



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



A380

**Een commercieel standpunt
Un point de vue commercial**

**De moeilijke geboorte van 349 (Belgian) Squadron RAF in Nigeria (II)
La difficile naissance du 349 (Belgian) Squadron RAF au Nigeria (II)**

**De evolutie van de vliegtuigbewapening (VI)
L'évolution de l'armement aérien (VI)**

N° 2-2023

44^{ste} jaar
April-mei-juni
Driemaandelijks
44^{ème} année
Avril-mai-juin
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

**Lignes d'évasion pendant la Deuxième Guerre mondiale (I)
Ontsnappingslijnen tijdens de tweede wereldoorlog (I)**

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

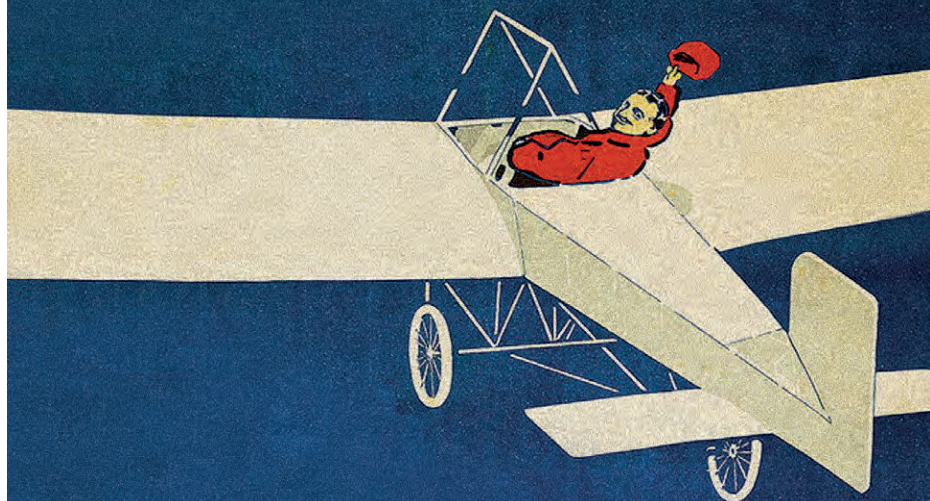
Secrétariat - Secretariaat:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. **Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...**

Inhoud van magazine 2-2023

Het woordje van de voorzitter	04
Boetiek	06
Agenda	07
Overlijdens	07
Welkom aan nieuwe leden	08
VTB & OFC Summer Meet & Lunch	09
Outdoor 2023 - White Bison Museum - Bierset	10
VTB Blue Day 2023 - "Pelle" Dardenne, Florennes	12
De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF (II)	14
De A380 vanuit een commercieel standpunt	28
De evolutie van de vliegtuigbewapening (VI)	38
Ontsnappingslijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog (I)	54
100 Jaar Luchthaven Antwerpen - 20 & 21 mei 2023	64



Sommaire du magazine 2-2023

Le mot du président	04
Boutique	06
Agenda	07
Décès	07
Bienvenue aux nouveaux membres	08
VTB & OFC Summer Meet & Lunch	09
Outdoor 2023 - White Bison Museum - Bierset	10
VTB Blue Day 2023 - « Pelle » Dardenne, Florennes	12
Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF (II)	14
L'A380 d'un point de vue commercial	28
L'évolution de l'armement aérien (VI)	38
Lignes d'évasion pendant la Deuxième Guerre mondiale	54
100 Jaar Luchthaven Antwerpen - 20 & 21 mai 2023	64

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF (II)

De moeilijke geboorte van een Squadron



Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF (II)

La difficile naissance d'une escadrille

Compilé par Jean Buzin / Gecompileerd door Jean Buzin

Vertaling: Wilfried De Brouwer

“ Het GAMA-artikel in ons vorig magazine liet ons kennismaken met de bijzondere politieke context waarin 349 Sqn in Afrika werd opgericht. Het gaf ons een glimp van de vele moeilijkheden die het ter plaatse ondervond. Deze moeilijkheden worden op een relevante manier beschreven in drie opeenvolgende rapporten, opgesteld door de S/Ldr R. Malengreau¹, CO van het squadron. Ze zijn gericht aan kolonel L.F. Wouters, Belgisch militair attaché in Londen. Wij publiceren de belangrijkste uittreksels. ”

¹ Een korte levenbeschrijving van S/Ldr Malengreau bevindt zich op pag 27.

« L'article GAMA dans notre revue précédente nous a fait découvrir le contexte politique particulier qui a présidé à la mise sur pied du 349 Sqn en Afrique. Il nous a laissé entrevoir les multiples difficultés auxquelles il a été confronté sur le terrain. Ces difficultés sont détaillées de façon pertinente dans trois rapports successifs établis par le S/Ldr R. Malengreau¹, CO de l'escadrille. Ils sont adressés au Colonel L.F. Wouters, attaché militaire belge à Londres. Nous en publions les extraits les plus significatifs. »

¹ Une notification biographique du S/Ldr Roger Malengreau se trouve à la page 27.

Squadron Leader R.F.F. Malengreau
CO 349 Squadron

Aan kolonel L.F. Wouters

Aan majoor J. Verhaegen

(kopie naar A.O.C. West Africa Command. S/Ldr White,
D.A.F.L. Air Ministry)

15 januari 1943

Onderwerp:

Verslag nr. 1 over de vorming van het smaldeel

Na een lange reis zijn we eindelijk op onze bestemming aangekomen. Algemene indruk: we hadden uitzonderlijk geluk; nadat we aan de onophoudelijke U-boot aanvallen waren ontsnapt, bevonden we ons plotseling alleen in het midden van de Atlantische Oceaan, vechtend tegen één van de sterkste stormen die het schip ooit had beleefd. Het kostte ons twee Tomahawks voordat we ze ooit konden inzetten: de dozen die ze bevatten werden als pluimen omhooggetild, ondanks de kabels die ze op hun plaats hielden.

Ik maakte gebruik van een tussenstop in Freetown om contact op te nemen met Air Headquarters West Africa; alles wat ik ontving was het adres van het squadron en ook een wijziging van de slagorde waarbij de eenheid werd uitgebreid met een '*Group Captain Flying*'. Ik heb onmiddellijk een luchtpost naar S/Ldr White gestuurd waarin ik mijn mening over deze zaak uiteenzet en ik neem aan dat hij u een kopie van deze brief heeft gestuurd. De vijf dagen die ik hier ben geweest hebben deze mening alleen maar versterkt, vooral wat betreft de eenheid van commando; de omstandigheden dwongen ons in vijf minuten maatregelen te nemen waarvoor in Europa meerdere schriftelijke overeenkomsten nodig zouden zijn.

Ik kwam op zaterdag 9 januari aan in Lagos, vergezeld door:

- S/Ldr Male administratief medewerker
- F/Lt Roman D.F.C., vluchtcommandant
- F/Lt Wilmet, vluchtcommandant
- F/O Piercot
- F/O Hancock, accounting
- F/O Matthews, officier ingenieur
- F/O Kenyon, uitrusting
- P/O Barnes, RAF Regiment
- P/O Gibb code and cypher

We werden onmiddellijk naar Ikeja gebracht (12 mijl) waar we tijdelijk werden ingekwartierd.

Le Squadron Leader R.F.F. Malengreau
O.C. 349 Squadron

au Colonel L.F. Wouters

au Major J. Verhaegen

(copy to A.O.C. West Africa Command, S/Ldr White,
D.A.F.L. Air Ministry)

Le 15 janvier 1943

Objet :

Rapport n° 1 sur la formation de l'escadrille

Après un long voyage, nous sommes enfin arrivés à destination. Impression générale : nous avons eu une chance peu ordinaire ; après avoir échappé aux attaques incessantes des sous-marins, nous nous sommes soudainement retrouvés seuls au milieu de l'Atlantique luttant contre l'une des plus fortes tempêtes que le bateau ait connues. Cela nous a coûté deux Tomahawk avant même d'avoir volé : les caisses qui les contenaient ont été soulevées comme des fétus de paille malgré les câbles qui les retenaient.

J'ai profité d'un arrêt à Freetown pour entrer en contact avec l'Air Headquarters West Africa ; en fait de renseignement, je n'ai reçu que l'adresse de l'escadrille et aussi un amendement à l'ordre de bataille augmentant l'unité d'un « *Group Captain flying* ». J'ai immédiatement envoyé un air-mail au S/Ldr White lui exprimant mon opinion à ce sujet. Je suppose qu'il vous aura communiqué la copie de cette lettre. Les cinq jours que j'ai passés ici n'ont fait que renforcer cette opinion, spécialement en ce qui concerne l'unité des responsabilités ; les circonstances nous ont forcés à prendre en 5 minutes des mesures qui en Europe nécessiteraient de multiples accords écrits.

Je suis arrivé à Lagos le samedi 9 janvier ; m'accompagnaient :

- S/Ldr Male administration officer
- F/Lt Roman D.F.C. flight commander
- F/Lt Wilmet flight commander
- F/O Piercot
- F/O Hancock account
- F/O Matthews engineer officer
- F/O Kenyon equipment
- P/O Barnes RAF Regiment
- P/O Gibb code and cypher

On nous a dirigés immédiatement vers Ikeja (12 miles) où nous avons été logés provisoirement.

De **A380** vanuit een commercieel standpunt



Jacques
Drappier

Traduction
André Perrad
et
Michel De Weirdt

L'**A380** d'un point de vue commercial

Voor diegenen die Jacques Drappier niet kennen. Hij begon zijn definitieve loopbaan als beroepspiloot bij TEA in 1976 waar hij zowel de B737 als A300 vloog. Na zijn overgang naar Sabena in 1979 werd hij er instructeur op B737 en A310. Nadien werd hij in 1987 Chef piloot B737. Vanaf 1989 was hij directeur van de Burger Luchtvaart School, dan omgedoopt naar “*Belgian Aviation School*”.

Van 1995 tot 1997 was hij directeur operaties DAT. Van 1997 tot einde 2000 was hij Directeur Operaties bij Sabena.

In 2001 verliet hij de maatschappij om over te gaan naar Airbus in Toulouse. Hij trainde er piloten op A320, A330, A340 en was nauw betrokken bij de ontwikkeling van de A380.

Sinds 2011 is hij consultant, en is vooral internationaal gekend als voorzitter van de grootste conferenties over opleiding piloten, techniekers en cabin crew



Pour ceux qui ne connaissent pas Jacques Drappier. Il a commencé sa grande carrière comme pilote commercial chez TEA en 1976 où il a volé sur B737 et A300. Après avoir intégré la Sabena en 1979, il y est devenu instructeur sur B737 et A310. Ensuite, il est devenu chef pilote B737 en 1987. À partir de 1989, il est directeur de l'École d'Aviation Civile, rebaptisée ensuite « École belge d'aviation ».

De 1995 à 1997, il est directeur des opérations de la DAT. De 1997 à fin 2000, il est directeur des opérations de la Sabena.

En 2001, il quitte la compagnie pour rejoindre Airbus à Toulouse. Il y a formé des pilotes sur A320, A330, A340 et a été étroitement impliqué dans le développement de l'A380.

Depuis 2011, il est consultant, et est surtout connu internationalement comme président des plus grandes conférences sur la formation des pilotes, des techniciens et du personnel de cabine.

Inleiding

Enkele jaren geleden konden we in het VTB-magazine 3-2019, tijdens een interview met Capt. Jacques Lousberg, het verhaal van de A380 lezen vanuit het standpunt van een piloot. Ik kan alleen beamen dat het een fantastisch toestel is om te vliegen, misschien wel het beste dat ik vloog. Aan de ene kant een stabiel platform welke aan de reizigers een zeer comfortabele reis geeft, en aan de andere kant een ongelooflijk wendbaar toestel waar ik tijdens de trainingsvluchten met piloten van Emirates, Qantas en Singapore circuits draaide op 500 voet grond zonder probleem.

Nu de finale beslissing van de stopzetting genomen is, en het laatste toestel Toulouse verlaten heeft, wil ik hier het verhaal van de A380 bekijken vanuit een commercieel standpunt: waarom is Airbus eraan begonnen, welke waren de factoren die tijdens de productieperiode speelden, en wat zijn de redenen dat het uiteindelijk stopgezet werd.

Het begin

Alhoewel het eerste toestel in 2007 geleverd werd, moeten we eigenlijk teruggaan naar begin van de jaren 90 om het verhaal te beginnen.

Midden 1988 start een kleine groep in het geheim met de studie van een “*Ultra-High Capacity*” vliegtuig om de concurrentie aan te gaan met Boeing.

Introduction

Il y a quelques années, dans le magazine VTB 3-2019, lors d'une interview du Capitaine Jacques Lousberg, nous avons pu lire l'histoire de l'A380 du point de vue d'un pilote. Je ne peux que convenir qu'il s'agit d'un avion fantastique à piloter, peut-être bien le meilleur que j'aie eu à piloter. D'une part, une plateforme stable qui offre aux passagers un voyage très confortable, et d'autre part, un avion incroyablement maniable. J'ai effectué des circuits à 500 pieds sol sans problème, lors des vols d'entraînement avec les pilotes d'Emirates, de Qantas et de Singapore.

Maintenant que la décision d'abandon a été prise et que le dernier avion a quitté Toulouse, je souhaite examiner l'histoire de l'A380 d'un point de vue commercial : pourquoi Airbus l'a lancé, quels ont été les facteurs en jeu pendant la période de production et quelles sont les raisons pour lesquelles il a finalement été abandonné.

Le début

Bien que le premier appareil ait été livré en 2007, il faut en fait remonter au début des années 1990 pour commencer l'histoire.

Au milieu de l'année 1988, un petit groupe a commencé à étudier secrètement un avion « *Ultra-High Capacity* » pour concurrencer Boeing.

De evolutie van de vliegtuigbewapening

Lionel Gabriel, Ir (LG)

Technische aspecten

Wilfried De Brouwer (WDB)

Operationele aspecten



A USAF F-16 fires an AGM-65 Maverick missile.

L'évolution de l'armement aérien

Lionel Gabriel, Ir (LG)

Aspects techniques

Wilfried De Brouwer (WDB)

Aspects opérationnels

Traduit/relu par Lionel Gabriel,
André Perrad & Mich De Weirdt

Deel 6: De lucht-grond bewapening na WO2

1. Ter inleiding (WDB)

In onze vorige aflevering hebben we de sensationele evolutie van de lucht-lucht bewapening na de tweede wereld-oorlog besproken. In dit zesde en laatste artikel over vliegtuig-bewapening belichten we de gelijkaardige evolutie van de lucht-grond bewapening.

Vooraleer we beginnen met de technische beschrijving willen we toch benadrukken dat de verdere ontwikkeling van deze bewapening vrij traag op gang is gekomen.

Voor al tijdens de eerste fase van de Koude Oorlog werd gevreesd dat het Warschau Pact zou doorstoten naar het Westen met haar overweldigend potentieel aan conventionele wapens. Daarom werd langs NAVO-kant geopteerd voor een doctrine van *massive nuclear retaliation*, dus in geval van enig offensief vanwege de tegenstander zou men terugslaan met nucleaire wapens.

Maar toch werden de West Europese NAVO-landen via het MDAP-programma (*Mutual Defense Assistance Program*) uitgerust met vliegtuigen en bewapening om in een conventioneel scenario ingezet te worden. Dit kwam goed te pas toen in het midden van de jaren '60 de NAVO overschakelde naar de doctrine van *flexible response*. Een conventionele aanval zou beantwoord worden met conventionele wapens; enkel in geval van absolute noodzaak en een belangrijke vijandelijke doorbraak zou men beroep doen op nucleaire wapens.

Een betere conventionele capaciteit om een eventuele aanval te stoppen werd dus een noodzaak. Op luchtvaartgebied zal die capaciteit vooral bestaan uit jachtvliegtuigen die punctuele doelen konden aanvallen bij een eventueel vijandelijk offensief. De Amerikanen en Britten hielden wel strategische bommenwerpers achter de hand om het vijandelijk potentieel in de diepte aan te vallen.

De F-104 consortium-landen (DE, NL, BE, IT) zagen zich verplicht hun Starfighters om te bouwen. Inderdaad, de USAF had geen enkel conventioneel wapen gecertificeerd op dit vliegtuig dat door het Europees consortium aangekocht werd als onderscheppingsjager en om opdrachten uit te voeren met nucleaire wapens.

Naast een aantal vliegtuigen hebben de VS in het kader van MDAP ook Mk 64 en Mk 65 bommen van respectievelijk

Sixième partie : L'armement air-sol après la Seconde Guerre mondiale

1. En guise d'introduction (WDB)

Dans notre précédent chapitre, nous évoquions l'évolution sensationnelle de l'armement air-air après la Seconde Guerre mondiale. Dans ce sixième et dernier article sur l'armement des avions, nous mettons en évidence l'évolution similaire de l'armement air-sol.

Avant de commencer la description technique, nous voudrions néanmoins souligner que le développement de cet armement a commencé plutôt lentement.

En particulier pendant la première phase de la guerre froide, on craint que le Pacte de Varsovie ne progresse vers l'ouest avec son potentiel écrasant d'armes conventionnelles. C'est pourquoi l'OTAN opte pour une doctrine de *massive nuclear retaliation*, c'est-à-dire qu'en cas d'offensive de l'adversaire, la riposte se ferait avec des armes nucléaires.

Pourtant, grâce au programme MDAP (*Mutual Defense Assistance Program*), les pays de l'OTAN d'Europe occidentale s'équipent d'avions et d'armements pouvant être déployés dans un scénario conventionnel. Cela s'avère utile lorsque l'OTAN passe à la doctrine de la *flexible response* au milieu des années 1960. On pouvait répondre à une attaque conventionnelle avec des armes conventionnelles ; ce n'est qu'en cas de nécessité absolue et de percée significative de l'ennemi que l'on ferait appel aux armes nucléaires.

Une capacité conventionnelle améliorée pour arrêter une éventuelle attaque est donc devenue une nécessité. Dans le domaine de l'aviation, cette capacité consiste principalement en des avions de combat capables d'attaquer des cibles ponctuelles en cas d'offensive ennemie. Les Américains et les Britanniques gardent cependant des bombardiers stratégiques en réserve pour pouvoir attaquer le potentiel ennemi en profondeur.

Les pays du consortium F-104 (DE, NL, BE, IT) sont obligés de convertir leurs Starfighter. En effet, l'USAF n'avait certifié aucune arme conventionnelle sur cet avion acheté par le consortium européen comme chasseur intercepteur et pour effectuer des missions avec des armes nucléaires.

Dans le cadre du MDAP, en plus d'un certain nombre d'avions, les États-Unis fournissent également des bombes Mk 64 et Mk 65 de respectivement 500 et 1.000 livres, principalement destinées à armer les F-84G et F-84F. Ces

A stylized map of Europe in shades of brown and orange. Overlaid on the map are several thick, dark blue lines representing escape routes. These lines start from various points across the continent and converge towards the Atlantic Ocean. A prominent red line runs vertically through the center of the map, possibly representing a major axis or a specific route.

Ontsnappingslijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog

Deel 1. Algemeen overzicht

Jean-Paul Buyse

Traduction :
André Perrad et Michel Mandl

Lignes d'évasion pendant la Deuxième Guerre mondiale

Première partie : Aperçu général

Dit artikel kwam tot stand dank zij een substantiële bijdrage van Lionel Gabriël, opdrachthouder WHI (*War Heritage Institute*), en consultatie van diverse open bronnen.

Inleiding

Eens de initiële schok van de geallieerde nederlaag in het Westen en de bezetting van Nederland, België en een gedeelte van Frankrijk voorbij, ontstaan al snel de eerste clandestiene weerstandskernen. Hun actiedomein is aanvankelijk gericht op inlichtingenwerk, sluikpers, steun aan onderduikers, sabotage en nadien ook op het opzetten van ontsnappingslijnen. In een eerste fase helpen de ontsnappingslijnen ondergedoken militairen en weerstanders naar Engeland te ontkomen, maar naarmate de oorlog vordert worden vooral bemanningsleden van neergehaalde geallieerde vliegtuigen opgevangen en terug naar Engeland gebracht. Nadat Engeland immers de *“Battle of Britain”* had gewonnen, werd gestart met het bombarderen van Duitsland. De vliegroutes liggen hoofdzakelijk boven België, Nederland en Noord-Frankrijk en er worden regelmatig geallieerde vliegtuigen neergehaald...

In dit artikel worden eerst de diverse aspecten van een ontsnappingslijn geschetst, waarna vier van de belangrijkste organisaties nader belicht worden. De volgende VTB magazines zullen het dan meer uitgebreid hebben over Andrée de Jongh, medestichter van de ontsnappingslijn Comet en de activiteiten ervan in Limburg.

De ontsnappingslijn, een delicaat mechanisme

De eerste taak van een bemanningslid dat per valscherf zijn getroffen vliegtuig heeft verlaten bestaat er in zijn parachute te verbergen en contact te zoeken met iemand van de plaatselijke bevolking, in de hoop dat deze hem kan helpen. Daarvoor krijgen ze vooraf vanuit de inlichtingendiensten enige richtlijnen: klop liever aan bij armen dan bij rijken, spoorwegpersoneel is doorgaans betrouwbaar, ook geestelijken, artsen, schoolhoofden... In het gunstige geval wordt hij dan overgedragen aan de zorgen van een ontsnappingslijn. Om de vluchtlijn niet in gevaar te brengen wordt eerst onderzocht of men niet te doen heeft met een vermomde Duitser of collaborateur. De ontsnappingslijnen gebruiken voor deze verificatie o.a. vragenlijsten die hen zijn overgemaakt door de Britse MI 9 waarmee ze in contact staan (*Military Intelligence Section 9*). Veelal gaat het om aangelegenheden die enkel bekend kunnen zijn door iemand die uit Engeland komt of om specificaties en taken die betrekking hebben op het toestel van de bemanningen.

Cet article a été réalisé grâce à une contribution substantielle de Lionel Gabriël, chargé de mission au WHI (*War Heritage Institute*), et à la consultation de diverses sources ouvertes.

Introduction

Une fois passé le choc initial de la défaite des Alliés à l'ouest et de l'occupation des Pays-Bas, de la Belgique et d'une partie de la France, les premiers noyaux de résistance clandestine apparaissent rapidement. Leur champ d'action se concentre d'abord sur le travail de renseignement, la presse clandestine, le soutien aux clandestins, le sabotage et plus tard aussi sur la mise en place de lignes d'évasion. Au départ, les lignes d'évasion aident les soldats et les résistants qui se cachent, à s'échapper vers l'Angleterre. Mais à mesure que la guerre progresse, elles accueillent surtout les membres d'équipage des avions alliés abattus et les ramènent en Angleterre. Après la victoire britannique lors de la « Bataille d'Angleterre », les bombardements sur l'Allemagne commencent. Les routes aériennes survolent principalement la Belgique, les Pays-Bas et le nord de la France ; les avions alliés sont régulièrement abattus...

Cet article présente d'abord les différents aspects d'une ligne d'évasion, puis examine de plus près quatre des principales organisations. Dans les prochains magazines VTB, nous évoquerons ensuite plus longuement la personnalité d'Andrée de Jongh, la cofondatrice de la ligne d'évasion Comète et les activités de celle-ci dans le Limbourg.

La ligne d'évasion, un mécanisme délicat

La première tâche d'un membre d'équipage qui abandonne son avion touché en parachute est de cacher son parachute et de contacter une personne de la population locale, en espérant qu'elle pourra l'aider. Pour cela, il reçoit à l'avance quelques directives des services de renseignement : frapper aux portes des pauvres plutôt que des riches. Le personnel des chemins de fer est généralement fiable ; c'est également le cas des ecclésiastiques, les médecins, les directeurs d'école... Dans le cas favorable, il est alors confié aux soins d'une ligne d'évasion. Pour ne pas mettre cette ligne en danger, il faudra vérifier si l'on n'a pas affaire à un Allemand ou à un collaborateur déguisé. Pour cette vérification, les lignes d'évasion utilisent, entre autres, des questionnaires qui leur sont envoyés par le MI 9 britannique (*Military Intelligence Section 9*) avec lequel elles sont en contact. Il s'agit souvent de sujets qui ne peuvent être connus que par quelqu'un venant d'Angleterre ou de spécifications et de tâches ayant trait aux avions des équipages.

100 JAAR LUCHTHAVEN ANTWERPEN

20 & 21 MEI 2023
10U00 - 17U30



www.stampe.be/bezoekers-info
www.luchthaven-antwerpen.com/100jaar



FLY-IN - ZATERDAG 10U00-17U30

VLEEGSHOW - ZONDAG 13U30-17U30



inkom 5 euro
(geldig beide dagen)

