



Het driemaandelijkse bulletin van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation
°

Pionniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 2/2007
28ste jaar - 28^e année
April - mei - juni
Avril - mai - juin
2007



Vergadering

Nieuws en activiteiten

2ième Escadrille : 90 ans

Meeting de 1939

Marnix Brees: un pilote de la 2ième Escadrille

Rapport de l'Assemblée Générale

Nouvelles et activités

2de Smaldeel : 90 jaar

Meeting van 1939

Marnix Brees: een piloot van het 2^{de} Smaldeel

Ingeval van nood het glas breken

Verslag van de Algemene

XXV^e Anniversaire de l'Aéronautique Militaire
XXV^e Verjaring der Militaire Luchtvaart

AÉRODROME
D' EVERE
Le dimanche
9 juillet 1939

Vliegplein van Evere
Zondag 9 Juli 1939

Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

*

Site Web
www.maisondesailles.be/vieillestiges
cliquer sur le logo

**Conseil d'administration
Bestuursraad**

Président - Voorzitter
Michel Mandl

Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*

Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse
Dumoulin, Bob Feuillen
Jean-Pierre Herinckx, Jean Kamers,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

**De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart**

*

Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

*

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

*

Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

INHOUD VAN BULLETIN 2-2007

Van de redactie
Nieuws van de vereniging
Bezoek aan Florennes
Verslag Banket en Algemene Vergadering
Bondige geschiedenis 2 Smaldeel
Marnix Brees: deel I
Wist je dat?
Oude rot, oude zwever, oude simulator, oud succes
Ingeval van nood het glas breken
Onze boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 2-2007

Rédactionnel
Nouvelles de l'association
Visite à Florennes
Rapport du Banquet et de l'Assemblée Générale
Brève historique de la 2^{ième} Escadrille
Marnix Brees partie I
Le saviez-vous ?
Vieille Tige, vieux planeur, vieux simulateur, vieux succès
En cas d'urgence, briser la vitre
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 20,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 10,00 euro)
Buitenland-Etranger: 25,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 12,00 euro)

*

Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

*

Secrétariat- Secretariaat
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel & Fax: 02 2513310
E-mail: didier.waelkens@skynet.be

Het volgende magazine verschijnt op 19 juli

Le magazine suivant paraîtra le 19 juillet



Le mot du nouveau président

Het woordje van de nieuwe voorzitter

Chers amis aviateurs,

Il y a deux ans, je rejoignais le Conseil d'Administration des Vieilles Tiges de l'Aviation belge. Je dois avouer que je ne connaissais pas vraiment cette association d'anciens aviateurs. Depuis, j'ai bien sûr appris à connaître et à apprécier non seulement ceux qui font partie de ce Conseil, mais également de sympathiques membres qui se retrouvent chaque second mercredi du mois à la Maison des Ailes. J'ai par ailleurs pu découvrir parmi les membres en général, au travers des diverses activités organisées par l'association, son magazine, son site internet, son Mémorial dédié aux anciennes gloires de l'aviation belge, une énorme passion pour tout ce qui touche à l'aviation.

Depuis l'Assemblée Générale du 11 avril, j'assure la Présidence de votre association. C'est pour moi un grand honneur. Notre prestigieuse organisation regroupe des membres du personnel navigant (pilotes, navigateurs, *crew members*) militaire et civil, professionnel et amateur, mais également plusieurs adhérents, attachés au monde passionnant de l'aviation.

Notre association fêtera cette année le 70e anniversaire de sa création. Portée sur les fonts baptismaux par d'illustres prédécesseurs, tel son premier Président, Jean Olieslagers, elle a su regrouper en son sein, de nombreuses personnalités qui ensemble, ont écrit les plus belles pages de l'histoire de notre aviation.

Qu'il me soit permis, à l'occasion de mon premier « Mot du Président », de rendre hommage à ceux qui nous ont passé le flambeau après s'être dévoués corps et âmes pour notre association. Un tout grand merci à Jean Kamers pour la façon dont il a assumé la Présidence des Vieilles Tiges au cours de ces six dernières années. C'est toujours avec le sourire et une grande gentillesse qu'il dirigea notre association.

Présent à la quasi-totalité des activités des Vieilles

Beste vrienden vliegeniers,

Twee jaar geleden sloot ik aan bij de Raad van Bestuur van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart. Ik moet toegeven dat ik die vereniging van oud-vliegeniers niet echt kende. Natuurlijk ben ik sindsdien de mensen in die Raad niet alleen beter leren kennen en waarderen, maar ook de sympathieke leden die elke tweede woensdag van de maand samenkommen in het Huis der Vleugels. Naast de leden over het algemeen, heb ik via de diverse activiteiten van de vereniging ook nog het magazine leren kennen, de website, het Gedenkboek dat gewijd is aan de oude glorieën van de Belgische Luchtvaart, maar vooral een grote passie voor alles wat met luchtvaart te maken heeft.

Sinds de Algemene Vergadering van 11 april neem ik het Voorzitterschap waar van uw vereniging. Ik vind dat een grote eer. Onze prestigieuze vereniging telt leden van het vliegend personeel (piloten, navigatoren, *crew members*) civiel en militair, professioneel en liefhebber, maar ook meerdere aangehechte leden die verknocht zijn aan de wereld van de luchtvaart.

Dit jaar viert onze vereniging zijn 70ste verjaardag. Beroemde voorgangers zoals Jan Olieslagers, haar eerste voorzitter, hebben haar boven de doopvont gehouden. Ze heeft onder haar hoede talrijke persoonlijkheden weten samen te brengen, die de mooiste bladzijden uit onze luchtvaartgeschiedenis hebben geschreven.

Mag ik t.g.v. dit eerste « woordje van de Voorzitter » eer brengen aan wie ons de fakkel hebben doorgegeven, na zich met ziel en lichaam voor onze vereniging te hebben ingezet. Veel dank aan Jean Kamers voor de manier waarop hij deze laatste zes jaar het Voorzitterschap op voorbeeldige wijze heeft weten voeren. Het was altijd met de glimlach en met veel beminnelijkheid dat hij onze vereniging leidde. Jean Kamers was op nagenoeg alle activiteiten van de Vieilles Tiges aanwezig. Hij is een voorbeeld van rechtschapenheid, we kunnen er trots op zijn dat hij

Tiges, Jean Kamers est un exemple de droiture et nous pouvons être fiers de l'avoir eu comme Président.

Nos remerciements, oh combien mérités, s'adressent également à la cheville ouvrière de notre association, à notre secrétaire Robert Feuillen. Quel plaisir de travailler avec un collaborateur qui parvient à mener de front autant d'activités... Que de travail, que de dévouement pour son association ! Son image de marque : la perfection avec un souci du détail qui n'arrêtait pas de surprendre. Tu vas nous manquer Bob !

Et enfin, je souhaite terminer ce petit billet, en mentionnant le départ de notre doyen du Conseil d'Administration, Georges De Coninck. Un grand merci pour tout ce que tu as apporté à notre association. Ton expérience, ta connaissance des premières heures de l'aviation et ta grande gentillesse vont certainement nous manquer. Bon vent Georges. Dans ce magazine, réalisé par notre rédacteur en chef Bill Tersago, que je remercie au passage pour l'excellent travail accompli depuis de nombreuses années déjà, vous trouverez divers articles consacrés au passé de notre aviation, mais également les informations relatives à nos activités. Je vous invite à participer à ces activités et ainsi à témoigner votre attachement à notre association.

onze voorzitter is geweest.

Onze dank ook –en hoe welverdiend! gaat uit naar het werkpaard van onze vereniging, aan secretaris-generaal Robert Feuillen. Wat een genoegen om samen te werken met een medewerker die zoveel bezigheden op zich kan nemen ... Wat een ijver en wat een toewijding aan zijn vereniging! Zijn kenmerk: de perfectie met zorg voor elk detail deed ons steeds versteld staan. We gaan je missen, Bob! Dit stukje zou ik willen afsluiten door het vertrek van de deken van onze Raad van Bestuur te vermelden: Georges De Coninck. Hartelijk dank voor wat je onze vereniging hebt bijgebracht. Je ervaring, je kennis van de eerste jaren van de luchtvaart en je grote vriendelijkheid gaan gaan we zeker ontberen. Het ga je goed, Georges.

In dit magazine dat het werk is van hoofdredacteur Bill Tersago en die ik terloops dank voor het uitstekende werk dat hij al verschillende jaren heeft geleverd, vind je verschillende artikels over het verleden van ons vliegwezen, maar ook alle informatie over onze activiteiten. Ik nodig jullie uit om eraan deel te nemen als een blijk van gehechtheid aan onze vereniging.

Michel Mandl

NIEUWE RAAD VAN BESTUUR – NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'Honneur -

Erevoorzitter

Président - Voorzitter

Vice-Président

Vice-Voorzitter

Secrétaire général -

Secretaris-generaal

Penningmeester -

Trésorier

Hoofdredacteur –

Redacteur en chef

Léon BRANDERS

Michel MANDL

02 768 16 06

michel.mandl@pandora.be

Paul JOUREZ

067 79 03 37

cloeckaert@pandora.be

Hugo CLOECKAERT

02 657 00 54

didier.waelkens@skynet.be

Didier WAELKENS

02 251 33 10

alex.peelaers@pandora.be

Alex PEELAERS

014 54 70 63

bill.tersago@gmail.com

Wilfried TERSAGO

011 689878

AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Danny CABOOTER

03 663 22 42

stampe@skynet.be

André DILLIEN

02 673 36 32 (Fax incl.)

al.dumoulin@skynet.be

Alphonse DUMOULIN

04 362 63 79 (Fax incl.)

robert.feuillen@skynet.be

Robert FEUILLEN

013 31 28 70 (Fax incl.)

jph5@skynet.be

Jean-Pierre HERINCKX

02 343 93 77

jeankamers@skynet.be

Jean KAMERS

02 731 17 88

patricia.helios@skynet.be

Norbert NIELS

016 58 10 86 (Fax incl.)

g.wuyts@skynet.be

Guido WUYTS

03 827 41 69 (Fax 03 830 36 18)

NIEUWS VAN DE VERENIGING

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Alfons VAN DEN BROECK, de 9 maart.
Maurice de RAIKEM, le 22 mars.

Nos présentons aux familles nos condoléances sincères.

Wij bieden de getroffen families onze oprechte deelname aan.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

BALS Danny
Seringenlaan 10
2970 SCHILDE
Tel: 03 3538893 – Fax: 03 3543943 – Gsm: 0475 233521
– E-mail: danny.bals@aceteam.be
Aanvaard als VT

DEBARBIEUX Guy
Kasteeldreef 43
3210 LINDEN
Tel : 016 256616 – Gsm: 0475 233521 – E-mail:
guy.debarbieux@skynet.be
Aanvaard als VT

DUWELZ Yves
Avenue Van der Meerschen 30
1150 BRUXELLES
Tél: 02 7630019 – E-mail: yduwelz@gmail.com
Admis VT

LOOSEN Gino
Fruithoflaan 97 bus 1a
2600 BERCHEM
Gsm: 0475 250222 – E-mail: ginoloosen@hotmail.com
Aanvaard als VT

VAN MILDERS Bernard
Dennenlaan 27
2610 WILRIJK
Tel/ 03 2868605 – Fax: 03 2308461 – Gsm: 0475 423606
– E-mail: bvm@flyinggroup.aero
Aanvaard als Act

VERSCHUEREN Luc
Leopold II laan 42 bus 301
8670 OOSTDUINKERKE
Gsm: 0476 884319 – E-mail: verschueren.luc@telenet.be
Aanvaard als VT

BRACKX Daniël
Molenveld 27
1982 ZEMST-ELEWIJT
Tel: 015 339761 – E-mail: daniel.brackx@telenet.be
Aanvaard als A

SONCK Johnny
Roslaer 112
9400 NINOVE
Tel: 054 321234 – Gsm: 0479 790038 – E-mail:
johnnysonck@hotmail.com
Aanvaard als VT

BOSMAN Roger
Krakelaarsveld 31
2200 HERENTALS
Tel: 014 210322 – Gsm: 0497 122665 – E-mail:
rb001@msn.com
Aanvaard als VT

MAES André
Bredalaan 624
2170 MERKSEM
Tel: 03 6461212 – Fax: 03 6462121 – Gsm: 0475 232800
– E-mail: optiekmaes@pandora.be
Aanvaard als VT

BAR André
Rue de Chanxhe 4
4140 SPRIMONT
Tél : 04 3821729 – GSM : 0474 801616 – E-mail :
andre.bar@skynet.be
Admis A

CRYNS Pierre
Avenue Docteur Decroly 43
1180 BRUXELLES
Tél : 02 3768801
Admis A

60 YEARS FLORENNES A.B.



La base de Florennes fête cette année 60 ans au sein de la Force/Composante Aérienne. A cette occasion, une exposition est organisée sur la base ; nous vous invitons à la visiter avec les Vieilles Tiges de l'Aviation belge. Les dames sont bien sûr les bienvenues.

La visite se termine après le déjeuner vers 13h45, mais ceux qui le désirent peuvent encore assister à une conférence donnée par le Gen Maj Avi e.r. M. Audrit.

Programme de la journée :

- 09h30 à 09h50 : Rendez-vous à Florennes. L'accès à la base se fait par le corps de garde de La Clairière qui se trouve sur la RN97 de Dinant à Philippeville. Vous serez guidés vers le hangar TLP où a lieu l'expo et le static show.
- 10h00 à 12h00 : Visite libre de l'expo. La photographie est autorisée.
- 12h00 à 13h45 : Apéro et déjeuner à l'ancien mess officiers.
- 14h00 à 16h00 : FACULTATIF : Conférence « Participation belge à Allied Force » (Gen Maj Avi e.r M. Audrit).

Menu : Apéro et zakouskis chauds/froids, Buffet froid varié avec vin rouge et blanc, Buffet de desserts et café VIP, le tout pour la modique somme de 20 Eur p.p.

Inscription : Les membres qui désirent participer à cette activité sont priés de renvoyer le bulletin reproduit au verso du feuillet adresse (**attention : nouvelle adresse du secrétariat !!!**). Les noms et prénoms sont ceux inscrits sur votre carte d'identité. Pour accéder à la base, le numéro de plaque du véhicule est requis (un car pass vous sera envoyé une semaine avant la visite). Veuillez aussi confirmer votre participation éventuelle à la conférence de 14 h.

Le nombre de places étant limité à maximum 45, les premiers inscrits seront les premiers servis !!! Par inscription, nous entendons non seulement le renvoi du bulletin ci-dessous (ou une photocopie) mais aussi le paiement de 20 Eur p.p. sur le compte n° 210-0619966-91 de l'association avec en communication « Florennes 13 Jun ». Date limite des inscriptions : **01 juin 07.**

Dit jaar viert de basis Florennes zijn zestigste verjaardag binnen de Luchtmacht/-component. Voor die gelegenheid wordt er op de basis een tentoonstelling ingericht. We nodigen u uit die te bezoeken met de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart. Uiteraard zijn de dames welkom.

Het bezoek is afgelopen na de lunch rond 13.45 uur, maar degenen die dat wensen, kunnen de conférence nog bijwonen die gen-maj vl b.d. M. Audrit daarna geeft.

Programma van de dag:

- 09u30 tot 09u50: Rendez-vous in Florennes. Toegang tot de basis via het wachtkoal van La Clairière dat langs de weg de Dinant – Philippeville (N97) ligt. U wordt er geleid tot aan de TLP-loods waar de tentoonstelling en de static show plaatshebben.
- 10u00 tot 12u00: Vrij bezoek aan de tentoonstelling. Foto's maken is toegestaan.
- 12u00 tot 13u45: Aperitief en lunch in de vroegere mess officieren.
- 14u00 tot 16u00: FACULTATIEF: Conférence « Belgische deelname aan Allied Force » door gen-maj vl b.d. M. Audrit.

Menu: Aperitief met warme en koude hapjes, gevarieerd koud buffet met witte en rode wijn, dessertenbuffet en VIP-koffie, alles voor het bescheiden bedrag van € 20 p.p.

Inschrijving: leden die aan deze activiteit wensen deel te nemen worden verzocht het strookje op de achterzijde van het postblad naar het aangegeven adres op te sturen (**opgelet: nieuw adres van het secretariaat !!!**). De namen en voornamen zijn degene die op de identiteitskaart voorkomen. Om de basis op te mogen rijden is het nummer van de nummerplaat vereist (een week voor het bezoek zal u een car pass toegezonden worden). Wilt u ook vermelden of u de conférence van 14 uur wil bijwonen?

Omdat het aantal plaatsen is beperkt tot maximum 45, zullen de eerste ingeschrevenen eerst worden bediend!!! Met inschrijving bedoelen we niet alleen het terugsturen van het strookje hierna (of een fotokopie) maar ook de betaling van € 20 per persoon op rekening nummer 210-0619966-91 van de vereniging met als mededeling « Florennes 13 Jun ». Uiterste datum voor de inschrijvingen: **01 juni 07.**

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLE GÉNÉRALE DU 11 AVRIL 2007

En application de l'article 11 des statuts, les membres effectifs de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'aviation belge se sont réunis en assemblée générale le mercredi 11 avril 2007 à 15,00 heures au siège de l'association, rue Montoyer 1 à Bruxelles, sur convocation publiée dans le magazine N° 1/2007 du 15 février 2007.

Il a été dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif entrant en séance et une seconde feuille pour l'enregistrement des procurations.

La séance est ouverte à 15,00 heures par Monsieur Jean KAMERS, président, qui prend la parole.

Mesdames, Messieurs,

Bienvenue à notre assemblée générale qui se tient aujourd'hui à la Maison des Ailes. Je constate que malgré la séparation de cette assemblée et le banquet nous sommes malgré tout nombreux.

Le message à Sa Majesté le Roi Albert II lui été adressé à l'occasion du banquet du 24 mars dernier.

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je rappelle les noms des membres décédés au cours de l'exercice 2006 :

Madame Van Mossevelde

Messieurs Robert Bayart, Gaston de Gerlache de Gomery, Guy Devolder, Georges Durand, Daniel Favresse, Jacques Guffens, Claude Hayt, René Mairesse, Jacques Struelens, Albert Van den Bemden

Georges Van Steenkiste et René Wacheul.

Je vous remercie.

Nous sommes 32 membres effectifs à assister à cette assemblée et nous avons reçus 31 procurations ; nous enregistrons donc un total de 63 membres présents ou représentés.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation les procès-verbaux de l'assemblée générale statutaire du 25 mars 2006 et de l'assemblée générale extraordinaire du 12 avril 2006. N'ayant reçu aucune remarque, nous pouvons, je crois, les considérer comme approuvés.

Avant de passer la parole à notre secrétaire-général, je tiens à remercier une fois de plus les membres du conseil d'administration ainsi que leurs épouses pour le dévouement qu'ils manifestent à notre association. Comme vous le savez mon mandat se termine aujourd'hui. Ce fut un honneur et un réel plaisir de présider cette association pendant 6 années. Après la démission de Léon Branders, j'avais accepté ce mandat pour un an. Finalement, je suis resté 6 ans mais je ne regrette aucun moment de cette période. Je pense qu'il y a peu d'associations dans le monde de l'aviation qui puissent se vanter de compter tant d'enthousiastes au sein de notre équipe. Ils sont tous compétents mais il y a quand même une figure qui se détache par la qualité de son travail, son professionnalisme et son enthousiasme, j'ai nommé Bob Feuillen. Je le remercie sincèrement et vivement parce que sans lui notre association ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui.

NOTULEN VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 11 APRIL 2007

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vzw De « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart op woensdag 11 april om 15.00 uur samen in algemene vergadering in de zetel van de vereniging, Montoyerstraat 1 te Brussel. De uitnodiging verscheen in het trimestrieel magazine Nr 1/2007 van 15 februari 2007.

Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld en door elk effectief lid getekend vóór het openen van de zitting, samen met een tweede blad voor inschrijving van de volmachten.

De heer Jean Kamers, voorzitter, opent de zitting en neemt het woord.

Dames en heren,

Welkom op onze algemene vergadering die vandaag 11 april 2007 plaats vindt in het Huis der Vleugels. Ik stel vast dat niettegenstaande de splitsing van de vergadering en het banket wij toch talrijk aanwezig zijn.

Ter gelegenheid van ons banket op 24 maart werd de boodschap aan Zijne Majesteit Koning Albert II verronden. Mag ik u vragen te willen rechtstaan gedurende de naamafroeping van onze leden die ons afgelopen dienstjaar 2006 ontvielen :

Mevrouw Van Mossevelde

De heren Robert Bayart, Gaston de Gerlache de Gomery, Guy Devolder, Georges Durand, Daniel Favresse, Jacques Guffens, Claude Hayt, René Mairesse, Jacques Struelens, Albert Van den Bemden, Georges Van Steenkiste en Rene Wacheul.

Ik dank u.

32 effectieve leden zijn aanwezig en er zijn 31 volmachten ontvangen, hetzij een totaal van 63 effectieve en vertegenwoordigde leden.

Wij moeten u nu de notulen van de vorige algemene vergadering van 25 maart 2006 en de buitengewone algemene vergadering van 12 april 2006 laten goedkeuren. Gezien wij geen opmerkingen ontvingen, mogen wij aannemen dat zij goedgekeurd zijn.

Alvorens het woord aan onze secretaris-generaal te geven, wil ik hier nogmaals dank betuigen aan onze bestuursleden, alsook aan hun echtgenoten voor hun inzet in onze vereniging. Zoals u weet, loopt mijn mandaat vandaag ten einde. Het was een eer en een waar genoegen deze vereniging gedurende 6 jaren te mogen leiden. Na het vertrek van Leon Branders had ik dit mandaat voor één jaar aanvaard. Uiteindelijk ben ik zes jaar gebleven, periode waarvan ik geen enkel ogenblik spijt had. Ik denk dat er weinig verenigingen bestaan die zich op zo een team van enthousiastelingen kunnen beroemen. Al zijn ze allemaal erg bekwaam, toch is er één figuur die uitblinkt door zijn werk, zijn professionalisme en zijn enthousiasme en dat is Bob Feuillen.

Ik dank hem oprecht en hartelijk, want zonder hem zou onze vereniging vandaag niet zijn wat ze nu is.

Rapport du secrétaire-général

Merci Monsieur le président pour ces aimables paroles.

Au 31 décembre 2006 nous comptions 507 membres répartis comme suit :

Vieille Tige (VT) :	408
Actifs (ACT) :	23
Adhérents (A) :	55
Veuves :	<u>21</u>
	507

Nous avons perdu 13 membres à la suite de décès et 13 seront proposés à la radiation pour non règlement de la cotisation mais nous avons fait 54 nouveaux membres. Un record.

Les prochaines activités sont :

- Le 11 mai, comme chaque année, nous serons à Vroenhoven pour la cérémonie du souvenir à la mémoire des pilotes et observateurs qui perdirent la vie le 11 mai 1940.
- Après la cérémonie, nous nous rendrons à Genoelselderen pour visiter le vignoble. La visite est organisée par le Lieutenant-général aviateur Mandl.
- Le 11 juillet, le lunch mensuel sera organisé comme c'est maintenant une tradition, au Musée de l'air et le 8 août la réunion mensuelle est organisée à l'aérodrome de Kiewit/Hasselt. Les informations concernant cette journée seront publiées dans le magazine du 15 juillet.
- Le Remembrance Day, la cérémonie du souvenir des aviateurs militaires belges disparus sera célébrée le samedi 13 octobre au Cinquantenaire.

En 1995 le conseil d'administration m'a demandé de remplir la fonction de secrétaire-général. J'ai eu beaucoup de satisfaction de remplir ce mandat et je remercie les membres du conseil d'administration et l'ensemble des membres qui ne cessèrent de me prodiguer des encouragements tout au long de mon mandat. Aujourd'hui, 12 ans plus tard et à trois mois de mon quatre-vingtième anniversaire j'ai estimé que le moment était venu de passer le flambeau à du sang neuf.

Merci au Major aviateur Didier Waelkens qui me succède ; il peut compter sur ma collaboration chaque fois qu'il la sollicitera.

Je passe maintenant la parole au trésorier.

Verslag van de secretaris-generaal

Dank u, mijnheer de voorzitter, voor uw vriendelijke woorden.

Op 31 december 2006 waren wij met 507 leden, als volgt verdeeld :

« Vieille Tige » (VT) :	408
Actieven (ACT) :	23
Aangesloten (A) :	55
Weduwen :	<u>21</u>
	507

Ten gevolge van overlijdens verloren wij 13 leden en zullen er 13 voor schrapping voorgesteld worden wegens niet-betaling van de bijdrage; maar we hebben 54 nieuwe leden aangeworven.

Een record.

Onze volgende activiteiten zijn :

- Zoals elk jaar op 11 mei zullen wij in Vroenhoven zijn voor de plechtige herinnering ter nagedachtenis van piloten en waarnemers die op 11 mei 1940 omgekomen zijn.
- Na de plechtigheid bezoeken wij de wijngaard in Genoelselderen. Organisatie : Lieutenant-generaal vlieger Mandl.
- Op 11 juli heeft de maandelijkse lunch plaats in het Luchtvaartmuseum. Het wordt een traditie. En op 8 augustus heeft de maandelijkse vergadering plaats op het vliegveld van Kiewit/Hasselt. Inlichtingen betreffende deze dag worden meegedeeld in het magazine van 15 juli.
- Remembrance Day, de plechtigheid ter nagedachtenis van de omgekomen Belgische militaire vliegeniers zal plaats hebben op zaterdag 13 oktober aan het Jubelpark.

In 1995 heeft de raad van bestuur mij gevraagd om de functie van secretaris-generaal uit te oefenen. Vandaag, 3 maanden vóór mijn tachtigste verjaardag, meen ik dat de tijd gekomen is om mijn mandaat over te dragen aan "vers bloed". De functie heeft mij veel voldoening gegeven ; ik dank de leden van de raad van bestuur en de leden van de vereniging voor de steun en de aanmoedigingen die zij mij overvloedig bezorgden gedurende die twaalf jaren.

Ik dank majoor vlieger Didier Waelkens om mijn opvolging aanvaard te hebben en verzekert hem volledige samenwerking, mocht hij dat wensen.

Ik geef nu het woord aan onze penningmeester.

Rapport du trésorier

BILAN 2006 (en euros)

Actif-Actief

<u>Actifs circulants – Vlottende activa</u>	
Stock boutique-Stock boetiek	5.823,11
 <u>Créances – Tegoeden</u>	
<u>Disponibles – Beschikbaar</u>	
Fortis compte épargne/spaarrekening	12.665,11
Fortis compte courant/zichtrekening	4.940,95
Caisse trésorerie – Kas penningmeester	778,17
–	
Total – Totaal :	24.207,34

COMPTE DES RÉSULTATS 2006

<u>Charges – Uitgaven</u>	
Conférences-Conferenties	
Affiliations autres associations	
Lidgelden andere verenigingen	10,00
Achats boutique-Aankoop boetiek	1.440,71
Assemblée générale & Banquet	
Algemene vergadering & Banket	1.106,91
St Hubert	68,00
Frais secrétariat-Onkosten secretariaat	1.590,61
Moniteur-Staatsblad	207,40
Publicité-Publiciteit	
Magazine trimestriel-Trimestriek Mag.	3.933,18
Fleurs – Bloemen	1.186,50
Assurance RC-Verzekering BA	163,88
Frais bancaires-Bankkosten	39,30
Dons – Giften	30,00
Pelouse d'honneur – Ereperk vliegeniers	609,74
Frais représentation & Invitations	
Representatie & Recepties	910,90
Charges exceptionnelles	
Uitzonderlijke lasten	335,51
–	
Total – Totaal :	11.632,64

BUDGET 2007

Inkomsten - Recettes

Lidgelden – Cotisations	9.500,00
Verkoop boetiek – Vente boutique	750,00
Financiële opbrengsten-Produits financiers	225,00
Uitzonderlijke opbrengsten & Giften	
Produits exceptionnels & Dons	150,00
–	

Totaal – Total : **10.625,00**

BALANS 2006 (in euro)

Passief – Passif

Eigen middelen – Fonds propres	18.023,53
-	102,34
Factures à recevoir – Te ontvangen facturen	723,04

Overlopende rekeningen – Comptes de régularisation

Over te dragen inkomsten-Produits à reporter	
Lidgelden 2007-Cotisations 2007	5.383,11
Lidgelden Huis der Vleugels	
Cotisations Maison des Ailes	180,00

Totaal – Total : **24.207,34**

RESULTATENREKENING 2006

Producten - Inkomsten

Lidgelden – Cotisations	9.418,00
Verkoop boetiek-Vente boutique	1.555,00
Bankintresten – Intérêts bancaires	217,87
Giften en uitz. Inkomsten	
Dons et produits exceptionnels	151,54
Andere uitz. Inkomsten	
Autres produits exceptionnels	102,34

Totaal-Total : **11.632,64**

BUDGET 2007

Uitgaven – Dépenses

Conferenties & diverses activiteiten	
Conférences et activités diverses	350,00
Lidgeld andere verenigingen	
Cotisation autres assiciations	75,00
Aankopen boetiek-Achat boutique	750,00
AV & Banket – AG et Banquet	750,00
Onkosten secretariaat-Frais secrétariat	1.300,00
Onkosten penningmeester-Frais trésorier	250,00
Publicité-Publiciteit	200,00
Magazine	4.600,00
Verzekering BA-Assurance RC	300,00
Financiële onkosten-Charges financières	40,00
Representatie & Receptie	650,00
Fonds monumenten-Fonds monuments	250,00
Allerlei – Divers	110,00

Totaal-Total : **10.625,00**

Verslag van de penningmeester

Radiation de membres – Schrapping van leden

Les membres suivants sont radiés pour non règlement de la cotisation en 2006 avec l'approbation de l'assemblée.
Met toestemming van de vergadering worden volgende leden geschrapt wegens niet-betaling van de bijdrage in 2006
R. Bladt, Ch. Bocquet, P.-J. Goemaere, A. Herphelin, J. Legrand, R. Maes, John Michaux, F. Quoibion, P. Vande Meersche, L. Vanden Bon, L. Vandervinne, P. Willekens.

Rapport des vérificateurs aux comptes

Le rapport des vérificateurs aux comptes, MM. Claude BUISSET et Xavier JANSSENS, constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, le président demande à l'assemblée d'approuver la situation financière et de donner décharge aux vérificateurs aux comptes et aux administrateurs pour leur mission.

Accord de l'assemblée.

Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2007

MM. Claude BUISSET et Xavier JANSSENS acceptent de poursuivre leur mission en 2007 ; l'assemblée donne son accord.

Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants

MM. Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY acceptent de poursuivre leur mission et l'assemblée marque son accord.

Démission d'un administrateur

Monsieur Georges de CONINCK présente sa démission qui est acceptée par l'assemblée.

Election d'administrateurs

La candidature de Monsieur Didier WAELKENS, seul candidat à se présenter au poste d'administrateur est proposée à l'assemblée qui accepte à la majorité des mains levées.

Les candidatures de MM. Alphonse DUMOULIN et Robert FEUILLEN, administrateurs sortants et rééligibles sont proposées à l'assemblée qui accepte.

Clôture

Je remercie vivement Georges de CONINCK, grande figure du conseil d'administration, pour son dévouement à notre association et à l'aviation belge. Je regrette son départ mais je suis certain de le revoir souvent à nos réunions mensuelles. Il y sera toujours le bienvenu.

Le conseil d'administration a approuvé les modifications suivantes qui interviennent dans la composition de son bureau :

Secrétaire-général : Robert FEUILLEN remet son mandat au Major aviateur Didier WAELKENS

Président : Je remets mon mandat au Lieutenant-général aviateur e.r. Michel MANDL. Il est Aide Camp honoraire du Roi et ancien Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne.

Tous deux ont prouvé leur grande valeur au cours de leur belle carrière à la Force Aérienne et leur professionnalisme est une garantie pour la pérennité des Vieilles Tiges de l'aviation belge.

Au nom de tous je leur souhaite beaucoup de succès.

Verslag van de rekeningcontroleurs

Uit het verslag van de rekeningcontroleurs, de heren Claude BUISSET en Xavier JANSSENS, blijkt dat de door de penningmeester voorgelegde cijfers overeenstemmen met de werkelijkheid. Bijgevolg vraagt de voorzitter aan de vergadering de financiële situatie goed te keuren en de controleurs en de bestuursraad te ontheffen van hun opdracht. Akkoord van de vergadering.

Benoeming van twee rekeningscontroleurs voor het dienstjaar 2007

De heren Claude BUISSET en Xavier JANSSENS aanvaarden de voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 2007, met toestemming van de vergadering.

Benoeming van twee vervangers-rekeningcontroleurs

De heren Pierre DEBOURSE en Thierry TOURNAY zijn hun vervangers, met toestemming van de vergadering.

Ontslag van een bestuurder

Het ontslag van de heer Georges de CONINCK wordt door de vergadering aanvaard.

Verkiezing van bestuurders

De kandidatuur van de heer Didier WAELKENS, enige kandidaat voor de functie van bestuurder wordt voorgesteld en door de meerderheid van de vergadering met handopstekking aanvaard.

De kandidaturen van dhr Alphonse DUMOULIN en Robert FEUILLEN, uittredende en herkiesbare bestuurders, worden door de vergadering met handopstekking aanvaard.

Sluiting

Ik dank Georges de CONINCK van harte voor zijn inzet in onze vereniging en voor de Belgische luchtaart. Met spijt aanvaard ik zijn vertrek maar ik ben zeker hem nog vaak op onze maandelijks vergaderingen terug te zien. Hij is altijd welkom.

De volgende wijzigingen aangaande het bureau werden door de raad van bestuur aanvaard:

Secretaris-generaal : Robert FEUILLEN draagt zijn mandaat over aan majoor vlieger Didier WAELKENS

Voorzitter : Ikzelf draag mijn mandaat over aan Lieutenant-général vlieger b.d. Michel MANDL. Hij is ere-vleugeladjudant van de Koning en oud-stafchef van de Luchtmacht.

Beiden hebben hun verdiensten bewezen gedurende hun mooie loopbaan bij de Luchtmacht; hun professionalisme is een waarborg voor het voortbestaan van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtaart.

In naam van onze leden wens ik jullie veel succes.

Avant de clôturer la séance je passe la parole au nouveau président, le Général MANDL qui désire vous adresser quelques mots :

Vooraleer de zitting te sluiten geef ik het woord aan de nieuwe voorzitter Generaal MANDL die U enkele woorden wenst te zeggen:

(voir le Mot du Président dans ce magazine) (zie het Woordje van de Voorzitter in dit magazine).

Etant donné qu'il n'y a ni questions ni remarques, le président lève la séance à 16,00 heures et invite les participants à un drink au bar de la Maison des Ailes.

Gezien er geen vragen of opmerkingen zijn, sluit de voorzitter de zitting om 16,00 uur en nodigt hij de deelnemers uit op een drink in de bar van het Huis der Vleugels.

Banquet annuel

Le banquet annuel a eu lieu le 24 mars au Club Prince Albert à Bruxelles. Il a réuni 153 personnes ; parmi elles on comptait Madame Libert qui représentait le Général de Lacroix de Vaubois, président des Vieilles Tiges, empêché, ainsi que Monsieur et Madame Montaigu des Vieilles Tiges de l'aviation luxembourgeoise.

Monsieur Willi des Vétérans du Vol à Moteur de l'aéroclub de Suisse et Monsieur Weinreich des Alte Adler s'étaient excusés.

La remise solennelle aux familles d'un exemplaire du Mémorial dédié cette année à Léon DIVOY, à Edgard EVRARD, à Robert FABRY et à Georges NÉLIS fut faite par les parrains qui présentèrent brièvement le curriculum vitae de ces anciennes gloires de l'aviation. Le président procéda ensuite à la remise des diplômes de 70 et 60 ans de brevet aéronautique et de la médaille de 50 ans de brevet. Auparavant les participants avaient reçu une petite brochure dans laquelle la carrière des personnalités citées au Mémorial ainsi qu'un résumé de la carrière aéronautique des récipiendaires des diplômes et médailles.

Le diplôme de 70 ans de brevet fut attribué à Daniel COLIN et à Léopold HEIMES. Gaston MERSCH s'était excusé.

Le diplôme de 60 ans de brevet fut attribué à :

Joseph CARPENTIER, Léon de VILLE de GOYET, Jean FLORENT, José MICHEL, Walter MULLER, Léon PHILIPPART et Harry SAEYS.

Pierre DAUBRESSE et Emile ROMBAUT s'étaient excusés.

La médaille de 50 ans de brevet fut attribuée à :

Florent BEHITS, Jean BOGAERT, Roger BOURY, Charles DE RUDDER, Rik GIELEN, Serge MARTIN, Guy Oger, Pierre OPDECAM et Jacques SIROUX.

Jean BONNEVIE, Willy COULBEAUX et Gustaaf NYUTS s'étaient excusés.

Rendez-vous le samedi 15 mars 2008 dans un lieu qui sera précisé dans le premier magazine de l'année prochaine.

Jaarlijks banket

Het jaarlijks banket heeft plaats gehad op 24 maart in de Prins Albertclub te Brussel en telde 153 personen waaronder mevrouw Libert die generaal de Lacroix de Vaubois, voorzitter van de Vieilles Tiges, vertegenwoordigde en de heer en mevrouw Montaigu, van de Luxemburgse Vieilles Tiges.

De heer Willi van de « Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse » en de heer Weinreich van de Alte Adler hadden zich laten verontschuldigen.

De plechtige uitreiking aan de families van een exemplaar van het Gedenkboek, dit jaar gewijd aan Leon DIVOY, Edgard EVRARD, Robert FABRY en Georges NÉLIS werd door de peters gedaan. Ze gaven een korte uitleg over het leven van deze oude gloriën van de luchtvaart. Vervolgens reikte de voorzitter de diploma's van 70 en 60 jaar luchtvaartbrevet uit en de medaille van 50 jaar brevet. Vooraf werd aan de deelnemers een brochure overhandigd waarin de loopbaan van genoemde prominenten van het Gedenkboek wordt vermeld, plus een samenvatting van de loopbaan van de leden die een diploma of een medaille ontvingen.

Het diploma van 70 jaar luchtvaartbrevet werd toegekend aan Daniel COLIN en aan Leopold HEIMES. Gaston MERSCH was verontschuldigd.

Het diploma van 60 jaar luchtvaartbrevet werd toegekend aan: Joseph CARPENTIER, Léon de VILLE de GOYET, Jean FLORENT, José MICHEL, Walter MULLER, Léon PHILIPPART et Harry SAEYS. Pierre DAUBRESSE en Emile ROMBAUT hebben zich verontschuldigd.

De medaille van 50 jaar werd toegekend aan Florent BEHITS, Jean BOGAERT, Roger BOURY, Charles DE RUDDER, Rik GIELEN, Serge MARTIN, Guy OGER, Pierre OPDECAM en Jacques SIROUX.

Jean BONNEVIE en Gustaaf NYUTS hebben zich verontschuldigd.

Afspraak op zaterdag 15 maart 2008 op en plaats die in het eerste magazine van volgend jaar zal vermeld worden.

Vous pouvez trouver les photos du Banquet à <http://vtb.fotopic.net/c1241050.html>; celles de l'AG se trouvent à <http://vtb.fotopic.net/c1254343.html>

Een fotoreportage van het banket is beschikbaar op <http://vtb.fotopic.net/c1241050.html>, die van de AV staan op <http://vtb.fotopic.net/c1254343.html>

Œen relikwie – une relique

Bijna 68 jaar geleden, op 9 juli 1939, werd er te Evere een internationale meeting gehouden: de militaire luchtvaart bestond toen precies 25 jaar.

Dankzij André Fromont hebben we het programmaboekje van die dag kunnen inscannen. We hebben het integraal op de volgende 27 pagina's afgedrukt, inclusief vergeling, vlekjes en andere sporen van de tijd. We vonden het interessant om naast het vlieggebeuren, ook de personaliteiten, de publiciteit en promotie voor de vliegerij mee af te drukken. Merk ook hoe de Duitse delegatie toen al goed was vertegenwoordigd.

Zoek echter niet naar de pagina's 4, 6 en 14 van de brochure, die zijn bij het scannen jammer genoeg verloren gegaan, waarvoor onze excuses.

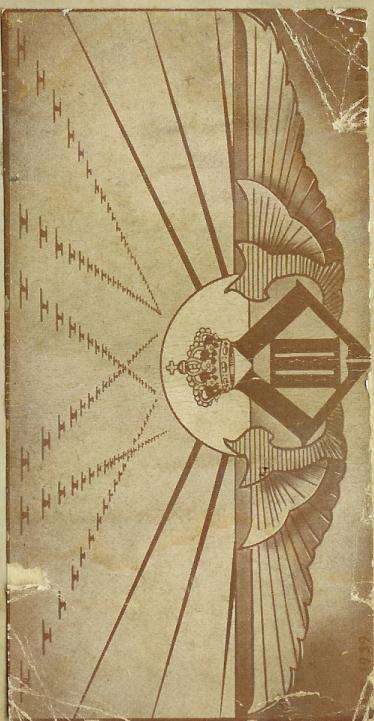
We wensen je er veel leesplezier mee!

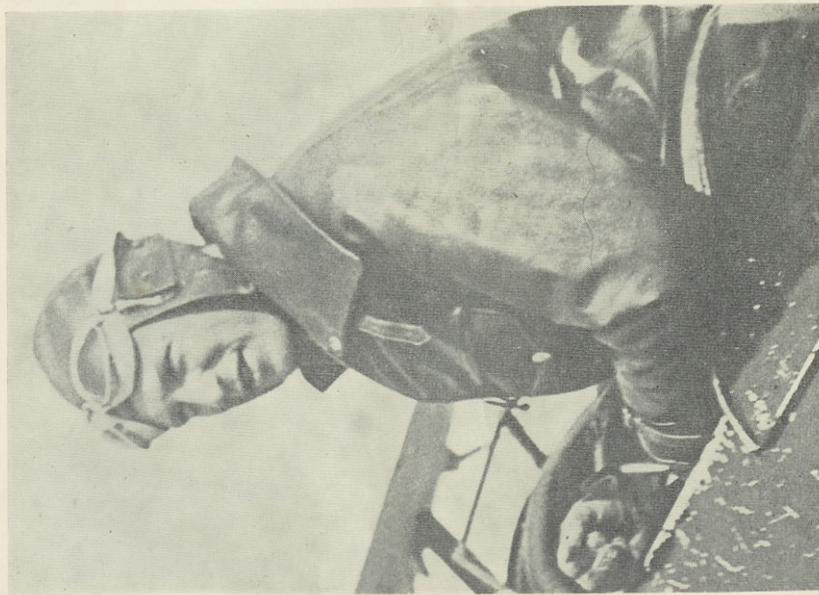
Voici près de 68 ans, le 9 juillet 1939, s'est tenu à Evere un meeting aérien international : notre aviation militaire célébrait ses 25 ans d'existence.

Merci à André Fromont qui nous a permis de scanner le fascicule du programme de cette journée. Sur les 27 pages qui suivent, nous avons imprimé le texte intégral, y compris le jaunissement des feuillets, les taches et autres traces du temps. A côté des activités aériennes, nous avons pensé qu'il était intéressant d'imprimer également les informations sur les personnalités, les publicités d'époque et les textes de promotion pour l'aviation. Vous remarquerez aussi combien imposante était la délégation allemande à cette occasion.

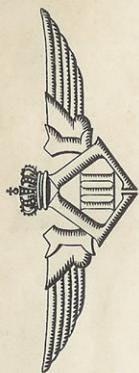
Ne cherchez cependant pas les pages 4,6, et 14 de la brochure car, bien malencontreusement, elles ont disparu dans le scanning, ce dont vous voudrez bien nous excuser.

Nous vous souhaitons une agréable lecture.





Meeting Militaire International Internationale Militaire Meeting



Commemoration
de la création de la
COMPAGNIE
DES AVIATEURS
le 16 avril 1913



*Herdenking der
oprichting van de
COMPAGNIE
VLIEGENIERS
op 16 April 1913*

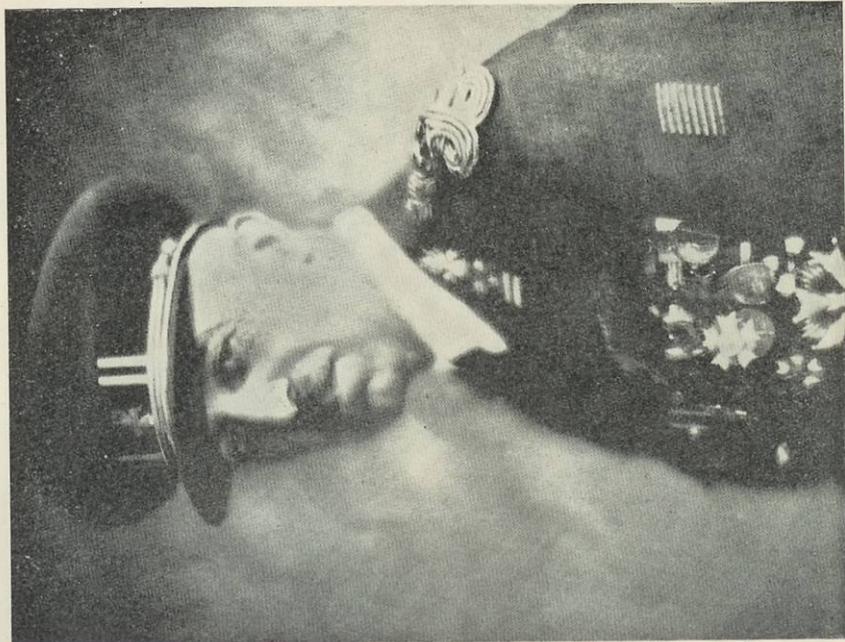
XXV^e Anniversaire de l'Aéronautique Militaire
XXV^e Verjaring der Militaire Luchtvaart

AÉRODROME
D' EVERE
Le dimanche
9 juillet 1939

*Vliegplein van Evere
Zondag 9 Juli 1939*

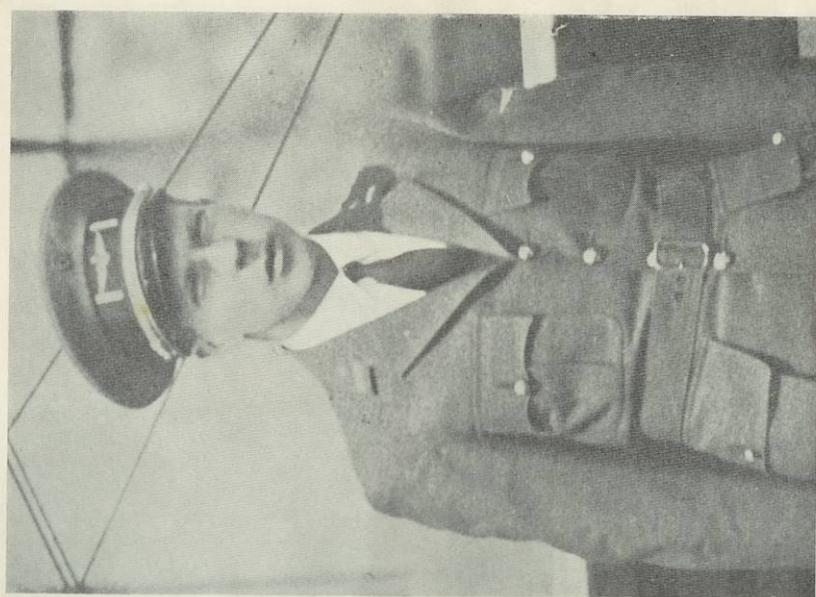
**PROGRAMME OFFICIEL
OFFICIEEL PROGRAMMA** **2 fr.**

S. M. LEOPOLD III
Z. M. LEOPOLD III



Lieutenant-Général DENIS
Ministre de la Défense Nationale
Luitenant-Generaal DENIS
Minister van Landsverdediging

7



S. A. R. LE PRINCE CHARLES
Z. K. H. PRINS KAREL

5

Comité d'Honneur

Commandants de la Défense Aérienne du Territoire

S. E. le Très Honorable Sir Robert H. CLIVE, Ambassadeur Extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne.

S. E. M. Paul BARGETON, Ambassadeur Extraordinaire et plénipotentiaire de France.

S. E. M. Vicco von BULOW-SWANTE, Ambassadeur Extraordinaire et plénipotentiaire d'Allemagne.

S. E. Vicenzo LOJA CONO, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire d'Italie.

S. E. M. le Baron van HARINXMA THOE SLOOTEN, Envoyé Extraordinaire et Ministre plénipotentiaire des Pays-Bas.

S. E. M. Maxime de STOUTZ, Envoyé Extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Suisse.

Monsieur le Ministre de la Défense Nationale.

Monsieur MAX, Bourgmestre de Bruxelles, Ministre d'Etat.

Monsieur le Comte LIPPENS, Gouverneur Honoraire du Congo, Ministre d'Etat.

Monsieur le Baron HOUTART, Gouverneur de la Province du Brabant.

Le Lieutenant-Général Aviateur DUVIVIER, Commandant la D. A. T.

Monsieur VAN LEEUW, Bourgmestre d'Evere.

Le Général G. BLAISE, Directeur de la Société Générale de Belgique.

Monsieur R. BOEL, Industriel.

Monsieur le Baron COPPEE, Industriel.

Monsieur le Baron P. de LAUNOIT, Commissaire Royal du Gouvernement

Monsieur GALOPIN, Gouverneur de la Société Générale de Belgique.

Monsieur L. GREINER, Industriel.

Monsieur le Baron HANKAR, Ingénieur.

Monsieur le Baron Emmanuel JANSEN.

Monsieur R. RICHARD, Ingénieur.

Monsieur J. SOLVAY, Industriel.

Monsieur L. SOLVAY, Industriel.

Monsieur le Baron R. VAXELAIRE, Industriel.



Lt.-Gén. PIERRET



Lt.-Gén. TILKENS



Lt.-Gén. DUVIVIER



Lt.-Gén. GILLIEAUX

Bevelhebbers van de Luchtverdediging van het Grondgebied

Eere Comité

Commandants de l'Aéronautique Militaire

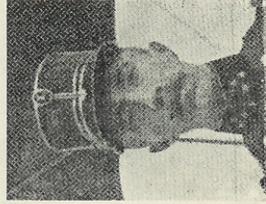
- Z. E. de Zeer Eerwaardige Sir Robert H. CLIVE, buitengewone en gevollachtigde Gezant van Engeland.
- Z. E. M. Paul BARGETON, buitengewone en gevollachtigde Gezant van Frankrijk.
- Z. E. M. Vicco von BULOW-SWANTE, buitengewone en gevollachtigde Gezant van Duitschland.
- Z. E. M. Vicenzo LOJACONO, buitengewone Gezant en gevollachtigde Minister van Italië.
- Z. E. M. de Baron van HARINXMA THOE SLOOTEN, buitengewone Gezant en gevollachtigde Minister van Nederland.
- Z. E. M. Maxime de STOUTZ, buitengewone Gezant en gevollachtigde Minister van Zwitserland.
- Mijnheer den Minister van Landsverdediging.
- Mijnheer den Minister van Verkeerswegen.
- Mijnheer MAX, Burgemeester van Brussel, Staatsminister.
- Mijnheer Graaf LIPPENS, Eerstegoeverneur van Kongo, Staatsminister.
- Mijnheer Baron HOUTART, Gouverneur van Brabant.
- Luitenant-Generaal Vliegenier DUUVIVIER, Bevelhebber van de L. V. G.
- Mijnheer VAN LEEUW, Burgemeester van Evere.
- Generaal G. BLAISE, Bestuurder van de « Soc. Générale de Belgique ».
- Mijnheer R. BOEL, Nijveraar.
- Mijnheer Baron COPPEE, Nijveraar.
- Mijnheer Baron P. de LAUNOIT, Koninklijke Kommissaris van de Regering.
- Mijnheer GALOPIN, Gouverneur van de « Soc. Gén. de Belgique ».
- Mijnheer L. GREINIER, Nijveraar.
- Mijnheer Baron HANKAR, Ingenieur.
- Mijnheer Baron Emmanuel JANSSEN.
- Mijnheer R. RICHARD, Ingenieur.
- Mijnheer J. SOLVAY, Nijveraar.
- Mijnheer Baron R. VAXELAIRE, Nijveraar.



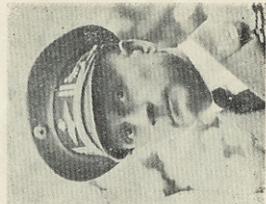
Lt.-Gén. Baron WAHIS



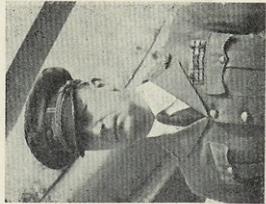
Gal. MATHIEU



Lt.-Gal. VAN CROMBRUGGE



Colonel SMEYERS



Gal.-Maj. ISSERENTANT

Gal.-Maj. HIERNAUX

Bevelhebbers van de Militaire Luchtvaart

La Naissance de l'Aviation militaire Belge

En 1909, lors de la première semaine d'aviation d'Anvers, plusieurs officiers de l'armée belge suivirent attentivement les différentes évolutions des machines volantes de l'époque. Deux de ces officiers, les lieutenants Montens d'Oostenwyck et Sarteel, s'intéresserent plus particulièrement à un appareil Voisin piloté par le Baron de Caters ; des pourparlers s'engagèrent et le baron de Caters prit l'engagement de donner à ces deux officiers des cours d'aviation sur son terrain personnel de Sint-Job-in't Goor.

Grâce aux leçons du baron de Caters, les lieutenants Montens d'Oosterwyck et Sarteel obtinrent le brevet de pilote d'avion en octobre 1910.

Peu après le lieutenant Nelis obtint l'autorisation de suivre les cours de pilotage du chevalier Jules de Laminne, qui avait établi un centre d'aviation à Kiewit-lez-Hasselt. Le lieutenant Nelis fut breveté pilote en décembre 1910.

Au cours de la même année, le général Hellebaut, alors Ministre de la Guerre, voulant personnellement se rendre compte de l'importance des services que pouvait rendre l'avion à l'armée, se rendit au centre de Kiewit et effectua un vol en compagnie de M. de Laminne.

Le général Hellebaut décida sur le champ l'acquisition d'un premier avion qui allait constituer le point de départ de notre aviation militaire.

Un peu plus tard, les lieutenants Dhanis, Lebon et Bronne furent détachés dans des écoles de pilotage en France et en Belgique.

C'est sous la direction des moniteurs civils belges : de Caters, de Laminne, Verschueren et Vertongen que ces officiers firent leur apprentissage : ils obtinrent le brevet de pilote d'avion du début de 1911 au début de 1914.

Le 23 mars 1911, le commandement décida la création d'une Ecole d'aviation militaire qui s'installa à Brasschaat-lez-Anvers.

C'est là, sous les commandements successifs des commandants Clément de St-Marcq et Mathieu que furent confirmés les aviateurs militaires belges d'avant 1914.

Enfin, encouragé par les premiers résultats obtenus, le commandement de l'Armée belge décida, le 16 août 1913, la création de LA COMPAGNIE DES AVIATEURS.

L'aviation militaire belge était née et entama la campagne 1914-1918 dotée d'une vingtaine d'avions Henri Farman servis par 37 pilotes et observateurs.

Het Ontstaan der Belgische militaire Luchtvaart

In 1909, gedurende de eerste vliegweek te Antwerpen, volgden verschillende officieren van het Belgisch leger, met grote aandacht de voorstelling der vliegtoestellen van dien tijd. Twee dezer officieren, de lieutenants Montens d'Oosterwyck en Sarteel, voelden zich vooral aangetrokken tot een toestel, type Voisin, bestuurd door baron de Caters ; een overeenkomst wordt gesloten en baron de Caters nam op zich aan deze twee officieren vlieglessen te geven op zijn eigen terrein te St-Job-in't Goor. Dank zij de lessen van baron de Caters, verkregen de lieutenants Montens d'Oosterwyck en Sarteel hun vliegbrevet in Oktober 1910.

Rond dezelfden tijd kreeg luitenant Nelis de toelating om de vlieglessen te volgen bij Ridder Jules de Laminne die een luchtvaartcentrum had opgesteld te Kiewit nabij Hasselt.

Luitenant Nelis wordt gebreveterd vliegtuigbestuurder in December 1910. In den loop van hetzelfde jaar, wilde generaal Hellebaut, alsdan Minister van Oorlog, zich persoonlijk reteneschap geven van de waarde der diensten die de vliegtuigen zouden kunnen opleveren aan het leger. Hij volbracht een vlucht in gezelschap van den heer de Laminne.

Generaal Hellebaut nam ten plaatse het besluit, een eerste vliegtuig aan te schaffen dat het vertrekspunt ging daarstellen onzer militaire luchtvaart. Weinig tijds hierna werden de luitenanten Dhanis, Lebon en Bronne gedetacheerd in Fransche en Belgische vliegsscholen.

Het was onder de leiding der Belgische monitors : de Caters, de Laminne, Verschueren en Vertongen dat de officieren hun opleiding kregen ; zij bekwaamen hun vliegbrevet van begin 1911 tot begin 1914.

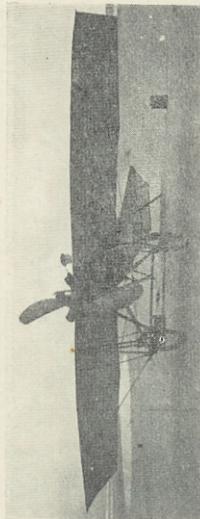
Op 23 Maart 1911 besloot het bevelhebberschap tot het oprichten eener Militaire Luchtvaartschool die gevvestigd werd te Brasschaet-bij-Antwerpen. Het is daar dat, onder het opvolgentelijk bevel der Kommandanten Clément de St-Marcq en Mathieu, de Belgische militaire vliegeniers van voor 1914 werden bevestigd.

Eindelijk, aangemoedigt door de bekomen uitslagen, kwam het bevelhebberschap van het Belgisch Leger tot het besluit op 16 April 1913, tot het oprichten der KOMPANIË VLIEGENIERS.

De Belgische Militaire Vliegvaart was ontstaan en begon den veldtocht 1914-1918 voorzien van een twintigtal Henri-Farman vliegtuigen bediend door 37 vliegtuigbestuurders en waarnemers.

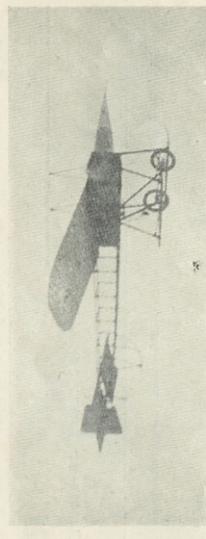
**Avant la création
de l'Aéronautique Militaire**

3 appareils en usage en Belgique

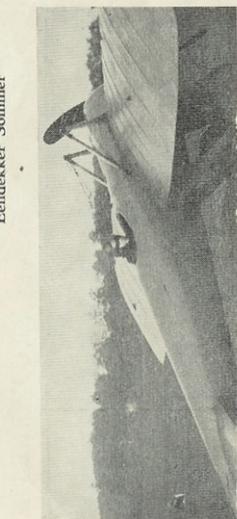


1909

De Baugnies



1909
1910



1912
1914

Monocoupe Depardussin

**Vóór het oprichten
van de Militaire Luchtvaart**

Drie toestellen in dienst in België

BENDIX AVIATION CORPORATION

QUALITÉ - SÉCURITÉ

BENDIX - SCINTILLA : magnétos et bougies.

ECLIPSE : dynamos - démarreurs - pompes à vide - roues - amortisseurs et équipements - accessoires.

PIONEER : appareils de navigation.

FRIEZ : appareils de météorologie.
BENDIX - RADIO : émetteurs et récepteurs terrestres et pour avions - radio compas - appareils d'atterrisseage.

ETATS MAX THIRION s. A.
251-253, Chst de Vleurgat, Bruxelles

Concessionnaires pour la Belgique

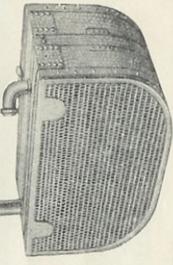


420
Rue des Palais
BRUXELLES II

**fabrique
et répare pour L'AVIATION**
(alliages légers)

Tous types de Radiateurs -
Réservoirs - Capots - Pare-
piers - Volets thermor-
égulateurs, etc.

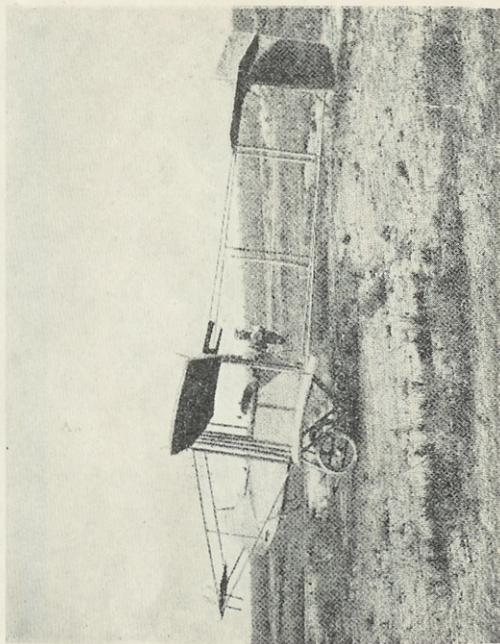
Emboutit et découpe toutes
• Tôleries et Carrosseries •
CADMIAGE - CUVRAGE
NICKELAGE - CHROMAGE



Création de l'Aéronautique Militaire

AVION HENRI FARMAN 1913

Ce sont des appareils de ce type qui furent employés lorsqu'un Arrêté Royal crée en 1913 la « Compagnie des Aviateurs », placée sous le commandement du capitaine-commandant MATHIEU.



Oprichting van de Militaire Luchtvaart

HENRI FARMAN TOESTEL 1913

Het waren toestellen van dit type die in gebruik waren, als bij Koninklijk Besluit in 1913 de « Companie Vliegeniers » in het leven werd geroepen en geplaatst onder het bevelhebberschap van Kapitein-Kommandant MATHIEU.

Tous les Produits

F O R D

aux

ETABLISSEMENTS

P. PLASMAN S. A.

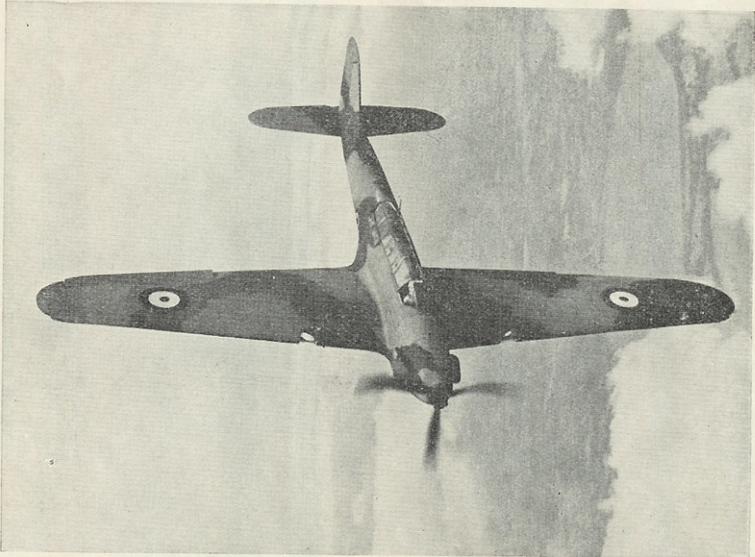
Bruxelles

Ixelles

Charleroi

Gand

(Maison fondée en 1905)

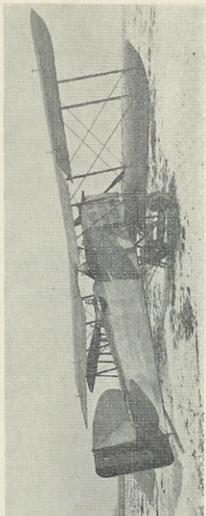


FAIREY

20

Période 1914-1918

Trois types d'avions ayant participé à cette campagne.



Breguet 14



Spad biplace
Tweepersons-Spad



Henriot

Tijdstrip 1914-1918

Drie vliegtuigen deelgenomen hebbende aan den veldtocht.

19

Programme

1

Peloton de 6 Fairey Fox porteurs des couleurs nationales des différents pays participant à la manifestation.

EQUIPAGES :

Pilotes :
Capteur VAN DEN HOVE.
S/Lieut. CRETEUR.
Adjudant THEYS.

Adjudant DESMYTTERE.
Adjudant PIERCOT.
1^{er} Sergent LEMONNE.

Réserve :

S/Lieut. ROELANDT.

Observateurs :
Lieutenant DAMBLY.
Lieutenant RENIER.
Adjudant LOUANT.
DEPART : Anvers.
ATTERRISSAGE : Anvers.

2

Peloton acrobatique de 5 Firefly en V :

- a) 2 loopings, 2 renversements ;
- b) retournement, 1 looping, 1 renversement ;
- c) 1 tonneau, 2 renversements ;
- d) dislocation en éventail.

EQUIPAGES :

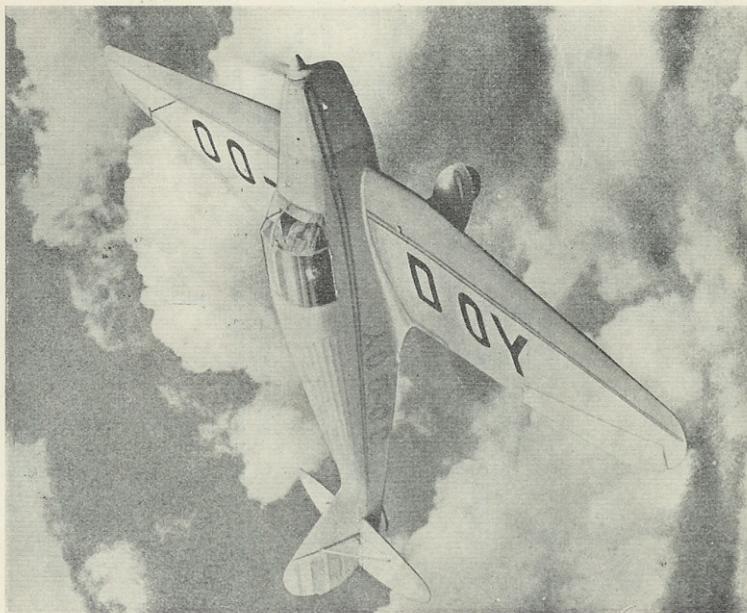
Capitaine de CALLATAY.
Adjudant SCHEIRELINCKX.
Adjudant GONAY.

1^{er} Sergent GOBIN.
1^{er} Sergent DELVAUX.

DEPART : Nivelles.

ATTERRISSAGE : Nivelles.

Ces exercices sont exécutés par les pilotes d'une escadrille de monoplaces de chasse.
De préparation longue et méthodique, ils ont pour but de développer les qualités d'adresse, de sang-froid, de calme et de maîtrise nécessaires aux chasseurs.



AVIONS TIPSY

USINES • BUREAUX • AÉRODROME

GOSSELIES
BELGIQUE

3

Formation d'un groupe de 18 Fox Hispano.
Trois passages avec changements de formation.

EQUIPAGES :

Pilotes :
Capitaine D'HOORE. Adjudant CUISINIER.
Capitaine BOUSSA. Adjudant GERARD.
Adjudant VAN TICHELEN.
Lieutenant DEVROY. 1^{er} Sergent LEMAIRE.
Lieutenant SIMAIS. 1^{er} Sergent DETAL.
S/Lieut. PEETERS. 1^{er} Sergent DAIX.
S/Lieut. NINANE. 1^{er} Sergent LEGRAND.
S/Lieut. MOUZON. 1^{er} Sergent BROSTEUX.
Adjudant GENOT. 1^{er} Sergent DESCHAMPS.
Adjudant SCHONBROODT. Adjudant SEGHERS.
Réserve :
Adjudant WILMET. Adjudant ROMAN.

Observateurs :

Sergent LIBBRECHT. Sergent HEIMES.
1^{er} Sergent BECKERS. 1^{er} Sergent HUSTINCKX.
Sergent DOCHAÏN. 1^{er} S.V. HAUWERMEIREN.
Sergent ADRIAENSSENS. Sergent MEHUY'S.
Sergent DECONNINCK. Sergent SIROUX.

DEPART : Nivelles.

ATERRISSAGE : Nivelles.

Les vols en formations groupées s'imposent en temps de guerre, en raison des nombreux avantages qu'ils présentent : réalisation de l'action massive pour l'attaque, protection mutuelle, déplacements avec le minimum de risques, effet moral. Ces vols qui présentent de grandes difficultés, développent, en tout temps, l'attention et l'habileté des pilotes en même temps que leur esprit de discipline aérienne et de solidarité. Les figures présentées montrent toute la souplesse d'une formation massive lorsqu'elle est composée de pilotes bien entraînés.

4

ALLEMAGNE

9 Appareils d'école Bucker-Jungmeister.
Exercices acrobatiques en formation d'escadrille.

EQUIPAGES :

Officiers pilotes : Lieutenant GRÄNER,
Capitaine TRUBENBACH. Lieutenant HOMUTH.
Capitaine WILLE. Lieutenant IHLESELD.
Sous-officiers pilotes : Sous-officier STAEGE.
Sous-officier KRAUSE. Sous-officier HEINZELLER.
Sous-officier CLAUSEN.

5

BELGIQUE

Peloton de trois GLOSTER attachés :

- a) Décollage et virages en montant ;
- b) Looping, retournement, renversement ;
- c) Tonneau, retournement, looping, renversement ;
- d) Looping, tonneau, retournement, Immelman.

EQUIPAGES :

Capitaine AREND. Lieutenant DECHAMP.
Adjudant JANSSENS. Adjudant WEGRIA.
1^{er} Sergent ROLIN.

DEPART : Evere.

ATERRISSAGE : Evere.

Au cours de ce vol, seront réalisés des exercices particulièrement difficiles qui ne peuvent être pratiqués que lorsque le peloton de 3 avions atteint le stade de l'instruction supérieure du vol en formation.

Ces exercices comportent toutes les figures de haute école que peut réaliser un avion isolé. Ils nécessitent de la part des exécutants, maîtrise, sang-froid, audace.

Ils développent au plus haut degré les qualités manœuvrières et de haute discipline des pelotons de chasse.

6

FRANCE

1) Patrouille de l'Ecole de l'Air d'Etampes. — 9 avions Morane 225.

Exercices de virtuosité (acrobatie) par la patrouille de l'Ecole de l'Air.

EQUIPAGES :
Capitaine FLEURQUIN. Adjudant GUILLAUME.
Capitaine ARMAND. Sergent-chef LESAUSSE.
Adjudant-Chef PERRIER. Sergent-chef DELLYS.
Adjudant-Chef BOILEAU. Sergent-chef LAVESSIERE.
Sergent-chef de LASTERYRE.

Réerves :

Capitaine MASSON. Capitaine THIBAUDET.
Sergent-chef DAVID. Sergent GARNIER.

2) Présentation en vol groupé de 3 avions Morane 406.

EQUIPAGES :
Capitaine CHALLE. Adjudant-chef BOURDON.
Sergent GARNIER.

Réserve :

Capitaine THIBAUDET.

- 3) Présentation en vol groupé de 3 avions Breguet 691.
Commandant AMOUROUX.
Captaine LADOUSSE.
- 4) Présentation en vol groupé de 3 avions LEO 45.
EQUIPAGES :
Captaine ROZANOFF.
Captaine VIGOUREUX.
Captaine ABAUZIT.
DEPART : Evere.
ATERRISSAGE : Evere.

7

BELGIQUE

Présentation de 9 BATTLE.

- a) Passage en V-;
- b) Virage autour de l'aérodrome ;
- c) Passage avec dislocation en éventail.

EQUIPAGES :

Captaine de HEPCEE.
Lieutenant GLORIE.
Lieutenant WARNEZ.
Adjudant WEYNANTS.
Adjudant DELVIGNE.
Réserve :
Adjuntant JORDENS.

DEPART : Anvers.
 ATERRISSAGE : Anvers.

Cette formation de 9 Battle représente 45 tonnes tirées par 10.000CV.
 sur un front de 150 mètres.

En plein ciel et à une vitesse de 400 kilomètres-heure, ces avions volent presque aile à aile à une distance d'un mètre ou deux. Quand on se représente que cet intervalle peut être franchi en un centième de seconde, vu que ces machines font plus de 1.10 mètres-seconde, on comprendra quelle discipline, quelle maîtrise, quelle tension nerveuse exigent ces vols en formation.

Seul un entraînement intensif et progressif permet d'obtenir des formations correctes.

8

ANGLETERRE

Escadrille de 9 avions Vickers-Wellington :
 a) Vol en formation d'escadrille ;
 b) Vol en formation de V ;
 c) Vol en petites formations ;

- d) Vol en échelon refusé vers la droite.

EQUIPAGES :

<i>Wing Commander H. P. LLOYD</i>	<i>D. B. ALLISON</i>
<i>Squadron Leader R.A.A. COLE</i>	<i>J. P. C. ROLT</i>
<i>Squadron Leader L. S. LAMB</i>	<i>J. R. T. SMALLLEY</i>
<i>Flight Lieutenant</i>	<i>C. R. C. HOWLET</i>
<i>E. P. W. HUTTON</i>	<i>H. ROSOFSKY</i>
<i>I. P. GRANT</i>	<i>D. C. E. BAILEY</i>
<i>P. E. TORKINGTON-</i>	<i>P. C. LAMBERT</i>
<i>LEECH</i>	

Sous-officiers pilotes :

<i>I. E. M. BORLEY</i>	<i>W. HAMMOND</i>
<i>A. FEARNSIDE</i>	<i>J. RAMSHAW</i>
<i>F. BARBER</i>	<i>C. BOWEN</i>
<i>A. TURNER</i>	

DEPART : Evere.

ATERRISSAGE : Evere.

9

SUISSE

Peloton de 3 avions biplaces C.35.

EQUIPAGES :
Captaine SCHLEGEL.
Captaine THIEBAUD.
1^{er} Lieut. de POURTALES.

DEPART : Evere.

ATERRISSAGE : Evere.

10

BELGIQUE

Présentation d'un peloton de 3 HURRICANE.

- a) Passage en vitesse en formation ;
- b) Passage individuel.

EQUIPAGES :
Captaine RUCQUOI.
Adjuntant CLAERT.
Adjuntant VERLINDEN.

DEPART : Evere.

ATERRISSAGE : Evere.

11

POLOGNE :

Escadrille de 7 avions bimoteurs LOS.

12

Présentation en haute école d'un avion belge d'école.

EQUIPAGE : Lieutenant PHILIPPART.

DEPART : Evere.

ATTERRISSAGE : Evere.

13

Escadrille acrobatique de GLOSTER.

- a) Décollage en V ;
- b) Virages ;
- c) Looping en escadrille de 3 x 3 ;
- d) File indienne et roue ;
- e) Formation en V de 9 ;
- f) Atterrissage en échelons refusés.

EQUIPAGE :

Capitaine AREND.
Lieutenant DECHAMP.
Adjudant JANSSENS.
1^{er} Sergent ROLLIN.
1^{er} Sergent DELORNE.

DEPART : Evere.

ATTERRISSAGE : Evere.

Le vol en formation voit ses difficultés croître considérablement lorsque le nombre des participants est élevé.
Un entraînement très poussé est nécessaire pour que ces pelotons massifs puissent exécuter certaines évolutions de haute école.

A BRUXELLES
VISITEZ LES " TAVERNES-RESTAURANTS "
CONCORDIA-BOURSE
CONCORDIA-IXELLES
CONCORDIA-NORD
CONCORDIA-AUGUSTINS

14

Présentation du chiffre XXXV par 27 FOX HISPANO pour commémorer le 25me anniversaire de l'Aéronautique Militaire Belge.

X

EQUIPAGES :

Pilotes :

Capitaine BOUSSA.
S/Lieut. MOUZON.
S/Lieut. NINANE.
Adjudant SCHONBROODT.
Adjudant GENOT.
Adjudant VAN TICHELEN.
Adjudant CUISSINIER.
1^{er} Sergent LEMAIRE.
1^{er} Sergent DETAL.

V

Pilotes :

Capitaine DUCHATELET.
Lieutenant HENRY.
Adjudant WALLON.
Adjudant BODART.

Réerves :

Sergent BERLEMONT.

Sergent GEORGE.

Observateurs :

1^{er} Sergent BECKERS.
Sergent HEIMES.
Sergent DECONINCK.
1^{er} Sergent HUISTRINCK.
1^{er} S.V. HAUWERMEIREN.
Sergent LIBBRECHT.
Sergent DOCHAIN.

Sprogramma

1

Peloton van Fairey Fox dragende de nationale kleuren der onderscheidene landen deelnemend aan de vertoonding.

BEMANNING :

Loodsen :

Kapitein VAN DEN HOVE. Adjutant DESMYTTERE.
O./Luit. CRETTEUR.
Adjutant THEYS.

Reserve :

O./Luit. ROELANDT.

Waarnemers : Sergeant DELGOUFFRE.
Luitenant DAMBLY.
Adjutant MYLLE.
Luitenant RENIER.
Sergeant VERPOORTEN.
Adjutant LOUANT.
Luitenant AMERLINCK.

VERTREK :

Antwerpen.

LANDING : Antwerpen.

2

Kunstvlucht peloton van 5 Firefly's in V :

- 2 loopings, 2 hooggetrokken omslagingen ;
- halve rol, 1 loop, 1 hooggetrokken omslaging ;
- 1 rol, 2 hooggetrokken omslagingen ;
- waaiervormig uiteengaan.

BEMANNING :

Kapitein de CALLATAY. 1^e Sergeant GORIN.
Adjutant SCHEIRELINCKX. 1^e Sergeant DELVAUX.
Adjutant GONAY.

VERTREK :

Nijvel.

LANDING : Nijvel.

Deze oefeningen worden uitgevoerd door de vliegtuigbestuurders van een smaldeel van eenpersoonsjachtvliegtuigen.
Van lange en methodische voorbereiding, hebben ze tot doel het ontwikkelen der vaardigheid, zelfsfehersching, kalme en meesterschap; noodzakelijke houdanigheden der jachtvliegers.

3

Groepvlucht van 18 Fox's Hispano.

Drie gingen in verschillende opstelling.

BEMANNING :

Loodsen :

Adjutant CUISNIER. Kapitein D'HOORE.
Adjutant GERARD. Kapitein BOUSSA.
Adjutant VAN TICHELEN. Lieutenant DEVROY.
1^e Sergeant LEMAIRE.
1^e Sergeant DETAL.
1^e Sergeant DAIX.
1^e Sergeant LEGRAND.
1^e Sergeant BROSTEAU.
1^e Sergeant DESCHAMPS.
Reserven : Adjutant SEGHERS.
Adjutant WILMET.

Waarnemers :

Sergeant LIBBRECHT.
1^e Sergeant BECKERS.
Sergeant DOCHAIN.
Sergeant ADRIAENSSENS.
Sergeant DECONINCK.
VERTREK : Nijvel.
LENDING : Nijvel.

De groepvluchten zijn noodzakelijk in oorlogstijd, ter wille van de vele voordeelen die ze opleveren : verwantelijkting eerder massieve werking bij den aanval, onderlinge verdediging, verplaatsingen met minste gevaar, moreelen indruk.

Deze vluchten die grote moeilijkheden opleveren, ontwikkelen ten allen tijde de aandacht en de vaardigheid der vliegtuigbestuurders en terzelfder tijd hun zin voor luchtvarttucht en samenwerking.
De voorgestelde figuren tonnen volkommen de handelbaarheid einer massieve opstelling als ze samengesteld is uit welgeoeindde stuurdiensten.

4

DUITSCHLAND :

9 schoolvliegtuigen Bucker-Jungmeister.
Kunstvluchten met gansch het smaldeel.

BEMANNING :

Officieren vliegtuigbestuurders : Lieutenant GRANER,
Kapitein TRUBENBACH.
Kapitein WILLE.

Onder-officieren vliegtuigbestuurders : Onder-officier KRAUSE,
Onder-officier CLAUSEN.
Onder-officier HEINZELLER.

5

BELGIE

- Peloton van drie verbonden Gloster's :
- Vertrek en stijgend zweven;
 - Looping, halve rol, hooggetrokken omslagning, Immelman;
 - Rol, halve rol, loop, hooggetrokken omslagning;
 - Looping, rol, halve rol, Immelman.

BEMANNING :

Kapitein AREND.
Adjutant JANSSENS.
1^e Sergeant DELORME.

Reserve :

Luitenant DECHAMP.
Adjutant VEGRIA.
Sergeant ROLIN.

VERTREK : Evere.

LANDING : Evere.

Uitermate moeilijke oefeningen zullen bijdens deze vlucht worden uitgevoerd. De weewezenlijkheid hiervan wordt slechts mogelijk als het peloton van drie vliegtuigen den graad van hooger onderricht in het groepvliegen heeft bereikt.

Dese oefeningen onvattonen al de figuren van het kunstvliegen die door een afzonderlijk vliegtuig kunnen uitgevoerd worden. Zij vereischen zelfscheersching, kalme en durf van wege de uitvoerders.

Zij onwikkelen in hoogste mate de bewegingshoudanigheden en de strenge tucht der jachtpelotons.

6

FRANKRIJK :

- 1) Luchtschool patrouille van Etampes — 9 Morane 225.
Kunstvluchten door de Luchtschoolpatroelje.

- BEMANNING :
Kapitein FLEURQUIN.
Kapitein ARMAND.
Adjutant-Chef PERRIER.
Adjutant-Chef BOILEAU.

Reserve :

Kapitein MASSON.
Sergeant-chef DAVID.

- 2) Voorstelling in groepvlucht van 3 Morane 406.

- BEMANNING :
Kapitein CHALLE.
Reserve :
Kapitein THIBAUDET.

3) Voorstelling in groepvlucht van 3 Breguet 691.

Kommandant AMOUROUX.
Kapitein LADOUISSE.

4) Voorstelling in groepvlucht van 3 Leo 45.

BEMANNING :
Kapitein ROZANOFF.
Kapitein VIGOURUX.
Kapitein ABAUZIT.
VERTREK : Evere.
LANDING : Evere.

7

BELGIE

- Voorstelling van 9 Battle's.
- Voorbijgang in V.
 - Zwenking rond het vliegplein.
 - Voorbijgang met waaiervormig uiteengaan.

BEMANNING :

Kapitein de HEPCEE.
Luitenant GLORIE.
Luitenant WARNEZ.
Adjutant WEYNANTS.
Adjutant DELVIGNE.

Reserve :

Adjutant JORDENS.
Adjutant Antwerpen.

VERTREK : Antwerpen.

Deze opstelling van 9 Battle's vertegenwoordigt een gewicht van 45 ton getrokken door 10.000 pk. over een breedte van 150 m.
In volle vlucht bij een snelheid van 400 km. per uur, vliegen deze toestellen bijna vleugel op vleugel, op een afstand van slechts een tot twee meter. Als men zich voorstelt dat deze tussenruimte kan overschreden worden in één tiende van één seconde, gezien deze toestellen meer dan 110 m. per seconde afleggen, dan zal men begrijpen welke tucht, welke meesterschap en welke zenuwspanning deze groepvluchten vereischen.
Slechts een doorgedreven en geleidelijke opleiding laat toe onberispelijke opstellingen te bekomen.

8

ENGELAND :

- Smaldeel van 9 vliegtuigen Vickers-Wellington :
- Groepvlucht in smaldeel ;
 - Groepvlucht in V ;
 - Groepvlucht in kleine groepen ;
 - Groepvlucht in overvloedende echelon naar rechts.

BEMANNING :

Officieren vliegtuigbestuurders :

Wing Commander H. P. LLOYD. D. B. ALLISON.
Squadron Leader R.A.A. COLE. J. P. C. ROLT.
Squadron Leader L. S. LAMB. J. R. T. SMALLIEY.
Flight Lieutenant E. P. W. HUTTON. C. R. C. HOWLETT.
E. P. W. HUTTON. H. ROSEFSKY.
I. P. GRANT. D. C. E. BAILEY.
P. E. TORKINGTON. P. C. LAMBERT.
LEECH.

Onder-officieren vliegtuigbestuurders :

I. E. M. BORLEY. W. HAMMOND.
A. FEARNSIDE. J. RAMSHAW.
F. BARBER. C. BOWEN.
A. TURNER.

VERTREK : Evre.

LANDING : Evre.

9

ZWITSERLAND :

Peloton van 3 zweepersoons vliegtuigen C.35.

BEMANNING :

Kapitein SCHLEGEL.
Kapitein THIEBAUD.
I^e Luitenant de POURTALES.
VERTREK : Evre.
LANDING : Evre.

10

BELGIE

Voorstelling van een peloton van 3 « Hurricane's » :

- a) Snelle voorbijgang in groepvlucht ;
- b) Individuel voorbijgang.

BEMANNING :

Kapitein RUQUOI.
Adjutant CLAERT.
Adjutant VERLINDEN.
VERTREK : Evre.
LANDING : Evre.

11

POLEN :

Smaldeel van 7 tweemotorige vliegtuigen LOS.

12

Voorstelling in hogeschool van een Belgisch schoolvliegtuig.

BEMANNING : Luitenant PHILIPPART.

VERTREK : Evre.

LANDING : Evre.

13

Kunstvluchtsmaldeel van « Gloster's » :

- a) Vertrek in V ;
- b) Zwenkingen ;
- c Looping in smaldeel van 3 x 3 ;
- d) Gauzenmarsch en wiel ;
- e) Vorming der V met 9 ;
- f) Landing in overvleugelende echelon.

BEMANNING :

Kapitein AREND. I^e Sergeant WINAND.
Luitenant DECHAMP. I^e Sergeant DELARGE.
Adjutant JANSENS. Adjutant VEGRIA.
I^e Sergeant ROLIN. I^e Sergeant CLINQUART.
I^e Sergeant DELORME.
VERTREK : Evre.
LANDING : Diest.

De moeilijkheden voor het groepvliegen worden aanzienlijk groter als het aantal deelnemers stijgt.

Een uiterst ver doorgevoerde opleiding is noodzakelijk alvorens deze massive pelotons er toe komen zekere kunstvluchtfiguren uit te voeren.

Visitez

le Deuxième Salon International

==== de l'Aéronautique ==

Du 18 au 23 juillet 1939

14

Voorstellen van het cijfer XXV door 27 Fox's Hispano ter herdenking van het 25 jarig bestaan van de Belgische militaire luchtvaart.

X

BEMANNING :

Looden :
Capitaine BOUSSA.
O./Luit. MOUZON.
O./Luit. NINANE.
Adj. SCHONBROODT.
Adj. GENOT.
Adj. VAN TICHELEN.
Adj. CUISINIER.
1^e Sergeant LEMAIRE.
1^e Sergeant DETAL.

Kapitein D'HOORE.
Luitenant DEVROY.
Luitenant SIMAYS.
O./Luit. PEETERS.
I^e Sergeant DAIX.
I^e Sergeant LEGRAND.
I^e Sergeant BROSTEAUX.
I^e Sergeant DESCHAMPS.
Adj. GERAARD.

V

Looden :
Kapitein DUCHATELET.
Luitenant HENRY.
Adj. WALLON.
Adj. BODART.

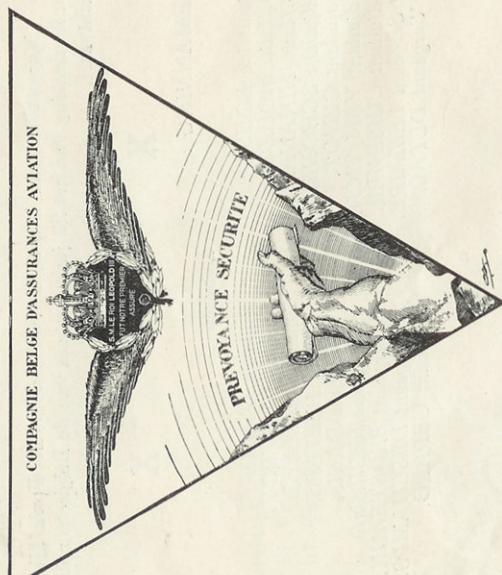
Reserven :

Sergeant BERLEMONT.

Waarnemers :

1^e Sergeant BECKERS.
Sergeant HEIMES.
Sergeant DECONINCK.
1^e Sergeant HUSTINCKX.
1^e S. V. HAUVERMEIREN.
Sergeant LIBBRECHT.
Sergeant DOCHAIN.

Sergeant ADRIAENSENS.
Sergeant MEHUIYS.
Sergeant SIROUX.
Sergeant GHISBAIN.
Sergeant ORTMANS.
Sergeant COUCKE.



Aviateurs Militaires

Il vous est possible maintenant
de vous garantir contre tous
accidents vous survenant en
service commandé...

Adresssez - vous à la

Cie Belge d'Assurances Aviation
SOCIÉTÉ ANONYME
74, Rue Royale, 74
BRUXELLES

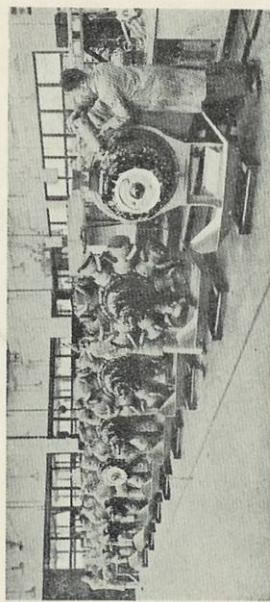
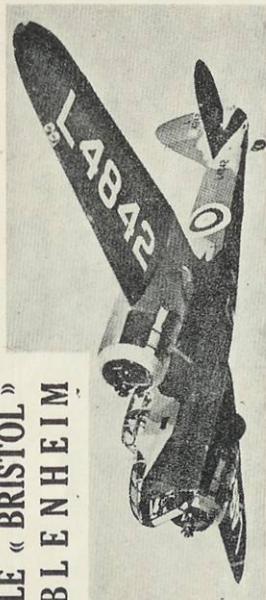
Société créée par 15 des plus
puissantes Compagnies d'Assu-
rances opérant en Belgique.

CIGARETTES BELGA

EN
TABAC
LÉGER

LE « BRISTOL »
BLENHEIM

AVION DE BOMBARDEMENT



Vue de montage des moteurs sans soupapes « BRISTOL »,
en pleine production pour des séries d'avions nouveaux.

Moteurs d'Avions TYPES A SOUPAPES ET SANS SOUPAPES

PERSEUS ...	9 cylindres en étoile, de 916 cv. max.
HERCULES .	14 cyl. en double étoile de 1394 cv. max.
TAURUS ...	14 cyl. en double étoile de 1080 cv. max.

“Bristol”

Avions et moteurs de hautes performances



THE BRISTOL AEROPLANE CO Ltd, BRISTOL, ENGLAND

Sous deuxsein aviateur militaire

Nul ne peut être admis à suivre les cours d'élève aviateur s'il n'a préalablement justifié :

- a) qu'il est Belge ou naturalisé;
- b) qu'il a 18 ans au moins et 24 ans au plus, au dernier jour du trimestre pendant lequel ont lieu les examens d'admission. Cette limite est portée à 26 ans pour les militaires en activité de service et les candidats porteurs du brevet d'aptitudes aux fonctions de sous-héutenant de réserve d'aéronautique;
- c) qu'il est célibataire ou veuf sans enfants (le mariage n'est pas autorisé à l'élève pilote aviateur);
- d) qu'il a réussi l'examen concours d'admission;
- e) qu'il a subi avec succès les épreuves médicales et physiques imposées;
- f) qu'il a une taille de 1 m. 60 au moins (1 m. 62 s'il a plus de 20 ans).

Cet examen est passé à Bruxelles, et porte, en ordre principal, sur les matières enseignées dans les écoles moyennes de l'Etat. Il a lieu par écrit, dans la langue choisie par le candidat; il comprend en outre une épreuve sur la deuxième langue, mais les résultats de celle-ci n'entrent pas dans le calcul de la moyenne générale.

Les civils peuvent adresser leur demande au commandant de l'Aéronautique militaire, 1, avenue Bordet, Evere, qui leur fournira tous les renseignements complémentaires nécessaires.

Les militaires en service peuvent envoyer leur demande par l'intermédiaire de leur chef de corps.

Les cours d'élève aviateur durent en moyenne un an, pendant lesquels les élèves sont appelés à obtenir le brevet élémentaire de pilote, puis successivement le brevet moyen et le brevet militaire.

Nommés caporaux élèves pilotes après le brevet militaire, ils peuvent être nommés sergents aviateurs après leur brevet militaire et ils sont alors désignés, selon leurs aptitudes particulières pour un des régiments d'aéronautique.

Tout gradé pilote aviateur est astreint à effectuer du service en qualité de membre du personnel navigant dans un régiment d'aéronautique.

De plus, tous les jeunes gens ayant terminé leurs études moyennes peuvent demander à effectuer leur terme de service comme candidat sous-lieutenant de réserve à l'aéronautique (observateur, bombardier ou aérostier).

Il leur suffit à cet effet d'exprimer ce désir lors de leur comparution devant le bureau de recrutement.

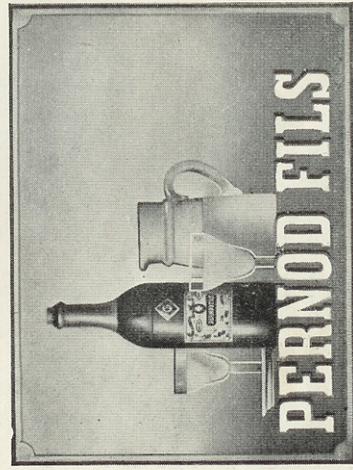


S. A. B.

F. CINZANO & Cie

80-82, RUE DE BELGRADE
BRUXELLES

CONCESSIONNAIRES DE



Om krijsvliegenvier te worden

Niemand kan aangenomen worden om de kursussen van leerling-loods te volgen dan wanneer hij voorafgaandelijk bewezen heeft :

- a) Belg te zijn of dusdanig genaturaliseerd;
- b) dat hij minstens 18 jaar en ten hoogste 24 jaar oud is op den laatsten dag van den trimester der aannemingsexamens. Deze ouderdomsgrens is 26 jaar voor de in actieve dienst zijnde militairen en voor de candidaten die het brevet van geschiktheid voor de functies van reserve-onderluitenant der luchtvaart hebben behoren;
- c) dat hij vrijgezel is of weduwnaar zonder kinderen (het huwelijk wordt den leerling-loods niet toegelaten);
- d) dat hij het wedstrijdexamen gelukt heeft;
- e) dat hij de geneeskundige en lichamelijke proeven met bijval doorgestaan heeft;
- f) dat hij een gestalte heeft van 1 m. 60 ten minste (1 m. 62 indien hij 20 jaar of meer heeft).

Dit examen wordt afgelegd te Brussel en behelst de voornaamste kennissen onderwezen in de Staatsmiddelbare scholen. Het is schriftelijk en de taal wordt door den candidaat gekozen; er bestaat ook een proef voor de tweede taal waarvan de uitslagen niet in aanmerking komen voor de algemene puntenrekening.

De burgercandidaten kunnen hunne vraag sturen naar den bevelhebber der militaire luchtvaart, 1, Bordetlaan, Evere, die hen al de noodige aanvullende inlichtingen zal verschaffen.

De militairen in werkelijken dienst kunnen hunne vraag sturen door tusschenkomst van hun korpsoverste.

De cursus van leerling-vlieger duurt gemiddeld een jaar gedurende hetwelk de leerlingen hun aanvankelijk brevet moeten verwerven, dan hun middelbaar en eindelijk militair brevet.

Zij worden corporaal leerling-loods genoemd na het bekomen van het aanvankelijk brevet, en kunnen sergeant-vlieger benoemd worden na het militaire brevet, dan worden ze gestuurd naar een der regimenten volgens hunnen persoonlijken aanleg.

Ieder gegradeerde loods wordt verplicht in dienst te treden als lid van het vliegpersonnel van een luchtvaartregiment.

Al de dienstplichtige die de middelbare scholen doorgebracht hebben kunnen hunnen militaire dienst als kandidaat reserve onder-luitenant doorbrengen bij het militaire vliegwezen. (Waarmee in vliegtuig, bommenwerper of waarnemen in kabelballon).

Om zulks te bekomen is het voldoende dat de dienstplichtige hunnen verlangen kenbaar maken wanneer zij voor het wervingsbureau verschijnen.

EXIGEZ

POUR VOTRE AUTO
L'HUILE ELECTROCHIMIQUE BELGE

ELEKTRION
HUILE À FROID — VISQUEUSE À CHAUD

Sa supériorité est proclamée, maintenant comme avant, dans tous les milieux compétents. **Elle est employée par les Lignes de Navigation Aérienne du monde entier.**

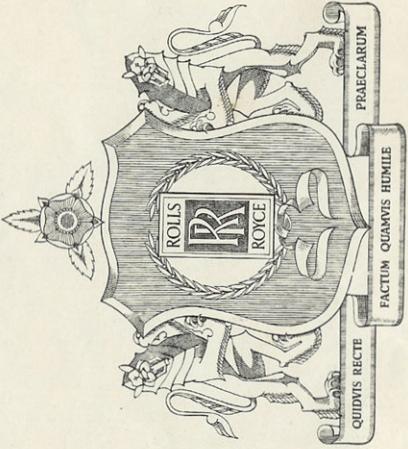
Demandez - la à votre garagiste ou aux seuls fabricants:

STÉ DES HUILES

DE CAVEL & ROEGIERS, S.A.

GAND

Coupure 197 - Téléphones 112.19 - 199.85 - 325.25



Moteurs d'aviation

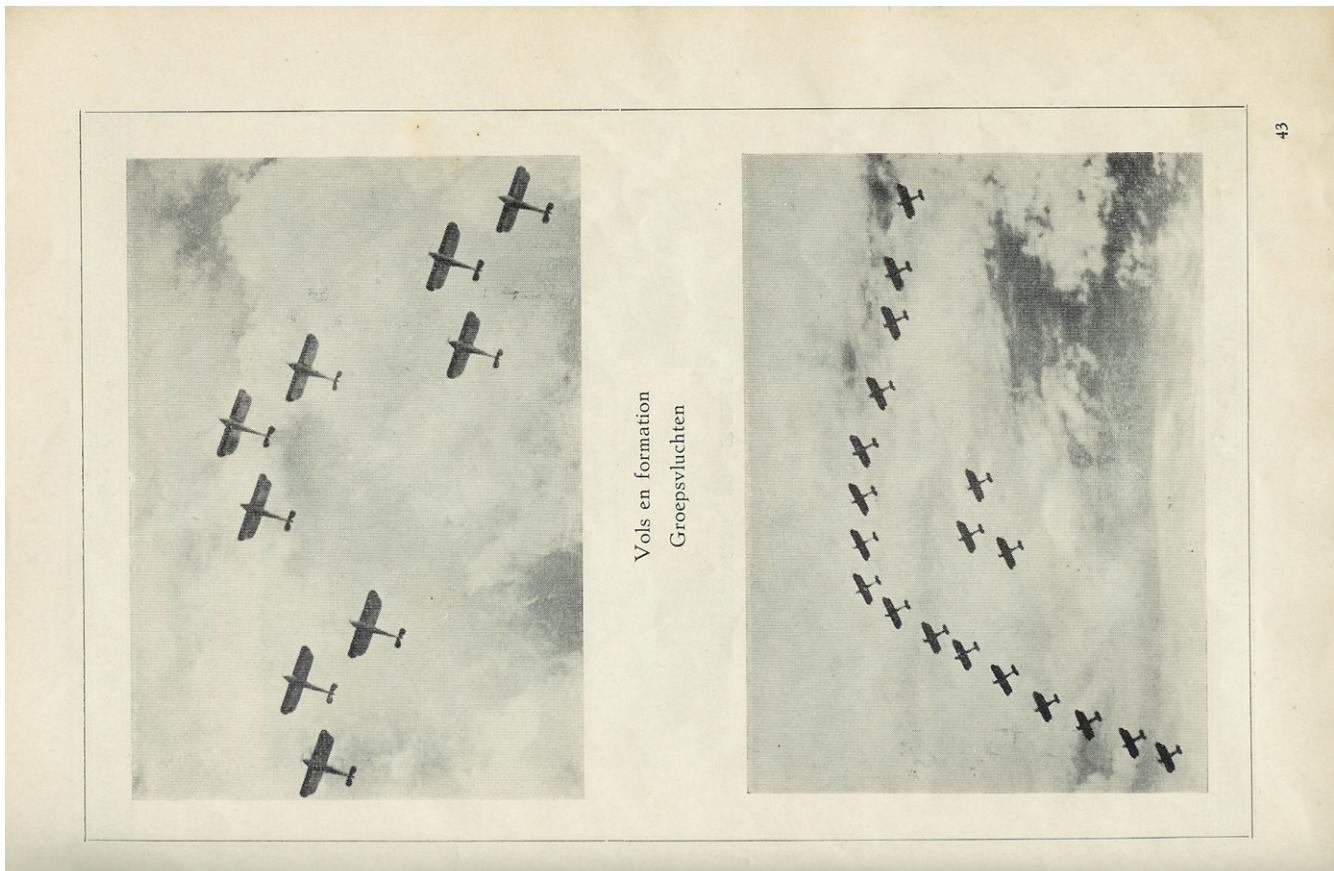
Rolls-Royce

pour la Vitesse
et la Sécurité

Londres Derby

▼ ▼

44



43

POUR VOS EXPOSITIONS
FOIRES COMMERCIALES

Stands • Créations • Décoration
 Devis sur demande

ETABLISSEMENTS

Janssens Frères

Décorateurs Officiels du Premier et
 du Second Salon International
 de l'Aéronautique
 des 13me, 14me et 15me Salons de
 l'Aviation, du Salon de l'
 Automobile, du Salon de la T.S.F.

6, Rue Pierre-Victor Jacobs

BRUXELLES

TEL. : 26.50.45

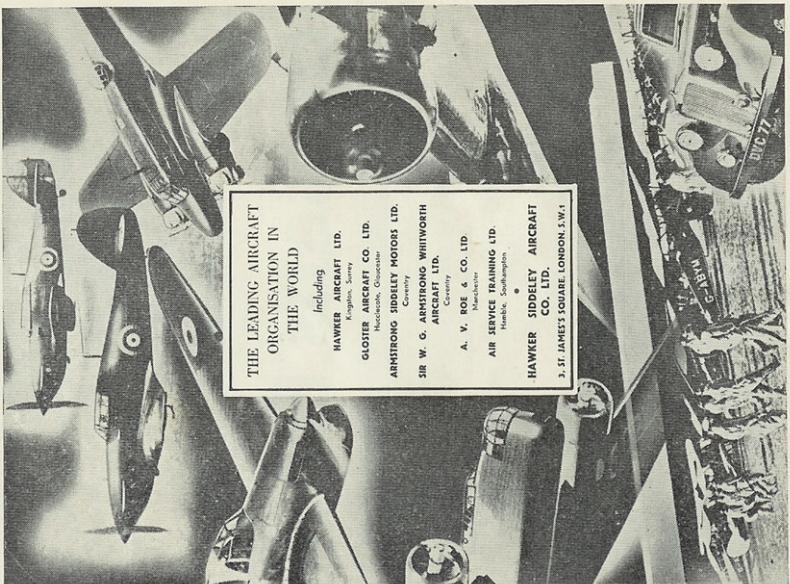
REFERENCES :

Foire Commerciale de Bruxelles

EXPOSITIONS :

de Rio de Janeiro
 du Caoutchouc
 Coloniale, Lausanne
 des Arts Décoratifs, Paris
 de la Chaux-de-Fonds
 Coloniale d'Anvers
 de Barcelone
 d'Anvers 1930
 de Bruxelles 1935
 Etc...

46



THE LEADING AIRCRAFT
 ORGANISATION IN
 THE WORLD

Including

HAWKER AIRCRAFT LTD. Kingston, Surrey	GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD. Filton, Gloucester
ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. Croydon	SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. Croydon
A. V. ROE & CO. LTD. Romford	AIR SERVICE TRAINING LTD. Hawthorn, Scotland
HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO. LTD. 3, ST. JAMES'S SQUARE, LONDON, S.W.1	HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO. LTD. 3, ST. JAMES'S SQUARE, LONDON, S.W.1

31

45

Fournitures Générales pour l'Aviation

Etablissements P. EICHPERGER

28, av. Carton de Wiart
B R U X E L L E S

Instruments de bord « Smith & Sons » — Boussoles « Husun »
Pilotage automatique — tuyauterie souple pour essence et
huile « Petro-Flex » — Bougies K.L.G. — Jauges électriques
d'essence — Extincteurs « Essex »

Feux de navigation, de bord — Câbles, matériel électrique
Cosses — Toutes pièces A.G.S. — Amortisseurs « Lord »
Aciers, etc, etc.

Réchauffeurs catalytiques « Catalix » — Groupes électrogènes
et autres

OPTIQUE ET PRÉCISION DE BELGIQUE

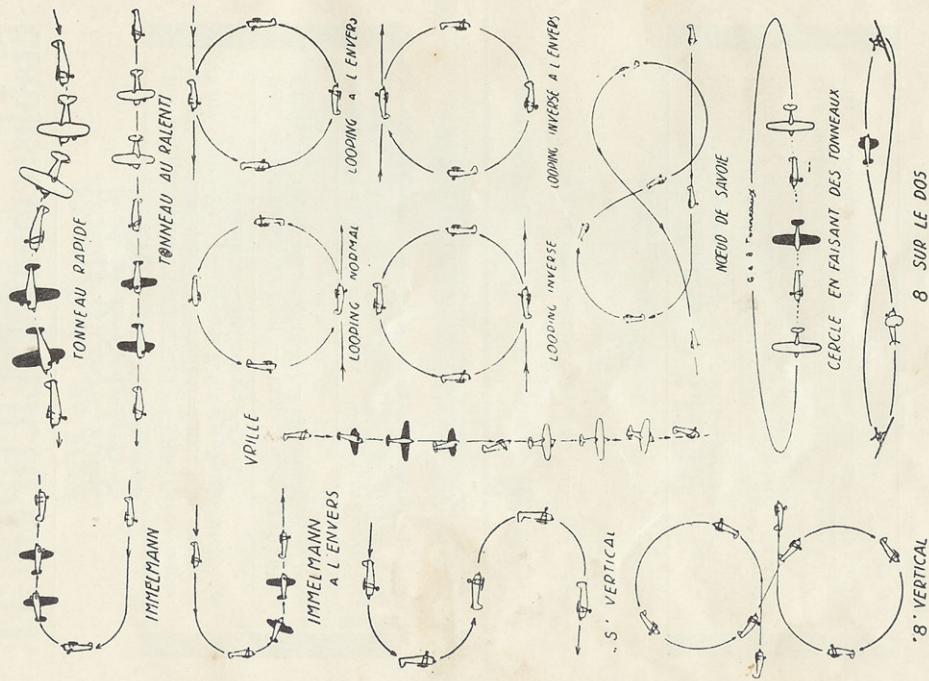
Société Anonyme
585, Chaussée de Haecht
Bruxelles



TELÉMÈTRES D'INFANTERIE, D'ARTILLERIE, DE DÉFENSE
ANTI-AÉRIENNE ET DE DÉFENSE DES COTES
MITRAILLEUSES - PHOTOGRAPHIQUES, CINÉMATOGRA-
PHIQUES ET COLLIMATEURS CLAIRS POUR LES TIERS
AÉRIEN ET ANTI-AÉRIEN
INSTRUMENTS DE VISÉE POUR L'AVIATION
TOUS APPAREILS D'OPTIQUE POUR LA DÉFENSE
NATIONALE

BRUXELLES
O P B
FOURNISSEUR
DU MINISTÈRE
DE LA DÉFENSE
NATIONALE

L'Acrobatie aérienne



De l'acrobacie

L'acrobatie aérienne

On ignore généralement le but et l'utilité des acrobaties aériennes. Elles tiennent pourtant une grosse place dans l'aviation : perfectionnement des pilotes destinés à l'aviation de chasse, essais dynamiques des avions en vol pour déterminer la résistance du matériel soumis parfois à des efforts considérables, maniabilité, souplesse et facilité de conduite.

D'ailleurs, on doit donner à l'acrobatie le nom de Haute Ecole Aérienne lorsqu'il s'agit de définir certaines figures qui sortent des mouvements classiques que tout le monde connaît, tels que : vrille, looping, tonneau, glissade. Or, peu de gens sont au courant de ces figures de haute voltige dont le vol à l'envers est le principe.

Les figures ci-contre permettront de suivre plus facilement les évolutions de l'appareil.

De luchtaerobatie

Algemeen kent men het doel en het nut niet van luchtaerobatie. Zij nemen evenwel een grote ruimte in bij het vliegwezen : volmaking der vliegeniers en in het bijzonder van deze welke aangediend zijn voor de jachtvliegtuigen, voor proefnemingen, betreffende het krachtvormogen, met vliegtuigen in volle vlucht, ten einde den weerstand te bepalen van het materiaal, waarvan soms over-groote inspanning vereisch wordt, handelbaarheid, lenigheid en genak in het sturen. Ten andere, dient aan deze aerobatie den naam gegeven van Hooge Luchtschool, wanneer het er op aan komt, sommige figuren te bepalen, die buiten de door enieder gekende klassieke bewegingen vallen, zoals : de boorvlucht, de looping, het tonnenwentelen en het glijden. Nochtans, zijn weinige personen op de hoogte van de kunstfiguren, waartvan het rugvliegen ten grondslag ligt. De hiernevenstaande figuren zullen toelaten met groter gemak, de zweveningen der toestellen te volgen.

MAGASINS EUG. SCHMIDT & C^{IE}

SOCIÉTÉ ANONYME
— 2 —
TELEPHONE 26.48.70
(TROIS LIGNES)

RUE DIEUDONNÉ LEFEVRE
BRUXELLES

TOUS LES BOIS :

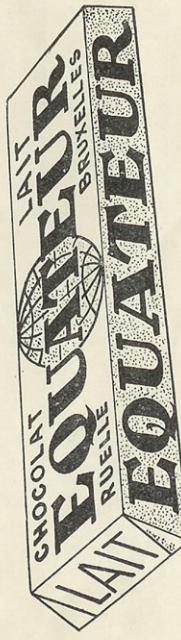
DE CONSTRUCTION
DE MENUISERIE
D'ÉBÉNISTERIE
SPRUCE POUR AVIATION



CHOCOLAT RUELLÉ

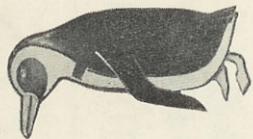
SPÉCIALITÉS RECOMMANDÉES :

Equateur fondant —



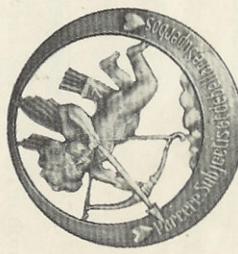
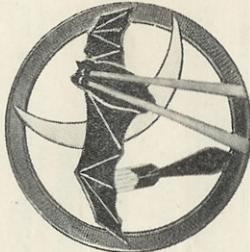
Equateur au lait —
Périgord au praliné —

IN SIGNES D'ESCADRILLES



Vetgans

Pingouin

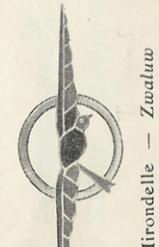


Chauve-Souris — Vleidermuis

Eros



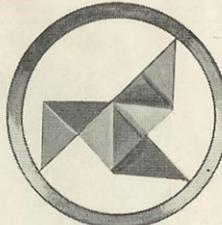
Aigle — Arend



Mephisto



Hirondelle — Zwaluw



Cocotte — Zwaanlijje



Indien — Indianen

Onderscheidingsreeks der Smaldeelen

SCINTILLA

LA MARQUE DU PROGRÈS

SECURITÉ ■ SIMPLICITÉ ■ LÉGÈRETÉ
MAGNÉTOS
DYNAMOS

et tout appareillage électrique pour véhicules et moteurs

Agents Généraux pour la Belgique et le Congo:

Ets MAX THIRION s.a.

251 - 253, CHAUSSÉE DE VLEURGAT - BRUXELLES

Sous vos Vacances
équipenez-vous aux
Grands
Magasins
de la Bourse

B r u x e l l e s
Boul. Anspach

PARACHUTES IRVIN

POUR L'AVION
LE BALLON
LE DIRIGEABLE

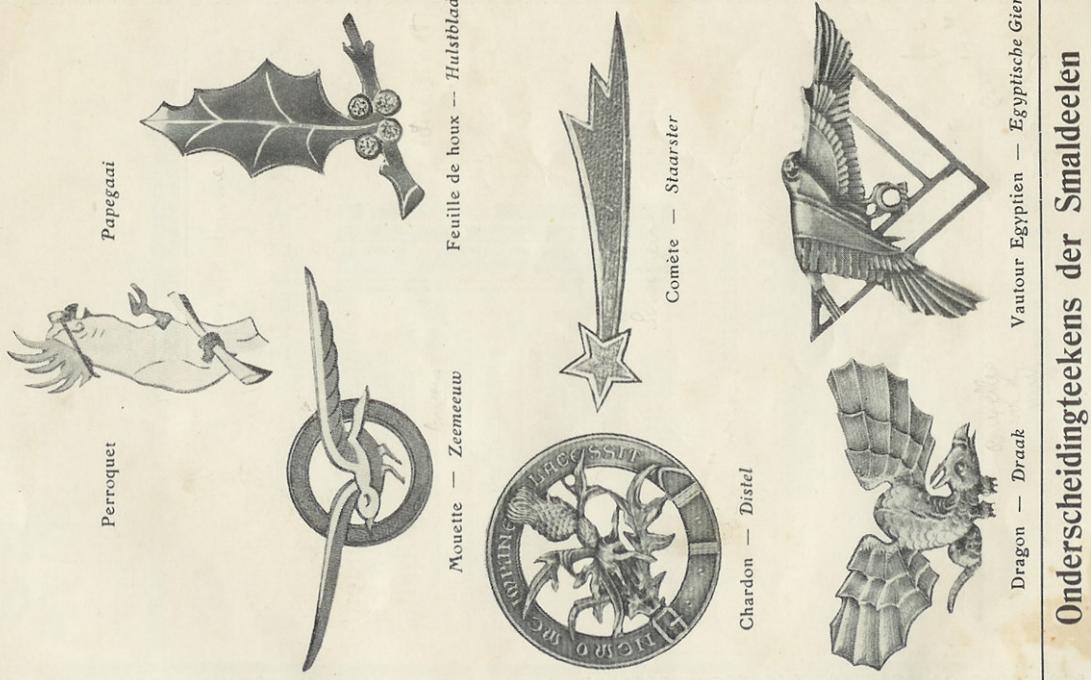
constitue l'équipement standard dans :
l'Aéronautique Militaire
Belge — Américaine
l'Aéronautique Anglaise
l'Aéronautique Américaine
l'Aéronautique Française
(pour l'Ecole de Sauts en Parachute)
et dans les Forces Aériennes
de différents autres pays et
de nombreuses compagnies
de transport dans le monde.

Equipements & vêtements
pour aviateurs
« IRVIN SUITS »
Combinaisons chauffantes — Etc...

Irving Air Chute of Great Britain Limited
LETCHWORTH - Hertis Angleterre
Agents exclusifs pour la Belgique :

J. Stampe & M. Vertongen, aérodrome à Deurne

INsignes d'escadrilles



SABENA

relie chaque jour la Belgique
à plus de 120 villes d'Europe

56

Avion S.V. 4 / Type B

MOTEUR GYPSY MAJOR - SÉRIE II

GAGNANT DU

Concours militaire international 1939

d'avions d'école et d'acrobatie,
par T.S.F., d'acrobatie,
organisé par le Ministère de
la Défense Nationale Belge.

Cet avion allie la technique de
construction la plus avancée du
moment avec le plus grand agré-
ment de pilotage et une sécurité
à toute épreuve et se recommande
particulièrement

- 1. Pour école de début et école d'acrobatie.
- 2. Pour l'entraînement général.
- 3. Pour brevet "B" dans les clubs.
- 4. Pour brevet de Moniteur.

J. STAMPE & M. VERTONGEN

CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

Aérodrome de Deurne-Anvers

« Elle aurait eu 90 ans » ou l'histoire de la Comète.

C'est le 10 février que les anciens de la 2^e escadrille se sont réunis à Florennes pour commémorer le 90^e anniversaire de la Comète. Près de 200 personnes, pilotes, mécaniciens, armuriers, secrétariat, toutes spécialités confondues, avaient répondu à l'appel.

Depuis la dissolution de l'escadrille, il y a déjà cinq ans, chaque année ce sont les retrouvailles de février. Pour fêter les 90 ans de la Comète, les organisateurs avaient mis les petits plats dans les grands et c'est à un véritable banquet que furent conviés les invités. De « vrais » anciens avaient tenus à être présents...

Par cette voie, nous voulons rendre hommage à tous ceux qui, au cours de ces dernières décennies ont fait partie de ce splendide squadron ainsi qu'à l'équipe qui depuis cinq ans se dévoue pour que le souvenir de la Comète reste bien vivant.

Plus spécialement, en cette année anniversaire, nous aimerais rappeler quel fut le parcours de cette Comète qui aurait eu 90 ans cette année.

Michel Mandl (pilote à la 2^e escadrille de 1966 à 1978)

C'est apparemment le pilote Maurice « Teddy » Franchomme qui imagina la Comète en mars 1917. Il fit peindre cet insigne sur son Nieuport 10 de la 5^e escadrille. Pour les plus jeunes d'entre nous, M. Franchomme n'est autre que l'oncle (ou le grand-père ?) du major Giorgio Franchomme. La Comète fut reprise par Edmont Thieffry (un autre « grand » du début de notre aviation militaire et civile) et devint bientôt l'insigne de la 10^e escadrille de chasse (anciennement la 5^e escadrille). C'est ainsi qu'au cours de la guerre, l'on retrouve la Comète sur les Nieuport 10 et 11 et le Spad 7.

En 1919, à Bochum en Allemagne occupée, la 10^e escadrille est dotée de Fokker D-VII. Revenue en Belgique, elle devient la 3^e escadrille du IV^e Groupe de chasse, en août 1923. Elle fut la première à recevoir les Nieuport 29 C1 construits en France, dans le cadre d'une commande de 108 appareils de ce type destinés à standardiser le matériel de la chasse. La réorganisation de 1926 lui donne une nouvelle appellation: 1^{ère} Escadrille du 1^{er} groupe du 2^e Régiment d'Aéronautique. Elle est toujours stationnée à Diest-Schaffen. Elle est dotée successivement de Avia BH-21 (1927), puis de Fairey « Firefly » II (1931). En août 1937, elle reçoit les premiers exemplaires d'une série de 22 Gloster « Gladiator » Mk I, que le Gouvernement belge avait commandé dans l'espoir d'en fabriquer d'autres sous licence. La campagne de mai 1940 allait être brève pour l'escadrille de la Comète. Elle disposait alors de 14 « Gladiator ». Deux sont détruits par bombardement à Diest dès le 10 mai. Le lendemain matin, 6 appareils engagent des Me-109 : quatre « Gladiator » sont abattus, deux pilotes sont tués, ceci pour un appareil ennemi abattu par le 1^{er} Sgt Rollin, et un autre endommagé par le Capitaine Guisgand. L'escadrille se trouve sur le terrain de Beauvechain lorsque des attaques allemandes détruisent les appareils restants, dans l'après-midi du 11 mai.

La réutilisation de la base aérienne de Florennes, édifiée en 1942 par l'occupant, est décidée dès juillet 1947. Le Major Aviateur R. Lallemant, ancien commandant des célèbres Squadrons 609 et 349, y est chargé de constituer le 16^e Wing qui doit comprendre les Squadrons 351 et 352 tous deux équipés de « Spitfire ». Puis en février 1948, la Force Aérienne abandonne les appellations à caractère britannique et dans ce cadre le 16^e Wing devient le 2^e Wing de Chasse. Le Squadron 352 quant à lui se mue en 2^e Escadrille et reprend les traditions et l'insigne de la Comète. Le 2^e Wing et la 2^e Escadrille se transforment en « Chasseurs-Bombardiers » lors de l'arrivée des premiers Republic F-84 « Thunderjet » en juin 1951. Ils ne seront pas utilisés bien longtemps, car en 1955 ce sont les Republic F-84F « Thunderstreak » qui leur succèdent. C'est le début d'une période exaltante longue de quinze années avec entre autre une mission nucléaire...

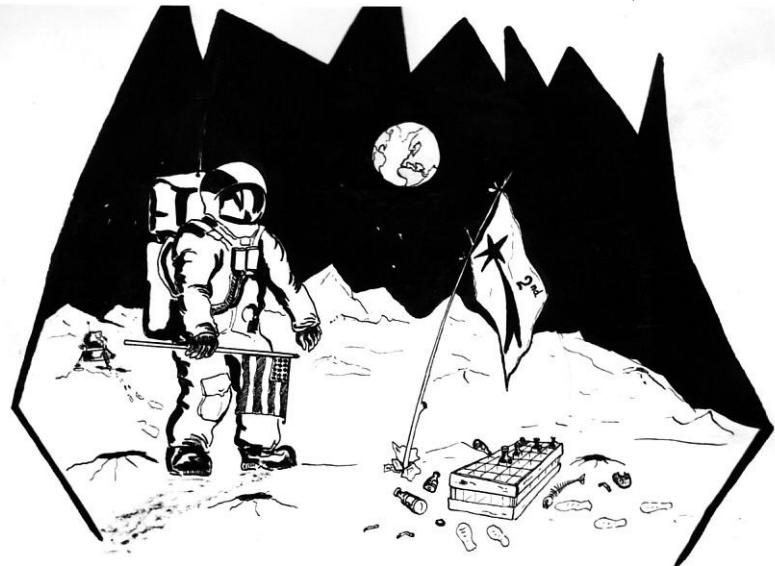
Le F-84F prenant de l'âge, son remplacement est décidé en 1970. Le choix s'est porté sur le Mirage 5 français. La mise en service de ce bel appareil entraîne une réorganisation du 2^{ème} Wing qui devient dès lors le 2^e Wing tactique. La 2^{ème} escadrille partage la base de Florennes avec la 42^e escadrille de reconnaissance Tactique venue de Bierset. La Comète voisine dorénavant le Méphisto.

18 années s'écoulent ... et, le 14 octobre 1988, plusieurs F-16 se posent sur la piste de Florennes. Sur l'empennage des appareils figure la magnifique Comète rouge. C'est le début d'une nouvelle ère. La 2^e Escadrille retrouve son statut opérationnel au sein de l'OTAN en mars 1989. Depuis janvier 1996, elle est devenue une escadrille à caractère multirôle avec la priorité à la mission de défense aérienne.

Extrait de « Blasons Familiers d'une Chevalerie Nouvelle » par Jacques P. Champagne et Gaston L. Detournay, éditions Caractère à Arlon, 1996.

Caricature réalisée par Marnix Brees de la 2^{ième} escadrille. Extrait de l'album photo de la deuxième.

Karikatuur van de hand van Marnix Brees van het 2de smaldeel. Uittreksel uit het smaldeelalbum.



« Ze zou 90 jaar geworden zijn » of de geschiedenis van de Komeet.

Op 10 februari zijn de anciens van de 2^{de} smaldeel te Florennes samengekomen om de 90^{ste} verjaardag van de Komeet te herdenken. Een 200-tal personen had de oproep beantwoord.

Sedert de ontbinding van het smaldeel, reeds vijf jaar geleden, wordt er ieder jaar in februari samengekomen. Om de 90 jaar van de Komeet te vieren, hadden de inrichters kosten noch moeite gespaard waardoor er een waar banket aan de genodigden werd aangeboden. De "echte" anciens stonden er op om aanwezig te zijn...

Langs deze weg willen we hulde brengen aan al degenen die in de loop van de laatste decennia deel hebben uitgemaakt van dit schitterende smaldeel en eveneens aan het team dat zich sedert vijf jaar toewijdt om de herinnering aan de Komeet levendig te houden.

Meer in het bijzonder wensen wij bij deze verjaardag te herinneren aan het traject dat de Komeet zou hebben afgelegd tijdens de 90 jaar van haar bestaan.

Lt.-Gen. Vl. Michel Mandl (van 1966 tot 1978 piloot in het 2^{de} smaldeel).

Het is kennelijk de piloot Maurice “Teddy” Franchomme die de Komeet in Maart 1917 bedacht. Hij liet dit kenteken schilderen op zijn Nieuport 10 van het 5^{de} escadrille. Voor de jongeren onder ons : M. Franchomme is niemand anders dan de oom (of grootvader ?) van majoor Giorgio Franchomme. De Komeet werd overgenomen door Edmont Thieffry (een andere “grote” uit het begin van onze militaire luchtvaart en burgerluchtvaart) en werd weldra het kenteken van het 10^{de} jachtescadille (voorheen het 5^{de} escadrille). Zo komt het dat in de loop van de oorlog men de Komeet terugvond op de Nieuport 10 en 11 en op de Spad 7. In 1919 is te Bochum in bezet Duitsland, het 10^{de} escadrille uitgerust met Fokker D-VII. Terug in België in 1923, wordt het het 3^{de} escadrille van de IVde jachtgroep. Het is het eerste om de in Frankrijk gefabriceerde Nieuport 29 C1 te ontvangen, in het kader van een bestelling van 108 toestellen van dit type en bestemd om het materieel van de jacht te standaardiseren. De reorganisatie van 1926 geeft haar een nieuwe benaming : 1^{ste} Smaldeel van de 1^{ste} groep van het 2^{de} Luchtvaartregiment. Het is nog steeds gelegen in Diest-Schaffen. Het is achtereenvolgens uitgerust met Avia BH-21 (1927) en vervolgens met Fairey “Firefly” II (1931). In Augustus 1937 ontvangt het de eerste exemplaren van een reeks van 22 Gloster “Gladiator” Mk 1. Die werden door de Belgische Regering besteld in de hoop andere ervan onder licentie te vervaardigen. De veldtocht van mei 1940 zou voor het escadrille van de Komeet van zeer korte duur zijn. Het beschikte toen over 14 “Gladiators”. Twee ervan werden vernield tijdens het bombardement op Diest van 10 mei. De

volgende morgen binden 6 toestellen de strijd aan tegen Me 109's: vier "Gladiators" worden neergehaald, twee piloten worden gedood en dit voor één enkel door 1^{ste} Sgt Rollin neergehaald vijandelijk toestel en een ander dat werd beschadigd door kapitein Guisgand. Het smaldeel bevindt zich op het terrein van Bevekom wanneer in de namiddag van 11 mei de Duitsers de overblijvende toestellen aanvallen en vernietigen.

Het weder ingebruik nemen van de luchtmachtbasis van Florennes, door de bezetter in 1942 opgericht, werd in juli 1947 beslist. Het is majoor-vlieger R. Lallemant, oud- bevelhebber van de beroemde squadrons 609 en 349, die belast wordt de 161^{ste} Wing op te richten en die uit de 351ste en 352ste smaldeelen, allebei op "Spitfire", dient te bestaan. Vervolgens ziet in februari 1948 de Luchtmacht af van de benamingen met Britse inslag en in dit kader wordt de 161^{ste} Wing de 2^{de} Jachtwing. Wat nu het 352 smaldeel betreft, dat verandert in 2^{de} Smaldeel en neemt de tradities en het kenteken van de Komeet over. Wanneer de eerste Republic F-84 "Thunderjet" in juni 1951 aankomen, wijzigen de 2^{de} Wing en het 2^{de} smaldeel zich in "Jachtbommenwerpers". Ze zullen niet lang in gebruik blijven want in 1955 worden ze vervangen door de Republic F-84F "Thunderstreak". Dit betekent het begin van een 15-jaar durende opwindende periode met onder andere een nucleaire opdracht.

De F-84F wordt oud en zijn vervanging is voorzien voor 1970. De keuze valt op de Franse Mirage 5. Het in gebruik nemen van dit mooie toestel brengt een reorganisatie met zich mede waardoor de 2^{de} Wing verandert in de 2^{de} Tactische Wing. De basis van Florennes wordt door het 2^{de} smaldeel gedeeld met het van Bierset komende 42^{ste} Tactische Verkenningsmaldeel. Voortaan heeft de Komeet de Mefisto als buur.

18 jaar zijn verlopen en op 14 oktober 1988 landen er verschillende F-16's te Florennes. Het verticale staartvlak van de toestellen is getooid met een prachtige rode komeet. Dit betekent het begin van een nieuw tijdperk. In maart 1989 hervindt het 2^{de} smaldeel zijn operationeel statuut in de schoot van de NAVO. Sedert januari 1996 is het een smaldeel geworden met polyvalent karakter maar met als prioriteit de opdracht van luchtverdediging.

Uittreksel uit « Blasons Familiers d'une Chevalerie Nouvelle » door Jacques P. Champagne en Gaston L. Detournay, uitgeverij Caractère te Aarlen, 1996.

Vertaling : Paul en Marie-Christine Buyse

Low flying at Florennes by José Marette



Gâteau servi lors du 90^{ème} anniversaire



Gebak ter gelegenheid van de 90ste verjaardag

Un pilote à la 2ième escadrille : Marnix Brees

Le présent article est un extrait de l'excellent site <http://www.ailes-militaires-belges.be/>, que nous vous conseillons de ranger parmi vos sites favoris. Nous remercions son auteur, Vincent Pécriaux, de nous avoir permis de publier ce texte qui reflète bien l'esprit de l'époque, même si il n'y a que 50 ans à peine.

La carrière de Marnix Brees étant très variée, nous vous invitons à lire la seconde partie dans le prochain magazine.

Een piloot in het 2de smaldeel: Marnix Brees

Volgend artikel is een uittreksel van de uitstekende website <http://www.ailes-militaires-belges.be/>, die we trouwens aanraden om bij uw favorieten te steken. We danken de auteur ervan, Vincent Pécriaux, voor de toelating tot publicatie van een verhaal dat goed de tijdsgeest weergeeft, ook als is nauwelijks 50 jaar geleden.

De carrière van Marnix Brees is zeer gevarieerd, we bieden u dan ook het tweede deel in het volgende magazine.

"Je suis entré à la Force Aérienne le 28 août 1964, dans la promotion 65A, qui comptait une vingtaine d'élèves. Nous étions, avec Ludo Dams, les deux seuls Cadets de l'Air. Très curieusement, à cette époque, les Cadets ne produisaient pas beaucoup de pilotes militaires. Je crois qu'il y avait plus de cadets qui partaient dans le civil plutôt qu'à la Force Aérienne. J'étais pour ma part très attiré par les avions à réaction. Je me rappelle qu'à l'Athénée de Léopoldville, on feuilletait les petits fascicules de la Force Aérienne où l'on voyait les photos de tous ces pilotes de Meteor avec leur casque sous le bras... Sur les quarante élèves de ma chambrée au pensionnat, la moitié étaient vraiment passionnés par l'aviation. Il y avait dans ces écoles en Afrique énormément de jeunes qui pensaient faire une carrière à la Force Aérienne ou dans l'aviation civile, et qui y sont parvenus. Je crois que l'Afrique a été une pépinière de pilotes beaucoup plus importante que les Cadets de l'Air. Il faut dire que les gens voyageaient beaucoup en avion.

"Ik ben bij de Luchtmacht gekomen op 28 augustus 1964, samen met de promotie 65A die een twintigtal leerlingen omvatte. Met Ludo Dams waren we de enige Luchtcadetten. Vreemd genoeg kwamen er toen niet veel militaire piloten uit de Luchtcadetten. Ik denk dat er meer cadetten naar de burgerluchtvaart dan naar de Luchtmacht trokken. Maar ik was vooral aangetrokken door straalvliegtuigen. Ik herinner me dat we in het Atheneum van Leopoldstad de kleine boekjes van de Luchtmacht doorbladerden, waarin je de foto's zag van Meteor-piloten met hun helm onder de arm... Van de veertig kamergenoten in het pensionaat was de helft echt aangetrokken door de luchtvaart. In die scholen in Afrika dachten erg veel jongeren aan een loopbaan bij de Luchtmacht of in de burgerluchtvaart, en die er ook zijn geraakt. Ik denk dat Afrika een veel belangrijkere kweekvijver was voor piloten dan de Luchtcadetten. Het dient wel gezegd dat men toen vaak per vliegtuig reisde.

Na drie dagen in de Geruzet-kazerne kwamen we terecht in Goetsenhoven, waar men ons meteen vertelde dat we er voor acht weken zaten, zonder naar huis te gaan. We kregen er onze uniformen, onze bepakking, enz. Ik herinner me vooral de geur van die kledij. Er was toen kledij-uitrusting in voorraad van tijdens de oorlog en die afkomstig was van RAF-overschotten. We kregen dus kleren die meer dan twintig jaar in hun verpakking zaten en die een typische geur van de militaire kledij van de RAF bezaten. We kregen ook een grijze vliegoveral die niet helemaal 'safe' was want men dacht toen nog niet te veel aan brandveiligheid; daarbij een lederen vlieghelm met bril, een zuurstofmasker en vlieglaarzen. Het gaf ons een beetje een air van Spitfire-piloot. Het was de typisch Engelse uitrusting. Ook de cursussen waren overgenomen van de Royal Air Force. Het moet gezegd dat er toen in Goetsenhoven oudere instructeurs waren die tijdens de oorlog waren opgeleid en aan de oorlogsactie hadden deelgenomen. Het waren RAF-fanatici die wat in tegenstelling stonden met piloten die in de jaren 50 in de USA waren opgeleid. In de operationele eenheden vond je de beide categorieën vliegers die op hun uniform naast de Belgische vleugels, ofwel de RAF- ofwel de USAF-vleugels droegen.



Après trois jours passés à la caserne Géruzet, nous nous sommes retrouvés à Gossancourt où on nous a annoncé tout de go que nous étions là pour huit semaines sans rentrer chez nous. Nous avons reçu nos uniformes, notre paquetage, etc. et je me rappelle particulièrement de l'odeur de ces vêtements. Il y avait encore à l'époque dans les stocks des équipements qui dataient de la guerre et qui provenaient des surplus de la RAF. Nous recevions donc des vêtements qui étaient emballés depuis vingt ans et qui

avaient une odeur typique de l'équipement militaire de la Royal Air Force. Nous avons reçu une combinaison de vol grise, qui n'était pas tout à fait "safe" car on ne pensait pas encore trop aux risques d'incendie à l'époque, un casque de cuir avec des lunettes, un masque à oxygène, de belles bottes de vol. Ça nous donnait un air de pilote de Spitfire. C'était l'équipement anglais type. Les cours étaient également copiés sur ceux de la Royal Air Force. Il faut dire qu'il y avait à Gossencourt de vieux moniteurs qui avaient été formés pendant la guerre et qui avaient participé à des opérations de guerre. C'étaient des fanatiques de la RAF qui se retrouvaient un peu en opposition avec les pilotes qui avaient suivi leur formation aux Etats-Unis dans les années 50. Et dans les unités opérationnelles, on retrouvait ces deux catégories de pilotes, qui arboraient sur leur uniforme, en plus de leurs ailes belges, les ailes de la RAF pour les uns et les ailes de l'USAF pour les autres.

Nous avons fait notre entraînement militaire de base jusqu'en janvier 1965. Je me suis bien appliqué à étudier mes cours au sol. Après nos examens, les vols ont commencé. C'était en plein hiver, il y avait de la neige, il faisait froid, c'était assez épouvantable. Parce que le chauffage, dans le SV4, était quasi inexistant. Il y avait une manette dans le cockpit qu'on tirait mais ça ne donnait rien. En plus, on était dans le poste arrière de l'avion avec la verrière ouverte. Il fallait voler avec la verrière ouverte car l'instructeur à l'avant, pour pouvoir sortir rapidement en cas de problème, devait pouvoir faire glisser son habitacle vers l'arrière et si le nôtre était fermé, ça prenait trop de temps.

Chaque instructeur avait deux élèves. J'ai été pris en charge par un lieutenant assez strict et pointilleux. À l'époque, l'élève-pilote avait juste le droit de se taire. Quand on partait voler, on portait son parachute sur le dos et on prenait celui de l'instructeur sur l'épaule. Une fois à l'avion, on installait le parachute de l'instructeur sur son siège, avec les straps bien étendues, on mettait le nôtre, on faisait le tour de l'avion et quand tout était en ordre, on attendait que l'instructeur arrive. Et avec mon instructeur, ce n'était jamais bon, il y avait toujours un strap qui n'était pas bien mis ou autre chose. Et en vol, il avait une méthode d'apprentissage particulièrement dure. C'était engueulade après engueulade. En plus, il était occupé à faire construire du côté de Wépion et quand il faisait beau, il faisait le plein et nous partions au-dessus de Wépion voir si les ouvriers travaillaient à sa maison. Il prenait ensuite les commandes et passait plein pot au ras des toits. Et quand il voyait qu'il n'y avait personne sur le chantier, il piquait une rage et me repassait les commandes en me demandant de le ramener à Gossencourt. Je reprenais un peu d'altitude et les engueulades recommençaient. Puis, quand il était en vue de Gossencourt, il reprenait les commandes et mettait l'avion sur le dos. Alors, je tombais dans mes straps, avec la tête qui sortait de l'SV. Et je pendais là, avec du fuel du réservoir de l'aile supérieure qui me coulait dans la figure et en essayant de me tenir car je pensais que mes straps allaient lâcher... Bref, ça a été très dur. A un moment, j'ai eu une explication avec lui car je n'en pouvais plus et j'étais prêt à demander un autre instructeur mais finalement, il s'est calmé et par après ça s'est bien passé, d'autant que je réussissais mes tests régulièrement.



We deden onze militaire basisopleiding tot in januari 1965. Ik trachtte de grondcursussen goed te studeren. Na de examens begonnen de vluchten. Het was volop winter, er lag sneeuw, het was koud, het was nogal erg. In de SV4 was de verwarming nagenoeg onbestaande. Er was een hendeltje in de cockpit waar je aan trok maar dat gaf niets. Daarbij zat je achter in het vliegtuig met open cockpitkap. Je moest met de kap open vliegen want als de instructeur voorin ingeval van probleem snel uit het vliegtuig wou, moest hij zijn kap achteruit kunnen schuiven. Als de onze gesloten was, zou zoet te lang duren.

Elke instructeur had twee leerlingen. Ik kreeg een nogal strikte en pietluttige instructeur. Een leerling-piloot had toen enkel het recht om te zwijgen. Wie ging vliegen droeg zijn parachute op zijn rug en je nam die van de instructeur op de schouder. Eens bij het vliegtuig installeerde je de parachute van de instructeur op zijn stoel, natuurlijk met de riemen mooi uitgelegd; je legde de jouwe neer, deed de toer van het vliegtuig en toen alles klaar was, wachtte je tot de instructeur er aan kwam. En met mijn instructeur was het nooit goed, er was altijd een riem slecht gelegd of zo. In vlucht had hij een bijzonder harde wijze van aanleren. Het was uitkifferen op uitkifferen. Daarbij was hij aan het bouwen in de omgeving van Wépion en als het weer goed was, tankte hij vol en vertrokken we naar Wépion om te zien of er aan zijn huis gewerkt werd. Hij nam dan de sturen over vloog rakelings over de daken. Als hij dan niemand op de werf zag, werd hij woedend en gaf me de sturen terug. Hij vroeg dan dat ik hem weer naar Goetsenhoven zou brengen. Ik klom weer en het uitkifferen herbegon. Als de basis dan in zicht kwam, nam hij opnieuw de sturen en draaide het toestel op zijn rug. Dan viel ik in mijn riemen met het hoofd buiten de SV. Daar hing ik dan, met brandstof uit het vleugelreservoir die in mijn gezicht stroomde, terwijl ik me trachtte vast te houden want ik dacht de riemen het gingen begeven ... Kortom, het was echt geen lachertje. Op een dag kreeg ik woorden met hem want ik kon niet meer en ik was klaar om een andere instructeur te vragen. Uiteindelijk is hij gekalmeerd en nadien verliep alles vlotjes, vooral omdat ik regelmatig voor de tests slaagde.

Op een dag moest ik met hem een navigatietest afleggen. Het was een navigatie Goetsenhoven-Sinsin-Huy-Tienen. 's Avonds waren we zo gestresseerd dat we onze kaarten voorbereidden op kaarten van 1/250.000 met driftlijnen en verschillende merkpunten. Ik deed eigenlijk de ganse avond over die voorbereiding. 's Anderendaags stijgen we



Un jour, je devais passer un test de navigation avec lui. C'était une navigation Gossencourt-Sinsin-Huy-Tirlemont. Nous étions tellement stressés le soir, que nous préparions nos navigations sur nos cartes au 250.000e avec les angles de dérive et les différents repères. Bref, j'ai passé toute la soirée sur cette navigation. Le lendemain, on décolle. Et ça marche bien, je suis dans les temps, les repères se suivent les uns après les autres. Je suis en solo dans l'avion, avec l'instructeur en chasse. Je vire autour de Sinsin et là, il coupe mon virage et vient se mettre dans mon aile. Je suis surpris car on ne faisait pas de vol en formation sur SV. Et je vois cet avion quasiment collé à mon aile avec lui qui me fait un grand sourire (sans doute le premier qu'il m'a jamais fait en vol) et un signe de la main. J'essaie de lui répondre moi aussi par un geste et, avec le courant de l'air, ma carte s'envole ! Je vois encore sa tête quand il a vu ma carte partir... Il s'est écarté en se demandant sans doute ce que j'allais faire mais comme j'avais ma navigation bien en tête, nous avons continué sur Huy et sur Tirlemont et j'ai réussi mon test.

La formation s'est terminée vers le mois de juin. A ce moment, nous avions déjà perdu 5 ou 6 élèves, soit rayés, soit descendus de prom parce qu'ils avaient des problèmes en anglais."

"Nous sommes arrivés à Saint-Trond, où les Hollandais étaient plus nombreux que nous car l'accord bilatéral conclu entre la Belgique et les Pays-Bas prévoyait un nombre plus important d'élèves hollandais que de belges. Nous avons été rejoints par deux autres élèves d'une prom précédente.

Les élèves et instructeurs belges et néerlandais étaient mélangés mais les instructeurs néerlandais prenaient également des élèves belges, généralement des élèves néerlandophones, encore que certains parlaient assez bien le français. Je dois dire que dans l'ensemble, pour ce qui nous concerne, nous nous entendions très bien. Sur Fouga, mon instructeur était l'Adjudant Köller, qui était à l'opposé de mon lieutenant de Gossencourt. C'était un homme calme, qui connaissait très bien son métier. Je me suis très rapidement bien entendu avec lui et ma formation s'est très bien passée. Je garde un très bon souvenir de cette période. C'était la belle époque de la Force Aérienne.

Le Fouga était, en lui-même, extraordinaire, à ceci près que j'avais de grandes jambes qui m'empêchaient de mettre le palonnier à fond et j'avais toujours les genoux relativement haut. Le Fouga avait un stick articulé à mi-

op. Alles va bien, ik ben binnen de tijd, het ene merkunt na het andere verschijnt. Ik ben alleen in het vliegtuig met de instructeur in chace. Ik zwenk om Sinsin en daar snijdt hij me de bocht af en komt hij in mijn vleugel zitten. Ik ben verbaasd want op SV deden we geen formatievliegen. Daar zie ik dat vliegtuig praktisch aan mijn vleugel geplakt en hij die me breed toelacht (allicht de eerste want dat deed hij nooit in vlucht) en toewuift. Ik probeer ook met een gebaar te antwoorden maar met de luchtstroom vliegt mijn kaart weg! Ik zie zijn gezicht nog toen hij mijn kaart zag wegvliegen ... Hij heeft dan wat afstand genomen en zich waarschijnlijk afgevraagd wat ik doen zou, maar omdat mijn navigatie goed in mijn hoofd zat vlogen we verder richting Huy en Tienen. Ik was geslaagd voor de test.

Einde juni was de opleiding er afgelopen. We waren toen al 5 of 6 leerlingen minder, ofwel geschrapt, ofwel van promotie gezakt omdat ze problemen hadden met het Engels."

"We zijn in Sint-Truiden aangekomen waar de Nederlanders al talrijker waren dan wij, omdat het bilateraal akkoord tussen België en Nederland voorzag in een groter aantal Nederlandse dan Belgische leerlingen. Bij ons voegden zich nog twee leerlingen die van een andere promotie gezakt waren.

Belgische en Nederlandse instructeurs en leerlingen werden gemengd maar de Nederlandse instructeurs namen evengoed Belgische leerlingen, over het algemeen Nederlandstalige leerlingen, ook al spraken sommigen redelijk goed Frans. Over het algemeen gesproken moet ik zeggen dat we, voor wat ons betrof, we elkaar zeer goed begrepen. Op Fouga was mijn instructeur adjudant Köller, die het tegengestelde was van mijn luitenant uit Goetsenhoven. Het was een rustige man die zijn vak zeer goed kende. Ik kon het al snel met hem vinden, zodat mijn opleiding er zeer vlotjes verliep. Ik bewaar een zeer goede herinnering aan die periode, de belle époque van de Luchtmacht.



De Fouga zelf was buitengewoon, behalve dat ik lange benen had die me beletten om de stick helemaal tot het uiterste te duwen, waardoor ik altijd met opgetrokken knieën zat. De Fouga had een stuurknuppel met een gewicht op halve hoogte. De cockpit was erg nauw, ik kon dus geen volledige uitslag van de roer maken. Tijdens acrobatie was het me onmogelijk om een slow roll uit te voeren. Mijn instructeur was niet erg tevreden totdat



hauteur. Le cockpit étant très étroit, je ne savais pas faire de débattement complet des ailerons. En acrobatie, j'étais incapable de faire un slow roll. Mon instructeur n'était pas content jusqu'au jour où je lui ai expliqué qu'en fait ce que j'essayais de faire, c'était de lever un pied pour faire passer le stick en dessous de mon genou pour arriver au débattement maximum. Et finalement, ils ont décidé que je ne ferais pas de slow roll.

Je me suis fait peur une fois ou deux, notamment au cours d'une très belle journée, vers la fin de l'été, où nous étions en train de jouer à plusieurs Fouga dans les nuages. J'ai tiré un loop peut-être trop rapidement et sans y être vraiment préparé. J'ai eu un voile gris, tout en étant encore conscient que mon Fouga était en stall et sans pouvoir faire la moindre action positive. L'avion vibrait de partout. Finalement, il est retombé de lui-même, il a pris de la vitesse et je l'ai repris en main. Mais, dans ces occasions, le "palpitant" en prend un coup...

On a également commencé à faire du tir sur Fouga. Un jour, vers la fin de l'entraînement, nous décollons de Saint-Trond pour aller tirer à Helchteren. Tout ce passe bien, tir avec les mitrailleuses, tir de roquettes... Et puis voilà qu'au retour un examinateur de la Force Aérienne – un instructeur chargé de former les instructeurs – s'amène. Il fait sortir mon instructeur du cockpit et prend sa place pour partir avec moi au tir. Nous partons en formation à plusieurs avions, nous nous mettons dans le circuit du champ de tir et au moment où je me positionne en vent arrière, il me demande si, pour armer le système de tir, c'est à gauche ou à droite qu'il faut mettre le sélecteur. Je lui réponds et il me demande alors si pour tirer on appuie sur le bouton sur le stick ou sur la gâchette. Cette fois, je n'ai même pas le temps de répondre. Une roquette part et va s'écraser au milieu de la caserne de Leopoldsburg, sans faire de dégâts heureusement. Il y a eu une enquête et, résultat des courses, il a fait mutation avec nous en Hollande, sur T-33.

Parmi les instructeurs, il y avait quelques sous-officiers et officiers qui venaient des unités de chasse et qui étaient assez dynamiques. Ils nous faisaient faire de la formation comme en unité. C'étaient des gars assez jeunes qui n'avaient pas peur de prendre avec eux deux élèves en solo et d'aller faire un peu de navigation tactique au-dessus des Ardennes. C'était assez sympa.

En janvier 1966, nous sommes partis pour Woensdrecht, aux Pays-Bas. La formation a débuté par des cours au sol.

ik hem uitlegde dat ik het volgende probeerde: een voet oplichten om er de stick onderdoor te steken en zo een maximum uitslag te krijgen. Uiteindelijk beslisten ze dat ik geen slow rolls meer moest maken.

Ik heb mezelf een keer of twee bang gemaakt, zoals in de loop van een zeer zonnige dag op het einde van de zomer, toen we met een aantal Fouga's in de wolken speelden. Ik had misschien wat snel een looping getrokken en dan nog zonder er echt op voorbereid te zijn. Ik kreeg een grijze sluier en was er me van bewust dat mijn Fouga overtrokken was; ik kon geen enkele positieve actie uitvoeren. Het vliegtuig trilde helemaal. Uiteindelijk is het uit zichzelf teruggevallen, heeft het snelheid opgepikt en kreeg ik het weer in handen. Maar in die omstandigheden krijgt je "tikker" wel een stootje ...

We begonnen toen ook met schieten op Fouga. Een zekere dag op het einde van de opleiding, stegen we op van Sint-Truiden om in Helchteren te gaan schieten. Alles ging naar wens, schieten met machinegeweren, schieten met rockets ... Bij onze terugkeer verschijnt er een instructeur van de Luchtmacht – een instructeur die andere instructeurs moet opleiden. Hij doet mijn instructeur uitstappen en neemt zijn plaats in om met mij naar het schietveld te vertrekken. We starten met meerdere vliegtuigen in formatie, we nemen plaats in de omloop rond het schietveld en op het ogenblik dat ik naar rugwind draai, vraagt hij me of de keuzeschakelaar voor het schootssysteem naar links of naar rechts moet gezet worden. Ik geef antwoord waarop hij me vraagt of je om te schieten op de knop van de stick moet drukken of de trekker overhalen. Die keer heb ik zelfs de tijd niet om te antwoorden. Een rocket vertrekt en slaat in te midden van de kazerne van Leopoldsburg, gelukkig zonder schade. Er kwam een enquête en uiteindelijk heeft hij met ons mutatie gedaan naar Nederland op T-33.

Onder de instructeurs waren er enkele jonge officieren en onderofficieren die uit de jachteenheden kwamen en erg



Et puis, nous avons commencé à voler sur T-33. Et là, je dois dire que j'ai eu plus de difficultés. Je me rappelle que sur cet avion, le stick n'avait pas de position neutre fixe. Il y avait une espèce de jeu, minime, avant que l'action ne s'exerce sur les gouvernes. En plus le système de gestion du carburant n'était pas des plus simples. Pour le reste, il volait très bien et avait un bon rayon d'action. Mais pour faire du vol aux instruments, j'ai trouvé qu'il était très difficile. Et je continuerai d'ailleurs à éprouver des difficultés avec cet avion plus tard, quand je serai en unité de chasse et que je devrai, une fois par an, revenir à Bierset ou à Chièvres au Flight VSV pour ma qualification.



La formation s'est finalement très bien déroulée. J'ai terminé tous les tests le premier, avec peut-être une semaine d'avance sur les autres. Comme je n'avais plus rien à faire, le fameux instructeur qui avait fait mutation avec nous après l'incident de la roquette m'a proposé de l'accompagner en T-Bird sur une base anglaise en Allemagne pour aller chercher quelques bouteilles, comme ça se faisait souvent à l'époque. A l'arrivée, un follow me nous indique un parking et un marshallor nous demande de faire un virage vraiment très près de l'herbe et de placer l'avion dans un coin du parking. L'instructeur descend et explique aux Anglais que nous allons vite faire un plan de vol – il ne voulait pas leur avouer le véritable but de notre visite – et que, pendant ce temps, ils peuvent faire le plein de l'avion. Une heure plus tard, nous revenons au parking. Et là, il y a toujours un bowser et un mécano sur l'avion en train de faire le plein et d'autres en pleine discussion. En nous voyant arriver, ils nous demandent combien de carburant on peut mettre dans cet avion. On leur répond 800 gallons. Et ils nous disent que ce n'est pas possible, qu'ils ont déjà mis près de 2 000 gallons et qu'il reste encore de la place dans les réservoirs ! A ce moment, on s'est aperçu que le vide-vite, sur la queue de l'avion, était au-dessus de l'herbe et que, sans s'en apercevoir, ils avaient pompé plus de 1 200 gallons qui s'étaient déversés dans leur pelouse. Et comme le terrain était légèrement incliné, ça s'était répandu bien loin. Il a fallu s'expliquer et signer les papiers pour la livraison de ces 2 000 gallons. Bref, nous sommes rentrés en Hollande et après nous être posés, au lieu d'aller expliquer la situation aux Hollandais, l'instructeur a indiqué "rien à signaler" dans le bouquin de la maintenance et il a joint la facture de carburant. Et sur la base, personne n'y a fait attention. Ce n'est qu'au Ministère que quelqu'un s'est quand même dit que 2 000 gallons pour un seul plein de T-33 c'était un peu trop. Résultat, nouvelle enquête, demande d'explications et nouvel ordre de marche vers Saint-Trond pour l'instructeur !"

dynamisch waren. Ze vlogen met ons formatie zoals in de eenheden. Het waren relatief jonge kerels die er niet voor terugdeinsden twee leerlingen in solo mee te nemen, om dan wat tactische navigatie boven de Ardennen te gaan vliegen. Het was tof.

In januari 1966 vertrokken we naar Woensdrecht in Nederland. De opleiding begon er met grondcursussen. Daarop begonnen we met T-33 te vliegen. En daar had ik de grootste moeilijkheden. Ik herinner me dat de stick op dat toestel geen vaste neutrale stand had. Er was een soort minieme speling voordat een actie op de sturen werd doorgegeven. Daarbij was het beheersysteem voor de brandstof niet van de eenvoudigste. Voor de rest vloog het zeer goed en had het een degelijk vliegbereik. Maar voor instrumentvliegen vond ik het een zeer moeilijke machine. Ik zal later die moeilijkheden met het vliegtuig trouwens blijven kennen, wanneer ik in een jachtsemaldeel zal zitten en ik, een keer per jaar, naar de VSV-flight van Bierset zal moeten gaan voor mijn kwalificatie.

Uiteindelijk is de opleiding zeer goed verlopen. Ik was eerst klaar met alle tests, bijna met een week voorsprong op de anderen. Omdat ik niets meer te doen had, stelde de bewuste instructeur die met ons na het incident met de rocket was gemuteerd voor om met hem in een T-33 naar een Engelse basis in Duitsland te vliegen en er een paar flessen op te halen, zoals dat vroeger vaak gebeurde. Bij aankomst toont een Follow Me ons onze parkeerplaats en vraagt de marshallor ons een echt korte bocht te maken dicht bij het gras, om het toestel in de hoek van de parking te stallen. De instructeur stapt uit en legt de Engelsen uit dat we snel een vliegplan gaan opstellen – hij wou hen het ware doel van ons bezoek niet toegeven – en dat zij ondertussen het vliegtuig kunnen voltanken. Een uur later staan we weer op de parking. En daar staan nog altijd een bowser en een mechanicien op het vliegtuig bezig vol te tanken, terwijl anderen volop discuteren. Als ze ons zien aankomen vragen



Le 26 juin 1966, c'est la remise des ailes.

"Nous n'étions plus que 12, Hollandais inclus. Je crois qu'il ne restait plus que 5 Belges sur les 20 du départ. La remise des ailes, c'est le soulagement. On croit que tout est fini alors que ça commence à peine.



Nous sommes passés ensuite à Eindhoven, sur F-84F. Ça a été pour moi une expérience phénoménale. On a commencé par trois semaines de cours au sol pour apprendre à connaître l'avion. Comme pour le T-33, les Hollandais avaient un simulateur fixe, en fait un cockpit utilisé pour les "blind checks". On nous mettait un bandeau sur les yeux et nous devions pouvoir montrer où se trouvait le démarreur, la manette de sortie du train, etc. On s'entraînait aussi dessus pour les drills de panne.

L'avion était très impressionnant, il nous semblait immense. On aurait dit une espèce de gros camion. Pour le premier vol, c'était assez gag. La veille, il fallait passer un test de roulage sur la piste avec l'avion. Comme on ne pouvait y aller tout seul, les Hollandais avaient fabriqué ce que l'on appelait une "kakstoel", qui s'accrochait à l'extérieur de l'avion, sur le côté du fuselage. L'instructeur s'installait sur ce siège, on faisait toute la check-list, on démarrait l'avion – ce qui faisait un énorme "boum" quand on déclenchait le démarreur car le démarrage se faisait en vidant un réservoir d'air comprimé dans le compresseur pour le lancer – et on commençait à taxier jusqu'à la piste. Là, on s'alignait, on ouvrait la manette et on se laissait rouler jusqu'à ce qu'on sente le palonnier réagir, ce qui faisait quand même 50 à 60 noeuds, toujours avec l'instructeur accroché à l'extérieur et qui, prudemment, gardait la main sur la manette des gaz.

Si c'était satisfaisant, on partait le lendemain pour le premier vol. Les moniteurs étaient quand même très forts car si nous nous alignions sur la ligne centrale de la piste, eux se mettaient dans notre aile et n'avaient vraiment pas d'espace de manœuvre sur le côté. On tenait l'avion aux freins, on mettait 98% d'RPM, on lâchait les freins et on partait. Ils nous disaient de bien rester sur la ligne centrale et s'ils voyaient qu'on commençait à dévier, ça criait à la radio !

Vers 150-160 noeuds, on tirait gentiment sur le manche et l'avion quittait le sol. Mais cet avion avait une particularité : le tailplane était monobloc et évidemment à haute vitesse le débattement devait être plus faible qu'à basse vitesse. Il y avait donc un système synchronisé avec la rétraction du train d'atterrissage qui modifiait le différentiel. C'était assez marqué et quand on n'était pas habitué, au moment

800 gallon. Ze antwoorden dat zo iets niet kan want ze hebben bijna 2000 gallon getankt en er is nog plaats in de tanks! Op dat ogenblik zagen we dat de stortklep aan de staart van het vliegtuig, boven het gras stak en dat ze zonder het te merken, 1200 gallon hadden gepompt die in het gras waren gelopen. En omdat het terrein daar lichtjes helde, waren die ver verspreid. We moesten alles uitleggen en tekenen voor de levering van die 2 000 gallon. Uiteindelijk zijn we naar Holland teruggevlogen en na de landing heeft de instructeur, in plaats van de zaak aan de Nederlanders te verklaren, "niets te melden" in het onderhoudsdocument geschreven en de brandstoffactuur bijgevoegd. Op de basis heeft niemand erop gelet. Maar op het ministerie heeft iemand zich afgevraagd dat 2000 gallon voor een enkele tankbeurt van een T-33 toch wat veel was. Resultaat: nieuw onderzoek, vraag om uitleg en nieuw marsbevel naar Sint-Truiden voor de instructeur!"

Op 26 juni 1966 worden onze vleugels uitgereikt.

"We waren nog maar met zijn 12, Hollanders inclus. Ik denk dat er nog 5 Belgen bleven van de aanvankelijke 20. De vleugeluitreiking is een grote opluchting. Je denkt dat alles gedaan is terwijl het nog helemaal moet beginnen.

Daarna gingen we naar Eindhoven op F-84F. Voor mij was dat een enorme ervaring. We begonnen met drie weken grondcursus om het vliegtuig te leren kennen. Net als voor de T-33 hadden de Nederlanders een vaste simulator, eigenlijk een cockpit die voor "blind checks" diende. We kregen een blinddoek voor de ogen en we moesten kunnen aanwijzen waar de starter zat, de hendel voor het landingsgestel, enz. We oefenden er ook mee voor noodprocedures.

Het toestel was erg impressionnant, het leek ons enorm. Je zou bijna spreken van een soort grote vrachtwagen. De eerste vlucht was wel koddig. De dag voordien moest je een rijtest met het vliegtuig op de startbaan uitvoeren. Maar omdat je dat alleen niet mocht, hadden de Nederlanders iets gefabriceerd dat ze een "kakstoel" noemden en die buiten aan het vliegtuig was vastgemaakt, aan de zijkant van de romp. De instructeur nam er plaats op, je werkte de complete check list af, startte het vliegtuig – wat een enorme "boem" deed bij het indrukken van de startknop, want het opstarten gebeurde door een tank met perslucht leeg te laten blazen in de compressor om die te lanceren – en je begon naar de baan te taxiën. Daar lijnde je op, je opende de gashendel en liet je rollen tot je het voetenstuur voelde reageren, toch gauw zo een 50 tot 60 knopen maar nog altijd met de instructeur vastgeklampt aan de buitenkant. Voorzichtigheidshalve hield hij de hand op de gashendel.



ou le train rentrait, le système s'activait et l'avion faisait une espèce de marsouinage. Ça faisait partie du folklore.

Comme on volait sans réservoirs, on faisait rapidement quelques petits tours, quelques virages et manœuvres et puis c'était retour à la base et approches d'atterrissement. Et là, l'instructeur restait dans notre aile et nous parlait durant toute l'approche. On arrivait sur la piste, on remettait les gaz, on rentrait le train – nouveau marsouinage – et on refaisait trois ou quatre approches avant de trouver le bon alignement. Enfin, quand il ne nous restait plus que 1 000 livres de carburant, on se posait, sans pratiquement arrondir, ce qui ne posait pas de problème car cet avion avait un train ultrasolide.

Pendant trois ou quatre mois, nous allons faire du tir, de la navigation à basse altitude au-dessus de l'Allemagne. Nous allons aussi passer le mur du son et je vais me faire une sérieuse frayeur. Pour passer le Mach, il fallait mettre l'avion en piqué à 45-50°. Cela se faisait au-dessus de la Mer du Nord en compagnie d'un instructeur. C'était une belle journée et nous avons grimpé à 40 000 pieds. Nous avons renversé et piqué, plein pot, vers la mer. L'instructeur était un peu plus loin, pas trop près à cause des ondes de choc, et je devais lui annoncer ce qu'indiquait le machmètre : 0.91, 0.92, ... 0.97, 0.98, ... 0.99, 0.99. Il m'a alors dit de piquer un peu plus fort pour passer le Mach. J'ai alors baissé franchement le nez et c'est à ce moment-là que j'ai vu apparaître la coque d'un navire. J'ai eu le réflexe de réduire le moteur et de faire une ressource au ras de la mer. A trois secondes près, j'étais dans l'eau. Et je suis rentré seul à la base car l'instructeur m'avait perdu dans la manœuvre. Je me souviens en tous les cas d'avoir vu l'aiguille de l'altimètre indiquer "4", ce qui devait correspondre à 14 000 pieds. Ça m'a suivi quelques jours car si je n'avais pas vu ce navire j'aurais passé le Mach et percuté la mer..."

En novembre, c'est le retour en Belgique, à la 2e escadrille de Florennes.



"Si les F-84F d'Eindhoven étaient bien polis et propres, je vais vite me rendre compte qu'à Florennes, de ce point de vue-là, c'est une catastrophe. Je vais d'ailleurs en faire l'expérience dès mon premier vol. C'était une journée pluvieuse qui ne permettait pas de voler. Finalement, vers 4 heures de l'après-midi, le temps s'éclaircit et je pars à mon avion. Depuis mon arrivée, je n'avais pas encore été sur la ligne et je suis d'abord étonné par l'état des appareils. Et quand je monte dans le cockpit, le mécano n'est pas là.

Was het voldoende, dan vertrok je de dag nadien voor je eerst vlucht. Die instructeurs waren wel dapper want waar wij in het midden oplijnden, plaatsten zij zich in onze vleugel en hadden ze daardoor echt geen manoeuvreerruimte aan die kant. Je hield het vliegtuig op de remmen, stelde 98% RPM in, loste de remmen en weg was je. Ze drongen er wel op aan om goed op de middellijn te blijven en als ze een afwijking zagen, brulde het wel op de radio!

Rond de 150-160 knopen trok je zachtjes op de stuurknuppel en het vliegtuig verliet de grond. Maar dat toestel had een bijzonderheid: het horizontaal staartvlak was uit één stuk en natuurlijk moest de uitslag bij hoge snelheid kleiner zijn dan bij lage. Er zat dus een systeem in dat was gesynchroniseerd met het inklappen van het landingsgestel dat het differentieel wijzigde. Dat was nogal uitgesproken en als je er niet aan gewend was en het systeem werd actief bij het intrekken van de wielen, dan maakte het vliegtuig een soort op- en neergaande bewegingen. Het was een deel van de folklore.

Omdat we zonder brandstoffanks vlogen, maakten we snel wat rondjes, wat bochten en manoeuvres en dan was het terug naar de basis voor wat naderingsoefeningen. Ook daar bleef de instructeur in onze vleugel en praatte hij gans de nadering met je. Eens boven de baan, gaf je weer gas, wielen inklappen –opnieuw op- en neerbewegingen– en je maakte drie of vier naderingen voordat je de goede oplijning te pakken had. Als we ten slotte maar zo een 1000 pond brandstof hadden, landde je omzeggens zonder af te ronden, geen probleem want dat vliegtuig had een ultrastevig landingsgestel.

Gedurende drie of vier maanden gaan we schieten en navigeren op lage hoogte boven Duitsland. We gingen ook de geluidsmuur doorbreken en daar heb ik mezelf weer schrik aangejaagd. Om door de Mach te gaan, moest je het vliegtuig onder een duikhoek van 45-50° brengen. Dat gebeurde boven de Noordzee in gezelschap van een instructeur. Het was een mooie dag en we waren opgeklommen tot 40 000 voet. We hebben ons omgedraaid en gedoken, volgas naar de zee. Mijn instructeur zat wat verder, niet te dicht vanwege de schokgolven, en ik diende te zeggen wat de machmeter aangaf: 0.91, 0.92, ... 0.97, 0.98, ... 0.99, 0.99, 0.99. Hij zei me toen wat steiler aan te duiken om door de Mach te gaan. Ik heb de neus dan goed naar beneden geduwd en het is op dat ogenblik dat ik de romp van een schip zag verschijnen. Ik heb de reflex gehad om gas terug te nemen en vlak boven het water op te trekken. Drie seconden later stak ik in zee. Ik ben alleen naar de basis teruggekeerd want mijn instructeur was me tijdens het manœuvre kwijtgeraakt. Ik herinner me in elk geval de naald van de hoogtemeter "4" te hebben zien aangeven, wat overeen moest stemmen met 14 000 voet. Ik heb er een paar dagen aan zitten denken want als ik dat schip niet had gezien, was ik door de Mach gegaan en in zee gedoken ..."

In november, terugkeer naar België, naar het 2de smaldeel van Florennes.

"Waren de F-84F uit Eindhoven goed gepoetst en proper, dan zou ik al gauw vaststellen dat het in Florennes op dat vlak een catastrofe was. Ik zou het bij mijn eerste vlucht al

Il faut savoir qu'en Hollande, le mécano se tenait sur l'aile et posait une petite carpette sur le siège pour que nous y posions le pied et la retirait juste avant qu'on s'installe. Ici, je vois bien qu'on a marché sur le siège et le plancher de l'avion est sous deux centimètres d'eau ! Malgré tout, je décolle, avec le commandant d'escadrille dans mon aile. Nous faisons un petit tour dans les Ardennes, il me montre tous les points d'entrée de Florennes et puis il me propose de faire un peu d'acro. Et, évidemment, en tail chase il y a toujours un moment où on fait des G négatifs et ce qui devait arriver arriva, ce paquet d'eau et de crasse rejaillit dans tout le cockpit. Il y en avait vraiment partout. Un peu décevant comme premier vol.

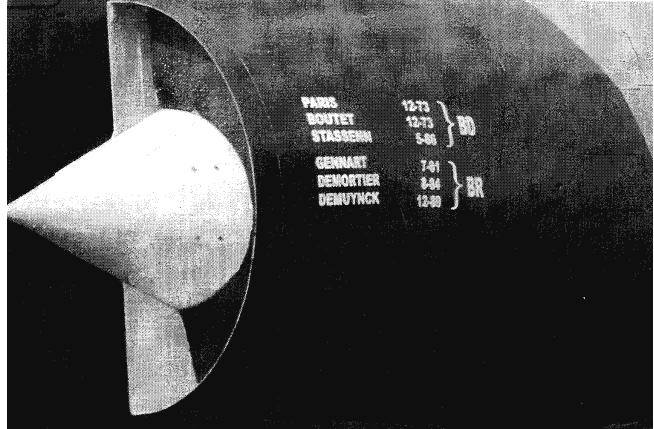
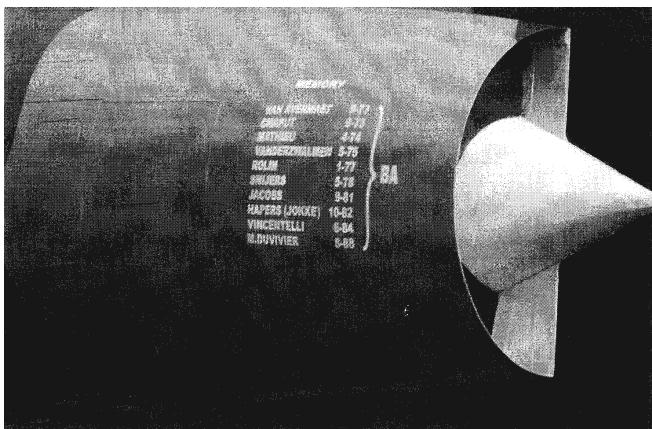
Vertaling : Bill Tersago

merken. Het was een regenachtige dag waarop er niet werd gevlogen. Maar uiteindelijk, rond 4 uur in de namiddag, klaart het weer op en stap ik naar mijn vliegtuig. Sinds mijn aankomst was ik nog niet op de lijn geweest en ben ik allereerst verbaasd over de toestand van de toestellen. Als ik in de cockpit stap is er geen mechanicien. Je moet weten dat in Holland de mechanicien op de vleugel stond en dat hij een klein matje op de stoel legde om er je voeten op te zetten waarna hij het net voor je ging zitten, wegnam. Hier zie ik goed dat er op de stoel is gestapt en dat de cockpitvloer twee centimeter onder water staat! Ondanks alles stijg ik op, met de smaldeelcommandant in mijn vleugel. We maken een korte navigatie in de Ardennen waarbij hij me alle aanvliegpunten van Florennes toont. Daarop stelt hij voor om wat acrobatie te doen. En natuurlijk is er bij tail chase altijd een ogenblik dat negatieve G's duwt en wat moest komen, kwam. Al dat water en vuil vloog omhoog in de cockpit. Het was ineens overal. Een beetje ontgochelend voor een eerste vlucht.

Le savez-vous?

- *Cette année, la 1ère Escadrille fêtera également son 90 ième anniversaire. Il aura donc de quoi commémorer lors de la visite à Florennes!*

- *A la suite de l'article sur l'inauguration du Mirage-monument à Temploux le 29 octobre 2006, René Léon Dessouroux qui en fut la cheville ouvrière, nous prie de rajouter qu'il ne s'agissait pas de 8 mais bien de 16 noms de pilotes disparus sur ce type d'avion. En effet, les noms des 10 pilotes qui se sont tués sur Mirage 5BA figurent sur l'entrée d'air droite, ceux disparus sur BD et BR sont repris sur l'entrée d'air gauche.*



Wist je dat?

- *Dit jaar viert ook het eerste smaldeel zijn 90 ste verjaardag. Er valt dus heel wat te herdenken tijdens het bezoek aan Florennes!*

- *N.a.v. het artikel over de inhuldiging van het Mirage-monument in Temploux op 29 oktober 2006, vraagt de drijvende kracht achter de ganse gebeurtenis, René Léon Dessouroux ons te vermelden dat het niet om 8 maar wel om 16 namen gaat van piloten die op dit type vliegtuig verdwenen zijn. De 10 namen van vliegeniers die zijn verongelukt op Mirage 5BA staan op de rechterinlaat, zij die op BD en BR verdwenen op de linker.*



VIEILLE TIGE
VIEUX PLANEUR
VIEUX SIMULATEUR
VIEUX SUCCES

Il y a vingt ans, le docteur Luc Maquoi créait le service d'hélicoptère "SAMU" de l'Ardenne, à Bras-sur-Lionne. Il semble que tout ce qui était "administration" et "politique" se soit ligué pour lui mettre des bâtons dans les roues. Ce brave docteur s'est tellement battu pour assurer la survie de son idée, qu'il en est mort, il y a dix ans, épuisé et victime d'une crise cardiaque.

Son frère, le directeur d'école Jean Maquoi, outré par tout ce qui s'était passé, a repris le flambeau, et s'efforce depuis lors d'assurer la continuité de ce SAMU hélicoptère.

A cet effet, il organise chaque année une fête à Tohogne, près de Durbuy, afin de récolter des fonds qui permettent d'assurer la permanence d'un hélicoptère à Bras-sur-Lienne. Cela dure depuis dix ans.

Et depuis lors, un tas de bénévoles assure les différentes tâches permettant de valoriser la fête: des hélicoptères viennent donner des baptêmes de l'air, des gens, jeunes et vieux, assurent le service des rafraîchissements et repas, d'autres amusent les enfants. Les pompiers de Hamoir font des démonstrations de leur savoir. Des dizaines de camionneurs viennent en cortège présenter leurs monstres de la route.

Et un groupe de Vieilles Tiges belges, sous la direction de Guy Englebert assemble et installe un vieux planeur Slingsby T38 d'il y a cinquante ans, et fait voler le public sur un simulateur très simple: un trépied supporte le planeur, qui, libéré de son poids, se met dans le vent. Imaginez la joie d'un gamin ou d'une gamine de dix ans pilotant l'appareil sur place, à tourner, monter, descendre comme dans un vrai avion! Et les papas qui, timidement, demandent "s'ils peuvent aussi une fois essayer?". Cette attraction est gratuite.

En fin de journée, les VTB de service sont épuisés, mais très fiers de leur présentation, qui, depuis dix ans assure une partie de l'attraction et incite aux visites et aux dépenses. Ils estiment avoir fait leur bonne action. Et auraient grand plaisir à recevoir la visite d'autres VTB.

En ce 1er avril 2007, il a été servi 800 repas complets, entrées plats et desserts de qualité aux visiteurs. Plus les goûters de tartes locales et autres gâteaux, qui ont bouché les derniers petits creux.

André Dillien & Guy Englebert

OUDE ROT
OUD ZWEEFVLIEGTUIG
OUDE SIMULATOR
OUD SUCCES

Twintig jaar geleden richtte dokter Luc Macquoi een SAMU-helikopterdienst van de Ardennen op in Bras-sur-Lionne. Het ziet ernaar uit dat al wat "administratie" en "politiek" was tegen hem samenspande om stokken in de wielen te steken. De moedige dokter heeft zo hard gevochten voor het overleven van zijn idee dat het hem zijn leven kostte. Hij werd toen jaar geleden het slachtoffer van een hartaanval.

Schooldirecteur Jean Macquoi, zijn broer, was er verontwaardigd van en heeft de fakkel overgenomen. Sindsdien is hij druk bezig om de voortzetting van die SAMU-helikopter door te voeren.

Hiervoor richt hij elk jaar in Tohogne bij Durbuy een feest in, om fondsen in te zamelen om de permanente van een helikopter in Bras-sur-Lienne te verzekeren. Dat duurt nu tien jaar.

Sindsdien neemt een pak vrijwilligers de diverse taken waar om het feest op te waarderen: helikopters komen luchtdopen geven, jongeren en ouderen zorgen voor spijs en drank, anderen zorgen voor de kinderen. De brandweer van Hamoir toont staaltjes van zijn kunnen. Tientallen vrachtwagenchauffeurs komen in stoet hun wegmonsters showen.

Een groepje Belgische Vieilles Tiges onder leiding van Guy Englebert monteert en installeert een oude Slingsby T38 zwever van vijftig jaar oud. Het publiek kan dan op een erg eenvoudige simulator vliegen: de zwever hangt aan een driepoot en draait in de wind zodra hij zijn gewicht kwijt is. Beeld je het enthousiasme in van een tienjarig meisje of jongen die het toestel ter plaatse bestuurt, zwenkt en doet klimmen of dalen, net als in een echt vliegtuig! De papa's vragen schuchter "of ze ook eens mogen proberen"? De attractie is gratis.

Op het einde van de dag zijn de VTB van dienst bekaf maar erg trots op hun prestatie, die sinds tien jaar een groot stuk van de attractie uitmaakt en uitnodigt tot meer. Ze denken er goed aan gedaan te hebben. En zouden graag nog andere VTB zien langskomen.

Op deze 1ste april werden er voor de bezoekers 800 volledige maaltijden opgediend, kwaliteitsentrees en -desserten. Reken dan nog de proeverij van plaatselijke taarten en ander gebak, die de laatste gaatjes hebben gedicht.

(Vertaling: Bill Tersago)



Thank you for a job very well done!



In geval van nood het glas breken

In de wetenschapsbijlage van De Standaard van 30 november 2006 verscheen volgend interessant artikel dat we met de toelating van de journalist publiceren. Voor wanneer de eerste computer als volwaardig lid van onze vereniging?

Technisch is het perfect mogelijk een vliegtuig zonder piloot te bouwen. En niet alleen is het mogelijk, het gebeurt ook. Militairen gebruiken steeds meer onbemande vliegtuigen. Militaire 'UAV's' (unmanned aerial vehicles, onbemande luchtvvoertuigen) patrouilleren boven conflictgebieden en spioneren boven vijandig grondgebied. De Amerikanen gebruiken ze boven Irak, het Belgische leger heeft er in gebruik boven Congo. Er verschijnen ook al gewapende onbemande vliegtuigen of UCAV's (unmanned combat aerial vehicles). Militaire plannen overwegen ernstig om de volgende generatie

gevechtsvliegtuigen onbemand te maken. Afgelopen met de heldhaftige gevechtspiloot: zijn taak wordt overgenomen, ofwel door een boordcomputer, ofwel door een menselijke piloot die veilig op de grond zit, misschien zelfs ver weg op een ander continent, en het vliegtuig via een satellietverbinding op afstand bestuurt. De generatie gevechtsvliegtuigen met menselijke piloot die nu en de komende jaren in dienst wordt genomen, de Eurofighter Typhoons, de F-22 Raptors en de Joint Strike Fighters, zou weleens de laatste kunnen zijn.

Maar het is één ding om een lading van bommen en raketten aan een computerpiloot toe te vertrouwen, het is wat anders om dat te doen met een lading menselijke passagiers. Weliswaar zijn de boordcomputers van moderne passagiersvliegtuigen steeds beter in staat om het vliegen voor eigen rekening te nemen (op de meeste vluchten wordt een vliegtuig grotendeels door de computer bestuurd), maar passagiers, overheden en verzekeraarsmaatschappijen blijven er toch op staan dat er een menselijke piloot in de cockpit zit. Of eerder, twee menselijke piloten, zodat er een reservepiloot is voor het geval dat de eerste iets overkomt.

Nog niet zo heel lang geleden waren ze met z'n drieën: een piloot, een copiloot en een 'boordwerktuigkundige'. Nog vroeger waren ze met z'n vieren. Maar in moderne, sterk geautomatiseerde vliegtuigen doen ze het met z'n tweeën – al zijn er soms nog wel drie of meer piloten aan boord om mekaar te kunnen aflossen op lange vluchten. De trend is duidelijk: vroeg of laat zal er maar één piloot meer aan boord zijn en ooit niet één meer. Of zoals de grap gaat: een computer, een piloot en een hond – de computer bestuurt het vliegtuig en de hond moet zorgen dat de piloot van de knoppen afblijft.

Maar voorlopig is de weerstand tegen een vermindering van twee naar één nog groot. Luchtvaartmaatschappijen zouden wel graag een pilotensalaris uitsparen, maar ze zijn bang dat hun passagiers het niet zullen aandurven om in een vliegtuig met maar één piloot te stappen – laat staan een vliegtuig zonder piloot. Vliegtuigfabrikanten en luchtvaartmaatschappijen durven zich al helemaal niet voor te stellen welke rechtszaken en schadeclaims er zouden volgen als een vliegtuig zonder piloot verongelukt.

Maar de technische verleiding is groot, en het succes van de militaire UAV's, die vanaf de grond bestuurd worden, zet aan het denken. Een reservepiloot die mee in het vliegtuig zit, maar daar toch bijna nooit nodig is, zou net zo goed op de grond kunnen zitten en in geval van nood de besturing vanaf de grond kunnen overnemen – wat overigens ook nuttig kan zijn bij een door terroristen gekaapt vliegtuig.

Vern Raburn, de directeur van Eclipse Aviation, dat een zakenjet bouwt die ontworpen is om door één piloot bestuurd te worden, omschreef zo'n toekomstig systeem voor passagiersvliegtuigen onlangs in het vakblad Aviation Week als volgt: „Stel het je voor als een rode knop achter glas bij de stoel van de piloot, met als opschrift In geval van een dode piloot, breek het glas ."

Steven Stroeykens

EN CAS D'URGENCE, BRISER LA VITRE

L'article suivant est paru le 30 novembre 2006 dans les pages scientifiques du Standaard. Nous vous le présentons avec l'accord de son auteur. Pour quand le premier ordinateur membre de notre association?

Techniquement, il est parfaitement possible de construire un avion sans pilote. Non seulement c'est possible, mais cela se fait. Les militaires utilisent de plus en plus des avions sans équipage. Les « UAV » (unmanned aerial vehicle = aéronef sans équipage) patrouillent au-dessus des zones de conflit et espionnent au-dessus de territoires ennemis. Les Américains les utilisent en Irak ; l'Armée belge en a mis en œuvre au Congo. On vient même de voir apparaître des appareils dotés d'armements : ce sont des « UCAV » (unmanned combat aerial vehicle). Les planificateurs militaires envisagent sérieusement de faire de la nouvelle génération d'avions de combat des aéronefs sans équipages. C'en serait fini de l'héroïque pilote de combat : sa mission est reprise ou bien par un ordinateur de bord ou bien par un pilote humain resté en sécurité au sol, parfois même très loin sur un autre continent, et qui pilote l'appareil à distance via une liaison par satellite. L'Eurofighter Typhoon, le F-22 Raptor et le Joint Strike Fighter, qui sont ou qui vont être mis en service pourraient bien être la dernière génération d'avions de combat avec équipages humains.

C'est une chose de confier un chargement de bombes ou de missiles à un ordinateur-pilote, mais c'est tout autre chose de faire de même avec un chargement de passagers.

Il est vrai que les ordinateurs de bord des avions de ligne modernes sont de plus en plus aptes à prendre en charge la conduite de l'appareil (sur le plupart des vols, l'avion est en grande partie piloté par les computeurs) mais les passagers, les autorités et les compagnies d'assurance savent qu'il y a bien dans le poste de pilotage un et même deux pilotes de chair et d'os, donc un pilote de réserve pour le cas où une incapacité toucherait l'un d'eux.

Il n'y a pas si longtemps, ils étaient trois : un pilote, un copilote et un mécanicien de bord. Bien avant ça, ils étaient même quatre dans le cockpit. Mais dans les avions modernes très automatisés, ils font ça à deux – bien que parfois ils sont trois et même plus à bord de l'avion pour se relayer aux commandes sur les vols de longue durée. La tendance est claire : tôt ou tard, il n'y aura plus qu'un pilote à bord et pas un de plus. Sauf si on opte pour la solution que suggère une plaisanterie qui circule maintenant : un ordinateur, un pilote et un chien ; l'ordinateur contrôle l'avion et le chien veille à ce que le pilote ne touche à aucun bouton.

Provisoirement, la résistance à la solution du pilote seul dans le cockpit est encore forte. Les compagnies aériennes feraient volontiers l'économie du salaire d'un pilote, mais elles craignent que leurs passagers refusent de prendre le risque de monter à bord d'un avion de ligne conduit par un seul pilote, et à plus forte raison à bord d'un avion sans pilote. Les avionneurs et les compagnies aériennes n'osent pas imaginer les montagnes de procès en justice et de demandes de dédommagements auxquelles il faudrait faire face après un accident d'avion sans équipage de conduite.

Mais l'attrait des technologies avancées est puissant ; et le succès des UAV militaires qui sont pilotés à partir de stations terrestres suscite la réflexion. Un pilote de réserve qui est à bord de l'avion mais qui n'est que rarement nécessaire pourrait tout aussi bien se trouver au sol et, en cas de besoin, reprendre alors le pilotage à partir de la station terrestre....ce qui, de plus, peut être utile dans le cas d'un avion détourné par des terroristes.

Vern Raburn, le directeur de Eclipse Aviation qui produit un petit avion d'affaire à réaction conçu pour être conduit par un seul pilote, a dans le magazine Aviation Week, décrit comme suit un équipement futur pour avion de transport de passagers : « Vous pouvez vous le représenter comme un boîtier avec un bouton rouge derrière une vitre, qui serait placé près du siège du pilote et porterait cette indication : **En cas de mort du pilote, briser la vitre** »

Steven Stroeykens

(Traduction : Alphonse Dumoulin)



Si vous voyez ces trois losanges derrière votre nom en page de garde, c'est que vous tenez en mains le dernier numéro de votre cotisation. Il est donc grand temps de régler votre cotisation !

Als u deze drie ruitjes na uw naam op het schutblad vindt, dan heeft u het laatste magazine van uw lidmaatschapsbijdrage in handen.
Hoog tijd dus om die bijdrage te betalen!





€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



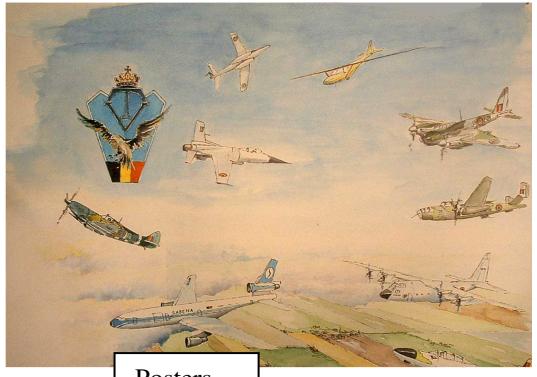
Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Wenskaarten/ Cartes de
voeux: € 0,75
10ea: € 7,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendinkosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,50 (sticker), € 1,00 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,50 (das of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn benaderende prijzen!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,50 € (autocollant), 1,00 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste) 1,50 € (cravate ou écusson brodé) 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs

