



Pionniers
et anciens
de l'aviation

Pioniers
en oudgedienden
van de luchtvaart

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



In dit nummer o.a.

Interview Peter Naets

C-119 over de immense Sahara

VTB-golftornooi in Florennes

Dans ce numéro e.a.

Interview Peter Naets

C-119 dans l'immense Sahara

Tournoi de golf VTB à Florennes



N° 2-2015

36^e jaargang
April - mei - juni
36^e année
Avril - mai - juin

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174

www.vieillestiges.be



Conseil d'administration Raad van Bestuur

Pionniers et anciens de l'aviation

Pionniers en oudgedienden
van de luchtvaart

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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Fairchild C-119G Flying Boxcar
CP-27 / OT-CBG
AELR / via JP Decock

Présidents d'honneur – Erevoorzitters	Jean Kamers 02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
	Michel Mandl 02 768 16 06	Michel.mandl@telenet.be
Président – Voorzitter	Wilfried De Brouwer 016 62 05 63	airman@skynet.be
Vice-présidents – Vice-voorzitters	Paul Jourez 081 22 23 16	paul.jourez@gmail.com
	Guido Wuyts 03 827 41 69	guy.wuyts@skynet.be
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 33 10	vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 54 70 63	alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Eddy De Sutter 016 48 96 45	webmaster@vieilllestiges.be
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Marc Van de Velde 0495 79 09 80	mc.vandeveld@telenet.be
Administrateurs - Beheerders	Danny Cabooter 03 633 22 42	stampe@skynet.be
	Jean-Pierre Decock 02 426 67 17	synergic@skynet.be
	Michel Dillien 081 231 159	michel.dillien@skynet.be
	Alphonse Dumoulin 04 362 63 79	al.dumoulin@skynet.be
	Louis Jeangout 081 81 23 12	louis.jeangout@scarlet.be
	Michel Leclaire 02 784 20 23	michel.leclaire@skynet.be
	Norbert Niels 016 58 10 86 (+fax)	patricia.helios@telenet.be
	Leon Stenuit 02 653 50 31	l.stenuit@skynet.be

Au sommaire du magazine 2-2015

Inhoud van magazine 2-2015

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
07	Décès	Overlijdens
08	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
10	Rapport de l'assemblée générale	Verslag algemene vergadering
14	Les frères Ciselet, 2 ^{ème} partie	De gebroeders Ciselet, deel 2
22	Dans l'immense Sahara	Over de onmetelijke Sahara
28	Un accident et une carrière aéronautique atypique	Een ongeval en een atypische carrière in de luchtvaart
36	Avions sans pilotes, 3 ^{ème} partie	Vliegtuigen zonder piloot, deel 3
44	Invitation tournoi de golf, Florennes	Uitnodiging golftornooi Florennes
47	Boutique VTB	Boetiek VTB
48	25 th Antwerp Stampe Fly In	25 th Antwerp Stampe Fly In



Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 25,00	€ 35,00
	Veunes <i>Weduwen</i> € 12,50	€ 22,50
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 35,00	€ 45,00
	Veunes <i>Weduwen</i> € 17,50	€ 27,50

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales. U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

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

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

Tijdens onze algemene vergadering van 11 maart jl. heeft de raad van bestuur (RVB) afscheid genomen van Jean Pierre Herinckx, die na 10 jaar dienst beslist heeft zijn plaats over te laten aan een jonger element. Met hem verliest de RVB één van zijn meest markante figuren, met een opmerkelijke zin voor humor en flegma. Dit laatste zal wel een gevolg zijn van zijn ervaring die hij als 1^{ste} officier heeft opgedaan toen zijn Sabena Boeing 707 werd gekaapt door 4 leden van de Palestijnse Zwarte September beweging. Het gebeurde op 8 mei 1972; de bemanning en de passagiers werden gegijzeld na de landing in Tel Aviv, maar werden op 9 mei ontzet door de Israëlische veiligheidsdiensten.

ors de notre assemblée générale du 11 mars 2015, le conseil d'administration (CA) a dit adieu à Jean Pierre Herinckx qui, après dix ans de service, a décidé de céder sa place à un élément plus jeune. Avec lui, le CA perd une de ses figures les plus marquantes dotée d'un sens inné de l'humour et du flegme. Cette dernière caractéristique est certainement due à l'expérience qu'il a vécue en tant que 1^{er} officier lorsqu'un Boeing 707 de la Sabena fut pris en otage par 4 membres du mouvement palestinien Septembre Noir. Cela se passait le 8 mai 1972 ; l'équipage et les passagers furent pris en otages après leur atterrissage à Tel Aviv mais libérés le 9 mai par les services de sécurité israéliens. Deux preneurs d'otages et un otage furent tués.



Twee gijzelnemers en één gijzelaar werden gedood, een aantal andere gijzelaars gewond. JP heeft er echter geen trauma aan overgehouden, maar wel een merkbare zin voor relativering.

Zijn plaats in de raad van bestuur werd ingevuld door Michel Dillien. Hij komt uit de ULM-wereld en hij zal ongetwijfeld een nieuwe dimensie toevoegen aan de raad van bestuur van VTB.

In dit magazine vindt u de uitnodigingen voor het golftoernooi in Florennes, onze jaarlijkse maaltijd in het luchtvaartmuseum en de VTB extra muros activiteit, die dit jaar plaatsvindt in Beauvechain. Vergeet niet om tijdig te boeken voor deze evenementen!

Het woordje van de voorzitter

Le mot du président

certains otages furent blessés. JP n'en a gardé aucun traumatisme mais affiche depuis lors un sens manifeste de la relativisation.

Sa place dans le conseil d'administration est à présent occupée par Michel Dillien. Ce dernier est issu du monde de l'ULM et apportera sans aucun doute une nouvelle dimension au conseil d'administration des VTB.

Dans ce magazine, vous trouverez les invitations concernant le tournoi de golf de Florennes, le lunch annuel au musée de l'air et l'activité VTB extra muros qui se déroulera à Beauvechain. N'oubliez pas de vous inscrire à temps pour ces événements !



Verder vindt u, onder andere, het vervolg van onze reeks ‘pilotless aircraft’. In de twee vorige afleveringen bespraken we de problematiek, eerst rond de kwalificatie van de piloten, daarna rond alle hindernissen waarmee men bij de uitbouw van een concept voor onbemande passagiersvliegtuigen rekening zal moeten houden. We gaan verder met de problemen die gepaard gaan bij het automatiseren van de luchtverkeerscontrole. We krijgen hierover informatie van Peter Naets, adjunct-directeur en hoofd van de technische afdeling van MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre). In een eerste deel bespreken we de diverse factoren die op korte termijn de rationalisering van het huidig Air Traffic Control (ATC) systeem in de weg staan. In een tweede gedeelte, dat in magazine 3-2015 zal verschijnen, gaan we nader in op de integratie van onbemande (vlieg)tuigen in een aangepast concept van luchtruimbeheer.

Maar wie is Peter Naets? We zijn van oordeel dat het nuttig is deze ex-luchtmachtpiloot via een persoonlijk interview voor te stellen. Voor de eerste maal praat hij over het dramatisch ongeval waarin hij betrokken was, samen met Frank, zijn tweelingbroer; een uniek voorval in de luchtvaartgeschiedenis. U vindt het interview in dit magazine en we raden u aan dit te lezen vooraleer u te verdiepen in de ATC problematiek.

Onze artikelreeks over ‘pilotless aircraft’ stopt niet met de burgerluchtvaart. We gaan in de volgende magazines focussen op het inzetten van UAV’s (Unmanned Arial Vehicles) voor militaire doeleinden. Een interessant, maar complex topic waar veel over gepraat wordt, maar waarover heel wat misverstanden bestaan. Het is niet omdat men vandaag een F-16 kan laten vliegen zonder piloot, dat we morgen kunnen overschakelen naar een totaalconcept van onbemande gevechtsvliegtuigen. Er komt nog heel wat meer bij kijken.

Cheers, Wif

Par ailleurs, vous trouverez entre autres la suite de notre série « pilotless aircraft ». Dans les deux éditions précédentes, nous analysons la problématique, d’abord concernant la qualification des pilotes, ensuite concernant les obstacles à prendre en compte lors de l’élaboration du concept d’avions-passagers sans équipage. Nous poursuivons avec les problèmes allant de pair avec l’automatisation du contrôle aérien. Peter Naets, directeur-adjoint et chef du département technique du MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) nous livre des informations à ce sujet. Dans une première partie, nous analysons les divers facteurs qui freinent à court terme la rationalisation du système Air Traffic Control (ATC) actuel. Une deuxième partie, à paraître dans notre magazine 3-2015, évoquera plus en profondeur la problématique de l’intégration d’avion(s) sans équipage dans un concept adapté de la gestion de l’espace aérien.

Mais qui est donc Peter Naets ? Il nous semble utile de vous présenter cet ancien pilote de la Force Aérienne via une interview personnalisée. Pour la première fois, il parle de l’accident dramatique dans lequel il fut impliqué avec Frank, son frère jumeau ; un cas unique dans l’histoire de l’aviation. Vous trouverez cette interview dans ce magazine. Nous vous conseillons vivement de la lire avant de vous plonger dans la problématique de l’ATC.

Notre série d’articles sur « pilotless aircraft » ne s’arrête pas à l’aviation civile. Dans les prochains magazines, nous nous concentrerons sur la mise en service d’UAV (Unmanned Arial Vehicles) à des fins militaires. Un sujet intéressant mais complexe suscitant moult discussions mais provoquant aussi bien des malentendus. Ce n’est pas parce que l’on peut aujourd’hui faire voler un F-16 sans pilote que nous pouvons passer demain à un concept global d’avions de chasse sans pilote. Plusieurs problématiques sont concernées !

Cheers, Wif



Agenda

Lundi 11 mai

75 ans commémoration Vroenhoven.
Seul les invités peuvent assister
à la cérémonie, les membres du VTB
ont reçu un email à ce sujet
du secrétaire-général.

Maandag 11 mei

75 jaar herdenking Vroenhoven.
Alleen genodigden kunnen deelnemen
aan de plechtigheid, VTB-leden hebben
in dat verband een e-mail gekregen
van de secretaris-generaal.

Mercredi 13 mai

Réunion mensuelle

Woensdag 13 mei

Maandelijkse bijeenkomst

Mercredi 10 juin

Réunion mensuelle

Woensdag 10 juni

Maandelijkse bijeenkomst

Mercredi 1^{er} juillet

Tournoi de golf Florennes
(invitation et programme en p 45/46)

Woensdag 1 juli

Golftornooi Florennes
(zie programma/uitnodiging pag 45-46)

Mercredi 8 juillet

Réunion mensuelle avec lunch
dans la cafetaria du Musée de l'air.
Prix du lunch: 45 € all-in/pp.
Réservation **AVANT le 24 juin** en renvoyant
le bulletin d'inscription (joint à ce magazine)
et par virement sur le compte VTB
(voir p. 3).
ATTENTION: vu les problèmes que cela
engendre, il se sera plus accepté de
paiements ni d'inscriptions le jour
de l'activité; merci de respecter
la date limite pour votre inscription !

Woensdag 8 juli

Maandelijke bijeenkomst met lunch in de
cafetaria van het Luchtvaartmuseum.
Prijs van de lunch: 45 € all-in/pp. Inschrijven
VOOR 24 juni door het inschrijvings-
formulier (bij dit magazine gevoegd) terug te
sturen en te betalen op de VTB-rekening
(zie p. 3).
OPGELET: gezien de problemen die dat
oplevert, worden er geen betalingen en
inschrijvingen meer aanvaard op de dag zelf;
gelieve dan ook rekening te houden met de
uiterste inschrijvingsdatum

Mercredi 12 aout

Outdoor à Beauvechain avec présentation
de l'hélicoptère NH90.
Rendez-vous à **10 h** au mess de la Chise,

Woensdag 12 augustus

Outdoor te Beauvechain met voorstellen
van de NH90 helicopter.
Afspraak om **10u** in de mess van de Chise,

Domaine de la Chise, B-1315 Piètrebais,
«N50°44'09.9 - E004°45'40.8», pour un café
d'accueil, suivi du transfert sur la base pour
un briefing et la présentation du NH90.

Ensuite, retour à La Chise pour l'apéritif
et le lunch. **Prix : 40 € all-in/pp.**

Réservation **AVANT le 27 juillet**
en renvoyant le bulletin d'inscription
(joint à ce magazine) et par virement du
montant total sur le compte VTB
(voir p. 3).

ATTENTION : les mesures de sécurité sur
les bases aériennes sont actuellement très
strictes; il ne sera dès lors plus possible
d'accepter des paiements et inscriptions après
le 27 juillet. Merci d'en tenir compte !!!

Domaine de la Chise, B-1315 Piètrebais,
«N50°44'09.9 - E004°45'40.8», voor de koffie
gevolgd door de verplaatsing naar de basis
voor een briefing en de voorstelling van
NH90. Daarna terug naar de Chise voor het
aperitief en de lunch. **Prijs: 40 € all-in/pp.**
Inschrijving **VOOR 27 juli** door het
inschrijvingsformulier (bij dit magazine
gevoegd) terug te sturen en te betalen
op de VTB-rekening
(zie p. 3).

OPGELET: de veiligheidsmaatregelen op de
luchtmachtbasissen zijn momenteel heel
strengh; inschrijvingen en betalingen na 27 juli
worden dan ook niet meer aanvaard.

Bedankt om daar rekening mee te houden!!!

Décès

Edgard Brokken

(29 12 2014)

Overlijdens



Frans Raeymaekers

(31 12 2014)

Albert OGER

(30 01 2015)

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

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



Bienvenue aux nouveaux membres

Welkom aan de nieuwe leden

André BERGER

Geboren op 25 Jun 1959

Edenlaan 30, B-2610 Wilrijk

Gsm 0477 500 343

E-mail andre@737.be

Gebreveteerd piloot door BL op 01 Okt 1979 (113246)

Aanvaard VT

Peters : Danny Cabooter & Kris Van Den Bergh

Danielle VERSET

Née le 01 Sep 1951

Rue Alphonse Balis 19, B-1150 Bruxelles

Gsm 0476 347 472

E-mail danielle.verset@gmail.com

Admise A

Parrains : Alphonse Dumoulin & Jean-Pierre Decock

Jean-Luc HERIJGERS

Né le 17 Jul 1946

Fond du Village 36, B-1315 Piétrebais

Tel 010 226 999

E-mail jeanluc_herygers@hotmail.com

Breveté pilote par BAF en Oct 1967 (Prom 66B)

Admis VT

Parrains : Patrick Janssens de Varebeke & Jack Waldeyer

Jan DECLERCK

Geboren op 18 Jul 1972

Gavergrachtstraat 20, B-9031 Drongen

Gsm 0477 626 638

E-mail declerckjan@telenet.be

Gebreveteerd piloot door BL op 21 Sep 1989

(PPL 8879/23269)

Aanvaard ACT

Peters : Danny Cabooter & Guido Wuyts

Eddy KERKHOFS

Geboren op 24 Mar 1970

Verloren Eind 17, B-3940 Hechtel-Eksel

Gsm 0496 547 700

E-mail eddy.kerkhofs888@gmail.com

Gebreveteerd piloot door LK in 1987 en BAF in 1991

(Prom 88B)

Aanvaard ACT

Peters : Danny Cabooter & Wif de Brouwer

Daniel BERRUYER

Né le 15 Jul 1949

Hameau de Hussompont 118, B-1370 Jodoigne

Gsm 0474 837 286

E-mail danielberruyer@gmail.com

Breveté pilote par BAF le 10 Jul 1970 (Prom 69A)

Admis VT

Parrains : L. Sténuit & D. Waelkens

Robert BOMANS

Geboren op 10 Okt 1956

Kraanberg 36, B-3990 Peer

Tel 011 631 546

Gsm 0475 754 359

E-mail rbomans@hotmail.com

Gebreveteerd piloot door BAF in Jan 1981

(Prom 78B)

Aanvaard VT

Peters : D. Cabooter & D. Waelkens

Frederik VANSINA (Comopsair)

Aanvaard HE ACT

Peters : W. De Brouwer & D. Waelkens

Sven WOJCIULEWITSCH

Geboren op 25 Jan 1971

Molenstraat 93, B-2547 Lint

Gsm 0468 330 600

E-mail sven@eswo.org

Gebreveteerd piloot door BL in Mei 1987 (PPL)

Aanvaard ACT

Peters : D. Cabooter & Gino Loosen



Kristiaan VAN ACKER

Geboren op 07 Jun 1958

Prins Boudewijnlaan 332, B-2650 Edegem

Gsm 0475 300 703

E-mail info@vak.be

Gebreveteerd piloot door BL op 14 Aug 1982

(PPL 112554)

Aanvaard VT

Peters : D. Cabooter & Paul Aelaerts

Philippe MARTOU

Geboren op 02 Okt 1963

Via Varsavia 20, I-00054 Fiumicino – Roma (IT)

E-mail philippe.martou@wfp.org

Gebreveteerd navigator door USAF op 02 Sep 1988

(Class 88-04?)

Aanvaard ACT

Peters : D. Cabooter & D. Waelkens

Peter ENGELEN

Geboren op 27 Feb 1957

Sparreweg 25, B-2960 St Job in 't Goor

Tel 03 665 2085 - Gsm 0476 927 420

E-mail engelen.p@telenet.be

Gebreveteerd piloot door BL in Sep 1979 (PPL 104571)

Aanvaard VT

Peters : Danny Cabooter & Guido Wuyts

Katharina 'Karianne' JANSSEN

Geboren op 22 Aug 1965

Sparreweg 25, B-2960 St Job in 't Goor

Gsm 0475 355 533

E-mail karianne888@gmail.com

Gebreveteerd piloot door BL op 01 Feb 1988

(PPL 101810)

Aanvaard ACT

Peters : Danny Cabooter & Guido Wuyts

The advertisement features a blue and white background with various aircraft and a rocket. In the center is the SABCA logo, which consists of a stylized 'S' with wings above the letters 'S.A.B.C.A.'. Below the logo is the text 'SOCIETE ANONYME BELGE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES'. In the bottom right corner, there is a logo for 'ASM AERO' with a stylized 'A'. The website address 'www.sabca.com' is located at the bottom right. The bottom left corner features the 'SL' logo for 'SABCA LIMBURG N.V.'.

VTB - RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 11 mars 2015

Le président Wilfried De Brouwer ouvre la séance à 15h10.

"Beste vrienden, van harte welkom. Comme le veut la tradition, puis-je vous demander de vous lever pendant que je cite le nom de ceux qui nous ont quittés au cours de l'année 2014; nous observerons ensuite quelques instants de silence :

Tout d'abord, nos membres : Paul Van Pelt, Jo Premont, Bobby Laumans, Robert Techy, Geert Deroo, Piet De Groof, Charles Borenstein, Jean Fain, Robert Noirhomme, Georges Pradez, Edgard Brokken & Frans Raeymaekers.

Notre ex-membre : Robert «Bobby» Bladt.

Nous ont déjà quittés cette année : Albert Oger et Paul Ocket.

It's now 2 years that I am chairing this association and I dare to say that, at least for me, it has been a wonderful time. Since the general assembly last year, our total membership increased by more than 20. This is an excellent result, considering that some of our members passed away, and that the recruitment options are more difficult than before.

On the civilian side, we don't have the big players such as Sabena, Sobelair, DAT and TEA anymore. Civil aviation in Belgium is now much more fractioned, so we have to approach and inform possible candidates on a more individual basis. Fortunately, we have an excellent recruitment officer at the airport in Deurne who enlisted already numerous members. I would like to thank Danny for his very productive recruitment efforts.

On the military side we have to face the competition of the Belgian Air Force Association. We know that it has never been the intention of BAF Association to become a rival of the existing aviation associations, but military flyers don't always know what the difference is between the BAF Association and the VTB. Of course, once they are in the conditions, they can become a member of both. That's why we started an information campaign by sending a copy of our magazine to each squadron. We know that most of these pilots are not yet in the condition to become a member, but at least they know who we are and what the objectives of our association are. The decision whether or not to join at a later stage remains theirs.

But our main objective is not to recruit masses of people, our objective is to recruit the right people with a solid aviation spirit. That's what keeps our association together. And this spirit is clearly demonstrated at gatherings such as our yearly banquet, our extra muros event (this year in Beauvechain) and our annual meal in the museum. Participating people always have a good time.

You may have noticed that we continue to pay full attention to the quality of both our website and our magazine. Our website

has been visited 88 thousand times already; this is exceptional. And what is surprising, the visitors are not only VTB members, they are aviation enthusiasts worldwide who discover that there is a treasure of historical aviation information on our site.

I just mentioned our magazine. You will have noticed that we are continuously trying to improve it, not only the contents but also the lay-out. All pages are now in colour; it is a fraction more expensive, but we like to give you quality for money. Talking about money, I would like to repeat that the printing of our magazine is done by a commercial company and the distribution is done via regular mail. This means that every single magazine costs us slightly over €4 per edition. In other words, on every membership fee, we only have a financial margin of €9 per year. This is marginal, but we manage. We manage, thanks to the voluntary support of the members of our board, whom I all thank for their professional, free of charge assistance.

We are convinced that we are on the right track and we will continue on our current dash. There is one thing that will keep us together and that will never disappear and that is our common aviation spirit."

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 12 mars 2014, publié dans le magazine N° 2/2014 :
le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

Il annonce que 37 membres sont présents et 60 procurations sont éteintes enregistrées ; 97 membres sont donc représentés à cette assemblée générale.

Au 31 décembre 2014, notre association comptait 623 membres, répartis comme suit :

■ Vielles Tiges	472
■ Actifs	26
■ Adhérents	90
■ Veuves	26
■ Associations	9

En 2014, nous avons perdu 12 membres décédés, 4 ont donné leur démission et 10 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 47 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2014 :

- Comme chaque année, nous avons participé à plusieurs cérémonies du souvenir : Vroenhoven le 11 mai, Remembrance Day au Cinquantenaire le 11 octobre et le 1 novembre à la Pelouse d'honneur des Aviateurs & RAF au cimetière de Bruxelles. A chaque fois, une gerbe de fleurs a été déposée.

Nous étions également présents en août au Tigelot ainsi qu'en septembre à St Denijs-Westrem.

- L'Assemblée Générale fut convoquée le 12 mars à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 28 mars où nous étions quelque 175 convives. A cette occasion, 22 médailles et diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50, 60 ou 70 ans de brevet.
- En juillet, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air et notre réunion mensuelle du mois d'août s'est déroulée dans les Flandres à l'occasion du centenaire du début de la 1^e G.M.
- Le vendredi 12 septembre, les VTB étaient invités à une journée VIP dans le cadre des Belgian Air Force Days à Kleine Brogel. Un peu plus de 90 membres avaient répondu présents à l'appel.

Cette année, je vous épargnerai les chiffres et autres statistiques, mais je vous rappellerai quand-même l'existence de la mailing-list VTB: elle nous permet de vous envoyer régulièrement par e-mail (courrier électronique) des informations pertinentes ou intéressantes. Bien que tout le monde ne soit pas connecté à la toile, je reste persuadé que plusieurs membres n'ont toujours pas fourni leur adresse e-mail au secrétariat et ne reçoivent ainsi pas les informations dont je viens de parler. Je ne peux que les encourager à le faire !

D'autre part, n'oubliez pas de consulter notre site internet, de temps en temps ou même plus régulièrement. Au fil des ans, c'est devenu une véritable mine d'informations utiles. Avant de contacter un membre du CA pour un renseignement, comme p.ex. un numéro de téléphone, il vaut souvent mieux d'abord consulter le site... L'annuaire des membres est mis à jour au moins une fois par mois.

Quant au magazine, nous espérons que vous avez apprécié le passage à la couleur; c'est indéniablement un plus pour ce type d'ouvrage basé principalement sur les contributions des membres. Cette année encore, j'aimerais mentionner l'existence du «Webzine». Il s'agit du VTB magazine qui est distribué par e-mail sous format pdf. Actuellement, 26 membres ont choisi cette option. Tout qui le désire peut bien sûr faire le même choix à n'importe quel moment ; il suffit de le communiquer au secrétariat. Et ce choix n'est pas irréversible, il est donc possible à tout moment de revenir au magazine format papier classique...

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2014 :

- Compte épargne : € 23.491,05
- Compte courant : € 4.008,13
- Caisse trésorerie : € 779,28

Si on y ajoute le stock de la boutique ainsi que les produits acquis et les charges à reporter, le bilan 2014 présente un total de € 36.853,47. Au final, les comptes présentent un solde positif de € 194,29.

Budget 2015 :

Il présente une légère modification par rapport à 2014 et s'élève à

€ 17.025, soit € 1.725 de plus que l'an passé. Au niveau des recettes, le plus gros poste reste bien sûr les cotisations (€ 14.375) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine sont maintenus à € 8.000. Le budget est adopté à l'unanimité.

M. Claude Buisseret, représentant les vérificateurs aux comptes, confirme avoir vérifié la comptabilité de l'année 2014. Il a constaté que les comptes sont bien tenus et qu'il n'y a aucun litige en cours. Il félicite le trésorier pour l'excellente tenue des comptes ce qui permet de présenter une situation fidèle des avoirs, du résultat et de la situation financière de l'association. Il propose dès lors à l'assemblée générale d'approuver les comptes. Le secrétaire demande alors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2014. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2015, messieurs Xavier Janssens et Claude Buisseret sont reconduits dans leur fonction de vérificateurs aux comptes tandis que messieurs Thierry Tournay et Pierre Debourde sont tant que suppléants.

La radiation de 10 membres pour non règlement de la cotisation 2014 est actée.

Élections :

Cinq administrateurs sont sortants et rééligibles : Danny Cabooter, Jean-Pierre Decock, Paul Jourez, Marc Van de Velde et Guido Wuyls. Deux membres effectifs, Michel Dillien et Paul Maenhaut, présentent également leur candidature. Le président leur demande de brièvement se présenter à l'assemblée.

Les sept membres sont ensuite soumis au vote. Après dépouillement des bulletins de vote, les résultats sont:

Nombre de bulletins valides : 88.

Nombre minimum de votes pour être élu : 45.

- D. Cabooter : 84
- J.-P. Decock : 85
- M. Dillien : 45
- P. Jourez : 86
- P. Maenhaut : 40
- M. Van de Velde : 79
- G. Wuyls : 84

Les cinq membres sortants ainsi que M. Dillien sont (ré)élus pour un poste d'administrateur.

Le président félicite les membres du Conseil d'administration pour leur réélection ainsi que M. Dillien pour son élection.

Démission :

Jean-Pierre Herinckx présente sa démission en tant qu'administrateur.

Le président clôture l'AG 2015 à 16h30 et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

VTB - VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 11 maart 2015

Voorzitter Wilfried De Brouwer opent de zitting om 15.10u

"Beste vrienden, van harte welkom. Zoals de traditie het wil, vraag ik jullie om op te staan terwijl de namen citeer van hen die ons in 2104 verlaten hebben; daarna volgt er een moment van stilte:

Eerst onze leden: Paul Van Pelt, Jo Premont, Bobby Laumans, Robert Techy, Geert Deroo, Piet De Groof, Charles Borenstein, Jean Fain, Robert Noirhomme, Georges Pradez, Edgard Brokken & Frans Raeymaekers.

Ons ex-lid: Robert «Bobby» Bladt.

Hebben ons dit jaar al verlaten: Albert Oger et Paul Ocket.

It's now 2 years that I am chairing this association and I dare to say that, at least for me, it has been a wonderful time. Since the general assembly last year, our total membership increased by more than 20. This is an excellent result, considering that some of our members passed away, and that the recruitment options are more difficult than before.

On the civilian side, we don't have the big players such as Sabena, Sobelair, DAT and TEA anymore. Civil aviation in Belgium is now much more fractioned, so we have to approach and inform possible candidates on a more individual basis. Fortunately, we have an excellent recruitment officer at the airport in Deurne who enlisted already numerous members. I would like to thank Danny for his very productive recruitment efforts.

On the military side we have to face the competition of the Belgian Air Force Association. We know that it has never been the intention of BAF Association to become a rival of the existing aviation associations, but military flyers don't always know what the difference is between the BAF Association and the VTB. Of course, once they are in the conditions, they can become a member of both. That's why we started an information campaign by sending a copy of our magazine to each squadron. We know that most of these pilots are not yet in the condition to become a member, but at least they know who we are and what the objectives of our association are. The decision whether or not to join at a later stage remains theirs.

But our main objective is not to recruit masses of people, our objective is to recruit the right people with a solid aviation spirit. That's what keeps our association together. And this spirit is clearly demonstrated at gatherings such as our yearly banquet, our extra muros event (this year in Beauvechain) and our annual meal in the museum. Participating people always have a good time.

You may have noticed that we continue to pay full attention to the quality of both our website and our magazine. Our website has been visited 88 thousand times already; this is exceptional. And what is surprising, the visitors are not only VTB members, they

are aviation enthusiasts worldwide who discover that there is a treasure of historical aviation information on our site.

I just mentioned our magazine. You will have noticed that we are continuously trying to improve it, not only the contents but also the lay-out. All pages are now in colour; it is a fraction more expensive, but we like to give you quality for money. Talking about money, I would like to repeat that the printing of our magazine is done by a commercial company and the distribution is done via regular mail. This means that every single magazine costs us slightly over €4 per edition. In other words, on every membership fee, we only have a financial margin of €9 per year. This is marginal, but we manage. We manage, thanks to the voluntary support of the members of our board, whom I all thank for their professional, free of charge assistance.

We are convinced that we are on the right track and we will continue on our current dash. There is one thing that will keep us together and that will never disappear and that is our common aviation spirit."

Goedkeuring van het verslag van de statutaire algemene vergadering van 12 maart 2104, gepubliceerd in magazine nr. 2/2014: het verslag wordt goedgekeurd.

Rapport van de secretaris generaal Didier Waelkens:

Hij deelt mee dat 37 leden aanwezig zijn en er 60 volmachten werden ingediend; er zijn dus 97 leden vertegenwoordigd op deze algemene vergadering.

Op 31 december 2014 telde onze vereniging 623 leden, verdeeld als volgt:

- Vieilles Tiges 472
- Actieven 26
- Aangesloten 90
- Weduwen 26
- Verenigingen 9

In 2014 verloren we 12 leden door overlijdens, 4 namen ontslag en 10 leden werden geschrapt wegens niet-betaling van de bijdrage. Er kwamen 47 nieuwe leden bij.

Hierna het overzicht van onze activiteiten in 2014:

- Zoals elk jaar namen we deel aan meerdere herdenkingsceremonieën: Vroenhoven op 11 mei, Remembrance Day in het Jubelpark op 11 oktober en op 1 november aan het ereperk der Vliegeniers & RAF op de begraafplaats van Brussel. Telkens werd een bloemenkrans neergelegd.

We waren ook aanwezig in augustus in Tigelot en in september in St. Denijs-Westrem.

■ De Algemene Vergadering werd samengeroepen op 12 maart in het Huis der Vleugels, het jaarlijks banket werd gehouden in de Salons de Romree op zaterdag 28 maart met 175 aanwezigen. Bij die gelegenheid werden 22 medailles en diploma's uitgereikt aan aanwezige leden voor hun 50, 60 of 70 jaar brevet.

■ In juli kwamen we samen in het Luchtvaartmuseum, onze maandelijkse samenkomst in augustus vond plaats in Ieper ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van het begin van WO I.

■ Op vrijdag 12 september werden de VTB uitgenodigd op een VIP-dag tijdens de Belgian Air Force Days te Kleine Brogel. Iets meer dan 90 leden waren op die uitnodiging ingegaan.

Dit jaar wil ik jullie de cijfers en andere statistieken besparen, maar ik wijs graag op de mailing list van de VTB: ze maakt het ons mogelijk jullie regelmatig via e-mail op de hoogte te houden van belangrijke of interessante informatie. Hoewel niet iedereen een internetverbinding heeft, ben ik ervan overtuigd dat vele leden hun e-mailadres nog steeds niet hebben doorgegeven aan het secretariaat. Ze kunnen die informatie dan ook niet krijgen. Ik kan hen alleen maar aanmoedigen hun adres over te maken!

Vergeet ook niet regelmatig een kijkje te nemen op onze website. In de loop der jaren is dat een rijke bron van informatie geworden. Voor u contact opneemt met een lid van de RVB voor een of andere informatie, bijv. een telefoonnummer, is het beter even te kijken op de website. Alle gegevens over de leden worden er elke maand bijgewerkt.

Wat het magazine betreft, hopen we dat u de overstap naar vierkleuren op prijs stelt; het maakt dat informatiekanal, dat hoofdzakelijk door de bijdragen van de leden wordt betaald, zonder twijfel extra aantrekkelijk. Ook dit jaar wijs ik graag op het bestaan van het 'Webzine'. Dat is het VTB-magazine dat via mail in pdf-formaat wordt verspreid. Vandaag hebben 26 leden voor deze oplossing gekozen. Wie dat wil, kan op elk moment kiezen voor het elektronische magazine. U laat het gewoon weten aan het secretariaat. De keuze is bovendien niet onomkeerbaar; u kunt altijd weer kiezen voor het klassieke papieren magazine...

Verslag van de penningmeester Alex Peelaers:

Balans 2014:

■ Spaarrekening:	€ 23.491,05
■ Zichtrekening:	€ 4.008,13
■ Kas penningmeester	€ 779,28

Als men daar de voorraad van de boetiek bijvoegt plus de aangekochte producten en de over te dragen lasten, dan vertoont de balans een totaal van € 36.504,68. De resultatenrekening heeft een positief resultaat van € 194,29.

Budget 2015:

Er is een licht verschil ten opzichte van 2014. Het bedraagt

€ 17.025, dit is 1.725 meer dan vorig jaar. Aan de inkomsten-zijde is de grootste post natuurlijk de bijdragen (€ 14.375). Bij de uitgaven is het magazine de grootste uitgave, ze blijft behouden op € 8.000.

Het budget wordt unaniem aanvaard.

De Heer Claude Buisseret, als vertegenwoordiger van de auditors, bevestigt dat hij de boekhouding van 2014 heeft gecontroleerd. Hij bevestigt dat de rekeningen goed werden beheerd en dat er geen lopende geschillen zijn. Hij feliciteert de penningmeester voor zijn werk dat een juist beeld geeft van de activa, het resultaat en de financiële toestand van de vereniging. Hij stelt de algemene vergadering dan ook voor de rekeningen goed te keuren. De secretaris vraagt de vergadering kwijting te geven aan de auditors en de bestuurders voor het jaar 2014. Dat gebeurt unaniem.

Voor 2015 worden de heren Xavier Janssens en Claude Buisse- ret opnieuw aangesteld als controleur van de rekeningen, met de heren Thierry Tournay en Pierre Debourse als vervanger.

Er wordt akte genomen van de schrapping van 10 leden wegens niet-betaling van hun bijdrage in 2014.

Verkiezingen:

Vijf bestuurders zijn uitarend en herverkiesbaar: Danny Cabooter, Jean-Pierre Decock, Paul Jourez, Marc Van de Velde en Guido Wuyls. Twee effectieve leden, Michel Dillien & Paul Maenhout, stellen zich kandidaat. De voorzitter vraagt hen zich kort voor te stellen aan de vergadering.

Daarna wordt er gestemd. Na de telling van stemmen wordt het resultaat meegedeeld:

Aantal geldige stemformulieren: 88

Aantal stemmen om verkozen te zijn: 45

■ D. Cabooter:	84
■ J.-P. Decock:	85
■ M. Dillien:	45
■ P. Jourez:	86
■ P. Maenhaut:	40
■ M. Van de Velde:	79
■ G. Wuyls:	84

De vijf uitarendende leden en M. Dillien zijn (her)verkozen als bestuurder.

De voorzitter feliciteert de leden van de Raad van bestuur voor hun herverkiezing en M. Dillien voor zijn verkiezing.

Ontslag:

Jean-Pierre Herinckx geeft zijn ontslag als bestuurder.

De voorzitter sluit de AV 2015 om 16.30u en nodigt de leden uit voor het glas van de vriendschap in de bar van het Huis der Vleugels.



Pendant ce temps, Robert a également trouvé sa voie en tant que pilote de chasse. Il a réussi en 1916 son transfert pour l'Aviation Militaire. Il obtient sa licence civile le 2 septembre 1916 et sa licence militaire le 6 avril 1917. Le 24 juillet, il est enrôlé dans la même 5^e Escadrille et là, bien que plus âgé que Charles, il est rapidement baptisé 'Junior'.

Son premier vol de chasse a lieu le 10 août : le 22 du même mois, à l'occasion d'un vol de protection, il participe à son premier duel, seul contre six avions de chasse allemands. Il est promu 1^{er} sergent le 24 septembre, soit le lendemain du jour où son frère Charles est abattu.

Inmiddels vond ook Robert de weg naar het front als jachtpiloot. Hij had in 1916 met succes zijn overplaatsing gevraagd naar de Militaire Luchtvaart. Hij behaalde zijn burgerbrevet op 2 september en zijn militair brevet op 6 april 1917. Op 24 juli wordt hij ingelijfd bij hetzelfde 5^{de} Jagtsmaldeel en wordt daar, hoewel ouder dan Charles, prompt 'Junior' gedoopt. De eerste jachtvlucht wordt genoteerd op 10 augustus. De 22^{ste} van dezelfde maand is hij betrokken in zijn allereerste luchtgevecht wanneer hij solo een gevecht aangaat met zes Duitse jachtvliegtuigen tijdens een beschermingsvlucht. Hij wordt tot 1^{ste} Sergeant bevorderd op 24 september, de dag na het bewuste luchtgevecht van zijn broer Charles.

Les frères Ciselet, pilotes au cours de la Première Guerre mondiale

De gebroeders Ciselet, piloten tijdens de Eerste Wereldoorlog

2^e partie - Deel 2

Le 20 novembre à 9h35 Robert est surpris et attaqué par cinq Albatros allemands appartenant à l'unité *Jagdstaffel 2*. Il est atteint par deux balles dans la tête et trois dans le cœur. Son assaillant est le lieutenant Erwin Böhme, qui porte ainsi son tableau de chasse à 24 victoires.. Le Nieuport N23 (ou SPAD SVII ?) s'écrase entre Kaaskerke et Oudekapelle. Robert Ciselet a à ce moment 64 vols au-dessus du front inscrits dans son logbook.

À titre posthume, il est fait Chevalier de l'Ordre de Léopold et il reçoit également la Croix de Guerre, comme tout militaire belge tué.

Entretemps, le 31 juillet 1917, Marcel a lui aussi réussi à se faire transférer à l'Aviation Militaire. Il obtient sa licence de pilote civil le 25 septembre et de pilote militaire le 5 décembre. Il arrive finalement au front en avril 1918. Son premier vol est effectué le 6 avril 1918. Bien qu'il soit affecté à une escadrille de reconnaissance (la 6^e Escadrille), il effectue son premier vol dans un chasseur Nieuport afin de se familiariser avec l'environnement du front.

Op 20 november om 9.35u wordt Robert verrast en aangevallen door vijf Duitse Albatros-jachtvliegtuigen die tot de toepenheid *Jagdstaffel 2* behoren. Met twee kogels in het hoofd en drie in het hart valt hij als slachtoffer van smaldeeloverste Lieutenant Erwin Böhme die hiermee zijn 23^{ste} van 24 luchtoverwinningen behaalt. De Nieuport N23 (of SPAD SVII?) stort neer tussen Kaaskerke en Oudekapelle. Robert Ciselet had 64 vluchten boven het front in zijn logboek staan.

Postuum werd hij Ridder in de Orde van Leopold benoemd en kreeg hij ook het Oorlogskruis, zoals elke gesneuvelde Belgische militair.

Op 31 juli 1917 heeft ook Marcel zijn overplaatsing naar de Militaire Luchtvaart afgedwongen. Hij behaalt zijn burgervliegbrevet op 25 september en wordt militair piloot op 5 december. Uiteindelijk bereikt hij het front in april 1918. Zijn eerste vlucht boven het front wordt de 6^{de} genoteerd. Hoewel hij is ingedeeld bij een verkenningssmaldeel (6de smaldeel) is zijn eerste vlucht er een in een Nieuport jachtvliegtuig om zich vertrouwd te maken met



Maurice. Photo dédicacée le jour où il a été envoyé comme professeur à l'école de pilotage, le 8 septembre 1918. Notez la bande blanche, bordée de lignes rouge, qui personnifie son avion comme Charles a aussi personnifié son avion. (Coll. W. Pieters)

Son troisième vol opérationnel est effectué avec grande bravoure. Le 17 avril 1918, les forces allemandes lancent une attaque surprise sur les positions belges près de Merkem dans le cadre de leur grande offensive du printemps.

Les escadrilles de chasse des Moëres ne peuvent décoller à cause du mauvais temps au-dessus de l'aérodrome. Le déjà cité Charles Coomans, observateur à la 4^e Escadrille stationné à Houtem, est au courant de l'offensive allemande et ne veut pas rester les bras croisés. Il décide de recruter quelques volontaires afin de survoler le champ de bataille et vider leurs chargeurs sur les troupes allemandes. Toute la 4^e et la 6^e Escadrille se portent volontaires. Cette opération n'a été commandée ni par les autorités militaires ni par les commandants d'escadrille. Ces derniers participent tous à une réunion pour discuter d'un possible retrait de l'Armée belge et dans ce contexte, ils sont à la recherche de nouveaux aérodromes.

Maurice. Gehandtekend op de dag dat hij naar de pilotenschool werd gezonden als vlieginstructeur, op 8 september 1918. Noteer de witte band, afgeboord met rode lijn, zoals ook Charles zijn vliegtuig verpersoonlijkte. (coll. W. Pieters)

het front. Zijn derde oorlogsvlucht is er een die wordt uitgevoerd met veel bravoure. We schrijven 17 april en de Duitse troepen lanceren een verrassingsaanval op de Belgische stellingen nabij Merkem in het kader van hun groot lenteoffensief. De jachtsmaldeelen in De Moeren kunnen niet opstijgen vanwege het slechte weer boven het vliegveld. Charles Coomans, waarnemer bij het 4de smaldeel dat in Houtem gestationeerd is, heeft weet van de Duitse aanval en kan en wil niet werkloos toezien. Hij besluit vrijwilligers op te trommelen die samen met hem over het slagveld gaan vliegen om hun laders leeg te schieten op de aanvallende Duitse troepen. Het hele 4de smaldeel en het 6^{de} melden zich. Het is een actie die niet bevolen werd door de militaire gezaghebbers of de smaldeeloverste. Deze laatste zijn in een vergadering om een mogelijke terugtocht van het Belgisch leger te bespreken en om nieuwe vliegvelden te bekijken. Marcel Ciselet staat in een van de weinige Nieuport jagers van

Marcel Ciselet décolle à bord d'un des rares chasseurs Nieuport de l'escadrille et vole à 75 m au-dessus du front en laissant sa mitrailleuse faire le travail. Cette action a sans doute contribué à l'échec de l'offensive allemande.

Au cours du mois de mai, Marcel veut apparemment venger la mort de son frère Robert. Il effectue seize missions offensives en quinze jours. Son 31^e vol du 18 mai sera son dernier.

Il décolle à 14h50 pour une mission de protection **et ne revient pas**. Des témoins voient l'avion s'écraser près de Pierkenhoek, apparemment abattu par la DCA. Une autre source parle d'un combat aérien au-dessus de Woumen et même du bois de Houthulst.

Les troupes allemandes vont extraire le malheureux pilote de son avion. Il est gravement blessé et décède de ses blessures dans un poste de secours allemand. Un peu plus tard, un message télégraphique allemand indique qu'un certain Sergent Aviateur Marcel Ciselet a perdu la vie près de Zwartegat, abattu en combat aérien. Ce jour-là cependant, les pilotes de chasse allemands ne mentionnent aucun appareil abattu dans cette région. On peut en conclure que le malheureux Marcel a été combattu par un biplace.

À titre posthume, on lui a octroyé la Croix de guerre avec palme, la Médaille de la Victoire et la Médaille commémorative 1914-1918. Il a également obtenu sept chevrons de front.

Après Charles, Robert et Marcel, Maurice le quatrième fils Ciselet obtient lui aussi le 26 décembre 1917 son transfert à l'Aviation Militaire. Il acquiert son brevet civil d'aviateur le 30 janvier 1918, mais il faut toutefois attendre le 29 juin avant qu'il n'obtienne sa licence de pilote militaire. Ensuite, les choses s'accélèrent car dès le 6 août 1918, il effectue son premier vol au-dessus du front comme pilote à la 6^e Escadrille. Le 30 du même mois, il effectue une mission de reconnaissance en compagnie de son observateur, le Lieutenant auxiliaire Charles Gillis de Sart-Tilman. Il décide d'abandonner l'altitude de sécurité où il se trouve avec la seule intention de vider en rase-motte les chargeurs de ses mitrailleuses sur les positions ennemis allemandes. Comme ses trois frères, Maurice a l'attitude agressive nécessaire pour contribuer à accélérer la fin de cette cruelle guerre.

Le 4 septembre 1918, il est toutefois mis fin à son service au front. Maurice a 23 missions de guerre à son actif. Le 8 septembre, il est transféré à l'École de pilotage pour y terminer le conflit comme instructeur. Il est possible que cette mutation intervienne à la demande du père Herman qui a déjà perdu deux de ses fils et dont le troisième est totalement épousé par les événements de la guerre. Pour services rendus, il a reçu la Croix de Guerre avec

het smaldeel en vliegt op 75 m hoogte boven het front om er zijn machinegeweer met zijn dodelijke lading het werk te laten doen. Deze actie heeft er mee toe bijgedragen dat het Duitse offensief mislukte. De maand mei staat voor Marcel blijkbaar in het teken van vergelding om zijn gesneuveld broer Robert te wreken. Hij vliegt 16 offensieve vluchten in 2 weken. Zijn 31^e vlucht op 18 mei wordt echter zijn laatste. Hij stijgt om 14.50u op voor een beschermingsopdracht en keert niet meer terug. Men ziet zijn toestel neerstorten nabij Pierkenhoek, waarschijnlijk neergeschoten door luchtafweergeschut. Een andere bron spreekt van een luchtgevecht boven Woumen en zelfs Houthulstbos. Feit is dat hij zwaar gewond door Duitse troepen uit zijn vliegtuig wordt gehaald, maar sterft aan zijn verwondingen in een Duitse verpleegpost. Korte tijd later wordt een bericht opgevangen via de Duitse draadloze telegrafie met de melding dat een Sergeant-piloot Marcel Ciselet om het leven is gekomen nabij Zwartegat, neergeschoten in een luchtgevecht. Die dag werd door de Duitse jachtpiloten geen enkel vliegtuig neergeschoten in deze regio, dus kan geconcludeerd worden dat de onfortuinlijke Marcel werd neergeschoten door een tweezitter.

Postuum wordt ook hij benoemd tot Ridder in de Leopold II-orde en wordt hem het Oorlogskruis toebedeeld, beide met palm. Ook de Overwinningsmedaille en Herinnering medaille 1914-1918 worden hem nog toegekend. Hij had ook zeven frontstrepes.

Na Charles, Robert en Marcel verkrijgt ook Maurice, de vierde zoon van de familie Ciselet, op 26 december 1917 zijn overplaatsing naar de Militaire Luchtvaart. Hij krijgt het burgerbrevet op 30 januari 1918, maar het duurt een tijdje voor hij militair piloot wordt: 29 juni. Dan gaat het snel. Op 6 augustus doet hij zijn eerste vlucht boven het front bij het 6de smaldeel. De 30^e van dezelfde maand, boven het front vliegend tijdens een verkenningsvlucht met hulponderluitenant Charles Gillis de Sart-Tilman als waarnemer, verlaat hij zijn relatief veilige hoogte om laag boven de vijandelijke stellingen te scheren met als enig doel de laders van hun machinegeweren leeg te schieten op de Duitse stellingen. Net als zijn drie broers heeft Maurice dus ook de juiste agressieve ingesteldheid om zijn steentje bij te dragen aan een bespoedigd einde van deze wrede oorlog.

Op 4 september echter, eindigt zijn actieve dienst aan het front na het vliegen van 23 oorlogsvluchten. De 8^e wordt hij namelijk overgeplaatst naar de Pilotenschool om er als vlieginstructeur de oorlog uit te dienen. Misschien gebeurt dit wel na aandringen van vader Herman die al twee van zijn zonen verloor en een derde die uitgeteld is door het oorlogsgebeuren. Voor zijn bewezen



Marcel à l'école de pilotage (coll. W. Pieters)



Marcel tijdens de opleiding (coll. W. Pieters)

palme, la Médaille de la victoire et la Médaille du souvenir 1914-1918. À son tour, il recevra sept chevrons de front.

Après la guerre

Peu de temps après la guerre, Maurice prolonge son service volontaire en tant qu'adjudant-instructeur. Le 5 mai 1919, son avion, un Nieuport 23 particulièrement pointu, se crashe avec le Capitaine-commandant René Legros aux commandes. Legros est un pilote d'avant-guerre qui a été fait prisonnier dans les premiers jours du conflit et n'a jamais volé avec un autre appareil que le Farman obsolète.

La guerre a entraîné un énorme développement de l'aviation et aucun appareil de l'époque ne peut être comparé à ceux d'avant-guerre. Le Nieuport N23 qui a été transformé en un avion d'entraînement biplace est complètement détruit dans l'accident. Maurice est grièvement blessé et ne se remettra jamais de l'accident. Il meurt chez lui le 28 mars 1922 d'une septicémie (empoisonnement du sang), conséquence directe de son accident. Lui aussi recevra à titre posthume la Croix de Chevalier dans l'Ordre de Léopold II.

Charles est donc le seul fils survivant d'une famille Ciselet particulièrement éprouvée. Cela n'empêche pas Charles de rester constamment de bonne humeur. Il est devenu le gérant d'un garage et travaille pour Minerva, une voiture belge de bonne renommée. Il reste néanmoins en contact étroit avec le monde de l'aviation. À l'aéroport récemment ouvert de Deurne, près d'Anvers, il fonde sa propre compagnie aérienne, AERA, et effectue de nombreux vols avec son Renard RSV. Il vole régulièrement avec la famille Saeys à Knokke-Lekkerbek ainsi qu'avec son meilleur ami, Henri Aerden, qui sera exécuté par les Allemands le 20 novembre 1942.

Le 1^{er} avril 1931, une nouvelle catastrophe s'abat sur la famille Ciselet. Charles décolle de Deurne avec comme passager un jeune marié, Arthur Bary, âgé de 23 ans. Vers 15h30 le Breda 15, immatriculé OO-ALH, survole Mortsel à une altitude de 300 m lorsque soudain, selon des témoins oculaires, l'avion fait d'étranges cabrioles. La rupture de l'un des câbles de commande en aurait été la cause. L'aile gauche se brise et tombe à quelques centaines de mètres de l'épave.

L'épouse de Charles se trouve à ce moment à l'aéroport de Deurne. Elle est immédiatement informée de l'accident et se rend immédiatement sur les lieux du drame. Elle est toutefois maintenue à distance de l'épave afin de

diensten ontvangt hij het Oorlogskruis met palm, de Overwinningsmedaille en Herinneringsmedaille 1914-1918. Ook hij behaalt zeven frontstrepes.

Na de oorlog

Kort na de oorlog verlengd Maurice zijn vrijwillige dienst en verdient als adjudant-vlieginstructeur zijn kost. Op 5 mei 1919 echter crasht hij met Kapitein-Commandant René Legros aan het stuur. Legros is een vooroorlogse piloot die in de eerste dagen van de oorlog krijgsgevangene werd en eigenlijk nooit met een ander toestel dan de obsolete Farman vloog.

De oorlog bracht een enorme ontwikkeling van het vliegtuig met zich mee en niets kon nog vergeleken worden met de vooroorlogse vliegtuigen. De veel vinnigere Nieuport N23 die tot tweezitter werd omgebouwd als lesvliegtuig wordt in de crash volledig vernield. Maurice wordt zwaar gewond afgevoerd en zal nooit herstellen van de crash. Hij overlijdt thuis op 28 maart 1922 na een bloedvergiftiging als direct gevolg van zijn crash. Ook hij ontvangt postuum het Ridderkruis in de Orde van Leopold II.

Charles is dus de enige overblijvende zoon van de toch wel zeer zwaar geteisterde familie Ciselet. Toch is hij altijd een goed geluimde persoon. Hij wordt zaakvoerder van een garage, werkt voor Minerva, de meer dan degelijke Belgische auto, maar blijft in nauw contact met het vliegwezen. Op het nieuw geopende vliegveld van Deurne bij Antwerpen start hij een eigen vliegmaatschappij, AERA, op en vliegt met zijn Renard RSV vele vluchten, zo ook met de bevriende familie Saeys in Knokke-Lekkerbek en met zijn beste vriend Henri Aerden, die door de Duitsers zal worden gefusilleerd op 20 november 1942.

Op 1 april 1931 slaat het noodlot weer toe bij de familie Ciselet. Charles stijgt voor 15.30u op met de Breda 15, met aan boord de 23-jarige net gehuwde Arthur Bary. Hij vliegt ongeveer 300 m boven Mortsel wanneer plots, volgens ooggetuigen, het vliegtuig rare ongecontroleerde capriolen maakt. Een breuk in één van de stalen besturingskabels zou mogelijk de oorzaak zijn geweest. De linkervleugel brak af en viel enkele honderden meter van het wrak.

Charles' echtgenote, die zich op dat ogenblik op het vliegveld in Deurne bevindt, is uiteraard onmiddellijk op de hoogte van het gebeurde en wordt ter plaatse gebracht, maar toch op een veilige afstand gehouden om het afschrikkelijke zicht van haar verongelukte echtgenoot niet onder ogen te moeten zien.



Charles



Marcel



Maurice



Robert

ne pas être confrontée avec la vision de la dépouille de son mari, affreusement mutilée.

Les funérailles de Charles « Sidi » Ciselet ont lieu le 4 avril en présence d'une nombreuse assistance. Parmi les nombreuses personnalités présentes, on reconnaît un Jan Olieslagers profondément affecté par cet accident. C'est sans aucun doute également le cas d'autres pilotes de guerre tels Maurice Vertongen et Jean Stampe. Des représentants de l'Aviation Militaire et civile, ainsi que des délégués de consulats étrangers assistent également aux funérailles. La cérémonie se termine par les mots « Nos ailes, nos ailes aux cocardes tricolores perpétueront dans le ciel, le beau souvenir de Charles Ciselet. Adieu Sidi ! »

Le corps de Charles est enterré au cimetière du Schoonselhof à Anvers, dans la sépulture où reposent également ses trois frères.

Cet article a vu le jour grâce à la collaboration entre Marc Ciselet, Harry Saeys, ancien membre de l'escadrille 349 et Walter Pieters, auteur des livres « Above Flanders' fields » et « The Belgian Air Service in the First World War ». Ce dernier ouvrage a été utilisé comme source principale auquel sont venues s'ajouter des coupures de journaux, ainsi que des informations complémentaires et photos fournies par messieurs Ciselet et Saeys, que nous tenons à remercier très sincèrement.

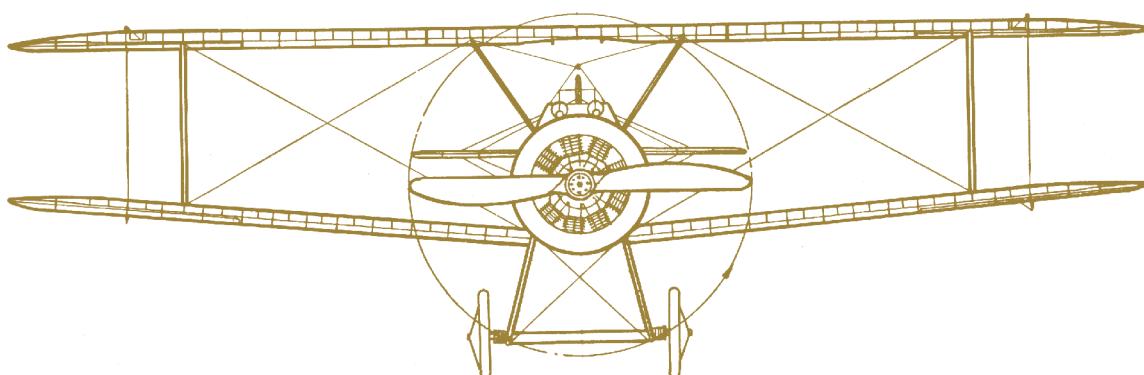
Traduction Michel Mandl et Marc Ciselet

De begrafenis van Charles 'Sidi' Ciselet vindt plaats op 4 april en wordt door vele mensen bijgewoond, onder de aanwezigen is ook een aangeslagen Jan Olieslagers en met hem waarschijnlijk ook vele andere oorlogspiloten zoals Maurice Vertongen en Jean Stampe, maar ook afgevaardigden van de militaire en burgerluchtvaart, alsook afgevaardigden uit buitenlandse consulaten. De plechtigheid eindigt met de woorden "Nos ailes, nos ailes aux cocardes tricolores, perpétueront dans le ciel, le beau souvenir de Charles Ciselet. Adieu Sidi !"

Het lichaam van Charles wordt bijgezet in de grafkelder waar ook zijn drie broers begraven liggen op het Schoonselhof in Antwerpen.

Dit artikel kwam tot stand na overleg tussen Marc Ciselet en Gen. Michel Mandl en nadien met Harry Saeys, oud-lid van 349 Squadron en Walter Pieters, auteur van 'Above Flanders' Fields' en 'The Belgian Air Service in the First World War'. Dat laatste boek werd gebruikt als primaire bron, samen met krantenknipsels en extra informatie en foto's van de heren Ciselet en Saeys, waarvoor mijn oprochte dank.

Walter Pieters



Hasard? Coïncidence? Nul ne saura...

Combien inattendue fut cependant cette conversation avec un octogénaire au cours d'une de mes consultations à l'hôpital. Je suis en effet médecin et les dédales d'une anamnèse peuvent parfois mener à des surprises découvertes. J'apprends ainsi de mon interlocuteur, Monsieur Yves Poty, qu'il a été aviateur et pas n'importe où, à la Force Aérienne Belge..., là aussi où mon père avait fait sa carrière. Quoi de plus pour éveiller une certaine curiosité ? Et après quelques échanges, Monsieur Poty me relate l'un de ses plus mémorables souvenirs d'aviateur, en 1956, à bord d'un C-119, près de Tripoli en Libye. Je me souviens alors d'une histoire très similaire rapportée quelques années auparavant par mon père (qui malheureusement n'est plus). Et arrive alors une question qui me brûle les lèvres : « N'avez-vous pas connu dans le passé un pilote du nom d'André Donckier ? ». Le visage d'Yves Poty s'éclaire. « Bien évidemment, me répond-t-il, il était mon instructeur et dans cette mission en C-119, j'étais son copilote. » Un moment de silence. La surprise est grande. Et bientôt se réamorce une conversation où questions et réponses vont fuser. Monsieur Poty devient intarissable. Malheureusement, le temps passe et je dois rappeler les obligations de la consultation où les rendez-vous se succèdent sans interruption. Il le comprend bien et promet de m'envoyer le récit détaillé de cette mission au dessus de l'immense Sahara..., ainsi que deux photos, celle de l'équipage devant le C-119 à Tripoli où je vais reconnaître mon père et l'autre, le diplôme reçu par Monsieur Poty après son premier passage de l'Équateur, une tradition de la Force aérienne à l'époque.

Toeval? Samenloop van omstandigheden?

Wie zal het zeggen...

Tijdens één van mijn raadplegingen in het ziekenhuis had ik een verrassend gesprek met een heer van boven de tachtig. Ik ben geneesheer en het gebeurt nog wel eens dat ik interessante verhalen te horen krijg van mijn patiënten. Zo verneem ik van mijn gesprekspartner, een zekere mijnheer Yves Poty, dat hij in zijn jonge jaren piloot was, en nog wel bij de Belgische luchtmacht..., waar ook mijn vader tijdens zijn carrière piloot geweest is. Meer is niet nodig om mijn nieuwsgierigheid te wekken en we geraken aan de praat. Mijnheer Poty vertelt me over een memorabele vlucht in 1956 vanuit Tripoli, Libië, aan boord van een C-119. Op slag herinner ik mij een gelijkaardig verhaal van mijn vader (spijtig genoeg ondertussen overleden) enkele jaren eerder. Spontaan stel ik de vraag: "Hebt u destijds niet toevallig een piloot gekend met de naam André Donckier?" Verbaasd kijkt Mijnheer Poty mij aan: "Wat zou ik die niet gekend hebben! Hij was mijn instructeur en tijdens die vlucht was ik zijn copiloot". Even wordt het stil. Wat een verrassing. Het gesprek gaat verder met vragen en antwoorden over en weer. Mijnheer Poty is gelanceerd. Jammer genoeg staat de klok niet stil en moet ik hem uitleggen dat er nog meer mensen in de wachtkamer zitten te wachten voor een raadpleging. Mijnheer Poty toont alle begrip maar belooft me een uitgebreid relaas te bezorgen van die memorabele vlucht over de onmetelijke Sahara..., alsook twee foto's, de eerste van de bemanning voor de C-119 in Tripoli waarop ik o.a. ook mijn vader zal herkennen, de tweede het 'diploma' dat Mijnheer Poty ontving na zijn eerste vlucht over de evenaar, destijds een traditie bij de Luchtmacht.



DANS L'IMMENSE SAHARA ...

Professeur Julian Donckier



BOVEN DE ONMETELIJKE SAHARA ...

Professor Julian Donckier

Vertaling: Jan Fransen

DANS L'IMMENSE SAHARA ... / BOVEN DE ONMETELIJKE SAHARA ...

Voici le récit reçu de Monsieur Yves Poty:

«Nouvellement arrivé au 15^{ème} Wing de Melsbroek, après être passé au Flight Communication, je me retrouvais sur décision du commandant de la base, le Col Avi Nitelet, Chef des seconds pilotes. Mon instructeur, pour la transition sur C119, était le Lt Avi Donckier, dit familièrement « Toubib ».

Nous avons fait ensemble de nombreuses missions mais celle qui restera gravée en nos mémoires est certainement ce trip prévu vers le Congo, les bases de Kamina (École de pilotage avancé) et Moanda, à l'embouchure du fleuve Congo, en avril 1956. C'était un transport spécial qui dans la soute de l'avion emportait entre-autres une aile complète de Harvard, des vitrages pour la tour de contrôle de Kamina ainsi que du matériel de maintenance pour cette même base.

C'était la période de Pâques et le commandant de bord avait accepté de prendre avec nous quelques cadeaux destinés à des résidents, surtout des œufs en chocolat, nous l'avons su après.

Le commandant de bord était « Toubib », j'étais le second pilote, et l'équipage (composé d'un navigateur, d'un radio et son élève, d'un mécanicien de bord, dont à ma grande honte je n'ai plus les noms en tête), constituait le personnel de bord. L'identification de l'appareil était « OTCBE, qui se déclinait en langage radio Belgo-Français, « Oscar, Tango, Coca, Bravo, Echo ».

Le plan de vol suivait l'itinéraire Bruxelles, Marignane (Marseille), Tripoli (Libye), Kano (Nigéria), Léopoldville, Moanda, Kamina. Ensuite diverses missions au Congo. Le retour n'était pas encore défini.

Arrivés à Tripoli, nous séjournons à l'hôtel « El Mehari ». Le lendemain, pour éviter la chaleur au dessus du désert, nous quittions très tôt Tripoli pour nous rendre à l'aérodrome, situé quand même à trente kilomètres au sud de la ville. Au sud de la Libye se trouvent les contreforts est du massif du Tassili, surnommés en ce temps « les montagnes noires », qu'il fallait survoler avant de prendre le cap vers le Nigéria. Nous nous envolons vers Kano en direct car le mieux est de traverser sans détours cette partie du désert, une distance d'environ 2400 Km à vol d'oiseau.

Le C-119, appareil bimoteur était plus apte à réaliser des missions dans des conditions de froid que dans des températures tropicales. Après un certain temps de vol, une fois dépassés les contreforts du Tassili, le moteur gauche commence à donner des signes de problèmes. Nous n'étions pas encore arrivés au point de non-retour et nous avions survolé la pointe est du Tassili. A un certain moment, le mécanicien de bord conseille au commandant d'arrêter le moteur défaillant et de mettre l'hélice en drapeau afin de diminuer la trainée, et d'alléger le travail supplémentaire du moteur droit, seul encore capable de maintenir l'avion en vol. La décision du commandant est de faire un appel de détresse, de faire demi-tour et de décharger l'avion de

Ziehier het relaas van Yves Poty:

“Na een passage in de flight verbinding kom ik, als nieuwkomer in de 15^{de} Wing van Melsbroek, onder bevel van kolonel-vlieger Nithelet. Voor mijn conversie als copiloot op C-119 maak ik kennis met mijn instructeur luitenant-vlieger Donckier, beter bekend als ‘Doc’.

Samen hebben we talrijke zendingen uitgevoerd, maar één die voor altijd in ons geheugen zal blijven, is de trip naar Congo in april 1956, naar de basissen Kamina (de school voor voortgezette vliegopleiding) en Moanda, aan de monding van de Congostroom. Het was een speciaal transport. We vervoerden o.a. een complete vleugel van een Harvard trainingstoestel, de beglazing voor de controletoren van Kamina en allerhande onderhoudsmateriaal voor de basis.

Het was de paasperiode en de boordcommandant ging akkoord om enkele cadeautjes mee te nemen voor de Belgische militairen en hun familie. Later zouden we ontdekken dat het om een lading chocolade paaseieren ging...

Boordcommandant was dus ‘Doc’ en ik zijn copiloot. Verder bestond de bemanning uit een navigator, een boordmecanicien, alsook een radio-operator en zijn leerling. Neem mij niet kwalijk, maar hun namen ben ik vergeten. Callsign van het vliegtuig was OT-CBE, in luchtvaarttaal ‘Oscar, Tango, Coca, Bravo, Echo’.

Het vluchtplan voorzag volgende route: Brussel - Marignane (Marseille) - Tripoli (Libië) - Kano (Nigeria) - Leopoldstad - Moanda - Kamina, gevuld door diverse lokale vluchten in Congo. De terugroute lag nog niet vast.

In Tripoli verblijven we in hotel ‘El Mehari’. De volgende dag verlieten we het hotel redelijk vroeg om de hitte boven de woestijn in volle dag voor te zijn en we begaven ons naar het vliegveld, een 30-tal kilometer ten zuiden van de stad. In het zuiden van Libië bevinden zich de oostelijke uitlopers van het Tassili gebergte, destijds bekend als ‘les montagnes noirs’; die moesten we overvliegen alvorens koers te zetten richting Nigeria. Wij besloten rechtstreeks naar Kano te vliegen, want hoe minder omwegen boven de woestijn hoe beter. De afstand in vogelvlucht bedroeg ongeveer 2400 km.

De C-119 is een tweemotorig vliegtuig dat beter presteert in koude weersomstandigheden dan bij tropische temperaturen. Na een zekere tijd kregen we problemen met de linker motor. We waren net voorbij de oostelijke piek van de Tassili, maar nog niet voorbij het ‘point-of-no-return’. De boordmecanicien adviseert de boordcommandant om de linker motor af te zetten en de schroef in vaanstand te plaatsen voor minder weerstand. De rechtermotor moet nu alleen het vermogen leveren om het vliegtuig in de lucht te houden. De boordcommandant beslist een noodsignaal uit te zenden, rechtsomkeert te maken en zoveel mogelijk ballast uit te werpen. Op de daartoe voorziene frequentie zend ik het noodsignaal “Mayday, mayday, mayday” uit, gevolgd door ons

André Donckier
(coll. Julian donckier)



tous les poids inutiles. Je fais donc un appel sur la fréquence de détresse, (Mayday, mayday, mayday, plus l'indicatif de l'appareil), sur le canal approprié. Nous recevons un appel de confirmation d'une unité des garde-côtes américains de la huitième flotte naviguant en Méditerranée. Des données complémentaires leur sont transmises et ils nous assurent de leur aide.

Entretemps, le délestage n'a pas donné grand résultat et force est de constater qu'il faut encore diminuer le poids de l'avion. Il y avait l'aile d'Harvard (avion d'entraînement), qui devait être larguée par l'arrière de l'avion, ainsi que les vitrages destinés à une tour de contrôle. Hors les deux pilotes, tout l'équipage participe à cette action, chacun portant un parachute et dûment encordé pour éviter le danger d'aspiration par l'ouverture arrière. Nous conservons le « kit de survie », toujours présent lors de voyages importants, car nous ne sommes pas certains de ne pas être forcés à un atterrissage en catastrophe dans le désert. Le Lt Avi Donckier, après discussion avec le mécanicien, opte pour le largage d'une partie du carburant réservé au moteur en panne. Si besoin en est, on peut transférer vers le moteur droit le carburant en réserve à gauche. Cette action de largage doit être signalée et le secteur identifié afin d'éviter que d'autres appareils ne pénètrent dans cet important volume gazeux inflammable. Nous jetons aussi les cadeaux de Pâques destinés à être remis aux destinataires de Kamina. Il aurait été de mauvais goût de les conserver alors que du matériel militaire avait été largué.

Pendant tout ce temps le commandant de bord aidé du second pilote maintient à grande force de jambes la ligne de vol de l'appareil. Il faut savoir qu'un seul moteur sur le C119 est capable dans des conditions normales de propulser l'avion sans encombre, mais il faut pour cela, grâce à la dérive mobile arrière, compenser au palonnier, la tendance qu'aurait l'avion à effectuer un virage continu suite à l'action d'un seul moteur. Je ne vous dis pas la pression qu'il faut exercer sur le palonnier même si une aide est donnée par un système hydraulique. Nous avions tous les deux la jambe droite bloquée à fond sur le palonnier et c'était juste suffisant!

callsign. We krijgen antwoord van een eenheid van de US Coast Guard, deel uitmakend van de Achtste Vloot, die opereert in de Middellandse Zee. Ik bezorg hen alle details betreffende onze hachelijke situatie en zij beloven ons alle steun.

Ondertussen heeft het uitwerpen van ballast nog niet het verhoopte resultaat opgeleverd en moeten ook de vleugel van de Harvard en de beglazing van de controletoren eruit. Deze dienen echter uitgeworpen via de achterste laaddeur en dat is geen sinecure! Met uitzondering van de twee piloten zijn alle bemanningsleden ingeschakeld. Iedereen heeft een parachute aangetrokken en is door middel van een veiligheidslijn met de laadvloer verbonden om niet door het grote gat naar buiten niet worden gezogen. De 'overlevingskit', die altijd mee is voor dit soort zendingen, blijft aan boord want we realiseren ons dat een noodlanding in de woestijn tot de mogelijkheden behoort. Luitenant-vlieger Donckier beslist, na overleg met de boordmechanicien, om een deel van de brandstof uit de linkervleugel te dumpen. Indien nodig kan er ook brandstof overgeheveld worden van de linker naar de rechter vleugel. Brandstof dumpen moet altijd gemeld worden en dient te gebeuren in een afgebakende zone om te vermijden dat andere vliegtuigen door deze ontvlambare wolk zouden vliegen. Ook onze lading paaseieren voor de vrienden in Kamina moet er aan geloven. We zouden maar een mal figuur slaan indien we dat lekker spul zouden sparen na al het militair materiaal te hebben uitgeworpen...

Gedurende al die tijd slaagt de boordcommandant er met moeite in om het vliegtuig op koers te houden, weliswaar geholpen door zijn copiloot. Je moet weten dat een C-119 in normale omstandigheden perfect op één motor kan vliegen, maar dat hij dan wel een sterke neiging vertoont om de tegenovergestelde kant op te draaien; dit dient gecorrigeerd met het richtingsroer in de staart, bediend door het voetenstuur. Zelfs met hydraulische ondersteuning vergt het van beide piloten een zeer grote inspanning om - in dit geval - het rechteroefstuur in te drukken en ingedrukt te houden! We hadden alle twee ons gestrekt rechterbeen geblokkeerd tegen het rechteroefenstuur en dat bleek maar net voldoende!

Le second largage apporte enfin un résultat bénéfique ; cela nous permet de rester en vol et surtout, lentement en virages ascensionnels, de prendre de l'altitude afin de passer au dessus des monts du Tassili, qui forment un obstacle important sur notre route vers Tripoli. Il fallait absolument être à une altitude supérieure à 1.800 mètres afin de pouvoir passer dans une des vallées sillonnant le massif. Avec beaucoup d'adresse notre commandant de bord parvient à nous glisser entre les sommets rocheux.

Régulièrement notre escorteur américain s'enquiert de notre situation. Durant l'un de ces échanges et croyant avoir coupé leur transmission, nous les entendons nettement dire entre eux « They are not going to make it » (Ils n'y arriveront pas !). Cela a jeté un froid dans notre « cockpit », sans cependant y déclencher de panique. Régulièrement notre radio, en morse, contacte Melsbroek et donne notre position et l'état de la situation. Les radios de bord n'avaient qu'une portée limitée et seule la communication en morse au moyen d'une antenne câble rétractable permettait de rester en relation avec Bruxelles.

Le vol se poursuit sans autre ennui et ce n'est qu'en vue de l'aérodrome et en descente sécurisée que nous nous sentons plus rassurés. L'expérience de notre commandant fait que nous nous posons sans mal après une approche de haut vol. Une fois au sol et enfin au parking, nous poussons un ouf de soulagement et je me souviens que c'est avec des jambes flageolantes que nous sommes descendus vers le béton, enfin atteint. Je crois même avoir vu notre commandant s'affaisser un moment après le contact avec le sol.

Certainement que ce jour, le Lt Avi Donckier nous a sauvé la vie par sa maîtrise, nous lui en sommes reconnaissants.

Nous rentrons à l'hôtel et recevons de Bruxelles l'ordre d'attendre un autre avion pour continuer notre mission, avion qui devrait aussi nous apporter des pièces de rechange pour le moteur en panne, si tant est qu'il soit possible de réparer sur place.

Nous restons un jour à Tripoli en attente. Un paquet d'œufs de Pâques en chocolat, qui avait échappé au largage est donné à un porteur d'eau, officiant devant l'hôtel. Il nous dira, plein de gratitude et les yeux brillants, l'avoir utilisé comme décoration chez lui au lieu de le donner à ses enfants. Chacun fait selon ses choix.

Enfin l'appareil de remplacement arrive et nous reprenons notre route vers Kano, où à notre grand soulagement nous arrivons sains et saufs. Puis c'est Léopoldville, d'où nous sommes envoyés vers Moanda, pour y livrer un moteur.

Durant le vol, le radio reçoit un message disant qu'à Moanda, un autre équipage va prendre la relève pour un vol local. Notre radio demande quelle est la visibilité sur place, la réponse est « visibilité un œil ! », ce qui sur le mode amusant, signale que le Col Avi Nitelet, (héros ayant perdu un œil durant la guerre) est présent. Cela fait bien rire et le message est affiché, bien en vue sur le tableau de bord.

Het dumpen van al dit zwaar materieel levert uiteindelijk het verhoogte resultaat op. Niet alleen kunnen we nu in de lucht blijven, maar zelfs hoogte winnen door langzaam klimmende bochten te maken. Zodoende kunnen we over het Tassili gebergte vliegen op onze terugweg naar Tripoli. Achtienhonderd meter is nodig om veilig doorheen één van de valleien te vliegen die het Tassili massief doorklieven. Met veel behendigheid slaagt de bordcommandant erin ons tussen al die rotsachtige toppen te loosden.

Regelmatig informeert de Amerikaanse kustwacht naar onze situatie. Na een van deze radiogesprekken, terwijl hun transmissieknop nog open staat, horen we hen duidelijk onder elkaar zeggen: "They are not going to make it" (Ze gaan het niet halen!) Dat zorgt uiteraard voor een koude douche, maar van paniek is geen sprake. Onze radio-operator heeft regelmatig contact met Melsbroek en geeft in morse onze positie door alsook de details van onze situatie. Vermits de gewone boordradio's slechts een beperkte reikwijdte hadden, gebeurde de communicatie met Brussel enkel in morse via een uitrolbare kabelantenne.

De vlucht verloopt verder zonder bijkomend incident en na een voorzichtige daling, met het vliegveld in zicht, voelen we ons al wat meer op ons gemak. De commandant, met al zijn ervaring, zet het vliegtuig feilloos aan de grond. Eenmaal op de parking slaken we een zucht van verlichting en het is met knikkende knieën dat we het vliegtuig verlaten. Bij het uitstappen merk ik gezien te hebben dat op een bepaald moment onze commandant de inzinking nabij was.

Het staat vast dat luitenant-vlieger Donckier die dag ons leven heeft gered en daarvoor zijn wij hem eeuwig dankbaar.

We keren terug naar ons hotel en ontvangen instructies van Brussel om te wachten op een ander toestel waarmee we onze zending verder kunnen zetten. Dat vliegtuig zou ook onderdelen aan boord hebben voor de defecte motor om, indien mogelijk, de herstelling ter plaatse uit te voeren.

Tijdens een dag gedwongen rust in Tripoli hebben we een pakketje chocolade eieren, dat 'ontsnapt' was aan het uitwerpen van ballast, cadeau gegeven aan een waterventer die voor ons hotel zijn kraam had opgeslagen. Zeer dankbaar en met fonkelende ogen zou hij ons vertellen dat hij ze thuis als versiering had gebruikt in plaats van ze uit te delen aan zijn kinderen. Nu, iedereen doet natuurlijk met een geschenk wat hij wil

Eindelijk arriveert het vervangtoestel en kunnen we onze reis verder zetten richting Kano, waar we tot onze grote opluchting veilig en wel aankomen. Daarna Leopoldstad, van waaruit we naar Moanda gestuurd worden om er een motor af te leveren.

Tijdens die vlucht ontvangt de radio-operator een bericht met de melding dat er na aankomst een andere bemanning ons vliegtuig zal overnemen voor een lokale vlucht. Op de vraag wat het zicht ter plaatse is krijgt onze radioman het laconieke antwoord: "Zicht één oog". Dat maakt ons meteen duidelijk dat kolonel-



A l'atterrissement nous voyons l'équipage suivant qui approche pour prendre possession de l'appareil et...catastrophe, c'est le Col Avi Nithelet lui-même qui commande cet équipage! Pas le temps de subtiliser le message radio ; nous avons passé un très mauvais moment durant tout leur vol, espérant bien que nul ne remarque ce billet. En vérité, le second pilote avait bien remarqué le mot mais n'osait pas le prendre et le faire disparaître, craignant d'attirer ainsi l'attention du Colonel, sachant que sa réaction serait d'importance face à cette impertinence...

D'autre part, je suis heureux de pouvoir rendre hommage au Lt Avi Donckier, en qui j'ai trouvé un être exceptionnel de compréhension et de patience, outre ses connaissances et sa maîtrise en tant que pilote, pour mon très grand profit. J'ai retiré des missions qu'il a bien voulu me faire partager énormément d'informations et de confiance en moi. Qu'il en soit remercié en la personne de son fils.»

Epoustouflant ce récit, qui fait revivre comme si on y était, la mission d'un équipage de la Force Aérienne Belge en 1956. Une histoire bouleversante et une aventure humaine à laquelle on ne peut rester indifférent! Une page d'histoire oubliée, également. Mais aussi l'esprit d'un équipage à la «belle époque» dans ces longs périple vers l'Afrique avec leurs escales multiples, un matériel qui n'offrait pas la sécurité actuelle, une solidarité sans borne dans la difficulté et un humour propre aux aviateurs qui permettait de déstresser l'atmosphère face au danger.

Mon père m'avait fait part de cette mission mémorable que j'avais eu l'occasion de rapporter succinctement dans un livre 'De l'hélice au jet : anecdotes de pilotes', un recueil d'anecdotes et de photos consacré à l'aviation militaire belge d'après-guerre. Ce récit de Monsieur Yves Poty m'apporte un éclairage nouveau et une multitude de détails oubliés. Qu'il en soit remercié. Après cette lecture, je me suis souvenu que mon père avait mentionné avoir reçu à cette occasion le prix Marie Monseur-Fontaine, octroyé par la Maison des Ailes. Une recherche fouillée me permit d'en retrouver le diplôme, trace immuable d'une épopee malheureusement révolue.

Julian Donckier

Le « Prix Marie Monseur Fontaine » remis à mon père pour le sauvetage du C-119 et de son équipage.

De prijs Marie Monseur Fontaine uitgereikt aan mijn vader voor de redding van de C-119 en zijn bemanning. (coll. Julian donckier)

vlieger Nithelet aanwezig is, een held die tijdens de oorlog een oog was verloren. Met de nodige humor brengen we deze informatie aan op het daartoe voorziene kaartje met landingsgegevens, dat we goed zichtbaar tegen het instrumentenbord plakken.

Na de landing zien we de volgende bemanning reeds naar het vliegtuig komen en, eens de motoren stilgelegd, komt iedereen aan boord. En wie verschijnt onverhoeds in de cockpit? Kolonel-vlieger Nithelet zelf, als boordcommandant voor de volgende vlucht! Catastrofe! Geen tijd meer om dat kaartje weg te moffelen. Wij hoopten maar dat niemand onze commentaar zou opmerken en gedurende gans zijn vlucht waren we niet erg op ons gemak! In werkelijkheid had de copiloot het wel gemerkt, maar hij durfde het kaartje niet te verwijderen uit vrees de aandacht te trekken van de kolonel, wetende dat zijn reactie op zulke grofheid niet van de poes zou zijn...

Anderzijds is het voor mij een voorrecht hulde te mogen brengen aan luitenant-vlieger Donckier, een uitzonderlijk piloot met zijn kennis en vakbekwaamheid, maar in mijn ogen ook een uitzonderlijk mens met veel inzicht en geduld, waarvan ik de vruchten heb geplukt. Tijdens alle zendingen die ik met hem heb mogen doen, heb ik enorm veel bijgeleerd en is mijn zelfvertrouwen constant gegroeid. Mag ik hem hiervoor danken, in de persoon van zijn zoon".

Tot daar het relaas van mijnheer Poty. Een meeslepend verhaal, dat ons de zending vertelt van een bemanning van de Belgische luchtmacht in 1956, alsof we er zelf bij waren. Het is een schokkend relaas en een menselijk avontuur dat ons niet onverschillig laat! Het is ook een vergeten bladzijde uit de geschiedenis. Het toont ons de spirit van een vliegtuigbemanning uit de 'belle époque' tijdens hun lange omzwervingen in Afrika met al die tussenlandingen, met vliegtuigen die qua veiligheid niet te vergelijken waren met de hedendaagse toestellen, met een onbeperkte onderlinge solidariteit in moeilijke ogenblikken en met die typische pilotenhumor, zo noodzakelijk om het hoofd koel te houden in de gevaarlijkste situaties.

Mijn vader had mij over die memorabele vlucht verteld en ik kreeg de gelegenheid er bondig verslag over uit te brengen in een boek "De l'hélice au jet: anecdotes de pilotes", een verzameling anekdotes en foto's gewijd aan de naoorlogse Belgische militaire luchtvaart. Het relaas van mijnheer Poty werpt een nieuw licht op het voorval en vult het aan met een groot aantal vergeten details. Waarvoor mijn dank. Na lezing herinnerde ik mij dat mijn vader ook vertelde dat hij voor die prestatie een prijs heeft ontvangen, de prijs Marie Monseur Fontaine, uitgereikt door het Huis der Vleugels. Ik heb trouwens dit diploma teruggevonden, een blijvende herinnering aan een heroïsch verleden.

Julian Donckier

Un accident et une carrière aéronautique atypique

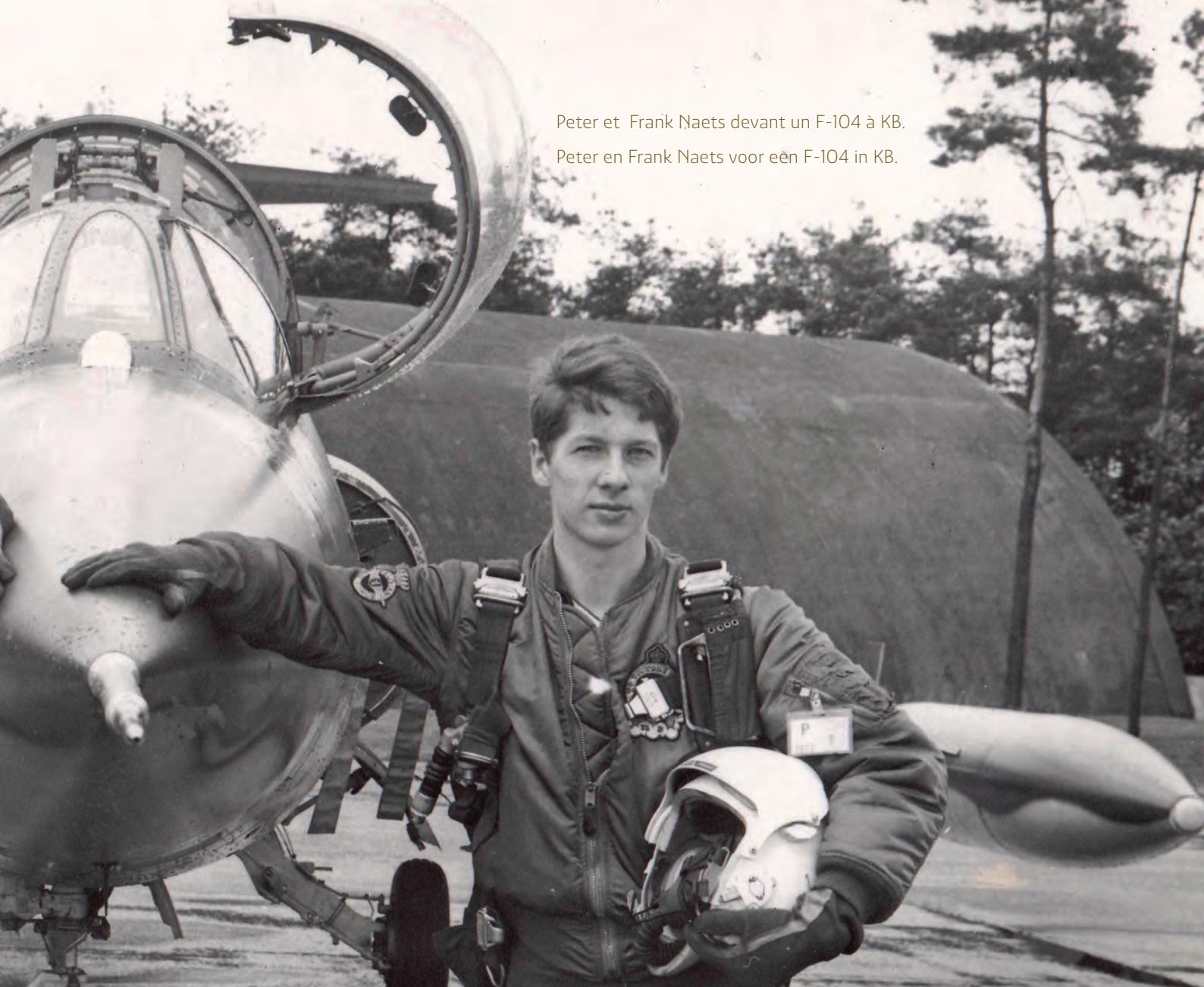
Wif De Brouwer

Traduction :

Michel Mandl

Een ongeval en een atypische loopbaan in de luchtvaart

Wif De Brouwer



Peter et Frank Naets devant un F-104 à KB.

Peter en Frank Naets voor een F-104 in KB.

Tout commence sans doute avec le père. Theofiel (Fil) Naets est une figure connue à la force aérienne. Un commandant navigateur : à première vue, rien d'exceptionnel. Était-ce sa capacité de travail, son charme, sa modestie ? Quoi qu'il en soit, tout le monde parlait positivement de Fil. De 1958 à 1962, il vole comme *backseater* sur CF-100 à la 349^e escadrille et comme chef navigateur radar ; il est un de ceux qui fera tout pour rendre le radar et le système d'arme du Canuck plus efficace.

Après le *phasing out* du CF-100, il devient une figure de référence parmi les navigateurs du 15^e Wing. Il est en charge de leur formation et fait partie en 1972 du premier équipage qui effectue sa conversion sur C-130 à Marietta (USA).

Après sa carrière militaire, il devient collaborateur commercial pour le secteur militaire à la brasserie Artois à Louvain. Grâce à lui, de nombreuses escadrilles ont pu rendre visite à cette brasserie de réputation mondiale. Fil est parti pour son dernier vol le 25 avril 2014.

Het begon waarschijnlijk bij de vader. Theofiel (Fil) Naets was een bekende figuur in de luchtmacht. Een commandant navigator; op het eerste gezicht niets uitzonderlijks. Was het zijn werkkraft, zijn charme, zijn bescheidenheid? In elk geval, iedereen sprak over Fil in de positieve zin. In de jaren 1958 tot 1962 vloog hij als *backseater* op CF-100 in het 349^{ste} smaldeel en als chief radar navigator was hij één van diegenen die er alles aan deden om het gebrekkige radar-en wapensysteem van de Canuck meer doeltreffend te maken. Na de *phasing out* van de CF-100 zou hij een referentiefiguur worden bij de navigators van de 15e Wing. Hij was er belast met de opleiding van de navigators en was er bij toen de eerste Belgische bemanning in 1972 haar conversie deed op de C-130 in Marietta (USA).

Na zijn militaire loopbaan werkte hij als commercieel medewerker voor de militaire sector bij de brouwerij Artois in Leuven. Er zijn weinig squadrons die, door zijn toedoen, geen bezoek hebben gebracht aan deze

Fil et Lea ont élevé quatre enfants, une fille et trois garçons dont les jumeaux Frank et Peter. Très tôt, ces derniers vont accompagner leur père lors de meetings aériens et sont ainsi presqu'inconsciemment attirés par l'aviation. Ils sont tous deux candidats élèves pilotes et débutent ensemble leur formation dans la promotion 75B. À Vance AFB (USA), ils sont les deux seuls sous-officiers belges dans la promotion 78-05. Détail particulier, la *distinction Flying Training Award* de la promotion qui comprend 30 officiers USAF est remise à Peter, tandis que l'*Academic Training Award* est remise avec trois points d'avance à Frank.

Pour les Américains, c'est du "never seen before". Tous deux sont désignés pour le 10^e Wing et font ensemble leur conversion sur F-104 Starfighter. La conversion se déroule parfaitement, sans aucun problème... jusqu'à ce jour fatal.

L'accident

Nous sommes le 9 février 1979. Frank et Peter vont effectuer un de leurs derniers vols en vue d'obtenir leur qualification opérationnelle dans la mission *strike*. Ils volent dans deux formations différentes, chacun avec un leader expérimenté. La mission consiste dans l'exécution d'une navigation à basse altitude, suivie d'un exercice de bombardement sur le champ de tir d'Helchternen (Pampa Range).

WDB. Les deux formations ont-elles décollé en même temps ?

PN. (Peter Naets). Non, nous avions des navigations différentes et donc des trajets différents. La formation de Frank s'est présentée la première au champ de tir. Les avions d'une formation précédente n'ont pas encore terminé leur tir et il leur est demandé à la formation de Frank de se mettre en attente - *holding pattern* - au sud de Pampa. Nous sommes arrivés un peu plus tard sur la fréquence de Pampa Range. Je volais en position de leader et après avoir pris contact radio, nous recevons l'ordre de nous rendre également dans le holding pattern.

WDB. Savais-tu s'il y avait d'autres avions dans le pattern ?

PN. Non, le contrôleur de Pampa était fort occupé avec les avions effectuant encore leurs tirs. Apparemment, il y avait également ce jour-là un incendie sur le range. Le contrôleur n'a pas réalisé qu'il y avait deux formations au même instant à 2.000 pieds dans le *holding pattern*. Nous volions à vue. Les conditions étaient VFR avec une visibilité au sol annoncée de 8 km et 6/8 à 10.000 pieds.

wereldberoemde brouwerij. Fil is vertrokken voor zijn laatste vlucht op 25 april 2014.

Fil en Lea hebben vier kinderen grootgebracht, drie jongens en één meisje. Onder hen een tweeling, Frank en Peter. Reeds vroeg gingen ze met hun vader naar meetings en werden aldus, bijna onbewust, aange trokken tot de vliegerij. Ze solliciteerden samen voor leerling-piloot, begonnen samen hun opleiding bij promotie 75B en maakten als twee enige Belgische onder officieren deel uit van promotie 78-05 in Vance AFB, USA. Opmerkelijk detail; de *Flying Training Award* van de promotie met 30 USAF-officieren werd toegekend aan Peter, maar voor de *Academic Training Award* werd hij met een banddikte (3 punten) geklopt door Frank. Volgens de Amerikanen: "never seen before". Zij werden beiden aangewezen voor de 10^e Wing en deden samen hun conversie op F-104 Starfighter. De conversie ver liep uitstekend, zelfs vlekkeloos ... tot de fatale dag.

Het ongeval

We schrijven 9 februari 1979. Frank en Peter worden gepland om één van hun laatste vluchten uit te voeren voor het verkrijgen van hun operationele kwalificatie in de *strike* rol. Ze vlogen in twee afzonderlijke formaties, elk met een ervaren leider. De zending bestond uit het uitvoeren van een navigatie op lage hoogte in Duitsland, gevolgd door een bombardementsoefening op het schietveld van Helchternen (Pampa Range)

WDB. Zijn jullie samen opgestegen?

PN. (Peter Naets). Neen, we hadden een verschillende navigatie en vlogen een verschillend traject. De formatie met Frank meldde zich als eerste bij het schietveld. Aangezien de voorgaande vliegtuigen hun oefening nog niet hadden beëindigd, werd hen gevraagd om een *holding pattern* te vliegen ten zuiden van Pampa. Wij zijn later op de frequentie van Pampa Range gekomen. Ik vloog in de positie van leider en toen ik in radiocontact kwam met het schietveld kreeg ik het bevel om in de *holding pattern* te blijven.

WDB. Wist je dat er nog vliegtuigen in de *holding pattern* waren?

PN. Neen, de verkeersleider van Pampa Range was zeer druk bezig met de controle van de vliegtuigen die nog schietoefeningen aan het doen waren. Blijkbaar was er die dag ook een brand op het schietveld. De verkeersleider was er zich niet bewust van dat er twee formaties op hetzelfde ogenblik op 2000 voet in de *holding pattern* waren. We vlogen in deze zone op zicht. Officieel was het

À 2.000 pieds, la visibilité était plutôt limitée et *hazy* avec un soleil bas sur l'horizon. J'avais vu deux F-104 dans la brume grâce à la traînée noire des gaz d'échappement. Ils volaient sur un cap menant à Kleine-Brogel.

WDB. La formation de Frank s'est-elle signalée ?

PN. Pas à ma connaissance. La fréquence de Pampa Range était fortement encombrée vu que nous étions sur la même fréquence que les autres avions occupés à tirer. L'autre formation a entendu que nous arrivions sur la fréquence et est passée sur la fréquence d'escadrille. Mon *chase pilot* est également passé sur cette fréquence. Je n'étais pas au courant qu'il avait été convenu que les deux formations - quatre avions - allaient se regrouper pour se présenter ensemble au champ de tir. Comme je ne pouvais y pénétrer, j'ai amorcé un virage à droite. L'autre formation nous a croisé dernière nous et a débuté un virage vers la gauche pour passer vent arrière (*downwind*) du circuit de tir.

Au cours de mon virage à droite, je vois subitement head-on à très courte distance - en grandeur nature - un autre Starfighter. Plus tard nous avons calculé qu'à cette vitesse, on a cinq secondes pour réagir. J'ai poussé dans le stick afin d'éviter le *midair* et laisser la priorité à l'autre F-104. Une fraction de seconde plus tard, mon opposant a effectué la même manœuvre d'évitement.

WDB. C'est plutôt inhabituel. Normalement, on tire vers le haut.

PN. Effectivement. C'est ce que je me suis dit : si l'autre pilote effectue une manœuvre d'évitement, il va sans doute tirer vers le haut. Le pilote de l'autre avion a sans doute eu cette même réaction. La façon de réagir à cet instant est entièrement impulsive. On n'a pas le temps d'une analyse sérieuse de la situation. Vu la manœuvre simultanée et identique la collision n'a pu être évitée. J'ai senti un gros choc. Par la suite, on a pu déterminer que l'autre appareil avait touché la queue de mon avion avec le cockpit. J'ai redressé horizontalement l'avion et ai essayé de gagner de l'altitude. L'avion tremblait mais était contrôlable. En regardant derrière moi, j'ai vu tomber l'autre F-104.

WDB. Savais-tu qu'il s'agissait de ton frère ?

PN. Non. Après avoir posé mon avion endommagé à Kleine-Brogel, j'ai été informé que Frank se trouvait dans l'autre avion. Mais il y avait une grande confusion. Selon les premières informations, on avait vu un parachute et il aurait encore été en vie. Personnellement, je n'avais pas vu de parachute, mais j'étais prêt à accepter cette hypothèse. Je n'avais sans doute pas vu de parachute,

VFR, met zicht aan de grond van 8 km en 6/8 op 10.000 voet. Op 2000 voet was het zicht echter eerder beperkt en was het *hazy*, met een zon die laag aan de horizon stond. Ik had 2 F-104s gezien in de mist dank zij de zwarte rookpluim van hun uitlaatgassen. Zij waren op een *heading* voor toestellen die naar Kleine Brogel vliegen.

WDB. Heeft de autre formation met Frank iets van zich laten horen?

PN. Bij mijn weten niet. Ik moet zeggen dat het heel druk was op de frequentie van Pampa Range. We zaten op dezelfde frequentie als de vliegtuigen die bezig waren met schietoefeningen. De autre formation had ons horen inchecken en ging over op de squadron frequentie. Mijn *chase pilot* ging ook op deze frequentie. Ik was echter niet op de hoogte dat er onderling afgesproken werd om met de 2 formaties - vier vliegtuigen - samen naar de range te vliegen en dat men een join-up zou doen. Daar ik de range niet binnen mocht, begon ik aan een rechterbocht. De autre formation kruiste achter ons en begon een linkerbocht om *downwind* te gaan. In de rechterbocht zag ik plots head-on op zeer korte afstand - levensgroot - een autre Starfighter. Later heeft men berekend dat met dergelijke snelheid 5 seconden heeft om te reageren. Ik duwde de stick naar voren om een *midair* te vermijden en de autre F-104 voorrang te geven. Een fractie van een seconde later deed mijn tegenlijger een identiek uitwijkingsmaneuver.

WDB. it is vrij ongewoon, normaal trekt men op om uit te wijken.

PN. Precies. Dat is wat ik waarschijnlijk als automatische reflex had: indien de anderen een uitwikkingsmaneuver deden, zouden zij wellicht optrekken. De piloot van het eerste vliegtuig van de autre formation moet echter eenzelfde automatisme gehad hebben. De actie die men op een dergelijk ogenblik neemt is volledig impulsief. Er is geen tijd voor een grondige analyse van de situatie. Een botsing kon door dit gelijktijdige en identieke maneuver niet vermeden worden. Ik heb een hevige impact gevoeld. Achteraf bleek dat het autre toestel mijn staartvlak raakte met de cockpit. Ikzelf bracht mijn toestel eerst horizontaal en begon dan op te trekken. Het toestel trilde maar was controleerbaar. Ik keek achterom en zag de autre F-104 neerstorten.

WDB. Wist je dat het je broer was?

PN. Neen. Nadat ik mijn beschadigd vliegtuig in Kleine Brogel aan de grond had gezet, heeft men mij ingelicht dat het Frank was die betrokken was in de botsing. Maar er was heel wat verwarring. Volgens de eerste gegevens

du fait qu'après la collision, j'étais surtout préoccupé par le contrôle de mon avion. Plus tard, on a retrouvé son corps à proximité de l'épave, mais ceci n'a été confirmé que quelques heures plus tard. Il est sans doute décédé sur le coup à l'impact.

WDB. Cela a dû être un choc terrible, non seulement pour toi, mais aussi pour tes parents ?

PN. Je pense en effet que c'est ce qui peut arriver de plus grave à des parents, perdre un fils ou une fille dans un accident. Par la suite, mon père a encore effectué un vol en TF-104 avec le *chase pilot* de mon frère.

Il faut avoir des enfants pour comprendre ce que cela signifie. Dans ma promotion d'autres pilotes sont décédés en service aérien commandé. Là également, les parents n'ont jamais vraiment pu faire le deuil de l'enfant perdu. Il est important que l'on continue à se soucier d'eux.

WDB. Comment as-tu pu surmonter cela mentalement comme pilote ? Qu'as-tu ressenti lorsque peu après, il a fallu revoler ?

PN. Dans un premier moment, je n'ai pas vraiment réalisé ce qui s'était passé. On vit comme dans un mauvais rêve ; on refuse de reconnaître les faits et toutes les émotions sont bloquées. J'avais le sentiment que ce n'était que le fruit de mon imagination et que Frank reviendrait un jour à l'escadrille. Ce qui s'était passé, ne pouvait être vrai. Ce n'est que des mois plus tard, que j'ai dû me rendre à l'évidence.

L'accident s'est produit un vendredi et le lundi je partais en formation en mission d'entraînement. Ce fut sans doute une bonne chose de pouvoir revoler si rapidement. Aujourd'hui, je suis étonné d'avoir pu surmonter ce dramatique accident - bien que la blessure soit toujours présente - et d'avoir à nouveau pu prendre place dans le cockpit. Je pense que des psychologues sont mieux armés pour expliquer comment des pilotes réagissent en cas d'accident.

Retour à l'école

WDB. Comment es-tu arrivé plus tard à suivre les cours de polytechnicien à l'école militaire ?

PN. J'ai volé deux ans comme pilote opérationnel à la 23^e Escadrille avec le statut d'officier auxiliaire. Pour rester à la force aérienne, il fallait réussir un examen de langue et de mathématique : l'examen A. J'ai participé à cet examen, mais il m'a manqué quelques points dans ma dissertation. On m'a laconiquement dit de revenir l'année suivante et que tout s'arrangerait à ce moment.

had men een parachute opgemerkt en zou hij nog leven. Ikzelf had geen parachute gezien, maar het was een hypothese die ik graag aannam. Ik had wellicht geen parachute gezien omdat mijn aandacht na de botsing gefocust was op het controleren van mijn vliegtuig. Later werd zijn lichaam gevonden in de omgeving van het wrak, maar het heeft een paar uren geduurd vooraleer dit bevestigd werd. Wellicht was hij op slag dood bij de impact.

WDB. Dat moet toch een serieuze klap geweest zijn, niet enkel voor jou, maar zeker ook voor je ouders.

PN. Ik denk inderdaad dat dit het ergste is wat ouders kan overkomen; een zoon of dochter verliezen bij een ongeval. Mijn vader heeft naderhand nog een vlucht uitgevoerd op TF-104 met de *chase pilot* van mijn broer. Men moet zelf kinderen hebben om te begrijpen wat zoets betekent. In mijn promotie zijn nog andere piloten omgekomen tijdens bevolen luchtdienst. Ook daar hebben de ouders het verlies nooit echt verwerkt. Het is belangrijk dat men voor deze ouders aandacht blijft hebben.

WDB. Hoe heb je dit mentaal kunnen verwerken als piloot? Wat was je gevoel toen je kort daarop weer moest gaan vliegen?

PN. Op het eerste ogenblik realiseerde ik me niet ten volle wat er gebeurd was. Het is alsof men in een nare droomleeft, men ontkent de feiten en alle emoties zijn geblokkeerd. Ik had het onwezenlijke gevoel dat het allemaal maar ingebeeld was en dat Frank op een dag terug in het squadron zou staan. Wat gebeurd was, kon niet echt zijn. Het was pas maanden later dat ik volledig besepte wat de nieuwe realiteit was. Het ongeval gebeurde op een vrijdag en op maandag heb ik opnieuw een oefenvlucht met een formatie uitgevoerd. Achteraf bekeken was het goed om zo snel weer te gaan vliegen. Vandaag ben ik verwonderd dat ik het dramatische ongeval - dat zeker niet verwerkt was - achter mij kon laten en weer in de cockpit kon plaatsnemen. Ik denk dat psychologen beter kunnen uitleggen hoe piloten op een ongeval reageren.

Terug naar school

WDB. Hoe kwam je erbij om later de polytechnische te gaan volgen in de militaire school?

PN. Ik heb 2 jaar gevlogen als operationeel piloot in het 23^e smaldeel, maar had het statuut van hulpofficier. Om bij de luchtmacht te blijven, moest men een extra examen afleggen over talen en wiskunde; het zogenoemde examen A. Ik deed mee aan dit examen maar bleek een paar punten te kort te komen voor de verhandeling. Men

1978, Vance AFB, USA.

Tweeling Frank en Peter Naets winnen elk een Award. Frank wint de Academic Training Award. Peter de Flying Training Award. Reactie van de Amerikanen: "never seen before".

1978, Vance AFB, USA. Les jumeaux Frank et Peter Naets gagnent chacun un Award. Frank gagne l'Academic Training Award. Peter le Flying Training Award. Réaction des Americains: "never seen before".



Mais il y avait une autre possibilité : réussir l'examen d'entrée à l'École Royale Militaire (ERM). J'ai choisi cette voie. Comme motivation supplémentaire, j'ai toujours été intéressé par tout ce qui touche à la mécanique avion et j'avais un frère qui faisait des études d'ingénieur. Je supposais que comme polytechnicien pilote j'aurais sans doute d'intéressants défis à relever. J'ai participé à l'examen d'entrée et j'ai été classé en ordre utile. J'ai donc entamé ces études. Il va de soi que les pilotes en escadrille pouvaient difficilement comprendre ce choix.

WDB. Lorsque je suis personnellement le cours du 3^e Cycle à l'ERM, je t'ai remarqué dans un peloton avec les jeunes élèves de ta classe. C'était plutôt étrange de voir un pilote breveté parmi tous ces jeunes gaillards. As-tu eu des problèmes à cet égard ?

PN. Non, pas vraiment. Dans la promotion j'étais évidemment un peu considéré différemment, mais cela n'a jamais posé de problème.

J'étais en mesure grâce à mon expérience de mieux relativiser la finalité de l'enseignement à l'ERM. Les études étaient fort intéressantes. Je me souviens par exemple encore du cours d'aérodynamique. Dans ce cours, nous examinions le domaine de vol du F-104. J'y ai appris des notions du pourquoi et comment des avions dont je ne soupçonnais pas l'existence.

Je combinais par ailleurs mes études avec le vol. Lors de travaux pratiques à l'ERM, j'effectuais régulièrement mes prestations aériennes sur Fouga Magister. Le soir, je devais rattraper la matière non vue, mais je pouvais compter sur mes collègues de promotion.

zei laconiek dat ik het jaar erop nog maar eens moest deelnemen en dat alles dan wel in orde zou zijn. Er bestond echter een alternatief voor het examen A en dat was het ingangsexamen voor de Koninklijke Militaire School (KMS). Ik besloot om voor het alternatief te gaan. Een extra motivatie was dat ik altijd erg geïnteresseerd was in alles wat met vliegtuigtechniek te maken had en ik had ook een broer die ingenieursstudies deed. Ik veronderstelde dat men als polytechnieker waarschijnlijk interessante uitdagingen als piloot zou krijgen. Ik nam deel aan het ingangsexamen, slaagde, en was batig gerangschikt. Ik verkoos de studie aan te vangen, alhoewel de andere smaldeelpiloten dit moeilijk konden begrijpen.

WDB. Toen ik de 3^{de} cyclus volgde in de KMS, heb ik je eens opgemerkt in een peloton met de leerlingen van je klas. Een eigenaardig zicht om een gebrevettede piloot te zien tussen al die jonge snaken. Heb je daar ooit problemen mee gehad?

PN. Dat veel eigenlijk best mee. Binnen de promotie was ik inderdaad een beetje een vreemde eend in de bijt, maar dit heeft nooit tot problemen geleid.

Door mijn ervaring was ik in staat om beter te relativieren waar het in de KMS over gaat. De studies vond ik zeer interessant. Ik herinner me bijvoorbeeld nog de cursus aerodynamica. In deze cursus werd het vluchtdomein van de F-104 geanalyseerd. Ik leerde aspecten van het hoe en waarom van vliegtuigen die ik voorheen niet kende. Ik combineerde trouwens mijn studies met vliegen. Tijdens praktische werken aan de KMS ging ik regelmatig vliegen met Fouga Magister. 's Avonds moest

WDB. Lorsque je suis chef de corps au 15^e Wing, je t'ai connu d'abord comme copilote et ensuite comme commandant de bord.

PN. Après l'ERM et cinq années passées à Kleine-Brogel, j'ai eu envie de découvrir une autre unité. Le 15^e Wing me tentait. Mon souhait était de voler sur C-130. Sans doute faut-il y chercher un lien avec la carrière de mon père qui a fait partie de l'équipage ayant volé le premier C-130 d'Atlanta à Melsbroek. Je me souviens encore de cette arrivée en 1972.

J'ai suivi le cours de conversion (TCU), mais il n'y avait pas de place sur C-130. Heureusement, il y avait le chef de corps. Il m'a félicité pour les résultats obtenus au cours et m'a demandé sur quoi j'allais voler. Je lui ai expliqué que je souhaitais passer sur C-130, mais qu'il n'y avait pas de place. Grâce à lui, j'ai pu suivre un cours sur les aspects techniques du C-130. Ensuite, cela a été très vite : copilote, responsable des flight engineers, premier pilote, commandant de bord, commandant du TCU et enfin instructeur C-130.

J'ai par la suite été muté à la section VSP-X de l'état-major pour y devenir le responsable du programme de modification avionique du C-130, l'*Avionics Update*.

Une opportunité de rêve de pouvoir combiner mon expérience pilote et mes connaissances d'ingénieur. Ce programme a conduit à une modification du C-130, malgré l'avis circonspect de Lockheed qui ne pensait pas qu'il soit possible de mener ce programme à bien sans la participation du constructeur. Le programme sera un succès grâce à l'excellente collaboration entre l'état-major, Sabena et Honeywell. Des projets de cette sorte sont un environnement unique dont on ne peut que rêver. À la croisée entre les opérations et la technique.

“Over to Eurocontrol”

WDB. Comment arrives-tu finalement à Eurocontrol ?

PN. Après avoir suivi le cours d'état-major, j'ai été muté au Joint Staff. Lorsque l'on gravit les échelons dans la hiérarchie des forces armées, on vole plus attaché à son bureau qu'en unité opérationnelle. Après quelques années, on m'a demandé de gérer le programme du nouvel Airbus A-310. J'ai évidemment accepté et me suis ainsi retrouvé au 15^e Wing. J'ai suivi une formation de Captain avec le Chief-Pilot A-310 de la Sabena. Je me suis immédiatement bien entendu avec ce pilote, un ancien adjudant aviateur de la force aérienne. Nous avons effectué quelques manœuvres avec l'A-310 permettant de découvrir qu'avec un tel appareil on peut encore voler

ik dan een beetje leerstof inhalen maar ik kon op mijn promotiegenoten rekenen..

WDB. Toen ik korpscommandant was in de 15^e Wing, heb ik je gekend eerst als copiloot, dan als boord-commandant.

PN. Na de KMS, en 5 jaar na Kleine Brogel, wenste ik naar een andere eenheid te gaan. De 15^{de} Wing leek me iets anders. Mijn wens was om op C-130 te gaan. Waarschijnlijk onbewust gerelateerd aan de loopbaan mijn vader, die met de eerste crew de C-130 uit Atlanta overvloog. Ik herinner me de aankomst nog in 1972.

Ik volgde de conversie-cursus (TCU) maar er was geen plaats beschikbaar op C-130. Gelukkig was er de toenmalige korpsoverste. Hij feliciteerde me met mijn uitslag van de TCU en vroeg me op wat ik ging vliegen. Ik legde hem uit dat ik op C-130 wilde vliegen maar dat er geen plaats was. Hij zei me dat er voor mij een cursus over de technische aspecten van de C-130 zou gestart worden. Daarna ging het snel: copiloot, verantwoordelijke flight engineers, first pilot, boordcommandant, smaldeelcommandant TCU en uiteindelijk ook instructeur C-130.

Toen werd ik naar VSP-X in de staf Luchtmacht overgeplaatst om het C-130 *Avionics Update* programma te leiden. Een gedroomde kans om pilootervaring en ingenieurswetenschappen te combineren. Dit programma leidde tot een modificatie van de C-130, waarover Lockheed gezegd had dat het onmogelijk was, en zeker onmogelijk zonder de constructeur van het toestel. De modificatie werd succesvol uitgevoerd door een nauwe samenwerking tussen staf luchtmacht, Sabena en Honeywell. Projecten in de luchtvaart zijn een unieke en gedroomde omgeving; ze houden het midden tussen operaties en techniek.

“Over to Eurocontrol”

WDB. Hoe ben je bij Eurocontrol terecht gekomen?

PN. Ondertussen volgde ik de cursus stafbrevethouder en werd daarna in de Joint Staff geplaatst. Bij het opklimmen in de hiérarchie van de krijgsmacht vliegt men meer met een bureau en minder in een operationele eenheid. Na enkele jaren vroeg men mij het programma voor de introductie van de nieuwe Airbus A-310 te leiden. Daar ging ik graag op in en ik werd weer overgeplaatst naar de 15^{de} Wing. Ik kreeg een opleiding als Captain met de Chief-Pilot A-310 van Sabena. Deze man was zelf ooit adjudant-vlieger geweest bij de luchtmacht en het klikte onmiddellijk. We hebben samen een paar manuevers gedaan met de A-310 die aantoonden dat je met zo'n

l'avion et que comme pilote il faut avoir les capacités nécessaires pour en tirer le meilleur profit. Ce n'est pas uniquement une question de *button pushing*.

De retour au 15^e Wing, j'ai toutefois réalisé que mes jours de vol étaient comptés. À l'avenir, les fonctions d'état-major allaient se succéder. J'avais pleinement apprécié le programme de modification du C-130; dans un environnement aéronautique, entre des opérationnels et des ingénieurs. Mais le nombre de grands programmes à la force aérienne diminuait et la possibilité de participer à l'un d'eux était quasiment nulle.

J'ai découvert un peu par hasard une annonce dans un journal. Eurocontrol était à la recherche d'un manager capable de gérer une division technique, de mener à bien ses propres projets et ce dans une unité opérationnelle où le contrôle du trafic aérien s'effectue au niveau européen. J'en ai parlé à mon épouse. Elle m'a demandé en riant pourquoi je n'essayerais pas. Le reste, c'est de l'histoire.

Aujourd'hui, après tant d'années, j'ai à nouveau régulièrement contact avec des compagnies aériennes à propos de l'*avionics* nécessaire pour l'implémentation de nouveaux concepts, ainsi qu'avec la force aérienne pour le support de leurs systèmes de contrôle aérien.

Quinze ans après avoir quitté le cockpit, le cercle est bouclé.

WDB. Peter Naets; a special case.

PN. Mon épouse partage cet avis. Elle comprend heureusement qu'il ne faut pas essayer de changer les *special cases*. Encore toujours la même conviction et le même engagement pour l'aviation comme par le passé. Dans le milieu de l'aviation, on rencontre des personnes superbes et compétentes. Ceux qui parviennent à motiver ces professionnels font avancer l'aviation. C'est et cela reste un environnement passionnant ; un rêve de gosse devenu réalité.

vliegtuig ook echt kan vliegen, en als piloot ook over de nodige vliegbekwaamheid moet beschikken om er het beste uit te halen. Het is niet enkel een kwestie van *button pushing*.

Terug in de 15^{de} Wing besefte ik echter dat mijn vliegdagen aan het korten waren. De toekomst was vooral van de ene staffunctie naar een andere. Een goede ervaring was het modificatieprogramma C-130; in een luchtvaartomgeving tussen operationelen en ingenieurs. Maar de luchtmacht deed ondertussen minder grote programma's en de kans om het nog ooit te doen was bijna nihil.

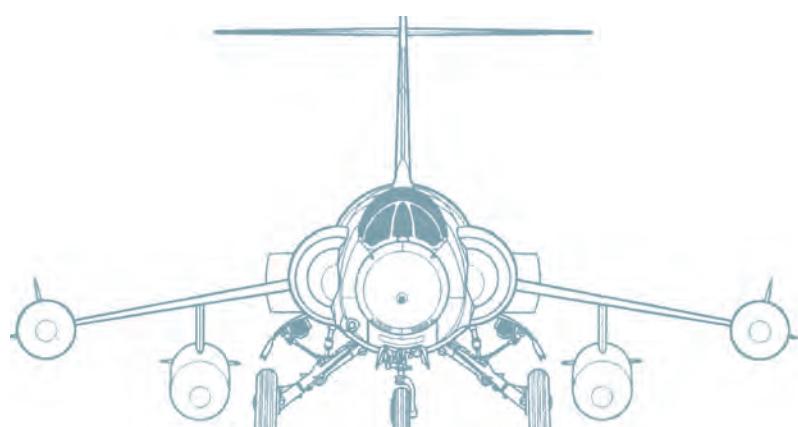
Toevallig las ik iets later in een krant een vacature opengesteld bij EUROCONTROL - in een operationele eenheid waar luchtverkeersleiding op Europees niveau wordt gedaan - om een technische divisie te leiden die ook haar eigen grote projecten uitvoert. Ik las dit voor aan mijn vrouw en die vroeg al lachend waarom ik niet solliciteerde. De rest is geschiedenis.

Maar vandaag - na zovele jaren - heb ik weer regelmatig te maken met luchtvaartmaatschappijen over *avionics* die noodzakelijk zijn voor nieuwe concepten, of met de luchtmacht over de ondersteuning van hun luchtverkeersleidingssystemen.

Vijftien jaar na de cockpit verlaten te hebben, is de cirkel rond.

WDB. Peter Naets; a special case.

PN. Mijn vrouw zegt dat ook. Ze beseft gelukkig dat je special cases niet moet veranderen. Nog steeds dezelfde overtuiging en gedrevenheid voor de luchtvaart als jaren geleden. In de luchtvaartomgeving werken prachtige en bekwame mensen. En zij die deze professionals kunnen motiveren, helpen de luchtvaart daadwerkelijk vooruit. Het is en blijft een boeiende omgeving, een jongensdroom die werkelijkheid werd.



AVIONS SANS PILOTES : UTOPIE OU ÉVOLUTION INÉLUCTABLE ?

I. Une évolution dans l'aviation civile



VLIEGTUIGEN ZONDER PILOOT:
UTOPIE OF ONSTUITBARE
EVOLUTIE?

I. De evolutie in de burgerluchtvaart

3^{ème} partie : Contrôle du trafic aérien - un secteur en évolution recherchant l'efficience - avec ou sans l'homme. *Partie 1*

Deel 3: Air Traffic Control - een sector in ontwikkeling op zoek naar efficiëntie - bemand of onbemand. *Deel 1*

"Progress is impossible without change, and those who cannot change their minds cannot change anything."

George Bernard Shaw



**Une conversation avec Peter Naets (PN)
rapporté par Wif De Brouwer (WDB),
traduction par André Perrad**

**Een gesprek met Peter Naets(PN)
opgetekend door
Wif De Brouwer (WDB)**

WDB. Partant de votre point de vue exprimé durant notre discussion au sujet des avions sans pilote dans l'aviation civile, il m'est apparu que vous êtes convaincu que le contrôle du trafic aérien deviendra de plus en plus automatisé. Donc, de moins en moins de personnes seront impliquées dans ce processus. Comment envisagez-vous l'évolution ?

PN. La manière actuelle de travailler exige beaucoup de main-d'œuvre. Nous voyons une évolution progressive mais qui évolue moins vite que dans les développements liés aux avions où déjà de très nombreuses tâches ont été automatisées. Le management est conscient de cet écart et aussi bien aux USA qu'en Europe des projets importants ont été lancés pour revoir complètement la manière actuelle de travailler.

La capacité disponible pour les utilisateurs de l'espace aérien est trop limitée et engendre des retards répétitifs; alors que l'on s'attend à ce que la demande de capacité augmente encore. De plus, de nouveaux projets voient le jour, comme des avions sans équipage et la commercialisation de la navigation spatiale. En outre, des exigences de sécurité encore plus importantes et des limitations environnementales croissantes se profilent et signifient un réel défi pour la gestion de l'espace aérien (*Air Traffic Management - ATM*)

Pour satisfaire à la demande future, un vaste upgrade est lancé. Il va changer fondamentalement le concept ATM actuel. La navigation

WDB. Voortgaande op uw standpunt tijdens ons gesprek over onbemande vliegtuigen in de burgerluchtvaart, kwam het me voor dat je er van overtuigd bent dat de controle van het luchtverkeer meer en meer geautomatiseerd zal worden. Er zullen dus minder en minder mensen betrokken worden in dit proces. Hoe zie je de evolutie?

PN. De huidige manier van werken is zeer arbeidsintensief. We zien een geleidelijke evolutie, maar die verloopt minder snel dan de ontwickelingen die zich voordoen in de vliegtuigen, waar reeds heel wat taken geautomatiseerd werden. Het management is zich bewust van deze tekortkoming en zowel in de USA als in Europa zijn belangrijke projecten gestart om de huidige manier van werken volledig te herzien.

De capaciteit die beschikbaar is voor de gebruikers van het luchtruim is te beperkt en veroorzaakt herhaalde vertragingen voor het luchtverkeer; terwijl verwacht wordt dat de vraag naar capaciteit nog zal stijgen. Daarenboven zien nieuwe projecten, zoals onbemande vliegtuigen en commerciële ruimtevaart het daglicht. Daarbij komen nog de hogere vliegveiligheidsvereisten en de toenemende milieubeperkingen, die een ware uitdaging betekenen voor het beheer van het luchtruim (*Air Traffic Management - ATM*).

Een uitgebreide upgrade om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag is aan de gang. Deze zal het huidig ATM-concept fundamenteel

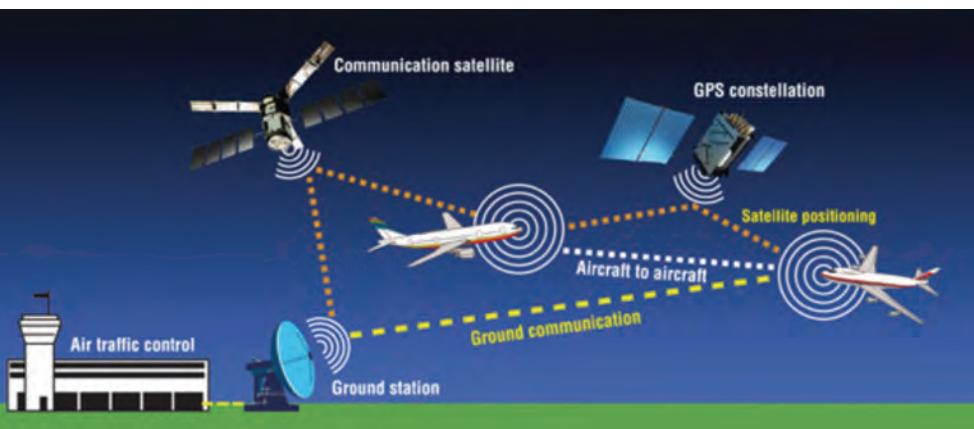
AVIONS SANS PILOTES / VLIETGUITEN ZONDER PILOTEN

et la détection passeront des systèmes au sol actuels à des systèmes satellites. Les systèmes au sol seront cependant gardés comme *backup*. Les communications radio seront remplacées par des échanges de données électroniques (*data linking*). Des données fragmentées seront remplacées par un réseau centralisé de données (*big data*) appelé *System Wide Information Management (SWIM)*.

L'impact de la détermination améliorée de la position des avions (*accuracy and trajectory prediction*) ne sera pas seulement remarquable depuis la montée, mais aussi pendant tout le vol. Le positionnement plus précis permettra à l'avion et aux contrôleurs de tirer *L'Air Traffic Control (ATC)* devient *Air Traffic Management (ATM)*. La diminution des communications radio prévient la saturation des fréquences, évite les mécompréhensions et améliore la sécurité de vol. Lorsque les circonstances atmosphériques influencent le routing de plusieurs avions, l'information nécessaire peut leur être transmise simultanément via *data processing* ce qui donne au contrôleur plus de latitude pour la fonction de management.

wijzigen. Navigatie en detectie zullen overgaan van de huidige grondsystemen naar satellietsystemen. Grondsystemen zullen wellicht als *backup* fungeren. Radiocommunicaties zullen vervangen worden door uitwisseling van elektronische gegevens (*data linking*). Gefragmenteerde data zullen vervangen worden door een gecentraliseerd netwerk van gegevens (*big data*), gekend als *System Wide Information Management (SWIM)*.

De impact van de verbeterde positiebepaling van vliegtuigen (*accuracy and trajectory prediction*) zal niet enkel merkbaar zijn vanaf het uitklimmen, maar ook tijdens de kruisvlucht. De preciezere positiebepaling zal toelaten dat het vliegtuig en de controleurs meer voordeel kunnen halen uit verminderde *separation standards*. Dit gaat samen met de mogelijkheid om de positie van andere vliegtuigen te volgen vanuit de cockpit. Het uitklimmen kan meer doeltreffend gebeuren wanneer de controleurs meer separatie-verantwoordelijkheden delegeren aan het vliegtuig. Gelijktijdige datauitwisseling van vluchtparameters, zowel aan de piloten als controleurs, zal het mogelijk maken bepaalde taken volledig te automatiseren. De controleurs die voor het ogenblik vooral



En cas de conflits potentiels entre avions, le système anticipera et recommandera des paramètres de routes et vitesses modifiés. Le contrôleur ou les systèmes au sol transmettent cela aux avions concernés via *data link*. Après confirmation du pilote, la modification est automatiquement introduite, aussi bien dans les avions concernés que dans le système de contrôle au sol. Une telle information synchronisée va diminuer la charge de travail du contrôleur et du pilote, ce qui aura des répercussions positives pour la sécurité aérienne.

Parfois, des modifications complémentaires de vol seront nécessaires. La route peut être optimisée en vol ; la route préférentielle peut devenir une autoroute à plusieurs voies parallèles décalées. Les routes peuvent être individualisées pour chaque vol séparément et la confirmation finale de la route choisie peut se faire via *data link*. Ceci permet plus de souplesse que par radiocommunications et évite erreurs et mécompréhensions. Les avions pourront toujours emprunter leur trajet optimal. Le *data link* permet plus de changements complexes de vol que le voice control. Les avions pourront plus souvent emprunter la route optimale. La permission d'utilisation de l'espace aérien s'exprime

Les fonctions navigation et détection qui reposent actuellement sur des systèmes basés au sol évolueront vers des systèmes satellitaires.

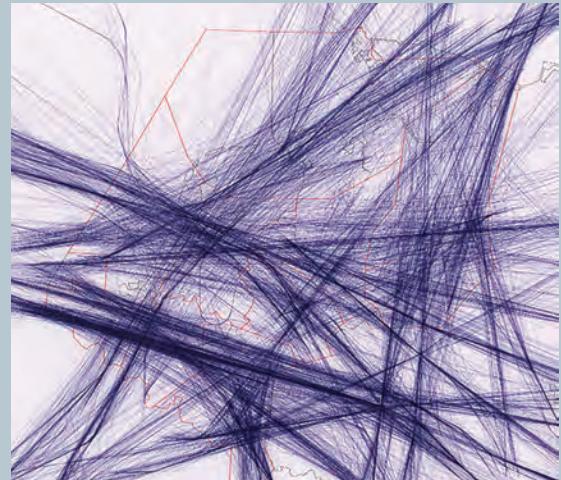
Navigatie en detectie zullen overgaan van de huidige grondsystemen naar satellietsystemen.

bekommerd zijn over separatie, zullen zich dan meer kunnen concentreren op luchtverkeer stromen (*flows*). *Air Traffic Control (ATC)* wordt *Air Traffic Management (ATM)*. Verminderde radiocommunicatie voorkomt frequentieverzadiging, vermindert misverstanden en verbetert vliegveiligheid. Wanneer de weersomstandigheden de routing van meerdere vliegtuigen beïnvloeden kan de nodige informatie gelijktijdig aan alle betrokken vliegtuigen via *data processing* overgemaakt worden, wat aan de controleur meer ruimte laat voor zijn management functie.

Bij het vaststellen van potentiele conflicten met andere vliegtuigen zal het systeem anticiperen en gewijzigde routeparameters en snelheid aanbevelen. De controleur of de grondsystemen seinen dit via *data link* door naar de betrokken vliegtuigen. Na bevestiging van de piloot, wordt de wijziging automatisch ingevoerd, zowel in de betrokken vliegtuigen als in het grondcontrolesysteem. Dergelijke gesynchroniseerde informatie zal de werklast van de controleur en de piloot verminderen, wat een gunstige weerslag zal hebben op de vliegveiligheid.

Soms zullen nog bijkomende vluchtwijzigingen nodig zijn. De route

One day traffic stream In Maastricht UAC



mera en *entry time*, *flight path*, et *assigned altitude*. Les opérations en 4 dimensions (4D) deviennent réalité.

Cela vous donne une idée des niveaux d’automatisation. L’implication humaine restera nécessaire, mais fondamentalement différente. En comparaison avec la situation actuelle, un seul contrôleur pourra contrôler une plus grande partie du trafic aérien actuel.

WDB. Pensez-vous qu’il soit possible de fusionner les organismes de contrôle au niveau international en centres qui p.ex. contrôleraient toute une région ? Ces centres ne seront-ils pas dépendant de la carte politique au sol ? Comment voyez-vous l’évolution dans un proche avenir ?

PN. Le débat concernant la fusion de divers organismes de contrôle nationaux et régionaux dure depuis des années. On a déjà effectué une comparaison entre les USA et l’Europe. De ces études il ressort que les centres qui contrôlent entre 25 et 50 secteurs peuvent servir de cadre de référence pour une efficacité maximale. Ces fusions devraient aller de pair avec la modernisation du système au sol dont nous venons de parler (la transition de l’*Air Traffic Control* vers l’*Air Traffic Management*). Cela permettrait de contrôler des avions depuis n’importe quel emplacement faisant partie du réseau. Ainsi, la place du centre de contrôle et la zone de responsabilité géographique ne devraient pas être nécessairement couplées l’une à l’autre. Les centres ATC vieillissants peuvent être remplacés par un petit nombre de nouvelles installations *high-tech* avec un environnement de travail plus attractif. Un deuxième avantage serait qu’un tel concept permettrait des économies par agrandissement d’échelle. Cette évolution prendrait en compte la grande variété en productivité et le cadre de référence utiliserait les concepts en usage dans les centrales à très haute productivité. Si deux centres fusionnent, la productivité peut augmenter en répartissant la charge de travail.

Les économies pourraient décevoir parce que l’on s’attend à ce que les salaires augmentent dans des installations à plus haute productivité. Les partenaires sociaux attendent une proportionnalité entre salaire et output. Cependant, une réduction d’effectifs devrait être possible par la fusion de certains secteurs pour lesquels les programmes techniques de modernisation peuvent conduire à des économies significatives. La productivité d’une centrale est en fait le résultat final de 3 paramètres : il utilise le concept opérationnel, des systèmes techniques avancés, et le facteur humain ou social.

kan onderweg geoptimaliseerd worden; de voorkeursroute kan een soort snelweg worden met parallelle offset vliegbanen. Routes kunnen geïndividualiseerd worden voor elke afzonderlijke vlucht en de uiteindelijke bevestiging van de gekozen route kan via *data link* gebeuren. Dat laat meer soepelheid toe dan met radiocommunicaties, wat vergissingen en misverstanden vermindert. Vliegtuigen zullen telkens hun optimaal traject kunnen vliegen. Met *Data* zijn meer complexe vluchtwijzigingen mogelijk dan met voice control. Toelating voor het gebruik van het luchtruim zal uitgedrukt worden in *entry time*, *flight path* en *assigned altitude*. Vier dimensionele (4D) operaties worden realiteit.

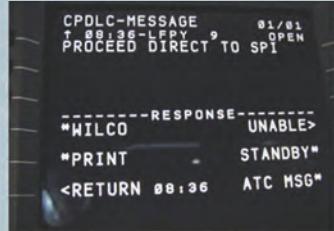
Dat geeft je een idee van de verwachte niveaus van automatisering. De menselijke betrokkenheid zal nodig blijven, maar grondig verschillen. Vergelijken met de huidige toestand, zal één enkele contrôleur een veelvoud van het huidig luchtverkeer kunnen controleren.

WDB. Denk je dat het mogelijk is om de controleorganismen op internationaal vlak samen te smelten tot centra die bv. een ganse regio controleren. Zullen deze centra niet afhankelijk zijn van de politieke landkaart? Hoe zie je de evolutie in de nabije toekomst?

PN. Het debat over het samensmelten van de diverse nationale en regionale controle-organismen is sinds jaren aan de gang. Men heeft reeds een vergelijking gemaakt tussen Europa en de USA. Uit deze studies blijkt dat centra die tussen 25 tot 50 sectoren controleren, als referentiekader voor maximale doeltreffendheid kunnen fungeren. Deze samensmelting zou het best samengaan met de modernisering van het grondsysteme die we zojuist bespraken - transitie van *Air Traffic Control* naar *Air Traffic Management*. Dit zou toelaten vliegtuigen te controleren van eender welke locatie die deel uitmaakt van het netwerk (*Any aircraft controlled from any location*). Aldus zouden de plaats van het controlecentrum en de geografische verantwoordelijkheidszone niet noodzakelijk aan elkaar gekoppeld zijn. Verouerde ATC-centra kunnen vervangen worden door een klein aantal nieuwe *hightech* installaties met meer aantrekkelijke werkomstandigheden. Een tweede voordeel zou zijn dat een dergelijk concept besparingen door schaalvergroting zou mogelijk maken. Deze evolutie zou rekening houden met de grote verscheidenheid en de concepten die gebruikt worden door de centrales met hoogste productiviteit worden het referentiekader. Indien twee centra samensmelten kan de productiviteit verhogen door de werklast tussen de centrales onderling te spreiden.



Le contrôleur ou les systèmes au sol transmettent ceci via data link aux avions concernés.



De controleur of de grondsystemen seinen dit via data link door naar de betrokken vliegtuigen.

Le raisonnement ci-dessus montre que la fusion au plan technique peut induire d'importants avantages ; mais ce n'est qu'un paramètre. Les pays considèrent leur espace aérien et son contrôle comme aussi important que le contrôle de leur territoire. Ils estiment que leur économie de transport sera plus rentable s'ils conservent l'autorité sur leur propre espace aérien. C'est pourquoi ils sont réticents à en confier la responsabilité à des centres consolidés étrangers ou internationaux. Le paysage politique est donc déterminant pour aboutir à la consolidation d'un tel concept. D'une part, les pays plaident pour une meilleure coopération internationale, pour plus d'efficacité et moins de centres de contrôle, mais d'autre part ils veulent un centre de contrôle national dans leur propre pays, près d'un aéroport important. La motivation de telles décisions devrait être économique au niveau international et non politique sur le plan local.

De plus, les syndicats du monde ATC sont très puissants. Ils militent pour le maintien de l'emploi dans les institutions actuelles et sont soutenus pour cela par les politiciens locaux. De nombreuses tentatives de fusion ont déjà échoué du fait d'interventions politiques. Pourtant, chacun dans le monde ATM comprend qu'une fusion à grande échelle offrirait dénormes possibilités. Pour cela, on examine des alternatives comme des «centres virtuels» ou, autrement dit, "ATM Data as a service". Personne n'a besoin de savoir d'où viennent ces données qui sont empilées dans un « cloud » comme nous en connaissons aujourd'hui dans l'internet. Cela se traduit par une fusion technique de centres de données par laquelle les Ops rooms, où travaillent les contrôleurs, restent à leur emplacement actuel. Les centres de données se trouvent ailleurs. Cette approche serait plus acceptable pour les partenaires politiques et sociaux car l'Ops room serait encore située à proximité du *mainport*.

La consolidation technique peut faire baisser de 30% les coûts de fonctionnement de deux centres. Si on y ajoute un troisième centre (c'est alors un *Air Traffic Service Unit - ATSU*), les coûts baissent encore plus.

On peut conclure qu'aujourd'hui il est pratiquement impossible de fusionner sur le plan international vu le paysage institutionnel des prestataires de services nationaux. La politique joue un rôle important dans le processus de rationalisation. Dans le futur proche - en termes ATM, environ 5 à 10 ans - une consolidation technique aura lieu, mais les emplacements opérationnels ne changeront pas nécessairement.

WDB. Pour l'avenir, voyez-vous une fusion possible des *Upper Area Control* avec les *Lower Area/Approach Control* ?

PN. Cette question est liée à la précédente. Cette fois, il s'agit de

De besparingen zouden kunnen tegenvallen omdat men verwacht dat de lonen zullen stijgen in installaties met hogere productiviteit. De sociale partners verwachten dat er een evenredigheid is tussen loon en output. Nochtans zou een kleinere personeelsbezetting moeten mogelijk zijn door het samensmelten van bepaalde sectoren, waarbij de technische modernisatieprogramma's verder bijdragen tot aanmerkelijke besparingen. De productiviteit van een centrale is in feite het eindresultaat van 3 parameters: het gebruikt operationeel concept, geavanceerde technische systemen, en de menselijke of sociale factor.

Bovenvermelde redenering toont aan dat samensmelting op technisch vlak kan leiden tot belangrijke voordelen; maar dat is slechts één parameter. De politieke dimensie mag niet uit het oog verloren worden. Landen beschouwen hun luchtruim en de controle ervan even belangrijk als de controle over hun grondgebied. Zij oordelen dat hun transportconomie beter zal renderen wanneer zij het zeggenschap behouden over hun eigen luchtruim. Daarom zijn ze weigerachtig om de verantwoordelijkheid aan geconsolideerde buitenlandse of internationale centra toe te kennen. Het politiek landschap is dus beslissend om tot een dergelijk geconsolideerd concept te komen. Enerzijds pleiten alle landen voor betere internationale samenwerking, meer doeltreffendheid en minder controlecentra maar anderzijds willen zij een nationaal centrum in hun eigen land, dicht bij een belangrijke luchthaven. De drijfveer voor dergelijke beslissingen zou economisch moeten zijn op internationaal vlak en niet politiek op lokaal vlak.

Bovendien zijn de vakbonden in de ATC-wereld zeer sterk. Zij ijveren voor het behoud van werkgelegenheid in de huidige installaties en worden hierbij gesteund door lokale politici. Er zijn reeds veel pogingen tot samensmelting mislukt wegens sociale en politieke interventies. Nochtans beseft iedereen in de ATM-wereld dat een samensmelting op grote schaal enorme mogelijkheden biedt. Daarom worden alternatieven zoals "virtuele centra" of, anders gezegd, "ATM data as a service" onderzocht. Niemand hoeft te weten vanwaar de data komen en ze zijn opgeslagen in een "cloud" zoals we die vandaag voor het internet kennen. Dit vertaalt zich in een technische samensmelting van data centers waarbij de Ops rooms, waar de controleurs werkzaam zijn, in hun huidige locatie blijven. De data centers bevinden zich elders. Deze benadering zou meer aanvaardbaar zijn voor politici en sociale partners daar de Ops room nog steeds gelokaliseerd zou zijn in de nabijheid van de *mainport*.

Technische consolidatie kan de functioneringskosten van twee centra tot 30% doen dalen. Wanneer we hierbij nog een derde centrum

la fusion entre les UACs et les ACCs (*Upper Area Control Centres* et *Lower Area Control Centres*). Ce sont les centrales qui contrôlent l'espace aérien supérieur et l'espace aérien inférieur. Les UACs ont une structure de contrôle horizontale et les ACCs une construction plutôt verticale. On a beaucoup débattu à ce sujet et jusqu'à présent, aucune solution qui satisfasse tous les besoins n'a été trouvée (*a single solution for all situations does not exist*).

Examinons succinctement les notions « *Upper and Lower Airspace* ». La séparation entre UACs et ACCs se passe à un niveau de vol déterminé. Le principe de base est que le trafic se passe sans soudure et que les règles soient appliquées et synchronisées communément. Ce principe se fonde sur un « *espace commun* » qui, à terme, doit permettre l'amélioration des ATM orientées vers le gate to gate concept. Le concept d'un « *espace commun* » doit se construire et s'adapter dans un processus de consultation entre plusieurs parties prenantes. Le premier objectif est l'harmonisation de la réglementation de l'espace aérien sur base des règles ICAO Class C concernant la tranche au dessus de FL 195.

Enfin, la décision de fusion devrait être prise sur base de prestations et/ou d'efficacité. Le centre qui peut démontrer qu'il atteint la plus grande productivité devrait contrôler le plus grand volume aérien. Malheureusement, on retombe ici sur les obstacles politiques et sociaux. La fusion des UACs et des ACCs n'est pas encore pour demain. Si la prestation du système actuel ne suffit pas pour répondre à l'attente, l'opinion publique fera alors pression sur les politiciens pour accepter des changements qui auparavant n'étaient pas discutables.

WDB. Une trop grande centralisation ne comporte-t-elle pas certains risques ? P.ex. une panne d'ordinateur dans un centre de contrôle important, une panne de hardware dans des radars importants, etc.

PN. La discussion sur la décentralisation n'est pas influencée par le risque technique, mais plutôt par la fragmentation (ou la décentralisation). Pour mieux comprendre le contexte, comparons la situation des USA à celle de l'UE.

toevoegen (*dat is dan een Air Traffic Service Unit – ATSU*), zouden de kosten nog veel verder dalen.

We kunnen besluiten dat het vandaag praktisch onmogelijk is om op internationaal vlak samen te smelten wegens het institutioneel landschap van de nationale dienstverleners. Politiek speelt een belangrijke rol in het rationaliseringsproces. In de nabije toekomst - in ATM-termen over ongeveer 5 tot 10 jaar – zal een technische consolidatie gebeuren maar zullen de operationele locaties niet noodzakelijk wijzigen

WDB. Zie je in de toekomst een samensmelting van *upper area control* met *lower area/approach control*?

PN. Deze vraag staat in verband met de vorige. Ditmaal gaat het dus over de samensmelting tussen de UACs en de ACCs (*Upper Area Control Centres* en (*Lower*) *Area Control Centres*). Dit zijn de centrales die het hoger en het lager luchtruim controleren. UACs hebben een horizontale controle structuur in de hogere luchtlagen en ACCs hebben een eerder verticale opbouw. Hier is al heel wat over gedebatteerd en tot hiertoe werd geen oplossing gevonden die alle behoeften dekt (*a single solution for all situations does not exist*).

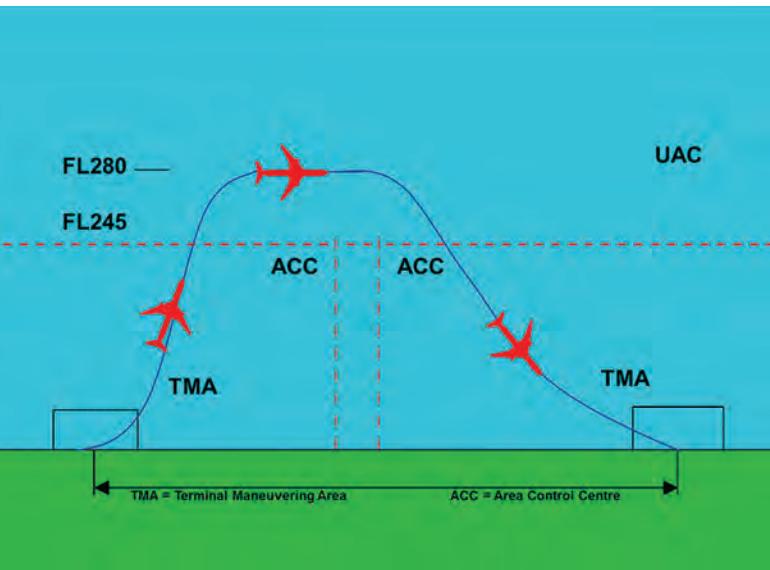
Laten we eens in het kort de noties “*upper and lower airspace*” bekijken. De splitsing tussen UACs en ACCs gebeurt op een bepaald vliegniveau. Het hoofdprincipe is dat het luchtverkeer in het luchtruim naadloos verloopt en dat de regels gezamenlijk en gesynchroniseerd worden toegepast. Dit principe steunt op “één gezamenlijk luchtruim” dat moet toelaten om op termijn de ATM-verbeteringen toe te passen die gericht zijn op het *gate-to-gate concept*. “Één gezamenlijk luchtruim” concept wordt opgebouwd en toegepast in een consultatieproces tussen meerdere belanghebbenden. De eerste doelstelling is de harmonisatie van de luchtruimreglementering op basis van de ICAO regels Class C betreffende het luchtruim boven FL 195.

Uiteindelijk zou de beslissing tot samensmelting enkel moeten ge-

Route network
and military training areas



Technisch risico in de luchtvaart



Flight profile controlled by ATC

L'espace aérien (en millions de Km²) contrôlé aux USA et en Europe correspond dans les grandes lignes. En Europe, 16.800 ATCOs sont à l'œuvre pour 14.000 aux USA.

L'Europe dispose de 38 Air Navigation Service Providers et les USA en ont 1 (*Le FAA ou Federal Aviation Administration*). L'Europe contrôle 10 millions de vols IFR et les USA en contrôlent 17 millions. L'Europe dispose d'environ 65 *en-route centres* ; tandis que les USA en ont 20.

La fragmentation en Europe est très claire : de très nombreuses organisations de prestation de services génèrent plus de personnel, plus de centrales et moins de trafic contrôlé.

La taille des centrales aux USA qui contrôlent en moyenne 25 à 50 secteurs montre que le risque est contrôlable. Le plafond de 50 secteurs n'est pas une limitation technique mais une limite sur le volume du personnel opérationnel qui peut être géré depuis une centrale. Donc il s'agit plutôt d'un problème de personnel que d'un problème technique. Aux USA il y a d'ailleurs une discussion en cours pour voir si les 20 centrales existantes ne pourraient pas être remplacées par 5 centrales.

Pour revenir à votre question sur un risque technique - toujours existant - ; une panne de systèmes ATM automatisés est effectivement un risque permanent, aussi bien pour les petites que les grandes centrales. Ce risque est réduit par l'utilisation de technologies très fiables et un concept d'entretien bien structuré. Dès sa conception, le système ATM doit satisfaire à des normes de sécurité très strictes.

Les pannes individuelles seront surmontées grâce à une redondance suffisante. Grâce également à des *crossovers* fiables, la panne d'un composant n'a pas nécessairement un impact sur le fonctionnement de l'ensemble. En réalité, dans les systèmes complexes le mécanisme de *crossover* peut devenir le maillon faible de la chaîne. Ceci est résolu

nomen worden op basis van prestaties en/of doeltreffendheid. Het centrum met de hoogste productiviteit zou het grootste luchtruimvolume moeten controleren. Spijtig genoeg vallen we hier terug op politieke en sociale hindernissen. Het samensmelten van UACs en ACCs is nog niet voor morgen. Indien de prestatie van het huidig systeem niet voldoet aan de vraag, dan zal er vanuit de publieke opinie druk uitgeoefend worden op politici om veranderingen te aanvaarden die voorheen onbespreekbaar waren.

WDB. Houdt een te grote centralisatie geen grotere risico's in; bv. een computerdefect in een belangrijk controlecentrum, hardware defect van belangrijke radars, enz.

PN. De discussie over centraliseren wordt niet zozeer beïnvloed door technische risico, maar eerder door fragmentatie (of decentralisatie). Om de achtergrond beter te begrijpen, zullen we de toestand in de USA met deze van de EU vergelijken.

Het luchtruim (in miljoen vierkante km) dat gecontroleerd wordt in de USA en Europa stemt in grote mate overeen. In Europa werken 16.800 ATCO's (*Air Traffic Control Officers*) terwijl er in de USA 14.000 aan de slag zijn.

Europa heeft 38 Air Navigation Service Providers en de USA heeft er 1 (*de FAA or Federal Aviation Administration*). Europa controleert 10 miljoen IFR-vluchten en de USA controleert er 17 miljoen. Europa heeft ongeveer 65 en-route centrales terwijl de USA er 20 heeft.

De fragmentatie in Europa is zeer duidelijk: veel dienstverlening organisaties leiden tot meer personeel, meer centrales en minder verkeer dat gecontroleerd wordt.

De grootte van de centrales in de USA die gemiddeld 25 tot 50 sectoren controleren tonen aan dat het technisch risico controlieraar is. De bovenlimiet van 50 sectoren is geen technische beperking maar een beperking op de omvang van het operationeel personeel dat vanuit een centrale kan beheerd worden. Dus eerder een personeelsprobleem dan een technisch probleem. In de USA is er trouwens een discussie aan de gang of de 20 bestaande centrales vervangen kunnen worden door 5 centrales.

Om toch op uw vraag van technisch risico - dat altijd bestaat - terug te komen; het uitvallen van geautomatiseerde ATM systemen is inderdaad een bestendig risico, zowel voor kleine als voor grote centrales. Dit risico wordt afgezwakt door het gebruik van zeer betrouwbare technologie met een goed gestructureerd onderhoudsconcept. Bij het ontwerpen moet het ATM systeem aan zeer strikte veiligheidsnormen voldoen.

Individuele defecten worden uitgeschakeld door voldoende *redundancy* te voorzien. Mede door betrouwbare crossovers heeft een defect aan één component niet noodzakelijk een invloed op de functionering van het geheel. Echter, in complexe systemen kan het crossover mechanisme de zwakke schakel in de ketting worden. Dit wordt opgelost door

par l'activation d'un filet de sauvetage de solutions alternatives dès qu'un incident se produit. Il est ainsi possible aujourd'hui que l'utilisateur final ne réalise même pas qu'une panne s'est produite parce que le contrôle technique a déjà pris une action préventive pour éviter la panne totale du système ATM.

En outre, il existe en Europe une grande centrale internationale où, depuis 1972, les services ATM n'ont jamais été interrompus par des pannes techniques. Chaque semaine, il y a des centaines d'incidents techniques mais on a mis en place un grand nombre de filets de sécurité. Les plus anciens systèmes ont été modernisés ou remplacés par de nouvelles technologies, sans interruption dans les opérations. Il va de soi que pour ce faire une technologie spéciale est exigée, qui est également utilisée dans d'autres secteurs critiques, comme l'industrie nucléaire.

Notre conclusion finale est donc claire : une plus grande centralisation comporte des risques, mais ceux-ci sont bien contrôlables. L'Europe a encore pas mal de chemin à parcourir même si les 38 organisations existantes n'aiment l'entendre. Les solutions ne se situent pas au niveau national, mais bien au niveau international.

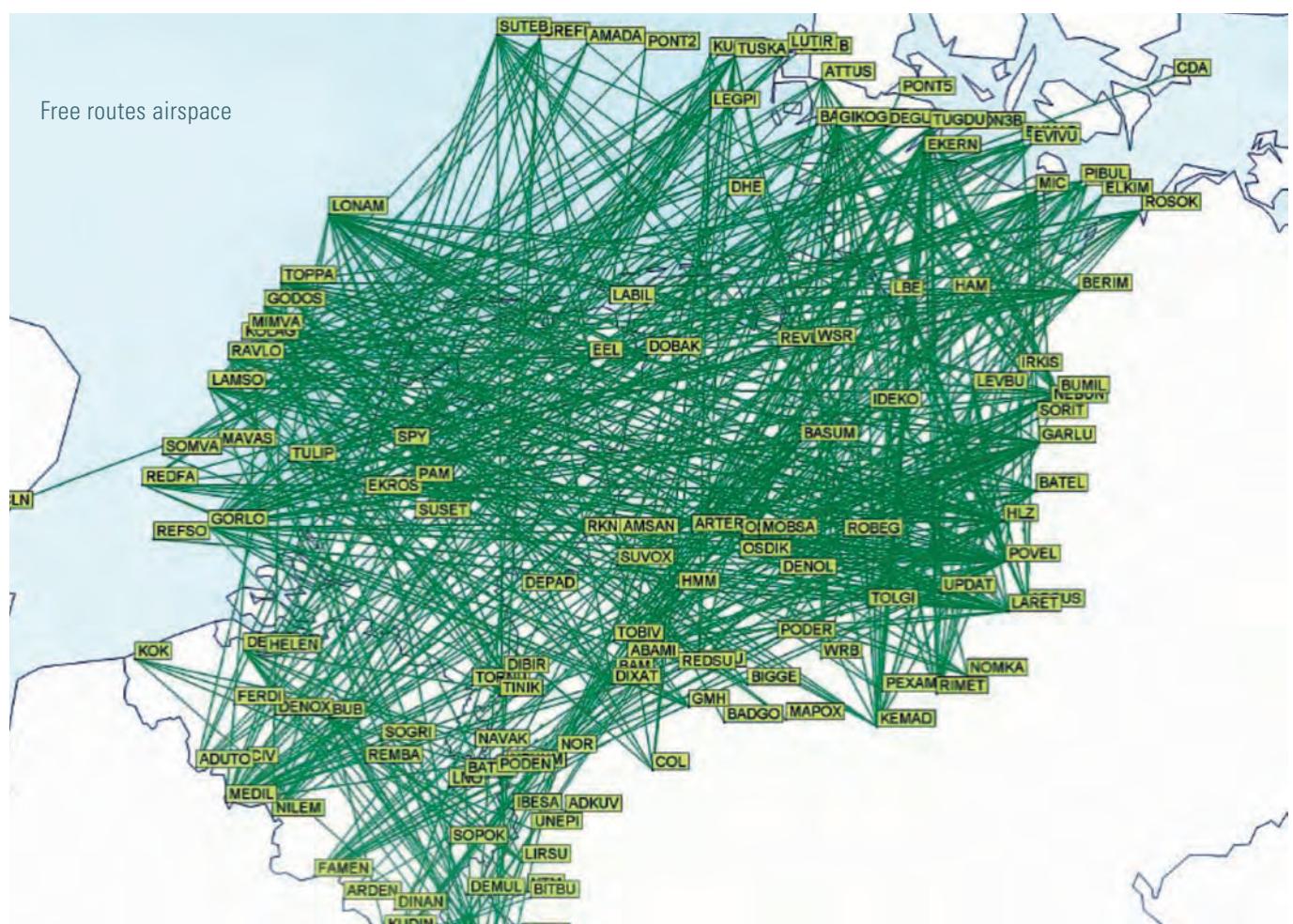
Notre discussion se poursuit à propos de l'intégration des drones et UAV's dans un concept de gestion de l'espace aérien. Vous retrouverez ce très intéressant sujet dans la partie 2 de cette interview qui paraîtra dans notre prochain magazine.

een vangnet van alternatieve oplossingen te activeren van zodra er zich een incident voordoet. Zo is het vandaag mogelijk dat de eindgebruiker niet eens beseft dat er zich een defect heeft voorgedaan omdat de technische controle reeds preventieve actie heeft genomen om te beletten dat het volledig ATM-systeem zou falen.

Verder bestaat er in Europa een grote internationale centrale waar sinds 1972 de ATM-diensten nooit onderbroken werden door technische defecten. Wekelijks zijn er honderden technische incidenten maar men heeft een aantal veiligheidsnetten in plaats. Oudere systemen worden gemoderniseerd of vervangen door nieuwe technologie, zonder dat de operaties onderbroken worden. Het spreekt vanzelf dat hiervoor specifieke engineering methodes gebruikt worden die ook in andere kritische diensten, zoals de nucleaire industrie, van toepassing zijn.

Onze eindconclusie is dus duidelijk: grotere centralisatie houdt risico's in maar deze zijn goed controleerbaar. Europa heeft nog een hele weg af te leggen alhoewel de 38 bestaande organisaties dit niet graag horen. De oplossingen liggen niet op nationaal maar wel op internationaal vlak.

Onze gesprek gaat verder over de integratie van drones en UAV's in een aangepast concept van luchtruimbeheer. Deze zeer interessante topic vindt u terug in deel 2 van dit interview dat verschijnt in ons volgend magazine.





INVITATION Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE

UITNODIGING Golftornooi ‘Pelle’ DARDENNE

Pour la deuxième année consécutive, la famille du Commandant Aviateur e.r. P Dardenne, a proposé aux « Vieilles Tiges de l'Aviation Belge » (VTB) d'organiser un tournoi de golf pour honorer sa mémoire et d'en verser les bénéfices aux œuvres sociales des VTB.

C'est dans ce cadre qu'en collaboration avec la base de Florennes et le Florennes Avia Golf Club (FAGC), les VTB sont heureuses de vous inviter à ce tournoi qui se déroulera ce **mercredi 1 juillet** sur le parcours de la base de Florennes. Ci-dessous les informations concernant cette compétition :

- Invitations en priorité aux membres des VTB, aux militaires d'active et pensionnés de la Force Aérienne, aux membres de Golf Avia et du Golf Club SABENA
- Départs : à partir de 09.30 hr
- Formule : Single Stablefort
- Catégories : à déterminer ultérieurement en fonction de la participation
- Prix spéciaux : closest to the pin et longest drive
- Pour des questions d'organisation (9 trous)
limitation à 60 golfeurs environ

PARTICIPATION AUX FRAIS : Forfait unique de 50 € par personne (compétiteur et/ou non-golfeur)

Cette participation comprend

Pour tous : Un « café » d'accueil
1 Sandwich

La réception (vers 18.00hr)
Le barbecue (vers 19.00hr)

Pour les golfeurs : Le green fee (offert par le FAGC)
Des « tee gifts »
Une bouteille d'eau
La table de prix

Pour les non golfeurs : Une visite guidée du Musée Colonel R Lallemand DFC (à 14.00 hr et à 16.00 hr)
Une initiation au golf (dès 15.00 hr)

Remarques :

Hormis lors de la réception, boissons non incluses mais à prix démocratiques
Participation limitée : l'ordre des paiements détermine l'ordre des inscriptions.

Voor het tweede opeenvolgende jaar vraagt de familie van wijlen Commandant Vlieger o.r. P Dardenne de 'Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart' (VTB) een golftornooi te organiseren te zijner gedachtenis. De opbrengst ervan gaat naar de sociale werken van de VTB.

In samenwerking met de basis van Florennes en de Florennes Avia Golf Club (FAGC) nodigen de VTB u met plezier op dat tornooi uit. Het vindt plaats op **woensdag 1 juli** op het golfterrein van Florennes. Hieronder vindt u alle informatie over dit tornooi:

- Leden van de VTB, de actieve en gepensioneerde militairen van de Luchtmacht, de leden van Golf Avia en van de Golf Club SABENA hebben voorrang
- Start: vanaf 9.30u
- Formule: Single Stablefort
- Categorieën: later te bepalen op basis van de deelnemers
- Speciale prijzen: closest to the pin en longest drive
- Om organisatorische redenen (9 holes) is het aantal deelnemers beperkt tot ongeveer 60 golfers

PRIJS: 50 € per persoon (spelers en niet-spelers)

Deze prijs omvat

Voor iedereen: Koffie bij aankomst
1 sandwich
De receptie (rond 18u)
De barbecue (rond 19u)

Voor de golfers: De green fee (aangeboden door de FAGC)
De tee gifts
Een fles water
De prijzentafel

Voor de niet-golfers: Een geled bezoek aan het Museum Colonel R Lallemand DFC (van 14 tot 16u).
Een golfinitiatie (vanaf 15u).

Opmerkingen:

Behalve tijdens de receptie zijn de dranken niet inbegrepen; ze zijn wel tegen democratische prijzen. Het aantal deelnemers is beperkt: de volgorde van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving.

INSCRIPTION TOURNOI GOLF P. DARDENNÉ

A renvoyer à : STENCONSULT@skynet.be ou STENUIT Léon, Rue du Monastère 73, 1330 RIXENSART

Date limite des inscriptions : mercredi 24 juin 2015

L'ordre des paiements détermine l'ordre d'inscription.

Je soussigné _____, E-mail _____

inscrit les personnes suivantes au tournoi P. Dardenne le mercredi 01 juillet 2015 à Florennes :

Golfeurs :

1. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

2. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

3. NOM & Prénom : _____ N° National : _____

Homeclub + N° Fed. : _____ HCP : _____

Catégorie : VTB — Active — Pensionné — Golf Avia — Golf Sabena — Autre **

**** barrer les mentions inutiles**

Non-golfeurs: (veuillez mentionner leurs noms et N° national afin de pouvoir les inscrire sur la liste du corps de garde).

1. NOM & Prénom, N° National : _____

2. NOM & Prénom, N° National: _____

3. NOM & Prénom, N° National: _____

Je verse la somme de

➤ _____ x 50 € = _____ €

Sur le compte **BE79 7555 3363 3833 de Bouffioux Gérard**

Communication : « Golf VTB » suivi de votre nom

SIGNATURE : _____

Confirmation de votre inscription sera transmise par e-mail dès réception de votre paiement.

La liste des départs sera disponible sur **florennes.mygolf.be** et vous sera communiquée par e-mail au plus tard le lundi 29 juin. Vous pourrez aussi l'obtenir si nécessaire dès le mardi 30 juin en téléphonant à Léon STENUIT au 0475 407 107.

Remarques éventuelles :

INSCHRIJVING Golftornooi 'Pelle' DARDENNE

Terug te sturen naar: STENCONSULT@skynet.be of Stenuit Léon, Rue du Monastère 73, 1330 Rixensart

Uiterste datum voor de inschrijving: woensdag 24 juni 2015

De volgorde van betaling bepaalt de volgorde van inschrijving

Ondergetekende _____, E-Mail _____
schrijft de volgende personen in voor het tornooi P Dardenne op woensdag 1
juli 2015 te Florennes:

Golfers :

1. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

2. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

3. Naam & Voornaam: _____ Nationaal nummer: _____

Homeclub + Nr Fed. : _____ HCP : _____

Categorie : VTB — Actief — Gepensioneerd — Golf Avia — Golf Sabena — Andere **

** het overbodige schrappen

Niet-golfers: (vermeld de namen en nationale nummers zodat ze kunnen vermeld worden
op de lijst van het wachtlokaal)

1. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

2. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

3. NAAM & Voornaam, nationaal nr: _____

Ik stort het bedrag van

➤ _____ x 50 € = _____ €

Op rekening **BE79 7555 3363 3833** van Bouffioux Gérard

Mededeling: « Golf VTB » gevuld door uw naam.

HANDTEKENING: _____

Bevestiging van uw inschrijving wordt u toegestuurd zodra we de betaling ontvangen hebben.
De lijst met de volgorde van de tee offs zal te lezen zijn op **florennes.mygolf.be**, ze wordt u
meegedeeld via e-mail uiterlijk op 29 juni. U kunt ze, indien nodig, vanaf dinsdag 30 juni ook
telefonisch verkrijgen bij Léon STENUIT op 0475 407 107.

Eventuele opmerkingen:

BOUTIQUE VTB BOETIEK

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



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

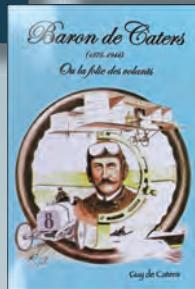


Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Livres - Boeken
CD-ROM
Contact us



10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles ? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **BE232100 6199 6691** (BIC: **GEBABEBB**) des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages"). Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée. Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **BE232100 6199 6691** (BIC: **GEBABEBB**) van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen"). Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres. Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

ANTWERP INTERNATIONAL AIRPORT

16/5 : Static Show
Pleasure Flights
Unveiling of
Stampe Statue (18h)
17/5 : Flying Display (14h)



25TH

ANTWERP STAMPE FLY-IN

16 & 17/05/2015

10H
17H