicilié à Mont-Sainte-Geneviève.

L'avion avait à peine parcouru une vingtaine de kilomètres et survolait la localité de Saint-Gérard, qu'une bourrasque de neige le plaquait au sol. Percutant dans la terre labourée le long de la route qui va de la gare de St-Gérard vers le Centre, à proximité du « Bois l'Abbé », l'appareil explosa, projetant des débris sur une surface d'environ 200 m<sup>2</sup>. Les deux moteurs, déchiquetés, s'étaient enfoncés de près de 2 mètres dans le sol.

Quant au lieutenant Pierre Hayt, il était âgé de 40 ans, marié et père d'un enfant. Il était le chef ingénieur de la base de Florennes.

Quelques rares témoins de cette tragédie se portèrent au secours des aviateurs. Ce fut peine inutile. Les corps des deux occupants gisaient, horriblement mutilés.

La gendarmerie de St-Gérard, alertée, entreprit d'éteindre l'incendie et procéda aux constatations.

Vers 15 h. 15, une ambulance du champ d'aviation de Florennes arrivait sur les lieux et emportait les restes des deux malheureuses victimes.

**LES VICTIMES**

Le major Martin Wilmots était célibataire. Il était né le 20 février 1915 et avait été nommé sous-lieutenant aviateur le 26 décembre 1937. Il commandait la troisième escadrille de chasse de Florennes et se rendait en avion à Piétrebais, afin d'y faire une enquête au sujet de l'accident qui s'était produit à cet endroit à la fin de la matinée.



Persuittreksel 28 maart 1951 / Extrait de presse 28 mars 1951

Lieutenant d'Avi Pierre Hayt

Woensdag, rond 12.30 uur. Tijdens een vlucht over het grondgebied van Piétrebais (Waals-Brabant) stortte een "Spitfire" neer op een huis in de omgeving van het vliegveld van Beauvechain.

Bij het ongeluk kwam de 25-jarige luitenant Victor Absil om het leven, die op slag werd gedood.

Het huis waarop het vliegtuig neerstortte, werd bijna volledig vernield. Naar het schijnt was het ongeval te wijten aan de slechte weersomstandigheden op dat ogenblik.

De luchtmachtbasis van Florennes, die telefonisch van dit ongeval in kennis was gesteld, heeft een onderzoekscommissie naar de plaats van het ongeval gestuurd. Om ongeveer 14.00 uur steeg een "Oxford" op, bestuurd door de majoor vlieger Martin Wilmots, woonachtig in Rosée, vergezeld door de technicus Pierre Hayt, geboren in Leval-Trahegnies in 1911 en woonachtig in Mont Ste Geneviève.

Het vliegtuig had nauwelijks twintig kilometer afgelegd en vloog over St Gérard, toen het door een sneeuwvlaag werd verrast. Het vliegtuig stortte neer in de omgeploegde aarde langs de weg van het station St Gérard naar het centrum, in de buurt van Bois Labée, en ontplofte, waarbij brokstukken over een oppervlakte van ongeveer 200 m<sup>2</sup> werden verspreid. De twee motoren zaten bijna twee meter in de grond. Een paar zeldzame getuigen van deze tragedie kwamen de piloten te hulp. Het was allemaal tevergeefs. De lichamen van de twee inzittenden lagen er afschuwelijk verminkt bij. De gendarmerie van St Gérard, gealarmeerd, nam de taak op zich om het vuur te blussen en ging over tot de waarnemingen. Om ongeveer 15.15 uur kwam een ambulance van het vliegveld Florennes ter plaatse en nam het stoffelijk overschot van de twee onfortuinlijke slachtoffers mee.

#### DE SLACHTOFFERS

Majoor Martin Wilmots was vrijgezel. Geboren op 20 februari 1915 werd hij op 26 december 1937 benoemd tot Onderluitenant Vlieger. Hij had het bevel over het 3 Smd van Florennes en vloog naar Piétrebais om het ongeluk te onderzoeken dat daar aan het eind van de ochtend was gebeurd.

Luitenant Pierre Hayt was 40 jaar oud, getrouwd en had één kind. Hij was de hoofdingenieur van de basis Florennes.



# United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



**Wilfried De Brouwer (WDB) & Philippe Martou (Touf)**

Traduction : André Perrad

## DEEL 3 Een meer professionele aanpak

In onze twee vorige afleveringen hebben we een aantal interventies beschreven van de UNHAS luchtvloot tijdens grote natuurrampen. Het zal de lezers opgevallen zijn dat er vooral helikopters ingezet worden, afkomstig van landen uit de voormalige Sovjet-Unie. Helikopters zijn inderdaad het middel bij uitstek om moeilijk toegankelijke rampgebieden te bereiken. De reden dat er vooral Oost-Europese toestellen gebruikt worden is zeer eenvoudig; het zijn helikopters die op de commerciële markt gekomen zijn na de implosie van het Sovjet imperium en voor een habbekrats verkocht werden aan diegenen die er als eerste bij waren. Langs de

## 3<sup>e</sup> PARTIE Une approche plus professionnelle

Dans nos deux précédents numéros, nous avons décrit certaines des interventions de la flotte aérienne de l'UNHAS lors de grandes catastrophes naturelles. Les lecteurs auront remarqué que les hélicoptères sont principalement utilisés, en provenance des pays de l'ancienne Union soviétique. Les hélicoptères sont en effet le moyen privilégié pour atteindre les zones sinistrées difficiles d'accès. La raison de l'utilisation d'hélicoptères principalement d'Europe de l'Est est très simple : ils sont arrivés sur le marché commercial après l'implosion de l'empire soviétique et ont été vendus pour presque rien à ceux qui ont été les premiers

Oostkant van het vroegere IJzeren Gordijn vindt men dus toestellen die niet noodzakelijk bestendig in gebruik zijn.

Bij een onverwachte natuurramp moet men over materiaal kunnen beschikken dat onmiddellijk kan ingezet worden. Dit is zelden het geval bij Westerse maatschappijen die hun helikopters meestal contractueel in gebruik hebben voor commerciële doeleinden. Ook zijn de prijzen van de maatschappijen uit het voormalig Oostblok zeer competitief. Inderdaad, ze hebben deze toestellen voor een gunstig prijsje kunnen aankopen en hebben dus weinig afschrijvingskosten. Ook het onderhoud wordt op een vrij rudimentaire manier uitgevoerd.

## Maar zijn deze toestellen wel veilig?

Het Wereld Voedsel Programma (WFP) had reeds een nare ervaring met de chartering van vliegtuigen.

Op 12 november 1999 verongelukte een ATR 42-300 in de omgeving van Pristina, de hoofdstad van Kosovo. Het vliegtuig, bestuurd door een Italiaanse bemanning, vloog in een heuvel die in de wolken stak ten noorden van het vliegveld. Bilan: 24 slachtoffers.

Na de “bevrijding” van Kosovo bestond er een regelmatige luchtdienst met humanitaire werkers van Rome, het hoofdkwartier van WFP, naar Pristina. De controle op het vliegveld van Pristina was in de handen van een mobiel team van de RAF. Het onderzoek bracht aan het licht dat er een misverstand was tussen de piloten en de controleur die enkel ‘*information services*’ gaf en geen strikte controle. Bovendien was de radar hoogtemeter (*GPWS-Ground Proximity Warning System*) van de ATR 42 buiten gebruik.

Het ongeval deed een bel rinkelen in de WFP Air Cell. De chartering en het management van vliegtuigen en helikopters moest op een meer professionele manier aangepakt worden. Samen met DPKO (*Department of Peacekeeping Operations*)<sup>1</sup> werd geleidelijk begonnen met het opstellen van kwaliteitsnormen voor het charteren en inzetten van vliegtuigen. Dit werd een lang en moeilijk proces. Er werd een lijst opgesteld van betrouwbare operatoren. Hiervoor werden audits uitgevoerd om hun geloofwaardigheid na te gaan<sup>2</sup>. Deze operatoren kwamen op de lijst van mogelijke kandidaten voor leasing contracten. Er werd een onderscheid gemaakt tussen passagiers- en vrachtvervoer.

Bij natuurrampen is men bijna verplicht om de eerste beschikbare helikopters te nemen, maar er werden bepaalde beperkingen opgelegd. Zo bestond de vloot in Banda Aceh (Tsunami 2004) uit vier Mi-8's en vier Zuid-Afrikaanse Puma's. De Mi-8's werden enkel ingezet in “Day/VMC”, de Puma's waren AWX (*All Weather*) en kregen prioriteit voor het vervoer van passagiers.

1. De huidige benaming is DPO (Department of Peace Operations).  
2. WDB heeft audits uitgevoerd bij maatschappijen in Zuid-Afrika, Angola, Kenya, Bulgarije en Oekraïne.

à les obtenir. Du côté est de l'ancien rideau de fer, on trouve donc des appareils qui ne sont pas nécessairement utilisés en permanence.

En cas de catastrophe naturelle inattendue, on doit pouvoir disposer d'équipements prêts pour une utilisation immédiate. C'est rarement le cas des sociétés occidentales qui utilisent généralement leurs hélicoptères contractuellement à des fins commerciales. En outre, les prix des entreprises de l'ancien bloc de l'Est sont très compétitifs. En effet, elles ont pu acheter ces aéronefs à un prix avantageux et ont donc peu de frais d'amortissement. L'entretien est également effectué de manière assez rudimentaire.

## Mais ces machines sont-elles sûres ?

Le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a déjà eu une mauvaise expérience avec l'affrètement d'avions.

Le 12 novembre 1999, un ATR 42-300 s'est écrasé près de Pristina, la capitale du Kosovo. L'avion, piloté par un équipage italien, a percuté une colline dans les nuages au nord de l'aéroport. Bilan : 24 victimes.

Après la « libération » du Kosovo, il y avait un service aérien régulier pour transporter des travailleurs humanitaires depuis Rome, siège du PAM, vers Pristina. Le contrôle de l'aéroport de Pristina était assuré par une équipe mobile de la RAF. L'enquête a révélé qu'il y a eu un malentendu entre les pilotes et le contrôleur qui n'a fourni qu'un « service d'information » (*Radar information services*) plutôt qu'un contrôle radar strict (*Radar Control*). De plus, le radar-altimètre du système d'alerte de proximité du sol (*GPWS-Ground Proximity Warning System*) de l'ATR 42 était en panne.

L'accident a sonné l'alarme dans l'Air Cell du PAM. L'affrètement et la gestion des avions et des hélicoptères devaient être traités de manière plus professionnelle. En collaboration avec le DPKO<sup>1</sup> (*Department of Peacekeeping Operations*), l'élaboration de normes de qualité pour l'affrètement et le déploiement d'aéronefs s'est progressivement mise en place. Cela s'est avéré être un processus long et difficile. Une liste d'opérateurs fiables a été établie. Des audits<sup>2</sup> ont été réalisés pour vérifier leur crédibilité. Ces opérateurs ont été mis sur la liste des candidats possibles pour les contrats de leasing. Une distinction a été faite entre le transport de passagers et le transport de marchandises.

En cas de catastrophe naturelle, on est presque obligé d'utiliser les premiers hélicoptères disponibles, mais certaines limites ont été imposées. Par exemple, la flotte à Banda Aceh (Tsunami 2004) était composée de quatre Mi-8 et de quatre Puma sud-africains. Les Mi-8 étaient uniquement utilisés en « Day/VMC », les Puma étaient AWX (*All Weather*) et avaient la priorité pour le transport de passagers.

1. Aujourd'hui DPO (Department of Peace Operations).  
2. WDB a réalisé des audits dans des entreprises en Afrique du Sud, en Angola, au Kenya, en Bulgarie et en Ukraine.

Een ander groot probleem was het management ter plaatse. Destijds werd de luchtvloot van WFP beschouwd als een aanhangsel van de algemene logistiek en het beheer werd toevertrouwd aan de eerste de beste beschikbare logistieke medewerker. Tijdens de onderhandelingen met DPKO werden niet enkel vereisten opgelegd voor de toestellen en operatoren, maar ook voor kwalificatiecriteria van diegenen die verantwoordelijk waren voor het inzet van de lucht-middelen.

Het heeft meerdere jaren geduurd vooraleer het tot een concrete overeenkomst is gekomen; het was één van de taken van Philippe Martou om een akkoord te bereiken. De onderhandelingen begonnen in 2005; het einddocument, de UN AVSTADS (*UN Aviation Standards For Peacekeeping and Humanitarian Operations*), werd in 2012 door de UN General Assembly goedgekeurd. Maar het effect was positief. WFP werd nu ook door andere humanitaire organisaties beschouwd als het agentschap dat het best gekwalificeerd was in het domein van het luchtvervoer en het UNHAS concept won meer en meer aan geloofwaardigheid. Naast de inzet bij natuurrampen, werden verschillende gezamenlijke diensten opgericht in regio's waar permanente humanitaire hulp onontbeerlijk was. In onze laatste bijdrage zullen we de huidige ontplooiing van de UNHAS vloot bespreken.

Maar ondertussen had "Touf" nog ander werk op de plank.

### Overstromingen Filippijnen 2009

Op 25 en 26 september werden de Filipijnen getroffen door de tyfoon Ketsana (ter plaatse Ondoy genoemd). Een goede week later was het de beurt aan tyfoon Parma om nog voor meer ellende te zorgen. Een belangrijk gedeelte van de agglomeratie van Manila was overstroomd. Volgens de nationale autoriteiten werden drie miljoen mensen getroffen, er vielen 290 slachtoffers en 12.560 gebouwen werden vernietigd. De bevoorrading van de stad was volledig verstoord en, naast de schade aan de wegen was het communicatienetwerk onbruikbaar. Bovendien bestond er een groot gevaar voor ziektes zoals cholera, tyfus en diarree wegens vervuild drinkwater. De president vroeg om internationale hulp.

**Touf.** UNHAS werd aangezocht om drie helikopters ter beschikking te stellen, in steun van de nationale middelen. Ik ben op 08 oktober aangekomen in Manila en een paar dagen later had ik drie helikopters ter mijner beschikking. Onze ladingen bestonden vooral uit voedsel en sanitair materiaal maar bijkomend vervoerden we heel wat humanitaire werkers naar de crisiszone. Een extract uit mijn dagboek:

*Gistermiddag werd ik verzocht deel te nemen aan een dringende coördinatievergadering in de NDCC, de Filipijnse Nationale Coördinatieraad voor Rampen.*

*Generaal Rabonza uitvoerend officier van de NDCC, opende de vergadering door alle aanwezigen te informeren over het bestaan van geïsoleerde en afgesneden bevolkingsgroepen in*

Un autre gros problème était la gestion sur place. À l'époque, la flotte aérienne du PAM était considérée comme un appendice de la logistique générale et sa gestion était confiée au premier logisticien disponible. Lors des négociations avec le DPKO, des exigences ont été imposées non seulement pour les avions et les opérateurs, mais aussi pour les critères de qualification des personnes responsables du déploiement des moyens aériens.

Il a fallu plusieurs années pour parvenir à un accord concret ; c'était l'une des tâches de Philippe Martou de parvenir à un accord. Les négociations ont débuté en 2005 ; le document final, l'UN AVSTADS (*UN Aviation Standards For Peacekeeping and Humanitarian Operations*), a été adopté par l'Assemblée générale des Nations unies en 2012. Mais l'effet a été positif. Le WFP est désormais également considéré par d'autres organisations humanitaires comme l'agence la plus qualifiée dans le domaine du transport aérien et le concept de l'UNHAS gagne de plus en plus en crédibilité. Outre son déploiement lors de catastrophes naturelles, plusieurs services communs ont été mis en place dans des régions où une assistance humanitaire permanente était indispensable. Dans notre dernière contribution, nous aborderons le déploiement actuel de la flotte de l'UNHAS.

Mais pendant ce temps, « Touf » avait également d'autres tâches à accomplir.

### Inondations aux Philippines en 2009

Les 25 et 26 septembre, les Philippines ont été frappées par le typhon Ketsana (appelé localement Ondoy). Une bonne semaine plus tard, le typhon Parma a causé encore plus de désolation. Une partie importante de l'agglomération de Manille a été inondée. Selon les autorités nationales, 3 millions de personnes ont été touchées, il y a eu 290 victimes et 12.560 bâtiments ont été détruits. L'approvisionnement de la ville a été complètement interrompu et, en plus des dommages causés aux routes, le réseau de communication était inutilisable. En outre, il y avait un risque élevé de maladies telles que le choléra, le typhus et la diarrhée, en raison de la pollution de l'eau potable. Le président a demandé une aide internationale.

**Touf.** On a demandé à l'UNHAS de fournir trois hélicoptères, en soutien aux ressources nationales. Je suis arrivé à Manille le 08 octobre et quelques jours plus tard, j'avais trois hélicoptères à ma disposition. Nos cargaisons étaient principalement constituées de nourriture et de matériel sanitaire, mais nous avons également transporté de nombreux travailleurs humanitaires dans la zone de crise. Un extrait de mon journal intime :

*Hier après-midi, on m'a demandé de participer à une réunion de coordination urgente au NDCC, le Conseil national philippin de coordination des catastrophes.*

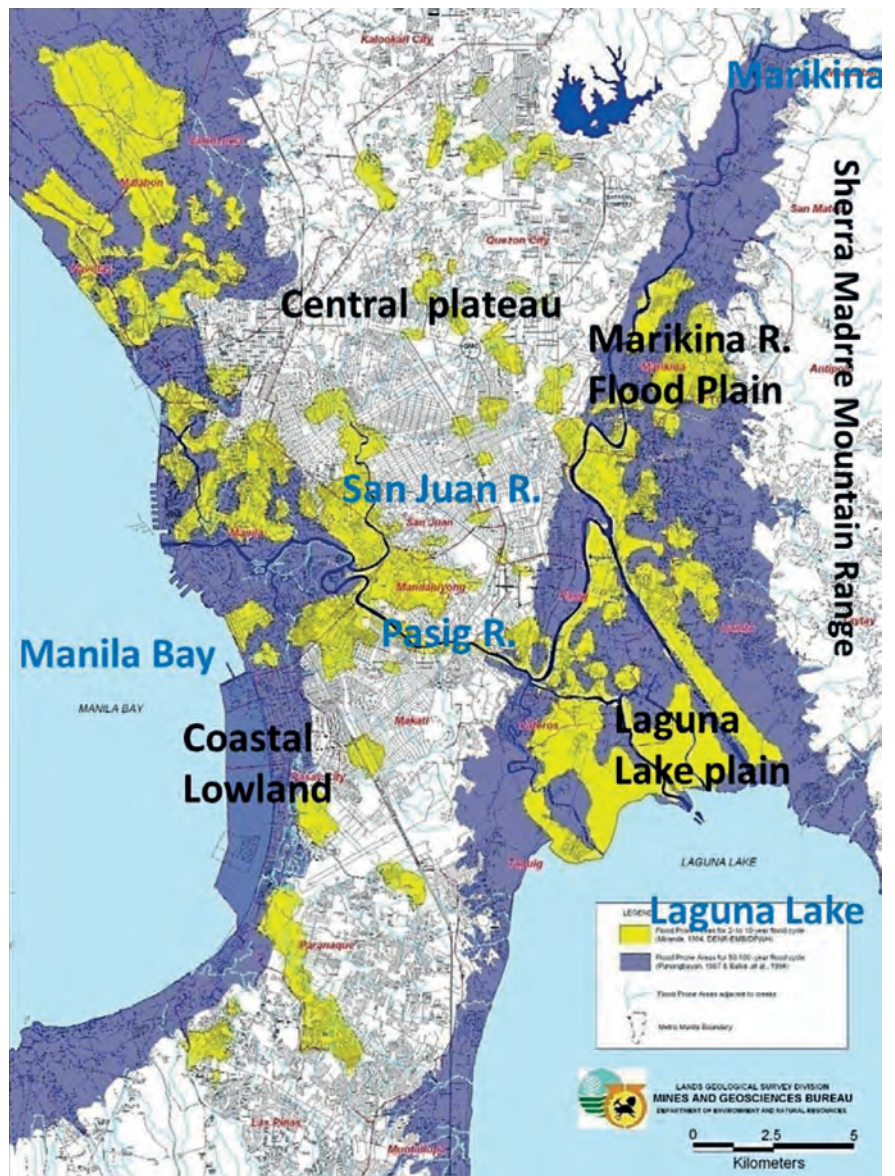
*Le général Rabonza, officier exécutif du NDCC, a ouvert la réunion en informant toutes les personnes présentes de l'exis-*



Rechts:  
het overstromingsgebied.  
Hieronder:  
een idee van de omvang.

À droite :  
la zone d'inondation.

Ci-dessous :  
une idée de son ampleur.



Tanay, Cardona en Binangonan, die dringend hulpgoederen nodig hebben. Deze gebieden zijn door de bijkomende zware en ongewone regenval in oktober nog steeds onbereikbaar met andere middelen dan helikopters.

We besloten onmiddellijk om Camp Capinpin, in Tanay, als verzamelpunt te gebruiken voor alle vluchten naar de afgesneden gebieden in Tanay, Cardona en Binangonan. Vrachtwagens met voedsel en andere goederen werden 's nachts vanuit verschillende opslagplaatsen naar Camp Capinpin gebracht. Een helikopter moest de volgende ochtend naar het kamp vliegen om onmiddellijk met de hulpvluchten te beginnen.

Vandaag vertrokken we uit Manila met al onze brandstofreservoirs volgetankt om zoveel mogelijk rotaties vanuit Camp Capinpin mogelijk te maken, omdat we de helikopters niet in Camp Capinpin kunnen bijtanken. We verlieten rond 08:00 uur de Villamor Airbase in Manila met een ton voedsel en vlogen naar Camp Capinpin om personeel van de Social Welfare and Development (DSWD) op te pikken ter ondersteuning van het distributieplan. Het DSWD team en de lading - voedsel en non-food artikelen (NFI's) - werden naar Laiban, Tanay vervoerd. We landden in een verlaten veld tussen de bergen en moesten twee waterbuffels weggagen voordat we konden landen. Het distributieteam en de cargo werden in recordtijd afgezet, waarna we terugkeerden naar het kamp om het tweede DSWD-team en twee ton voedsel en NFI's voor Santa Nino op te halen. We vonden een zandvlakte naast de rivier waar we zonder al te veel problemen konden landen.

Op de terugweg naar Camp Capinpin pikten we het eerste DSWD team van Laiban op en brachten hen terug om klaar te staan voor de volgende distributie. De beste locatie om te landen in San Andres was een ander verlaten veld en die in Cayabo, een zanderige plek midden in een rivier.

Vandaag vlogen we heen en weer tussen Laiban, Santa Nino, San Andres, Cayabo en Camp Capinpin om voedsel en NFI's (Non-Food Items) te leveren aan de mensen die in de afgesneden gebieden in Tanay wonen en keerden net voor zonsondergang terug naar Manila, Villamor Airbase.

Een dag die goed besteed is om de afgesneden bevolkingsgroepen te bereiken en een verschil te maken door levens te redden. Morgen pakken we de geïsoleerde gebieden in Cardona en Binangonan aan.

En ja, we houden ons motto "that others may live" in ons hart en onze gedachten.

De ontplooiing was voorzien voor een maand; ik ben er bijna twee maanden gebleven. De kaart op pagina 19 toont het bilan; alhoewel het vervoer van voedsel voor WFP een belangrijke plaats innam, werden de andere humanitaire organisaties zeker niet verwaarloosd.

tence de populations isolées et coupées du monde à Tanay, Cardona et Binangonan, et qui ont un besoin urgent de secours. Ces zones sont encore inaccessibles par d'autres moyens que les hélicoptères en raison des pluies supplémentaires, abondantes et inhabituelles, tombées en octobre.

Nous avons immédiatement décidé d'utiliser Camp Capinpin, à Tanay, comme point de rassemblement pour tous les vols à destination des zones isolées de Tanay, Cardona et Binangonan. Des camions transportant de la nourriture et d'autres marchandises ont été amenés de nuit au camp Capinpin à partir de diverses installations de stockage. Un hélicoptère devait se rendre au camp le lendemain matin pour commencer immédiatement les opérations de secours.

Aujourd'hui, nous avons quitté Manille avec tous nos réservoirs de carburant remplis à ras bord pour permettre autant de rotations que possible depuis le Camp Capinpin, car nous ne pouvons pas y ravitailler les hélicoptères. Nous avons quitté la base aérienne de Villamor, à Manille, vers 8 heures du matin avec une tonne de nourriture et nous nous sommes envolés pour Camp Capinpin afin d'y embarquer le personnel du ministère des affaires sociales et du développement (DSWD) en support au plan de distribution. L'équipe du DSWD et le chargement - nourriture et articles non alimentaires (NFI) - ont été transportés à Laiban et Tanay. Nous avons atterri dans un champ abandonné entre des montagnes et avons dû chasser deux buffles d'eau avant de pouvoir nous poser. Nous avons déchargé la cargaison en un temps record et déposé l'équipe de distribution, puis sommes retournés au camp pour récupérer la deuxième équipe du DSWD ainsi que deux tonnes de nourriture et de NFI pour Santa Nino. Nous avons repéré une zone sablonneuse à côté de la rivière où nous avons pu atterrir sans trop de problèmes.

Sur le chemin du retour au Camp Capinpin, nous avons récupéré la première équipe DSWD de Laiban et l'avons ramenée pour qu'elle soit prête pour la distribution suivante. Le meilleur endroit pour atterrir à San Andres était un autre champ abandonné et celui de Cayabo, un endroit sablonneux au milieu d'une rivière.

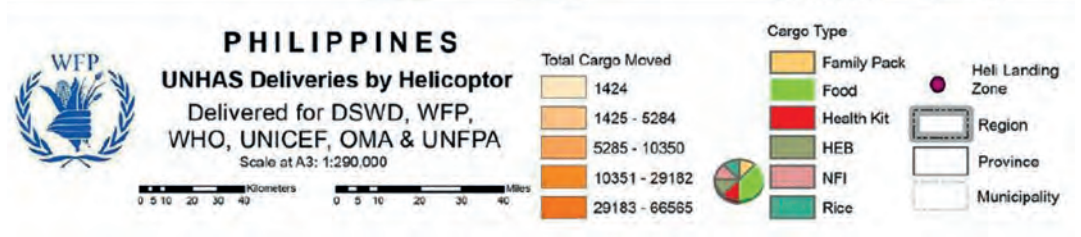
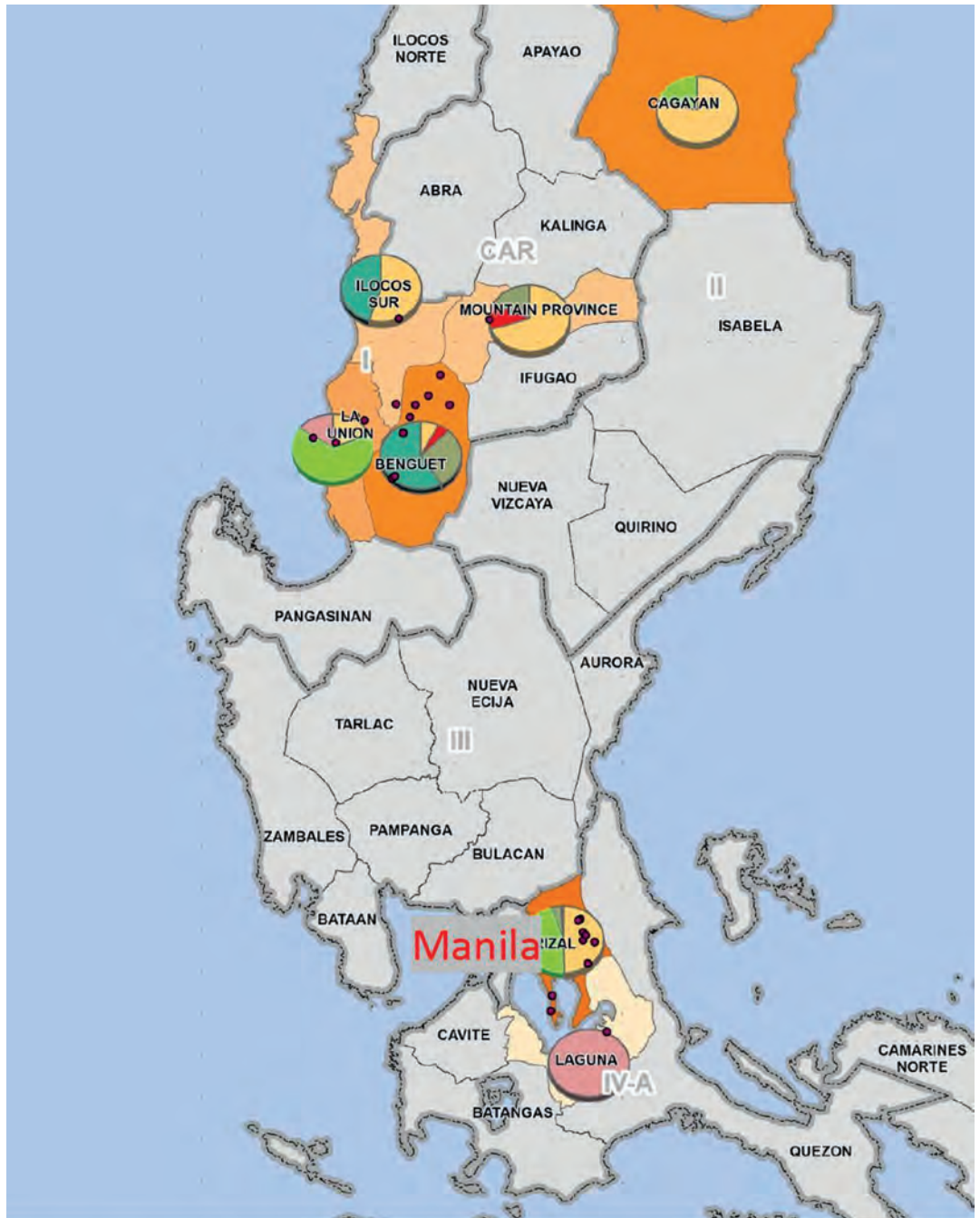
Aujourd'hui, nous avons fait des allers-retours entre Laiban, Santa Nino, San Andres, Cayabo et Camp Capinpin pour livrer de la nourriture et des NFI (Non-Food Items) aux personnes vivant dans les zones isolées de Tanay. Nous sommes rentrés à Manille, base aérienne de Villamor, juste avant le coucher du soleil.

Une journée bien remplie pour atteindre les populations isolées et faire la différence en sauvant des vies. Demain, nous nous attaquerons aux zones isolées de Cardona et Binangonan.

Et oui, nous gardons notre devise « that others may live » dans nos cœurs et nos pensées.

Le déploiement était prévu pour un mois ; je suis resté presque deux mois. La carte en page 19 montre le bilan ; bien que le transport de la nourriture du PAM ait pris une place importante, les autres organisations humanitaires n'ont certainement pas été négligées.

# #IFLYWITHUNHAS



## Aardbeving Haïti, 12 januari 2010

Touf was op tijd thuis om Nieuwjaar te vieren en... twee weken later beefde de aarde in Haïti. Het episch centrum van de aardbeving lag op ongeveer 30 km ten westen van de hoofdstad Port-au-Prince. Naar schatting waren er 250.000 slachtoffers en 300.000 gekwetsten. Anderhalf miljoen mensen waren dakloos en werden in inderhaast opgerichte kampen ondergebracht. De internationale humanitaire steun liep spoedig vast op de kleine nationale

## Séisme en Haïti, 12 janvier 2010

Touf est rentré à temps pour fêter le Nouvel An et... deux semaines plus tard, la terre a tremblé en Haïti. L'épicentre du tremblement de terre se trouvait à environ 30 km à l'ouest de la capitale Port-au-Prince. On estime à 250.000 le nombre de victimes et à 300.000 le nombre de blessés. Un million et demi de personnes se sont retrouvées sans abri et ont été transférées dans des camps construits à la hâte.

## UNHAS

luchthaven van Port-au-Prince. De aardbeving had ernstige schade aangericht; de controletoren was vernietigd; er was geen radar. Met een normaal debiet van 30 vluchten per dag werd het controleorganisme overstroomd door een toevloed van aanvragen voor humanitaire vluchten die vijfmaal de normale capaciteit overtrof. Nochtans was de inzet van vliegtuigen de enige manier om de dringende hoogstnoodzakelijke steun te bezorgen.



De kleine luchthaven van Port-au-Prince was spoedig verzadigd.

Le petit aéroport de Port-au-Prince fut rapidement saturé.

Met de toestemming van de Haïtiaanse autoriteiten werd de controle van de luchthaven in handen gegeven van een mobiel USAF team en de Amerikanen openden een centrum in Tyndall AFB (Florida) om de toestroom van vliegtuigen te coördineren, het HFOCC (*Haiti Flight Operations and Coordination Center*). Vliegtuigen konden enkel landen na toewijzing van een 'slot time'. Een uitstekend initiatief, maar aangezien de vraag meermaals de capaciteit van het vliegveld overtrof ontstond er politiek getouwtrek om prioritair een "slot time" te krijgen. Het HFOCC was geneigd om voorrang te geven aan Amerikaanse vliegtuigen, zowel militaire (Departement of Defense - DoD) als burger. Daarom werd WFP UNHAS gevraagd om vertegenwoordigers te sturen om de belangen van de humanitaire organisaties te bestendigen. Op 24 januari kwam Touf aan in Tyndall AFB. Hij werd er goed ontvangen door de US militairen en hij werd aangewezen als verantwoordelijke voor de toekenning van landing-slots voor niet-militaire humanitaire vliegtuigen.

Op de grafieken op pagina 21 is het effect van deze samenwerking duidelijk merkbaar. De vliegtuigen afkomstig van humanitaire organisaties kregen de nodige voorrang dank zij de aanwezigheid van ons UNHAS team in het HFOCC. Ik bleef in Tyndall tot het HFOCC naar AFSOUTH, Davis-Monthan Air Force Base, verhuisde in eind Maart 2010, en

L'aide humanitaire internationale a rapidement été bloquée dans le petit aéroport national de Port-au-Prince. Le tremblement de terre avait causé de sérieux dégâts : la tour de contrôle était détruite, il n'y avait pas de radar. Le flux normal étant de 30 vols par jour, l'organisme de contrôle a été submergé par une augmentation de demandes de vols humanitaires cinq fois supérieures à la capacité normale. Pourtant, l'utilisation d'avions était le seul moyen d'acheminer l'aide dont on avait besoin de toute urgence.



Het UNHAS vliegtuig voor medische evacuatie droeg een zeer opvallende registratie..

L'avion d'évacuation médicale de l'UNHAS portait une immatriculation très frappante.

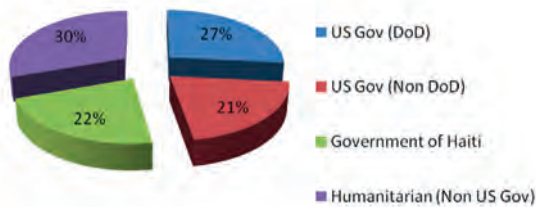
Avec l'accord des autorités haïtiennes, le contrôle de l'aéroport fut confié à une équipe mobile de l'USAF et les Américains ouvrirent à Tyndall AFB (Floride) le HFOCC (*Haiti Flight Operations and Coordination Center*) pour coordonner la multitude d'avions. Ceux-ci ne pouvaient atterrir qu'après s'être vu attribuer un créneau horaire. Une excellente initiative, mais comme la demande dépassait régulièrement la capacité de l'aéroport, des querelles politiques pour déterminer la priorité de l'attribution des créneaux existaient. Le HFOCC avait tendance à donner la priorité aux avions américains, tant militaires (Département de la Défense - DoD) que civils. Il a donc été demandé au PAM-UNHAS d'envoyer des représentants pour défendre les intérêts des organisations humanitaires. Le 24 janvier, Touf est arrivé à la base aérienne de Tyndall. Il fut bien accueilli par l'armée américaine et fut désigné comme responsable de l'attribution des créneaux d'atterrissage pour les avions humanitaires non militaires.

Sur les graphiques en page 21, l'effet de cette coopération est clairement visible. Les avions provenant d'organisations humanitaires reçurent la priorité nécessaire grâce à la présence de notre équipe UNHAS au HFOCC. Je suis resté à Tyndall jusqu'à ce que le HFOCC déménage à l'AFSOUTH, sur la base aérienne de Davis-Monthan, fin mars 2010, m'assurant que mon équipe était bien installée avant mon

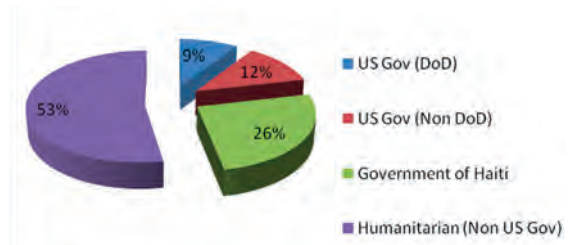
verzekerde me dat mijn team goed geïnstalleerd was voor ik, in begin April, terug naar Rome HQ kon vertrekken. Het verkeer op Port-Au-Prince was ook heel veel verminderd, zodat tegen eind April het WFP-UNHAS Team in de HFOCC niet meer essentieel was en zich kon terugtrekken.

retour au QG de Rome début avril. Le trafic à Port-au-Prince avait également fortement diminué, de sorte que fin avril, l'équipe PAM-UNHAS du HFOCC n'était plus indispensable et put se retirer.

Slot Apportionment - week 1



Slot Apportionment - week 4



## Overstromingen Pakistan, augustus 2010

2010 werd een rampjaar. Na de vernietigende aardbeving in 2005 werd Pakistan in augustus 2010 getroffen door een niets ontzeggende overstroming. Hevige moesson regens in het noordwesten van het land veroorzaakten de ergste overstroming van de Indus rivier die het land ooit had meegemaakt. Er vielen ongeveer 2.000 slachtoffers maar minsten één miljoen gezinnen werden verplicht hun huizen te verlaten. Naar schatting was één vijfde van het land getroffen en het WFP zag zich verplicht om voedsel te bezorgen aan niet minder dan 7,5 miljoen behoeftigen.

## Inondations au Pakistan, août 2010

2010 fut une année catastrophique. Après le tremblement de terre dévastateur de 2005, le Pakistan a été frappé en août 2010 par des inondations sans précédent. De fortes pluies de mousson dans le nord-ouest du pays ont provoqué la pire crue de l'Indus que le pays n'ait jamais connue. Il y eut environ 2.000 victimes, mais au moins un million de familles ont été contraintes de quitter leur foyer. On estime qu'un cinquième du pays a été touché et que le PAM a dû livrer de la nourriture à pas moins de 7,5 millions de personnes dans le besoin.



De voedselbevoorrading verloopt soms chaotisch wanneer er geen verdelingsteam ter plaatse is.

L'approvisionnement en nourriture est parfois chaotique lorsqu'il n'y a pas d'équipe de distribution sur place.

In de beginfase werd vooral de Noordelijke provincie Khyber Pakhtunkhwa getroffen en de meest dringend humanitaire hulp werd dus gefocust op dit bergachtig gebied ten noorden van Islamabad. UNHAS werd ter plaatse gestuurd, maar ook de VS, UK en de Emiraten stuurden vliegtuigen

Dans la phase initiale, la province septentrionale de Khyber Pakhtunkhwa fut particulièrement touchée et l'aide humanitaire la plus urgente a donc été concentrée sur cette région montagneuse au nord d'Islamabad. L'UNHAS fut envoyée sur les lieux, mais les États-Unis, le Royaume-Uni et les

## UNHAS

en helikopters. De VS ontplooidde initieel een C-130 en vier CH-47 Chinook en twee UH-60 Blackhawk helikopters, gedeeltelijk in Chakalala, de luchthaven van Islamabad, maar ook in Ghazi aan de Tarbela stuwdam, 60 km ten NW van de hoofdstad. UNHAS charterde 10 Mi-8/Mi17 helikopters.

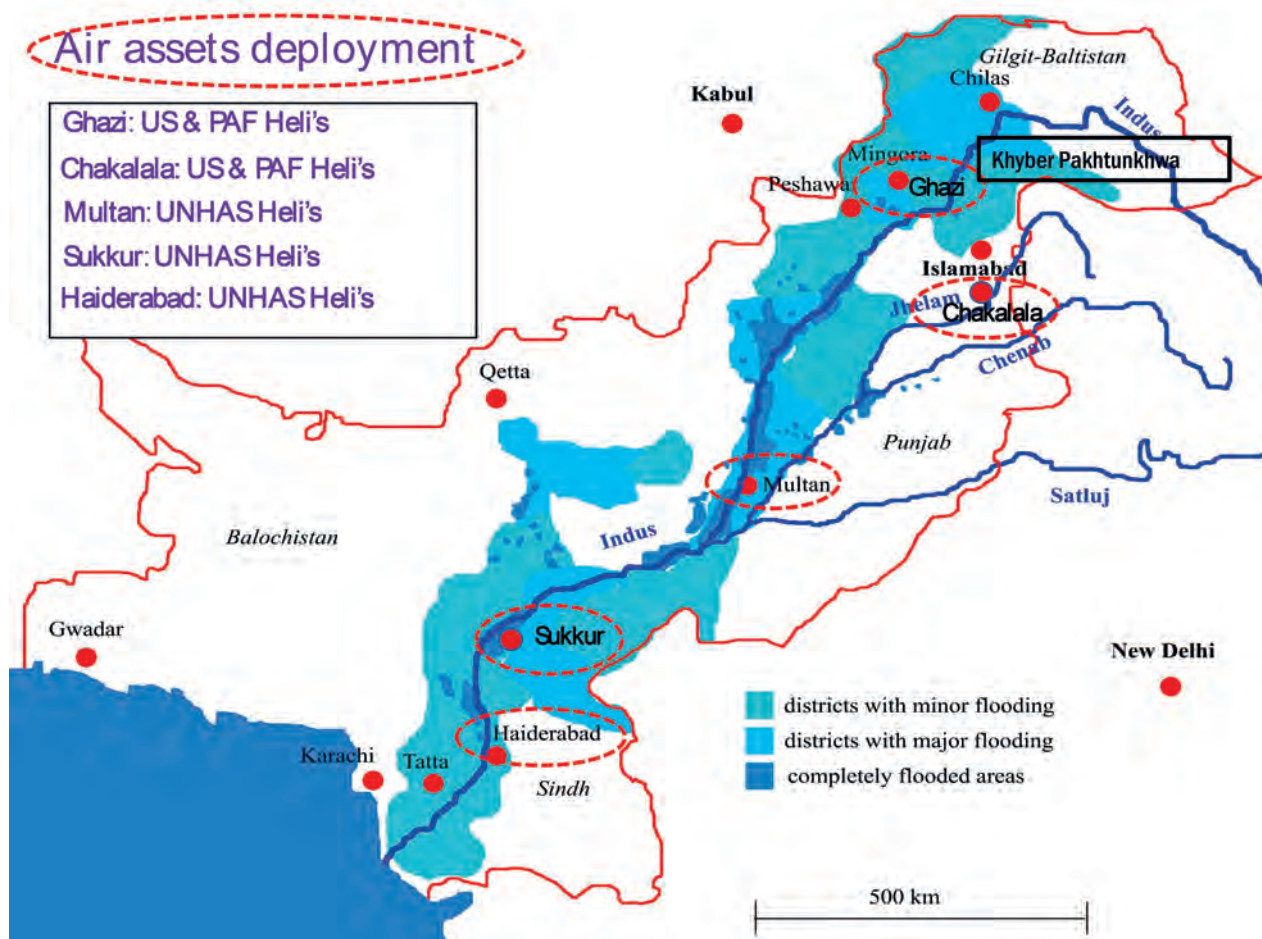
**Touf.** Toen ik eraan kwam was er heel wat discussie over de inplanting van de luchtmiddelen. De zone ten noorden van Islamabad was fel getroffen en de Amerikanen, die zeer vlug ter plaatse waren, wilden vooral al hun middelen vanuit het noorden van het land laten opereren, dus daar hadden we, samen met onze UNHAS helikopters genoeg capaciteit. Ik herinnerde mij een lijfspreuk van mijn grootvader dat "al het water naar de zee stroomt" en wees erop dat het overstromingsgebied zich wellicht geleidelijk stroomafwaarts langs de Indus zou verplaatsen. We moesten ons dus voorbereiden en alles klaar maken om onze middelen meer naar het zuiden toe te kunnen inzetten. Bijkomende UNHAS helikopter "operating bases" werden dus opgezet meer naar het Zuiden, in Multan, Sukkur en Haiderabad, op ongeveer 150 km van de monding van de Indus in de Arabische Zee.

En zo geschiedde; het rampgebied breidde zich vrij vlug uit naar het Zuiden, met de grootste overstromingen in de Sindh provincie. De reddingsoperatie werd gestuurd door de NDMA - National Disaster Management Agency - met vooral onze UNHAS helikopters, Pakistaanse Army Aviation en de VS, die vooral in Khyber Pakhtunkhwa opereerden.

Émirats envoyèrent également des avions et des hélicoptères. Les États-Unis ont initialement déployé un C-130, quatre hélicoptères CH-47 Chinook et deux UH-60 Blackhawk, en partie à Chakalala, l'aéroport d'Islamabad, mais aussi à Ghazi au barrage de Tarbela, à 60 km au nord-ouest de la capitale. L'UNHAS a affrété 10 hélicoptères Mi-8/Mi-17.

**Touf.** Quand je suis arrivé, il y avait beaucoup de discussions sur le positionnement des moyens aériens. La zone située au nord d'Islamabad avait été durement touchée, et les Américains, présents sur le terrain très rapidement, voulaient que toutes leurs ressources opèrent à partir du nord du pays ; avec en plus nos hélicoptères de l'UNHAS, nous avions donc là-bas une capacité suffisante. Mais je me suis souvenu du dicton de mon grand-père selon lequel "toute eau s'écoule vers la mer" et j'ai fait remarquer que la zone d'inondation pourrait se déplacer progressivement vers l'aval, le long de l'Indus. Nous avons donc dû nous préparer et tout mettre en place pour déployer nos ressources plus au sud. D'autres bases d'opérations d'hélicoptères de l'UNHAS furent donc établies, à Multan, Sukkur et Haiderabad, à quelque 150 km de l'embouchure de l'Indus vers la mer d'Oman.

Et c'est ce qui s'est passé : la zone sinistrée s'est rapidement étendue vers le sud, avec les inondations les plus importantes dans la province de Sindh. L'opération de sauvetage a été dirigée par la NDMA (National Disaster Management Agency), avec principalement nos hélicoptères UNHAS et l'aviation de l'armée pakistanaise, les États-Unis opérant surtout dans le Khyber Pakhtunkhwa.



## UNHAS

*De omvang van de ramp was veel groter dan initieel ingeschat. Op 17 augustus werd het VS contingent aangevuld met 12 CH-53E Sea Dragon helikopters van de US Marines, afkomstig van de "USS Peleliu" ontplooid de Arabische Zee. Half september werd deze helikoptervloot nog versterkt tot een totaal van 30 helikopters en drie C-130's, alle opererend in het Noordelijk deel van het land.*

*Toen de VS einde oktober besloot om zich geleidelijk terug te trekken werden twee UNHAS helikopters naar het noorden ontplooid om de ontstane leemte op te vullen. Deze helikopters zijn ter plaatse gebleven tot half december 2010.*

*L'ampleur de la catastrophe était bien plus importante que ce qui avait été initialement estimé. Le 17 août, le contingent américain a été complété par 12 hélicoptères CH-53E Sea Dragon des US Marines, provenant du "USS Peleliu" déployé en Mer d'Arabie. A la mi-septembre, cette flotte a été renforcée pour atteindre un total de 30 hélicoptères et trois C-130, tous opérant dans la partie nord du pays.*

*À la fin du mois d'octobre, lorsque les États-Unis décidèrent de se retirer progressivement, deux hélicoptères de l'UNHAS furent déployés au nord pour combler le manque. Ces hélicoptères restèrent en place jusqu'à la mi-décembre 2010.*

USS Peleliu.



**WDB.** *Uit de voorgaande natuurrampen is nogmaals gebleken dat in de meeste rampgebieden het management van de reddingsacties in de handen is van militaire autoriteiten. De humanitaire hulporganisaties moeten dus rekening houden met deze aanpak en voorbereid zijn om met de militairen samen te werken. Dit is een enorm verschil bij het verlenen van humanitaire hulp in conflictzones. In dergelijk geval moet zeer vaak hulp geboden worden aan de bevolking die onder controle zijn van de rivaliserende partijen en het is fundamenteel dat de hulpverleners hun neutraal imago behouden.*

*Misschien een tip voor onze civiele bescherming: Betrek militairen in het opmaken van een nationaal reddingsplan, in geval van ramp kan men de militaire middelen en expertise goed gebruiken.*

*Terwijl we deze tekst schrijven is Philippe Martou afwisselend in Kabul en Islamabad. Hij tracht er de humanitaire luchtdienst die sinds bijna 20 jaar actief was weer op gang te brengen – Zie het achterblad van dit magazine. In de volgende aflevering bespreken we onder meer de Covid19 operaties en brengen we u wellicht wat meer nieuws over de status van de UNHAS operaties in Afghanistan.*

**WDB.** *Les précédentes catastrophes naturelles ont une fois de plus démontré que dans la plupart des zones sinistrées, la gestion des opérations de sauvetage est entre les mains des autorités militaires. Les organisations d'aide humanitaire doivent donc tenir compte de cette approche et être prêtes à travailler avec les militaires. Cela fait une différence énorme lorsqu'il s'agit de fournir une aide humanitaire dans des zones de conflit. Dans de tels cas, l'aide doit très souvent être acheminée vers des populations sous le contrôle de parties rivales, et il est fondamental que les travailleurs humanitaires conservent leur image de neutralité.*

*Peut-être un conseil pour notre Protection Civile : faire participer les militaires à l'élaboration d'un plan de sauvetage national ; en cas de catastrophe, les ressources et l'expertise militaires peuvent être mises à profit.*

*En écrivant ces lignes, Philippe Martou se trouve alternativement à Kaboul et à Islamabad. Il tente de relancer le service aérien humanitaire qui a été actif pendant près de 20 ans - voir la couverture arrière de ce magazine. Dans le prochain numéro, nous aborderons, entre autres, les opérations Covid-19 et nous vous apporterons peut-être d'autres nouvelles sur l'état des opérations de l'UNHAS en Afghanistan.*

# Belgische piloten in het 609 (WR) Squadron van de Royal Air Force tijdens de Tweede Wereldoorlog



Koen Roumieux

Traduction André Perrad et Mich De Weirdt

Photos / Foto's via Marc Crame

## Les pilotes belges du 609 (WR) Squadron de la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale





## Deel 1

## Première partie

### Hoe het begon

Na de 18-daagse campagne weigerden veel Belgen zich over te geven en sloten zich aan bij Engeland om de strijd tegen nazi-Duitsland voort te zetten. Velen van hen voegden zich bij de Royal Air Force en Fighter Command, en gingen door de rangen van het beroemde 609 (*West Riding*) Squadron. Deze eenheid was het eerste met Spitfire uitgeruste squadron die 100 bevestigde overwinningen behaalde. Het was ook het derde meest zegevierende squadron in de RAF tijdens de Battle of Britain.

In totaal voegden 55 Belgen zich bij het squadron, waardoor het Belgische contingent de op één na best vertegenwoordigde nationaliteit was, na de Britten, maar vóór de Canadezen en Nieuw-Zeelanders. Daarnaast voerden "Manu" Geerts, Raymond "Cheval" Lallemand en Charles "Windmill" Demoulin het bevel over het squadron tijdens operaties.

De eerste tijdens de Slag om Normandië en aan het begin van de Slag bij Falaise, waar het Squadron zich onderscheidde door steun te leveren aan de eenheden op de grond.

De tweede voerde ook het bevel tijdens de Slag bij Falaise. De laatste was commandant van het squadron op een heel symbolisch moment: de uitzending van de eenheid naar België! Geen van de drie kwam op natuurlijke wijze aan het einde van zijn opdracht: Geerts werd om medische redenen ontslagen, Lallemand wordt bij aanvang van Operatie Market-Garden neergeschoten en ernstig gewond, Demoulin wordt neergeschoten en gevat door de Duitsers. Hij heeft de oorlog als krijgsgevangene uitgezeten.

Onder onze piloten ontsnapten 28 "ongedeerd" (werden niet neergeschoten), 21 werden gedood en 6 werden gevangen genomen. Met Typhoon behaalde het Squadron 69 overwinningen, waarvan 25 door Belgen. Het aantal gesneuvelde Belgen vertegenwoordigt 20% van het totale aantal van de eenheid. Bovendien werd bijna een derde van de Distinguished Flying Crosses (DFC's) aan het Squadron toegekend aan Belgen.

De Belgen speelden dus een onmiskenbare rol in de reputatie van het squadron.

Ze waren ook operationeel en sociaal zeer goed geïntegreerd en droegen actief bij aan de befaamde "*esprit de corps*" van het Squadron.

### Comment cela a commencé

Après la campagne des 18 jours, de nombreux Belges ont refusé de se rendre et ont rejoint l'Angleterre pour poursuivre la lutte contre l'Allemagne nazie. Nombre d'entre eux ont rejoint la Royal Air Force et le Fighter Command, gravissant les échelons du célèbre 609 (WR-*West Riding*) Squadron. Cette unité a été le premier Squadron équipé de Spitfire à atteindre 100 victoires confirmées. Il a également été le troisième Squadron le plus victorieux de la RAF pendant la Bataille d'Angleterre.

Au total, 55 Belges ont rejoint le Squadron, faisant du contingent belge la deuxième nationalité la mieux représentée, derrière les Britanniques, mais devant les Canadiens et les Néo-Zélandais. En outre, « Manu » Geerts, Raymond « Cheval » Lallemand et Charles « Windmill » Demoulin ont commandé le Squadron pendant les opérations.

Le premier, pendant la Bataille de Normandie et au début de la Bataille de Falaise, où le Squadron s'est distingué par son soutien aux unités sur le terrain.

Le second était également aux commandes lors de la Bataille de Falaise. Le dernier commandait le Squadron à un moment très symbolique : le déploiement de l'unité en Belgique ! Aucun des trois n'est arrivé au terme naturel de sa mission : Geerts a été réformé pour des raisons médicales, Lallemand a été abattu et gravement blessé au début de l'Opération Market-Garden, Demoulin a été abattu et capturé par les Allemands et a terminé la guerre comme prisonnier de guerre.

Parmi nos pilotes, 28 en sont sortis « indemnes » (n'ont pas été abattus), 21 ont été tués et 6 ont été faits prisonniers. Le Squadron a remporté 69 victoires sur Typhoon, dont 25 par des Belges. Le nombre de Belges tués représente 20% du nombre total de l'unité. En outre, près d'un tiers des Distinguished Flying Crosses (DFC) décernées au Squadron ont été attribuées à des Belges.

Les Belges ont donc joué un rôle indéniable dans la réputation du Squadron.

Ils étaient également très bien intégrés sur le plan opérationnel et social et contribuaient activement au fameux « esprit de corps » du Squadron.

## 609 SQUADRON

Vandaag de dag zijn hun sporen nog steeds aanwezig. Veel Belgische 609-piloten zetten hun loopbaan voort en bereikten de rang van hogere officier of zelfs generaal, zij behoorden tot de eersten die de Belgische Militaire Luchtvaart herbouwden. De stamboom van de huidige Air Component-piloten is terug te vinden bij deze lange rij piloten die bij de RAF hebben gevochten.

Op 10 mei 1940 maakte nazi-Duitsland een einde aan de "phoney war" en viel Frankrijk aan, waarbij ze tegelijkertijd Nederland, België en Luxemburg binnenvielen. Na de achttiendaagse veldtocht en de capitulatie van de Belgische strijdkrachten sloten veel soldaten, die zich niet wilden overgeven, zich bij Engeland aan met de wens de strijd voort te zetten. Deze Belgen gingen, net als vele andere nationaliteiten die op de vlucht waren voor de brutaliteit van het naziregime, de strijd opnieuw aan bij de Britse strijdkrachten. Zo versterkten tijdens de Tweede Wereldoorlog meer dan 750 van onze landgenoten de rangen van de Royal Air Force, waarmee ze vochten tot de onvoorwaardelijke overgave van de vijand.

Aujourd'hui, leurs traces sont encore présentes. De nombreux pilotes belges du 609 ont poursuivi leur carrière et ont atteint le grade d'officier supérieur ou même de général, ils ont été parmi les premiers à reconstruire l'aviation militaire belge. Le pedigree des pilotes de la composante aérienne d'aujourd'hui peut être retracé jusqu'à cette longue lignée de pilotes qui ont combattu dans la RAF.

Le 10 mai 1940, l'Allemagne nazie met fin à la « drôle de guerre » et attaque la France, envahissant simultanément les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Après la Campagne des 18 Jours et la capitulation des forces belges, de nombreux soldats qui ne voulaient pas se rendre ont rejoint l'Angleterre avec le souhait de continuer le combat. Ces Belges, comme beaucoup d'autres nationalités fuyant la brutalité du régime nazi, rejoignent les forces britanniques. Ainsi, pendant la Seconde Guerre mondiale, plus de 750 de nos compatriotes ont rejoint les rangs de la Royal Air Force, combattant jusqu'à la reddition inconditionnelle de l'ennemi.



609 Squadron participated in the Battle of Britain, flying on Spitfire Mk. 1. During August 1940, 609 Sqn destroyed 46 enemy aircraft. However, by now, almost all of the pre-war auxiliary pilots were dead or missing.

In spring 1942 the squadron moved to RAF Duxford, was re-equipped with Spitfire Mk V. but converted to Typhoon in 1943. Before this conversion, 609 Sqn had become the top scoring squadron in the RAF for the period of early 1943.

On the photograph, a Spitfire Mark. 1. with 609 Sqn markings.



*The home of aviation friends since 1937*

Octobre/Oktobre 2021

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE  
DU 26 JUNI 2021**

Il y a 26 membres présents ou représentés.

1. Introduction par le Président, François Florkin

Le président souhaite la bienvenue aux membres présents et présente l'agenda de cette assemblée générale. Il demande une minute de silence pour les membres de la Maison des Ailes décédés durant l'année 2020 :

Ronald CAZAERCK - Jacques DAVOINE - Guy DENIDDER - Hendrik GIELEN - Xavier JANSSENS - Roger LAMS et Philippe ROOSE

2. Approbation du Procès-verbal de l'A.G. du 11 mars 2020

Le Président déclare qu'il a reçu un commentaire concernant le rapport de l'AG du 11 mars 2020.

Cette remarque concerne le point 7 du rapport relatif à la désignation des commissaires aux comptes. Dans le rapport il est noté que Mr Xavier Janssens et Madame Marie-Christine Lybaert n'étaient plus disponibles pour assurer la fonction de contrôleur aux comptes. Ceci n'était pas correct. Uniquement Mr Janssens n'était plus disponible et Madame Lybaert a continué la fonction de contrôleur. Aussi pour l'exercice 2020 elle a exécuté le contrôle avec Mr Demeyere. Le rapport sera amendé en conséquence.

Il demande si quelqu'un a encore des remarques à formuler.

**La réponse étant négative, le texte de ce rapport est approuvé.**

3. Rapport d'activités 2019

Le Secrétaire général Nicolas Minguet donne lecture du rapport d'activités 2020 :

- Membres décédés : 7 membres sont décédés en 2020 (voir ci-dessus).
- Situation des membres :
  - 31 nouveaux membres ont rejoint nos rangs en 2020.
  - 3 membres ont donné leur démission
  - 37 membres ont été retirés par défaut de paiement de leur cotisation.
  - Au 31 décembre 2020, 282 membres avaient payé leur cotisation. Ce nombre comprend 14 membres « Lifetime »
- Situation Associations /clubs : Au 31 décembre 2020, 31 associations/clubs avaient payé leur cotisation à la Maison des Ailes.
- Le Conseil d'Administration s'est réuni 5 fois dans le courant de l'année.

**VERSLAG VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN  
26 JUNI 2021**

Er zijn 26 leden aanwezig of vertegenwoordigd.

1. Inleiding door de Voorzitter, François Florkin

De voorzitter heet de aanwezige leden welkom en stelt de agenda van de deze Algemene Vergadering voor.

Hij vraagt een minuut stilte voor de in 2020 overleden leden van het Huis der Vleugels:

Ronald CAZAERCK - Jacques DAVOINE - Guy DENIDDER - Hendrik GIELEN - Xavier JANSSENS - Roger LAMS en Philippe ROOSE

2. Goedkeuring van het verslag van de AV van 11 maart 2020.

De Voorzitter deelt mee dat er één commentaar werd ontvangen met betrekking to het verslag van de AV van 11 maart 2020. Deze opmerking betreft het punt 7 van het verslag aangaande de aanduiding van de Toezichthouders. In het verslag werd vermeld dat Mr Xavier Janssens en Mevrouw Marie-Christine Lybaert niet meer beschikbaar waren om de functie van toezichthouder op zich te nemen. Dit was niet correct. Het was enkel Mr Janssens die niet meer beschikbaar was. Mevrouw Lybaert heeft haar controleopdracht verder gezet. Ook voor het jaar 2020 heeft zij samen met Mr Demeyere de controle van de rekeningen uitgevoerd. Het verslag zal dan ook in die zin worden aangepast. Er wordt gevraagd of er nog andere opmerkingen zijn.

**Gezien het antwoord negatief is, wordt het verslag goedgekeurd.**

3. Activiteitenverslag 2020

De Secretaris generaal Nicolas Minguet leest het activiteitenverslag 2020 voor:

- Overleden leden : 7 leden zijn overleden in 2020 (zie hiervoor).
- Lidmaatschapsituatie :
  - 31 nieuwe leden vervoegden onze rangen in 2020.
  - 3 leden gaven hun ontslag
  - 37 leden werden geschrapd wegens niet-betaling van het lidmaatschap.
  - Op 31 december 2020 hadden 282 leden hun bijdrage betaald. Dit aantal omvat 14 « Lifetime »-leden.
- Situatie Verenigingen /clubs : Op 31 december 2020 hadden 31 Verenigingen / Clubs hun bijdrage aan het Huis der Vleugels betaald.
- De Raad van Bestuur kwam vijf maal samen tijdens het jaar.

- Les événements marquants de l'année ont été :  
A cause du Coronavirus, seul le Drink de nouvel-an avec les VTB a eu lieu.
- Revue Périodique : En 2020, nous avons publié deux encarts dans le magazine des VTB.
- Principaux Travaux et achats effectués :
  - Système alarme incendie :  
Dans le cadre de la prévention incendie, appel a été fait à un bureau spécialisé (Goldfire) pour établir une analyse de risque.  
Ce document reprend, par ordre de priorité, les travaux à effectuer pour satisfaire aux normes actuelles de sécurité incendie. Le point le plus urgent était l'installation d'un système d'alarme moderne dans tout l'immeuble.  
Ce système est relié à la centrale de G4S qui envoie des agents d'intervention en cas d'alarme.
  - Éclairage de secours :  
De pair avec le système d'alarme, l'éclairage de secours était également sur la liste des priorités urgentes. L'ancien éclairage de secours a été totalement rénové et complété.
  - Toit arrière de l'immeuble :  
La tempête CIARA a emporté une partie du toit couvrant des locaux (dont la salle du conseil) en prolongement de la salle Leboutte.  
Une réparation importante a dû être effectuée.
  - Plafond restaurant :  
Le plâtre de la moitié du plafond du restaurant s'est détaché et a été réparé.
  - Évacuation grenier, caves et autres locaux :  
Tous ces espaces étaient encore remplis d'objets et encombrants inutiles. Ils ont été évacués par un « vide-maison ».
  - Entretien et réparations :  
Les canalisations de chauffage de l'immeubles ont manifesté des fuites à plusieurs endroits et ont dû être réparées.
  - Achats effectués :  
Un lave-vaisselle professionnel a été acheté pour la cuisine ainsi que 2 machines à café pour les 2 salles de réunions et un frigo à boissons pour la salle du conseil.  
A certains moments de la crise Corona, des réunions ont pu se tenir.  
Ces achats nous ont permis, vu la fermeture de l'Horeca et l'absence de gérant à fournir des boissons aux participants et à assurer la propreté de la vaisselle.
- Travaux et achats prévus en 2021 :  
Certains travaux et achats ont déjà été effectués avant cette assemblée générale :
  - Rénovation du parquet de la Salle Leboutte (salle et balcon) et de la Salle du Conseil :  
Le parquet de la salle avait été laissé en très mauvais état. Le Conseil d'administration a décidé de le restaurer (réparation, ponçage et vitrification).  
Coût de 9600€
  - Rénovation du studio du 6<sup>ème</sup> étage :  
Ce studio, précédemment occupé par Mr Nguyen, a été totalement rénové et modifié en espace bureau.  
Coût 14.800€. Il a été loué dès le 01 juin.
  - Travaux de peinture dans la Salle Leboutte, la rotonde, la salle du conseil et placement d'un carrelage dans la cuisine de la salle Leboutte.  
Mr Bouyghjdane, nouveau gérant depuis le 01 avril, a entrepris des travaux de rafraîchissement de ces espaces.  
Vu qu'il nous a quitté pour raison de maladie grave fin avril, nous l'avons dédommagé pour les travaux effectués pour un montant de 3.500€.
- De hoogtepunten van het jaar waren :  
Omwille van het Coronavirus, kon enkel de nieuwjaarsdrink samen met de VTB doorgaan.
- Periodiek nieuws : In 2020 werden twee inlegblaadjes in het magazine VTB gepubliceerd.
- Voornaamste werken en aankopen :
  - Brandalarmsysteem :  
In het kader van de brandveiligheid werd beroep gedaan op een gespecialiseerde firma (Goldfire) om een risicoanalyse op te stellen. Dit document herneemt in volgorde van prioriteit de uit te voeren werken om te voldoen aan actuele normen inzake brandveiligheid. Het meest dringende punt betrof de installatie van een modern alarmsysteem in het ganse gebouw.  
Dit systeem is verbonden met de centrale van G4S, bij brandalarm wordt een interventieteam gestuurd.
  - Noodverlichting :  
Samen met het alarmsysteem was ook de noodverlichting een dringende prioriteit. De oude noodverlichting werd volledig vernieuwd en vervolledigd.
  - Dak aan de achterzijde van het gebouw :  
De storm CIARA heeft een deel van de dakbedekking boven een aantal lokalen (waaronder de Raadzaal) weggerukt. Een dringende herstelling werd uitgevoerd.
  - Plafond restaurant :  
De bezetting van de helft van het plafond was losgekomen en werd hersteld.
  - Leegmaken zolder, kelders en andere lokalen :  
Al deze ruimten waren volgestapeld met oude en te verwijderen voorwerpen. Ze werden door een ophaler verwijderd.
  - Onderhoud en herstellingen :  
Op verschillende plaatsen vertoonden de verwarmingsleidingen lekken en dienden ze te worden hersteld.
  - Uitgevoerde aankopen :  
Een professionele vaatwasmachine voor de keuken alsook twee koffiemachines voor de vergaderzalen en een frigo voor de raadzaal werden aangekocht. Op bepaalde momenten gedurende de Coronacrisis konden vergaderingen worden gehouden. Bij gebrek aan horeca-ondersteuning lieten deze aankopen toe aan de deelnemers dranken aan te bieden en de afwas te verzorgen.
- Werken en aankopen voorzien in 2021 :  
Een aantal werken en aankopen werden reeds gerealiseerd voorafgaand aan deze AV :
  - Renovatie van het parket in de Zaal Leboutte (zaal en balkon) en de Raadzaal :  
Het parket van de zaal was in zeer slechte staat. De Raad van Beheer heeft beslist om het parket terug in staat te stellen (herstelling, afschuren, vitrificatie).  
Kostprijs : 9600€
  - Renovatie van de studio op de 6<sup>de</sup> verdieping :  
Deze studio, die werd gebruikt door Mr Nguyen, werd volledig gerenoveerd en omgebouwd tot bureelruimte. Kostprijs : 14.800€. Verhuur van deze ruimte vanaf 01 juni.
  - Schilderwerken in de Zaal Leboutte, de rotonde, de Raadzaal en plaatsen tegels in de keuken van de Zaal Leboutte.  
Mr Bouyghjdane, nieuwe gerant vanaf 01 april, heeft een oprisingswerken gestart in deze ruimten.  
Gezien hij op eind april wegens ziekte de

- Installation d'un nouveau boiler 250 L pour les cuisines.  
Coût 1.000€.
- Achats de 100 nouvelles chaises et housses pour la salle Leboutte. Coût 3.265€.

D'autres travaux doivent être effectués au plus vite afin de permettre au futur gérant (recrutement en cours) d'obtenir l'autorisation de la ville d'ouvrir le restaurant et les salles.

Il s'agit principalement des mesures à prendre dans le contexte de la protection incendie :

- Remplacement des portes d'accès à la salle Leboutte et au restaurant par des portes résistantes au feu . Coût encore à déterminer.
- Mise en conformité et agrégation des installations électriques de toute la partie HORECA. Coût encore à déterminer.

Les travaux suivants sont également programmé pour cette année :

- Mise en conformité et agrégation des installations électriques du reste de l'immeuble
- Remplacement du couvre-sol vinyle entre la salle Leboutte et la salle du conseil (±2.700€)
- Remplacement de la marquise au-dessus de la porte d'entrée de l'immeuble.(±1.500€)
- Neutralisation de l'ancienne citerne à mazout (Coût encore à déterminer).

- Gérance restaurant et salles.

- Rappel de la situation.

Ayant reçu son préavis de fin de contrat pour un départ le 01 septembre 2018, Mr Hieu Nguyen, sur conseil de ses conseillers refuse de partir.

Il prétend que le « la convention d'exploitation » qu'il a signée en 2000 n'est pas légale et devait être un bail commercial.

Sur conseil de notre avocat, la MDA va en justice auprès du tribunal de l'entreprise.

- Évolution depuis l'AG de 2020

- L'affaire a duré presque 2 ans et le tribunal de l'entreprise a rendu le verdict suivant en juillet 2020 en faveur de la MDA :
  - Expulsion de Mr Nguyen fin juillet 2020
  - Condamnation de Mr Nguyen à nous verser 26. 500€ d'indemnités pour les 2 années d'occupation des lieux après le 01 septembre 2018.
- Suite à ces décisions, les conseillers de Mr Nguyen demandent une transaction entre les parties et nous marquons notre accord. Les décisions suivantes sont acceptées par les 2 parties :
  - Mr Nguyen partira le 30 septembre 2020
  - Il évacuera à ses frais tous les déchets, vivres et encombrants.
  - Il abandonnera à la MDA tout le mobilier et matériel se trouvant sur les lieux.
  - Il versera une indemnité de 10.000€ à la MDA à raison de 1000€/mois pendant 10 mois.

Ces décisions ont été parfaitement respectées par Mr Nguyen.

- Vu la crise du Covid, la personne qui avait été pressentie (sans engagement de sa part) pour reprendre la gérance, a renoncé définitivement.
- En février 2021, un candidat à la reprise se présente spontanément : Mr Saïd Boughjdane.  
Après interview et screening il est accepté par le conseil d'administration comme gérant et signe la convention de concession.

samenwerking heeft stopgezet hebben wij hem voor deze werken vergoed voor een bedrag van 3.500€.

- Vervanging van de oude gasboiler - Kostprijs : 1.000€.
- Aankoop van 100 nieuwe stoelen en overtrekken : Kostprijs : 3.265€.

Andere werken dienen zo snel mogelijk te worden uitgevoerd teneinde de nieuwe gerant (rekrutering lopende) toe te laten de nodige vergunningen van de stad te bekomen voor de uitbating van het restaurant en de zalen. Het betreft hier voornamelijk te nemen maatregelen in het kader van de brandveiligheid :

- Vervanging van de toegangsdeuren van de Zaal Leboutte en het restaurant door brandwerende deuren. Kostprijs nog te bepalen.
  - Op norm brengen van de elektrische installaties van het deel HORECA. Kostprijs nog te bepalen.
- Volgende werken worden eveneens geprogrammeerd voor dit jaar :
- Conform maken en goedkeuring van de elektrische installatie van de rest van het gebouw.
  - Vervanging van de vinylvloerbekleding tussen de Zaal Leboutte en de Raadzaal (±2.700€)
  - Vervanging van de luifel boven de ingangdeur van het gebouw.(±1.500€)
  - Neutralisatie van de oude mazoutciterne (Kostprijs nog te bepalen).

- Uitbating restaurant en zalen.

- Situatie voor de AV 2020

Als reactie op de opzeg van het lopende contract op 01 september 2018 heeft Mr Hieu Nguyen, op aangeven van zijn raadgever geweigerd te vertrekken. Hij stelde dat de « exploitatieovereenkomst » die hij tekende in 2000 niet legaal was en een commerciële huurovereenkomst diende te zijn.  
Op aanraden van onze advocaat heeft het HDV dan een klacht neergelegd bij de handelsrechtbank.

- Evolutie sedert de AV 2020

- De zaak heeft bijna 2 jaar aangesleept en de handelrechtbank heeft eind juli 2020 volgende uitspraak in het voordeel van het HDV gedaan :
    - Uitzetting van Mr Nguyen einde juli 2020
    - Mr Nguyen werd veroordeeld tot het betalen aan het HDV van een som van 26. 500€ als vergoeding voor de 2 jaar gebruik na 1 september 2018.
  - Als gevolg van deze beslissingen vraagt de raadsman van Mr Nguyen een transactie die door ons wordt aanvaard. Volgende beslissingen worden aanvaard door de 2 partijen :
    - Mr Nguyen zal vertrekken op 30 september 2020
    - Hij zal op zijn kosten alle afval, voedingswaren en rommel verwijderen.
    - Hij zal aan het HDV al het meubilair en materieel dat zich ter plaatse bevindt achterlaten.
    - Hij zal aan het HDV een vergoeding overmaken van 0.000€ a rato van 1000€/mand gedurende 10 maand.
- Deze beslissingen werden correct gerespecteerd door Mr Nguyen.
- Omwille van de Covid-crisis, heeft de persoon, die verwacht werd (zonder engagement van zijn zijde) de uitbating in 2018 over te nemen, zich definitief teruggetrokken.
  - In februari 2021, heeft zich spontaan een kandidaat aangevend : Mr Saïd Boughjdane. Na interview en

Il entame des travaux de rénovation (voir ci-dessus) et en date du 26 avril, renonce à poursuivre suite à une maladie grave subitement détectée.

Vu la situation particulière, une rupture de contrat à l'amiable est signée avec l'intéressé : la MDA lui versera le montant de 3.500€ en dédommagement des travaux effectués.

- Une nouvelle campagne de recrutement d'un nouveau gérant est alors lancée. Plus de 20 candidats se sont présentés et in fine, 5 d'entre eux sont à ce jour considérés comme « valables ».

Il est prévu d'en retenir 3 parmi ces 5, ce 27 juin.

- Ces 3 personnes seront appelées à venir développer leur projet de gérance devant 4 ou 5 représentants du Conseil d'Administration.

L'idée étant de désigner le candidat gérant le 15 juillet 2021.

#### 4. Rapport du Trésorier

Le Trésorier Luc Defrancq étant excusé pour cause de maladie, le président présente les comptes de l'année 2020 préparés par le trésorier.

- Situation de Caisse au 01 janvier 2020 : 89.022,65€
- Recettes 2020 : 150.260,91€
- Dépenses 2020 : 117.128,81€  
dont :
  - 12.215,47€ en entretien infrastructure
  - 35.001,96€ en rénovation infrastructure
  - 12.035,53€ en taxes, précompte...
- Situation de Caisse au 31 décembre 2020 : 122.154,75€  
soit pour 2020 un résultat financier positif de 33.132,10€.
- Il faut également tenir compte de la valeur du bâtiment au 31/12/ 2020 :
  - 1.044.732,70€ en valeur vénale (déclaration de la taxe sur les ASBL).
  - Assuré pour 3.062.995€ (+ 96.061€ de contenu).
- Budget 2021 :  
Pour garantir la continuité de l'ASBL, rendre possible l'entretien du bâtiment et assurer l'exécution des rénovations partielles, le budget suivant est proposé pour 2021 :
  - Recettes : 130.000€  
Loyers, charges, cotisations, dédommagements, etc
  - Dépenses récurrentes 90.000€  
Entretien infra, impôts, fonctionnement secrétariat systèmes de sécurité, assurances....
  - Programmes : 50.000€  
Rénovation parquet dans les salles, , rénovation studio 6<sup>ème</sup> étage, travaux de peinture, remplacement boiler à gaz, achat de 100 chaises et housses, placement de portes anti-feu, remplacement revêtement de sol vinyl, neutralisation ancienne citerne à mazout
  - Résultat financier estimé : -10.000€

#### 5. Rapport des Contrôleurs aux Comptes

Mme Marie-Christine Lybaert et Mr Jan Demeyere étant absent à la réunion, le président donne lecture du rapport des contrôleurs aux comptes. Ils ont pu constater avec satisfaction que la tenue des comptes 2020 s'est faite avec le

screening werd hij aanvaard als uitbater door de beheerraad tekent hij de concessieovereenkomst. Hij begint alvast de renovatiewerken, maar op datum van 26 april vraagt hij tengevolge een vastgestelde ernstige ziekte om de overeenkomst stop te zetten. Gezien deze bijzondere situatie wordt een minnelijke schikking getekend met betrokkene ; het HDV heeft hem ter vergoeding van de uitgevoerde werken een bedrag van 3.500€ overgemaakt.

- Een nieuwe rekruteringscampagne voor een uitbater werd gelanceerd. Meer dan 20 kandidaten hebben zich aangeboden. 5 onder hen worden op dit moment als « degelijk » beschouwd. Er wordt voorzien drie van deze 5 kandidaten weerhouden op 27 juni.
- Deze drie personen zal gevraagd worden om hun project voor te stellen aan 4 of 5 vertegenwoordigers van de beheerraad. De bedoeling is om de kandidaat uitbater op 15 juli 2021 aan te duiden.

#### 4. Verslag van de penningmeester

Gezien de penningmeester Luc Defrancq verontschuldigd is wegens ziekte, stelt de voorzitter der rekeningen voor het jaar 2020, voorbereid door de penningmeester, aan de AV voor.

- Kassituatie op 01 januari 2020 : 89.022,65€
- Ontvangsten 2020 : 150.260,91€
- Uitgaven 2020 : 117.128,81€  
waarvan :
  - 12.215,47€ onderhoud van de infrastructuur
  - 35.001,96€ renovatie van de infrastructuur
  - 12.035,53€ belastingen, voorheffing....
- Kassituatie op 01 januari 2020 : 122.154,75€  
Dit betekent voor 2020 een positief resultaat van 33.132,10€
- Er dient tevens rekening te worden gehouden met de waarde van het gebouw op 31/12/ 2020 :
  - 1.044.732,70€ in venale waarde (belastingsaangifte voor de VZW).
  - Het gebouw is evenwel verzekerd voor 3.062.995€ (+ 96.061€ inboedel).
- Budget 2021 :  
Om de continuïteit van de VZW te garanderen, het onderhoud van het gebouw mogelijk te maken en de partiële vernieuwing verder te zetten, wordt voor 2021 uitgegaan van het volgend budget :
  - Ontvangsten : 130.000€ (huurgelden, lidgelden, schadegevallen, diverse)
  - Recurrente uitgaven : 90.000€  
Onderhoud infra, belastingen, werking srt, veiligheidssystemen, verzekeringen
  - Renovatie : 50.000€  
Renovatie van het parket in de zalen, renovatie studio op de 6<sup>de</sup> verdieping, schilderwerken, vervanging van de gasboiler, aankoop van 100 nieuwe stoelen en overtrekken, plaatsen brandwerende deuren, op norm brengen elektrische installaties, vervanging vinylvloerbekleding, vervanging van de luifel boven de ingang deur, Neutralisatie mazoutciterne
  - Geraamd financieel resultaat voor 2021 - 10.000€

#### 5. Verslag van de Toezichthouders

Gezien Mevr Marie-Christine Lybaert en Mr Jan Demeyere niet aanwezig zijn, leest de voorzitter het rapport van de toezichthouders voor.

plus grand soin, ce qui permet de présenter les comptes annuels bien structurés et de donner une image fidèle du résultat et de la situation financière de l'association pour 2020.

6. Approbation des comptes 2020 et du budget 2021. Décharge aux contrôleurs des comptes et aux administrateurs pour l'exercice 2020

Le président propose à l'Assemblée Générale d'approuver les comptes de l'exercice 2020 et le budget 2021 qui sont présentés par le Conseil d'Administration.

Il demande aussi à l'Assemblée Générale de donner décharge aux contrôleurs aux comptes et aux administrateurs pour l'année 2020.

**L'Assemblée Générale approuve les comptes 2020 et le budget proposé pour 2021.**

**Elle donne décharge aux contrôleurs aux comptes et aux administrateurs pour la gestion de l'année 2020.**

7. Désignation des contrôleurs aux comptes

Mme Marie-Christine Lybaert et Mr Jan Demeyere ont fait savoir au président qu'ils sont candidats à leur succession en tant que contrôleurs aux comptes pour l'exercice 2021.

**L'assemblée générale accepte à l'unanimité.**

8. Élection d'administrateurs

- Les administrateurs suivants sont en fin de mandat et rééligibles : Luc Defrancq, Robert Eggermont, Gérard Houben et Nicolas Minguet.

**L'assemblée générale approuve unanimement leur réélection.**

- Les administrateurs suivants sont démissionnaires : Claude Buisseret, Thierry Dupont et Patrick Janssens de Varebeke.

Le président les remercie pour les services rendus à la MDA.

- Il informe l'AG que Claude Buisseret, administrateur depuis 1986, a remis son mandat afin que les 4 nouveaux administrateurs puissent être élus (le nombre maximum autorisé étant de 12). Il continuera à participer aux réunions de l'OA avec une voix consultative.
- Il remercie en particulier Patrick Janssens de Varebeke, administrateur depuis 2012 et vice-président sortant, pour sa contribution toujours positive et sereine. Ses avis émanaient souvent de l'expérience qu'il s'était forgée dans d'autres associations dont il avait été membre ou administrateur. En remerciement, le président lui offre, au nom de la MDA une bouteille de champagne, petite sœur de 5 autres.
- Les membres effectifs suivants se sont portés candidats administrateurs et chacune des candidatures a été acceptée par les membres de l'organe d'administration lors de la réunion du 10 juin 2021 :
  - Hermine Rasquin : se présente elle-même devant l'AG. Elle est actuellement trésorière de l'Association des Hôtes de l'Air de Belgique. Elle a été hôtesse à la SABENA pendant 23 ans.
  - Jacques Lousberg : Colonel aviateur en retraite. Durant sa carrière il sera principalement pilote au 15W Tpt sur plusieurs types d'avion, officier d'état-major et commandant du 15WTpt. Après sa retraite il devient,

Ze hebben met genoegen kunnen vaststellen dat de rekeningen met de grootste zorg werden bijgehouden, wat toelaat de jaarrekening goed gestructureerd weer te geven, een getrouw beeld te geven van de financiële situatie van de VZW en van het resultaat voor het jaar 2020.

6. Goedkeuring rekeningen 2020 en van de begroting 2021. Verlenen kwijting aan de toezichhouders en de bestuurders voor 2020.

De voorzitter vraagt de Algemene Vergadering de rekeningen die door de Raad van Beheer werden voorgelegd voor het jaar 2020 en de begroting 2021 goed te keuren. Tevens vraagt hij de Algemene Vergadering voor het jaar 2020 kwijting te verlenen aan de toezichhouders en de bestuurders.

**De Algemene Vergadering keurt de rekeningen 2020 en de voorgestelde begroting voor 2021 goed.**

**De Algemene Vergadering verleent kwijting aan de toezichhouders en aan de bestuurders voor het beheer gedurende het jaar 2020.**

7. Aanduiding van de toezichhouders voor het jaar 2021

Mevr Marie-Christine Lybaert en Mr Jan Demeyere hebben aan de voorzitter meegedeeld dat ze bereid zijn om in 2021 de taak van toezichhouder waar te nemen.

**De Algemene Vergadering aanvaardt deze kandidaturen met unanimiteit.**

8. Verkiezing van de bestuurders

- Volgende bestuurders zijn op het einde van hun mandaat en herverkiesbaar : Luc Defrancq, Robert Eggermont, Gérard Houben et Nicolas Minguet.

**De AV keurt unaniem hun herverkiezing goed.**

- Volgende bestuurders zijn ontslagnemend : Claude Buisseret, Thierry Dupont et Patrick Janssens de Varebeke.

De voorzitter bedankt hen voor hun diensten aan het HDV.

- Hij deelt aan de AV mee dat Claude Buisseret, bestuurder sedert 1986, zijn mandaat ter beschikking heeft gesteld teneinde toe te laten dat 4 nieuwe bestuurders kunnen worden verkozen (het aantal bestuurders is immers beperkt tot 12). Hij zal blijven deelnemen aan de vergaderingen van de BO met raadgevende stem.
- Hij bedankt in het bijzonder Patrick Janssens de Varebeke, bestuurder sedert 2012 en uittredend vice-voorzitter, voor zijn altijd positieve en serene tussenkomsten. Zijn advies was vaak gebaseerd op de ervaring die hij heeft opgebouwd in andere verenigingen waar hij lid of bestuurder van was. Als bedanking biedt de voorzitter hem in naam van het HDV een fles champagne aan, die ook nog 5 broertjes heeft.
- Volgende effectieve leden hebben zich voorgesteld als kandidaat bestuurder. Hun kandidaturen werden door het Beheersorgaan aanvaard tijdens de vergadering van 10 juni 2021.
  - Hermine Rasquin : stelt zich zelf voor aan de AV. Zij is gedurende 23 jaar Air Hostes geweest bij SABENA. Actueel is zij tevens schatbewaardster bij AHAB.
  - Jacques Lousberg : Kolonel Vlieger op rust. Gedurende zijn loopbaan was hij hoofdzakelijk piloot in de 15de Wing Luchttransport op verschillende vliegtuigtypen, Stafofficier en commandant van de 15de Wing. Na deze

pendant 14 ans, pilote de ligne. Il arrête de voler en 2019.

- Danny Van Brusselen : Adjudant-chef en retraite. Il a principalement fait sa carrière dans la branche « Force Protection » à la Force Aérienne. Il sera Loadmaster-Steward au 15WTPt durant quelques années et travaillera notamment encore au Commandement de la Province du Brabant Flamand, à l'école des sous-officiers à Saffraanberg, au détachement de la FAé à Tour (France) et à l'Etat-major militaire de l'EU.
- Jan Demeyere : Colonel d'aviation en retraite. Il débute sa carrière dans les domaines de la défense passive et l'infrastructure. Devenu Breveté Administrateur Militaire, il continue sa carrière dans le domaine financier dans les états-majors pour terminer à BELOTAN comme conseiller militaire dans le domaine financier. Retraité en 2016, il reste à BELOTAN en tant que conseiller financier de l'ambassadeur.

**L'assemblée générale marque son accord à l'unanimité pour que les 4 candidats occupent la fonction d'administrateur pour un terme (reconductible) de 3 ans.**

Toutes ces modifications seront publiées aux annexes du moniteur Belge.

L'organe d'administration est, à partir de ce jour, composé de : Luc Defrancq, Jan Demeyere, Robert Eggermont, François Florkin, Gérard Houben, Jacques Lousberg, Nicolas Minguet, Hermine Rasquin, Michel Top, Danny Van Brusselen, Francis Van Den Bossche et Jack Waldeyer. Claude Buisseret assistera aux réunions avec une voix consultative.

#### 9. Nouveaux Statuts de la MDA

Chaque membre effectif de la MDA a eu la possibilité de lire la proposition de nouveaux statuts avant cette réunion. Bien que le nombre de participants à cette AG ne soit pas suffisant pour pouvoir procéder à un vote concernant la proposition des nouveaux statuts, le président souhaite cependant signaler que :

- a. La dernière modification aux statuts actuels date de 2004 et une modernisation des statuts s'avérerait nécessaire.
- b. L'obligation légale d'adapter les statuts existants au nouveau « Code des sociétés et des associations », et cela à partir du premier janvier 2024.
- c. Les modifications sont principalement d'ordre juridique et technique et apportent une nouvelle terminologie.
- d. Sur le fond, la proposition des nouveaux statuts contient principalement une nouvelle formulation quant au quota personnel navigant/personnel non-navigant au sein de l'OA et propose de ne pas limiter le nombre maximum d'administrateurs.

Le président signale qu'une nouvelle assemblée générale extraordinaire pour procéder au vote des nouveaux statuts se tiendra en octobre à une date encore à déterminer.

Le président clôture l'Assemblée générale et invite tous les participants au verre de l'amitié.

Les administrateurs sont conviés directement à une réunion de l'OA dans la salle du conseil.

*François Florkin*  
Président

loopbaan is hij ook nog gedurende 14 jaar lijnpiloot geweest. Hij stopte met vliegen in 2019.

- Danny Van Brusselen : Adjudant-chef op rust. Een groot deel van zijn loopbaan was hij actief in de « Force Protection » bij de Luchtmacht. Hij was gedurende enkele jaren Loadmaster-Steward in de 15WLuTpt en ook nog werkzaam in de Staf van de provincie Vlaams-Brabant, in de onderofficiersschool van Saffraanberg, in het Luchtmacht detachement te Tours (Frankrijk) en in de EU Military Staf.
- Jan Demeyere : Kolonel van het Vliegwezen op rust. In het begin van zijn loopbaan is hij actief in het domein passieve verdediging en infrastructuur. Na zijn vorming tot Militair Administrateur is hij werkzaam in het domein van de financiën op de Staf van de Luchtmacht en in de aankoopdienst. Vervolgens werd hij aangeduid als militair raadgever bij BELOTAN. Na zijn pensionering blijft hij werkzaam binnen de NATO als financieel raadgever.

**De Algemene Vergadering keurt unaniem de aanduiding als bestuurder van de 4 kandidaten voor een (hernieuwbaar) mandaat van 3 jaar goed.**

Al deze wijzigingen zullen voor publicatie worden overgemaakt aan het Belgisch Staatsblad.

Het Bestuursorgaan (BO) is vanaf nu samengesteld uit de hierna vermelde bestuurders :

Luc Defrancq, Jan Demeyere, Robert Eggermont, François Florkin, Gérard Houben, Jacques Lousberg, Nicolas Minguet, Hermine Rasquin, Michel Top, Danny Van Brusselen, Francis Van Den Bossche en Jacques Waldeyer. Claude Buisseret zal met raadgevende stem aan de vergaderingen deelnemen.

#### 9. Nieuwe statuten van het HDV

Elk effectief lid van het HDV heeft, voorafgaand aan deze vergadering, de gelegenheid gehad om kennis te nemen van het voorstel van nieuwe statuten

Hoewel het aantal aanwezige leden op deze AV onvoldoende is om de nieuwe statuten goed te keuren, geeft de voorzitter de volgende toelichting :

- a. De laatste aanpassing van de statuten dateert van 2004 en een actualisatie is noodzakelijk.
- b. Er is een wettelijke verplichting om de bestaande statuten tegen uiterlijk 01 januari 2024 aan te passen aan de bepalingen van het nieuwe « Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen ».
- c. De aanpassingen zijn eerder van juridisch-technische aard en betreffen onder meer een nieuwe terminologie.
- d. Inhoudelijk werd de formulering betreffende de quota vliegend en niet vliegend personeel in het Bestuursorgaan aangepast en werd de beperking van het aantal bestuurders tot 12 in het Bestuursorgaan opgeheven.

De voorzitter vermeldt dat in de loop van de maand oktober, op een nog nader te bepalen datum, een bijzondere algemene vergadering zal worden voorzien teneinde over te gaan tot de goedkeuring van de nieuwe statuten.

De voorzitter beëindigt de Algemene Vergadering en nodigt de deelnemers uit voor het glas van de vriendschap.

De bestuurders worden direct uitgenodigd voor een vergadering van de BO in de raadzaal.

*François Florkin*  
Voorzitter



## Renaissance de la Maison des Ailes

Ces trois dernières années, notre Maison des Ailes a, comme beaucoup d'autres associations, été victime de la crise sanitaire. Les conséquences pour la partie HORECA de notre ASBL ont été particulièrement difficiles à gérer : après le départ de Mr Nguyen, ce fut la croix et la bannière pour trouver un nouveau gérant dans ces conditions de pandémie.

En février de cette année un repreneur s'est porté volontaire, mais a dû abandonner en mai pour cause de maladie grave.

Après une campagne de recrutement et une sélection ardue, nous avons, depuis début septembre, la chance de pouvoir redémarrer la restauration et les réunions grâce à une nouvelle équipe dirigée par Mr Samir Boungab.

La reprise des installations par un nouveau gérant est soumise à de nombreuses autorisations par la ville de Bruxelles. Avant de pouvoir exploiter, les installations qu'il va occuper doivent être en ordre sur plusieurs plans tels que électricité, sécurité et hygiène, anti-incendie, AFSCA...pour ne citer que les principaux postes.

Pour correspondre aux normes exigées, de nombreux travaux ont dû être entrepris et sont encore en cours d'achèvement.

Ces travaux sont de grande ampleur car peu de mise aux normes avaient été effectuées par les gérants successifs depuis des années. Notre nouveau gérant, entrepreneur de formation, est arrivé avec de nouvelles idées pour l'exploitation des locaux, parfois contraint par les règlements actuels.

Au moment où j'écris ces lignes :

- La salle Leboutte, la rotonde la salle du conseil sont quasiment opérationnels. Toutes les activités de restauration, tant journalières que festives, se passent et se passeront dorénavant dans la salle Leboutte et sur le balcon.

- Le plancher du bar a été poncé et vitrifié tout comme les planchers de la salle Leboutte, du balcon et de la salle du conseil.

Le bar est toujours en chantier. Tout en gardant son caractère « aviation » il renaitra bientôt sous un nouveau look.

- La totalité des circuits électriques des locaux mis à la disposition du nouveau gérant ont été mis aux normes et doivent prochainement être agréés par un organisme de contrôle.

- Nous avons reçu les devis pour installer des portes coupe-feu dans les caves de chaufferie, aux entrées de l'ancien restaurant au sous-sol, de la salle Leboutte, du balcon et du bar.

- La rotonde entre la salle Leboutte et la salle du conseil a été totalement rénovée et aménagée : vinyle sur les sols, peinture, luminaires...Elle devient en quelque sorte notre « musée » où vont trouver place les « objets » importants de notre histoire, en témoignent les photos ci-dessous.

- Dans les mois qui viennent, l'ancien restaurant au sous-sol ne sera plus utilisé comme restaurant. En effet, selon l'inspection des pompiers, cet espace ne peut plus répondre aux normes actuelles exigées : pas de ventilation adéquate et pas de sortie de secours acceptable possible vers l'arrière du bâtiment.

Notre nouvelle équipe étudie avec nous une autre utilisation rentable de cet espace dans le futur.

Les « fresques » sur les murs du restaurant ont été photographiées et elles retrouveront vie dans des cadres qui seront à l'avenir placés dans les espaces exploités.

- Le hall d'entrée du bâtiment a été rafraîchi et « rhabillé ».

- Nous avons enlevé l'avent de la façade. Une étude est en cours pour la « caractériser » d'une autre manière.

Vous pouvez bien imaginer que de telles rénovations s'accompagnent d'une facture au montant très élevé. De commun accord, ces frais sont répartis équitablement entre le nouveau gérant et la MDA.

A la page suivante, je vous livre quelques photos de l'état des installations au début octobre.

*Nico Minguet*

## Wedergeboorte van het Huis der Vleugels

Net zoals vele andere verenigingen is ook het Huis der Vleugels de laatste drie jaar het slachtoffer geweest van de sanitaire crisis. De gevolgen voor het deel HORECA van onze VZW waren zeer moeilijk te beheren: na het vertrek van Mr Nguyen, was het heel moeilijk, om in de omstandigheden van de pandemie, een nieuwe gerant te vinden.

In februari heeft een overnemer zich aangeboden, maar heeft omwille van een ernstige ziekte moet opgeven.

Na een rekruteringscampagne en een doorgedreven selectie, konden we sinds september, de restauratie en de vergaderingen heropstarten dankzij een nieuwe ploeg onder de leiding van Mr Samir Boungab.

De overname van de installaties door een nieuwe gerant is onderworpen aan talrijke toelatingen van de stad Brussel. Vooraleer te kunnen uitbaten dienen de installaties in orde te zijn op verschillende vlakken zoals elektriciteit, veiligheid en hygiëne, brandveiligheid ... om enkel de voornaamste punten te vermelden.

Om te voldoen aan de normen, dienden vele werken te worden uitgevoerd een deel ervan wordt nu nog afgewerkt.

Deze werken zijn omvangrijk; weinig of geen aanpassingen werden uitgevoerd door de opeenvolgende beheerders.

Onze nieuwe gerant, aannemer van vorming, heeft inzake de uitbating van de lokalen nieuwe ideeën, die soms worden beperkt door de actuele reglementering.

Op het ogenblik dat ik dit schrijf:

- Zijn de zaal Leboutte, de rotonde, de raadzaal nagenoeg operationeel. Alle restauratieactiviteiten, zowel de dagelijkse als de festiviteiten gaan door in de zaal Leboutte en op het balkon en zullen daar in de toekomst ook blijven doorgaan

- De vloer van de bar werd opgeschuurd en verglaasd zoals die van de zaal Leboutte, het balkon en de raadzaal. In de bar wordt nog verder gewerkt. Hierbij wordt het "luchtvaart"-karakter behouden wel in een nieuwe "look".

- Alle elektrische circuits van de lokalen ter beschikking van de gerant werden aangepast aan de normen en zullen binnenkort worden goedgekeurd door het controleorganisme.

- De offertes voor de installatie van brandwerende deuren in de verwarmingskelder, de ingang van het oude restaurant, de zaal Leboutte, het balkon en de bar werden ontvangen.

- De rotonde tussen de zaal Leboutte en de raadzaal werd volledig gerenoveerd en heringericht: vinylvloerbedekking, geschilderd, verlichting ...Ze wordt enigszins ons "museum" waar belangrijke voorwerpen uit onze geschiedenis hun plaats krijgen; zoals weergegeven op onderstaande foto's.

- De komende maanden zal het oude restaurant in de kelder niet meer worden gebruikt als restaurant. Volgens de inspectie van de brandweer beantwoordt deze ruimte niet aan de actuele normen: geen adequate verluchting en geen aanvaardbare nooduitgang naar de achterzijde van het gebouw.

De nieuwe ploeg bestudeert samen met ons een andere rendabele benutting van deze ruimte.

De tekeningen op de muren werden gefotografeerd en zullen een nieuw leven vinden in kaders, die in de toekomst in de uitgebate zalen worden geplaatst.

- De ingangshal van het gebouw werd opgefrist en heringericht

- We hebben de luifel van de gevel verwijderd. We bekijken hoe we hem op een andere wijze kunnen "karakteriseren".

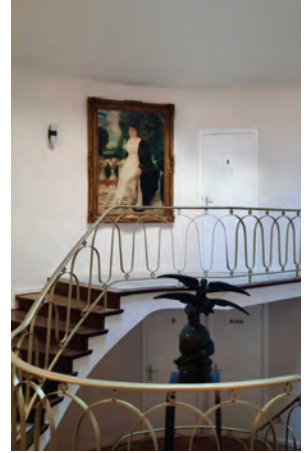
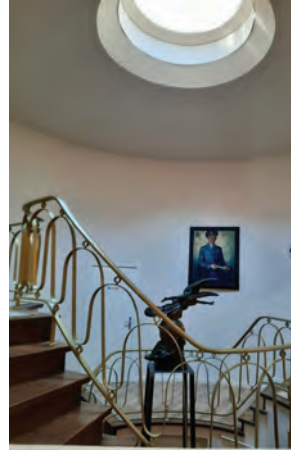
U kan zich allicht zeer goed inbeelden dat dusdanige renovaties gepaard gaan met een zeer hoge factuur. In gezamenlijk overleg werden de kosten gelijkmatig verdeeld tussen de nieuwe gerant en het HDV.

Op de volgende bladzijde zijn een aantal foto's hernomen die de situatie van de installaties weergeven begin oktober.

*Nico Minguet*



La salle Leboutte vue à partir du fond  
De Leboutte-zaal van achteren gezien



La rotonde devient le « musée » de la MDA  
De rotonde wordt het « museum » van het HDV



Vue du bar temporaire à partir du balcon  
Zich van de tijdelijke bar vanaf het balkon



L'entrée sans l'auvent  
De ingang zonder het bordes



L'entrée de la salle Leboutte à partir du balcon  
De ingang van de Leboutte-zaal vanaf het balkon



Le hall d'entrée new look  
De ingangshall new look



Le coin VIP sur le balcon. - De VIP-hoek op het balkon



Bon appétit! - Smakelijk!

Het doel van dit artikel is om een kijkje te nemen in het leven van het Squadron gedurende drie specifieke periodes: Operatie Dynamo, de Battle of Britain en de periode waarin het Squadron als Close Air Support-eenheid diende.

609 Sqn werd opgericht op 10 februari 1936 als onderdeel van de Royal Auxiliary Air Force. Dit onderdeel van de RAF, dat vandaag nog steeds deel uitmaakt van de Britse luchtmacht-reserves, bestond uit betaalde vrijwilligers die in bepaalde weekenden en op feestdagen oefenden.

Toen het werd opgericht, zou de 609 een Bomber Squadron zijn en werd daarom als zodanig uitgerust, maar in december 1938 werd het omgebouwd tot een jachteenheid. Het was echter pas in augustus 1939 dat het zijn eerste Spitfires ontving.

### Het begin

In totaal voegden 55 Belgische piloten zich tijdens de oorlog bij 609 Squadron. Het is dan ook logisch om te vragen waarom er zoveel Belgen door 609 gingen.

Hiervoor moeten we terug naar mei 1940. Michael Lister Robinson, een Britse piloot van 87 Squadron gevestigd in Frankrijk, raakte ernstig gewond bij een vliegtuigongeluk op 9 mei 1940 en werd opgenomen in het ziekenhuis. Hij ontvluchtte verschillende ziekenhuizen om het oprukkende Duitse leger te ontwijken en kwam aan in Pau, waar een detachement van de Belgische Militaire Luchtvaart op de vlucht was. Omdat hij haastig het ziekenhuis moest verlaten waar hij aan het herstellen was van zijn verwondingen, deed hij zijn uniform en alles wat hem met de Royal Air Force verbond, weg. Gelukkig nam het Belgische detachement Michael Lister Robinson mee naar Bordeaux en voorzag hem van een Belgisch uniform vergelijkbaar met dat van de RAF, waardoor hij Groot-Brittannië kon bereiken. Toen bevond hij zich in juli 1940 in dezelfde trein als de graaf Du Monceau de Bergendal en vier andere Belgische officieren. 'Duke' zou later Frank Ziegler (Intel Officer van het Squadron) vertellen: "We waren op weg naar het Belgische depot in Tenby toen een RAF-officier in hetzelfde rijtuig stapte als de onze. Hij had zijn arm in een mitella, sprak een klein beetje Frans, maar leek erg blij om Belgen te ontmoeten. Hij had het er zelfs over om samen te komen in een Squadron! "Michael Lister Robinson werd 609 Sqn commandant van 4 oktober 1940 tot 29 juli 1941.

Om zijn dankbaarheid en respect jegens de Belgen te tonen, deelde hij het Ministerie van Luchtvaart mee dat hij Belgen in zijn squadron wilde verzamelen. De eerste acht arriveerden in de maand april 1941. Willy Van Lierde, Roger Malengreau, François de Spirlet, Vicki Ortman, Robert Wilmet, Eugène Seghers evenals graaf Ivan Du Monceau de Bergendal namen deel aan de welkomstavond georganiseerd door Squadron Leader Robinson om het ijs te breken, de taalbarrière te overschrijden en een esprit de corps te smeden. Vanaf het begin hebben de Belgen hun stempel gedrukt door hun squadrongenoten liedjes te leren zoals "Alouette!

Le but de cet article est de jeter un coup d'œil sur la vie du Squadron pendant trois périodes spécifiques : l'opération Dynamo, la Bataille d'Angleterre et la période où le Squadron a servi comme unité de Close Air Support (appui aérien aux troupes au sol).

Le 609 Sqn a été créé le 10 février 1936 au sein de la Royal Auxiliary Air Force. Cette partie de la RAF, qui fait encore partie des réserves de la force aérienne britannique aujourd'hui, était composée de volontaires rémunérés qui s'entraînaient certains week-ends et jours fériés.

Lors de sa création, le 609 devait être une escadrille de bombardiers et était donc équipé comme tel, mais en décembre 1938, il a été converti en unité de chasse. Cependant, ce n'est qu'en août 1939 qu'il reçoit ses premiers Spitfire.

### Le début

Au total, 55 pilotes belges ont rejoint le 609 Squadron pendant la guerre. Il est donc logique de se demander pourquoi autant de Belges passèrent par le 609.

Pour cela, il faut remonter à mai 1940. Michael Lister Robinson, un pilote britannique du 87 Squadron basé en France, est gravement blessé dans un accident d'avion le 9 mai 1940 et est hospitalisé. Il s'enfuit de plusieurs hôpitaux pour éviter l'avancée de l'armée allemande et arrive à Pau, où un détachement de l'Aviation Militaire belge est en fuite. Ayant dû quitter précipitamment l'hôpital où il se remettait de ses blessures, il s'est débarrassé de son uniforme et de tout ce qui le liait à la Royal Air Force. Heureusement, le détachement belge emmène Michael Lister Robinson à Bordeaux et lui fournit un uniforme belge semblable à celui de la RAF, ce qui lui permet d'entrer en Grande-Bretagne. Puis, en juillet 1940, il se trouve dans le même train que le comte Du Monceau de Bergendal et quatre autres officiers belges. « Duke » dira plus tard à Frank Ziegler (officier de renseignement du Squadron) : « Nous étions en route pour le dépôt belge de Tenby lorsqu'un officier de la RAF est monté dans le même wagon que le nôtre. Il avait le bras en écharpe, parlait un peu français, mais semblait très heureux de rencontrer des Belges. Il a même parlé de nous réunir dans une escadrille ! » Michael Lister Robinson fut le commandant du 609 du 4 octobre 1940 au 29 juillet 1941.

Pour montrer sa gratitude et son respect envers les Belges, il informe le ministère de l'aviation qu'il souhaite rassembler des Belges dans son Squadron. Les huit premiers sont arrivés en avril 1941. Willy Van Lierde, Roger Malengreau, François de Spirlet, Vicki Ortman, Robert Wilmet, Eugène Seghers ainsi que le comte Ivan Du Monceau de Bergendal ont participé à la soirée d'accueil organisée par le Squadron Leader Robinson pour briser la glace, surmonter la barrière de la langue et forger un esprit de corps. Dès le début, les Belges se sont fait remarquer en apprenant à leurs camarades du Squadron des chansons telles que « Alouette ! Gentille



Sqn Ldr Michael Lister Robinson  
(note the C.O. Tag on the Spitfire).

*Gentille Alouette!*" of "*Chevalier de la Table Ronde, goûtons voir si le vin est bon*", die door het hele squadron tijdens de oorlog gezongen werden.

Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat graaf Rodolphe de Hemricourt de Grunne niet tegelijk met zijn landgenoten arriveerde. Hij nam inderdaad deel aan de Spaanse Burgeroorlog in de luchtmacht van Franco en behaalde zelfs 10 bevestigde overwinningen, wat hem de meest succesvolle buitenlandse piloot maakte! Hij werd op 9 april 1940 het slachtoffer van een verkeersongeval en kreeg op 13 april herstelverlof, dat eindigde op 10 mei 1940! Wij kennen het lot van de Hurricanes die op 10 en 11 mei 1940 bij Schaffen en La Bruyère op de grond werden vernietigd. Gewond tijdens de Slag om Engeland en behandeld in een Brits ziekenhuis, werd hij tijdens zijn herstelperiode naar Portugal, een neutraal land, gestuurd voor een "mysterieuze" missie, waarschijnlijk om contacten te leggen met de Spaanse autoriteiten, wellicht wegens zijn betrokkenheid bij de Falange luchtmacht tijdens de Spaanse oorlog.

Van de eerste acht Belgische 609 piloten overleefden Willy Van Lierde, Roger Malengreau en de Comte Du Monceau de Bergendal de oorlog. Graaf de Hemricourt de Grunne was de eerste die het leven verloor, slechts enkele dagen na zijn aankomst, op 21 mei 1941, neergeschoten door een Bf 109 boven het Kanaal. Zijn lichaam is nooit gevonden. François de Spirlet kwam om bij een ongeval met Raymond Lallemand, Robert Wilmet kwam op 28 april 1943 om het leven door ziekte in Nigeria, terwijl hij bij 349 Squadron was, en Eugène Seghers kwam op 26 juli 1944 om het leven na de ontploffing van een VI die hij zojuist had vernietigd.

Wat Vicki Ortmans betreft, hij werd twee keer in een maand tijd boven het Kanaal neergeschoten, maar werd beide keren gered door dezelfde bemanning die riep: "Wat?! Jij alweer?!"

Alouette ! » ou « Chevalier de la Table Ronde, goûtons voir si le vin est bon », qui ont été chantées par l'ensemble du Squadron pendant la guerre.

Pour être complet, il convient de noter que le comte Rodolphe de Hemricourt de Grunne n'est pas arrivé en même temps que ses compatriotes. Il a en effet participé à la guerre civile espagnole dans l'aviation franquiste et a même remporté 10 victoires confirmées, ce qui a fait de lui le pilote étranger le plus performant ! Victime d'un accident de roulage le 9 avril 1940, il avait obtenu le 13 avril un congé de convalescence qui prenait fin le 10 mai 1940 ! On connaît le sort des Hurricane détruits au sol à Schaffen et à La Bruyère les 10 et 11 mai 1940. Blessé au cours de la Bataille d'Angleterre et soigné dans un hôpital britannique c'est au cours de sa période de convalescence qu'il est envoyé au Portugal, pays neutre, pour une mission « mystérieuse » probablement pour nouer des contacts avec les autorités espagnoles en faisant référence à son engagement dans l'aviation de la Phalange au cours de la guerre d'Espagne.

Des premiers huit pilotes belges du 609, trois ont survécu à la guerre : Willy Van Lierde, Roger Malengreau et le Comte Du Monceau de Bergendal. Le comte de Hemricourt de Grunne fut le premier à perdre la vie, abattu par un Bf 109 au-dessus de la Manche quelques jours seulement après son arrivée, le 21 mai 1941. Son corps n'a jamais été retrouvé. François de Spirlet a été tué dans un accident avec Raymond Lallemand, Robert Wilmet est décédé de maladie au Nigeria le 28 avril 1943 alors qu'il faisait partie du 349 Squadron, et Eugène Seghers a été tué le 26 juillet 1944 suite à l'explosion d'un VI qu'il venait d'abattre.

Quant à Vicki Ortmans, il a été descendu deux fois en un mois au-dessus de la Manche, mais a été sauvé les deux fois par le même équipage qui s'est exclamé : « Quoi, encore vous ? »

## 609 SQUADRON

Vicki zou in gebroken Engels antwoorden: "Yes yes, me two lives."

Helaas voor hem werd hij op 21 oktober 1941 opnieuw boven het Kanaal neergeschoten. Hij bracht twee dagen in zijn sloep door voordat hij door de Duitsers werd gered. Zo werd hij krijgsgevangene in de beroemde Stalag Luft III bij Sagan in Pruisisch Silezië tot het einde van de vijandelijkheden. Dit gevangenkamp voor piloten werd beroemd door de film "The Great Escape" en Steve McQueen, die de ontsnapping door een tunnel van 76 piloten verhaalde. Slechts drie van hen zouden de vrijheid bereiken en 50 werden neergeschoten door de nazi's die een voorbeeld wilden stellen omdat ze genoeg hadden van piloten die probeerden te ontsnappen uit gevangenkampen. Toen hij in Duitsland aankwam, gebruikte Vicki de naam Victor Ogilvie (een Canadese piloot van het 609 Sqn) om zijn familie te beschermen tegen represailles. Hij bevestigde dat hij nog in leven was door aan zijn squadronmaten met Kerstmis een brief te sturen die werd doorgegeven door het Rode Kruis, waarin hij zijn laatste gevecht beschreef om te bewijzen dat hij het echt was. Tijdens de Battle of Britain werd hij ook twee keer neergeschoten terwijl hij diende bij 229 Squadron. Hij kwam op 8 augustus 1950 om het leven bij Schaffen tijdens een demonstratievlucht.

Vicki répondit dans un anglais approximatif : « Yes yes, me two lives. »

Malheureusement pour lui, il est à nouveau abattu au-dessus de la Manche le 21 octobre 1941, passe deux jours dans son sloop avant d'être secouru par les Allemands et devient ainsi prisonnier de guerre dans le célèbre Stalag Luft III près de Sagan en Silésie prussienne jusqu'à la fin des hostilités. Ce camp de prisonniers pour pilotes est devenu célèbre grâce au film "La grande évasion" et à Steve McQueen, qui raconte l'évasion de 76 pilotes par un tunnel. Seuls trois d'entre eux parviendront à la liberté et 50 seront abattus par les nazis qui veulent faire un exemple car ils en ont assez des pilotes qui tentent de s'échapper des camps de prisonniers. Lorsqu'il est arrivé en Allemagne, Vicki a utilisé le nom de Victor Ogilvie (un pilote canadien du 609 Sqn) pour protéger sa famille des représailles. Il a confirmé qu'il était toujours en vie en envoyant à Noël une lettre à ses camarades de Sqn, transmise par la Croix-Rouge, décrivant son dernier combat pour prouver qu'il s'agissait bien de lui. Pendant la Bataille d'Angleterre, il a également été abattu deux fois alors qu'il servait dans le 229 Sqn. Il est décédé le 8 août 1950 près de Schaffen lors d'un vol de démonstration.



De eerste Belgische piloten op 609 Sqn: (van links naar rechts) Eugène "Strop" Seghers, Victor "Vicki" Ortmans, Roger Malengreau, Rodolphe de Hemricourt de Grunne, Ivan "Duke" Du Monceau de Bergendal, Robert "Bob" Wilmet, François de Spirlet en Willy Van Lierde.

Les premiers pilotes belges du 609 Sqn : (de gauche à droite) Eugène « Strop » Seghers, Victor « Vicki » Ortmans, Roger Malengreau, Rodolphe de Hemricourt de Grunne, Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal, Robert « Bob » Wilmet, François de Spirlet et Willy Van Lierde.

De aanvankelijke Belgische groep in 609 wordt dan vergezeld door Jean de Selys Longchamps, Jean Offenbergh en Baudouin de Hempinnee. Samen vormen ze een Belgische flight. Bovendien werd de Spirlet, toen hij het bevel over de "A-flight" op zich nam, indertijd ook gevraagd door de C.O. (Squadron Leader Gilroy) om getalenteerde Belgische piloten voor te stellen om over te stappen naar het Squadron. Bekende Belgen als Remi Van Lierde werden op deze manier geheadhunted. Hij was een van de velen die beroemd zouden worden en de oorlog beëindigde met drie DFC's. Eind augustus 1941 waren de twee Flight Commanders van 609 Squadron Belgen; zij waren François de Spirlet en Jean "Peike" Offenbergh.

Laten we hieraan toevoegen dat van de acht aanvankelijke Belgische piloten, zes van hen hadden deelgenomen aan de Battle of Britain.

Le groupe belge initial du 609 est ensuite rejoint par Jean de Selys Longchamps, Jean Offenbergh et Baudouin de Hempinnee. Ensemble, ils forment un Flight belge. De plus, lorsque de Spirlet prend le commandement du Flight A, il est également chargé par le commandant (Squadron Leader Gilroy) de proposer des pilotes belges talentueux à transférer dans le Squadron. Des Belges célèbres, tels que Remi Van Lierde, ont été distingués de cette manière. Il fait partie de ceux qui deviendront célèbres et termine la guerre avec trois DFC. À la fin du mois d'août 1941, les deux commandants de Flight du 609 Squadron sont belges : François de Spirlet et Jean « Peike » Offenbergh.

Ajoutons que sur les huit pilotes belges initiaux, six avaient participé à la Bataille d'Angleterre.

## Aanval Gestapo HQ Brussel, de bestraffing

Begin 1943 zal een van onze piloten met een legendarische aanval de geschiedenisboeken halen.

Jean de Selys-Longchamps had al enkele maanden om toestemming gevraagd om het hoofdkwartier van de Gestapo in Brussel te beschieten, maar de weigeringen volgden elkaar op.

Op 20 januari 1943 vertrok de Selys-Longchamps vroeg in de ochtend met André Blanco om in Vlaanderen (Gent) een "Rhubarb"<sup>1</sup> zending uit te voeren.. Hij weet dat dit zijn kans is, dat dit de dag is: het is helder weer, een kans als deze zal zich zeker geen tweede keer voordoen. Als de "Rhubarb" missie beëindigd is beveelt hij Blanco om naar huis terug te keren terwijl hij richting Brussel vliegt. Hij scheert langs de "Arche du Cinquantenaire" langs het Paleis van Justitie en duikt de Avenue Louise binnen waar aan het einde een hoofdkwartier van de nazi geheime politie gevestigd is. Hij slaagt erin om het zo goed mogelijk in het vizier te krijgen en beschiet het gebouw enkele seconden met zijn 20 mm kanonnen. Daar stopt het niet: hij maakt van de gelegenheid gebruik om een Britse en een Belgische vlag naar de menigte te gooien, die hem verwoed toezwaait. Op de terugweg merkt hij dat hij vergeten is een heleboel kleine vlaggetjes te gooien die hij in de cockpit had opgeborgen (deze had hij door schoolkinderen laten maken zonder weet van het 609 Sqn C.O. Vervolgens maakt hij een omweg naar Gent om deze specifieke lading te droppen.



Jean de Selys-Longchamps  
with his dog "Bullshit".

De aanval werd met chirurgische precisie uitgevoerd: geen van de aangrenzende gebouwen werd geraakt. Hoewel er geen officiële Duitse dodentelling bestaat, melden verzetsnetwerken in België 30 doden. Eenmaal terug in het squadron werd Jeans enthousiasme

1. "Rhubarb missions" zijn kleinschalige aanvallen op gelegenheden.

## Attaque du QG de la Gestapo à Bruxelles, la punition

Au début de 1943, un de nos pilotes est entré dans l'histoire avec une attaque légendaire.

Jean de Selys-Longchamps demande depuis plusieurs mois l'autorisation de bombarder le quartier général de la Gestapo à Bruxelles, mais les refus se succèdent.

Le 20 janvier 1943, de Selys-Longchamps part tôt le matin avec André Blanco pour effectuer une « *Rhubarb* »<sup>1</sup> en Flandre (Gand). Il sait que c'est sa chance, que c'est le jour J : le temps est clair, une occasion comme celle-ci ne se représentera certainement pas une seconde fois. Une fois la mission *Rhubarb* terminée, il ordonne à Blanco de rentrer au bercail, tandis que lui vole vers Bruxelles. Il longe l'Arche du Cinquantenaire, passe devant le Palais de Justice et s'engage dans l'Avenue Louise, au bout de laquelle se trouve le quartier général de la police secrète nazie. Il parvient à l'avoir en ligne de mire et tire sur le bâtiment pendant quelques secondes avec ses canons de 20 mm. Cela ne s'arrête pas là : il en profite pour lancer un drapeau britannique et un drapeau belge à la foule, qui le salue frénétiquement. Sur le chemin du retour, il s'aperçoit qu'il a oublié de jeter les nombreux petits drapeaux qu'il avait rangés dans le cockpit (il les avait fait fabriquer par des écoliers à l'insu du CO du 609 Sqn). Il fait ensuite une diversion vers Gand pour larguer ce chargement particulier.



Charles Demoulin, Remy Van Lierde, Lawrence Stark (GB)  
& Jonathan Baldwin (GB), celebrating the 200<sup>th</sup> Sqn victory  
with Billy the Goat, the Sqn mascot.

L'attaque a été menée avec une précision chirurgicale : aucun des bâtiments voisins n'a été touché. Bien qu'il n'existe pas de bilan officiel allemand, les réseaux de résistance en Belgique font état de 30 morts. De retour dans le Squadron, l'enthousiasme de Jean

1. Les missions « *Rhubarb* » sont des attaques à petite échelle sur des cibles d'opportunité.



The armament technicians had their hands full when loading the Typhoon for a "rhubarb" mission.

snel getemperd: hij werd gedegradeerd en overgeplaatst wegens het niet opvolgen van bevelen. Jean de Selys-Longchamps zal niettemin een DFC ontvangen voor deze dappere daad. Hij verloor zijn leven op 16 augustus 1943 bij een Typhoon-crash bij terugkeer van een missie.

Gedurende de rest van het jaar namen de "Rhubarb" missies, de strijd tegen de Fw-190's en het beschieten van vijandelijke schepen toe. In 1943 behaalde 609 Sqn 47 bevestigde overwinningen, waarvan 16 van de Belgen. Remi "Mony" Van Lierde zal zich vooral onderscheiden aangezien hij 6 overwinningen zal behalen (opmerkelijk, 6 verschillende vliegtuigtypes), Raymond Lallemand en Charles Detal volgen met 3 overwinningen en tenslotte sluiten Jean de Selys-Longchamps, Charles Demoulin, Léon Henrion en Georges Jaspis de score af met elk 1 overwinning.

In 1943 nam het aantal Belgen in het 609 Sqn aanzienlijk toe; niet minder dan 17 piloten vervoegden het squadron. In volgorde van binnenkomst: Geerts, Demoulin, Vanneste, van Zuylen, van Nyevelt, Detal, Roelandt, Henrion, Watelet, Zeghers, Jaspis, Gueffen, Deschamps, Cooreman, Soesman, Daix, Hue en Legrand. Van de 75 piloten die deel uitmaakten van het smaldeel waren er 21 Belgen.

De Belgen voelden zich dus goed thuis in dit squadron. Ze vormden een echte familie en mede door hun squadron spirit en hun ongebreidelde inzet werden ze ten zeerste gewaardeerd door hun niet-Belgische collega's. In het tweede deel beschrijven we de prestaties van het 609 Sqn tijdens de jaren 1944-1945.

est vite douché : il est rétrogradé et muté pour désobéissance aux ordres. Jean de Selys-Longchamps recevra néanmoins une DFC pour cet acte de bravoure. Il perd la vie le 16 août 1943 dans un crash de Typhoon alors qu'il revenait d'une mission.

Pendant le reste de l'année, les missions « *Rhubarb* », la lutte contre les Fw-190 et le bombardement des navires ennemis se multiplient. En 1943, le 609 compte 47 victoires confirmées, dont 16 par des Belges. Remi « *Mony* » Van Lierde s'est particulièrement distingué en remportant 6 victoires (à remarquer : sur 6 types d'avions différents), Raymond Lallemand et Charles Detal suivent avec 3 victoires et enfin Jean de Selys-Longchamps, Charles Demoulin, Léon Henrion et Georges Jasper ferment la marche avec 1 victoire chacun.

En 1943, le nombre de Belges rejoignant le Squadron augmente considérablement, avec 17 pilotes. Par ordre d'arrivée : Geerts, Demoulin, Vanneste, van Zuylen, van Nyevelt, Detal, Roelandt, Henrion, Watelet, Zeghers, Jaspis, Gueffen, Deschamps, Cooreman, Soesman, Daix, Hue et Legrand. Sur les 75 pilotes qui ont rejoint le Squadron, 21 étaient belges.

Les Belges se sont donc sentis très à l'aise dans ce squadron. Ils formaient une véritable famille et, grâce à leur spirit et à leur engagement sans faille, ils étaient très appréciés par leurs collègues non belges. Dans la deuxième partie, nous relaterons les performances du 609 Sqn pendant les années 1944-1945.

Il y a 50 ans :

« Le Major Robby de Bruin et le Commandant Roger Fagnoul sont portés disparus. »



Michel Mandl

Vertaling:

Wif De Brouwer

50 jaar geleden:

Majoor Robby de Bruin en Commandant Roger Fagnoul worden vermist.



Op 25 en 26 juli 2021 werd in Sesto Calende (Lombardije), aan de zuidpunt van het Lago Maggiore, een ontroerende herdenkingsplechtigheid gehouden. Er werd een eerbetoon gebracht aan de Belgische en Italiaanse vliegeniers die in december 1971 in Irak zijn omgekomen.

De ongelukken gebeurden tijdens een overvlucht van zes SF-260 Marchetti vliegtuigen naar Singapore; twee van de toestellen werden gevlogen door Roger Fagnoul (met Robby de Bruin als metgezel) en Michel Jacob de Beucken.

De fabrieken van de beroemde firma SIAI Marchetti, producent van iconische vliegtuigen vóór de oorlog en ook van de SF-260 trainer vanaf 1960, zijn sinds de Eerste Wereldoorlog in Sesto Calende gevestigd.

Paul Maenhaut, voormalig Sabena-piloot en lid van de VTB raad van bestuur, nam het initiatief voor deze herdenking. Het idee ontstond toen hij het ongelooflijke epos van deze transfervluchten ontdekte tijdens het schrijven van een artikel voor ons tijdschrift over 50 jaar SF-260 in België. Paul verneemt dat de twee vliegtuigen die door onze vrienden werden gevlogen, in zeer slecht weer terecht kwamen. De SF-260, registratienummer I-SINM, storte neer op de top van een berg op de grens tussen Iran en Irak. Het vliegtuig en onze twee vliegeniers werd pas acht maanden later gevonden, na het smelten van de sneeuw.

Les 25 et 26 juillet 2021, une émouvante cérémonie commémorative s'est tenue à Sesto Calende (Lombardie) à la pointe sud du Lac Majeur. Un hommage a été rendu aux aviateurs belges et italiens décédés en Irak en décembre 1971.

Les accidents se sont passés au cours d'un convoyage vers Singapour de six appareils SF-260 Marchetti ; deux des appareils étaient pilotés par Roger Fagnoul (avec Robby de Bruin comme accompagnateur) et Michel Jacob de Beucken.

Les usines de la fameuse entreprise SIAI Marchetti, productrice d'avions emblématiques avant la guerre et de l'avion d'entraînement SF-260 à partir de 1960, sont installées à Sesto Calende depuis la Première Guerre mondiale.

Paul Maenhaut, ancien pilote Sabena et membre du conseil d'administration VTB, a pris l'initiative de cette commémoration. L'idée lui en est venue lorsqu'il découvre l'incroyable épopée de ce convoyage lors de la rédaction, pour notre magazine, d'un article retraçant les 50 ans du SF-260 en Belgique. Paul prend ainsi connaissance de cette mission au cours de laquelle les deux appareils pilotés par nos amis sont confrontés à du très mauvais temps. Le SF-260 immatriculé I-SINM, crashe au sommet d'un mont à la frontière entre l'Iran et l'Irak. L'avion et nos deux aviateurs ne seront retrouvés que huit mois plus tard à la fonte des neiges.



Laatste foto van Robby en Roger's vliegtuig genomen door Michel.

Dernière photo de l'avion de Robby et Roger prise par Michel.

## Robby de Bruin & Roger Fagnoul

Toevallig heeft Paul meerdere jaren in Sesto Calende gewoond toen hij voor de Italiaanse maatschappij Volare vloog, na het faillissement van Sabena. Hij was dus ook geïnteresseerd in de gebeurtenissen die leidden tot het neerstorten van de twee andere Italiaanse vliegeniers.

Maar laten we eerst eens kijken naar de vlucht van de twee Marchetti's, gevlogen door Roger Fagnoul en Michel Jacob.

Ter gelegenheid van de herdenking van de 40e verjaardag van hun ongeval, heb ik een boek geschreven dat het leven van onze twee vrienden beschrijft, hun crash en de zoektocht naar het wrak gedurende acht lange maanden.

Hier in het kort wat ik hierover schreef:

*"Op 5 december 1971 ontving ik een brief van Majoor Robby de Bruin met de mededeling dat hij met Commandant Roger Fagnoul naar Italië zou vertrekken om twee Marchetti-vliegtuigen naar Singapore over te vliegen. Robby is op dit moment gestationeerd in Rheindahlen (BRD) in een geallieerde staf. Roger heeft zijn Mirage conversie voltooid en vervolledigt zijn opleiding als instructeur op dit vliegtuig in Bierset.*

*Roger heeft ervaring in dit soort transfervluchten en stelt Robby voor hem te vergezellen. Het jaar daarvoor vloog hij in zijn eentje met een Marchetti naar Australië... zonder twijfel een wereldrecord voor dit type vliegtuig.*

*Rond half december, horen we het vreselijke nieuws. Na de ochtendbriefing staat de commandant van de vlieggroep recht en kondigt flegmatiek aan: "We hebben twee deserteurs in de luchtmacht. Majoor de Bruin en Commandant Fagnoul zijn vermist!"*

*De aankondiging van hun verdwijning sloeg in als een bom. Zoals velen van ons had ik grote bewondering voor Robby en ook kende ik Roger zeer goed, hij was immers Fouga-instructeur tijdens mijn opleiding.*

*Zij waren op 7 december uit Diyarbakir vertrokken naar Teheran. Toen zij de bergen langs de grens tussen Irak en Iran doorkruisten, kwamen zij in slecht weer terecht.*

*Ze vlogen in formatie toen Michel het contact verloor op een hoogte van 13.000 voet. Roger kondigde een uitwijkmanoeuvre aan en toen werd het radiocontact verbroken. Toen Michel uit de wolken kwam, kon hij zich lokaliseren en vond hij een landingsplaats ten noorden van Bagdad. Na twee dagen ondervragingen bereikte hij eindelijk Teheran, van waaruit hij de families kon waarschuwen en ook de vrienden die op de hoogte waren van de zending. Deze hebben de militaire autoriteiten ingelicht.*

*Aangezien zij na hun "afwezigheid" niet naar hun eenheid waren teruggekeerd, werden zij beschouwd als "deserteurs".*

*Robby had een ongewoon charisma. Met zijn drie Sahara<sup>1</sup>-expedities had hij ook buiten de Krijgsmacht naam gemaakt. Roger was, naast zijn functie als instructeur, vier seizoenen lang lid van de patrouille van de Rode Duivels geweest en nam vier-*

*Le hasard, cet incroyable hasard, veut que Paul ait vécu pendant de longues années à Sesto Calende alors qu'il volait pour la compagnie italienne Volare après la faillite de la Sabena. Il s'est donc également intéressé aux péripéties ayant entraîné le crash des deux autres aviateurs italiens.*

*Mais penchons-nous d'abord sur le convoyage des deux Marchetti pilotés par Roger F. et Michel Jacob de B.*

*À l'occasion de la commémoration des 40 ans de leur accident, j'ai rédigé un ouvrage retraçant la vie de nos deux amis, leur crash et les recherches effectuées pendant tous ces longs mois pour les retrouver.*

*Voici succinctement ce que j'en ai écrit :*

*« Le 5 décembre 1971, je reçois une lettre du Major Robby de Bruin m'informant qu'il part à Singapour avec le Commandant Roger Fagnoul pour y convoyer deux avions Marchetti au départ de l'Italie. Robby est à ce moment en poste à Rheindahlen (RFA) dans un état-major interallié. Roger a terminé sa transition Mirage et poursuit sa formation d'instructeur sur l'appareil à la base de Bierset.*

*Roger est coutumier de ce type de convoyage et a proposé à Robby de l'accompagner. Il a notamment, l'année précédente, amené tout seul un Marchetti en Australie... Sans aucun doute un record du monde pour ce type d'appareil.*

*Vers la mi-décembre, nous apprenons la terrible nouvelle. Après le briefing matinal, le commandant du groupe de vol s'est levé et a annoncé froidement : 'Nous avons deux deserteurs à la Force aérienne. Le Major de Bruin et le Commandant Fagnoul sont portés disparus !'*

*Leur disparition fait l'effet d'une bombe. Comme pas mal d'entre nous, j'ai une grande admiration pour Robby et je connais bien Roger vu qu'il était instructeur Fouga au cours de mon entraînement.*

*Ils étaient partis le 7 décembre de Diyarbakir à destination de Téhéran. Lors du passage des monts qui bordent la frontière entre l'Irak et l'Iran, ils se sont fait piéger par le mauvais temps.*

*Ils volaient en formation lorsque Michel a perdu le contact à une hauteur de 13.000 pieds. Roger a annoncé une manœuvre d'évitement puis le contact radio a été interrompu.*

*Michel est sorti des nuages, a pu se positionner et s'est posé au nord de Bagdad. Après avoir été interrogé pendant deux jours, il a finalement rejoint Téhéran d'où il a pu alerter les familles et les quelques amis au courant de la mission. Ces derniers en ont informé les autorités militaires.*

*N'ayant pas réintégré leur unité après leur « congé », ils ont donc été déclarés « deserteurs ».*

*Robby avait un charme peu ordinaire. Avec ses trois expéditions sahariennes<sup>1</sup>, il s'était également fait un nom en-dehors des Forces armées. Quant à Roger, outre sa fonction d'instructeur,*

1. In de winter van 1970 nam ik deel aan zijn laatste expeditie in een Piper Cub, de antropologische missie naar Niger

1. J'ai participé en Piper Cub à la dernière expédition, la mission anthropologique au Niger, au cours de l'hiver 1970.

## Robby de Bruin & Roger Fagnoul

maal deel aan een expeditie naar Antarctica. Tijdens zijn vrije tijd vloog hij regelmatig voor de firma Marchetti (Charleroi) en was een zeer gewaardeerd instructeur bij de Aero Para Club van Spa. Ook vormde hij gedurende twee jaar een stuntpatrouille met zijn collega Michel Jacob uit Beucken op Marchetti SF-260: de Fennecs.

Op de basis van Bierset is het alle hens aan dek. De commandant van de vlieggroep (OSN), luitenant-kolonel René 'Souf' Soufnonguel, kent ze goed. Hij had Robby onder zijn commando in het 1 Smd en Roger is, zoals reeds vermeld, een Mirage instructeur in het 8 Smd. Hij vindt dat er iets moet gebeuren.

Persoonlijk had ik de kolonel als baas op het LuM hoofdkwartier en we hielden contact na zijn pensionering. De verdwijning van onze vrienden en de zoekacties die hij coördineerde werden vaak vermeld. Hij vertelde me dat hij, kort na de aankondiging van hun verdwijning, Jean-Marie Hourlay in zijn kantoor zag aankomen, een van zijn jonge piloten die hij als C.O. in het 1 Smd had gekend. Jean-Marie's pleidooi was eenvoudig: **er moet iets gedaan worden!** Souf nam contact op met de staf om te zien of de luchtmacht bezorgd was en kon overwegen een C-130 te sturen om boven de vermoedelijke crashplaats te zoeken. De reactie van de stafchef was prompt: "Geen sprake van."

In mei van dit jaar zag ik mijn vriend Jean-Marie Hourlay terug, na meer dan 40 jaar, op de begrafenis van Jean-Pierre Quodbach, een andere grote veteraan van het 1 Smd. We spraken over zijn interventie bij de Souf. Hij vertelde mij dat hij inderdaad met een RF (Thunderflash) van Florennes naar Bierset was gevlogen, met Jo Transon als wingman, om de Souf te ontmoeten en hem over te halen "iets te doen": "Ik zei hem dat als een van ons zou verdwijnen, Robby de eerste zou zijn om hem te gaan zoeken. Dus was het niet meer dan normaal dat we al het mogelijke zouden doen om hen te vinden.

Ik kwam terug naar het squadron (42 in Florennes) en bleef tot diep in de nacht bellen in de hoop dat er iets zou gebeuren.

De volgende morgen zag ik de OSN in het smaldeel aankomen. In aanwezigheid van de C.O., kreeg ik een formeel militair bevel om me niet meer met deze zaak te bemoeien!

Het werd duidelijk dat niet alle hoofden in dezelfde richting stonden.

Gelukkig nam Souf de leiding en werd de solidariteitsactie, met inbegrip van de fondsenwerving, probleemloos uitgevoerd. Zoals Souf mij persoonlijk vertelde: "Tijdens de ochtendbriefing vertelde ik de piloten en het belangrijkste personeel van de basis dat ik geld nodig had, veel geld... Dat het meer dan een honderd frank biljet was... Het werkte!!!

Zo konden vrienden van onze twee vliegeniers, Freddy Heurckmans en Jacques Laurent, heel snel met Michel Jacob naar de regio gaan om de zoektocht te organiseren met de Iraanse en Iraakse civiele en militaire autoriteiten.

il a été membre de la patrouille des Diables Rouges pendant quatre saisons et a participé autant de fois à une expédition en Antarctique. Il volait régulièrement en dehors des heures de service pour le compte de la firme Marchetti (Charleroi) et était un instructeur fort apprécié à l'Aéro-para club de Spa. Depuis deux ans, il formait par ailleurs une patrouille acrobatique avec son collègue Michel Jacob de Beucken sur Marchetti SF-260 : les Fennecs.

À la base de Bierset, c'est le branle-bas de combat. Le commandant du groupe de vol (OSN), le Lieutenant-colonel René « Souf » Soufnonguel, connaît bien les intéressés. Il a eu Robby sous ses ordres à la 1 Esc et Roger est, comme déjà précisé, instructeur Mirage à la 8 Esc. Il estime qu'il faut faire quelque chose.

Personnellement, j'ai eu le colonel comme patron à l'état-major de la FAé et nous sommes restés en contact après sa mise à la retraite. La disparition de nos amis et les recherches entreprises sous sa coordination ont bien souvent été évoquées. Ainsi, il m'a précisé que peu après l'annonce de leur disparition, il a vu arriver Jean-Marie Hourlay dans son bureau, un de ses jeunes pilotes qu'il a connu comme C.O. à la 1 Esc. Le discours que Jean-Marie lui tient est simple : **il faut faire quelque chose !** Souf a pris contact avec l'état-major pour voir si la Force aérienne se sent concernée et peut envisager l'envoi d'un C-130 pour effectuer des recherches au-dessus de l'endroit présumé du crash. La réaction du chef d'EM ne s'est pas fait attendre : 'Il n'en est pas question.'

Au mois de mai de cette année, j'ai revu l'ami Jean-Marie Hourlay après plus de 40 ans, lors de l'enterrement de Jean-Pierre Quodbach, un autre grand ancien de la 1 Esc. Nous avons évoqué son intervention auprès du Souf. Il m'a confié qu'il s'était effectivement rendu en RF (Thunderflash) de Florennes à Bierset, avec Jo Transon comme ailier, pour rencontrer le Souf et le persuader de « faire quelque chose » : « Je lui ai dit que si l'un d'entre-nous venait à disparaître, Robby serait le premier à partir à sa recherche. Il était donc tout à fait normal de remuer ciel et terre pour essayer de les retrouver.

Je suis revenu au squadron (la 42e à Florennes) et je n'ai pas arrêté de téléphoner jusque tard dans la nuit en espérant que cela bouge.

Le lendemain matin, j'ai vu arriver l'OSN à l'escadrille. En présence du C.O., j'ai reçu l'ordre formel et militaire de ne plus m'occuper de cette affaire ! »

Manifestement toutes les têtes n'étaient pas tournées dans la même direction.

Heureusement, le Souf a pris l'affaire en main et l'action de solidarité, avec notamment la récolte de fonds, a été menée rondement. Comme le Souf me l'a précisé personnellement : 'Au briefing matinal, je me suis adressé aux pilotes et personnel clé de la base en leur disant que j'avais besoin d'argent, de beaucoup d'argent... Qu'il ne s'agissait donc pas d'un billet de cent francs... Cela a fonctionné !!!'

## Robby de Bruin & Roger Fagnoul

*Er werd een comité voor wederzijdse hulp opgericht om de nodige fondsen te verzamelen voor de financiering van andere onderzoeksactiviteiten. Half april, na verschillende mislukte missies, trok een team bestaande uit Jacques Laurent en twee*

*C'est ainsi que très rapidement, des amis de nos deux aviateurs, Freddy Heurckmans et Jacques Laurent, ont pu se rendre dans la région avec Michel Jacob pour organiser les recherches avec les instances civiles et militaires iraniennes et irakiennes.*



Remise d'un important chèque au comité d'entraide par l'ABPNL.

Overhandiging van een belangrijke cheque vanwege ABPNL aan het comité voor wederzijdse hulp.

Sur la photo/Op de foto:

Jacques Rabaey,  
JP Quodbach, JM Jacquemart,  
R. Soufnonguel, Denis Rolin,  
Franky Van Den Broecke  
et Louis Boulanger.

*parachutisten, Guy Waeghenaere en Léon Debacker, naar Noord-Irak en slaagde erin dicht bij de vermeende crashplaats te komen. De besneeuwde bergtoppen zijn ongeveer 4.500 meter hoog. Helaas hadden ze hun geheimen nog niet prijsgegeven.*

*Een groot moment van emotie en verwarring half mei... In België komt een bericht van Interpol aan met het nieuws van de ontdekking van een Marchetti in de streek van Kermanshah. Nadat hij de coördinaten van het wrak had ontvangen, begeeft Léon De Backer, die in de buurt was, zich naar de plaats van de ramp. Vergezeld door enkele soldaten en de herders die het vliegtuig hadden ontdekt, bereikt hij, na enkele uren beklimming van de berg Amrouleh, de plaats van het ongeval. Het vliegtuig stortte te pletter op 30 meter van de top van de berg.*

*Tot zijn grote verbazing komt de registratie van het vliegtuig niet overeen. Het was de Marchetti I-SINL, het vliegtuig van Michel Jacob, bestuurd door Luigi Tamborini...*

*Voor de Italiaanse vrienden is dit nieuws een grote troost. Maar voor alle vrienden van Robby en Roger is de teleurstelling groot, vooral omdat we niet eens op de hoogte waren van het neerstorten van dit vliegtuig...*

*Begin juli, wanneer de sneeuw smelt, passeert een Belgische wetenschappelijke expeditie IRAN 72 op de terugweg door de streek en verneemt zij dat de wrakstukken van het vliegtuig van Roger en Robby gevonden zijn. Een paar dagen later worden onze twee vliegeniers door KLM naar Schiphol teruggevlogen en vervolgens met een C-119 naar de basis van Bierset.*

*Un comité d'entraide a été mis sur pied afin de récolter les fonds nécessaires pour financer d'autres activités de recherche. À la mi-avril, après plusieurs missions infructueuses, une équipe composée à nouveau de Jacques Laurent et de deux paras, Guy Waeghenaere et Léon Debacker, se rend dans le nord de l'Irak et parvient à se rapprocher de l'endroit supposé du crash. Les sommets des monts toujours enneigés avoisinent les 4.500 m. Ils ne livrent malheureusement pas encore leur secret.*

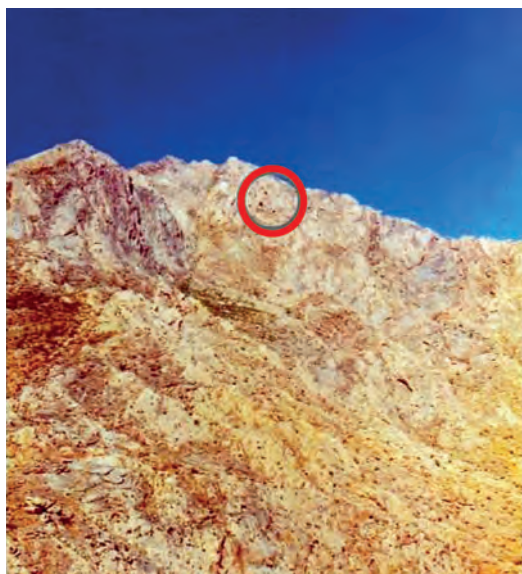
*Grand moment d'émotion et de confusion à la mi-mai... Un message diffusé par Interpol parvient en Belgique avec la nouvelle de la découverte d'un Marchetti dans la région de Kermanshah. Après avoir reçu les coordonnées de l'épave, Léon De Backer qui se trouve dans les environs, va se rendre sur les lieux du sinistre. Accompagné par les bergers qui ont découvert l'appareil et par quelques militaires, il arrive après plusieurs heures d'ascension du mont Amrouleh à l'endroit de l'accident. L'avion a percuté la montagne à 30 m du sommet.*

*À sa grande surprise, l'immatriculation de l'avion ne correspond pas. Il s'agit du Marchetti I-SINL, l'avion de Michel Jacob, piloté par Luigi Tamborini...*

*Pour les amis italiens, cette nouvelle est d'un grand réconfort. Mais pour tous les amis de Robby et Roger, la déception est fort grande d'autant plus que nous ignorions tout du crash de cet appareil...*

*À la fonte des neiges, début juillet, une expédition scientifique belge IRAN 72 passe par la région sur la route du retour et apprend la nouvelle de la découverte de l'épave de l'avion de Roger et Robby. Quelques jours plus tard, nos deux aviateurs sont rapatriés par avion KLM à Schiphol et ensuite en C-119 jusqu'à la base de Bierset. »*





De plaats van impact  
en een gedeelte van het wrak van de I-SINL.

40 jaar later, in 2011, vond ik het, als voorzitter van onze vereniging, onze plicht om hulde te brengen aan deze twee opmerkelijke figuren.

Ook moesten wij onze erkentelijkheid betuigen aan de leden van het onderzoeksteam, aan de talrijke toenmalige donateurs en aan allen die zich hadden ingezet voor het welslagen van de opsporingen.

Zo werd in augustus 2011 op het vliegveld van Spa een bijeenkomst georganiseerd in het kader van een reünie van de Vieilles Tiges. De families van onze twee vliegeniers en de vele acteurs van dit ongelooflijke epos waren hierop aanwezig.

Ook vandaag nog denken wij met ontroering terug aan de geest van kameraadschap en vriendschap die aan de basis lag van deze solidariteitsactie.

Voor mij, zoals voor een groot aantal vrienden, heeft de dood van Robby en Roger een grote leegte achtergelaten.



Spa, 10 augustus 2011. Herdenking ter gelegenheid van de 40<sup>ste</sup> verjaardag van het ongeval van Robby en Roger.



L'endroit de l'impact  
et un morceau de l'épave du I-SINL.

40 ans plus tard, en 2011, j'ai estimé comme président de notre association, que nous nous devons de rendre hommage à ces deux personnalités hors du commun.

Il fallait par ailleurs témoigner notre gratitude aux membres du Comité de recherches, aux nombreux donateurs de l'époque et à tous ceux qui se sont investis de près ou de loin, pour que ces recherches aboutissent.

C'est ainsi qu'au mois d'août 2011, une rencontre a été organisée à l'aérodrome de Spa dans le cadre d'une réunion des Vieilles Tiges, entre les familles de nos deux aviateurs et les nombreux acteurs de cette incroyable épopée.

Aujourd'hui encore, c'est avec émotion que nous repensons à l'esprit de camaraderie et d'amitié qui a constitué le fondement de cette action de solidarité.

Pour moi comme pour un grand nombre d'amis, la mort de Robby et Roger a laissé un grand vide.



10 août 2011, Spa. Commémoration des 40 ans de l'accident de Robby et Roger.

## Het traject van de Marchetti's, bestuurd door de Italiaanse piloten

Wat wij niet wisten en wat wij dankzij het onderzoek van Paul Maenhaut hebben ontdekt, is de saga van de formatie van de vier "Italiaanse" Marchetti's.

Zij verlaten Malpensa (Milaan) op **2 december 1971**, twee dagen voor de Belgische patrouille. Het is eigenaardig dat er geen coördinatie is geweest tussen de twee formaties. Dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat de routes van de twee patrouilles verschilden: de Italianen gingen via Syrië, terwijl Roger en Michel via Turkije naar Irak/Iran vlogen.

We zaten midden in de Koude Oorlog en de Russische aanwezigheid in Syrië was een realiteit. De Syrische luchtverkeersleiding dwingt de Italianen te landen in Damascus, naar eigen zeggen "om hun documenten te controleren".

Op **5 december** vertrekt de formatie van vier Marchetti's vanuit Bagdad naar Bander Abbas (Iran) aan de ingang van de Perzische Golf. Halverwege, ter hoogte van Shiraz krijgen zij van de Iraanse luchtverkeersleiding opdracht op dat vliegveld te landen. De missie kon niet worden voortgezet wegens het aanhoudende conflict tussen India en Pakistan<sup>2</sup>.

Op **6 december** stijgen Roger en Robby op van Elazig in Turkije naar Teheran. Door het slechte weer moeten zij echter uitwijken naar Diyarbakir.

De volgende dag, **7 december**, vertrekken ze vroeg met de Marchetti I-SINM, met een tragisch einde voor Roger en Robby. Dit is des te dramatischer omdat we nu weten dat de missie niet verder had kunnen gaan dan Iran. Deze informatie werd hen helaas nooit meegedeeld. Een coördinatie tussen de twee formaties, of eenvoudigweg een contactpunt in Sesto Calende, zou het mogelijk hebben gemaakt dit drama... en het daaropvolgende te vermijden!

## De crash van het I-SINL vliegtuig

Op 10 december slaagt Michel Jacob er eindelijk in Teheran te bereiken na een aantal incidenten. Diezelfde dag landen de vier Italiaanse vliegtuigen ook in Teheran vanuit Shiraz. Zij krijgen toestemming van de moedermaatschappij Marchetti om de toestellen naar Italië terug te vliegen.

Op 13 december keert Michel met een lijnvliegtuig terug naar België met het gevoel dat hij zijn uiterste best heeft gedaan om onze vrienden te vinden.

De leider van de Italianen, **Silvano Galli**, besluit na Marchetti te hebben ingelicht om ook het vliegtuig van Michel, geregistreerd I-SINL, naar Italië terug te brengen. Hij is van mening dat het vliegtuig kan worden toevertrouwd aan **Luigi Tamborini**, de begeleider, hoewel deze geen beroepspiloot is.

Diezelfde 13 december, bij het vertrek uit Teheran met Bagdad als bestemming, is het weer geschikt en maakt het

2. Aan dit derde Indo-Pakistaanse conflict kwam ongeveer tien dagen later een einde met de onafhankelijkheidsverklaring van Bangladesh op 16 december 1971.

## Le convoyage des Marchetti pilotés par les aviateurs italiens

Ce que nous ignorions et que nous avons découvert grâce aux recherches effectuées par Paul Maenhaut, c'est la saga de la section des quatre Marchetti « italiens ».

Ils ont quitté Malpensa (Milan) le **2 décembre 1971**, soit deux jours avant la patrouille belge. Il est étonnant de constater qu'il n'y ait eu aucune coordination entre les deux formations. Cela s'explique sans doute du fait que les routes suivies par les deux patrouilles diffèrent : les Italiens passeront par la Syrie tandis que Roger et Michel passeront en Irak/Iran via la Turquie. Nous sommes en pleine guerre froide et la présence russe est une réalité en Syrie. Le contrôle aérien syrien obligera d'ailleurs les Italiens à se poser à Damas, dicit « en vue d'une vérification de leurs documents ».

Le **5 décembre**, la formation des quatre Marchetti décolle de Bagdad à destination de Bander Abbas (Iran) à l'entrée du Golfe persique. À mi-chemin, à hauteur de Shiraz, ils reçoivent l'ordre du contrôle aérien iranien d'atterrir sur cet aérodrome.

La mission ne peut être poursuivie du fait du conflit en cours depuis de longs mois entre l'Inde et le Pakistan<sup>2</sup>.

Le **6 décembre**, Roger et Robby décollent d'Elazig en Turquie à destination de Téhéran. Le mauvais temps les oblige toutefois à se dérouter vers Diyarbakir.

Le lendemain **7 décembre**, ils repartent de bonne heure avec la fin tragique pour Roger et Robby à bord du Marchetti I-SINM. C'est d'autant plus dramatique vu que nous savons maintenant que la mission n'aurait pas pu se poursuivre au-delà de l'Iran. Cette information ne leur a malheureusement jamais été communiquée. Une coordination entre les deux formations, ou tout simplement un point de contact à Sesto Calende, aurait permis d'éviter ce drame... et le suivant !

## Le crash de l'avion I-SINL

Le 10 décembre, Michel Jacob réussit finalement à rejoindre Téhéran après pas mal de péripéties. Ce même jour, les quatre appareils italiens atterrissent également à Téhéran en provenance de Shiraz. Ils ont reçu l'autorisation de la maison mère Marchetti de ramener les appareils en Italie.

Le 13 décembre, Michel rentre par avion de ligne en Belgique avec le sentiment d'avoir fait le maximum pour retrouver nos amis.

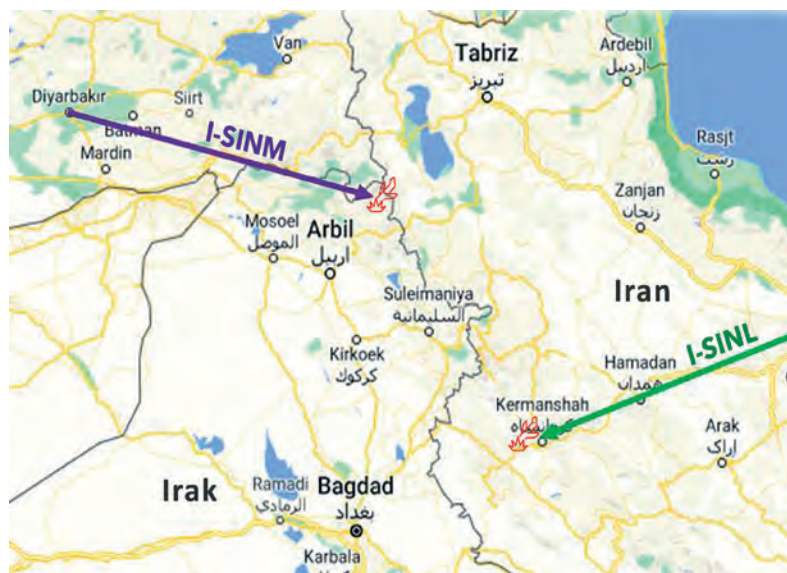
Le leader des Italiens, **Silvano Galli**, décide après en avoir informé Marchetti d'également ramener en Italie l'avion de Michel, immatriculé I-SINL. Il estime que l'appareil peut être confié à **Luigi Tamborini**, l'accompagnateur, bien que celui-ci ne soit pas pilote professionnel.

Ce même 13 décembre, au départ de Téhéran avec Bagdad comme destination, la météo est convenable et permet de

2. Il sera mis fin à ce troisième conflit indo-pakistanaï une dizaine de jours plus tard, avec la déclaration d'indépendance du Bangladesh, le 16 décembre 1971.

Plaats van de twee crashes.

Localisation des deux crashes.



mogelijk om op lage hoogte te blijven in de opeenvolgende valleien. Na anderhalf uur vliegen verslechtert het weer echter en de formatie wordt gedwongen om boven 13.000 voet te klimmen, de veiligheidshoogte...

De wolken pakken zich samen en het wordt steeds moeilijker om visueel contact met de leider te houden. Het weer is echt te slecht en Silvano Galli besluit om terug te keren naar Teheran. Tijdens dit manoeuvre slaagde slechts één vliegtuig erin visueel contact te houden.

Galli en zijn wingman bereiken Teheran na een vlucht van meer dan zeven uur! Dertig minuten later voegt een derde vliegtuig zich bij hen. De vierde piloot is uitgeweken naar Kermanshah, een twee uur durende vlucht van Bagdad. Luigi Tamborini verloor visueel en radiocontact met de andere leden van de formatie. Bijzonder moeilijke vluchtomstandigheden, met veel turbulentie en een gebrek aan zuurstof op deze hoogte, maken het hem onmogelijk het vliegtuig in veiligheid te brengen. Ook hij wordt als vermist opgegeven.

Gedurende enkele dagen zullen de Italiaanse vrienden het nodige doen om te proberen het vliegtuig van Tamborini te vinden. De Iraanse autoriteiten zijn even coöperatief als voordien, maar iedereen moet de feiten onder ogen zien... het vermoedelijke crashgebied is veel groter dan dat van Roger en Robby's vliegtuig.

Even later komt het tot een vredesakkoord tussen India en Pakistan en krijgen de Italiaanse vrienden de nodige machtigingen om hun missie naar Singapore voort te zetten.

Op 28 december 1971 stijgen de drie Marchetti's op uit Teheran, passeren in Kermanshah om het vierde toestel op te pikken en landen uiteindelijk via Karachi in Bombay.

Op 2 januari vertrekken zij naar Nagpur (India) en de volgende dag leveren zij het toestel officieel af aan de autoriteiten van Singapore.

Missie volbracht..., maar de prijs was zeer hoog: het verlies van drie bemanningsleden.

## Het lot eist zijn tol

Terug thuis vliegt Franco Mainero, één van de vier Marchetti-piloten, naar Turijn waar hij zijn vrouw met zijn PA-30

rester à basse altitude dans les vallées qui se succèdent. Toutefois, après 1 h 30 de vol, le temps se dégrade et la formation est obligée, vu le relief, de monter au-delà de 13.000 pieds, l'altitude de sécurité...

Les nuages s'accumulent et il devient de plus en plus difficile de rester en contact visuel avec le leader. La météo est vraiment trop mauvaise et Silvano Galli décide de revenir à Téhéran. Au cours de cette manœuvre, un seul appareil parvient à garder le contact.

Galli et son ailier rejoignent Téhéran après plus de sept heures de vol! Trente minutes plus tard, un troisième appareil les y rejoint. Le quatrième pilote se déroutera à Kermanshah, à deux heures de vol de Bagdad. Quant à Luigi Tamborini, il a perdu contact visuel et radio avec les autres membres de la formation. Des conditions de vol particulièrement difficiles, beaucoup de turbulence et un manque d'oxygène à cette altitude, ne lui ont pas permis de ramener l'avion à bon port. Il sera lui aussi porté disparu.

Pendant quelques jours, les amis italiens vont entreprendre à leur tour les démarches nécessaires pour essayer de retrouver l'appareil de Tamborini. Les autorités iraniennes seront toujours aussi coopératives mais tous devront se rendre à l'évidence..., la zone présumée du crash est beaucoup plus étendue que celle de l'avion de Roger et Robby.

Entretemps, la paix est intervenue entre l'Inde et le Pakistan et les amis italiens obtiennent les autorisations nécessaires pour poursuivre leur mission à destination de Singapore.

Le 28 décembre 1971, les trois Marchetti décollent de Téhéran, passent par Kermanshah pour récupérer le quatrième appareil et atterrissent finalement à Bombay via Karachi.

Le 2 janvier, ils repartent pour Nagpur (Inde) et le lendemain, ils livrent officiellement les appareils aux autorités de Singapore.

Mission accomplie..., mais le prix à payer est extrêmement lourd : la perte de trois membres d'équipage.

## Le sort s'acharne

De retour au pays, Franco Mainero, l'un des quatre pilotes Marchetti, se rend à Turin où il embarque son épouse dans

## Robby de Bruin & Roger Fagnoul

oppikt en onmiddellijk vertrekt naar Alghero in het noorden van Sardinië om zijn vijf kinderen te ontmoeten.

Het weer was slecht en het vliegtuig is nooit op zijn bestemming aangekomen.

Resten van bagage werden gevonden bij Calvi. Het zoeken in de regio heeft echter geen resultaten opgeleverd.

### De herdenking

Op initiatief van Paul Maenhaut vond deze herdenking plaats op 25 en 26 juli in Sesto Calende, in aanwezigheid van familieleden (Joël Fagnoul, Dominique, Marie-Hélène en Vincent de Bruin) en vele vrienden.

Onze oud-voorzitter, Wif De Brouwer (zelfde promotie als Robby), Serge Martin (zelfde promotie als Roger) en Willy Kother (expedities op Antarctica met Roger en in Niger met Robby) waren ook aanwezig. Louis Jeangout (voorzitter van de OFC) en Alex Dewilde, zoals Paul ook een piloot bij Volare, namen ook deel aan de herdenking.

In aanwezigheid van de families en een beperkt aantal genodigden werd door de burgemeester van Sesto Calende op 25 juli een bloemenkrans neergelegd aan de herdenkingsplaat waarin de namen van alle vliegeniers gegrift zijn die om het leven kwamen tijdens opdrachten voor SAI Marchetti. Deze plaat bevindt zich in het kerkje 'Sant Maria' aan de noordkant van de stad.

De officiële huldigingsceremonie vond plaats op 26 juli in het stadhuis van Sesto Calende. (zoals men op de foto op pagina 41 kan merken). Paul, die de gebeurtenissen van toen in detail gereconstrueerd en gebundeld heeft in een prachtig

son PA30 et décolle aussitôt pour Alghero au nord de la Sardaigne pour y retrouver ses cinq enfants.

La météo est mauvaise et l'appareil n'arrivera pas à destination.

Des restes de bagage sont retrouvés au large de Calvi. Les recherches dans la région ne donneront toutefois aucun résultat.

### La commémoration

C'est donc à l'initiative de Paul Maenhaut que cette commémoration s'est déroulée les 25 et 26 juillet à Sesto Calende, en présence de membres des familles (Joël Fagnoul, Dominique, Marie-Hélène et Vincent de Bruin) et de nombreux amis.

Notre past-president, Wif De Brouwer (même promotion que Robby), Serge Martin (même promotion que Roger) et Willy Kother (expéditions en Antarctique avec Roger et au Niger avec Robby) ont également tenu à être présents. Ce fut également le cas de Louis Jeangout (président de l'OFC) et d'Alex Dewilde, pilote à Volare tout comme Paul.

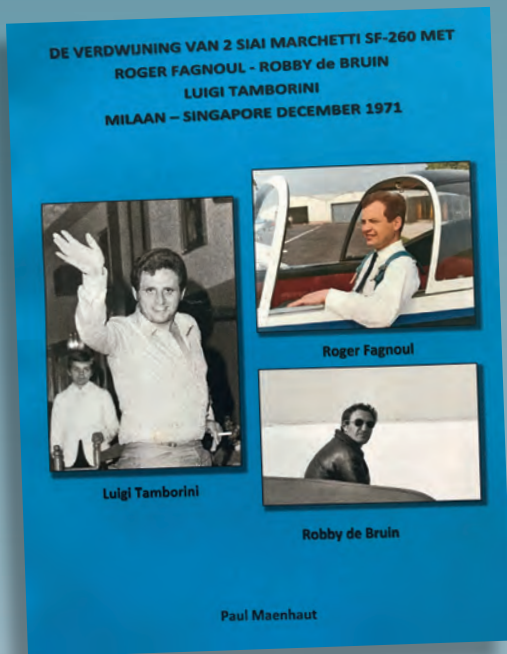
Le 25 juillet, en présence des membres de la famille et d'un nombre limité d'invités, le maire de Sesto Calende a déposé une gerbe à la plaque commémorative où sont gravés les noms de tous les aviateurs qui ont perdu la vie lors de missions pour SIAI Marchetti. Cette plaque se trouve dans la petite église « Sant Maria », au côté nord de la ville. Paul a reconstitué en détails les événements de l'époque et les a rassemblés dans un très bel ouvrage (rédigé en français, néerlandais et italien) qu'il a pu présenter lors de la cérémonie d'hommage qui s'est tenue à la maison communale de Sesto Calende comme on peut le voir sur la photo sur la page 41.



De families van Robby, Roger en Luigi geflankeerd door burgemeester Giovanni Buzzi en vice-burgemeester Edoardo Favaron. Tussen de notabelen; Joël Fagnoul, Vincent, Marie-Hélène, Dominique de Bruin, Loredana & Luca Tamborini.

Les familles de Robby, Roger et Luigi, flanquées par le maire Giovanni Buzzi et vice-maire Edoardo Favaron. Entre les notables, Joël Fagnoul, Vincent, Marie-Hélène, Dominique de Bruin, Loredana & Luca Tamborini.





De frontpagina van het boek van Paul Maenhaut.

La couverture du livre de Paul Maenhaut.

Belangstelling in de lokale pers.

L'Intérêt dans la presse locale.



Hierboven: De voorstelling van het boek.

Ci-dessus : La présentation du livre.

boek (geschreven in het Frans, Nederlands en Italiaans) kreeg er de gelegenheid om zijn werk voor te stellen.

Tijdens dit ontroerende eerbetoon memoreerde Wif De Brouwer de avontuurlijke carrières van onze twee overleden vrienden. Mevrouw Loredana Tamborini sloot dit officiële gedeelte af door de zeer mooie en sympathieke persoonlijkheid van haar echtgenoot op te roepen.

Tenslotte werd het eerbetoon aan de drie vliegeniers afgesloten met zeer ontroerende passages van een SF-260.

Het laatste woord... geven we aan Vincent de Bruin, piloot bij ASL France:

*"Nogmaals hartelijk dank Paul, voor al het werk, voor alle energie die je in de realisatie van je werk hebt gestoken, voor deze schitterende organisatie, en vooral voor het feit dat je ons de gelegenheid hebt gegeven de familie Tamborini te leren kennen. We zullen deze prachtige momenten van ontroering nooit vergeten".*

Au cours de cet émouvant hommage, Wif De Brouwer a retracé les carrières aventureuses de nos deux amis disparus. Madame Loredana Tamborini a quant à elle clôturé cette partie officielle en évoquant la très belle et sympathique personnalité de son époux.

Par la suite, une gerbe a été déposée devant la plaque commémorative reprenant les noms des pilotes décédés au cours de missions pour l'entreprise SIAI Marchetti.

Enfin, c'est par les évolutions combien émouvantes d'un SF-260 que la cérémonie d'hommage aux trois aviateurs a été clôturée.

Le mot de la fin... nous le donnons à Vincent de Bruin, pilote à ASL France :

*« Encore un énorme merci Paul, pour tout ce travail, pour toute l'énergie dépensée à la réalisation de ton ouvrage, pour cette magnifique organisation, et par-dessus tout, de nous avoir permis de faire connaissance avec la famille Tamborini. Nous n'oublierons jamais ces magnifiques moments d'émotions. »*





# THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION SITUATION UPDATE

Jacques Drappier

Traduction André Perrad & Mich De Weirdt

## Introductie

De Covid-19 pandemie is één van de meest ingrijpende gebeurtenissen sinds de Tweede Wereldoorlog.

Tientallen miljoenen mensen werden zwaar ziek, miljoenen overlijden. Het menselijk lijden is enorm. In tegenstelling tot andere, ernstige drama's, is dit niet een lokaal probleem gebleven, maar heeft het de hele wereld in zijn greep.

Naast de menselijke drama's is dit ook een economische ramp die hele industrieën onderuitgehaald heeft. Uitzonderingen (zoals Amazon) niet te na gesproken, heeft de pandemie een enorme schade toegebracht aan de wereld-economie, en op zijn beurt dus nog meer menselijk lijden gecreëerd want de armoede is weer toegenomen. Het einde is nog niet in zicht.

Eén van de industrieën die zwaar te lijden heeft onder de pandemie is zeker de luchtvaart. Het is ontegensprekelijk dat reizen, op welke manier dan ook, de verspreiding van virussen bevordert. Dit is geweten sinds de middeleeuwen, toen duurde het twee jaar of meer om een bacterie of virus van China tot onze contreien te brengen, nu is dit in enkele dagen gebeurd... Het is dus niet verwonderlijk dat alles wat met reizen te maken had als eerste de tol moest betalen.

Het is nog te vroeg om een echt bilan op te maken, aangezien we eigenlijk nog niet aan het einde van de pandemie zijn, maar ik ga toch proberen al een eerste schets te maken van wat we meegemaakt hebben en welke de korte en langetermijngevolgen zijn voor de luchtvaart.

Ik zal dit chronologisch doen, met een focus op de luchtvaartmaatschappijen, de constructeurs en de piloten.

## De eerste golf

Begin 2020 is er nog niet veel aan de hand. Er is wel nieuws van een nieuw virus in Wuhan, maar we moeten ons géén zorgen maken, dat is een lokaal probleem zoals we al gezien hebben in het verleden. We vertrekken op skivakantie, of op zonzvakantie naar het zuiden...

Een paar weken later is het hek van de dam, en in maart gaat alles dicht.

Reizen wordt onmogelijk, de luchtvaart komt in een paar weken tot stilstand.

Wereldwijd worden vluchten afgelast en vliegtuigen gestockeerd.

Rond half april is de situatie ongezien: wereldwijd staan 14.500 vliegtuigen geparkeerd. Sommige grote vliegvelden worden gesloten om toestellen te kunnen parkeren tot op de startbanen!

## Introduction

La pandémie de Covid-19 est l'un des événements les plus dramatiques depuis la Seconde Guerre mondiale.

Des dizaines de millions de personnes sont tombées gravement malades, des millions sont mortes. La souffrance humaine est énorme. Contrairement à d'autres tragédies graves, celle-ci n'est pas restée un problème local, mais s'est attaquée au monde entier.

En plus des drames humains, c'est aussi une catastrophe économique qui a mis-à-mal des industries entières. Hormis quelques exceptions (comme Amazon), la pandémie a causé d'énormes dommages à l'économie mondiale et a, à son tour, créé encore plus de souffrances humaines car la pauvreté a encore augmenté. La fin n'est pas encore en vue.

L'une des entreprises qui a beaucoup souffert de la pandémie est certainement l'aviation. Il est indéniable que les voyages, par quelque moyen que ce soit, favorisent la propagation des virus. On le sait depuis le Moyen Âge, quand il fallait deux ans ou plus pour qu'une bactérie ou un virus voyage depuis la Chine jusqu'à nos contrées, alors qu'aujourd'hui il ne faut que quelques jours... Il n'est donc pas surprenant que tout ce qui est lié aux voyages ait été le premier à en payer le prix.

Il est trop tôt pour faire un véritable bilan, car nous ne sommes pas encore au bout de la pandémie, mais je vais essayer de faire une première esquisse de ce que nous avons vécu et des conséquences à court et à long terme pour l'aviation.

Je le ferai de manière chronologique, en me concentrant sur les compagnies aériennes, les industriels et les pilotes.

## La première vague

Au début de l'année 2020, il ne se passe pas grand-chose. Il y a bien des nouvelles d'un nouveau virus à Wuhan, mais nous ne devrions pas nous inquiéter, c'est un problème local comparable à ce que nous avons déjà vu dans le passé. On part pour des vacances de ski, ou pour des vacances au soleil dans le sud...

Quelques semaines plus tard, c'est le début de la fin et en mars, tout ferme.

Les voyages deviennent impossibles, l'aviation est paralysée en quelques semaines.

Des vols sont annulés dans le monde entier et des avions sont cloués au sol.

À la mi-avril, la situation est sans précédent : 14.500 avions sont cloués au sol dans le monde entier. Certains grands aéroports sont fermés pour permettre aux avions de se parquer directement sur les pistes !

## THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

De passagiersaantallen en RPK (*Revenu Passenger Kilometers*) duiken tot ongekende dieptes: 91% lager dan dezelfde periode in 2019.

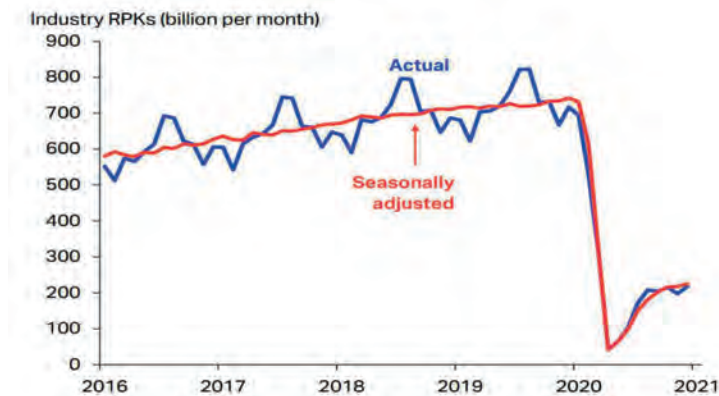
Kortom: de luchtvaart staat stil!

Le nombre de passagers et les RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) plongent à des niveaux sans précédent : 91% de moins que pour la même période en 2019.

En bref : l'aviation est au point mort !

### Industry RPKs (billion per month)

Source: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

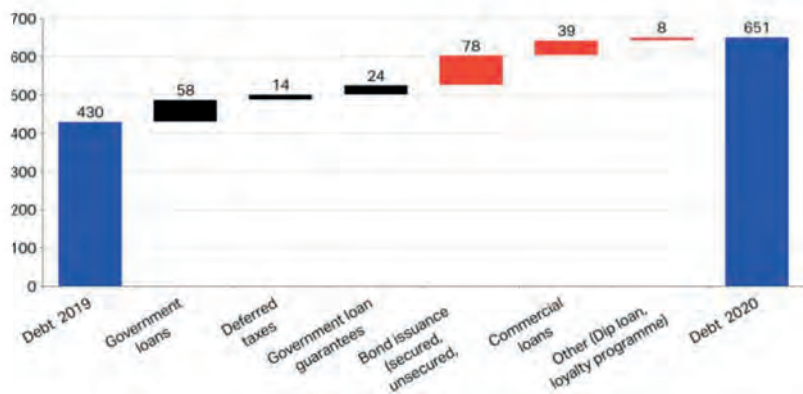


Het lot van de piloten, en het andere personeel, varieert sterk naargelang het land en de maatschappij. Heel snel wordt er technische werkloosheid gebruikt, of gelijkaardige benaderingen naargelang het land, om de kosten te drukken.

Le sort des pilotes, et des autres catégories de personnel, varie considérablement selon le pays et la compagnie aérienne. Pour réduire les coûts, on a très vite recours au chômage technique, ou à des approches similaires selon les pays.

Source:

Economics using data from own estimates of Government aid, private debt estimates from airfinance journal, November 2020. Debt includes ajustement for operating leases.



En ook komt zeer snel de vraag naar steun van de overheid. In Europa, de VS en andere landen worden grote bedragen vrijgemaakt, die echter voor een groot gedeelte leningen zijn. Dit betekent dat de maatschappijen met een enorme schuldenlast de heropbouw zullen moeten starten.

De constructeurs komen ook onder zware druk: de leveringen vallen bijna helemaal stil, en de vooruitzichten voor de rest van het jaar zijn niet echt hoopgevend.

De voorspellingen over de heropleving zijn eerst zeer optimistisch: sommigen geloven in een snel herstel, wat betekent dat tegen eind 2020 we terug aan 80 % van het vorige jaar zouden zijn.

Et la demande de soutien gouvernemental arrive aussi très rapidement. En Europe, aux États-Unis et dans d'autres pays, d'importantes sommes d'argent sont débloquées, dont la plupart sont en réalité des prêts. Cela signifie que les entreprises devront commencer à se reconstruire en étant lourdement endettées.

Les constructeurs sont également soumis à une forte pression : les livraisons sont presque au point mort et les perspectives pour le reste de l'année ne sont pas très encourageantes.

Les prévisions concernant la reprise sont d'abord très optimistes : certains croient à une reprise rapide, ce qui signifie qu'à la fin de 2020, nous serions revenus à 80 % de l'année précédente.

Het zal anders lopen.

## Herfst 2020

Alhoewel het reizen tijdens de zomer nog ver beneden de gewone cijfers lag, komt na de zomer helaas een tweede golf van besmettingen op gang.

De golven van de pandemie lopen niet gelijk in alle delen van de wereld. We zien in China een toename van de luchtvaartactiviteiten tot zowat 60 % van normaal terwijl Europa blijft hangen rond de 30%. Dit heeft alles te maken met het hebben, of niet, van een interne markt. Het feit dat landen hun grenzen dicht houden belet dat de internationale luchtvaart op gang komt.

Ondanks de situatie slaagt Airbus er toch in om de leveringen op een economisch aanvaardbaar peil te houden.

Les choses vont se passer différemment.

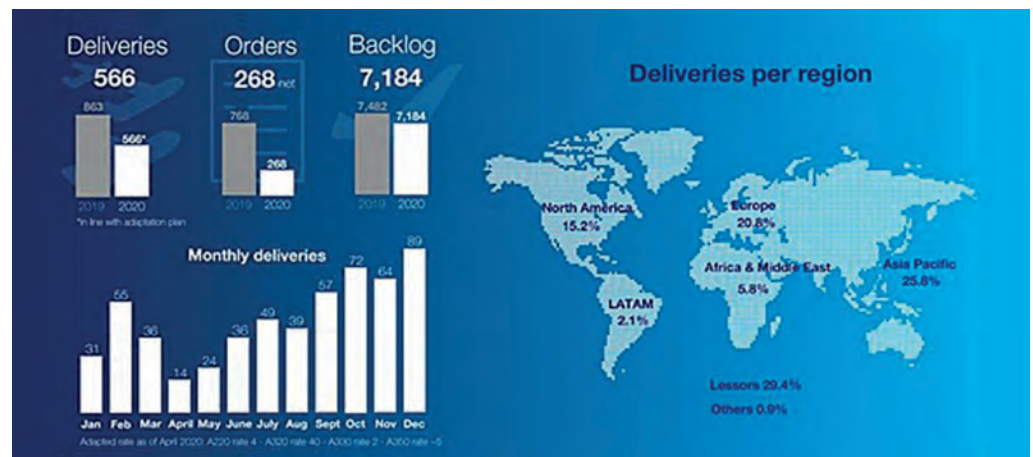
## Automne 2020

Bien que les voyages durant l'été soient restés bien en deçà des chiffres habituels, une deuxième vague d'infections arrive malheureusement après l'été.

Les vagues de la pandémie ne se propagent pas uniformément dans toutes les régions du monde. En Chine, nous constatons une augmentation du nombre de voyages en avion, qui atteint environ 60 % de la normale, tandis que l'Europe oscille autour de 30 %. Cela est dû au fait d'avoir ou non un marché intérieur. Le fait que les pays gardent leurs frontières fermées empêche l'aviation internationale de fonctionner.

Malgré cette situation, Airbus parvient à maintenir les livraisons à un niveau économiquement acceptable.

### Airbus Commercial Aircraft Orders & Deliveries 2020



Voor het personeel van de luchtvaartmaatschappijen wordt de situatie eigenlijk nog slechter. In de VS was de staatssteun verbonden aan de belofte om geen personeel te ontslaan, en verder te betalen. Maar dit hield op in oktober, met grote afdankingen tot gevolg. Ook grote maatschappijen uit het Midden-Oosten danken massaal piloten af, net als in Europa. Het is moeilijk precieze cijfers hierover te vinden, maar uit de gegevens van de *European Cockpit Association* zijn enkel in Europa zeker 18.000 piloten jobs verloren of in gevaar, waarvan zeker 9.000 echt ontslagen zijn!

De situatie van de industrie verschilt sterk van land tot land. China is vrij snel terug een schijnbaar normaal patroon gaan vliegen in de interne markt waardoor de weerslag op de maatschappijen al bij al nog meevalt. Ook in Rusland heeft de grote interne markt een aantal maatschappijen kunnen redden.

Europa mag dan wel één markt zijn, in deze omstandigheden is die markt uitéengevallen en de complexe situatie met verschillende regels en limieten binnen Europa maken rei-

Pour le personnel des compagnies aériennes, la situation ne fait qu'empirer. Aux États-Unis, le soutien de l'État était lié à la promesse de ne pas licencier le personnel et de continuer à le payer. Mais cela s'est arrêté en octobre, entraînant d'importants licenciements. De grandes compagnies aériennes du Moyen-Orient se débarrassent également en masse de leurs pilotes, comme c'est le cas en Europe. Il est difficile de trouver des chiffres précis à ce sujet, mais selon les données de l'*European Cockpit Association*, rien qu'en Europe, au moins 18.000 emplois de pilotes ont été perdus ou sont menacés, dont au moins 9.000 ont été des licenciements secs !

La situation de l'industrie varie fortement d'un pays à l'autre. La Chine a assez rapidement retrouvé un schéma de vol apparemment normal sur le marché intérieur, ce qui signifie que l'impact sur les compagnies aériennes n'est, somme toute, pas si important. En Russie aussi, le grand marché intérieur a pu sauver un certain nombre de compagnies aériennes.

L'Europe est peut-être un marché unique, mais dans ces circonstances, ce marché s'est désintégré et la situation

zen in praktijk onmogelijk. Dit heeft uiteraard een zware negatieve invloed op alle Europese maatschappijen die miljoenen euro per dag verliezen. Uit cijfers van IATA blijkt dat de Europese maatschappijen een verlies van 27 miljard maakten in 2020.

Op wereldniveau zijn de gevolgen al aanzienlijk. Tientallen maatschappijen zijn in vereffening of overleven door de steunmaatregelen, maar worden zwakker met de dag.

Het is ondertussen duidelijk dat de heropleving veel langer zal duren dan initieel gehoopt. Vooral de internationale trafiek heeft het zeer moeilijk. Als voorbeeld: Australië heeft zijn grenzen gesloten voor internationaal verkeer, en zal dat aanhouden tot minstens oktober 2021!

Het aantal vliegtuigen dat geparkeerd is neemt wel af, vooral dan de kleinere toestellen zoals de A320 en B737 worden terug in omloop gebracht, evenals een aantal A330 of B777. De grote B747 en A380 zijn op dat moment duidelijk niet meer gewenst. De meeste toestellen van deze modellen zijn geparkeerd, en velen zullen nooit meer terug in dienst genomen worden. Het einde van een tijdperk is nabij. Nog maar zes maatschappijen vliegen vandaag met passagiers B747, gezamenlijk minder dan 50 toestellen. Ook de A380 wordt uit gebruik genomen door de meeste maatschappijen. Voorlopig vliegt enkel Emirates terug met de A380, alhoewel er nog een kleine kans bestaat dat er toch nog een paar uit de woestijn gehaald worden als de situatie beter wordt in de komende twee jaar.

In de rangen van de piloten zijn ondertussen hele groepen van ervaren piloten op vervroegd pensioen gedwongen, maar desondanks zijn nog tienduizenden piloten werkloos en wordt de lijst elke dag langer met jonge werkzoekende piloten die net uit de opleiding komen.

Dit geeft aanleiding tot eigenaardige reacties: de *British Airline Pilots Association* (BALPA) geeft in een kranten-interview de raad aan jonge mensen om géén opleiding tot piloot meer aan te vatten omdat er in jaren geen werk meer zou zijn, terwijl Boeing en CAE aangeven dat er vanaf 2022 terug een tekort zal zijn... Onduidelijkheid troef.

### Lente 2021

De winter bracht geen noemenswaardige verbetering van de situatie in de luchtvaart. Zowel de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) als de inkomsten stagneren wereldwijd. Hoewel de vaccinatiecampagne gestart is komt die laat en traag op gang en de meeste landen verbieden grote bijeenkomsten en sluiten grenzen af. Zowel de lokale markten als de internationale markten blijven hangen op hetzelfde niveau. Er is in het begin van de lente zelfs een achteruitgang van de cijfers.

complexe avec des règles et des limites différentes au sein de l'Europe rend les voyages impossibles en pratique. Cela a, bien entendu, un impact négatif important sur toutes les compagnies aériennes européennes, qui perdent des millions d'euros chaque jour. Les chiffres de l'IATA montrent que les compagnies aériennes européennes ont perdu 27 milliards en 2020.

Au niveau mondial, les conséquences sont déjà considérables. Des dizaines de compagnies aériennes sont en liquidation ou survivent grâce aux mesures de soutien, mais elles s'affaiblissent de jour en jour.

Il est désormais clair que la reprise sera beaucoup plus longue que ce qui avait été initialement espéré. Le trafic international, en particulier, traverse une période difficile. À titre d'exemple : l'Australie a fermé ses frontières au trafic international, elles le resteront au moins jusqu'en octobre 2021 !

Le nombre d'avions maintenus au sol diminue, en particulier avec la remise en service d'avions plus petits tels que l'A320 et le B737 ainsi qu'un certain nombre d'A330 ou de B777. Les grands B747 et A380 ne sont désormais clairement plus favorisés. La plupart des avions de ces modèles sont parqués, et beaucoup ne seront jamais remis en service. La fin d'une époque est proche. Seules six compagnies aériennes exploitent encore aujourd'hui des B747 passagers, soit collectivement moins de 50 appareils. L'A380 est également retiré du service par la plupart des compagnies aériennes. Pour l'instant, seule Emirates fait à nouveau voler l'A380, bien qu'il y ait encore une petite chance que quelques-uns soient sortis du désert si la situation s'améliore dans les deux prochaines années.

Dans les rangs des pilotes, des groupes entiers de pilotes expérimentés ont été contraints à la retraite anticipée, mais malgré cela, des dizaines de milliers de pilotes sont toujours au chômage et la liste s'allonge chaque jour avec les jeunes pilotes demandeurs d'emploi qui sortent de formation.

Cela donne lieu à d'étranges réactions : dans une interview à un journal, la *British Airline Pilots Association* (BALPA) conseille aux jeunes de ne plus suivre de formation de pilote car il n'y aura plus de postes avant des années, alors que Boeing et CAE indiquent qu'il y aura à nouveau une pénurie à partir de 2022... L'incertitude règne.

### Printemps 2021

L'hiver n'a pas apporté d'amélioration significative dans la situation de l'aviation. Tant le RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) que les revenus stagnent dans le monde entier. Bien que la campagne de vaccination ait commencé, elle démarre tardivement et lentement et la plupart des pays interdisent les grands rassemblements et ferment les fron-

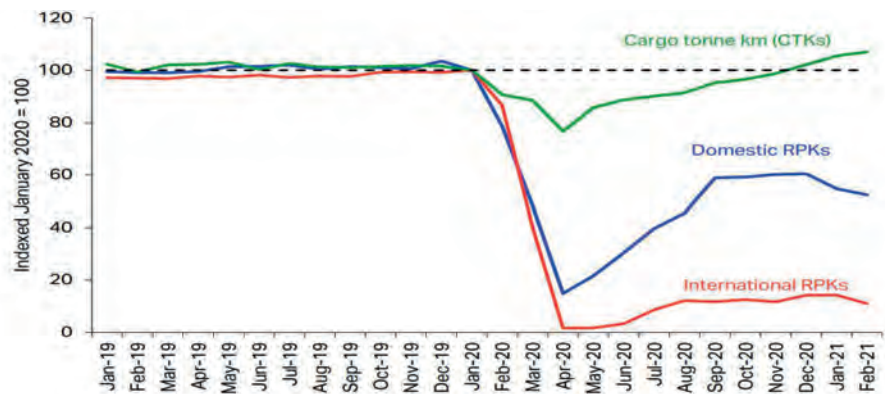
De luchtvaartmaatschappijen verliezen nog steeds iedere dag geld, maar het verlies is wat minder dan voor de winter. De kostenbesparingen zijn ondertussen ingevoerd, en er zijn toch wat inkomsten. Maar de verliezen en de schulden, blijven zich opstapelen.

Ook bij de constructeurs zijn de kostenbesparingsrondes aan de gang, en komt er wat licht aan het einde van de tunnel.

Bij Airbus wordt het verhogen van de productie van de A320 overwogen, Boeing begint terug de B737 Max te leveren en ontvangt de eerste bestelling in twee jaar voor de Max.

## Cargo tonne km (CTK) and passenger km (RPK), Jan 2020 = 100

Source: IATA Economics using data from IATA Monthly Statistics. DATA is adjusted for seasonality.



Daarentegen blijft de productie van de langeafstands-vliegtuigen beperkt, en beslist Boeing om de ontwikkeling van de laatste generatie B777 te vertragen om kosten te besparen en gezien er weinig animo is om deze toestellen geleverd te krijgen.

Alhoewel nog een bescheiden groei, begint er vooral in de US, toch wat beweging te komen in de rangen van de piloten.

United, Delta en American beginnen hun piloten terug te roepen om de herstart te doen.

Dit brengt een nieuw en interessant, maar ook gevaarlijk, fenomeen aan het licht.

De gebruikte term is: "Skill Decay" ofwel verlies van vaardigheid. In iedere maatschappij zijn er wel eens piloten een paar maanden uit wegens ziekte of zo, en dan gaan die door een cyclus van simulator, line training enz. Hier hebben we echter te maken met een andere schaal: er worden plots honderden piloten opgeroepen om terug te keren, sommigen zijn een jaar zonder vliegen geweest. De bestaande reglementen zijn niet echt op dergelijke situatie voorzien en de maatschappijen willen snel inspelen op de vraag. Er komen plots zeer veel rapporten binnen van kleinere incidenten die duidelijk wijzen op een onderliggend probleem.

Het is duidelijk dat één sessie simulator niet volstaat om terug klaar te zijn. Ook in Europa ziet men het fenomeen en de maatschappijen moeten snel leren hoe men deze piloten

tières. Les marchés locaux et internationaux stagnent. On constate même une détérioration des chiffres au début du printemps.

Les compagnies aériennes perdent encore de l'argent chaque jour, mais les pertes sont un peu moins importantes qu'avant l'hiver. Les économies de coûts ont entretemps été introduites, et il y a encore quelques revenus. Mais les pertes et les dettes continuent de s'accumuler.

Chez les constructeurs aussi, les réductions de coûts se poursuivent, et il y a un peu de lumière au bout du tunnel.

Airbus envisage d'augmenter la production de l'A320 ; Boeing recommence à livrer le B737 Max et reçoit la première commande en deux ans pour le Max.

Par contre, la production d'avions long-courriers reste limitée, et Boeing décide de retarder le développement de la dernière génération des B777 pour économiser des coûts et vu qu'il y a peu d'enthousiasme à se faire livrer ces appareils.

Bien que la croissance soit encore modeste, on commence à observer un certain mouvement dans les rangs des pilotes, notamment aux États-Unis.

United, Delta et American commencent à rappeler leurs pilotes pour lancer le redémarrage.

Cela met en lumière un phénomène nouveau et intéressant, mais aussi dangereux.

Le terme utilisé est : "Skill Decay" ou perte de compétence. Dans toutes les compagnies aériennes, il y a parfois des pilotes qui sont absents pendant quelques mois pour cause de maladie ou autre ; ils passent alors par un cycle de formation en simulateur, entraînement en ligne, etc. Cependant, nous avons affaire ici à une échelle différente : des centaines de pilotes sont soudainement appelés à revenir, certains n'ayant pas volé depuis un an. Les réglementations existantes ne sont pas vraiment conçues pour une telle situation et les entreprises veulent répondre rapidement à la demande. Soudain, de nombreux rapports font état d'incidents mineurs qui révèlent clairement un problème sous-jacent.



## THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

terug op niveau brengt. En het is niet het vliegen zelf, maar alles wat er rond gebeurt, de procedures, zelfs de RT die voor problemen zorgt. Het lijkt alsof de snelheid van denken verminderd is!

Het is eigenlijk ironisch dat men eerst iedereen moet thuis zetten, en als de vraag toeneemt men niet kan volgen omdat er te weinig piloten zijn en het langer duurt eer die terug operationeel zijn!

Met de vooruitgang van de vaccinaties komt er toch wat licht aan het einde van de tunnel en worden de plannen voor de toekomst wat duidelijker.

De derde golf, en de varianten van het virus brengen echter weer nieuwe reisbeperkingen en een wirwar van regels die continu veranderen met zich mee, wat uiteraard de heropstart op korte termijn weer wat bemoeilijkt. Het internationale verkeer blijft enorm beperkt.

### De zomer 2021

De wereldeconomie is zo goed als hersteld, de beurs staat weer op het peil, of beter, van voor de pandemie. De vraag naar reizen is sterk aanwezig. Alleen de opgelegde beperkingen zijn een belangrijke rem op de werkelijke herstart.

Het reizen voor plezier of familiale redenen is de sterkste vraag. De zakenreizen zijn nog steeds een probleem. Vele grote beurzen, congressen e.d. zijn afgelast en de "business class" passagiers op lange afstand, die een groot gedeelte van de inkomsten betekenen voor de grote maatschappijen, zijn er gewoon niet.

De enige sector in de luchtvaart die doorheen de hele pandemie sterk gebleven is en zelfs vooruitgang is de cargo. De cargo maatschappijen deden goede zaken, en soms was er te weinig capaciteit beschikbaar. Dit is te wijten aan het feit dat de normale passagiers vluchten heel wat cargo vervoeren in de bagageruimtes. Door het uitvallen van deze vluchten viel ook een groot deel van de capaciteit weg wat tot tekorten heeft geleid.

Il est clair qu'une seule session de simulateur n'est pas suffisante pour être à nouveau prêt. En Europe aussi, nous observons ce phénomène et les compagnies doivent apprendre rapidement comment remettre ces pilotes à niveau. Et ce n'est pas le vol lui-même, mais c'est tout ce qui se passe autour, les procédures, même l'RT qui posent problème. On dirait que la vitesse de la pensée a diminué !

Il est ironique de constater qu'on a d'abord dû renvoyer tout le monde à la maison, et que lorsque la demande augmente, on ne peut pas suivre parce qu'il y a trop peu de pilotes et qu'il faut plus de temps pour les rendre à nouveau opérationnels.

Avec les avancées de la vaccination, on voit quand-même la lumière au bout du tunnel et les plans pour l'avenir se précisent.

Cependant, la troisième vague et les variantes du virus entraînent de nouvelles restrictions de voyage et un enchevêtrement de règles en constante évolution, ce qui rend bien sûr la reprise des opérations à nouveau un peu difficile à court terme. Le trafic international reste très limité.

### Été 2021

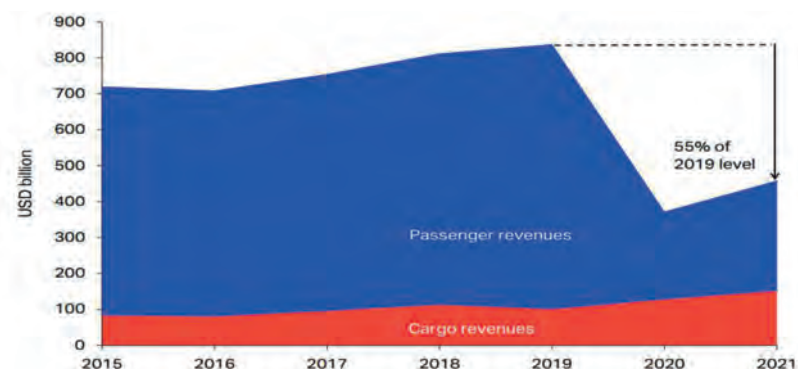
L'économie mondiale s'est pratiquement rétablie, le marché boursier a retrouvé son niveau d'avant la pandémie, voire meilleur. La demande de voyages est forte. Seules les restrictions imposées constituent un frein majeur au véritable redémarrage.

Les voyages pour le plaisir ou pour des raisons familiales constituent la demande la plus forte. Les voyages d'affaires restent un problème. De nombreux grands salons, conférences, etc. ont été annulés et les passagers long-courriers en "business class", qui représentent une grande partie des revenus des grandes compagnies aériennes, ne sont tout simplement pas là.

Le seul secteur de l'aviation qui est resté fort et s'est même amélioré tout au long de la pandémie est celui du fret. Les compagnies de fret ont fait de bonnes affaires, et parfois il n'y avait pas assez de capacité disponible. Cela est dû au fait que les vols de passagers normaux transportent beaucoup

### Global airlines revenue, USD billion

Source:  
IATA Economics Airlines Industry  
Financial Forecast update.  
April 2021.



Ondertussen zijn de chartervluchten opnieuw aan de gang en hebben bepaalde "low-cost" maatschappijen hun aanbod verhoogd, bijna tot op het niveau van de pre-covid periode.

En voor de piloten begint het toch geleidelijk te verbeteren. Er worden piloten teruggeroepen, en er wordt voorzichtig gesproken van nieuwe aanwervingen in de komende maanden.

Maar ook het andere personeel zoals cabine en technisch personeel was sterk getroffen. Maar hier kan men soms voor verrassingen komen. Een grote Australische maatschappij wilde een deel van zijn vloot terug actief maken, begon honderd piloten te trainen, maar moest dan alles on *hold* zetten wegens gebrek aan cabinepersoneel. Het cabinepersoneel dat was afgedankt had ondertussen ander werk gevonden en was niet langer geïnteresseerd!

Op dit ogenblik zijn er grote verschillen tussen de verschillende regio's in de wereld. Noord-Amerika doet het steeds beter, ook China heeft een groot gedeelte van de achterstand ingehaald. De rest van Azië heeft veel problemen door de verscheidene grenssluitingen, en Europa heeft last van de verscheidenheid van regels, en de beperkingen opgelegd door andere regio's zoals de US.

## Bilan

Zoals gezegd bij het begin van dit artikel, zijn we nog niet aan het einde van deze pandemie. Het hele verhaal van de impact op de luchtvaart kan dus zeker nog niet geschreven worden. Er komen nog moeilijke jaren, vele maatschappijen zullen uiteindelijk toch nog sneuvelen.

De luchtvaart stelt miljoenen mensen te werk. Deze zijn allemaal op één of andere manier geraakt door wat gebeurd is, en zullen nog jaren de gevolgen dragen.

Men kan verwachten dat de impact van Covid op termijn zal afzwakken, misschien verdwijnen, maar daarmee is de luchtvaart niet uit de problemen.

de marchandises dans les compartiments à bagages. Lorsque ces vols ont été annulés, une grande partie de la capacité a disparu, ce qui a entraîné des pénuries.

Entre-temps, les vols charter se poursuivent et les compagnies aériennes "low cost" ont augmenté leur offre. Certaines en sont presque à l'offre pré-covid !

Et pour les pilotes, les choses commencent progressivement à s'améliorer. Les pilotes sont rappelés et l'on parle prudemment de nouveaux recrutements dans les mois à venir.

Cependant les autres membres du personnel, tels que le personnel de cabine et le personnel technique, ont également été fortement touchés. Mais ici, on peut parfois avoir des surprises. Une grande compagnie aérienne australienne ayant voulu rendre une partie de sa flotte à nouveau active, a commencé à former une centaine de pilotes, mais a ensuite dû tout mettre en suspens en raison d'un manque de personnel de cabine. Le personnel de cabine qui avait été écarté avait entre-temps trouvé un autre travail et n'était plus intéressé !

Actuellement, il existe de grandes différences entre les différentes régions du monde. L'Amérique du Nord se porte de mieux en mieux, la Chine a également rattrapé une grande partie de son retard. Le reste de l'Asie connaît de nombreux problèmes dus aux diverses fermetures de frontières, et l'Europe souffre de la diversité des règles et des restrictions imposées par d'autres régions comme les États-Unis.

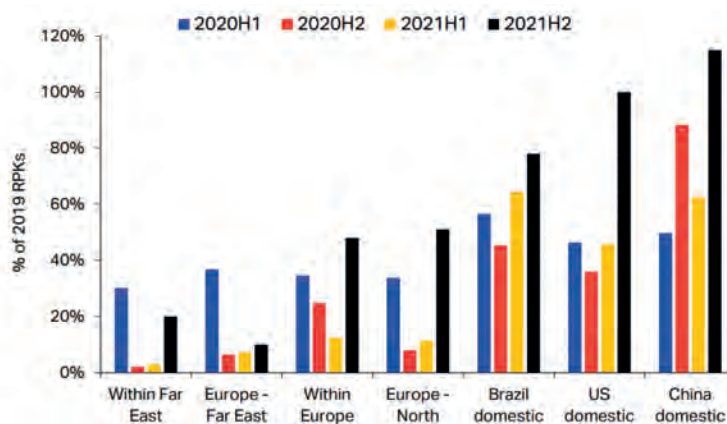
## Bilan

Comme indiqué au début de cet article, nous ne sommes pas encore au bout de cette pandémie. L'histoire complète de l'impact sur l'aviation ne peut donc certainement pas encore être écrite. Il y a encore des années difficiles à venir, et de nombreuses compagnies aériennes finiront par disparaître.

L'aviation emploie des millions de personnes. Elles ont toutes été affectées d'une manière ou d'une autre par ce qui s'est passé, et en supporteront les conséquences pendant des années.

## Route area segment RPK, % of 2019 levels

Source:  
IATA Economics Airlines Industry  
Financial Forecast update.  
April 2021.



## THE COVID IMPACT ON COMMERCIAL AVIATION

De druk, wereldwijd, om de uitstoot te verminderen is nog toegenomen, en veel staatsteun in de Covid crisis is gebonden aan de verbintenis vanwege de maatschappijen om acties te ondernemen om dit sneller te realiseren.

Eenzijds zal de vraag voor luchtvervoer opnieuw toenemen, anderzijds wordt men gedwongen de uitstoot te verminderen. De luchtvaartindustrie heeft zich geëngageerd om tegen 2050 de uitstoot met 50% te verminderen. De maatschappijen doen hun best, hebben zich ook geëngageerd, er worden miljarden geïnvesteerd om nieuwere vliegtuigen met moderne motoren, die tot 20% minder verbruiken, aan te kopen.

Maar de realiteit is dat er voor het ogenblik geen alternatief is voor fossiele brandstof, alhoewel er veel onderzoek gedaan wordt naar synthetische brandstof.

In het vorige VTB-magazine hebben we kunnen lezen dat er verwoede pogingen gedaan worden om elektrisch te vliegen. Lesvliegtuigen met een uur of twee bereik zijn nu in gebruik, de eerste kleinere verbindingsvliegtuigen met zes tot twaalf passagiers en een autonomie van 90 minuten zijn in test. Het blijft echter twijfelachtig of de elektrische energiebron voldoende zal zijn om respectabele afstanden te overbruggen met grotere vliegtuigen die een aanvaardbare nuttige lading aan boord kunnen nemen.

Maar tegenspoed brengt dikwijls ook nieuwe ideeën, nieuwe methodes met zich mee. De luchtvaart gaat door een crisis, maar zal er op termijn toch sterker uitkomen. Er komen zeker wijzigingen in de manier van werken, ook de behoeftes van de klanten zullen er anders gaan uitzien.

Kortom, de luchtvaart beleeft een zeer moeilijke periode, maar zal uiteindelijk terugkomen, anders, misschien kleiner, maar hopelijk sterker en beter voorbereid.

On peut s'attendre à ce que l'impact de la Covid finisse par s'atténuer, voire disparaître, mais cela ne signifie pas que l'aviation est sortie d'affaire.

La pression, au niveau mondial, pour réduire les émissions a encore augmenté, et une grande partie du soutien étatique dans la crise Covid est liée à un engagement des compagnies aériennes à prendre des mesures pour accélérer ce processus.

D'une part, la demande de transport aérien augmentera à nouveau, et d'autre part, on sera contraint de réduire les émissions. Le secteur de l'aviation s'est engagé à réduire ses émissions de 50% d'ici à 2050. Les compagnies aériennes font de leur mieux, elles se sont aussi engagées et des milliards sont investis dans l'achat d'avions plus récents dotés de moteurs modernes qui consomment jusqu'à 20% de moins.

Mais la réalité est que, pour l'instant, il n'existe pas d'alternative aux combustibles fossiles, même si de nombreuses recherches sont menées sur les combustibles synthétiques.

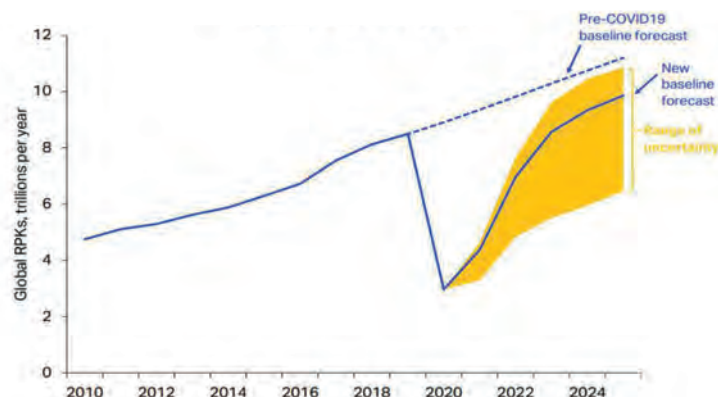
Dans le précédent magazine VTB, nous avons pu lire que des efforts effrénés sont faits pour voler grâce à l'électricité. Des avions d'entraînement ayant une autonomie d'une heure ou deux sont maintenant utilisés, et les premiers petits avions de liaison de six à douze passagers avec une autonomie de 90 minutes sont en cours d'essai. Toutefois, il n'est pas certain que la source d'énergie électrique soit suffisante pour couvrir des distances respectables avec des avions plus grands capables de transporter une charge utile acceptable.

Pourtant l'adversité apporte souvent de nouvelles idées, de nouvelles méthodes. L'aviation traverse une crise, mais elle en sortira plus forte avec le temps. Il y aura certainement des changements dans la façon de travailler, et les besoins des clients changeront également.

En résumé, l'aviation traverse une période très difficile, mais elle finira par revenir, différente, peut-être plus petite, mais, espérons-le, plus forte et mieux préparée.

### Global RPKs, trillions per year

Source:  
IATA/TourismEconomics  
'Air Passenger Forecasts'.  
Januari 2021.

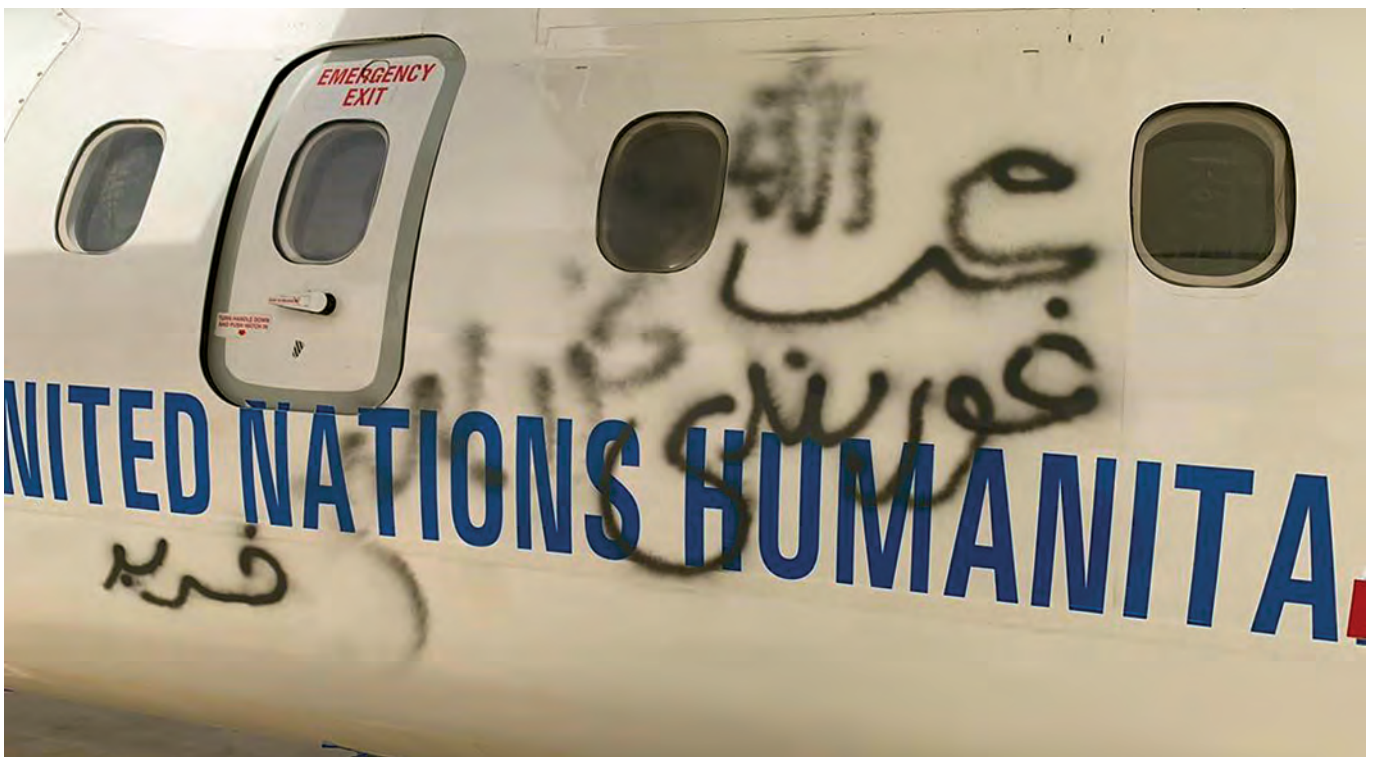


---

## PHOTO ALBUM



In ons magazine 2-2021 hebben we melding gemaakt van de humanitaire luchtdienst die actief was in Kabul sinds 2002. Op 15 augustus 2021, wanneer de Taliban de hoofdstad van Afghanistan hebben ingenomen waren vijf toestellen van UNHAS gestationeerd op de luchthaven. In de totale verwarring hebben vandalen hun sporen nagelaten op de vliegtuigen die sinds 20 jaar diensten verlenen aan de noodlijdende Afghaanse bevolking. Gelukkig heeft men alle vliegtuigen kunnen recupereren en herstellen in Islamabad van waaruit en de diensten naar Kabul, Mazar, Herat, Bamian en Kandahar in Afghanistan werden hernomen.



Dans notre magazine 2-2021, nous avons mentionné le service aérien humanitaire qui opérait à Kaboul depuis 2002. Le 15 août 2021, lorsque les Talibans ont pris la capitale de l'Afghanistan, cinq avions de UNHAS étaient stationnés à l'aéroport. Dans la confusion la plus totale, des vandales ont laissé leur empreinte sur les avions qui rendaient service du peuple afghan en souffrance depuis 20 ans. Heureusement, tous les appareils ont été récupérés et réparés à Islamabad, d'où les services vers Kaboul, Mazar, Herat, Bamian et Kandahar en Afghanistan ont été repris.

---