

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



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

In dit nummer:

Dans ce numéro :

Welcome back Fouga

Dossier pensioenen

Dossier pensions

Vlucht met de Sonaca 200

En vol en Sonaca 200




2014-18

N° 1-2017

38ste jaar
Januari - februari - maart

38ème année
Janvier - février - mars

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174
ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Meeting Sanicole
Pilot: Kris Van den Bergh
Backseat: Danny Cabooter
(Photo: Tom Houquet)

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters	Jean Kamers 02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
	Michel Mandl 02 768 16 06	Michel.mandl@telenet.be
Président – Voorzitter	Wilfried De Brouwer 016 62 05 63	airman@skynet.be
Vice-président – Vice-voorzitter	Paul Jourez 081 22 23 16	paul.jourez@gmail.com
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 33 10	vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 54 70 63	alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Jacques de Kroes 011 782 853	inkeja@skynet.be
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Marc Van de Velde 0495 79 09 80	mc.vandevelde@telenet.be
Administrateurs - Beheerders	Danny Cabooter 03 633 22 42	stampe@skynet.be
	Jean-Pierre Decock 02 426 67 17	synergic@skynet.be
	Michel Dillien 081 231 159	michel.dillien@skynet.be
	Paul Maenhaut 016 489 456	paul.maenhaut@skynet.be
	Louis Jeangout 081 81 23 12	louis.jeangout@scarlet.be
	Michel Leclair 02 784 20 23	michel.leclair@skynet.be
	Norbert Niels 016 58 10 86 (+fax)	patricia.helios@telenet.be
	Leon Stenuit 02 653 50 31	l.stenuit@skynet.be

Au sommaire du magazine 1-2017

Inhoud van magazine 1-2017

Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Agenda	06	Agenda
Décès	06	Overlijdens
Bienvenue aux nouveaux membres	07	Welkom aan nieuwe leden
Assemblée générale ordinaire	08	Gewone algemene ledenvergadering
This is your secretary speaking...	10	This is your secretary speaking...
Banquet annuel	12	Jaarlijkse banket
Découvert et lu pour vous...	13	Voor u ontdekt en gelezen ...
VTB get together	14	VTB get together
Deux Vieilles Tiges dans la Nouvelle Biographie Nationale	15	twee Vieilles Tiges in de Nouvelle Biographie Nationale
Dossier : pensions	16	Dossier: pensioenen
SABENA-Voyager glamour	20	SABENA-Glamour reizen
Welcome Back!	22	Welcome Bacck!
Drones au cours du 21 ^{ème} siècle	28	Drones in de 21 ^{ste} eeuw
En vol en Sonaca 200	36	Vlucht met de Sonaca 200
Album photo	48	Fotoalbum

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique + Membres «Webzine»	Membres <i>Leden</i> € 25,00	€ 35,00
<i>België</i> + «Webzine» leden	<i>Veuves</i> <i>Weduwen</i> € 12,50	€ 22,50
	Membres <i>Leden</i> € 35,00	€ 45,00
	<i>Veuves</i> <i>Weduwen</i> € 17,50	€ 27,50

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

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

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 betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...

En cette période de l'année, on a l'habitude de donner entre amis une bonne tape sur l'épaule en se souhaitant mutuellement le meilleur. Je ne dérogerai pas à la coutume ; qu'il me soit donc permis de souhaiter à tous les membres VTB et à ceux qui leur sont chers une nouvelle année agréable, heureuse et vécue en parfaite santé. Nous en aurons besoin ; l'année dernière fut à nouveau bien remuante et il semble que, malheureusement, 2017 ne sera pas meilleure.

Restons cependant positifs et tournons-nous vers les bonnes nouvelles. L'association Silver Wings, dont nous avons parlé dans le magazine précédent, a redémarré. Marc Van Keirsbilck, membre VTB, a accepté d'endosser la fonction de président et a réussi à trouver une paire de solides soutiens. Ils tiendront prochainement une première réunion. The Belgian Silver Wings are shining again ! Good luck Marc.



HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER

Une autre bonne nouvelle est que notre association maintient son élan. Fin 2016, nous étions 639 membres, dont douze associations, soit une situation stable par rapport à l'année précédente. Nous parvenons donc à compenser les pertes naturelles, ce qui vu la moyenne d'âge n'est pas simple dans une association qui fêtera cette année son 80e anniversaire. Nous n'avons jusqu'ici pas prévu d'événement spécial pour marquer cela mais nous ne manquerons pas de mettre régulièrement sous les projecteurs cet anniversaire historique de l'association. Quatre-vingts ans et pleine de vie, pouvons-nous dire fièrement.

Comme chacun le sait, les VTB sont étroitement liés à la Maison des Ailes. Un lien qui s'est établi en 1937 et que nous voulons à tout prix mettre à l'honneur et conserver. A l'exception des mois de juillet et d'août, nous y organisons nos réunions chaque deuxième mercredi du mois. La MdA est un agréable lieu de rencontre au centre de Bruxelles où les anciens des diverses branches de l'aéronautique de Belgique peuvent échanger amicalement leurs souvenirs. Nous constatons cependant que, à côté des « piliers mensuels », peu de nouvelles figures apparaissent. Nous pensons que cela tient à deux raisons :

La répugnance à venir en voiture à Bruxelles ;
L'incertitude de voir des têtes connues à la réunion.

A propos du premier point, nous comprenons bien qu'il faut une réelle motivation pour se lancer dans la circulation chaotique bruxelloise pour venir dîner à la MdA. Mais la solution alternative, les transports en commun, est bien pratique. Les lignes Métro 2 ou 6 vous amènent, à cinq stations de la Gare du Midi, juste devant la porte d'entrée de la MdA : Station « Trône », sortie « Montoyer ». Il n'y a pas plus simple. Pour les amateurs de footing, de la Gare Centrale on

Rond deze tijd van het jaar is het de gewoonte om mekaar nog eens op de schouders te kloppen om ons wederzijds het allerbeste toe te wensen. Daar wil ik zeker niet van afwijken; sta mij toe aan alle VTB leden en hun dierbaren een gezellig, gezond en gelukkig nieuwjaar toe te wensen. We zullen het nodig hebben; het voorbije jaar was opnieuw rumoerig en het ziet er spijtig genoeg naar uit dat 2017 niet beter wordt.

Maar laten we positief blijven en ons focussen op goed nieuws. De Silver Wings, waarover we het hadden in ons vorig magazine, zijn weer opgestart. Ons VTB-lid, Marc Van Keirsbilck, heeft aanvaard de taak van voorzitter op zich te nemen en is er in geslaagd een paar steunpilaren te vinden. Ze gaan binnen afzienbare tijd hun eerste samenkomst beleggen. The Belgian Silver Wings are shining again! Good luck, Marc

Verder goed nieuws is dat onze vereniging haar elan behoudt. We tellen einde 2016 een totaal van 639 leden, waarvan 12 verenigingen, dat is stabiel ten opzichte van vorig jaar. We slagen er dus in onze natuurlijke verliezen op te vangen wat, gezien de gemiddelde leeftijd, geen sinecure is voor een vereniging die dit jaar haar 80ste verjaardag viert. Om dit te vieren hebben we tot hiertoe geen speciale evenementen gepland, maar we zullen niet aarzelen om deze historische verjaardag regelmatig in het daglicht te zetten. Tachtig jaar en springlevend; zo mogen we het wel stellen.

Zoals bekend zijn de VTB nauw verbonden aan het Huis der Vleugels. Het is een verbond dat in 1937 is ontstaan en dat we ten volle in ere willen houden. Met uitzondering van de maanden juli en augustus organiseren we er onze samenkomsten elke tweede woensdag van de maand. Het HDV is een ontmoetingsplaats in het centrum van Brussel waar de anciens van de diverse takken van de Belgische luchtvaart, maandelijks hun herinneringen kunnen uitwisselen. Maar toch merken we dat er zich, naast de maandelijkse routiniers, weinig nieuwe gezichten aanmelden. We denken dat dit te wijten is aan twee oorzaken.

De aversie om naar Brussel te komen met de wagen.
De onzekerheid dat men bij de samenkomst bekende gezichten zal zien.

Wat het eerste punt betreft, begrijpen we zeer goed dat men sterk moet gemotiveerd zijn om zich in de Brusselse verkeerschaos te storven om in het HDV te komen lunchen. Maar het alternatief, het openbaar vervoer, is zeer aanvaardbaar. De Metro lijnen 2 of 6 brengen u bij de vijfde stop vanuit het Zuidstation rechtstreeks aan de voordeur van het HDV (Station "Troon", uitgang "Montoyer"). Eenvoudiger kan

accède à la MdA par une ballade de vingt minutes. Personnellement, je fais toujours ce parcours via le Mont-des-Arts, le Coudenberg et le magnifique environnement du Palais Royal et du Parc. Une promenade pour laquelle des touristes viennent de l'autre bout du monde.

A propos du deuxième point, le Conseil d'Administration a concocté une formule apte à motiver les anciens pour une rencontre avec des ex-confrères. Nous donnerons à chaque réunion mensuelle un thème étroitement lié à l'expérience spécifique de nos membres. Nous voyons ainsi chez les militaires les pilotes Mirage/F-104/F-16/Transport et Hélicoptère/Avi Légère. Du côté civil, diverses catégories comme pilote de ligne, pilote charter/cargo et ceux qui peuvent échanger sur leur expérience de pilote de ballon, de planeur, d'avion de tourisme, d'ULM ou de drones, etc. Nous rassemblons ainsi des groupes de gens qui se sont connus pendant leur carrière active et qui peuvent ainsi animer une libre conversation avant et pendant

het niet. Voor de sportievelingen; vanaf het Centraal station bereikt men het HDV na 20 minuten wandelen. Persoonlijk doe ik altijd een ommetje via de Kunstberg, Coudenberg, en de prachtige omgeving van het Paleis en het Park. Een parcours waarvoor toeristen van de andere kant van onze aardbol komen.

Voor het tweede punt heeft de raad van bestuur een formule bedacht om anciens te motiveren voor een samenkomst met ex-collega's in het HDV. We gaan aan elke samenkomst een thema geven, nauw gekoppeld aan de specifieke ervaring van onze leden. Zo zien we bij de militairen, de Mirage/F-104/F-16, transport en helikopter/Light Avi piloten. Bij de burgers herkennen we categorieën zoals lijnpiloten, charters/cargo piloten en diegenen die ervaringen kunnen uitwisselen aangaande ballonvaren, zweefvliegen, privé, ULM, drones enz. Aldus creëren we groepen van mensen die mekaar reeds gekend hebben tijdens hun beroepsleven en tot een vlotte conversa-

LE MOT DU PRÉSIDENT



le lunch. Il va de soi que TOUS les VTB restent invités à TOUTES les réunions.

Nous espérons que nos membres appartenant à ces différentes catégories pourront convaincre quelques ex-collègues, même s'ils ne sont pas membres VTB, de prendre le chemin de la MdA au moins une fois par an ! Une agréable conversation de bar et un solide lunch sont garantis ! Pour chaque catégorie, nous avons choisi un OIC (Officer in Charge) qui se chargera de noter au préalable les participants de son groupe spécifique et de prévenir le restaurant du nombre de convives espérés.

Les thèmes des réunions d'avril, mai et juin 2017 ainsi que les coordonnées des OIC sont mentionnés dans ce magazine. Par exemple, les pilotes de la Sabena, DAT, Brussels Airlines et VLM qui souhaitent participer le 12 avril 2017 sont invités à prendre contact avec Paul Maenhaut. Comme dit plus haut, les autres membres restent invités et ne doivent pas s'inscrire.

Dans ce magazine, vous trouverez aussi la suite de l'article traitant de l'évolution mondiale des drones, un récit sur le retour du Fouga Magister, et en plus d'autres rubriques, le rapport d'un vol à bord du tout nouveau Sonaca 200.

Bonne lecture,

Wif De Brouwer

tie kunnen komen voor en tijdens de lunch. Het spreekt vanzelf dat ALLE VTB-leden uitgenodigd blijven op ALLE vergaderingen.

We hopen dat onze VTB-leden die behoren tot bepaalde categorieën een aantal (ex) collega's, ook niet-VTB leden, kunnen overtuigen om minstens eenmaal per jaar de weg naar het HDV te vinden. Een gezellige bar talk, gevolgd door een degelijke lunch wordt er gegarandeerd. Per categorie hebben wij een OIC (Officer In Charge) aangewezen die verantwoordelijk is om het aantal deelnemers van zijn bepaalde categorie op voorhand te noteren zodat de keuken kan anticiperen op het aantal deelnemers.

De thema's van de samenkomsten in april, mei en juni 2017 met de gegevens van de OIC zijn reeds vermeld in dit magazine. Zo worden bijv. de piloten van Sabena, DAT, Brussels Airlines en VLM die er bij wensen te zijn op 12 april 2017, uitgenodigd om Paul Maenhaut te verwittigen van hun deelname. Zoals reeds vermeld blijven ook de andere leden uitgenodigd op onze vergaderingen; ze hoeven zich niet in te schrijven.

In dit magazine vindt U een voortzetting van de evolutie in de wereld van de drones, een verhaal over terugkeer van de Fouga Magister, naast een aantal andere rubrieken, een verslag over een vlucht met de gloednieuwe Sonaca 200.

Veel leesgenot

Wif De Brouwer

Agenda

Réunions mensuelles 2017

Mercredi 8 mars 2017 – MdA

Assemblée générale – Salle Leboutte, 15 hrs

Mercredi 12 avril – MdA

VTB Get Together - Mirage 5

Samedi 22 avril 2017 – Banquet VTB

Banquet 2017 - Salons de Romree, Grimbergen

Mercredi 10 mai 2017 – MdA

VTB Get Together - Sabena/DAT/Brussels Airlines/VLM...

Mercredi 14 juin 2017 – MdA

VTB Get Together - 15 Wing

Mercredi 12 juillet 2017

Brussels Air Museum

Mercredi 9 août 2017

Outdoor Stampe Museum, Deurne

Maandelijkse bijeenkomsten 2017

Woensdag 8 maart – HdV

Algemene vergadering – Leboutte zaal, 15u

Woensdag 12 april – HdV

VTB Get Together Mirage 5

Woensdag 22 april

Banquet 2017 - Salons de Romree, Grimbergen

Woensdag 10 mei – HdV

VTB Get Together Sabena/DAT/Brussels Airlines/VLM...

Woensdag 14 juin – HdV

VTB Get Together 15 Wing

Woensdag 12 juli

Brussels Air Museum

Woensdag 9 augustus

Outdoor Stampe Museum, Deurne

Décès



Overlijdens

Marcel Terrasson

(7 10 2016)

Paul Baré

(10 10 2016)

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

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

Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan nieuwe leden

Walter VLERICK

Geboren op 23 Feb 1952
Gebrevetteerd piloot door BL op 06 Apr 1976
(PPL 5675/10034) & BAR 08 Dec 1978
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Eddy Campers

Walter 'Wally' LELIEVRE

Geboren op 12 Jul 1949
Gebrevetteerd navigator door USAF op 30 Jul 1975
(Class 76-06)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Didier Waelkens

Wim SCHELLINGS

Geboren op 21 Mei 1951
Gebrevetteerd piloot door BAF op 15 Jan 1973 (Prom 71B)
Aanvaard VT
Peters: Didier Sibille & Dany Delnaye

Emmanuel BUCKINX

Geboren op 14 Apr 1938
Gebrevetteerd piloot door BAR in Jan 1969 (Prom 68B)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Alphonse Dumoulin

Jo VAN DE WOESTYNE

Geboren op 06 Sep 1944
Gebrevetteerd piloot door BL in Aug 1968
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Wif Debrouwer

François FLORKIN

Geboren op 03 Dec 1951
Aanvaard A
Peters: Camille Goossens & Wif De Brouwer

Marc NUYENS

Geboren op 06 Jan 1965
Gebrevetteerd zweefpilot door LK in 1982
Aanvaard A
Peters: Wif De Brouwer & Jan Vanden Briel

Benoît DENET

Né le 18 Avr 1972
Admis A
Parrains : Guy Rasse & Olivier Van Gorp

Antoine NECKELBROUCK

Né le 16 Oct 1930
Admis A
Parrains : Danny Cabooter & Jean-Pierre Decock

Eric ROMBOUTS

Geboren op 10 Jul 1948
Aanvaard A
Peters: Danny Cabooter & Wilfried De Brouwer

Patrick ANSPACH

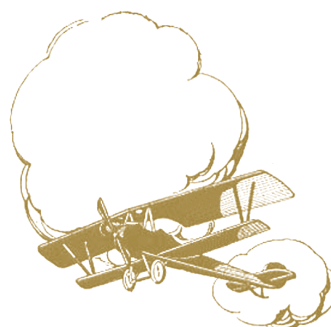
Né le 25 Sep 1953
Admis A
Parrains : Michel Mandl & Michel Dillien

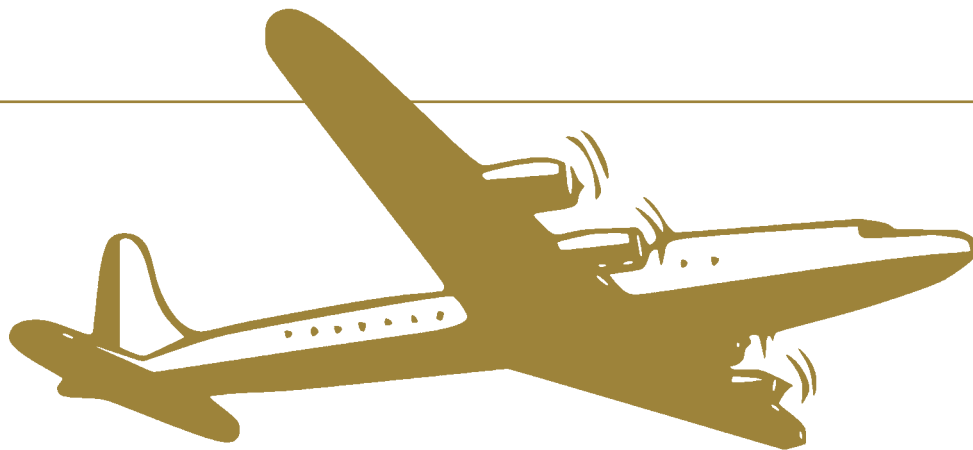
Jan THIERS

Geboren op 26 Maa 1950
Gebrevetteerd piloot door BL op 03 Jun 1983 (PPL 112459A)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Paul Aelaerts

Alan VERCAUTEREN

Geboren op 02 Jul 1968
Gebrevetteerd piloot door BL op 24 Nov 1992 (PPL B112954) &
BAR op 31 Maa 1995
Aanvaard ACT
Peters: Danny Cabooter & Dominique Van Den Heuvel





Assemblée générale ordinaire 08 mars 2017

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 08 mars 2017 à 15h00. En vertu de l'article 13 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2017.

ORDRE DU JOUR

Ouverture de la séance par le président,
Wilfried De Brouwer,
et rappel du nom des membres décédés
au cours de l'exercice 2016.

Allocution du président.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale
statutaire du 13 avril 2016, publié dans le magazine
N° 3/2016, p. 8 à 11.

Rapport du secrétaire général.

Rapport du trésorier :
Bilan financier 2016 et Budget 2017;
Proposition de radiation de 12 membres pour non règlement
de la cotisation.

Rapport du vérificateur aux comptes.
Décharge à accorder au vérificateur et aux administrateurs
pour l'exercice 2016.

Nomination d'un vérificateur aux comptes pour l'exercice 2017.
Nomination d'un vérificateur aux comptes suppléant
pour l'exercice 2017.

Gewone algemene ledenvergadering 08 maart 2017

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 08 maart 2017 om 15 uur. Volgens artikel 13 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2017.

DAGORDE

Opening van de zitting door de voorzitter
Wilfried De Brouwer
en afroepen van de namen van de leden
die in het boekjaar 2016 zijn overleden.

Toespraak van de voorzitter.

Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire
algemene ledenvergadering van 13 april 2016,
gepubliceerd in het magazine Nr 3/2016, p. 8 tot en met 11.

Verslag van de secretaris-generaal.

Verslag van de penningmeester:
Financiële balans 2016 en budget 2017;
Voorstel tot schrapping van 12 leden voor niet-betaling
van de bijdrage.

Verslag van de rekeningencommissaris.
Kwijting te verlenen aan de commissaris en bestuurders
voor het boekjaar 2016.

Benoeming van een controleur der rekeningen
voor het boekjaar 2017.
Benoeming van een reservecontroleur der rekeningen
voor het boekjaar 2017.

Élections :

Administrateurs sortants et rééligibles en 2017 :

Alex Peelaers, Louis Jeangout, Léon Sténuît, Michel Leclaire,
Norbert Niels & Wilfried De Brouwer.

Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, et cela au plus tard le 06 mars 2017.

Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 08 mars 2017.

Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation.

Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée générale.

Verkiezingen:

Uittredend en voor 2017 herkiesbaar bestuurders:

Alex Peelaers, Louis Jeangout, Léon Sténuît, Michel Leclaire,
Norbert Niels & Wilfried De Brouwer.

Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk te richten aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten laatste op 06 maart 2017.

Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit te doen per brief aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 08 maart 2017.

Sluiting.

Om organisatorische redenen verzoeken wij u om uw deelname te bevestigen bij de secretaris-generaal.

Na afloop van de algemene vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden.





This is your secretary speaking...

Et voilà déjà le premier numéro de l'année ! Time flies by comme on dit outre-Manche... Lorsque ces lignes sont écrites, nous sommes la veille de Noël et j'en profite pour rassembler quelques idées et nouvelles à vous transmettre. Comme vous avez tous lu assidûment le dernier numéro de VTB Magazine paru en novembre, vous n'avez pas pu manquer le petit encadré en bas de page 08 vous invitant à contribuer à la bonne santé financière de l'association. Et oui, la fin de l'année était toute proche et il était temps de recharger les batteries pour tenir le coup en 2017. A une semaine de la fin 2016, un peu plus de la moitié des membres avaient déjà confirmé leur soutien aux VTB en renouvelant leur cotisation, merci à eux. Pour les autres, pensez-y ou mieux, versez sans attendre le montant requis sur le compte; montants (inchangés), n° du compte et autres sont publiés en page 3 de ce magazine. Notez aussi que pour 10 € de plus, vous pouvez également soutenir la Maison des Ailes qui nous accueille tous les mois pour notre réunion. Quant à nos membres résidant à l'étranger, le montant est égal à celui de la cotisation en Belgique... mais seulement s'ils ont choisi de recevoir le magazine sous forme électronique (Webzine).

Vous ne vous souvenez plus si la cotisation est payée ou pas ? Pas de souci, on y ont pensé pour vous : si vous trouvez une formulaire de rappel avec bulletin de virement dans ce magazine, vous comprendrez rapidement que cela n'est pas encore fait (dernière mise à jour des cotisations perçues le 07 janvier). Vous savez dès lors ce qu'il reste à faire... Je vous rappelle une petite astuce offerte gratuitement pas vos secrétaire et trésorier : enregistrez un ordre permanent auprès de votre banque et vous pourrez dormir sur vos deux oreilles. N'oubliez pas que si vous n'êtes pas en ordre de cotisation, vous n'êtes pas autorisés à participer aux activités et aucun magazine ne vous sera envoyé, même pas avec effet rétroactif. Et non, ce n'est pas du chantage...

Comme vous le savez, notre site internet www.vieillestiges.be regorge d'informations intéressantes et est régulièrement mis à jour; vous en êtes d'ailleurs avertis par un e-mail. Un document qui est mensuellement mis à jour est l'annuaire des membres. Malgré cela, il comporte encore des erreurs parfois vieilles de plusieurs années. Votre secrétaire n'étant pas devin, votre collaboration est donc requise pour que les données de l'annuaire soient exactes. Merci donc de prendre quelques minutes de votre précieux temps pour consulter cet annuaire (disponible dans la section réservée aux membres, vos login et mot de passe sont donc requis pour y accéder) et de vérifier vos données personnelles. S'il est nécessaire d'apporter des modifications, veuillez les envoyer à VTB.secretary@gmail.com

Les VTB suivent l'évolution de la technologie et dans le domaine de la communication, nous faisons de plus en plus appel au courrier électronique (e-mail) en lieu et place du courrier par la poste. De nombreux membres ne nous ont cependant pas encore fourni leur adresse e-mail et c'est parfois par hasard que nous trouvons leur adresse. Si vous êtes dans le cas, merci d'envoyer votre adresse mail au secrétariat (après avoir contrôlé vos données de l'annuaire bien sûr).

Nos membres n'ayant pas accès à Internet ont entretemps reçu une copie papier de l'annuaire et il leur est demandé d'effectuer le même contrôle et d'envoyer les modifications éventuelles par la poste.

Quelques dates importantes ont déjà été fixées pour 2017, le moment est venu de les réserver dans votre agenda: l'assemblée générale des membres se tiendra le mercredi 08 mars à 15 h. à la Maison des Ailes ; convocation et ordre du jour sont publiés dans ce magazine. Vous avez également rendez-vous le samedi 22 avril dans les Salons de Romree à Grimbergen pour le banquet annuel (détails pratiques et bulletin d'inscription également dans ce magazine ainsi que sur notre site internet).

Plus tard dans l'année, nous nous retrouverons au Musée de l'Air pour la réunion du 12 juillet tandis que pour notre "outdoor" du 09 août, Danny Cabooter nous invite au Musée Stampe & Vertongen à Deurne (détails ultérieurement dans les prochains magazines).

Tout ceci étant dit, je terminerai en souhaitant un bon anniversaire à notre association: cette charmante dame célèbre cette année son 80^e anniversaire. Happy Anniversary VTB !

Bonne lecture,
Your friendly secretary

Let's go for some news from the secretary office.

Hier zijn we al met het eerste nummer van het nieuwe jaar! *Time flies* by zoals men over het Kanaal zegt... Ik schrijf deze regels aan de vooravond van Kerstmis en maak graag van de gelegenheid gebruik om u wat ideeën en nieuwtjes mee te delen. Omdat u het novemnummer van ons VTB-magazine ongetwijfeld grondig hebt gelezen, hebt u zeker het kaderstuk op blz. 9 gezien, waarin we u uitnodigen uw bijdrage te leveren aan de financiële gezondheid van onze vereniging. Het einde van het jaar is dichtbij en het is dus tijd om de batterijen weer bij te vullen zodat we ook in 2017 in de lucht kunnen blijven. Een week voor het einde van 2016 heeft iets meer dan de helft van de leden hun steun aan de VTB al bevestigd door hun lidmaatschap te vernieuwen, waarvoor dank. De anderen vragen we er even aan te denken of beter nog, het bedrag zo snel mogelijk over te schrijven op de rekening; u vindt het onveranderde bedrag en het rekeningnummer op bladzijde 3 van dit magazine. Vergeet ook niet dat u voor 10 € meer, ook het Huis der Vleugels steunt dat ons elke maand zo vriendelijk ontvangt. Leden die in het buitenland wonen, betalen hetzelfde bedrag als in België ... dit is, alleen zij die de elektronische versie van het magazine ontvangen (Webzine).

Weet u niet meer of u uw bijdrage betaald hebt? Geen probleem, ook daar hebben wij aan gedacht: als u een herinnering met overschrijvingsformulier vindt in dit magazine, weet u meteen dat dit nog niet gebeurd is (laatste update op 7 januari). U weet dus wat u te doen staat... Een gratis en vrijblijvende tip van uw secretaris en penningmeester: geef uw bank een permanente betaalopdracht en u kunt op beide oren slapen. Let wel, als u uw bijdrage niet betaalt, kunt u niet deelnemen aan de activiteiten en krijgt u het magazine niet meer toegestuurd, zelfs niet met terugwerkende kracht. En neen, dat is geen chantage.

Zoals u weet, staat onze website www.vieillestiges.be boordevol interessante informatie en wordt hij regelmatig bijgewerkt; u wordt daar trouwens van op de hoogte gebracht via e-mail. Het jaarboek van de leden is zo'n document dat maandelijks wordt bijgewerkt. Toch staan er nog fouten in, sommige zelfs al gedurende meerdere jaren. Omdat uw secretaris geen helderziende is, vraagt hij om uw medewerking om de gegevens te controleren. Bedankt om enkele minuten van uw kostbare tijd te besteden aan de controle van uw persoonlijke gegevens in het jaarboek (beschikbaar in het gedeelte gereserveerd voor de leden, uw login en wachtwoord zijn dus nodig om toegang te krijgen). Zijn er aanpassingen nodig, geef deze door aan VTB.secretary@gmail.com

De VTB volgt de ontwikkeling van de technologie en de communicatie op de voet, en we doen dus steeds meer een beroep op de e-mail in plaats van de brievenpost. Vele leden hebben echter nog steeds hun e-mailadres niet meegedeeld; soms vinden we dat per toeval. Bent u in dat geval, gelieve uw e-mailadres naar het secretariaat te sturen (nadat u de gegevens in het jaarboek hebt gecontroleerd natuurlijk).

Leden zonder toegang tot het internet hebben ondertussen een papieren versie van het jaarboek ontvangen. Hen wordt gevraagd dezelfde controle uit te voeren en ons de eventuele verbeteringen via de post toe te sturen.

Er zijn al enkele belangrijke data voor 2017 vastgelegd. Schrijf ze nu al in uw agenda: de algemene ledenvergadering vindt plaats op woensdag 8 maart om 15u in het Huis der Vleugels; u vindt de oproeping en de agenda in dit magazine.

Ook belangrijk is het jaarlijks banket op zaterdag 22 april in de Salons de Romree (praktische details en inschrijvingsformulier eveneens in dit magazine en op onze website).

Later op het jaar spreken we af in het Luchtvaartmuseum voor de vergadering van 12 juli en voor onze outdoor op 9 augustus. Danny Cabooter nodigt ons uit in het Stampe & Vertongen Museum in Deurne (alle informatie in de volgende magazines).

Ten slotte wil ik onze vereniging een heel gelukkige verjaardag wensen: deze beroemde en charmante dame viert dit jaar inderdaad haar 80^{ste} verjaardag. Happy Anniversary VTB!

Veel leesgenot,
Your friendly secretary

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier au banquet annuel de l'association le samedi 22 avril 2017 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un cash bar sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 65 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation joint à ce magazine.

Paiement : uniquement par virement au compte de l'association, **IBAN BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

Attention : Le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation **ET** faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu ! **Paiement = réservation...**

Accès :

En voiture : sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

Bus De Lijn : plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur www.delijn.be

A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821, départ toutes les 30 minutes, durée du voyage env. 12 minutes.

Infos : www.salonsderomree.be Un plan d'accès grande taille en couleur est disponible sur www.vieillestiges.be

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 22 april 2017 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een cash bar geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt € 65 per persoon. Het reservatieformulier vindt u bijgevoegd aan dit magazine.

Betaling: uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging, **IBAN BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

Opgelet: het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug **EN** voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden!

Betalen = reserveren...

Toegang:

Met de auto: op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

Bus De Lijn: er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking.

Meer inlichtingen op www.delijn.be

Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821, vertrek om de 30 minuten, reisduur ongeveer 12 minuten.

Info: www.salonsderomree.be Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar op www.vieillestiges.be



Découvert et lu pour vous... Voor u ontdekt en gelezen ...

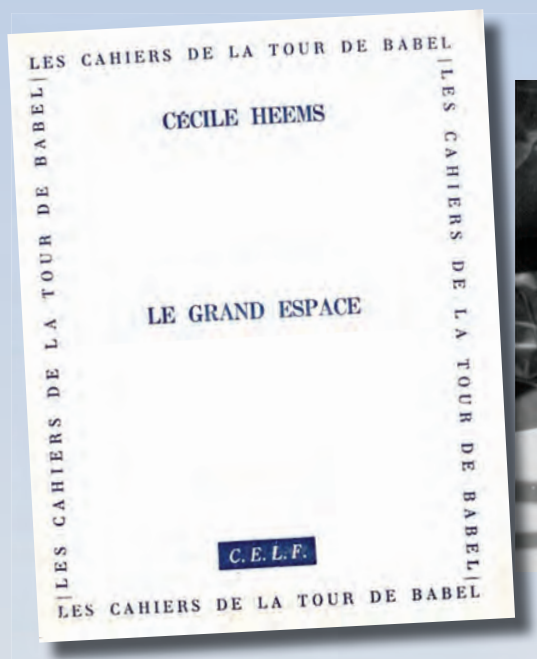
Mich Mandl

« Le Grand Espace »

Ce n'est pas sans une certaine émotion que j'ai découvert l'existence du livre, « Le Grand Espace ». En fait il m'a été offert par Madame Ghislaine Dhanis, sympathique collaboratrice d'Aviation Sans Frontière, dont j'ai fait la connaissance grâce à Madame Cécile Heems, notre première aviatrice professionnelle belge et membre d'Honneur de notre association.

À son décès, Madame Heems a légué une importante part de son avoir à ASF et l'association caritative s'est engagée en remerciements à republier l'ouvrage, « les Chemins du Ciel », dans lequel Cécile retrace ses dix années d'aviatrice. Au cours des contacts que j'ai eu dans ce contexte avec Madame Dhanis, j'ai découvert qu'il s'agit en fait d'un second livre de notre aviatrice. Le premier, « Grand Espace », a été publié en 1964 aux Éditions du Cercle d'Études Littéraires Françaises, le titre complet étant : « Récit d'une jeune aviatrice à la conquête du ciel », soit l'histoire de deux passions : la première pour ce ciel qu'elle découvre et l'amour d'une jeune fille de 22 ans pour son instructeur...

Une petite perle que j'ai pris grand plaisir à lire...



Het is niet zonder enige emotie dat ik het bestaan van het boek 'Le Grand Espace' ontdekt heb. Ik kreeg het als cadeau van Mevrouw Ghislaine Dhanis, de sympathieke medewerkster van Piloten zonder Grenzen (PzG), een organisatie die ik leerde kennen dankzij Mevrouw Cécile Heems, onze eerste beroepspilote en erelid van onze vereniging.

Bij haar overlijden liet Mevrouw Heems een belangrijk deel van haar vermogen na aan PzG en als dank heeft de vereniging besloten haar boek 'Les Chemins du Ciel', waarin Cécile haar zes jaren als pilote beschrijft, opnieuw uit te geven. Tijdens de gesprekken die ik daarover had met Mevrouw Dhanis, ontdekte ik dat dit in feite een tweede boek is van onze vliegenierster. Het eerste 'Grand Espace' werd gepubliceerd in 1964 bij de Éditions du Cercle d'Études Littéraires Françaises. De volledige titel was: « Récit d'une jeune aviatrice à la conquête du ciel », ofwel het verhaal van twee passies: de eerste is het luchtruim dat ze ontdekt, de tweede is de liefde van een meisje van 22 jaar voor haar instructeur.

Het boek is een pareltje dat ik met veel plezier gelezen heb...

VTB GET TOGETHER



Etes-vous curieux de savoir ce qu'il advient de vos amis après tant d'années? Vous aimeriez savoir si vos anciens collègues sont restés aussi jeunes que vous? Ou voulez-vous évoquer les grands moments du bon vieux temps, une bonne pinte à la main? Dans ce cas, le Get Together des VTB est précisément ce que dont vous avez besoin.

Cette nouvelle initiative vise à réunir les membres qui ont un passé aviation commun (Mirage, Lignes aériennes, Transport militaire, F-16, ballon, Light Aviation, vol à voile) lors d'une réunion mensuelle des VTB à la Maison des Ailes.

Tout est possible. Regarder des photos, assister à la présentation d'un livre ou à un événement ou, tout bonnement, être ensemble...

Le Get Together VTB est coordonné par un OIC (Officer in Charge).

Pour les inscriptions, le menu, les prix ou toute autre information, vous pouvez le contacter directement.

L'inscription est possible jusqu'à une semaine avant la réunion. S'il vous venait une idée, l'OIC serait ravi que vous la lui communiquiez.

Ben je ook benieuwd hoe het nu gaat met je vrienden van zoveel jaar geleden? Wil je weten of je oud-collega's er nog altijd even jong uitzien als jij? Of wil je gewoon wat sterke verhalen van vroeger uitwisselen met een pint in de hand? Dan is de VTB Get Together precies wat u nodig hebt.

De bedoeling van dit nieuwe initiatief is om leden met een gemeenschappelijk verleden (Mirage, Airlines, Mil Transport, F16, Ballon, Light Avi, Zweefpiloten) samen te brengen tijdens een van de maandelijkse VTB-bijeenkomsten in het Huis der Vleugels.

Alles is mogelijk. Foto's bekijken, presentatie van een boek of evenement, gewoon samenzijn, ...

De VTB Get Together wordt gecoördineerd door een OIC (Officer in Charge).

Voor inschrijvingen, menu, prijs en alle verdere informatie kun je bij hem terecht.

Inschrijven kan tot een week voor de bijeenkomst. Heb je een idee, laat het zeker weten aan de OIC.

VTB Get Together - Sabena/DAT/Brussels Airlines/VLM

12 april 2017

OIC: Paul Maenhaut - paul.maenhaut@skynet.be

VTB Get Together - Sabena/DAT/Brussels Airlines/VLM

12 april 2017

OIC: Paul Maenhaut - paul.maenhaut@skynet.be

VTB Get Together - Mirage V

10 mai 2017

OIC: Jacques De Kroes - inkeja@skynet.be

VTB Get Together - Mirage V

10 mei 2017

OIC: Jacques De Kroes - inkeja@skynet.be

VTB Get Together - 15 Wing

14 juin 2017

OIC: Didier Waelkens - vtb.secretary@gmail.com

VTB Get Together - 15 Wing

14 juni 2017

OIC: Didier Waelkens - vtb.secretary@gmail.com

Deux Vieilles Tiges dans la Nouvelle Biographie Nationale

L'Académie Royale de Belgique vient de publier le Tome 13 de la Nouvelle Biographie Nationale. Deux des 152 notices biographiques rassemblées dans cet ouvrage de 380 pages sont consacrées à d'anciens membres des Vieilles Tiges.

L'une est dédiée au Baron Marcel de Crombrughe de Loringhe, officier aviateur de la Première Guerre Mondiale. Qualifié observateur, Marcel de Crombrughe sera présent sans interruption sur le front des combats de 1915 à 1918. Affecté successivement aux 5e, 6e et 3e escadrilles d'observation, il passe en 1917 à la 1ère Escadrille de chasse où il est choisi comme observateur-mitrailleur du renommé Capitaine Fernand Jacquet, auteur de la première victoire aérienne des ailes belges en 1915. L'équipage Jacquet/de Crombrughe abat deux avions ennemis en octobre et novembre 1918. Au moment de l'armistice du 11 novembre 1918, Marcel de Crombrughe compte à son palmarès cent deux missions de guerre avec vingt-trois engagements en combat aérien.

L'autre notice est consacrée à Alexandre Binon, officier aviateur de l'Aéronautique Militaire puis de la Force Aérienne. Admis dans le cadre du personnel navigant en 1938, il fait partie de la 5e Escadrille stationnée en 1940 à Evere. Le 11 mai 1940, l'unité alors sous le commandement du Capitaine, reçoit la mission de bombarder des ponts du Canal Albert ; Alexandre Binon fait partie de ce raid difficile aux commandes d'un des neuf Fairey Battle engagés contre ces objectifs tenus par l'ennemi. Les formations sont décimées par la défense antiaérienne ; Binon, dans le sillage de son leader parvient au pont de Vroenhoven sur lequel il largue les huit bombes de cinquante kilos accrochées sous les ailes de son Fairey Battle. Le bilan de ce fait d'armes, qualifié plus tard de « mission suicide » est désastreux : seuls deux avions, dont celui piloté par Binon, rentrent à leur base de départ. Après la Deuxième Guerre Mondiale, Alexandre Binon est étroitement associé au sein des unités du 15e Wing de Transport à l'établissement de liaisons aériennes régulières avec le Congo Belge. Au cours des événements tragiques de 1960 dans l'ancienne colonie belge, le Lieutenant-colonel Binon prend une part active aux dangereuses missions d'extraction et de rapatriement de milliers de compatriotes piégés en Afrique. Le Roi Baudouin ayant exprimé le souhait de disposer d'un avion léger privé, Alexandre Binon est chargé d'organiser et de dispenser l'instruction théorique et la formation en vol du souverain ; cette mission sera couronnée en 1964 par l'attribution au Roi Baudouin des ailes du brevet militaire de pilote d'avion.

Ces notices, écrites par Alphonse Dumoulin, seront prochainement consultables en ligne sur le site internet de l'Académie Royale de Belgique/Nouvelle Biographie Nationale.

Twee Vieilles Tiges in de Nouvelle Biographie Nationale

De Académie Royale de Belgique publiceerde onlangs Deel 13 van de Nouvelle Biographie Nationale. Twee van de 152 biografische beschrijvingen in dit boek van 380 bladzijden gaan over oud-leden van de Vieilles Tiges.

Een ervan is gewijd aan Baron Marcel de Crombrughe de Loringhe, officier vlieger tijdens de Eerste Wereldoorlog. Als observator is Marcel de Crombrughe de Loringhe zonder onderbreking aanwezig aan het front van 1915 tot 1918. Hij maakt achtereenvolgens deel uit van de 5de, 6de en 3de observatiesmaldelen, in 1917 gaat hij over naar het 1ste smaldeel waar hij wordt geselecteerd als observator-mitrailleur van de beroemde kapitein Fernand Jacquet, die in 1915 de eerste Belgische luchtoverwinning op zijn naam schreef. Het team Jacquet/de Crombrughe haalt in oktober en november 1918 twee vijandelijke vliegtuigen neer. Bij de wapenstilstand op 11 november 1918 heeft Marcel de Crombrughe 102 oorlogszendingen op zijn palmares, met 23 luchtgevechten.

De andere biografie is deze van Alexandre Binon, officier vlieger van het Militair Vliegwezen en daarna van de Luchtmacht. Hij werd opgenomen in het kader van het vliegend personeel in 1938 en maakte deel uit van het 5de smaldeel, dat in 1940 in Evere gelegerd was. Op 11 mei 1940 krijgt de eenheid, op dat moment onder het bevel van Charles de Hepcée, de opdracht om de bruggen over het Albertkanaal aan te vallen; Alexandre Binon neemt deel aan deze moeilijke raid als piloot van een van de negen Fairey Battles. De formaties worden gedecimeerd door de luchtverdediging; Binon vliegt in het zog van zijn leader en slaagt erin de acht bommen van vijftig kilo bevestigd onder de vleugels van zijn Fairey Battle te droppen. De balans van dit wapenfeit, later beschreven als een zelfmoordmissie, is catastrofaal: slechts twee vliegtuigen, waaronder dat van Alexandre Binon, keren naar hun basis terug. Na de tweede wereldoorlog is Alexandre Binon, in de 15de Transportwing, nauw betrokken bij het opstarten van de regelmatige luchtverbindingen naar Belgische Kongo. Tijdens de tragische gebeurtenissen van 1960 neemt Luitenant-Kolonel Binon actief deel aan de repatriëring van duizenden landgenoten die vastzitten in de oude Belgische kolonie. Omdat Koning Boudewijn de wens had uitgesproken om over een licht privévliegtuig te beschikken, krijgt Alexandre Binon de opdracht de theoretische en praktische opleiding van de vorst te organiseren; deze opdracht wordt in 1964 bekroond met de uitreiking van het militaire vliegbrevet aan Koning Boudewijn.

Deze informatie, geschreven door Alphonse Dumoulin, staat binnenkort online op de site van Academie Royale de Belgique/Nouvelle Biographie Nationale.

Belgisch Rustpensioen voor Vliegend Personeel

HOOFDSTUK 1:

**STELSEL VAN HET VLEGEND PERSONEEL
IN DE BURGERLIJKE LUCHTVAART.**

Pension de Retraite Belge pour le Personnel Navigant

CHAPITRE 1 :

**REGIME DU PERSONNEL NAVIGANT
DE L'AVIATION CIVILE.**

Paul Maenhout



2. LE CALCUL DE LA PENSION.

Dans le régime des salariés, la pension annuelle est égale à la somme des montants de pension de chaque année de carrière.

Pour chaque année le montant de la pension est calculé selon la formule suivante :

$$\frac{\text{Rémunération totale} \times 60 \% \text{ (ou } 75 \% \text{ en cas de tête de famille)} \times \text{CR}}{45}$$

CR = coefficient de réévaluation (sorte d'indexation)

La rémunération totale est limitée. A l'indexation 2015 : 53.528,75 €

Pour le membre du personnel navigant qui au 31/12/2011 a atteint l'âge de 55 ans :

Pour tous les années calendrier comme membre du personnel navigant (aussi après 2011) :

La rémunération totale est limitée à un montant plus élevé. A l'indexation 2015 : 81.864 €

Le dénominateur de 45 devient 30 après 20 années de service.

Pour le membre du personnel navigant qui au 31/12/2011 n'a PAS atteint l'âge de 55 ans :

Pour tous les années calendrier comme membre du personnel navigant jusqu'au 2011 :

La rémunération totale est limitée à un montant plus élevé. A l'indexation 2015 : 81.864 €

Le dénominateur est 30 (indépendamment des années de service).

Pour tous les autres années même calcul que dans le régime des salariés ou dans n'importe d'autre régime.

3. MOMENT DU PAIEMENT.

Le moment qu'on prend sa pension sur base des A.R. précités ce sont seulement les années de services comme membre du personnel navigant qui seront payés.

Les années prestées dans une autre régime seront seulement payées quand on est pensionable dans ces régimes.

Les années prestées chez un employeur à l'étranger, comme mentionné en « définitions », seront payées par le pays à l'étranger et selon le régime applicable dans ce pays concerné.

4. LA PENSION DE SURVIE.

Pour le calcul de la pension de survie on emploie les mêmes formules que pour le calcul de la pension pour les membres du personnel navigant.

Les règles pour l'allocation de la pension de survie sont les mêmes que comme dans le régime des salariés.

Deel 2. DE BEREKENING VAN HET PENSOEN.

In het werknemersstelsel is het totaal jaarlijks pensioen gelijk aan de som van de pensioenbedragen van elk loopbaanjaar.

Elk kalenderjaar geeft een bepaald pensioenaandeel volgens de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal loon} \times 60\% \text{ (of } 75\% \text{ in geval van gezinshoofd)} \times \text{HW}}{45}$$

HW: herwaarderingscoëfficiënt (soort indexatie).

Het totaal loon wordt gelimiteerd. Op index 2015 gelijk aan 53.528,57 €

Voor het lid van het vliegend personeel dat op 31/12/2011 de leeftijd van 55 jaar heeft bereikt:

Voor alle "Kalenderjaar als lid van het vliegend personeel" (zelfs na 2011):

Het totale loon wordt gelimiteerd tot een hoger bedrag. Aan index 2015 gelijk aan 81.684 €.

De noemer van 45 wordt 30 na 20 dienstjaren.

Voor het lid van het vliegend personeel dat op 31/12/2011 de leeftijd van 55 jaar NIET heeft bereikt.

Voor alle "Kalenderjaar als lid van het vliegend personeel" tot en met 2011:

Het totale loon wordt gelimiteerd aan een hoger bedrag. Op index 2015 gelijk aan 81.684 €.

De noemer: 30 (onafhankelijk van het aantal dienstjaren).

Voor alle andere jaren: idem als in het werknemers- of eender welk ander stelsel.

3. OGENBLIK VAN UITBETALING.

Op het ogenblik dat men zijn pensioen opneemt op basis van voornoemde KB's, worden enkel de "dienst- of kalenderjaren als vliegend personeel" uitbetaald.

De jaren in het werknemers- of in een ander pensioenstelsel worden pas uitbetaald wanneer men volgens dit stelsel pensioengerechtigd is.

De jaren gepresteerd bij een buitenlandse werkgever zoals bepaald in "definities" worden door het buitenland betaald volgens het stelsel geldig in het desbetreffende buitenland.

4. HET OVERLEVINGSPENSOEN.

PVoor de berekening van het overlevingspensioen worden dezelfde formules gebruikt als voor de berekening van het pensioen voor het vliegend personeel.

De regels voor de toekenning van het overlevingspensioen zijn dezelfde zoals in het werknemersstelsel.

Quoique le but de cette série d'articles est seulement pour décrire la différence entre le régime du personnel navigant et les salariés, quand même un petit mot d'explication supplémentaire.

Décrire tous les cas nous emmènerions trop loin, mais voici 2 exemples dans le cas où les 2 partenaires sont pensionnés.

Marié et pension comme tête de famille (partenaire n'a pas de pension propre) :

Le partenaire survivant reçoit une pension de survie égale à 80% de la pension du défunt.

Marié et les 2 partenaires reçoivent une pension comme célibataire :

Le cumul d'une pension de survie de salarié avec une ou plusieurs pensions de retraite est autorisé jusqu'à un plafond égal à 110 % du montant de la pension de survie pour une carrière complète. Ceci veut dire alors :

Pension de survie = (pension du défunt calculée sur une carrière complète x 110 %) – pension propre.

5. TRAVAILLER QUAND ON EST PENSIONNE.

Dans le régime des salariés est « l'âge légal de la pension » à ce moment 65 ans. Sous certaines conditions on peut prendre un « pension anticipée ».

Si on prend sa pension sur base des A.R. précités on est considéré comme « atteint l'âge légal » de la pension et pas comme « pension anticipée ».

Ainsi on peut gagner un montant plus élevé sans que le montant de la pension diminue. En 2016, sans enfants à charge, ceci est 22.521 € brut comme salarié ou 18.017 € net comme indépendant (a.l.d. respectivement 7.797 € ou 6.238 € dans le régime « pension anticipée »). Si on gagne au-dessus de ces montants, le montant de la pension sera réduit pro-rata (jusqu'à 0 quand on gagne le double en plus).

A partir de 65 ans, on peut gagner illimité en plus.

Si on continue à travailler comme indépendant on ne doit que payer des contributions au sécurité sociale réduits : comme pensionné « à l'âge légal de la pension » et pas comme « pensionné anticipé ».

6. ASSURANCES PENSION EXTRA-LEGALE.

Pour info : ce système n'existe pas pour fonctionnaires.

Jusqu'au 2012 on pouvait demander le paiement du capital à un taux réduit de taxation au moment qu'on était pensionable. Dans le régime des salariés c'était seulement possible à l'âge de 65 ans ou sous certaines conditions plus tôt à un taux de taxation plus élevé.

De 2013 à 2015 on pouvait seulement demander le paiement du capital au moment qu'on prenait effectivement la pension.

Depuis 1 janvier 2016 on peut de nouveau demander le paiement du capital le moment qu'on est pensionable.

Alhoewel deze artikelenreeks enkel bedoeld is om het verschil tussen het stelsel van het vliegend personeel en het werknemersstelsel te bespreken, toch een klein woordje verdere uitleg.

Alle gevallen beschrijven zou ons te ver leiden, maar zie hier 2 voorbeelden in geval beide partners met pensioen zijn.

Gehuwd en pensioen als gezinshoofd (partner heeft dus geen eigen pensioen):

De overlevende partner krijgt dan een overlevingspensioen gelijk aan 80% van het pensioen van de overledene.

Gehuwd en beide partners hebben een pensioen als alleenstaande:

De cumulatie van een overlevingspensioen in het werknemersstelsel met één of meerdere rustpensioenen is toegestaan tot een grensbedrag gelijk aan 110 % van het bedrag van het overlevingspensioen voor een volledige loopbaan. Dat betekent dus:

overlevingspensioen = (pensioen van de overledene berekend voor een volledige loopbaan x 110%) - eigen pensioen.

5. WERKEN TIJDENS PENSIOEN.

In het werknemersstelsel is de "wettelijke pensioenleeftijd" momenteel 65 jaar. Onder bepaalde voorwaarden kan men echter op "vervroegd pensioen" gaan.

Als men zijn pensioen opneemt op basis van voornoemde KB's wordt men beschouwd als het bereikt hebben van de "wettelijke pensioenleeftijd" en niet als "vervroegd pensioen".

Daardoor kan men tot 65 jaar een verhoogd bedrag bijverdienen zonder dat het pensioeninkomen vermindert. In 2016, zonder kinderen ten laste, bedraagt dat tot 22.521 € bruto als werknemer of 18.017 € netto als zelfstandige (i.p.v. respectievelijk 7.797 € en 6.238 € in "vervroegd pensioen" stelsel).

Als men meer verdient dan wordt het pensioeninkomen pro-rata verminderd (tot 0 als men het dubbele bijverdient).

Vanaf 65 jaar mag men onbeperkt bijverdienen.

Indien men doorwerkt als zelfstandige tijdens het pensioen moeten ook lagere sociale zekerheidsbijdragen betaald worden: als "gepensioneerde op wettelijke pensioenleeftijd" en niet als "vervroegd gepensioneerde".

6. EXTRA-LEGALE PENSIOENVERZEKERINGEN.

Ter info: dit systeem bestaat niet voor ambtenaren.

Tot 2012 kon men het kapitaal met voordelige taxatie opvragen op het ogenblik dat men pensioengerechtigd was. In het werknemersstelsel was dit slechts mogelijk op de leeftijd van 65 jaar of onder bepaalde voorwaarden voordien en met een hogere taxatie.

Van 2013 tot 2015 kon men slechts het kapitaal opnemen met voordelige taxatie op het ogenblik dat men effectief op pensioen ging.



On doit dans ce cas vérifier avec l'assureur s'il n'y a pas une clause dans le contrat qui l'interdit pour autant qu'on travaille chez le même employeur.

Quand on prend effectivement la pension on est obligé de faire payer le capital (avant on pouvait attendre jusqu'au 65 ans).

7. TRAVAILLER A L'ETRANGER.

Les périodes travaillées comme membre du personnel navigant dans un pays avec des conventions sur le plan de la pension avec la Belgique (Commission Européenne et quelques autres pays) sont considérées comme « années comme membre du personnel navigant » pour déterminer le moment qu'on est pensionable en Belgique.

Quand on vole dans un pays sans convention on peut toujours sur base volontaire cotiser dans le régime Belge ORPSS (Office National de Sécurité Sociale des Administrations), ce qui était dans le temps l'OSSOM (l'Office de Sécurité Sociale d'Outre-Mer).

Ceci est surtout intéressant pour ceux qui n'avaient pas 55 ans le 31/12/2011 parce que ces années seront tenues en compte pour atteindre les 45 années calendrier. On peut aussi s'affilier rétroactive.

Le calcul de la pension, le moment du paiement et la pension de survie seront déterminés par chaque pays séparément.

Exemple :

Né en 1954, pensionné en 2007 sur base de 30 années de carrières dont 25 en Belgique et 5 en Italie :

La Belgique paie à ce moment 25/30 et l'Italie les autres 5 années, calculé selon leur régime et payé le moment qu'on est pensionable chez eux (67 ans pour le moment).

CONCLUSION.

Comme vous remarquez, tout ceci est une matière très compliquée vu les nombreux changements de loi et mesures transitoires au cours des années.

Aussi le fait qu'il y a de plus en plus des carrières mixtes et de plus en plus de travail à l'étranger (pour une grande partie à cause des faillites des compagnies aériennes en Belgique) ne le simplifient certainement pas.

J'espère que cette série d'articles vous a donné un plus de notions et surtout pour ceux qui sont encore actifs peuvent être une aide pour déterminer le moment quand vous seriez pensionable...

Paul Maenhaut.

Sedert 1 januari 2016 kan men opnieuw het kapitaal opvragen op het ogenblik dat men pensioengerechtigd is.

Er moet wel nagekeken worden met de verzekeraar of er geen clause in het contract staat dat dit niet toelaat zolang men nog bij dezelfde werkgever werkt.

Als men zijn pensioen effectief opneemt is men echter verplicht ook het kapitaal op te nemen (vroeger kon men wachten tot men 65 werd).

7. VLIEGEN IN HET BUITENLAND.

De periodes gewerkt als vliegend personeel in een land met een overeenkomst op pensioengebied met België (Europese Unie en sommige andere landen) komen in aanmerking als "jaren als lid van het vliegend personeel" voor het bepalen van het ogenblik dat men pensioengerechtigd is in België.

Indien men vliegt in een land zonder overeenkomst kan men op vrijwillige basis bijdragen in het Belgische stelsel DIBISS (Dienst voor de Bijzondere Sociale Zekerheidsstelsels), het vroegere DOSZ (Dienst Overzeese Sociale Zekerheid). Maar deze jaren tellen enkel mee in het werknemersstelsel. Dat is vooral belangrijk voor diegenen die geen 55 jaar oud waren op 31/12/2011 omdat deze jaren meetellen om aan de 45 nodige kalenderjaren te geraken. Men kan zich indien nodig ook retroactief aansluiten.

De berekening van het pensioen, het ogenblik van uitbetaling en overlevingspensioen wordt voor elk land afzonderlijk bepaald.

Voorbeeld:

Geboren in 1954, gepensioneerd in 2007 na 30 dienstjaren waarvan 25 in België en 5 in Italië:

België betaalt op dat ogenblik 25/30sten en Italië de andere 5 jaar berekend volgens hun stelsel en op het ogenblik dat men daar pensioengerechtigd is (op 67 jaar momenteel).

BESLUIT.

Zoals men merkt is dit een ingewikkelde materie gezien de vele wetswijzigingen en overgangsmaatregelen in de loop der jaren.

Ook het feit dat er meer en meer gemengde loopbanen zijn en meer en meer buitenlandse tewerkstelling (ook deels te wijten aan de verschillende faillissementen van Belgische luchtvaartmaatschappijen) maakt het er zeker niet eenvoudiger op.

Ik hoop dat deze artikelenreeks u toch wat meer inzicht gebracht geeft en vooral voor diegenen die nog actief vliegen een hulp is om te bepalen wanneer ze pensioengerechtigd zullen zijn.

Paul Maenhaut.



SABENA-VOYAGER GLAMOUR SABENA-REIZEN IN STIJL'

Louis Jeangout

du 24.11.2016 au 10.09.2017

van 24.11.2016 tot 10.09.2017

Il fut une époque, avant le "low cost", où voyager en avion constituait le "Sommet du Glamour". Et, parmi les compagnies aériennes qui firent tant rêver, la SABENA occupa une place de premier plan durant près de 8 décennies. Son slogan "Vous êtes en de bonnes mains", promettait d'emblée de faire rimer "Transport" avec "Confort".

L'exposition "SABENA- VOYAGER GLAMOUR" vous propose un plongeon dans l'univers feutré et enchanteur de la SABENA.

Sans nostalgie ni parti pris, l'exposition parcourt l'histoire de cette société, fondée en 1923, sous l'acronyme de "Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne" et qui fut, jusqu'à sa disparition, la 3ème plus ancienne compagnie aérienne du monde. Le tout, depuis ses débuts à l'aéroport de Haren, en passant par son déploiement international sur 4 continents et son réseau régional en hélicoptères et jusqu'à sa fin brutale en novembre 2001.

La présence de près de 300 objets originaux, tels des maquettes d'appareils, des uniformes, des affiches, des photographies, des vidéos d'archive ou encore des gadgets et autres souvenirs provenant de collections privées ou publiques, illustrent les 78 ans d'exploitation de ce fleuron de notre aviation commerciale.

La scénographie reproduit, tour à tour, le comptoir d'enregistrement, l'accueil à bord, la vie en vol avec sa débauche de services et de confort qui faisaient de cette expérience un moment tout à fait exclusif réservé à l'élite.

Mais une attention particulière est également portée à ceux et celles qui ont été les acteurs de premier plan de cette extraordinaire aventure et qui s'appelaient eux-mêmes les **Sabéniens**, témoignant ainsi leur attachement à la compagnie.

Horaires :

du 24.11.2016 au 10.09.2017, tous les jours, de 10 à 18 h, sur les niveaux 3, 4 et 5 de l'Atomium.

Tarifs :

Enfants (6-11 ans) : 6 € / Adultes (18-59 ans) : 12 € / Seniors (60 ans et +): 9 €.

NB : Cette exposition fait partie de la visite de l'Atomium et ne donne lieu à aucune tarification supplémentaire.

Er was eens een tijd, nog voor de 'low cost', toen reizen met het vliegtuig het summum van glamour was. Een van die maatschappijen die dromen waar maakte en die bijna 8 decennia lang een toppositie in de sector bekleedde, was Sabena. Haar slogan "U bent in goede handen" hield de belofte in van een reis waarin 'transport' nog rijmde met 'comfort'.

De tentoonstelling 'SABENA - REIZEN IN STIJL' dompelt u onder in de fluwelige en feeëriekere wereld van SABENA.

Zonder nostalgie of partijdigheid schetst de tentoonstelling de geschiedenis van deze maatschappij die werd opgericht in 1923, onder het letterwoord 'Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne', en die tot haar verdwijning de 3de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld was.

Het begint bij de start op het vliegveld van Haren, via de internationale uitbreiding op 4 continenten en het heliportnetwerk, tot het plotse einde in november 2001.

Ongeveer 300 voorwerpen, zoals vliegtuigmodellen, uniformen, affiches, foto's, video's, gadgets en andere souvenirs, uit privé of openbare collecties, illustreren het 78-jarige bestaan van de parel van onze commerciële luchtvaart.

De tentoonstelling toont de check-in balie, de ontvangst aan boord, het leven in vlucht met zijn overvloed aan diensten en het comfort dat van elke reis een exclusieve belevenis maakten, gereserveerd voor de elite. Er wordt ook bijzonder veel aandacht geschonken aan hen die de hoofdrol speelden in dit uitzonderlijke avontuur en die zichzelf Sabéniens noemden, het bewijs van hun gehechtheid aan de onderneming.

Open:

van 24.11.2016 tot 10.09.2017 van 10 tot 18, op de niveaus 3, 4 en 5 van het Atomium.

Tarief:

Kinderen (6-11 jaar) 6€ / Volwassenen (18-59 jaar): 12€ / (60+): 9€
NB: de tentoonstelling is een onderdeel van het bezoek aan het Atomium, er wordt dus geen extra toegang gevraagd.



atomiumexpo



SABENA

VOYAGER GLAMOUR · REIZEN IN STIJL · TRAVEL IN STYLE



24.11.16 > 10.09.17

ATOMIUM Square de l'Atomiumsquare - 1020 Bruxelles/Brussel
www.atomium.be/sabena

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



rtbf

LE SOIR

DeMorgen.



© KIMC MAN - WWW.DESIGNTUISSE.COM



Welcome back!

Marc Van de Velde
Traduction: DD Perrad

Le Fouga Magister a fait partie de la Force Aérienne belge du 23 janvier 1960 au 27 septembre 2007. Au total, 929 exemplaires de cet avion d'écolage furent construits. 50 volèrent sous les couleurs belges. Aujourd'hui, un peu plus de neuf ans après son dernier vol, on peut à nouveau admirer le Fouga Magister dans l'espace aérien belge. Bon retour.

Van 23 januari 1960 tot 27 september 2007 maakte de Fouga Magister deel uit van de Belgische Luchtmacht. Van dit legendarische toestel werden er in totaal 929 gebouwd. 50 daarvan vlogen in Belgische kleuren. Vandaag, iets meer dan negen jaar na zijn laatste vlucht, is de Fouga Magister opnieuw te bewonderen in het Belgische luchtruim. Welcome back.



Welcome back!

De 1960 (Kamina au Congo) à 1979 (Brustem) le Fouga Magister a été pour des centaines d'élèves pilotes belges et néerlandais le premier contact avec un jet. Fin 1979, l'avion d'écolage Fouga fut remplacé par l'Alfa Jet, mais il resta encore près de 30 ans en service. Les pilotes ayant des fonctions d'État-major utilisèrent ce remarquable avion pour entretenir leur expérience de vol. Après 2007, les Fouga belges furent vendus, exposés dans des musées, utilisés comme monument (la rotonde de Brustem) ou détruits. Grâce à Dany Cabooter, membre du conseil d'administration des Vieilles Tiges et président du musée Stampe à Deurne, il y a à nouveau un Fouga volant dans notre pays. Voici son histoire.

Comment le Fouga MT05 est-il arrivé au musée Stampe de Deurne ?

Danny Cabooter : Mi-2014, Tine Soetaert de la Fouga Magister Association¹ me demande si cela m'intéresse de prendre contact avec un américain à propos d'un Fouga Magister belge. La personne en question est Jim Goodwin, propriétaire du Fouga MT05 qu'il a acheté à la fin des années 80. Il le vole à Middlebury, Vermont depuis un petit aéroport à la frontière canadienne. Le Fouga est enregistré aux États-Unis sous un statut dit expérimental qui permet de voler des avions historiques sans certificat civil d'aptitude aérienne.

L'intéressé veut-il vendre l'avion ?

Danny Cabooter : Oui, mais hélas, je ne peux pas payer le prix demandé. Je lui explique que nous sommes un musée d'aviation qui fonctionne avec des volontaires. Il se montre compréhensif et est prêt à rapatrier gratuitement l'avion, ex-Diable Rouge belge. Sous certaines conditions bien sûr... Aux États-Unis, il existe un système par lequel le donateur bénéficie de certains avantages fiscaux pour autant que l'acquéreur prenne l'appareil « as is ». Je dois donc chercher le Fouga au Vermont, le démonter et le mettre en containers à destination d'Anvers. Le musée ne pouvant supporter seul ces frais, je suis alors parti à la recherche de quelques sponsors.

Bernard Van Milders du Flying Group² et Kris Van den Bergh³ ont accepté de m'aider à condition de pouvoir voler l'appareil. Bernard Van Milders a également obtenu de la MSC (Mediterranean Shipping Company) qu'elle sponsorise le transfert par mer.

Tout est bien qui finit bien ?

Danny Cabooter : « Si seulement c'était vrai. D'abord la bonne nouvelle. Dans le Middlebury, j'ai trouvé une firme capable de démon-

Van 1960 (Kamina, Kongo) tot 1979 (Brustem) was de Fouga Magister voor honderden Belgische en Nederlandse leerling-piloten de eerste kennismaking met een jet. Eind jaren 79 werd de Fouga als lesvliegtuig vervangen door de Alpha Jet, maar hij bleef nog bijna 30 jaar in dienst. Piloten met staffuncties gebruikten dit opmerkelijke vliegtuig om hun vliegervaring op peil te houden. Na 2007 werden de Belgische Fouga's verkocht, tentoongesteld in musea, gebruikt als standbeeld (rotonde Brustem) of verschroot. Dankzij Danny Cabooter, lid van de raad van bestuur van de Vieilles Tiges en voorzitter van het Stampe museum in Deurne, is er nu weer een vliegende Fouga in ons land. Dit is zijn verhaal.

Hoe is de Fouga MT05 in het Stampe Museum in Deurne terecht gekomen?

Danny Cabooter: Midden 2014 kreeg ik een bericht van Tine Soetaert, lid van de Fouga Magister Association¹, met de vraag of ik geïnteresseerd was om contact op te nemen met een Amerikaan in verband met een Belgische Fouga Magister. De man in kwestie was Jim Goodwin, de eigenaar van Fouga MT05 die hij eind jaren 80 had gekocht. Hij vloog ermee in Middlebury, Vermont op een klein vliegveld in de buurt van de Canadese grens. De Fouga was geregistreerd in de US en vloog er onder een zogenaamde experimentele status, een statuut waarmee je met historische vliegtuigen kunt vliegen zonder burgerlijk luchtwaardigheidsbewijs.

Wou hij het vliegtuig verkopen?

Danny Cabooter: Ja, maar helaas kon ik zijn prijs niet betalen. Ik heb hem uitgelegd dat we een vliegend museum waren dat draaide op vrijwilligers. Hij had daar begrip voor en toonde zich bereid om het vliegtuig, een ex-Belgische Rode Duivel, gratis terug naar zijn thuisland te brengen. Niet zomaar, natuurlijk. In de US bestaat een systeem waarbij een donateur bepaalde fiscale voordelen geniet. De enige voorwaarde was dat ik het vliegtuig moest nemen 'as is'. Ik moest het dus in Vermont ophalen, demonteren, in een container laden en naar Antwerpen vershippen. Daar hing natuurlijk een prijskaartje aan vast dat het museum niet helemaal alleen kon betalen en ik ben toen enkele sponsors gaan zoeken. Bernard Van Milders van Flying Group² en Kris Van den Bergh³ waren bereid me te steunen op voorwaarde dat ze later met het toestel mochten vliegen. Bernard Van Milders heeft er ook voor gezorgd dat de MSC





ter l'avion et de le mettre en conteneur. Mais un nouvel obstacle a surgi. Le responsable de la compagnie maritime m'a expliqué que les ex-jets militaires ont besoin d'un « export permit » et que cela peut durer des semaines. Entretemps, le conteneur se trouvait déjà sur un « trailer » et cela me coûtait 400USD par jour. Après deux semaines, le manager de l'aéroport m'a par ailleurs fait savoir que le conteneur devait quitter les lieux. J'ai alors loué un terrain à une dizaine de km de l'aérodrome afin d'y parquer le conteneur. J'ai passé des nuits blanches, les coûts de l'opération ne cessant de s'alourdir. Après de nombreux coups de fil au BIC (Bureau of Industry and Commerce) où je répétais sans cesse que le Fouga était un avion d'entraînement et non un avion de combat, j'apprends finalement après trois semaines qu'un avion d'écolage n'a pas besoin d'« export permit ». En mars 2015, le Fouga peut enfin entreprendre son voyage à destination d'Anvers où il arrive début avril. Fred Vormezele du Fast⁴ s'est alors déclaré prêt à reconstruire le Fouga et à le rendre apte au vol. Nous avons aussi reçu beaucoup d'aide de Comopsair, de sorte que nous avons pu présenter le MT05 pour la première fois lors de notre 25^{ème} Fly In le 12 mai 2015.

Maintenant tout le monde peut-il le voler ?

Danny Cabooter : « C'est en effet l'objectif, mais encore un peu de patience. Nous avons eu beaucoup de travail pour remettre le Fouga en état de vol. Nous avons pu compter sur l'aide du Fast mais

(Mediterranean Shipping Company) de la container en de zeereis sponsorde.

Eind goed, al goed?

Danny Cabooter: Was het maar waar. Eerst het goede nieuws. Ik vond in Middlebury een firma die het vliegtuig kon demonteren en in de container opslaan. Maar toen dook er een nieuw obstakel op. De man van de scheepvaartmaatschappij vertelde me dat ex-militaire jets een 'export permit' nodig hadden en dat kon weken duren. Ondertussen stond de container al op een trailer en dat kostte me 400 USD per dag. En na 2 weken wilde de airport manager de container ook nog weg van zijn vliegveld. Ik heb dan een privé terrein moeten huren, een 10-tal km verder, waar ik de container voorlopig kon parkeren. De rekening werd altijd maar hoger en ik had slapeloze nachten. Drie weken later, na veel telefoneren met het BIC (Bureau of Industry and Commerce) en maar blijven herhalen dat de Fouga een trainer was en geen gevechtsvliegtuig, kreeg ik plots te horen dat een lesvliegtuig inderdaad geen export permit nodig had. In maart 2015 kon de Fouga eindelijk beginnen aan de reis naar Antwerpen waar hij begin april aankwam. Fred Vormezele van Fast⁴ heeft zich toen bereid verklaard om de Fouga weer op te bouwen en luchtwaardig te maken. We hebben ook veel hulp gekregen van Comopsair, zodat we de MT05 voor het eerst konden presenteren op de static show tijdens onze 25^{ste} Fly In op 12 mei 2015.

Welcome back!

surtout sur Francis Joseph, un ancien mécanicien de la Force Aérienne belge. Il connaît le Fouga dans les moindres détails. Le problème est qu'il n'y a pas pour l'instant d'Arrêté Royal permettant le vol d'avions historiques à réaction. Il existe uniquement pour les avions à hélices. Heureusement, le Directorate Général de l'Aéronautique est très coopératif et de temps à autres nous recevons l'autorisation pour voler quelques jours lors d'un meeting. Ainsi nous avons pu présenter l'avion durant les meetings de Florennes et Sanicole. Kris Van den Bergh est actuellement notre seul pilote Fouga. Il a suivi un entraînement à New Mexico. Lorsque le nouvel AR sera prêt, il sera possible de voler comme passager sur ce superbe avion. Quoiqu'il en soit, je suis bien content que le Fouga soit de retour dans l'espace aérien belge, « back home where it belongs » !

Kan iedereen er nu mee vliegen?

Danny Cabooter: Dat is inderdaad de bedoeling maar nog even geduld. We hebben heel veel werk gehad om de Fouga weer in orde te krijgen. We konden daarbij rekenen op de hulp van Fast maar vooral van Francis Joseph, een gewezen mecanicien van de Belgische Luchtmacht, die de Fouga tot in de kleinste details kent. Het probleem is dat er geen Koninklijk Besluit bestaat voor historische jetvliegtuigen, wel voor propellertoestellen. Maar het Directoraat Generaal Luchtvaart werkt goed mee, af en toe krijgen we ontheffing om te vliegen op een meeting, gedurende enkele dagen. Zo hebben we al gevlogen tijdens de meetings van Florennes en Sanicole. Kris Van den Bergh is voorlopig onze enige Fouga-piloot, hij heeft daarvoor



¹ www.fougamagistercm170.com

² Flyinggroup est un « one-stop shop » pour les affaires aériennes avec le quartier général à Deurne, Anvers. Bernard Van Milders en est le CEO.

³ Le membre des VTB Kris Van den Bergh est un ex-pilote SABENA, instructeur/examineur sur A320 et A330 et il a un « type rating » pour T6, T28, Mustang et Fouga Magister. Il est aussi le fondateur et le CEO de AvioVision NV (www.aviobook.aero).

⁴ FAST est une entreprise qui offre un large éventail de services aériens (entretien, conseils, entraînement, ...) www.fastaero.be

een opleiding gevolgd in New Mexico. Op termijn, als het KB klaar is, is het wel de bedoeling dat geïnteresseerden met dit mooie toestel kunnen meevliegen. Hoe dan ook, ik ben blij dat de Fouga terug in het Belgisch luchtruim is, back home where it belongs!

¹ www.fougamagistercm170.com

² Flyinggroup is een 'one-stop shop' voor zakenluchtvaart met hoofdkwartier in Deurne, Antwerpen. Bernard Van Milders is CEO.

³ VTB-lid Kris Van den Bergh is een ex Sabenapiloot, instructeur/examinator op A320 en A330 en heeft een type rating voor T6, T28, Mustang en Fouga Magister. Hij is ook de stichter en CEO van AvioVision NV (www.aviobook.aero).

⁴ FAST is een bedrijf dat een brede waaier van luchtvaartdiensten aanbiedt (onderhoud, advies, training, ...) www.fastaero.be

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Livres - Boeken
CD-ROM
Contact us**



10 Cartes de vœux - 10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

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 type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages"). Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée. Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer 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.

AVIONS SANS PILOTES : UTOPIE OU ÉVOLUTION INÉLUCTABLE ?

II. Le passé, le présent et le futur des drones militaires



André Jansens

Traduction :
DD Perrad, Mich Mandl

Le développement fulgurant des
drones au cours du 21^{ème} siècle (IV)

De explosieve ontwikkeling van
de drones tijdens de 21^{ste} eeuw (IV)



VLIEGTUIGEN ZONDER PILOOT: UTOPIE OF ONSTUITBARE EVOLUTIE?

II. Het verleden, het heden en de toekomst van militaire drones



Des petits drones agressifs font le nom et la réputation

Les succès enregistrés par les drones depuis le début des hostilités en Afghanistan et en Iraq donnent parfois l'impression que l'USAF en tant qu'unique utilisateur a le privilège de pouvoir pousser un cocorico. Les moyens de l'USAF sont effectivement très précieux mais ne sont disponibles qu'au-compte-gouttes. En cas de besoin, l'USAF intervient naturellement de toute urgence avec de l'appui aérien mais l'expérience a montré que le facteur temps peut décider de la vie ou de la mort.

Vinnige kleine drones maken naam en faam

De successen die de drones boeken vanaf de aanvang van de vijandelijkheden in Afghanistan en Irak wekken soms de indruk dat de USAF als enige gebruiker het voorrecht heeft om de lof-trompet te doen schallen. De middelen van de USAF zijn weliswaar zeer waardevol maar ze zijn slechts beschikbaar met mondjesmaat. In noodgevallen snelt de USAF natuurlijk met luchtsteun in allerijl te hulp maar de ervaring heeft geleerd dat de factor tijd kan beslissen over leven of dood.

Le lancement à la main du Raven n'est pas si simple.

Lancering van de RQ-11 Raven met de hand, niet zo eenvoudig.

C'est ainsi qu'un besoin opérationnel préoccupant demande un élargissement de la famille UAV avec la mise en œuvre des *Small-UAV* (SUAV). Dans le feu de l'action, pouvoir dès le départ sortir un SUAV d'un coffre et même plus tard d'un sac-à-dos afin de rechercher devant les troupes au sol, comme un *eye in the sky*, tout danger qui se cacherait dans un bâtiment, derrière un coin ou une colline, offre un énorme avantage tactique.

Pendant la première Guerre du Golfe, les Marines ont déjà démontré les atouts de l'ex-drone BMQ-147A. Les technologies les plus récentes permettent bientôt de développer des successeurs stupéfiants. Un premier SUAV remarquable dans cette offre florissante est le Desert Hawk, développé par Lockheed Martin pour l'USAF qui une nouvelle fois essuie les plâtres. Le lilliputien devient en quelque sorte l'exemple pour de nombreux nouveaux modèles - également d'origine non-américaine - qui avec des succès variables pourront convaincre des clients militaires d'un peu partout dans le monde.

Comme à peu près tous les SUAV, le Desert Hawk est équipé d'un moteur électrique qui lui permet d'évoluer silencieusement à 90 km/h pendant une heure à une altitude d'environ 100m. Le poids plume d'environ 3,2 kg a une envergure de 1,3m, est fait de styromousse et est doté de kevlar par en dessous. Le lancement avec un élastique est particulier. Il fait démarrer le moteur automatiquement dès que la vitesse atteint 60 km/h. L'appareil vole de façon autonome une route GPS programmée au moyen d'un lap-top. La trajectoire peut être modifiée pendant le vol pour observer un point d'intérêt particulier. Après son vol, le Desert Hawk atterrit ou plutôt effectue un crash car il n'est

Zo zorgt een prangende operationele behoefte voor een uitbreiding van de UAV-familie met de ingebruikname van de *Small UAV* (SUAV). In de hitte van de strijd aanvankelijk uit een kleine koffer en nadien zelfs uit de rugzak een SUAV tevoorschijn kunnen toveren om in een mum van tijd voor de troepen te velde als een *eye in the sky* te speuren naar elk gevaar, dat in een gebouw, om de hoek of heuvel schuilgaat, biedt een enorm tactisch voordeel.

De Marines demonstreerden al tijdens de eerste Golfoorlog de troeven van de BQM-147A Exdrone. De nieuwste technologieën laten echter weldra toe om verbluffende nakomelingen te ontwikkelen. Een eerste opzienbarende SUAV in dit aanzwellend aanbod is de Desert Hawk die door Lockheed Martin ontworpen wordt voor de USAF, die weer eens de spits afbijt. De lilliputter wordt zowat het toonbeeld voor talrijke nieuwe modellen - ook van niet-Amerikaanse origine - die met wisselend succes militaire klanten van zowat overal ter wereld zullen kunnen overtuigen.

Zoals bijna alle SUAV's is de Desert Hawk uitgerust met een elektrische motor die hem toelaat om ruim een uur tegen 90 km/u geruisloos te evolueren op een hoogte van ongeveer 100 m. Het pluimgewicht van 3,2 kg heeft een spanwijdte van 1,3 m, bestaat uit piepschuim en is aan de onderzijde voorzien van kevlar. Bijzonder is wel de lancering met een elastiek die de motor automatisch doet starten zodra de snelheid van ongeveer 60 km/u bereikt wordt. Het toestel vliegt autonoom een gps-route die via een laptop geprogrammeerd wordt. Wel kan het traject tijdens de vlucht gewijzigd worden om een bijzonder aandachtspunt te observeren. Na zijn vlucht landt de Desert Hawk of beter gezegd crasht

Le Desert Hawk lancé avec un élastique.

De Desert Hawk gelanceerd met een elastiek.



pas équipé de système d'atterrissage. Grâce à divers types de caméra, le Desert Hawk peut intervenir de jour comme de nuit.

Un concurrent mieux réussi du Desert Hawk est le Raven sorti vainqueur d'une compétition SUAV organisée par l'Army en 2005. L'appareil est baptisé RQ-11 et intéresse aussi beaucoup les Marines, l'USAF et surtout les Special Forces d'une trentaine de pays. En mars 2006, le 3.000ème exemplaire sortait déjà de la chaîne de production.

Le RQ-11 est comparable au Desert Hawk mais avec beaucoup plus de possibilités ISR. L'SUAV est lancé à la main avec moteur tournant, ce qui demande du doigté, du moins à en juger par le nombre de crashes au départ. L'atterrissage s'effectue automatiquement sur le ventre. Le système complet consiste en trois RQ-11, deux stations de contrôle, un kit *Reconnaissance, Surveillance and Target Acquisition* (RSTA), et un kit *Field Repair*. Avec le kit RSTA, les mission et vehicle operator se chargent du planning et de l'exécution de la mission ainsi que de l'archivage du matériel imagerie.

Le premier SUAV qui peut partir en mission à partir d'un sac-à-dos est le Dragon Eye RQ-14. A partir de 2003, AeroVironment peut, au prix unitaire de \$80.000, en livrer aux Marines 1.000 exemplaires qui prouvent leur utilité surtout après l'invasion de l'Iraq.

Dans beaucoup d'autres modèles ultérieurs, y compris de la concurrence, il sera fait usage avec gratitude des expériences de vidéo-luette pour suivre les cabrioles du RQ-14 et de son lancement à la main ou avec élastique.

hij want een landingsstel is er niet. Dankzij verschillende cameratypes kan de Desert Hawk zowel overdag als 's nachts ingezet worden.

Een meer succesvolle concurrent van de Desert Hawk is de Raven, die als winnaar uit de bus kwam van een SUAV-competitie die door de Army in 2005 afgerond werd. Het toestel werd gedoopt als RQ-11 en valt ook erg in de smaak bij de Marines, bij de USAF en bij vooral de Special Forces van een dertigtal landen. In maart 2006 rolde het 3.000ste exemplaar van de productieband. De RQ-11 is vergelijkbaar met de Desert Hawk maar met meer ISR-mogelijkheden. De SUAV wordt met draaiende motor met de hand gelanceerd wat, althans te oordelen naar het aantal crashes bij de start, wel enige handigheid vereist. De landing gebeurt automatisch op de buik. Het volledige systeem bestaat uit drie RQ-11's, twee controlestations, een *Reconnaissance, Surveillance and Target Acquisition* (RSTA) kit en een *Field Repair Kit*. Met de RSTA-kit zorgen de mission en *vehicle operator* voor de planning en uitvoering van de zending en voor archivering van het beeldmateriaal.

De eerste SUAV die vanuit de rugzak zijn ISR-opdracht kan starten is de Dragon Eye RQ-14. AeroVironment mocht aan de Marines vanaf 2003 tegen een stukprijs van \$80.000 1.000 exemplaren leveren die vooral bij de invasie van Irak hun nut moesten bewijzen. Van de ervaringen met de videobril om de capriolen van de RQ-14 te volgen en van zijn lancering met de hand of met een elastiek zal in heel wat latere modellen, ook van de concurrentie, dankbaar gebruik gemaakt worden.



Le RQ-14 Dragon Eye opérable depuis un sac-à-dos.

De RQ-14 Dragon Eye inzetbaar vanuit de rugzak.

Entretemps, l'Army et les Marines doivent considérer passivement avec envie comment l'USAF est encensée. L'Army veut coûte que coûte accéder à l'armada des drones armés. L'objectif est d'équiper un Hunter RQ-5A d'une sous-munition de Northrop Grumman, le BAT (*Brilliant Anti-Tank*). Les vols d'essais en 2002 sont prometteurs. L'arme est mieux adaptée au milieu urbain que le Hellfire avec son grand risque de dégâts collatéraux. En août 2003 le Hunter subit un nouveau baptême du feu. Cette fois, on lance le GBU-44B Viper Strike, une version adaptée du BAT. En 2007 le drone plus robuste MQ-5B avec le Viper Strike est apte au combat. En septembre on enregistre le premier tir de Viper Strike par l'Army.

Après bien des vicissitudes, un étonnant petit-cousin du RQ-5A est mis en service en tant que RQ-7 Shadow. Le drone est une version améliorée du Pioneer et le résultat d'une coopération entre le géant

Ondertussen moeten de Army en de Marines met lede ogen blijven toekijken hoe de USAF bewierookt wordt. De Army wil kost wat kost toetreden tot de armada van de bewapende drones.

De bedoeling is om een Hunter RQ-5A uit te rusten met de BAT (*Brilliant Anti-Tank*) sub-munitie van Northrop Grumman. Testvluchten in oktober 2002 waren veelbelovend. Het wapen is beter geschikt in een stedelijke omgeving dan de Hellfire met zijn groot risico op nevenschade. In augustus 2003 ondergaat de Hunter een nieuwe vuurdoop. Deze keer wordt de GBU-44B Viper Strike afgevuurd, een aangepaste versie van de BAT. In 2007 is de meer robuuste drone als MQ-5B samen met de Viper Strike geschikt voor de strijd. In september wordt het eerste afvuren van een Viper Strike door de Army in Irak gerapporteerd.

Een verbazingwekkende kleinere soortgenoot van de RQ-5A wordt



Le tir d'un GBU-44B Viper Strike par un MQ-5B Hunter.

Het afvuren van een GBU-44B Viper Strike door een MQ-5B Hunter.

de l'aéronautique israélienne Israel Aerospace Industries (IAI) et l'AAI Corporation américaine. En décembre 1999 l'Army autorise le lancement d'une production limitée sans attendre les résultats de l'*Initial Operational Test and Evaluation* (IOT&E). Une première IOT&E en avril 2001 est un fiasco sur toute la ligne. Les résultats décevants ne sont pas aux yeux de l'Army un empêchement pour produire, encore avant la fin 2001, une fois de plus 14 systèmes, soit au total 56 Shadows. Le réexamen d'avril 2002 n'est pas encore rassurant parce que le RQ-7 Shadow reste *not operationally suitable*. Mais pas de découragement, moyennant quelques corrections, la décision de passer à la production complète d'un total de 44 systèmes suit en décembre 2003. Quand la 101^{ème} Air Assault Division se déploie en Iraq au cours de 2005, l'unité dispose de plus d'UAV que n'importe quelle unité de combat dans l'histoire de l'US Army, avec des pelotons RQ-7 Shadow dans les quatre Brigades et RQ-11 Ravens dans chaque Compagnie. Le RQ-7 se révèle un âpre cheval de bataille. Environ à moitié plus petit que le Hunter, l'appareil peut partir pour une reconnaissance de 6 à 9 heures, voir des

na heel wat perikelen als de RQ-7 Shadow in gebruik genomen. De drone is een verbeterde versie van de Pioneer en is het resultaat van een samenwerkingsverband tussen de Israëlische luchtvaartgigant Israel Aerospace Industries (IAI) en het Amerikaanse AAI Corporation. In december 1999 laat de Army al de start toe van de beperkte productie zonder de resultaten van een *Initial Operational Test & Evaluation* (IOT&E) af te wachten. Een eerste IOT&E in april 2001 is een fiasco over de hele lijn. De ontvullende resultaten van de IOT&E zijn voor de Army echter geen beletsel om nog voor het einde van 2001 nog eens 14 systemen namelijk in totaal 56 Shadows te produceren. Het herexamen van april 2002 is nog niet echt geruststellend want de RQ-7 Shadow blijft *not operationally suitable*. Maar niet getreurd, mits enkele correcties volgt in december 2003 de beslissing om tot de volledige productie van in totaal 44 systemen over te gaan. Wanneer de 101st Air Assault Division naar Irak ontplooit in de loop van 2005 beschikt de eenheid over meer UAV's dan welke gevechtseenheid ook in de geschiedenis van de US Army, met RQ-7 Shadow pelotons in de vier brigades en RQ-

Le RQ-7 Shadow, un lilliputien très prometteur.

De RQ-7 Shadow, een veelbelovende lilliputer..



objectifs jusqu'à une distance de 125 km et éventuellement aussi les illuminer au laser.

Cette possibilité permet aux hélicoptères qui patrouillent ou sont en alerte – les OH-58 Kiowa et AH-64 Apaches – d'intervenir de façon rapide et efficace avec leur armement de bord. Le RQ-7 est aussi le premier drone qui atterrit avec le *Tactical Automatic Lan-*

11 Ravens in elke compagnie. De RQ-7 ontpopt zich tot een vinnig werkpaard. Zowat de helft kleiner als de Hunter kan het toestel toch voor 6 à 9 uur op verkenning gaan, doelwitten zien tot op een afstand van 125 km en ze eventueel ook met laser bestralen. Deze mogelijkheid laat de helikopters toe die patrouilleren of op alarm staan – de OH-58 Kiowa's en AH-64 Apaches – om snel en efficiënt met hun boordbewapening tussenbeide te komen. De RQ-7 is ook de eerste drone die landt met

ding System (TALS) par lequel grâce à la crosse un câble de freinage peut être engagé.

La Navy enregistre également des résultats encourageants avec le développement de deux drones. Le premier concept n'est absolument pas d'origine militaire.

Pour observer les thons, la flotte atlantique des pêcheurs croit initialement dans le développement du SeaScan, un SUAV qui doit pouvoir être lancé et récupéré à partir des bateaux de pêche. Pour les braves pêcheurs, la solution de haute technologie va un peu trop loin. Après le 9/11 la Navy prend la main et militarise le SeaScan pour en faire un ScanEagle. Le poids léger qui peut être envoyé en reconnaissance pendant presque 24 heures connaît un grand succès, non seulement auprès de la Navy mais aussi auprès d'un large groupe d'utilisateurs étrangers.

het *Tactical Automatic Landing System* (TALS) waarmee dankzij de vanghaak een remkabel kan gegrepen worden.

Ook de Navy boekt bemoedigende resultaten met de ontwikkeling van twee drones. Het eerste ontwerp is helemaal niet van militaire origine. Om tonijnen te observeren gelooft de Atlantische vissersvloot aanvankelijk in de ontwikkeling van de SeaScan, een SUAV die vanaf vissersschepen moet kunnen gelanceerd en gerecupereerd worden. Voor de stoere vissers is de hoogtechnologische oplossing echter een stap te ver. Na 9/11 neemt de Navy het roer over en militariseert de SeaScan tot ScanEagle. De lichtgewicht die nagenoeg een etmaal op verkenning kan gestuurd worden kent een groot succes, niet alleen bij de Navy maar ook bij een uitgebreide groep buitenlandse gebruikers. Bij de ontwikkeling van een tweede drone gooit de Navy het over een



Récupération du ScanEagle après lancement avec catapulte.

Het opvangen van de ScanEagle na lancering met een katapult

Avec le développement d'un deuxième drone, la Navy adopte une autre approche. A partir de 2002, l'hélicoptère Schweizer avec équipement va subir une métamorphose qui débouchera sur le Fire Scout RQ-8A. Le drone allait faire partie de l'équipement standard des *Littoral Combat Ships* (LCS) qui sont en chantier. Le développement se passe plutôt difficilement à cause des retards du LCS et aussi de la fin du projet FCS (*Future Combat System*) de l'Army pour lequel environ 500 Fire Scouts furent prévus. Après le déploiement prématuré en Afghanistan du MQ-8B – une version améliorée et armée - il ne fut décidé qu'en 2011 de passer à une production limitée.

andere boeg. Vanaf 2002 ondergaat de bemane Schweizer helikopter een metamorfose die zal uitmonden in de Fire Scout RQ-8A. De drone zou tot de standaarduitrusting gaan behoren van de *Littoral Combat Ships* (LCS) die in de steigers staan. De ontwikkeling verloopt eerder moeizaam mede omwille van belangrijke vertragingen met de LCS en ook wegens de beëindiging van het FCS- (*Future Combat Systems*) project van de Army waarvoor ongeveer 500 Fire Scouts voorzien werden. Na een premature ontplooiing van de MQ-8B – een verbeterde en bewapende versie – naar Afghanistan wordt pas in 2011 beslist om over te gaan tot een beperkte productie.



D'un hélicoptère Schweizer avec équipage vers le FireScout RQ-8A.

Les partenaires de la coalition peuvent sortir de l'ombre

Les partenaires de la coalition font piètre figure en Afghanistan certainement, si on les compare en qualité et quantité à la flotte des compagnons d'arme américains. Le SUAV Sperwer produit par la firme française Sagem est actif en Afghanistan depuis 2003. Les Pays-Bas ont acquis 34 engins pour la mission de reconnaissance en Oruzgan pour un coût de 2,5 million de dollars. Le drone ne dispose que d'une très faible capacité et n'est pas fort fiable. Le Danemark se défait rapidement de ses appareils et trouve un nouvel acquéreur au Canada. Lorsque le Canada s'en défait à son tour, les Pays-Bas les retirent également d'emploi début 2009.

Le SDIM (*Système Intérimaire de Drone Male*), mieux connu sous l'appellation Harfang, est le résultat d'une coopération entre EADS France et la firme israélienne IAI. L'appareil israélien Eagle 1/Heron TP est utilisé comme modèle de base. Après un premier vol d'essai à Istres le 11 septembre 2006, le Harfang est mis en œuvre sur le sol afghan à partir de février 2009. L'appareil est fort comparable en dimension et en capacité au Predator non-armé. Il est mis en œuvre à partir du 1^{er} septembre 2010 par l'Escadron de Drones 1/33 Belfort, Base Aérienne 709 Cognac-Châteaubernard, en remplacement des avions Mirage 1CR de reconnaissance.

Le succès des drones suscite de plus en plus d'intérêt en dehors des États-Unis et nombreux sont les pays qui souhaitent acquérir les Predator et Reaper. Les deux engins restent toutefois dans un premier temps exclusivement aux mains des Américains pour des raisons de sécurité. Au courant de 2004, deux fidèles partenaires pourront néanmoins acquérir une certaine expérience avec le MQ-1. Il s'agit en première instance de la Royal Air Force (RAF). En janvier 2005, pas moins de 45 militaires de la RAF sont au Nevada pour s'entraîner avec le MQ-1. Les rapports des utilisateurs britanniques portent leurs fruits et en septembre 2006, la RAF acquiert un premier lot de deux MQ-9 Reaper. Le Squadron 39, la dernière escadrille à voler le Canberra comme avion de reconnaissance jusqu'en juillet 2006, devient à partir de mars 2007 à Creech AFB, NV l'utilisateur du Reaper britannique. Le 9 novembre 2007, un MQ-9 armé de la RAF est pour la première fois mis en œuvre en Afghanistan.

Van bemande Schweizer helikopter naar FireScout RQ-8A.

De coalitiepartners mogen uit de schaduw treden

De coalitiepartners slaan met hun drones in Afghanistan en Irak maar een magere figuur zeker indien we aantallen en kwaliteit afwegen tegen de vloot van de Amerikaanse strijdkmakers.

De Sperwer, geproduceerd door het Franse Sagem, is een SUAV die vanaf 2003 in Afghanistan actief is. Nederland schaft voor de verkenningsopdracht in Uruzgan 34 exemplaren aan tegen een kostprijs van € 2,5 miljoen. De drone beschikt slechts over een zeer beperkte capaciteit en is ook niet erg betrouwbaar. Denemarken doet zijn toestellen al vlug van de hand en vindt in Canada een nieuwe gebruiker. Wanneer ook Canada de drone uit gebruik neemt, volgt Nederland begin 2009.

De SDIM (*Système Intérimaire de Drone Male*), beter gekend als de Harfang, is het resultaat van een samenwerking tussen het Franse EADS en het Israëlische IAI. De Israëlische Eagle 1/Heron TP wordt als basismodel gebruikt. (8) Na een eerste testvlucht in Istres op 11 september 2006 treffen we de Harfang aan op Afgaanse bodem vanaf februari 2009. Het toestel is zowel wat afmetingen als wat prestaties betreft bijna de evenknie van de onbepaalde Predator. Het toestel wordt vanaf 1 september 2010 tewerkgesteld door het Escadron de Drones 1/33 Belfort, Base Aérienne 709 Cognac-Châteaubernard, ter vervanging van de Mirage 1CR verkenningsvliegtuigen.

De belangstelling buiten de VS om Predators en Reapers aan te schaffen neemt toe naarmate de successen van de drones bekend geraken. Omwille van veiligheidsredenen blijven beide toestellen aanvankelijk echter volledig in Amerikaanse handen. Toch mogen we gewagen van enige toegeeflijkheid wanneer in de loop van 2004 twee betrouwbare partners ervaring mogen opdoen met de MQ-1. In eerste instantie betreft het de Royal Air Force (RAF). In januari 2005 groeit de aanwezigheid van de RAF in Nevada uit tot 45 militairen om er het gebruik van de MQ-1 onder de knie te krijgen. De rapportering van de Britse gebruikers werpt zijn vruchten af want in september 2006 schaft de RAF een eerste lot aan van twee MQ-9 Reapers. 39 Squadron, dat tot juli 2006 het laatste smaldeel was dat de Canberra te werk stelde als verkenningsvliegtuig, wordt vanaf maart 2007 in Creech AFB, NV, de gebruiker van de Britse Reaper. Op 9 november 2007 is voor de eerste maal een bewapende MQ-9 van de RAF actief in Afghanistan.

L'Italie pourra elle aussi acquérir les Predator et Reaper qui seront respectivement livrés à partir de 2004 (sept) et 2011 (six). Au départ, tous les drones italiens ne seront utilisés au-dessus de l'Irak et de l'Afghanistan au départ de la base d'Amendola que comme plateforme de reconnaissance selon le concept *remote split operations*. La demande de la Force aérienne italienne pour pouvoir armer ses Reaper restera pendant de longues années à l'étude. Ce n'est que le 3 novembre 2015 que l'autorisation est donnée pour que le Reaper puisse acquérir la totalité de l'armement disponible.

Bien qu'Israël ne soit pas mêlé directement avec ses drones aux combats en Afghanistan et en Irak, les militaires et l'industrie poursuivent leur collaboration depuis le tournant du siècle afin d'améliorer les capacités de leurs drones. Toutefois, rien ne transpire de leur utilisation. Officiellement, les drones ne sont destinés qu'à des missions de recon-

Ook Italië mag Predators en Reapers aankopen die respectievelijk vanaf 2004 (zeven) en vanaf 2011 (zes) geleverd worden. Alle Italiaanse drones worden aanvankelijk enkel ingezet als verkennings-platform volgens het gebruikskoncept van *remote split operations* boven Irak en Afghanistan met Amendola als thuisbasis. De vraag van de Italiaanse luchtmacht om haar Reapers te mogen bewapenen wordt in de VS vele jaren in beraad gehouden. Pas op 3 november 2015 valt de beslissing dat ook voor de Reapers de volledige gamma van wapens mag aangekocht worden.

Alhoewel Israël met zijn drones niet rechtstreeks bij de vijandelikheden in Afghanistan en Irak betrokken is, blijven de militairen en de industrie er vanaf de eeuwwisseling elkaar de hand reiken om de mogelijkheden van hun drones te perfectioneren. Het gebruik ervan blijft echter gehuld in een waas van geheimhouding. Officieel heet het



Un Harfang opérationnel à BAGRAM AFB, Afganitan.

De Harfang in actie vanuit BAGRAM AFB, Afganistan.

naissance, y inclus les nombreux modèles d'exportation. Les medias se font néanmoins régulièrement l'écho de la liquidation de dirigeants du Hamas et du Hezbollah à l'aide de drones. Après le *human intelligence*, le drone sert souvent pour l'identification positive et la liquidation de l'objectif *high-value* n'est ensuite plus qu'une question de minutes. Certains Palestiniens n'hésitent pas en échange d'une importante somme de shekels israéliens à collaborer avec le Mossad. Un numéro de téléphone figurant sur les pamphlets suffit à rapporter les positions et ateliers de productions des roquettes Qassam. Il ne s'agit pas d'un sentiment de sympathie pour Israël mais cela empêche sans doute les mesures de représailles tant redoutées.

dat de drones enkel voor verkenningsdoeleinden bestemd zijn, ook de talrijke exportmodellen. De media maken echter wel regelmatig melding over drones die Hamas- en Hezbollah-kopstukken liquideren. Na *human intelligence* zorgt de drone vaak voor de positieve identificatie en is de uitschakeling van *high-value-targets* slechts een kwestie van enkele minuten. De Palestijnen laten zich nogal eens overhalen om voor een behoorlijke som Israëlische sjekels mee te werken met de Mossad. Een telefoonnummer op de strooibiljetten volstaat om de schootstellingen en productiehuisen van Qassam raketten te rapporteren. Het is geen blijk van sympathie voor Israël maar voorkomt wel hun gevreesde wraakacties.

Au-dessus des barrages de l'Eau-d'Heure.
Boven de stuwdam van Eau-d'Heure
Photo SONACA.

EN VOL EN SONACA 200



VLUCHT MET DE SONACA 200

Jean-Pierre Decock
Traduction : Marc Van de Velde

“Un bel avion vole toujours bien” disait Sir Sydney Camm, le génial concepteur des chasseurs Hawker Hurricane, Typhoon, Tempest et Hunter. C’est ce que nous n’allons pas tarder à vérifier en ce 30 août 2016 ensoleillé.

Pierre Van Wetter est le promoteur et le manager de la SONACA Aircraft, la nouvelle filiale de la SONACA fondée par lui-même et ses partenaires Sophie Lancereau et Carl Mengdehl.

Nous sommes sur le tarmac et marchons vers l’appareil opportunément immatriculé OO-SON, lequel a, en fait, été construit en Afrique du Sud par The Airplane Factory. Convoyé en vol vers la Belgique fin 2015, la nouvelle filiale Sonaca Aircraft, en accord complet avec le concepteur sud-africain initial, a entamé de profondes modifications pour métamorphoser le Sling 2 en Sonaca 200, un appareil très différent et prototype de la série dont la construction devrait être lancée en 2017 pour livraison du premier appareil dès septembre après obtention des certifications européennes EASA.



External check

Nous nous apprêtons, avec Pierre Van Wetter qui en est le pilote, à effectuer la visite pré-vol de ce superbe petit avion aux lignes assurément racées et aux allures de ce qu’on appelait « un bon zinc » pour les avions métalliques classiques. En effet, les panneaux d’aluminium rivetés induisent la robustesse de l’appareil.

Nous commençons par le bord d’attaque de l’aile gauche et Pierre Van Wetter m’explique le système de réservoirs d’ailes de 2 x 70 litres positionnés dans le bord d’attaque de l’aile, en avant du longeron principal. L’emport d’une quantité de 140 litres de carburant pour une consommation de 18 litres/heure permet une autonomie de près de 8 heures de vol, soit de couvrir une distance d’environ 1.500 kilomètres au régime de croisière; cela en fait donc un avion pour le voyage à longue distance en comparaison aux biplaces actuellement sur le marché dont l’autonomie est généralement de moitié en comparaison à celle du Sonaca 200.

“Een mooi vliegtuig vliegt altijd goed” zei Sir Sydney Camm, de geniale ontwerper van jachtvliegtuigen zoals de Hawker Hurricane, Typhoon, Tempest en Hunter. Op deze zonnige 30 augustus 2016 zullen we zo meteen ondervinden of dat waar is.

Pierre Van Wetter is de mede-stichter en manager van SONACA Aircraft, het nieuwe filiaal van SONACA dat hij samen met zijn partners Sophie Lancereau en Carl Mengdehl heeft opgericht.

Samen met hem loop ik op het tarmac richting het toestel, met de niet-toevallige registratie OO-SON, dat in Zuid-Afrika werd gebouwd door The Airplane Factory. Het vliegtuig werd eind 2015 naar België overgevoerd en onderging, in overeenstemming met de Zuid-Afrikaanse constructeur, enkele grondige wijzigingen om het om te bouwen tot een Sonaca 200, eigenlijk een totaal ander toestel en meteen ook het prototype van een vliegtuig waarvan de bouw in 2017 zou moeten beginnen. Vanaf september zou het eerste toestel dan geleverd moeten worden, na het verkrijgen van de Europese EASA-certificaten.



External check

Samen met Pierre Van Wetter, de piloot, doe ik de external check van dit prachtige sportvliegtuig met zijn mooi sportieve lijnen en zijn metalen uitzicht dat meteen verwijst naar zijn klassieke, metalen voorgangers. De met klinknagels bevestigde aluminium panelen laten er alvast geen twijfel over bestaan: dit is een stevige kist.

We beginnen onze rondgang aan de aanvalsbord van de linker vleugel. Pierre Van Wetter wijst op de plek waar de brandstofreservoirs van 2 x 70 liter zich bevinden, voor de dwarsligger van de vleugel. Er is dus maximaal 140 liter brandstof aan boord en het verbruik bedraagt 18 liter/uur, wat neerkomt op een autonomie van bijna 8 uur, wat dan weer overeenkomt met een afstand van 1.500 km tegen kruissnelheid. Dat is dus een vliegtuig voor de lange afstand, zeker vergeleken met de huidige tweezitters waarvan de autonomie gemiddeld de helft bedraagt van deze van de Sonaca 200.

Aan de achterkant van de vleugel wijst de piloot op de oppervlakte

EN VOLEN VLUCHT MET DE SONACA 200



Installés à bord, moteur chauffant avant de taxier pour le vol d'essai; à gauche, l'auteur, à droite Pierre Van Wetter, le promoteur du projet Sonaca 200. (Photo Guy Viselé).

Gezellig in de cockpit, met draaiende motor voor ze uittaxiën voor de testvlucht; links, de auteur, rechts Pierre Van Wetter, stuwende kracht achter het Sonaca 200-project. (Foto Guy Viselé).

Passant derrière l'aile, le pilote me fait remarquer la surface des ailerons et le bout d'aile façon winglet pour empêcher ou retarder le décrochage en bouts d'ailes. Les volets à fente (slot) commandés électriquement courent de l'aileron jusqu'au congé d'aile; leur grande surface et les slots offrent donc un rendement optimal des volets en matière de sustentation de l'appareil ainsi qu'un effet aérofrein non négligeable. Nous poursuivons notre tour de l'avion et nous arrêtons, après avoir vérifié le niveau d'huile du moteur Rotax, sur l'hélice tripale en matériau composite qui, pour des raisons d'économie et de simplification, ne sera plus à pas variable (constant speed) mais à pas fixe sur les modèles de série.

Coup d'œil sur le train d'atterrissage tricycle en fibres de verre et question en ce qui concerne la trappe de visite (à côté d'un grand autocollant « warning ») positionnée en avant du pare-brise de l'avion, sur le côté gauche du nez... Le pilote m'informe qu'il s'agit du logement du parachute de sauvetage de l'appareil installé en série sur les Sling en Afrique du Sud; ce dispositif sera cependant absent des Sonaca 200 de série pour des raisons de gain de poids, mais surtout d'évitement

van de aileron en het winglet-achtige uiteinde van de vleugel dat het overtrekken van het vleugeluiteinden voorkomt of uitstelt. De elektrische bediende 'slotted flaps' lopen van de aileron tot aan de romp; hun grote oppervlakte en de slots zorgen voor een optimaal rendement van de flaps voor wat de draagkracht betreft en fungeren als zeer efficiënte remklep. We gaan door met de check en komen, na de controle van het oliepeil van de Rotax-motor, aan bij de driebladige propeller in composietmateriaal. Om economische redenen en ook om de constructie te vereenvoudigen wordt dat op de seriemodellen een propeller met vaste spoed.

Na een snelle controle van het landingsgestel in glasvezel, zien we aan de linkerkant van de neus een toegangspaneel, met een grote sticker 'warning' ernaast ... De piloot laat me weten dat zich hier de reddingsparachute bevindt die standaard in de Slings in Zuid-Afrika is gemonteerd. Deze komt niet op de Sonaca 200 om gewicht te besparen en ook om het complexe, veelvuldige en omslachtige onderhoud te voorkomen van een parachute die vooral nuttig is in uitzonderlijke en zeldzame omstandigheden.



Le petit Sonaca 200 au point d'attente S4 formera bientôt les pilotes de gros Boeing 737 comme celui-ci appartenant à la compagnie Ryanair à l'atterrissage à Brussels South Charleroi Airport. (Photo Guy Viselé)

De kleine Sonaca 200 aan holding point S4 zal binnenkort de piloten opleiden van deze grote Boeing 737 van Ryanair bij de landing op Brussels South Charleroi Airport. (Foto Guy Viselé)

de maintenance complexe, répétitive et onéreuse du parachute de secours surtout utile dans des conditions extrêmes et, partant, fort rares. C'est décidément une fort belle machine volante et nous y embarquons afin de vérifier, par nous-mêmes, l'affirmation de Sir Sydney Camm...

Samengevat is het inderdaad een mooie vliegmachine. We stappen vlug in om te ondervinden of Sir Sydney Camm gelijk had...

En vol

Pierre Van Wetter et moi-même nous installons dans l'habitacle spacieux et confortable du Sonaca 200. Le moteur démarre au quart de tour. Contrôle rapide du tableau de bord à la fois numérique avec son écran Garmin et analogique (indicateur de vitesse, horizon artificiel et altimètre) et nous voilà au roulage vers le point d'attente de la bretelle S4 d'accès à la piste 25. Ultimes contrôles moteur et nous sommes autorisés à nous aligner et à décoller, le QNH (pression barométrique au niveau moyen de la mer) est de 1027 mb, le vent modéré de huit nœuds souffle du 230 et est donc bien dans l'axe de piste. Pierre Van Wetter pousse la manette des gaz à fond, l'avion s'ébranle et décolle en un peu plus de deux cents mètres. La montée se fait franchement, à pratiquement 250 mètres/minute. Dégagement à droite et nous ne tardons pas à sortir de la zone de contrôle de Charleroi et mettons le cap à l'ouest vers le plan incliné de Ronquières que nous apercevons déjà, car la visibilité est quasi illimitée. Le Sonaca 200 est remarquablement stable, un comportement en vol pour ainsi dire idéal. L'appareil affiche un bon 100 nœuds (185 km/h) au badin et vole pratiquement tout seul vers la tour imposante de Ronquières. Pierre Van Wetter me cède les commandes et je suis positivement surpris par leur précision et les faibles amplitudes du manche à balai et des palonniers pour effectuer un large virage autour de la tour du plan incliné; le zinc garde impeccablement son attitude de vol sans nécessiter de correction, on croirait presque être en pilotage automatique. Nous mettons ensuite le cap sur la butte du Lion de Waterloo et prenons un peu d'altitude pour

In vlucht

Samen met Pierre Van Wetter neem ik plaats in de ruime en comfortabele cockpit van de Sonaca 200. De motor start onmiddellijk. Een snelle check van het instrumentenpaneel dat zowel digitaal, met het Garmin-beeldscherm, als analoog (snelheids- en hoogtemeter, kunstmatige horizon) is uitgerust. In geen tijd taxiën we naar de holding bij baan 25. Na een laatste controle van de motor krijgen we de toestemming om op te lijnen en op te stijgen. De QNH (luchtdruk op zeeniveau) is 1027 mb, de wind acht knopen uit 230° en dus in de as van de baan. Pierre Van Wetter duwt de gashendel helemaal open, het vliegtuig schiet vooruit en verlaat na iets meer dan twee honderd meter de grond. De stijgsnelheid is fluks, 250 meter/minuut. Een bocht naar rechts en al gauw verlaten we de zone van Charleroi, we zetten koers naar het westen in de richting van het hellend vlak van Ronquières dat we al zien, het zicht is immers zo goed als onbeperkt. De Sonaca 200 toont zich bijzonder stabiel, het vlieggedrag is zo goed als ideaal. De snelheid stabiliseert zich rond de 100 knopen (185 km/u), het toestel vliegt bijna alleen naar de imposante toren van Ronquières. Ik neem de besturing over van Pierre Van Wetter en ben meteen positief verrast over de precisie ervan en de kleine bewegingen die nodig zijn met de knuppel en de pedalen om een grote bocht te maken rond het hellend vlak; de kist houdt perfect zijn hoogte, correcties zijn niet nodig, het lijkt wel of we op automatische piloot vliegen. We zetten koers naar de Leeuw van Waterloo en nemen wat hoogte om enkele stalls te doen. De piloot doet een eerste clean, zonder flaps. Het toestel trekt duidelijk over bij 60 knopen, de vleugels blijven mooi horizontaal. Even dalen om snelheid te nemen en dan een nieuwe stall, dit keer met flaps op maximum: gas terug, neus



effectuer quelques pertes de sustentation. Le pilote en entame une en configuration lisse et l'appareil décroche franchement à 60 nœuds en maintenant bien ses ailes à l'horizontale et pique pour reprendre de la vitesse. Rebelote, mais cette fois avec volets sortis au maximum : le pilote coupe les gaz, lève le nez de l'avion qui prend une attitude très cabrée avant de décrocher sec, sans le moindre buffeting (secousses) à 42 nœuds pour piquer à fond et puis reprendre docilement sa ligne de vol normale. En tous cas, avec le Sonaca 200, les élèves pilotes sauront pertinemment bien ce qu'est un décrochage ou une perte de vitesse... Nous infléchissons notre route vers les ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville et en profitons pour faire un 360° à forte inclinaison et le Sonaca 200 maintient bien le défilement de son nez sur l'horizon sans avoir à donner de petits coups d'aileron pour maintenir la pente de l'appareil qui est d'une étonnante stabilité et d'une docilité des commandes comme j'en ai, personnellement, peu connues parmi les divers autres avions que j'ai été amené à piloter...

Mais le temps s'écoule et cela fait presque trois quarts d'heure que nous sommes en l'air et il faut songer à rentrer. De Villers-la-Ville on est à deux ou trois coups d'aile de l'aérodrome de Gosselies dont nous rejoignons bientôt, après une approche directe, l'étape de base du circuit droit de la piste 25 pour aligner le nez du Sonaca 200 sur la piste où nous nous posons en douceur sur quelques 300 mètres à l'issue d'un vol extrêmement enthousiasmant à bord d'un avion léger particu-

steil omhoog, opnieuw een duidelijke stall zonder de minste trillingen (buffeting) bij 42 knopen, een even steile daling en dra vliegen we weer normaal rond. De leerling-piloten zullen met de Sonaca 200 heel duidelijk zien en ondervinden wat overtrekken betekent...

We zetten nu koers naar de ruïnes van de Abdij van Villers-la-Ville en profiteren ervan om een scherpe bocht van 360° te draaien. De Sonaca 200 houdt de neus mooi boven de horizon, kleine inputs op de ailerons zijn niet nodig om de helling van het vliegtuig te behouden. Het vliegtuig is bijzonder stabiel en getuigt van een handelbaarheid die ik nog maar weinig heb mogen ervaren op de verschillende vliegtuigen die ik al heb bestuurd...

Maar ook de tijd vliegt en al gauw zijn we al drie kwartier in de lucht, we moeten denken aan de terugvlucht. Van Villers-la-Ville zijn we al snel weer in de buurt van Gosselies waar we recht naar de base leg van het rechtercircuit van baan 25 vliegen. We lijnen de Sonaca 200 op, maken een zachte landing en rollen nog uit over een afstand van ongeveer

EN VOL EN VLUCHT MET DE
SONACA 200



Virage 360° serré au-dessus des ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville. (Photo Jean-Pierre Decock)

Scherpe bocht van 360° boven de ruïnes van de abdij van Villers-la-Ville. (Foto Jean-Pierre Decock)

Le tableau de bord du Sonaca 200 avec écran Garmin et instruments analogiques de base (badin, horizon artificiel et altimètre). La poignée rouge en bas au centre est celle qui commande l'ouverture du parachute de sauvetage de l'avion : ce dispositif ne sera pas monté dans les appareils de série. (Photo Jean-Pierre Decock)



Het instrumentenbord van de Sonaca 200 met het Garmin-scherm en de analoge basisinstrumenten (snelheids- en hoogtemeter en kunstmatige horizon). De rode hendel onderaan in het midden dient om de reddingsparachute te openen. De seriemodellen worden hiermee niet uitgerust. (Foto Jean-Pierre Decock)



Au-dessus des barrages de l'Eau-d'Heure. Photo SONACA.



EN VOL EN VLUCHT MET DE SONACA 200

lièrement réussi qui fera encore parler de lui dans un proche avenir ! Du reste, une fois débarqués de l'appareil, Pierre Van Wetter confirme que son carnet de commandes porte déjà sur 22 Sonaca 200 (à fin septembre 2016), à savoir 8 pour chacune des deux grandes écoles de pilotage opérant à Gosselies (Air Academy/New CAG et Belgian Flight School) auxquels s'ajoutent 6 exemplaires commandés à l'étranger, à savoir chaque fois 2 appareils respectivement pour l'Aéro-Club Tissandier (France), la London Flight Training School et la Flugschule am Flughafen Essen-Mülheim (Allemagne).

Le succès du Sonaca 200 est de toute évidence mérité et nous souhaitons à Pierre Van Wetter et à son équipe que le succès aille en croissant à pas de géant.

Pour infos : voir l'article dans le VTB Magazine 3/2016
Infos additionnelles sur www.sonaca-aircraft.com

300 m. Het was een bijzonder boeiende vlucht in dit lichte vliegtuig waar we in de toekomst nog veel van zullen horen!

Na de vlucht bevestigt Pierre Van Wetter dan zijn orderboekje (eind september) al 22 bestellingen bevat, 8 voor elk van de twee grote vliegscholen op Gosselies (Air Academy/New CAG en Belgian Flight School), 6 exemplaren voor het buitenland, waarvan telkens 2 voor de AéroClub Tissandier (Frankrijk), de London Flight Training School en de Flugschule am Flughafen Essen-Mülheim (Duitsland).

Het succes van de Sonaca 200 is absoluut verdiend en we wensen Pierre Van Wetter en zijn team heel veel succes toe.

Voor meer informatie, zie artikel in VTB-magazine 3/2016.
Nog meer info op www.sonaca-aircraft.com

FICHE TECHNIQUE

Caractéristiques

Envergure :	9,15 m
Longueur :	7 m
Hauteur estimée :	2,80 m.
Poids à vide :	430 kg
Poids maximum au décollage :	750 kg
Facteur de charge :	+4,4 G

Propulseur

Un moteur BRP Rotax 914F développant 115 CV

Performances

Vitesse de croisière :	115 nœuds (215 km/h)
Vitesse ascensionnelle :	750 pieds/minute (225 m/minute)
Vitesse de décrochage :	60 nœuds (110 km/h) en configuration lisse et 40 nœuds (74 km/h) volets intégralement sortis
VNE (vitesse à ne jamais dépasser) :	145 nœuds (270 km/h)
Distance de décollage :	350 m
Distance d'atterrissage :	environ 300 m

TECHNISCHE GEGEVENS

Kenmerken

Spanwijdte:	9,15 m
Lengte:	7 m
Geschatte hoogte:	2,80 m.
Leeggewicht:	430 kg
Maximumgewicht bij opstijgen:	750 kg
Maximale G::	+4,4 G

Aandrijven

BRP Rotax 914F motor van 115 PK

Prestaties

Kruissnelheid:	115 knopen (215 km/u)
Stijgsnelheid:	750 voet/minute (225 m/minute)
Overtreksnelheid:	60 knopen (110 km/u) , zonder flaps 40 knopen (74 km/u) met de flaps helemaal uit
VNE (maximumsnelheid):	145 knopen (270 km/u)
Startafstand:	350 m
Landingsafstand:	ongeveer 300 m

Album photo - Fotoalbum



Leopoldstad (Kinshasa) 1958 – Links Leo De Bièvre, boordcommandant, naast hem Achille Rely, radio. Het toestel is de DC-6A, OO-CTO van Sabena. Leo De Bièvre zou 6 jaar later om het leven komen bij een crash met een DC-4 in Stanleyville (Kisangani). Foto: Achille Rely.

Léopoldville (Kinshasa) 1958 – A gauche Léo de Bièvre, commandant de bord, à côté d'Achille Rely, radio. L'avion est le DC-6A, OO-CTO de la Sabena. Léo De Bièvre perdra la vie 6 ans plus tard lors d'un crash avec un DC-4 à Stanleyville (Kisangani). Photo: Achille Rely.



Beauvechain 29 november 2016 – Vier generaties Vieilles Tiges op één foto. V.l.n.r. Léon Rubin (brevet 1945), Mich Mandl (1965), Georges Castermans (1952), Gerard Van Caelenberge (1977). Foto: Jeannine Martiny.

Beauvechain, le 29 novembre 2016 – Quatre générations de Vieilles Tiges en une seule photo. De g.à.d : Léon Rubin (brevet 1945), Mich Mandl (brevet 1965), Georges Castermans (brevet 1952), Gérard Van Caelenberge (brevet 1977). Photo : Jeannine Martiny.