



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION



N° 1-2022

43^{ste} jaar
Januari-februari-maart
43^{ème} année
Janvier-février-mars
Driemaandelijks
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

IN DIT NUMMER / DANS CE NUMÉRO

Frank De Winne
COLDITZ
UNHAS (IV)

United Nations Humanitarian Air Service

De evolutie van de vliegtuigbewapening
L'évolution de l'armement aérien

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{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...

Inhoud van magazine 1-2022

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Agenda	07
Gewone en buitengewone algemene leden-vergaderingen - Oproepen	08
Boetiek	10
Jaarlijks banket	11
This is your secretary speaking...	12
"Veckerhagen 1965, routinezending"	14
Belgische piloten in het 609 (WR) Squadron van de Royal Air Force tijdens de Tweede Wereldoorlog - II	16
Een praatje met Frank De Winne	26
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - IV	35
De evolutie van de vliegtuigbewapening	48
Uit Colditz ontsnapt men niet	64
1/100 th of a second can make the difference	72

Sommaire du magazine 1-2022

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Agenda	07
Assemblées générales ordinaire et extraordinaire - Convocations	08
Boutique	10
Banquet annuel	11
This is your secretary speaking...	12
« Veckerhagen 1965,mission de routine »	14
Les pilotes belges du 609 (WR) Squadron de la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale - II	16
En conversation avec Frank De Winne	26
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - IV	35
L'évolution de l'armement aérien	48
On ne s'évade pas de Colditz	64
1/100 th of a second can make the difference	72



We have read for you...

Robert 'Bob' Verhegghen

"Veckerhagen 1965, routinezending"

door Dominique Mommer



Coll Guy Viselé.

Van 1953 tot 1972 had de luchtmacht een totaal van 46 Fairchild C-119 (F&G) Flying Boxcar in gebruik. Dit moeilijk hanteerbaar tweemotorig transportvliegtuig bewees grote diensten, vooral tijdens de Congo-crisis. Het werd veel gebruikt bij NAVO-manoeuvres tijdens de Koude Oorlog, waarbij troepen of uitrusting van Noorwegen naar Turkije werden overgebracht of gedropt. Vijf vliegtuigen gingen verloren door ongevallen, waarbij bemanningen van de 15 Wing, parachutisten en vliegveldverdedigingseenheden een zware prijs betaalden.

Maar ongevallen worden vergeten en achteraf circuleert er weinig informatie over de oorzaken, verantwoordelijkheden of gevolgen. Dit is het geval met de CP-19, die in 1965 neerstortte tijdens een nachtelijke parachutage zending, waarbij de acht inzittenden, vijf bemanningsleden van het 40 Smd en drie parachutisten van het 181 Rav Air peloton van Schaffen, omkwamen.

Op 21 oktober 1965 keerde kapitein Luc Mommer terug naar Melsbroek. Hij was pas terug uit verlof na een lang verblijf in Congo bij de FATAc (*Force Aérienne Tactique Congolaise*). Hij kreeg een nachtmissie toegezwezen in het gebied Veckerhagen aan de rand van het IJzeren Gordijn in het Duitse Hessen. De missie van twee C-119G's bestaat, op verzoek van de grondtroepen, uit een zogenaamde "heavy drop" van paletten met jerrycans benzine en voorraden. De twee C-119G's, de CP-18 en CP-19, respectievelijk bestuurd door Michel Géruzet en Luc Mommer zijn volledig geladen. De dropping zou plaatsvinden in de Weser-vallei in een droppingszone (DZ) die door een parachuteteam was verkend. Het gebied is omgeven door hoge beboste heuvels.

« Veckerhagen 1965, mission de routine »

par Dominique Mommer

De 1953 à 1972, la Force Aérienne utilisa 46 Fairchild C-119 (F & G) Flying Boxcar. Ce pataud avion de transport bipoutre rendit de grands services, en particulier lors de la crise du Congo. Il fut mis à contribution de manière soutenue lors des manœuvres de l'OTAN, acheminant ou parachutant des troupes ou du matériel de la Norvège à la Turquie au cours des années de guerre froide. Cinq appareils furent perdus par accident, les équipages du 15e Wing de Transport et Communication, les unités para-commandos ou de défense d'aérodrome payant un lourd tribut lors de ces crashes.

Mais comme avec le temps, les accidents tombent dans l'oubli et peu d'informations circulent par après sur les causes, responsabilités ou conséquences. Il en est ainsi de l'accident du CP-19, en mission de parachutage de nuit, qui percuta en 1965 le sommet d'une colline entraînant dans la mort ses huit occupants, cinq membres d'équipage de la 40e Esc du 15e Wing et trois para-commandos du 181e Peloton QM Rav Air de Schaffen.

Le 21 octobre 1965, le Capitaine Aviateur Luc Mommer, jus-te de retour de congé après un long séjour au Congo avec la FATAc (*Force Aérienne Tactique Congolaise*), rejoint la base de Melsbroek. Il se voit assigner, dans le cadre des manœuvres de l'OTAN « Horse Shoe », une mission de nuit dans la région de Veckerhagen à la limite du rideau de fer en Hesse allemande. La mission de deux C-119G consiste, à la demande de la Force Terrestre, en un parachutage dit « heavy drop » de palettes de jerrycans d'essence et de ravitaillement, à une unité de blindés supposée bloquée dans une vallée suivant le scénario de la manœuvre. Les deux C-119G, CP-18 piloté par l'Adjudant Aviateur Michel Géruzet et le CP-19 piloté par Luc Mommer sont à pleine charge. Le largage doit avoir lieu dans la vallée de la Weser sur une « dropping zone » (DZ) ayant fait l'objet d'une reconnaissance

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



Koen Roumieux

Traduction André Perrad et Mich De Weirdt

Photos / Foto's via Marc Crame

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



Deel 2

609 Sqn op het einde van de oorlogsjaren

In het eerste gedeelte hebben we u de integratie en prestaties beschreven van meerdere Belgische piloten die opgenomen werden in het 609 Sqn RAF. Ondertussen werden twee "Belgian Squadrons" opgericht, 349 en 350. Een deel van de piloten, die ervaring hadden opgedaan in het 609 Sqn, werd overgeheveld naar 349 of 350. Maar de band met 609 bleef en meerdere land-genoten gingen over van het ene squadron naar het andere. Meerdere onder hen zullen de oorlog beëindigen als lid van 609 en een deel van de kern vormen die de Belgische Luchtmacht zal oprichten.

Het jaar 1944: het begin van het einde - De Belgische Honderdste

Onder een formatie van de 609 een "Ranger" uitvoerde (een offensieve missie boven vijandelijk gebied om de druk op de vijand te behouden), verloor Georges Jaspis het contact met zijn flight en besliste hij naar Opprebais te gaan, waar zijn moeder woonde. Eenmaal boven haar huis maakte hij van de gelegenheid gebruik om wat acrobatie te doen. Zijn moeder zag het Engelse vliegtuig capriolen maken en was er meteen van overtuigd dat het haar zoon was. Plots zag Georges een Duitse Ju-88 die richting Melsbroek vloog. Zijn instinct als jachtpiloot nam over: hij achtervolgde het Duitse vliegtuig, vuurde twee salvo's af en schoot het niet ver van het huis van zijn moeder neer, waarmee hij de Belgische RAF-piloten hun 100^e bevestigde overwinning bezorgde. Op 23 februari 1944 vond een ceremonie plaats ter ere van Georges Jaspis en de 47 andere piloten die aan deze "honderdste" hebben bijgedragen. Van deze 47 piloten vlogen er 16 in 609 Sqn. Een diploma met de 100 overwinningen werd uitgereikt aan Georges Jaspis en zijn collega's tijdens deze ceremonie, die werd bijgewoond door Hubert Pierlot, premier en minister van Defensie en Camille Gutt, minister van Financiën, evenals vele RAF-autoriteiten.

De plaats waar de Ju-88, met de bemanning, was neergestort bij Hoegaarden, werd na de oorlog elk jaar door Georges Jaspis bezocht. Hij zorgde voor een steen die de plaats markeerde en legde er elk jaar bloemen neer tot aan zijn overlijden. Voor hem waren de Duitse piloten tijdens de oorlog de vijand, maar na de oorlog werden ze piloten waarvoor hij veel respect had.

Deuxième partie

Le 609 Sqn à la fin des années de guerre

Dans la première partie, nous avons décrit l'intégration et les réalisations de plusieurs pilotes belges qui ont fait partie du 609 Sqn RAF. Entre-temps, deux "squadrons belges" ont été créés, le 349 et le 350. Certains pilotes qui avaient acquis de l'expérience dans le 609 Sqn ont été transférés au 349 ou au 350. Mais le lien avec le 609 est resté et plusieurs compatriotes sont passés d'un squadron à l'autre. Plusieurs d'entre eux termineront la guerre comme membres du 609 et feront partie du noyau qui créera la Force Aérienne belge.

L'année 1944 : le début de la fin - La Centième belge

Le 10 janvier, alors qu'une formation du 609 effectue un « Ranger » (une mission offensive au-dessus du territoire ennemi pour l'occuper), Georges Jaspis perd le contact avec sa formation et décide de se rendre à Opprebais, où vit sa mère. Une fois au-dessus de sa maison, il en profite pour faire quelques acrobaties. Sa mère voit l'avion anglais tourner dans les airs et est immédiatement convaincue qu'il s'agit de son fils. Soudain, Georges voit un Ju-88 allemand voler vers Melsbroek. Son instinct de pilote de chasse prend le dessus et il poursuit l'avion allemand, tire deux salves et l'abat non loin de la maison de sa mère, offrant ainsi aux pilotes belges de la RAF leur 100^e victoire confirmée. Le 23 février 1944, une cérémonie est organisée pour honorer Georges Jaspis et les 47 autres pilotes qui ont contribué à cette « centième ». De ces 47 pilotes, 16 ont volé au sein du 609 Sqn. Un certificat des 100 victoires est remis à Georges Jaspis et à ses collègues lors de cette cérémonie, à laquelle assistent Hubert Pierlot, Premier ministre et ministre de la Défense et Camille Gutt, ministre des Finances, ainsi que de nombreuses autorités de la RAF.

L'endroit près de Hoegaarden où le Ju-88 s'est écrasé avec son équipage, était visité chaque année après la guerre par Georges Jaspis. Il a fourni une stèle pour marquer l'endroit et y a déposé des fleurs chaque année, jusqu'à sa mort. Pour lui, les pilotes allemands étaient les ennemis pendant la guerre, mais après celle-ci, ils étaient juste des pilotes pour lesquels il avait beaucoup de respect.

Michel Mandl
& Wif De Brouwer



Een praatje met Frank De Winne

Dit jaar zal het 20 jaar geleden zijn dat ons VTB-lid, burggraaf Frank De Winne, zijn eerste ruimtevlucht heeft gedaan. Zoals geweten was Frank jachtpiloot bij de Luchtmacht met de kwalificatie van testpiloot toen hij zijn kandidatuur stelde voor astronaut. Dit artikel is vooral gericht op bepaalde aspecten en voorvalen tijdens zijn luchtmacht-periode en de gunstige invloed ervan op zijn latere loopbaan als astronaut.

Maar er is meer. Het zal dit jaar reeds 30 jaar geleden zijn dat een andere VTB collega, burggraaf Dirk Frimout als allereerste Belg een ruimtevlucht heeft uitgevoerd. Alhoewel de focus van dit artikel gericht is op de ervaringen van Frank De Winne als jachtpiloot, kunnen we niet voorbijgaan aan de enorme verdiensten van Dirk, die als astrofysicus in 1992 op de leeftijd van 51 jaar een ruimtevlucht van negen dagen heeft uitgevoerd aan boord van de "Atlantis shuttle".

Dirk Frimout

Dirk heeft op een atypische manier zijn Atlantis *boarding ticket* verkregen.

Afgestudeerd als ingenieur elektronica heeft hij later gedoctorreerd in toegepaste fysica, gevolgd door een postdoctoraat in het laboratorium van atmosferische en ruimtelijke fysica aan de universiteit van Colorado.

En conversation avec Frank De Winne

In 1977 solliciteert hij voor het eerst bij de NASA om astronaut te worden, maar hij wordt op één plaats na niet geselecteerd. Hij laat zich echter niet ontmoedigen en gaat aan de slag als wetenschapscoördinator en coach van de geselecteerde astronauten. Hij is op dat moment lid van de ESA (European Space Agency). In 1985 solliciteert hij opnieuw en hij wordt op de reservelijst van de NASA geplaatst. Zijn vlucht zou in 1986 plaatsvinden, maar wegens het ongeval met de Challenger shuttle wordt deze uitgesteld.

Het is uiteindelijk op 24 maart 1992 dat Dirk Frimout gelanceerd wordt met de STS-Atlantis 45, in het gezelschap van zes Amerikanen. Hij is verantwoordelijk voor twaalf experimenten die over een periode van negen dagen worden uitgevoerd en die de essentie vormen van het ATLAS-1 (*Atmospheric Laboratory for Applications and Science*) project. Deze experimenten maakten het mogelijk gedetailleerde waarnemingen te doen van de chemische en fysische eigenschappen van de aarde en van de invloed van de zon op onze planeet. De bevindingen hebben

Cette année, il y aura 20 ans que notre membre VTB, le vicomte Frank De Winne, effectuait son premier vol spatial. Comme nous le savons tous, Frank était pilote à la Force aérienne (FAé) avec la qualification de pilote d'essai lorsqu'il pose sa candidature comme astronaute. Cet article se concentre essentiellement sur certains aspects et incidents de cette période et leur influence favorable sur sa carrière d'astronaute.

De plus, cette année, il y aura également 30 ans qu'un autre membre VTB, le vicomte Dirk Frimout, effectuait un vol spatial comme premier Belge. Bien que cet article se concentre sur les expériences de Frank De Winne en tant que pilote de chasse, nous ne pouvons ignorer les grands mérites de Dirk. En tant qu'astrophysicien, à l'âge de 51 ans, il a effectué en 1992 un vol spatial de neuf jours à bord de la navette « Atlantis ».

Dirk Frimout

Dirk a obtenu son billet d'embarquement pour Atlantis d'une manière atypique.

Ingénieur en électronique de formation, il a ensuite obtenu un doctorat en physique appliquée, suivi d'un post-doctorat au laboratoire de physique atmosphérique et spatiale de l'université du Colorado.

En 1977, il postule pour la première fois à la NASA pour devenir astronaute, mais n'est pas retenu à une place près.

Dirk ne se décourage pas et va travailler en tant que coordinateur scientifique et coach pour les astronautes sélectionnés. À ce moment, il est déjà membre de l'ESA (Agence spatiale européenne). En 1985, il introduit à nouveau sa candidature et est placé sur la liste de réserve de la NASA. Un vol est prévu en 1986, mais en raison de l'accident de la navette Challenger, il a été reporté.

C'est finalement le 24 mars 1992 que Dirk Frimout s'envole sur STS-Atlantis 45, en compagnie de six Américains. Il est responsable de douze expériences réalisées sur une période de neuf jours. Elles constituent l'essence du projet ATLAS-1 (*Atmospheric Laboratory for Applications and Science*). Ces expériences ont permis de faire des observations détaillées des propriétés chimiques et physiques de la terre et de l'influence du soleil sur notre planète. Ces découvertes ont



United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



DEEL 4 Humanitaire uitdagingen

Hieronder vindt u de vierde aflevering van onze reeks over de humanitaire luchtdienst van de Verenigde Naties. In de vorige afleveringen hebben we een aantal interventies tijdens natuurrampen besproken. Ze werden geleid door ons VTB-lid Philippe Martou (Touf), de huidige baas van UNHAS. Ter herinnering, deze luchtdienst opereert onder de auspiciën van het Wereld Voedselprogramma (WFP).

In een eerste deel van dit artikel keren we even terug naar de roots van WFP met de bedoeling om UNHAS in zijn juiste context te plaatsen; in het tweede deel vermelden we in het kort een paar intermezzo's in de loopbaan van Touf, maar de focus gaat naar meer actuele gebeurtenissen. We

4^e PARTIE Défis humanitaires

Vous trouverez ci-après le quatrième volet de notre série sur le service aérien humanitaire des Nations Unies. Dans les articles précédents, nous avons abordé un certain nombre d'interventions lors de catastrophes naturelles. Elles étaient dirigées par notre membre VTB Philippe Martou (Touf), l'actuel chef de l'UNHAS. Pour rappel, ce service aérien fonctionne sous les auspices du Programme alimentaire mondial (PAM).

Dans la première partie de cet article, nous revenons brièvement sur les racines du PAM afin de replacer l'UNHAS dans son contexte ; dans la seconde partie, nous évoquons quelques intermèdes dans la carrière de Touf, l'accent étant mis sur des événements plus actuels. Nous soulignons les

UNHAS

belichten de UNHAS-activiteiten tijdens de beginfase van de Covid crisis, een prestatie die een belangrijk aandeel had in de toekenning van de Nobelprijs voor Vrede aan WFP in 2020. Ook bekijken we de toestand in Afghanistan na de machtsovername van de Taliban. Touf geeft ons wat meer informatie over de UNHAS-steun aan de humanitaire inspanningen om de 22,8 miljoen noodlijdenden in dit totaal ontwricht land bij te staan om de winter te overleven.

Geborte en expansie van WFP

WFP werd in 1961 opgericht als een afdeling van de FAO (*Food and Agriculture Organisation*), de Voedsel en Landbouw Organisatie van de VN. De FAO, reeds opgericht in 1945, heeft de nobele taak om de productie van voedsel in de ontwikkelingslanden te steunen, te stimuleren, en te structureren. De WFP-module was bedoeld om de tekorten aan te vullen in die landen waar de voedselproductie de interne behoefte niet kon verzekeren. Al spoedig bleek dat de ontwikkelingslanden niet aan hun voorziene quota kwamen en WFP moest meer en meer bijspringen. Het kind werd geleidelijk groter en belangrijker dan de moederorganisatie, werd onafhankelijk en verliet het ouderlijk huis, dat nog steeds gevastigd is in de gebouwen van het prestigieuze ex-postkantoor van Rome, een constructie bedacht door de architecten van Mussolini. De oorzaken waarom FAO niet volledig aan zijn trekken komt zijn velerlei; de voornaamste zijn interne onlusten, slecht plaatselijk beheer, overbevolking en lange droogteperiodes.

En WFP blijft groeien als onafhankelijk VN-agentschap. Dit is slecht nieuws; men noteert een exponentiële stijging van de voedselbehoeften wereldwijd. Het agentschap is uitgegroeid tot de grootste humanitaire organisatie ter wereld die de voedselbevoorrading verzekert van 140,5 miljoen mensen in meer dan 80 landen met een budgettaire behoefte van 15,7 miljard USD waarvan WFP 8,6 miljard USD heeft kunnen bekomen.

De ellende in deze wereld

Zoals beschreven in onze vorige afleveringen was Philippe Martou als WFP Deputy Chief WFP Aviation Services verantwoordelijk om bij natuurrampen de ontplooiing en de inzet van de humanitaire luchtvloot te leiden. Dit waren vooral helikopters die bij beschadigingen aan het wegen- en spoornetwerk het beste en vaak het enige middel zijn om de noodlijdenden te bereiken.

Maar het is niet enkel bij natuurrampen dat UNHAS geroepen wordt om humanitaire activiteiten te steunen. Er is heel wat ellende in deze wereld, de kaart op volgende pagina geeft een algemeen beeld van de landen waar het VN Wereldvoedselprogramma (WFP) actief is. Het is opmerkelijk dat bepaalde van die landen zelf voedsel uitvoeren terwijl een aantal van hun onderdanen moeten in leven gehouden worden via externe hulp. Het betreft meestal gemeenschappen die niet in de gunst staan van diegenen die het land beheren. WFP is dus vaak actief

activités de l'UNHAS au cours des premières phases de la crise du Covid, une réalisation qui a joué un rôle important dans l'attribution du prix Nobel de la paix au PAM en 2020. Nous examinons également la situation en Afghanistan après la prise du pouvoir par les Talibans. Touf nous donne quelques informations supplémentaires sur le soutien de l'UNHAS aux efforts humanitaires pour aider les 22,8 millions de personnes dans le besoin à survivre à l'hiver dans ce pays totalement perturbé.

Naissance et expansion du PAM

Le PAM a été créé en 1961 en tant que division de la FAO (*Food and Agriculture Organisation*), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Fondée en 1945, la FAO a la noble tâche de soutenir, d'encourager et de structurer la production alimentaire dans les pays en développement. Le PAM est destiné à combler les lacunes dans les pays où la production alimentaire ne peut pas répondre aux besoins internes. Il est vite apparu que les pays en développement n'atteignent pas leur quota et que le PAM doit intervenir de plus en plus. Il deviendra progressivement plus grand et plus important que l'organisation mère, est devenu indépendant et a quitté son siège original, qui se trouve toujours dans les bâtiments des prestigieux anciens bureaux de Poste de Rome, une construction conçue par les architectes de Mussolini. Les raisons pour lesquelles la FAO n'atteint pas son plein potentiel sont nombreuses ; les principales sont les troubles internes, la mauvaise gestion locale, la surpopulation et les longues sécheresses.

Et le PAM continue de se développer comme agence indépendante de l'ONU. C'est une mauvaise nouvelle : on constate une augmentation exponentielle des besoins alimentaires mondiaux. L'agence est devenue la plus grande organisation humanitaire du monde, fournissant de la nourriture à 140,5 millions de personnes dans plus de 80 pays avec un besoin budgétaire de 15,7 milliards de dollars, dont le PAM a réussi à obtenir 8,6 milliards.

La misère dans le monde

Comme nous l'avons décrit dans nos précédents articles, Philippe Martou est chargé en tant que Deputy Chief Aviation Services du PAM, de diriger le déploiement et l'utilisation de la flotte aérienne humanitaire lors des catastrophes naturelles. Il s'agit principalement d'hélicoptères qui, lorsque les réseaux routiers et ferroviaires sont endommagés, restent le meilleur et souvent le seul moyen d'atteindre les personnes dans le besoin.

Mais ce n'est pas seulement lors de catastrophes naturelles que l'UNHAS est appelé à soutenir des activités humanitaires. Il y a beaucoup de misère dans ce monde, la carte en page de droite donne une idée générale des pays où le PAM est actif. Il convient de noter que certains pays exportent eux-mêmes des denrées alimentaires alors que leurs ressortissants doivent souvent survivre grâce à une aide extérieure. Il s'agit généralement de communautés qui n'ont pas les faveurs de

De evolutie van de vliegtuigbewapening

Lionel Gabriël, Ir

Operationele en tactische beschouwingen
door Wif De Brouwer



L'évolution de l'armement aérien

Lionel Gabriël, Ir

Considérations opérationnelles
et tactiques par Wif De Brouwer

Traduit par Lionel Gabriel,
André Perrad & Mich De Weirdt

De trefkracht van het luchtwapen is afhankelijk van drie essentiële bestanddelen; geschikte en goed onderhouden vliegtuigen, vaardige bemanningen en doeltreffende bewapening. Bij de dramatische aanval op de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940 bleven de drie voornoemde componenten in gebreke; de resultaten waren bedroevend.

Vandaag beginnen we een beperkte artikelenserieks over één van die componenten; de evolutie van de vliegtuigbewapening vanaf het ontstaan van de militaire luchtvaart tot op heden. We beschrijven de technische evolutie en vullen die aan met operationele en tactische beschouwingen.

Deel 1: Het begin

Op de vergadering van het Instituut voor Internationaal Recht van 1911 in Madrid werd nog voorgesteld om het gebruik van vliegtuigen tijdens conflicten te beperken tot verkenningsopdrachten, en te verbieden om ze als wapenplatform te gebruiken. Dit voorstel was ingegeven door de vrees dat vliegtuigen onverdedigde steden zouden aanvallen en aldus Artikel 69 van de Conventie van Den Haag zouden schenden.

Sommige militairen hadden echter reeds een andere (en waarschijnlijk realistischere) kijk op de zaken. Zo had Giulio Douhet¹ in 1909 al geschreven: "De hemel staat op het punt een nieuw slagveld te worden, even belangrijk als de slagvelden te land en ter zee. Om de lucht te veroveren is het nodig de vijand alle vliegmogelijkheid te onttrekken, door hem aan te vallen in de lucht, op zijn operatiebasisen en op zijn productiecentra". Douhet geloofde in de morele effecten van de bombardementen; die de wil tot weerstand van de bevolking konden breken.

In augustus 1910, nabij Sheepshead Bay, wordt voor het eerst een schot gelost vanuit een vliegtuig. Als passagier van Charles F. Willard in een Curtiss duwschroefvliegtuig vuurt luitenant Jacob F. Fickle van de US Army vanop een hoogte van 100 voet met een Springfield model 1903 geweer 2 schoten af op een gronddoel.

De eerste gewapende tussenkomst grijpt plaats op 1 november 1911, tijdens het Italiaans-Turks conflict om Libië. Onderluitenant Giulio Gavotti gooit vanuit zijn Etrich Taube 4 fragmentatie-granaten Cipelli van elk 1,5 à 2 kg af boven een Turkse kamp te Ain Zara, nabij Tripoli².

¹. Giulio Douhet (1869 – 1930), Italiaans generaal en theoreticus van de oorlogsvoering in de lucht.

². Het Ottomaanse Rijk protesteert omdat deze actie zou indruisen tegen de Conventie van Den Haag.

La puissance de frappe de l'arme aérienne dépend de trois éléments essentiels : des avions adaptés et bien entretenus, des équipages compétents et un armement efficace. Lors de l'attaque dramatique des ponts sur le canal Albert, le 11 mai 1940, les trois composantes susmentionnées font défaut ; les résultats sont pitoyables.

Aujourd'hui, nous entamons une série d'articles limités à l'un de ces composants : l'évolution de l'armement des avions, de l'origine de l'aviation militaire à nos jours. Nous décrivons l'évolution technique et la complétons par des considérations opérationnelles et tactiques.

Première partie : Le début

À la réunion de l'Institut du Droit International à Madrid en 1911, on a proposé de limiter l'utilisation des avions lors des conflits à des missions de reconnaissance, et d'interdire de les utiliser comme plateforme d'armes. Cette proposition trouvait son origine dans la crainte que des avions soient employés pour attaquer des villes sans défense, ce qui allait à l'encontre de l'article 69 de la Convention de La Haye.

Certains militaires, par contre, avaient déjà une autre vue (vraisemblablement plus réaliste). Ainsi Giulio Douhet¹ avait écrit déjà en 1909 : « Le ciel est sur le point de devenir un nouveau champ de bataille, aussi important que les champs de bataille sur terre et en mer. Afin de conquérir le ciel, il est nécessaire d'interdire à l'adversaire toute possibilité de voler, en l'attaquant en l'air, sur ses bases d'opération et dans ses centres de production ». Douhet croyait aux effets des bombardements sur le moral ; ils pouvaient briser la volonté de résistance du peuple.

En août 1910 près de Sheepshead Bay, un coup de feu est tiré pour la première fois à partir d'un avion. À bord d'un avion à hélice propulsive Curtiss, comme passager de Charles F. Willard, de l'US Army tire deux coups de son fusil Springfield modèle 1903 d'une altitude de 100 pieds vers un objectif au sol.

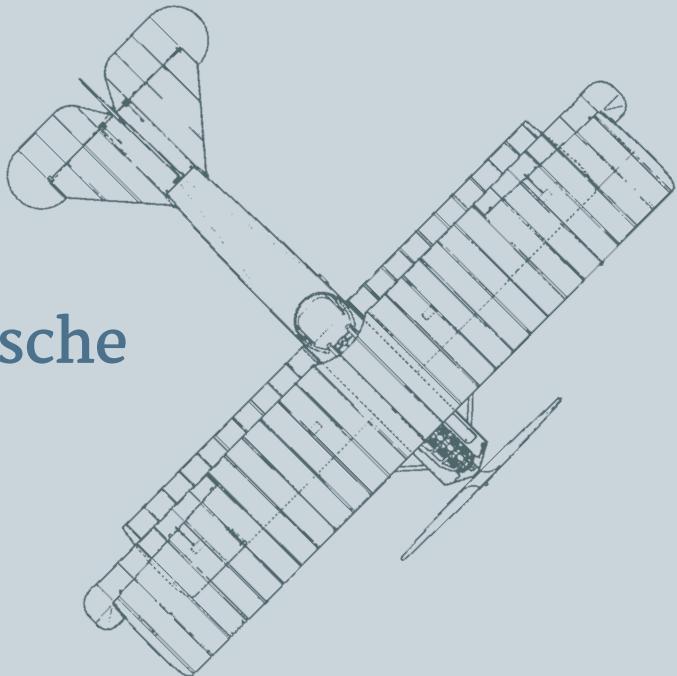
La première intervention armée a lieu le 1 novembre 1911, lors du conflit Italo-Turc en Libye.

Le sous-lieutenant Giulio Gavotti dans son Etrich Taube survole le camp turc de Ain Zara, près de Tripoli, et lance quatre grenades à fragmentation Cipelli de 1,5 à 2 kg chacune².

¹. Giulio Douhet (1869 – 1930), général italien et théoricien de la guerre aérienne.

². L'empire ottoman proteste parce que cette action serait une violation de la Convention de La Haye.

Operationele en tactische beschouwingen

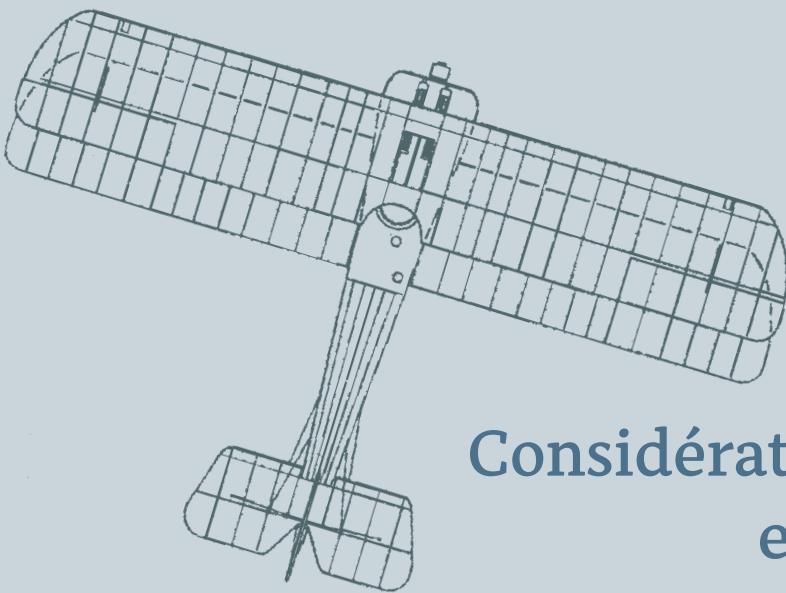


Periode voor de Eerste Wereldoorlog

In het begin van de 20^e eeuw werd het vliegtuig beschouwd als een speeltuig voor welstellende burgers. Nochtans voorspelden bepaalde strategen zoals Douhet dat deze toestellen wel eens een toegevoegde waarde konden zijn voor oorlogvoering. Maar de eerste toestellen waren minuscuul en de nuttige lading zeer klein, zodat Douhet's profetieën in een eerste stadium weinig geloofwaardig overkwamen. Toch hadden bepaalde landen reeds projecten om toestellen te ontwerpen die een aanvaardbare bommenlading konden meenemen. In de eerste plaats werd uitgekeken naar bestuurbare ballons, Zeppelins, maar het zou slechts in de loop van WO 1 zijn dat de eerste bommenwerpers gebouwd werden om te trachten de Douhet doctrine in de praktijk om te zetten. Wat de kleinere toestellen betreft, de landlegers hadden wel ingezien dat die konden ingezet worden als hulpmiddel om het artilleriegeschut te richten maar voor de aanvang van WO 1 werden weinig inspanningen gedaan om de beschikbare militaire toestellen uit te rusten met enige bewapening.

Période précédant la Première Guerre mondiale

Au début du 20^e siècle, l'avion était considéré comme un jouet réservé aux citoyens fortunés. Cependant, certains stratégies, tels que Douhet, ont prédit que ces avions pourraient constituer une valeur ajoutée dans la guerre. Mais les premiers avions étaient minuscules et la charge utile très faible, de sorte que les prophéties de Douhet ne semblaient initialement pas crédibles. Pourtant, certains pays avaient déjà des projets pour concevoir des aéronefs capables de transporter une charge de bombes acceptable. Les premiers sont des ballons dirigeables, les Zeppelin, mais ce n'est qu'au cours de la Première Guerre mondiale que les premiers bombardiers sont construits pour tenter de mettre en pratique la doctrine de Douhet. Quant aux avions plus petits, les armées terrestres avaient compris qu'ils pouvaient être utilisés comme aide au réglage des tirs d'artillerie, mais avant le début de la Première Guerre mondiale, peu d'efforts avaient été faits pour équiper les avions militaires disponibles d'un quelconque armement.



Considérations opérationnelles et tactiques

Luchtgevechten

Wanneer bij het begin van de Eerste Wereldoorlog blijkt dat de strijdende partijen wederzijds vliegtuigen gebruiken om het artilleriegeschut te richten, ontstaat de betrachting om die tuigen op een of andere manier neer te halen. Aangezien deze opereren boven de doeltreffendheidsenveloppe van de grondartillerie ziet men zich genoodzaakt om eigen vliegtuigen in te zetten tegen de verkenningsvliegtuigen van de tegenstanders. Dit is het begin van de luchtconfrontaties en de toestellen worden geleidelijk uitgerust met bewapening, in de eerste plaats om de concurrentie neer te halen.

Zoals vaak in conflictsituaties beleeft men een exponentiële evolutie van de wapentechnologie. Dit heeft echter een bijkomend effect; de bemanningen moeten getraind worden om die bewapening doeltreffend aan te wenden. Vanaf het ogenblik dat boordmitrailleurs en kanonnen naar voor, dus in de vliegrichting konden vuren, zien de piloten zich verplicht om hun toestel zodanig te manöuvreren om hun tegenstander voor zich in het vizier te kunnen krijgen. De drie componenten vermeld in het voorwoord zullen een doorslaggevende rol spelen: de doeltreffendheid van de bewapening, de geschiktheid van het vliegtuig en de vaardigheid van de bemanning.

- Het eerste element wordt in het artikel hierboven uitvoerig besproken, wat niet betekent dat, eens dat de technologie vorhanden was, de beschikbare vliegtuigen onmiddellijk konden uitgerust worden.
- De wendbaarheid van het vliegtuig was niet enkel afhankelijk van de structuur en de stevigheid ervan, maar ook van de kracht en de betrouwbaarheid van de motor. Zowel in Frankrijk, Groot-Brittannië als in Duitsland werden op zeer korte tijd nieuwe toestellen en motoren ontwikkeld om de confrontaties aan te gaan. Ons land werd vooral geïnspireerd door de Franse technologie die op een zeer aanvaardbaar niveau evolueerde.
- De bemanningen hadden helemaal geen opleiding gehad om luchtgevechten aan te gaan en vlogen dus op "*fingerspitzengefühl*"; met veel lef en vermetelheid. En lef was nodig, aangezien er geen miksystemen bestonden om op bewegende doelen te vuren kwam het er op neer om de tegenstaander zo dicht mogelijk te benaderen om enige kans te maken om hem neer te halen. In bepaalde gevallen had de piloot zelfs oogcontact met zijn tegenstander.

Toch werden reeds de eerste technieken toegepast om de overhand te nemen tijdens de luchtgevechten.

Wellicht de meest gekende was de Immelmann, bedacht door de Duitse Oberleutenant... Immelmann. Dit manœuvre wordt uitgevoerd wanneer de aanvaller zijn tegenstander voorbijvlucht en van zijn snelheid gebruik maakt om een halve looping uit te voeren en de confrontatie aan te gaan vanaf een grotere hoogte.

Combats aériens

Au début de la Première Guerre mondiale, lorsqu'il devient évident que les belligérants utilisent mutuellement des avions pour diriger leur artillerie, le besoin se fait sentir d'abattre ces engins d'une manière ou d'une autre. Comme ils opèrent au-dessus de l'enveloppe d'efficacité de l'artillerie terrestre, il apparaît nécessaire d'utiliser ses propres avions contre les avions de reconnaissance du camp adverse. C'est le début des affrontements aériens et les avions sont progressivement équipés d'armements, principalement pour abattre la concurrence.

Comme c'est souvent le cas dans les situations de conflit, on assiste à une évolution exponentielle de la technologie des armes. Cependant, cela a un effet supplémentaire : les pilotes doivent être formés pour utiliser efficacement ces armes. À partir du moment où les mitrailleuses et les canons peuvent tirer vers l'avant, c'est-à-dire dans la direction du vol, les pilotes sont obligés de manœuvrer leur appareil de manière à placer leur adversaire devant eux. Les trois composants mentionnés dans l'avant-propos joueront un rôle décisif : l'efficacité de l'armement, la maniabilité de l'avion et l'habileté de l'équipage.

- Le premier élément est discuté en détail dans l'article ci-dessus, ce qui ne signifie pas que, une fois la technologie mise au point, les avions disponibles pouvaient être équipés immédiatement.
- La manœuvrabilité de l'avion dépend non seulement de sa structure et de sa robustesse, mais aussi de la puissance et de la fiabilité du moteur. En France, en Grande-Bretagne et en Allemagne, de nouveaux avions et moteurs sont développés dans de très courts délais afin de relever les défis. Notre pays a été particulièrement inspiré par la technologie française, qui évoluait à un niveau très acceptable.
- Les équipages n'étaient pas du tout formés au combat aérien et volaient donc à "l'instinct", avec beaucoup de cran et d'audace. Et il fallait du cran, puisqu'il n'y avait pas de système de visée pour tirer sur des cibles en mouvement, il fallait se rapprocher le plus possible de l'adversaire pour avoir une chance de l'abattre. Dans certains cas, le pilote a même un contact visuel direct avec son adversaire.

Mais déjà les premières techniques sont appliquées pour prendre le dessus lors des batailles aériennes.

La technique la plus connue est probablement l'Immelmann, inventée par l'Oberleutenant allemand... Immelmann. Cette manœuvre est exécutée lorsque l'attaquant dépasse son adversaire et utilise sa vitesse pour effectuer un demi looping et entamer la confrontation d'une altitude plus élevée.



Uit Colditz ontsnapt men niet

Jean Buzin - Vertaling Pedro Buyse & Bruno Ceuppens

On ne s'évade pas de Colditz

Uit het dagboek van
Brigade-Generaal Louis Remy

Luitenant Louis Remy, toekomstige Korpscommandant
van de 1^{ste} Jachtwing van januari 1955 tot juli 1956,
was één van de weinige 'kostgangers' van de vesting
die bewees dat deze uitspraak onjuist is.

Extrait du journal
du Général de Brigade Louis Remy

Le lieutenant Louis Remy,
futur Chef de Corps du 1^{er} Wing de Chasse
de janvier 1955 à juillet 1956,
sera l'un des rares « pensionnaires »
de la forteresse qui fera mentir la sentence.

Voorbeschouwingen

Hoewel hij sinds november 1939 een gebreveteerd piloot was, zal hij in mei 1940 ongewild de omzwervingen van de vliegschool meemaken.

Aftocht naar Frankrijk, doorsteek naar Marokko... het tevergeefs wachten waarbij sommigen de beslissing zullen nemen om Engeland of Kongo te vervoege... het bevel tot terugkeer naar het land, een tocht die eindigt in het STALAG IIB van Hammerstein voor de onderofficieren en de troepen of in OFLAG VIIIC te Juliusburg voor de officieren.

Prémices

En mai 1940 alors qu'il est breveté pilote depuis novembre 1939, il va vivre bien malgré lui l'odyssée de l'École de Pilotage.

Repli sur la France, passage au Maroc, vaine attente au cours de laquelle certains prendront le parti de rejoindre l'Angleterre ou le Congo, ordre de retour au pays, voyage qui se termine au STALAG IIB d'Hammerstein pour les sous-officiers et les hommes de troupe ou à l'OFLAG VIIIC de Juliusburg pour les officiers.



Ontsnapingsverhaal (door Louis Remy)

Het begon allemaal in 1940, in OFLAG VIIIC in Juliusburg.

Ontsnapping: de obsessie van een paar actieve gevangen officieren om de strijd koste wat kost te hervatten.

Maar wat een mislukkingen. Poging te Juliusburg in gezelschap van Nederlandse officieren, poging tijdens zijn overbrenging in maart 1941 naar de vesting Colditz (OFLAG IIIC), vergeldingskamp voor officieren. Poging over de daken met de Engelse luitenant Neave en de Poolse luitenant Just, poging door de tunnel van de ziekenboeg dan door die van het Nederlandse kwartier. Altijd op heterdaad betrapt... dan een maand eenzaamheid in de cel, de koelkast. Wij boden ons zelfs vrijwillig aan, luitenant Defays en ikzelf, om ons bij de Duitse troepen aan het Russische front aan te sluiten, men kan altijd nog de linies oversteken... maar de Maffen lieten ons weten dat we niet betrouwbaar genoeg waren!

10 oktober 1941 zou het begin van succes moeten worden. Die dag bespraken Squadron Leader Paddon, luitenant Just en ikzelf uitvoerig de mogelijkheden om uit het 'Schloss' te komen: alles was reeds geprobeerd, onder de muren, erover,

Récit d'évasion (relation Louis Remy)

Tout commença en 1940, à l'OFLAG VIIIC de Juliusburg.

Évasion : l'obsession de quelques officiers d'active prisonniers, reprendre le combat à tout prix.

Mais que d'échecs. Essai à Juliusburg en compagnie d'officiers hollandais, essai pendant son transfert en mars 1941, à la forteresse de Colditz (OFLAG IIIC), camp de représailles pour officiers. Essai par les toits avec le lieutenant anglais Neave et le lieutenant polonais Just, essai par le tunnel de l'infirmerie ensuite par celui du quartier hollandais. Toujours pris sur le fait... puis un mois de solitude en cellule, le frigo. Nous fumes même volontaires, le lieutenant Defays et moi-même pour nous engager dans les troupes allemandes au front russe, on peut toujours franchir les lignes... mais les Boches nous firent savoir que nous n'étions pas assez dignes de confiance !

Le 10 octobre 1941 devait sonner le début du succès. Ce jour-là nous discutions longuement le squadron leader Paddon, le lieutenant Just et moi-même sur les possibilités de sortie du « Schloss » : tout avait été essayé, sous les remparts, par-