



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



MRTT

Multirole Tanker Transport

UFO

UFO's, fictie of werkelijkheid? / OVNI, fiction ou réalité ?

Poelkapelle

100^{ste} verjaardag van het monument Guynemer

100^e anniversaire du monument Guynemer.

N°4-2023

44^{ste} jaar
Oktober-november-december
Driemaandelijks
44^{ème} année
Octobre-novembre-décembre
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

Comet Line (III)
in Limburg / au Limbourg

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Europe - Europa		
Membres <i>Leden</i>	€50,00	€ 60,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 25,00	€ 35,00
Reste du monde - Rest van de wereld		
Membres <i>Leden</i>	€ 55,00	€ 65,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 27,50	€ 37,50
Webzine Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50
<small>*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels</small>		

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

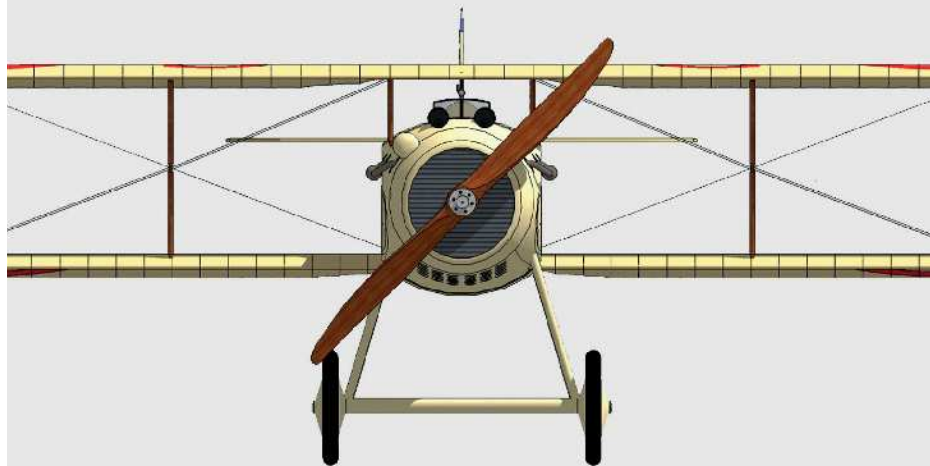
Secrétariat - *Secretariaat*:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

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^{er} 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 betaelopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten.

Inhoud van magazine 4-2023

Het woordje van de voorzitter	04
Agenda	06
Welkom aan nieuwe leden	07
Overlijdens	07
VTB bestuursorgan verkiezingen 2024. Beroep op kandidaten	08
This is your secretary speaking ...	08
BELANGRIJK!!! Aan onze leden die in het buitenland wonen	10
Farewell Paul	11
"Pelle" Dardenne tournament. Florennes Air Base, 23 Aug 2023	12
UFO's, fictie of werkelijkheid?	14
Comet Line (III). Pilotenhulp in Limburg	26
Andrée De Jongh. Hoe ik piloten van de R.A.F. redde	44
Poelkapelle: 100 ^{ste} verjaardag van het monument Guynemer	36
Multirole Tanker Transport (MRTT)	47
1923 – 2023, 100 years SABENA	60



Sommaire du magazine 4-2023

Le mot du président	04
Agenda	06
Bienvenue aux nouveaux membres	07
Décès	07
Organe d'administration VTB élections 2024. Appel à candidats	08
This is your secretary speaking ...	08
IMPORTANT !!! À nos membres résidant à l'étranger	10
Farewell Paul	11
"Pelle" Dardenne tournament. Florennes Air Base, 23 Aug 2023	12
OVNI, fiction ou réalité ?	14
Comet Line (III). Assistance aux pilotes dans le Limbourg.	26
Poelkapelle : 100 ^e anniversaire du monument Guynemer	36
Multirole Tanker Transport (MRTT)	47
1923 – 2023, 100 years SABENA	60

UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : André Perrad & Mich De Weirdt



Ter Inleiding

De term “UFO” (*Unidentified Flying Object* – niet-geïdentificeerd vliegend voorwerp) wordt vaak verkeerd geïnterpreteerd en is een deel van een cultuur geworden waardoor de oorspronkelijke (en juiste) definitie bijna volledig verloren is gegaan. Voor velen wordt de term UFO gekoppeld aan een buitenaards ruimteschip. De onjuiste, maar wijdverspreide veronderstelling dat een UFO noodzakelijkerwijs een buitenaards ruimteschip zou zijn, is meestal de reden dat die term overdreven emotionele reacties opwekt en totaal gebagatelliseerd wordt. Iemand die verklaart een UFO gezien te hebben wordt door een groot gedeelte van de bevolking, en ook door bepaalde media, als geschift beschouwd. Een UFO zien wordt maar al te vaak geassocieerd met science fiction, en die verhalen zijn inderdaad... fictie. Maar een UFO-observatie is niet altijd fictie en dat is hetgeen we in deze korte reeks zullen trachten aan te tonen.

Historisch gezien was het de Amerikaanse luchtmacht die zo'n zestig jaar geleden de term “ongeïdentificeerd vliegend voorwerp” invoerde ter vervanging van de populaire term “vliegende schotel”. De USAF definieerde een “UFO” als “een object in de lucht dat door zijn prestaties, aerodynamische kenmerken of ongewone eigenschappen niet overeenkomt met een vliegtuig- helikopter- of rakettype dat op dit moment gekend is, of dat niet positief geïdentificeerd kan worden als een bekend object”.

In de Verenigde Staten is men overgestapt naar de term UAP (*Unidentified Aerial Phenomina*), mede om zich te ontdoen van de ridiculisering en bagatellisering van de term UFO. Recentelijk heeft de NASA “Aerial” vervangen door “Anomalous”. Nochtans, wanneer men het begrip “fenomenen” invoert, maakt men plaats voor een ruimer spectrum van observaties zoals abnormale lichtverschijnselen. Persoonlijk hou ik het liever bij “voorwerpen” die meer concreet zijn en minder ruimte laten voor verkeerde interpretatie.

De oorspronkelijke benaming UFO is voor mij toepasselijk in deze korte reeks van artikelen die zich steunen op eigen ervaringen. Neen, geen ervaringen van eigen observaties, maar vooral afkomstig van zeer geloofwaardige personen die ik meestal zelf ontmoet heb of van geloofwaardige organismen waarmee ik in contact ben geweest.

Introduction

Le terme « OVNI » (Objet Volant Non Identifié) est souvent mal interprété et est devenu partie intégrante d'une culture, de sorte que la définition originale (et correcte) a presque complètement disparu. Pour beaucoup, le terme OVNI est lié à un vaisseau spatial extraterrestre. L'hypothèse erronée mais largement répandue selon laquelle un OVNI serait nécessairement un vaisseau spatial extraterrestre est généralement la raison pour laquelle ce terme suscite des réactions émotionnelles exagérées et est totalement banalisé. Une personne qui déclare avoir vu un OVNI est considérée comme un dingue par une grande partie de la population, ainsi que par certains médias. L'observation d'un OVNI est trop souvent associée à la science-fiction, et ces histoires sont en effet... de la fiction. Mais une observation d'OVNI n'est pas toujours de la fiction, et c'est ce que nous allons tenter de démontrer dans cette courte série d'articles.

Historiquement, c'est l'US Air Force qui a introduit le terme « objet volant non identifié » il y a une soixantaine d'années, pour remplacer le terme populaire de « soucoupe volante ». L'USAF définissait un « OVNI » comme « un objet dans le ciel dont les performances, les caractéristiques aérodynamiques ou les traits inhabituels ne correspondent à aucun type d'avion, hélicoptère ou de missile actuellement connu, ou qui ne peut être identifié avec certitude comme un objet connu ».

Aux États-Unis, le terme UAP (*Unidentified Aerial Phenomina*) a été adopté, en partie pour se débarrasser du terme populaire et banal d'OVNI. Récemment, la NASA a remplacé « Aerial » par « Anomalous ». Cependant, l'introduction du terme « phénomène » ouvre la voie à un spectre plus large d'observations telles que les phénomènes lumineux anormaux. Personnellement, je préfère m'en tenir aux « objets », qui sont plus concrets et laissent moins de place aux erreurs d'interprétation.

Le nom original d'OVNI me convient dans cette courte série d'articles qui s'appuient sur mes propres expériences. Non, pas sur mes propres observations, mais sur celles de personnes très crédibles que j'ai moi-même rencontrées ou d'organismes crédibles avec lesquels j'ai été en contact.

Ontsnappingslijnen tijdens
de Tweede Wereldoorlog
Deel 3

Lignes d'évasion pendant
la Deuxième Guerre mondiale
Troisième partie

Pilotenhulp in Limburg

Assistance aux pilotes dans le Limbourg

KARIN DE GREEVE

Traduction André Perrad & Mich De Weirdt

Inleiding vanwege de redactie

In onze twee vorige afleveringen hebben we een algemeen beeld geschetst van de activiteiten van de diverse ontsnappingslijnen om geallieerde piloten, die gestrand waren in de door de Nazi's bezette gebieden, terug naar Groot-Brittannië te begeleiden. We hebben vooral de nadruk gelegd op de activiteiten van Andrée De Jongh, oprichtster van "Comet", de voornaamste Belgische ontsnappingslijn. Deze "Comet line" zal meer dan 700 vliegeniers in veiligheid brengen.

Het spreekt vanzelf dat de structuur van dergelijke ontsnappingslijn diverse tentakels heeft die gespreid zijn, vooral in eigen land voor het opvangen van de piloten, maar ook internationaal voor de veilige terugkeer naar de thuishaven.

Vandaag zoomen we in op de activiteiten van een aantal medewerkers in Limburg. Deze provincie lag op de route van de Geallieerde bommenwerpers, op weg naar het Roergebied en Berlijn. Op hun terugweg hebben heel wat bemanningen een noodlanding uitgevoerd of hun beschadigd vliegtuig met hun parachute verlaten, eens dat ze zich boven Nederlands of Belgisch grondgebied bevonden. Ze waren gebriefd dat ze daar een goede kans maakten om opgepikt te worden door verzetsstrijders die hen zouden begeleiden op hun terugweg naar Groot-Brittannië.

Dit artikel werd geschreven door ons aangenomen lid, Karin De Greeve. Zij is afkomstig uit Limburg, is luchtvaart historicus en heeft twee boeken geschreven over het oudste vliegveld van ons land (Kiewit-Hasselt). Daarbij heeft ze onlangs nog een boekje geschreven over de Comet line.

Het woord is aan Karin.

Introduction par la rédaction

Dans nos deux épisodes précédents, nous avons esquissé une image générale des activités des différentes lignes d'évasion pour escorter vers la Grande-Bretagne les pilotes alliés, bloqués dans les territoires occupés par les nazis. Nous avons particulièrement mis l'accent sur les activités d'Andrée De Jongh, fondatrice de « Comète », la principale ligne d'évasion belge. Cette « ligne Comète » mettra en sécurité plus de 700 aviateurs.

Il va sans dire que la structure d'une telle ligne d'évasion compte différents tentacules qui s'étalent principalement dans son propre pays pour accueillir les pilotes, mais aussi à l'international pour le retour en toute sécurité au port d'attache.

Aujourd'hui, nous nous concentrons sur les activités d'un certain nombre de ses membres dans le Limbourg. Cette province était sur la route des bombardiers alliés, en vol vers la région de la Ruhr et Berlin. Sur le chemin du retour, après avoir atteint le territoire néerlandais ou belge, de nombreux équipages ont effectué un atterrissage forcé ou ont sauté en parachute de leurs avions endommagés. Ils avaient été informés qu'ils avaient de bonnes chances d'être recueillis par des résistants qui les accompagneraient sur le chemin du retour vers la Grande-Bretagne.

Cet article a été écrit par notre membre adhérente Karin De Greeve. Elle est historienne, originaire du Limbourg, et a écrit deux livres sur le plus ancien aéroport de notre pays (Kiewit-Hasselt). En outre, elle a récemment écrit un livre sur la ligne Comète.

La plume est à Karin.

Poelkapelle: 100^{ste} verjaardag van het monument Guynemer

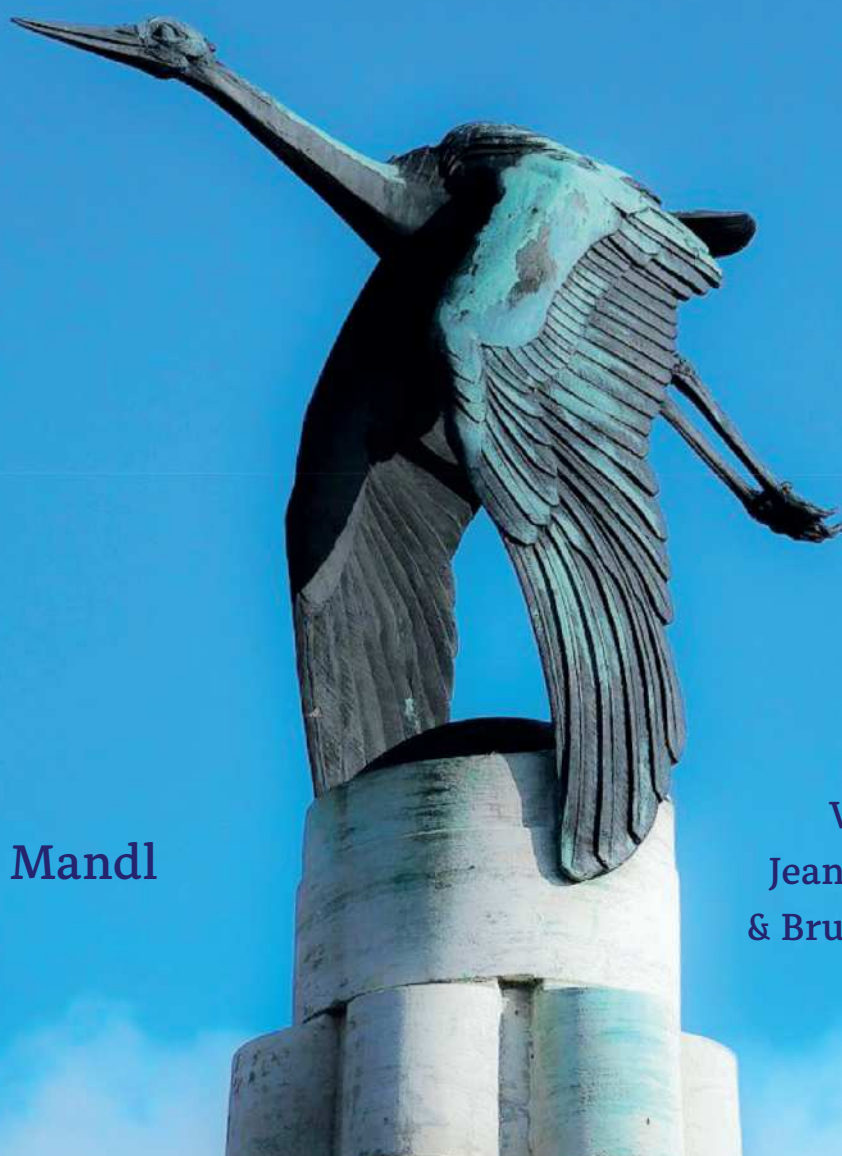
Georges Guynemer, de Aas der Azen...

(Bron: Willy Coppens aan wie we in het volgende magazine een heel artikel wijden)

Poelkapelle : 100^e anniversaire du monument Guynemer

Georges Guynemer, l'As des As...

(Source : Willy Coppens à qui nous consacrons tout un article dans le prochain magazine)



Michel Mandl

**Vertaling
Jean-Paul Buyse
& Bruno Ceuppens**



In 1917 besloten de geallieerde staven een bevrijdingsoffensief te ondernemen aan het front in Vlaanderen. Engelse en Franse versterkingen komen het Belgische leger vervoegen.

In die tijd is in Frankrijk de gevechtsluchtvaart in volle ontwikkeling en telt al een smaldeel dat beroemd is om zijn aantal overwinningen. Het wordt met vele andere aan de zijde van de Belgische smaldelen ingezet.

Op dat ogenblik is de meest illustere van de Franse azen een zeer jonge man die door de oorlog was verrast tijdens het voltooiën van zijn humaniora aan een Parijs college.

Georges Guynemer, want het gaat inderdaad om hem, slaagt er ondanks een zeer broze gezondheid in om bij de Franse militaire luchtvaart aan te sluiten.

Hij behaalt zijn vliegbrevet op 26 april 1915 en op 8 juni wordt hij ingedeeld bij het al beroemde 3^e Escadrille des Cigognes.

Begin 1916 wordt hij ingezet boven het slagveld van Verdun, waar de Duitsers oppermachtig zijn in de lucht. Op 13 maart raakt hij zwaargewond en moet enkele weken rusten. Hersteld, neemt hij deel aan de Slag aan de Somme en behaalt 21 officiële overwinningen in zes maanden! Minder dan 23 jaar oud wordt Guynemer benoemd tot kapitein en verheven tot officier van het *Légion d'Honneur*. Hij wordt de held van de natie en van de geallieerde soldaten in de loopgraven. Een legende tijdens zijn leven! Zijn overwinningen blijven zich opstapelen. Op 25 mei 1917 schiet hij op één dag vier vijandelijke vliegtuigen neer.

Het offensief wordt ingezet... De strijd is bijzonder bitter in de lucht.

Fransen, Engelsen en Belgen vermenigvuldigen hun overwinningen, maar helaas ook hun verliezen die verschrikkelijk zijn. Niet alleen door het aantal, maar ook door de bekwaamheid van de helden die hun toenemende dapperheid moeten betalen met hun leven.

Midden juli 1917 verhuist het smaldeel naar Saint-Pol-sur-Mer om het Eerste Leger te ondersteunen in de hevige gevechten in Vlaanderen. Guynemer behaalt er zijn 50^{ste} overwinning. De volgende drie, die zijn totaal aan overwinningen op 53 brengen, worden behaald vanaf Merkem, op 17 (Vladsloo en Houthulst) en 20 augustus (Poperinge).

In enkele maanden tijd werd hij de Aas der Azen en het is dan ook zo dat Belgische vliegeniers de eer hebben hem te ontmoeten in de kampen van Vlaanderen.

En 1917, les États-majors alliés décident de tenter une offensive libératrice sur le front des Flandres. Des renforts anglais et français viennent encadrer l'Armée belge.

À cette époque, en France, l'aviation de chasse est en plein développement. Elle compte déjà une escadrille célèbre par le nombre de ses victoires. Elle est envoyée avec beaucoup d'autres aux côtés des escadrilles belges.

À ce moment, le plus illustre des as français est un tout jeune homme que la guerre a surpris alors qu'il achève ses humanités dans un collège parisien.

Georges Guynemer, car c'est bien de lui qu'il s'agit, parvient malgré une santé très délicate à se glisser dans l'Aviation militaire française.

Il obtient sa licence de pilote le 26 avril 1915 et le 8 juin, il est affecté à la déjà célèbre 3^e Escadrille des Cigognes.

Au début de 1916, il est déployé au-dessus du champ de bataille de Verdun, où les Allemands règnent en maître dans les airs. Le 13 mars, il est gravement blessé et doit prendre du repos pendant plusieurs semaines. Rétabli, il participe à la bataille de la Somme et remporte 21 victoires officielles en six mois ! Âgé de moins de 23 ans, Guynemer est nommé capitaine et est fait officier de la Légion d'Honneur. Il devient le héros de la nation et des soldats alliés dans les tranchées. Une légende de son vivant ! Ses victoires ne cessent de s'accumuler. Le 25 mai 1917, en une journée, il abat quatre appareils ennemis.

L'offensive se déclenche... La bataille est particulièrement âpre dans le ciel.

Français, Anglais et Belges multiplient leurs victoires mais hélas aussi leurs pertes qui sont terribles. Non seulement par le nombre, mais également par la qualité des héros qui payent de leur vie une vaillance toujours plus grande.

À la mi-juillet 1917, l'escadron s'installe à Saint-Pol-sur-Mer pour soutenir la Première Armée dans les combats acharnés des Flandres. Guynemer y remporte sa 50^e victoire.

Les trois suivantes, portant le total de ses victoires à 53, sont obtenues au départ de Merkem, les 17 (Vladsloo et Houthulst) et 20 août (Poperinge).

En quelques mois, il est devenu l'As des As et c'est comme tel que les aviateurs belges ont l'honneur de le rencontrer dans les camps de Flandre.



Multirole Tanker Transport (MRTT)

Een nieuwe troef in steun van de NAVO doctrine

Ter inleiding

In ons vorig magazine hebben we in het artikel over de oorlog om de Falklands gewezen op de noodzaak om over jachtvliegtuigen te beschikken die kunnen bijtanken in vlucht. Inderdaad, de Argentijnse Mirage III en Dagers (Mirage 5) hadden die capaciteit niet en waren daarom weinig efficiënt bij het steunen van hun grondtroepen op de Falkland eilanden.

Un nouvel atout en soutien à la doctrine de l'OTAN

Introduction

Dans l'article sur la guerre des Malouines de notre précédent magazine, nous avons souligné la nécessité d'avoir des avions de chasse capables de se ravitailler en vol. En effet, les Mirage III et Dagers argentins (Mirage 5) n'avaient pas cette capacité et n'étaient donc pas très efficaces pour appuyer leurs forces terrestres dans les Malouines (îles).

Wilfried De Brouwer
& Jacques Lousberg

Traduction :

André Perrad,
Michel De Weirdt
& Didier Waelkens

Nochtans, wanneer we terugkijken naar onze tactische luchtmacht in de jaren '70, komen we tot de vaststelling dat, noch de F-104G, noch de Mirage 5B series over deze mogelijkheid beschikten. Deze tekortkoming was enigszins begrijpelijk; deze vliegtuigen werden aangeschaft tijdens de Koude Oorlog en de Oost-Duitse grens lag binnen het bereik van onze jager-bommenwerpers. Alhoewel, het 1 Smd van Florennes moest verhuizen naar Bierset en, in geval van crisis, ontplooidde het 2 Smd naar Brustem, om operationele zendingen voorbij het ijzeren gordijn te kunnen uitvoeren. Die twee smaldelen waren met de Mirage 5 uitgerust.

De F-16 heeft wel degelijk de capaciteit om bij te tanken in vlucht, maar het was pas sinds 1995 dat, op Europees niveau, twee KDC-10's van de KLu (Koninklijke Nederlandse luchtmacht) deze jachtvliegtuigen konden bevoorraden. Frankrijk en Groot-Brittannië beschikten toen reeds over een tankervloot maar het bevoorradingsstelsel was niet compatibel met de receptacle van de F-16 (zie verder). Het Nederlands initiatief om tweedehands DC-10's aan te kopen was een eerste stap naar de opbouw van een dergelijke steuncapaciteit voor F-16 operaties. Maar twee vliegtuigen volstonden niet om operaties uit te voeren in Libië, Afghanistan en het Midden-Oosten en men moest beroep doen op de tankervloot van de USAF.



The F-16 in-flight refuelling receptacle is located behind the cockpit.

Dit tekort werd grondig besproken op NAVO-niveau en in het vooruitzicht van de afschrijving van de Nederlandse KDC-10's hebben een aantal landen een project gelanceerd om een NAVO-tankervloot op te bouwen. Zodoende zouden de Europese F-16 partners minder afhankelijk zijn van de Verenigde Staten om operaties over grotere afstanden uit te voeren.

De NAVO

Laat ons eerst een misverstand uit de weg ruimen. De NAVO is geen supranationaal organisme dat over een onuitputtelijk militair potentieel beschikt. De werkelijkheid is dat het militair hoofdkwartier van de NAVO in Casteau in

Cependant, lorsque nous examinons notre force aérienne tactique dans les années '70, nous constatons que ni le F-104G ni la série des Mirage 5B n'avaient cette capacité. Cette lacune était quelque peu compréhensible ; ces avions ont été achetés pendant la guerre froide et la frontière est-allemande était à portée de nos chasseurs-bombardiers. Cependant, afin de pouvoir effectuer des vols opérationnels au-delà du rideau de fer, la 1 Esc de Florennes a dû déménager à Bierset et, en cas de crise, la 2 Esc devait se déployer à Brustem. Ces deux escadrilles étaient équipées de Mirage 5.

Le F-16 a la capacité de ravitaillement en vol, mais ce n'est que depuis 1995 qu'au niveau européen, deux KDC-10 de la KLu (Koninklijke Nederlandse Luchtmacht) ont pu ravitailler ces avions de combat. À cette époque, la France et la Grande-Bretagne disposaient déjà d'une flotte de ravitailleurs, mais le système d'approvisionnement n'était pas compatible avec le réceptacle du F-16 (voir ci-dessous). L'initiative néerlandaise d'acheter des DC-10 d'occasion a été un premier pas vers le renforcement de cette capacité de soutien pour les opérations F-16. Mais deux avions étaient insuffisants pour mener des opérations en Libye, en Afghanistan et au Moyen-Orient ; appel a donc dû être fait à la flotte de ravitailleurs de l'USAF.

Cette pénurie a fait l'objet de discussions approfondies au niveau de l'OTAN et, en prévision du futur retrait de service des KDC-10 néerlandais, un certain nombre de pays ont lancé un projet de construction d'une flotte de ravitailleurs en vol de l'OTAN. Ainsi, les partenaires européens du F-16 seraient moins dépendants des États-Unis pour mener des opérations sur de plus grandes distances.

L'OTAN

Tout d'abord, dissipons un malentendu. L'OTAN n'est pas un organisme supranational doté d'un potentiel militaire inépuisable. La réalité est que le quartier général militaire de l'OTAN à Casteau ne commande que des ressources mi-

1923 – 2023, 100 years SABENA



FLY
BOEING
Jet **INTERCONTINENTAL**

SABENA

BELGIAN *World* AIRLINES

GASTON VANDEN EYNDE G.

© 1960 AIRLINE RETIREMENT & PRES. - COVETRA

PRINTED IN BELGIUM

"Fly Boeing Jet Intercontinental". By Gaston Vanden Eynde (1960).