



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

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 3/2007
28ste jaar – 28^{ième} année
Juli – augustus - september
Juillet – août - septembre
2007

Nieuport 23

Geneesheer gen-maj EVRARD

Marnix BREES: deel II

“good show, adjudant!”

Dick Holm, CIA-agent in Congo

Lockheed Lodestar: de restauratie

Nieuport 23

Gén-maj Médecin EVRARD

Marnix BREES: II^{ième} partie

“Good show, adjudant!”

Dick Holm, agent de la CIA au Congo

Lockheed Lodestar : sa restauration



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

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

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

ooo

**Conseil d'administration
Bestuursraad**

Président - Voorzitter
Michel Mandl
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

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

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

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

*
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

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

*
Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

INHOUD VAN BULLETIN 3-2007

Van de redactie
Nieuws van de vereniging
AGENDA
Restauratie Nieuport 23
Gedenkboek: geneesheer generaal-majoor Evrard
Marnix Brees: deel II
Good show, adjudant!
Dick Holm, CIA-agent in Congo
Restauratie Lockheed Lodestar
Follow-up
Boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 3-2007

Rédactionnel
Nouvelles de l'association
AGENDA
Restauration du Nieuport 23
Le Mémorial : médecin général-major Evrard
Marnix Brees partie II
Good show, adjudant!
Dick Holm, agent de la CIA au Congo
Restauration du Lockheed Lodestar
Follow up, le courrier du lecteur
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

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

*
Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

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

Het volgende magazine verschijnt op 8 november

Le magazine suivant paraîtra le 8 novembre



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

Dans mon premier « Mot », je vous invitais à participer nombreux aux différentes activités de votre association. Le nombre d'inscrits pour la visite à Florennes a rapidement dépassé le quota qui nous avait été alloué. Nous tenons à nous excuser auprès de ceux qui n'ont pas pu se joindre à nous pour le déjeuner et espérons qu'ils auront malgré tout passé une agréable journée.

Vous aurez certainement remarqué que l'envoi de votre magazine a été « automatisé », l'imprimeur prenant en charge l'étiquetage avec comme conséquence la suppression de la manutention effectuée tous les trois mois chez un de nos anciens administrateurs, Gérard « Micky » Vermander et sa charmante épouse Maggy. Micky, à 93 ans (depuis le 8 juin), est un de nos grands anciens, pilote avant la guerre. Au nom de notre association, je tiens à le remercier ainsi que son épouse pour l'accueil qu'ils ont réservé pendant de très nombreuses années aux membres du Conseil d'Administration qui se sont succédés dans cette tâche d'envoi du magazine. À ces derniers, nous disons bien sûr aussi un tout grand merci pour leur dévouement.

Les occasions de se rencontrer entre membres ne manquent pas au cours de cet été. Il y a eu Florennes le mois passé. Juillet, c'est traditionnellement le lunch au Musée de l'Air et au mois d'août nous aurons la possibilité, grâce aux contacts noués par notre « past President » et Bob Feuillen, de nous rendre à Kiewit, un des berceaux de notre aviation. Je me réjouis de pouvoir faire plus ample connaissance avec bon nombre d'entre vous, afin de faire revivre un passé qui nous est cher, car fait de passion, d'émotions et de camaraderie.

Ce sont entre autres ces émotions que nous essayons de partager avec vous au travers des récits qui vous sont présentés dans ce magazine. Nos sources ne

Beste vrienden vliegeniers,

In mijn eerste « woordje » vroeg ik jullie om in groten getale deel te nemen aan de diverse activiteiten van onze vereniging. Maar het aantal inschrijvingen voor het bezoek aan Florennes oversteeg al snel het quotum dat ons was opgelegd. We wensen ons dan ook te verontschuldigen bij hen die ons niet konden vervoegen voor de maaltijd; we hopen echter dat ze alsnog een aangename dag hebben doorgebracht.

U hebt stellig al opgemerkt dat de verzending van ons magazine « geautomatiseerd » werd. De drukker zorgt nu voor de adressering waardoor de manuele verrichting, die we elke drie maand bij een van onze voormalige beheerders Gerard « Micky » Vermander en zijn liefvallige echtgenote Maggy, nu overbodig is geworden. Micky is op 8 juni 93 geworden: hij is een van onze grote anciens en was al voor de oorlog piloot. In naam van de vereniging stel ik er prijs op hem en zijn echtgenote te bedanken voor het onthaal dat de leden van de Raad van Beheer die telkens het magazine hebben verzonden, zovele jaren hebben genoten. Ook aan hen zeggen we dank voor hun jarenlange toewijding.

Gelegenheden te over deze zomer om elkaar te ontmoeten. Vorige maand was er Florennes. Juli is traditiegetrouw de maand met de lunch in het Luchtvaartmuseum en in augustus krijgen we de kans om naar Kiewit te trekken, een van de bakermatten van onze luchtvaart. We danken dit aan de contacten die onze 'Past President' en Bob Feuillen hebben aangeknoopt. Ik kijk er al naar uit om beter kennis te maken met velen onder jullie, om een verleden te doen herleven dat ons dierbaar is omdat het gebouwd is op passie, emotie en vriendschap.

Het zijn o.a. die emoties die we met jullie trachten

sont pas intarissables. Aussi, je me permets de m'adresser à vous comme collaborateur potentiel de notre revue. Nous avons peut-être, au goût de certains, la tendance de trop évoquer des souvenirs liés à la Force Aérienne. Libre à vous de nous faire parvenir des articles dont l'inspiration serait tout autre : ballons, vol à voile, petite aviation etc... Nous ne demandons pas mieux...n'est ce pas Bill ?

Dans mon premier « mot », j'ai évoqué les 70 ans de notre association.

Cet anniversaire coïncide avec celui de la Maison des Ailes. Un groupe de travail rassemblant des membres de nos deux associations, s'atèle à définir les activités qui nous permettront de fêter ensemble cet événement. Il a entre autres été décidé d'organiser une réception, à la Maison des Ailes, le vendredi 19 octobre. Le nombre de places étant limité, nous vous invitons à vous inscrire le plus rapidement possible. Les modalités d'inscription figurent déjà dans le présent magazine.

Je vous souhaite de passer un agréable été, le plus souvent possible à l'extérieur, à proximité d'un terrain d'aviation, dans un avion pour les plus jeunes d'entre nous, et ...à la terrasse pour les autres.

te delen in de verhalen die u in dit magazine worden aangeboden. Onze bronnen zijn echter niet onuitputtelijk. Daarom richt ik me tot jullie als potentieel medewerker aan ons blad. Naar de smaak van sommigen hebben we misschien de neiging om te fel herinneringen aan de Luchtmacht op te halen. Aan jullie om ons artikels te bezorgen met een heel andere inslag: ballons, zweefvliegen, toerismeluchtvaart etc.... We vragen niet beter, nietwaar Bill?

In mijn eerste « woordje » sprak ik ook over de 70 jaar van onze vereniging.

Die verjaardag valt samen met die van het Huis der Vleugels. Een werkgroep met leden van de beide verenigingen is doende met het vastleggen van de activiteiten die ons die gebeurtenis samen zullen laten vieren. Zo is er al beslist om een receptie in te richten in het Huis der Vleugels op vrijdag 19 oktober. Omdat het aantal plaatsen beperkt is, vragen we u om u zo snel mogelijk in te schrijven. De inschrijvingsmodaliteiten staan al in dit magazine.

Ik wens jullie nog een aangename zomer, liefst zoveel mogelijk in de buitenlucht, dicht bij een vliegveld, in een vliegtuig voor de jongeren onder ons en ... op het terras voor de anderen.

Michel Mandl

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION			
Président d'Honneur - Erevoorzitter	Léon BRANDERS		
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloeckart@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	VTB.Secretary@gmail.com
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	alex.peelaers@pandora.be
Hoofdredacteur – Redacteur en chef	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	bill.tersago@gmail.com
AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR			
Danny CABOOTER		03 663 22 42	stampe@skynet.be
André DILLIEN		02 673 36 32 (Fax incl.)	
Alphonse DUMOULIN		04 362 63 79 (Fax incl.)	al.dumoulin@skynet.be
Robert FEUILLEN		013 31 28 70 (Fax incl.)	robert.feullen@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX		02 343 93 77	jph5@skynet.be
Jean KAMERS		02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Norbert NIELS		016 58 10 86 (Fax incl.)	patricia.helios@skynet.be
Guido WUYTS		03 827 41 69 (Fax 03 830 36 18)	g.wuyts@skynet.be

NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Etienne (Steve) Wellekens op 13 mei.

In naam van onze vereniging heeft Guido Wuyts een korte rede uitgesproken, waarvan hierna de inhoud:

“Steve Wellekens”, want zo was hij gekend in het luchtvaartmilieu, was een uiterst begenadigd en gedreven piloot. Hij voelde zich jong geroepen tot het beroep en meldde zich onmiddellijk na het beëindigen van de humaniora aan bij de Belgische Luchtmacht als kandidaat leerling-piloot.

Na het slagen van de eerste selectieproeven werd Steve naar de Verenigde Staten gezonden om er een opleiding als gevechtspiloot te krijgen. Hij maakte die periode met brio door en werd in 1952 gebreveteerd, hij kreeg de zo gegeerde “USAF Silver Wings” opgespeld. Terug in België verwoogde hij onze escadrilles, achtereenvolgens te Florennes, Chièvres en Kleine Brögel. In 1953 vertrok hij terug naar de Verenigde Staten voor een zes maand durende cursus voor “instrument flight instructor”.

In 1956 stapte Steve over naar SABENA. In 1959 werd hij er gezagvoerder en vertrok naar Tripolis in Lybië, waar in de woestijn bevoorradingsvluchten voor de olieontginningsmaatschappijen plaats vonden. Hij zal er vijf jaar als chef-piloot fungeren. Bij zijn terugkomst in België vloog hij op CV440 en vervolgens op B707. Hij beëindigde zijn loopbaan in 1986 als gezagvoerder op B 747- Jumbojet.

Steve was een van de begunstigen die de naoorlogse technische evolutie van de burgerluchtvaart actief heeft meegemaakt. Het begon op DC3, een vooroorlogs vliegtuig dat faam verwierf tijdens de tweede wereldoorlog, vervolgens de viermotorige passagiersvliegtuigen zoals de DC6 en DC7 en dan de grote straalvliegtuigen met als hoogtepunt de B747- Jumbojet.

Het was een prachtige tijd.

Steve was een kortade persoonlijkheid. Hij was rechtlijnig maar respecteerde altijd zijn medewerkers en stond erop om ook door zijn meerderen gerespecteerd te worden. Hij was een man uit één stuk. Na zijn opruststelling trok Steve zich niet terug maar bleef een graag geziene figuur, samen met zijn lieve compagnon “Jacqueline, bij de ontmoetingen van de collega’s. Zelfs als de ziektesymptomen ernstige vormen begonnen aan te nemen bleef hij optimistisch en straalde hij enthousiasme uit. Hij had geen tekort aan sterke verhalen. Het was aangenaam tafelen met Steve. We zullen hem missen.

Vaarwel Steve,

Tot binnenkort in het paradijs der vliegeniers !!



WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Roger VAN ROMPAEY

Augustijnslei 42/2, 2930 Brasschaat

Tel: 03 6515829 – Gsm: 0475 248176 – E-mail: vanrompaeyroger@hotmail.com

Aanvaard als VT

Jacques SCHELFAUT

Mail 7 bus 10, 1083 Ganshoren

E-mail: jacques.schelfaut@chello.be

Aanvaard als A

Edgard AUSPERT

Rue de Moustier 29, 5190 Spy

Tél : 071 784939 – GSM 0478 375113

Admis VT

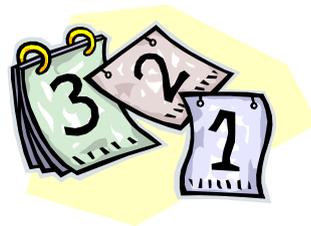
Pierre ROOVERS

Sint-Truidersteenweg 188, 3700 Tongeren

Tel : 012 238624 – E-mail : p.j.roovers@skynet.be

Aanvaard als A

AGENDA



Neem uw agenda erbij want er zijn heel wat activiteiten voorzien. Hier zijn ze dan chronologisch...

A vos agendas car il y a pas mal d'activités à vous annoncer. Les voici par ordre chronologique...

Réunion à l'aérodrome de Kiewit 8 août 2007

Traditionnellement, la réunion du mois d'août se déroule sur un aérodrome en Belgique. Cette année, nous vous invitons à Kiewit près de Hasselt. Rendez-vous à 12.00 heures à la Taverne Aero Kiewit (Luchtvaartstraat 100 à 3500 Hasselt) pour l'apéro maison, un buffet froid, le dessert et café, le tout arrosé de vin blanc ou rouge et pour la modique somme de 35 € par personne.

Pour vous inscrire, il suffit de renvoyer le bulletin d'inscription (au dos du feuillet adresse) et de verser la somme au compte 210-0619966-91 de l'association (la règle « paiement = inscription » sera de vigueur...).

Clôture des inscriptions : 30 juillet !

Itinéraire conseillé : sur l'autoroute A2 / E314, prendre la sortie n° 29 « Eindhoven / Houthalen-Helchteren / Zonhoven ». Empruntez alors la N74 vers le sud en direction de Hasselt et Zonhoven. Après environ 5 km et la traversée de Zonhoven, prendre à gauche la Luchtvaartstraat. Il vous reste quelque 1.200 m avant d'arriver à la taverne Aero-Kiewit (N50°58'11'' E005°22'40'').

Bijeenkomst op het vliegveld Kiewit

8 augustus 2007

De bijeenkomst van de maand augustus heeft traditiegetrouw plaats op een vliegveld in België. Dit jaar verwachten we u in Kiewit bij Hasselt. Rendez-vous om 12 uur in de Taverne Aero Kiewit (Luchtvaartstraat 100 te 3500 Hasselt) voor het huisaperitief, een koud buffet, dessert met koffie, alles vergezeld van witte of rode wijn, voor het bescheiden bedrag van € 35 per persoon.

Om in te schrijven volstaat het om het inschrijvingsstrookje (zie verso van het adresblad) terug te sturen en het bedrag over te schrijven op rekening 210-0619966-91 van de vereniging (de regel « betaling = inschrijving » geldt ...).

Afsluiting van de inschrijvingen: 30 juli!

Aanbevolen reisweg: neem op de snelweg A2 / E314 de uitrit Nr 29 « Eindhoven / Houthalen-Helchteren / Zonhoven ». Neem dan de N74 naar het zuiden, richting Hasselt en Zonhoven. Na zowat 5 km en na Zonhoven voorbijgereden te zijn, linksaf inslaan in de Luchtvaartstraat. Er blijven dan nog 1.200 m voordat u de taverne Aero-Kiewit bereikt (N50°58'11'' E005°22'40'').

Jalhay - Le Tigelot 26 août 2007

La cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs alliés tombés au Tigelot et dans les Fagnes au cours de la Seconde Guerre mondiale aura lieu le dimanche 26 août 2007.

Programme

- 10h30 : Messe solennelle célébrée en l'église de Jalhay avec la participation de la chorale de Manaihant.
- Après l'office religieux, les participants se rendront en voiture au lieu-dit « Tigelot » sur la route vers le barrage de la Gileppe pour la cérémonie au Mémorial canadien.
- Après la cérémonie, repas facultatif au restaurant « Le Brévant » (Route d'Oneux 77 à 4800 Verviers). Apéritif, 4 services boissons comprises pour 33 € à

Jalhay - Le Tigelot 26 augustus 2007

De jaarlijkse plechtigheid voor eerbetoon aan de gevallen vliegeniers in le Tigelot en de Hoge Venen tijdens Wereldoorlog II, zal plaats hebben op zondag 26 augustus 2007.

Programma

- 10h30: Plechtige misviering in de kerk van Jalhay met deelneming van het koor van Manaihant.
- Na de kerkdienst rijden de deelnemers met de wagen naar het gehucht « Tigelot » op de weg naar de stuwdam van de Gileppe voor de plechtigheid aan het Canadese memoriaal.
- Na de plechtigheid, desgewenst maaltijd in het restaurant « Le Brévant » (Route d'Oneux 77 te 4800 Verviers). Aperitief, 4 gangen en drank inclusief voor € 33, te storten op rekening 348-0133190-73 t.n.v.

verser au compte 348-0133190-73 au nom de 'Mémorial canadien du Tigelot'; le paiement vaut inscription (formulaire d'inscription au dos du feuillet adresse).

Le comité organisateur est reconnaissant envers les sympathisants qui aideraient son action en lui versant 5 € de cotisation annuelle.

'Mémorial canadien du Tigelot'; de betaling geldt als inschrijving (inschrijvingsstrookje op de rugzijde van het adresblad).

Het organisatiecomité is de sympathisanten dankbaar die zijn actie zouden willen steunen door een jaarbijdrage van € 5 over te maken.

Poelkapelle samedi 15 septembre

Le comité organisateur nous fait savoir qu'en 2007, le 90^{ième} anniversaire de la disparition de Guynemer sera commémorée d'une façon plus solennelle : survol de Mirages français et de Sea King belges, présence du chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air ainsi que du Lt Gén Van Caelenberghe, musique de cette même Armée, etc.

10h00 : Last Post spécial à la porte de Menin
15h00 : cérémonie au monument à Poelkapelle

Une exposition particulière sur un Lancaster anglais, tombé à Poelkapelle, ainsi que sur un Zeppelin Staaken sera également ouverte.

Poelkapelle zaterdag 15 september

Het organisatiecomité laat ons weten dat in 2007 de 90ste verjaardag van de dood van Guynemer op een plechtigere manier zal herdacht worden: overvlucht van Franse Mirages en Belgische Sea Kings, aanwezigheid van de Stafchef van de Franse Luchtmacht en van Lt-Gen Van Caelenberghe van de Belgische Luchtcomponent, muziek van het Franse Armée de l'Air, enz.

10h00: speciale Last Post aan de Menenpoort
15h00: plechtigheid aan het monument te Poelkapelle

Een bijzondere tentoonstelling over een Engelse Lancaster, neergestort te Poelkapelle, en over een Zeppelin Staaken zijn eveneens toegankelijk.

Gand dimanche 23 septembre 2007

10 heures : cérémonie à l'institut Don Bosco, ensuite au Monument du Wing polonais à Saint-Denis-Westrem.

Gent zondag 23 september 2007

10 uur : plechtigheid in het instituut Don Bosco, nadien aan het monument van de Poolse Wing te Sint-Denijs-Westrem

Brussels Saturday, October 13

Since the Air Force exists as an independent Force in the Belgian Armed Forces (15 Oct 1946) it has been a tradition to remember all those who gave their life in active air service for the preservation of our freedom, our national independence and our moral western values. A yearly ceremony was organized around the 15th of October, first at the monument of the "Aéroclub de Belgique" and since the year 2000 at the Airmen Memorial at the "Cinquantenaire".

As the restructuring of the Belgian Armed Forces flattens out all specific differences between the forces, this Remembrance Day tends to be forgotten.

Therefore, the Remembrance Day is organized since two years on an informal way. Last year, over 300 people were present to honour their fallen colleagues, husbands, fathers or friends.

This year the "Airmen Remembrance Day" will be held at our monument at the "Cinquantenaire" on **Saturday 13th of October at 11.00H local time**. You are kindly invited at this ceremony. We specially chose the Saturday to allow airmen in active duty and families to attend this ceremony.

Please join us and bring your children and/or grand children so that they will know what their fathers, grandfathers, friends of their fathers, did to make sure they would live in peace and in wealth today and to perpetuate the Air Force Spirit for the next generations.

Flowers from the different sympathizing associations will be deposited at the monument and as previous years the participants will be invited to buy a white rose (€ 2.00) and to deposit it at the monument.

The ceremony will be followed by a reception at the Air Museum.

We kindly invite you at the ceremony asking the different associations to pass the word to their members, and the Base Commanders to communicate this message to their people and all of you to pass the message to those whom we couldn't reach so that this year this ceremony will really become an Air Force tribute to our fallen friends.

Friendly greetings from the organizing Committee

Invitation

*À l'occasion des 70^e anniversaires des
Vieilles Tiges de l'Aviation belge*

et de

la Maison des Ailes

les présidents Michel Mandl et Camille Goossens

*ont l'honneur de vous convier à la réception qui se déroulera à la Maison des Ailes
le vendredi 19 octobre 2007 de 19 à 21 hr.*

Inscription par virement de 10 € par personne ou 15 € par couple exclusivement sur le compte
n° 310-0541585-23 de La Maison des Ailes avec le formulaire de virement joint

Inscriptions pour le 10 octobre 2007

Tenue de ville (*jacket & tie*)

Adresse du jour : Maison des Ailes, rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles



Uitnodiging

Ter gelegenheid van de 70ste verjaardag van de

Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart

en het

Huis der Vleugels

hebben de voorzitters Michel Mandl en Camille Goossens

de eer u uit te nodigen op de receptie die plaats heeft in

Het Huis der Vleugels op vrijdag 19 oktober van 19 tot 21 uur

Inschrijving door storting van € 10 per persoon of € 15 per echtpaar uitsluitend op
rekening 310-0541585-23 van Het Huis der Vleugels met bijgevoegd overschrijvingsformulier

Inschrijven vóór 10 oktober 2007

Stadskledij (*jacket & tie*)

Adres : Huis der Vleugels, Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel

Jeudi 1 novembre

La cérémonie traditionnelle à la Pelouse d'honneur des aviateurs tombés, au cimetière de Bruxelles.

Donderdag 1 november

De traditionele plechtigheid op het Ereperk van de gevallen vliegeniers op het kerkhof van Brussel.

Vroenhoven 11 mei 2007

Een even traditionele plechtigheid had ook nu weer plaats in Vroenhoven. We bieden u enkele foto's van die dag, plus de korte tekst van een Nederlandstalig (!) woordje dat Michael J. Pitt sprak. Hij is oud-vliegenier van het 16 Sqn dat toen aan de aanvallen op de bruggen over het Albertkanaal deelnam.

Vroenhoven, le 11 mai 2004

Une cérémonie toute aussi traditionnelle eut à nouveau lieu à Vroenhoven. Nous vous présentons quelques photos de cette journée, ainsi que le petit mot en néerlandais (!) que nous adressa Michael J. Pitt, ancien aviateur du 16 Sqn, qui participa aux attaques consécutives sur les ponts du canal Albert.



*Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Burgemeester, Jean-Pierre, Veteranen, leden van de Luchtmacht en het leger, dames en heren, kinderen,
Het is voor mij een grote eer om om ook dit jaar weer hulde te mogen brengen aan de gevallen kameraden van de Belgische Luchtmacht.
Ook al is het zevenenzestig jaar geleden, toch hoop ik dat hun offer nooit zal worden vergeten*

**WE ZULLEN ALTIJD AAN HEN BLIJVEN DENKEN.
WE WILL REMEMBER THEM.
Dank u zeer**

Nous avons terminé la restauration du Nieuport 23 du Musée de l'Air, opération que nous avons menée à bien. Ce fut un long travail de neuf années pour notre petite équipe, mais ce fut surtout le plaisir de se retrouver très amicalement à cette tâche, ce ne fut jamais une épreuve, au contraire étant de passionnés et de surplus pilotes. Mais hélas, le Nieuport 23 ne volera plus, il est unique.

Jean Choffray

Article : David Piron

Le Nieuport 23

Période : première guerre mondiale

Missions : chasse

Premier vol : mars 1916

Mise en service : mai 1916 (N17 à l'escadrille N57)

Nombre construits : environ 4.000 (N17-N17bis-N21-N23)

Présentation

Les origines de la société datent de 1908 lorsque Edouard de Niéport, homme d'exception à plus d'un titre, fonde la société « Aérolocomotion » afin d'assouvir ses passions pour l'aéronautique naissante, la mécanique et la vitesse.

Après sa disparition tragique en septembre 1911 en service commandé, après une carrière fulgurante auréolée de nombreux succès et records, la société est reprise en 1913 par le riche mécène Henry Deutsch de la Meurthe.

Nommé directeur technique le premier janvier 1914, Gustave Delage étudie directement un appareil de formule sesquiplane destiné à concourir dans la fameuse coupe Gordon Bennett, le Nie 10B.

De cet appareil, dont la guerre arrêta la production sportive, découlera une lignée d'avions petits, robustes et très maniables, notamment le Nieuport XXIII, version améliorée des célèbres Nieuport XI Bébé et Nieuport XVII.

Livré aux escadrilles françaises dès mai 1916, le Nieuport XXIII arrivera dans les escadrilles belges vers le mois de juin 1917 et mènera de nombreuses missions de guerre jusqu'en 1918.

Étant alors surclassé et remplacé par le Hanriot-Dupont HD1, il est retiré du front, désarmé et continue à voler à l'arrière comme avion d'entraînement « avancé ».

Reconstitué à partir de plusieurs avions, l'exemplaire présenté est le dernier authentique encore visible au monde.

Il fut livré au Musée de l'Armée, alors situé à l'Abbaye de la Cambre, en mai 1920.

Plus tard, il sera visible pendant de nombreuses années suspendu dans le Hall Bordiau avant de rejoindre le Grand Hall de la Section Air & Espace en 1970.

L'exemplaire du musée

Fabricant : Etablissements Nieuport (?)

Date de fabrication : non connue

Numéro de série (s/n) : N5024

En service : dès 1917

Retrait du front : circa avril 1918

Entrée au Musée : Abbaye de la Cambre en mai 1920

Restaurations

Il reçut une première restauration partielle en 1972.

Ce rajeunissement concernait principalement son entoilage et fut mené par trois techniciens de la Force Aérienne.

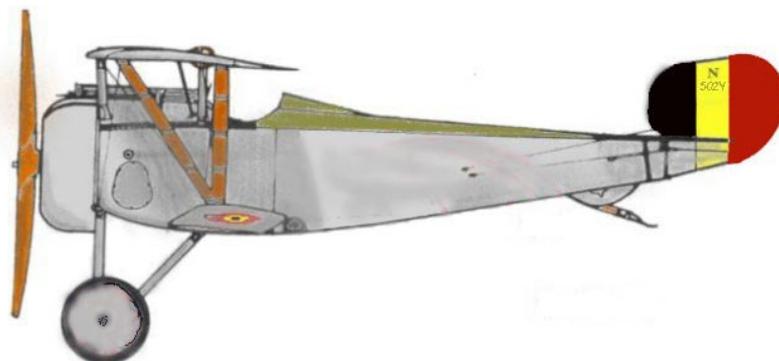
C'est au début des années 80 que Monsieur Christian Vandenbroucke entreprend une restauration en profondeur. Il complètera la remise en état de la structure de fuselage, le reconditionnement du moteur rotatif, qu'il fera tourner au banc, ainsi que de diverses autres pièces telles qu'un aileron, l'hélice ou la structure porte-accessoires du poste de pilotage.



Les travaux, interrompus vers 1986 pour raisons de santé, reprennent en 1998 avec l'arrivée au Musée de l'Adjudant Jan Van der Elst et de M. Pierre Sanglier suppléés dès 2000 par le premier sergent David Piron et M. Jean Choffray. L'équipe sera complétée en 2004 par l'arrivée de M. René Jouret et M. Pascal Giltay. Pratiquement complet, notre vénérable ancêtre a rejoint sa place de présentation le 23 novembre 2006 lors de la dernière nocturne de l'année.

Caractéristiques

Longueur : 6 m
Envergure : 7,9 / 7,8 m
Hauteur : 2,45 m
Surface alaire : 15 m²
Masse à vide : 375 kg
Masse maximale : 560 kg
Moteur : Le Rhône 9 JBY
N° 7175 et 7103
Puissance : 120 CV



Construction :

- Fuselage en spruce et frêne croisillonné, entoilé en coton, sauf la partie avant jusqu'au poste de pilotage faite en bois lamellé contrecollé et marouflé.
- Ailes complètement en bois, entoilées en coton.
- Les éléments de dérives sont en tubes pliés et soudés recouverts de toile.
- Capotage moteur en deux parties construit en aluminium.
- Atterrisseur en aluminium avec amortissement par sandow (liens élastiques)
- Equipé d'une béquille à lame sur l'étambot en lamellé-collé.

Performances

Vitesse de croisière : 130 km/h
Vitesse de décrochage : vers 70 km/h
Vitesse maximale : 170 km/h à 2000 m
Plafond pratique : 5.300 m
Autonomie : environ 250 kilomètres
Endurance : environ deux heures de vol

Documentation et sources

- Bibliothèque et photothèque du CDoc, Section Air et Espace du Musée Royal de l'Armée.
- Bibliothèque centrale du Musée Royal de l'Armée.
- Documentation personnelle de feu M. Guy Destrebecq.
- Listings édités par M. André Dillien (Edition 2006).
- Les avions Nieuport par M. Jean Liron (AviMag 695, 1-12-76).

De Nieuport 23

We hebben de restauratie van de Nieuport 23 in het Luchtvaartmuseum afgewerkt, een taak die we tot een goed einde hebben gebracht.

Voor onze ploeg was het een lange opdracht van negen jaar, maar het was vooral een genoegen elkaar dan telkens weer te zien. Het is nooit een beproeving geweest, integendeel, we waren immers erg bezield en daarbij ook nog vliegers.

Helaas, de Nieuport 23 zal nooit meer vliegen, hij is een unicum.

Jean Choffray

Artikel: David Piron

Periode: Eerste Wereldoorlog

Opdrachten: jacht

Eerste vlucht: maart 1916

In dienststelling: mei 1916 (N17 in smaldeel N57)

Aantal gebouwd: circa 4.000 (N17-N17bis-N21-N23)

Voorstelling

De firma heeft haar oorsprong in 1908 wanneer Edouard de Niéport, een meer dan uitzonderlijk man, de maatschappij « Aérolocotion » opricht om zijn passie voor de ontluikende luchtvaart, mechaniek en snelheid te verzadigen.



Na zijn tragische dood in 1911 in bevolen dienst en na een bliksemsnelle carrière, bekroond met talrijke records en successen, wordt de firma in 1913 overgenomen door de archirijke mecenas Henry Deutsch de la Meurthe.

Gustave Delage wordt op 1 januari 1914 tot technisch directeur benoemd. Hij ontwerpt al snel de Nie 10B, een zesvleugelig toestel, bestemd voor deelname aan de beroemde Gordon Bennett coupe.

Door de oorlog stopt de sportversie van dit vliegtuig maar er komt een reeks kleine vliegtuigen uit voort, die robuust en zeer wendbaar zijn, zoals de Nieuport XXIII, een verbeterde versie van de beroemde Nieuport XI Bébé en Nieuport XVII.

De Nieuport XXIII wordt vanaf mei 1916 aan de Franse smaldelen afgeleverd. De Belgische escadrilles krijgen het in juni 1917, waar het tot in 1918 talrijke oorlogszendingen zal vliegen.

Het wordt dan overklast en vervangen door de Hanriot-Dupont HD1. Hij wordt weggetrokken van het front en ontwapend, om dan in de achterste linies als «gevoerd» vliegtuig aangewend te worden.

Het hier voorgestelde vliegtuig werd samengesteld uit meerdere toestellen, maar het is het laatste authentieke, zichtbare exemplaar ter wereld.

Het wordt in mei 1920 aan het Legermuseum geleverd, dat toen nog in de Abdij ter Kameren lag.

Later zal het vele jaren te bezichtigen zijn, vooraleer in 1970 te verhuizen naar de Grote Hal van de Sectie Lucht- & Ruimtevaart.

Het exemplaar van het Museum

Fabrikant: Etablissements Nieuport (?)

Bouwdatum: niet gekend

N-Reeksnummer (s/n): N5024

In dienst: vanaf 1917

Weg van het front: circa april 1918

Opgenomen in het museum: Abdij ter Kameren in mei 1920



Restauraties

In 1972 krijgt hij een eerste gedeeltelijke restauratie. Die vernieuwing behelsde vooral de linnen bedekking, die door drie technici van de Luchtmacht tot een goed einde werd gebracht.

Begin jaren 80 begint de heer Christian Vandenbroucke met een restauratie in de diepte. Hij werkt de reparatie van de rompstructuur af, de revisie van de rotatiemotor die hij op de proefbank laat draaien, evenals van andere onderdelen zoals een rolroer, de schroef en de draagstructuur voor de accessoires van de cockpit.

De werken worden rond 1986 om gezondheidsredenen onderbroken maar in 1998 worden ze hernomen. In het museum arriveren dan adjudant Jan Van der Elst en de heer Pierre Sanglier die vanaf 2000 worden bijgestaan door eerste sergeant David Piron en de heer Jean Choffray. De ploeg wordt in 2004 vervolledigd door de komst van René Jouret en Pascal Giltay. Eens hij nagenoeg klaar was, heeft onze eerbiedwaardige ancien op 23 november 2006 zijn tentoonstellingsplek opgezocht, tijdens de laatste nocturne van het jaar.

Kenmerken

Lengte: 6 m

Spanwijdte: 7,9 / 7,8 m

Hoogte: 2,45 m

Vleugeloppervlak: 15 m²

Leeggewicht: 375 kg

Maximumgewicht: 560 kg

Motor: Le Rhône 9 JBY

N° 7175 en 7103

Vermogen: 120 pk.

Constructie:

- Romp met dwarsspanen in spruce en es, overtrokken met katoen, behalve het voorste stuk tot aan de cockpit dat van verlijmd en gemaroufleerd multiplex is.
- Volledig houten vleugels, met katoen overtrokken.
- De staartstukken zijn een geplooid en gelast buizenframe, overtrokken met zeildoek.
- Motorbekapping in twee delen en in aluminium.
- Landingsgestel in aluminium met schokdemper door sandow (elastische banden)
- Uitgerust met een staartsteun met plaatveer aan de staartpunt, in gelijmd multiplex.

Prestaties

Kruissnelheid: 130 km/h

Overtreksnelheid: rond de 70 km/h
 Maximumsnelheid: 170 km/h op 2000 m
 Praktisch plafond: 5.300 m
 Vliegbereik: ongeveer 250 km
 Vliegduur: ongeveer twee uur

Documentatie bronnen

- Bibliotheek en fototheek van het CDoc, Sectie Lucht- & Ruimtevaart van het Koninklijk Legermuseum.
- Centrale bibliotheek van het Koninklijk Legermuseum.
- Persoonlijke documentatie van wijlen Guy Destrebecq.
- Listings uitgegeven door André Dillien (Uitgave 2006).
- Les avions Nieuport door Jean Liron (AviMag 695, 1-12-76).



NIEUW – NOUVEAU – NIEUW

U kan het boek bestellen via e-mail (ocu@mil.be) en een overschrijving maken op rekening Nr : 001-5218713-92. Het boek kan naar uw adres opgestuurd worden na 18 juli en de prijs hiervoor is 30 € met verzendingskosten. Indien U het boek komt afhalen op onze spottersdag (KB, 17 juli) is het 25 € en kan U ook ter plaatse betalen.

Le livre peut être commandé par e-mail (ocu@mil.be) et le paiement effectué par virement au compte n° 001-5218713-92.

Le livre sera envoyé à l'adresse demandée après le 18 juillet pour le prix de 30 € frais de port inclus. Si vous enlevez votre exemplaire lors du spottersdag (le 17 Jul à KB), le prix est de 25 € à payer sur place.

KLEINE BROGEL
OIE 07
 20 YEARS OCU

The history of Koksjide Fighter School and F-16 Operational Conversion Unit will be assembled in a beautiful pictorial book.

The Fighter School was the predecessor of the present Belgian Air Force F-16 training. Both will be thoroughly described with anecdotes, prints and (colored) pictures.

The entire proceeds go to the Children Cancer Benevolent fund. This book will be published in July 2007.
 Selling price : 35 euro - Pre-sale : 25 euro

Subscription information :
 10 Wing Tac - OCU Sqn - Secretary 20 Years
 B-3990 PEER - Belgium
 ☎ 00 32 (0)11 51 25 61

LE MÉDECIN GÉNÉRAL-MAJOR AVIATEUR EDGARD EVRARD

Résumé du Mémorial par Michel Mandl

GENEESHEER GENERAAL-MAJOOR VLIEGER EDGARD EVRARD Samenvatting uit het Gedenkboek door Lt Gen VI b.d. M. Mandl

Evrard, Edgard, Ernest, Oscar, Jean, Ghislain, médecin militaire, « évadé de guerre », aviateur (observateur), créateur du Centre de Médecine aéronautique à la Force Aérienne et du service médical d'Eurocontrol, historien, né à Obaix (Hainaut) le 28 septembre 1911, décédé à Bruxelles le 1 juillet 1999.



Le Médecin militaire

Après des humanités gréco-latines au Collège Sainte-Gertrude à Nivelles, Edgard Evrard obtient une bourse d'études et s'inscrit comme étudiant en médecine à l'Université de Louvain en septembre 1929.

L'année suivante, il se présente au concours d'admission à l'École Royale du Service de Santé militaire. Il se classe premier et poursuit les cours à la faculté de médecine de l'Université de Louvain de 1930 à 1935. Il reçoit son diplôme de docteur en médecine en juillet 1935.

Une fois de plus, il est classé parmi les tout premiers et à l'étonnement de ses supérieurs militaires, Edgard Evrard choisit de faire carrière à l'aviation militaire. À sa sortie de l'École d'Application du Service de Santé (Hôpital militaire de Bruxelles), il est désigné pour le Service de Santé de l'Aéronautique militaire.

Evrard, Edgard, Ernest, Oscar, Jean, Ghislain, militaire geneesheer, oorlogsvoortvluchtige, vliegenier (waarnemer), stichter van het Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde van de Luchtmacht en van de medische dienst van Eurocontrol, historicus, geboren te Obaix (Henegouwen) op 28 september 1911 en overleden te Brussel op 1 juli 1999.

De Militaire Geneesheer

Na zijn Grieks-Latijnse humaniora aan het Sint-Gertrudiscollege te Nijvel, krijgt Edgard Evrard een studiebeurs en schrijft zich in september 1929 aan de Leuvense Universiteit in als student in de geneeskunde.

Het jaar daaropvolgend neemt hij deel aan het ingangsexamen van de Gezondheidsdienst van de Koninklijke Militaire School. Hij komt er als eerste uit en vervolgt van 1930 tot 1935 zijn studies aan de faculteit geneeskunde van de Leuvense Universiteit. In juli 1935 behaalt hij zijn diploma van doctor in de geneeskunde.

Eens te meer hoort hij tot de allerbesten en tot verwondering van zijn militaire oversten, kiest Edgard Evrard voor een loopbaan in de militaire luchtvaart. Bij het verlaten van de School voor Toepassing van de Gezondheidsdienst (militair hospitaal van Brussel), wordt hij aangeduid voor de Gezondheidsdienst van de Militaire Luchtvaart.

De Vliegenier

Zijn eerste bestemming is de School voor Opleiding van Piloten te Wevelgem. Op zijn vraag en nadat hij het brevet van waarnemer heeft behaald, wordt hij aangenomen als arts bij het varend personeel. Edgard Evrard heeft al snel begrepen dat, wil hij zich inburgeren in het zeer gesloten milieu van de vliegeniers, hij een van hen moet worden.

In oktober 1936 wordt hij gemuteerd naar de Gezondheidsdienst van het 1^{ste} Regiment voor Luchtvaart te Goetsenhoven. Met een passie voor het vliegen verzamelt de jonge arts snel heel wat vliegrepen op verschillende types toestellen. Daardoor haalt hij meer dan 500 uren tussen 1936 en het begin van de vijandelikheden in 1940.

Deze intensieve luchtvaartactiviteiten beletten hem niet zijn universitaire studies te vervolgen en in 1937 behaalt hij, steeds met grote onderscheiding, twee nieuwe licenties aan de Vrije Universiteit te Brussel: één in de "Medische Hygiëne en Preventie" en één in de "Fysische Opleiding".

Op 1 december 1937 gebeurt er een ongeval met een Fairey-Fox. Met de Onderluitenant Roland Roelandt als piloot, moet Edgard Evrard uit het vliegtuig springen,

L'Aviateur

Sa première affectation est l'École de formation des pilotes à Wevelgem. À sa demande, il est admis comme médecin, dans le personnel navigant, après l'obtention du brevet d'observateur. Edgard Evrard a rapidement compris que s'il voulait s'intégrer au milieu très fermé des aviateurs, il devait être l'un des leurs.

En octobre 1936, il est muté au Service de Santé du 1^{er} Régiment d'Aéronautique à Gossoncourt. Passionné par le vol, le jeune médecin accumule rapidement de nombreuses heures sur différents types d'appareils. C'est ainsi qu'il effectue plus de 500 heures entre 1936 et le début des hostilités en 1940.

Ces intenses activités aériennes ne l'empêchent pas de poursuivre ses études universitaires et en 1937, toujours avec grande distinction, il obtient deux nouvelles licences à l'Université Libre de Bruxelles, en « Hygiène et médecine préventive » et en « Éducation Physique ».

Le 1^{er} décembre 1937, c'est toutefois l'accident aérien en Fairey-Fox. Avec le Sous-Lieutenant Roland Roelandt comme pilote, Edgard Evrard est contraint d'évacuer l'avion en perdition, à la suite d'un problème de givrage des instruments.

Edgard Evrard devient ainsi le premier médecin au monde, détenteur du « *caterpillar* », emblème représentant une chenille, qui est attribué aux aviateurs ayant gardé la vie sauve grâce à leur parachute *Irving*. Le récit de cet accident parut en 1997 dans le bulletin des « Vieilles Tiges ». Edgard Evrard était membre d'honneur de notre association.

Le Médecin en aéronautique

L'accident dont est victime Evrard semble être le déclenchement d'une prise de conscience du commandement quant aux dangers et problèmes que suppose « l'introduction prochaine d'avions modernes » tel le Fairey Battle. C'est ainsi que le Commandant de l'Aéronautique militaire (Aé.M.), le Général-Major Iserentant invite le Chef du Service de Santé à « étudier de près les aptitudes médicales du personnel navigant et de déterminer les épreuves à lui faire subir ». C'est tout naturellement qu'Edgard Evrard est désigné pour faire partie de l'équipe médicale chargée de l'étude demandée et des vols qu'elle nécessitera.

La situation internationale se détériorant, les pilotes essayeurs reçurent d'autres missions plus urgentes et la phase des études médicales en vol fut mise en veilleuse.

De mars 1939 à janvier 1940, Edgard Evrard est attaché au laboratoire médical des Établissements de l'Aé.M. à Evere. Il participe à des expérimentations en caisson à dépression et en vol, à des tests de prototypes d'inhalateurs d'oxygène. Plus précisément, Edgard Evrard accepte d'être enfermé pendant treize jours à une altitude fictive de 3.800 m.

Les années de guerre

En février 1940, Edgard Evrard est affecté au 3^e Régiment d'aéronautique à Evere. C'est au sein de cette unité qu'il participe à la campagne de mai 1940.

Étant en permission à Nancy chez ses beaux-parents, Edgard Evrard rentre immédiatement à Bruxelles et rejoint le soir même du 10 mai, son unité déployée à Aalter.

omwille van een probleem met bevroren instrumenten.

Zo wordt Edgard Evrard de eerste geneesheer ter wereld die het embleem van de "caterpillar" draagt. Dit embleem stelt een rupsje voor en wordt toegekend aan de vliegeniers die hun leven te danken hebben aan het gebruik van een "Irving"-valscherp. Het verhaal van dit ongeluk verscheen in de loop van 1997 in het bulletin van de "Vieilles Tiges". Edgard Evrard was trouwens erelid van onze vereniging.

De Geneesheer in de Luchtvaart

Het ongeluk waarvan Evrard slachtoffer werd, doet hem bewust worden van de gevaren en de problemen die soms kunnen opduiken bij de "introductie van de toekomstige moderne vliegtuigen", zoals de Fairey Battle. Zo komt het dat de Bevelhebber van de Militaire Luchtvaart (M. Lu.), Generaal-majoor Iserentant, de verantwoordelijke van de Gezondheidsdienst de opdracht geeft om "nauwkeurig en gedetailleerd de medische geschiktheid van het varend personeel te bestuderen en de testen te bepalen die het dient te ondergaan". Het is erg logisch dat Edgard Evrard aangeduid wordt om deel uit te maken van het medische team, belast met de medische studies en het uitvoeren van de hiertoe vereiste vluchten.

Gezien de verslechtering van de internationale toestand hadden de piloten wat anders te doen en kregen meer dringende opdrachten. De medische studie in vlucht werd op een lager pitje gezet.

Van maart 1939 tot januari 1940 is Edgard Evrard verbonden aan het Medisch Laboratorium van de Militaire Luchtvaart in Evere. Hier neemt hij deel aan proeven in een decompressiekamer. In vlucht doet hij testen met prototypes van zuurstofmaskers. Edgard Evrard stemt er meer bepaald in toe zich gedurende dertien dagen te laten "opsluiten" op een fictieve hoogte van 3800 m.

De Oorlogsjaren

In februari 1940 wordt Edgard Evrard te Evere ingedeeld bij het 3^{de} Luchtvaartregiment. Met deze eenheid neemt hij deel aan de campagne van mei 1940.

Met verlof bij zijn schoonouders te Nancy, keert Edgard Evrard onmiddellijk terug naar Brussel en vervoegt de avond van 10 mei zijn eenheid die zich heeft ontplooid naar Aalter.

De volgende dag zullen negen Battle de trieste en beroemde aanval uitvoeren op drie bruggen over het Albertkanaal die onbeschadigd in handen van de vijand vallen. Slechts één van de toestellen slaagt erin terug te keren naar Aalter. Het toestel is zwaar beschoten door machinegeweren van het Belgisch Leger! Metalen stukken van de zetel van de piloot hebben de korporaal Bergman gekwetst aan de benen en onderaan de rug... Edgard Evrard beslist onmiddellijk in te grijpen. Hij legt de gekwetste op de vleugel van de Battle en verwijderd de metalen stukken. Het is waarschijnlijk het enige bekende geval waarbij een vliegtuigvleugel als operatietafel heeft gediend.

De 18^{de} mei worden de enkele ontsnapte toestellen (Battle en Fox) allemaal op de grond vernietigd door een massief bombardement door 18 Heinkel-111. Een van de drie gedode mecaniciens sterft in de armen van Edgard Evrard. In de namiddag van de 18^{de} mei wordt het bevel gegeven



Le lendemain matin, neuf Battle effectueront la tristement célèbre attaque des trois ponts du canal Albert tombés intacts aux mains de l'ennemi. Six des neufs avions sont abattus. Un des appareils parvient à rejoindre Aalter. L'appareil a été copieusement mitraillé (par l'armée belge !) et des éclats métalliques du siège ont blessé le Caporal Bergman aux jambes et au bas du dos... Edgard Evrard décide qu'il faut immédiatement intervenir. Il couche l'intéressé sur l'aile du Battle et lui extrait les particules de métal. C'est sans doute la seule occasion connue où l'aile d'un appareil a servi de table d'opération.

Le 18 mai, les quelques appareils rescapés (Battle et Fox) sont tous détruits au sol lors d'un bombardement massif effectué par dix-huit Heinkel 111. L'un des trois mécaniciens tués lors de cette attaque décède dans les bras d'Edgard Evrard.

L'après-midi du 18, l'ordre est donné de partir immédiatement en France par la route.

À la mi-août 1940, le Gouvernement français impose le retour en Belgique et c'est ainsi que les militaires de l'Aéronautique, sont remis aux mains des allemands par les autorités françaises. C'est sous escorte et en ambulance qu'Edgard Evrard rentre en Belgique. Arrivé à Bruxelles, il profite d'un arrêt pour quitter le convoi et s'enfuir. Le lendemain, il rejoint sa famille à Obaix.

Il s'ensuit alors un épisode pitoyable. Espérant pouvoir se rendre utile au niveau médical, Edgard Evrard se présente dans un service parastatal de l'armée où le responsable régional le rabroue vertement et lui donne l'ordre de se présenter à la *Kommandantur*. Il refuse bien évidemment. Rattaché à un hôpital de la Croix-Rouge, puis par la suite à l'Office de Renseignements et d'Aide aux familles de militaires (ORAF), Edgard Evrard s'affilie dès novembre 1940 au premier mouvement clandestin des aviateurs tentant de rejoindre l'Angleterre. Il œuvre ainsi à l'organisation des filières qu'empruntent ses camarades

onmiddellijk via de weg naar Frankrijk te vertrekken.

Midden augustus 1940 verplicht de Franse Regering onze troepen naar België terug te keren. Zo worden de militairen van het Militair Vliegwezen door de Franse autoriteiten overgeleverd aan de Duitsers. Edgard Evrard keert onder begeleiding in een ambulance terug. In Brussel neemt hij tijdens een korte halte de vlucht. 's Anderendaags vervoegt hij zijn familie te Obaix.

Er breekt dan een meelijwekkende episode aan. Hij meent zich nuttig te kunnen maken op medisch gebied en biedt zich dus aan bij een parastatale dienst van het leger, waarbij de lokale verantwoordelijke hem uitkaffert en het bevel geeft zich aan te bieden bij de *Kommandantur*. Logisch dat hij weigert.

Edgard Evrard is dan verbonden aan een hospitaal van het Rode Kruis, vervolgens bij de Inlichtingendienst en Hulp aan de militaire families (IDHF). Vanaf november 1940 sluit hij aan bij het eerste clandestiene net dat vliegeniers helpt om Engeland te bereiken. Hij werkt zo mee aan de organisatie van ontsnappingsroutes die door zijn vrienden vliegeniers richting Vrij Frankrijk worden gebruikt. Op 9 maart 1942 viert het echtpaar Evrard de geboorte van hun eerste kindje.

Datzelfde jaar 1942 gebiedt een met de Duitsers medewerkende collega-geneesheer dat hij zich in de nieuw opgerichte Orde van Geneesheren moet inschrijven. Edgard Evrard begrijpt dat hij hierop niet kan ingaan en beslist dat het tijd wordt om België te verlaten. Wij schrijven 6 juni 1942, zijn dochtertje is drie maand oud.

Gevangen in Spanje

Hij wordt aangehouden in Toulouse en weet na enkele dagen samen met vijf Belgische vliegers te ontsnappen. Op 23 juli steken ze de Pyreneeën en de Spaanse grens. Ze

aviateurs en direction de la France libre.

Le 9 mars 1942, le couple Evrard fête la naissance de son premier enfant.

Cette même année 1942, un confrère médecin, inféodé aux Allemands, le met en demeure de s'inscrire à l'Ordre des Médecins nouvellement créé. Edgard Evrard, qui ne peut accepter cet ordre, décide qu'il est temps de quitter la Belgique. Nous sommes le 6 juin 1942, sa fille a trois mois.

Prisonnier en Espagne

Arrêté en France, à Toulouse, il s'évade après quelques jours et avec cinq aviateurs belges, il traverse les Pyrénées et franchit la frontière espagnole le 23 juillet. Rapidement arrêtés, Edgard Evrard et ses compagnons sont incarcérés le 2 août au camp de concentration de Miranda de Ebro. Edgard Evrard y séjournera sept mois et demi.

Pendant tout son séjour dans le camp, le Docteur Evrard tentera d'améliorer le sort de ses compatriotes et des nombreux autres prisonniers qu'il accepte de soigner quelle que soit leur race ou religion. Début 1943, il jouera un rôle déterminant lors de la grève de la faim entreprise par les détenus, en vue d'obtenir de meilleures conditions de vie et surtout le démarrage d'une politique de libération des prisonniers.

À la RAF

Libéré par les autorités espagnoles à la mi-mars, le Lieutenant médecin Evrard gagne Lisbonne et parvient à Londres le 1^{er} mai 1943, en hydravion. Il est affecté à sa demande à la section belge de la Royal Air Force (RAF), puis s'engage dans la Medical Branch de la RAF. Après avoir suivi différents cours, il est désigné pour la base aérienne proche de Stratford-on-Avon.

À partir du 1^{er} avril 1944, il devient médecin chef du Service de Santé de la base.

Le 8 septembre 1944, après la libération, il est désigné comme médecin d'une *RAF/Belgian Recruiting mission* à Bruxelles.

Fin mai 45, il retourne à Londres auprès de l'Inspectorat de la Belgian Air Force, embryon de ce qui deviendra, en octobre 1946, l'État-Major de la Force Aérienne belge. À cette même date, il est promu Squadron Leader (Major) dans les cadres de la Medical Branch de la RAF.

À son retour en Belgique, le 1^{er} mars 1946, le Docteur Evrard est désigné comme chef du Service de Santé de la Force Aérienne naissante.

Création du Centre de médecine aéronautique

De cette époque (1947-1950) datent plusieurs communications scientifiques à des sociétés savantes belges et étrangères. Elles ont trait aux épreuves qui évaluent la résistance physique des aviateurs et candidats aviateurs et plus particulièrement aux résultats du *step test* de Harvard, épreuve redoutée par tous les candidats... L'une de ces publications vaut à Edgard Evrard d'être le lauréat du prix de la Société médicale belge d'Éducation physique et des Sports.

Toujours avide d'apprendre, Edgard Evrard obtient une licence de Médecine Tropicale à Anvers en 1949. En septembre 1951, il se rend pour quatre mois aux États-Unis pour une spécialisation en médecine aéronautique au sein de l'U.S. Air Force.

worden vrij snel opgepakt en Edgard Evrard wordt met zijn kameraden op 2 augustus opgesloten in het concentratiekamp van Miranda de Ebro. Hij zal er zeven en half maand verblijven.

Tijdens zijn ganse verblijf in het kamp zal dokter Evrard trachten het lot van zijn landgenoten te verbeteren en hij aanvaardt tevens de andere gevangenen, ongeacht hun afkomst of godsdienstige overtuiging, te verzorgen. Begin 1943 zal hij een belangrijke rol spelen tijdens de hongerstaking van de gedetineerden, met het oog op betere leefomstandigheden en vooral om een politiek van bevrijding van de gevangenen op te starten.

Bij de RAF

Midden maart wordt de Luitenant geneesheer Evrard door de Spaanse autoriteiten bevrijd en bereikt hij Lissabon. Op 1 mei 1943 arriveert hij in Londen met een watervliegtuig. Op zijn aanvraag wordt hij ingedeeld bij de Belgische sectie van de Royal Air Force (RAF). Vervolgens neemt hij dienst in de Medical Branch van de RAF. Na verschillende cursussen wordt hij aangeduid voor de luchtmachtbasis van het nabije Stratford-on-Avon.

Vanaf 1 april 1944 wordt hij benoemd tot Hoofdgeneesheer van de Gezondheidsdienst van de basis. Na de bevrijding op 8 september 1944 wordt hij aangeduid als geneesheer bij een *RAF/Belgian Recruiting mission* in Brussel.

Einde mei 1945 keert hij terug naar Londen bij het Inspectoraat van de Belgian Air Force, het prille begin van wat in oktober 1946 de Generale Staf van de Belgische Luchtmacht zal worden. Op dezelfde dag wordt hij gepromoveerd tot Squadron Leader (Majoor) bij het kader van de Medical Branch van de RAF.

Bij zijn terugkeer in België op 1 maart 1946 wordt dokter Evrard aangesteld als Chef van de pas opgerichte Gezondheidsdienst van de Luchtmacht.

Oprichting van het Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde

Van deze periode (1947-1950) dateren verschillende wetenschappelijke contacten met Belgische en buitenlandse wetenschappelijke instellingen. Ze hebben betrekking op de proeven voor het beoordelen van de fysische weerstand bij de vliegeniers en de kandidaat-vliegers en in het bijzonder betreffende de resultaten van de *step test* van Harvard, erg gevreesd door de kandidaten ... Een van deze publicaties bezorgt Edgard Evrard de prijs van de Belgische Medische Vereniging voor Lichamelijke Opvoeding en Sport.

Steeds happig tot bijleren, verwerft Edgard Evrard te Antwerpen in 1949 een licentie in de Tropische Geneeskunde. In september 1951 begeeft hij zich in de schoot van de U.S. Air Force voor vier maand naar de Verenigde Staten voor een specialisatie in de luchtvaartgeneeskunde.

Bij zijn terugkomst begin 1952 richt hij in de Kazerne Geruzet te Etterbeek het **Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde van de Luchtmacht** op.

Tijdens dezelfde periode ontmoet Majoor Evrard te Brussel Harry Armstrong, de *Surgeon General* van de U.S. Air Force, waarmee hij 14 jaar eerder had gecorrespondeerd naar aanleiding van zijn sprong per

A son retour, début 1952, il crée, à la Caserne Gérard, à Etterbeek, le **Centre de Médecine aéronautique de la Force Aérienne**.

A cette même époque, le Major Evrard rencontre à Bruxelles, Harry Armstrong, le *Surgeon General* de l'U.S. Air Force avec lequel il avait eu un échange de courrier à la suite de son saut en parachute quatorze années auparavant. Cette rencontre fut le début d'une amitié chaleureuse qui ne se rompit qu'à la mort d'Armstrong en 1983.

Cette profonde amitié débouche, entre autres, sur une aide efficace et déterminante dans l'acquisition d'équipements et l'utilisation de techniques modernes au Centre de Médecine aéronautique. Le développement de ce Centre n'aurait sans doute pas été possible sans l'appui inconditionnel de cet ami américain.

En janvier 1953, un caisson à dépression, de grande capacité, est installé à Gérard. Il remplace le caisson mobile dans lequel, malgré les limitations de l'engin, le Docteur Evrard s'est livré sur lui-même, à des recherches relatives aux effets des vitesses ascensionnelles très élevées jusqu'à une altitude de 10.000 m.

Ce nouveau caisson permet l'instruction des élèves-pilotes dans des conditions de sécurité et de réalisme optimales. Il a marqué des générations de pilotes et a sans aucun doute permis d'éviter de nombreux accidents d'hypoxie ou de décompressions explosives.

Avec la création de l'OTAN, on assiste à la mise sur pied de différents organismes de recherches. L'*Advisory Group for Aerospace Research and Development* (A.G.A.R.D.) en est sans aucun doute le plus important. Le Docteur Evrard fait partie du sous-groupe médical dès sa fondation

valscherm. Deze ontmoeting is de aanleiding tot een warme vriendschap die slechts werd afgebroken door de dood van Armstrong in 1983.

Deze diepe vriendschap leidt onder andere voor het Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde tot een doeltreffende en beslissende hulp in het verwerven van uitrustingen en het gebruik van moderne technieken. De ontwikkeling van dit Centrum zou nooit mogelijk zijn geweest zonder de onvoorwaardelijke steun van zijn Amerikaanse vriend.

In januari 1953 wordt in Geruzet een drukkamer met grote capaciteit geïnstalleerd. Die vervangt de verplaatsbare drukkamer waarin ondanks de beperkte mogelijkheden ervan, dokter Evrard zelf proefkonijn was om het effect van zeer grote stijgsnelheden naar grote hoogten tot 10.000 meter te bestuderen.

Met deze nieuwe drukkamer kunnen leerling-piloten onder veilige omstandigheden en in optimale realiteit worden opgeleid. Verschillende generaties piloten zijn via de caisson gepasseerd en het heeft zeker verscheidene ongevallen van hypoxie of explosieve decompressie kunnen vermijden.

Bij de oprichting van de NATO worden er verschillende onderzoeksorganisaties in het leven geroepen. De *Advisory Group for Aerospace Research and Development* (A.G.A.R.D.) is zonder twijfel de belangrijkste. Van bij zijn oprichting in 1952 maakt dokter Evrard deel uit van de medische groep. Tot tweemaal toe is hij voorzitter, van 1956 tot 1959 en van 1962 tot 1964. In 1977 wordt hij één van de drie Belgische leden bij de Raad van Nationale Afgevaardigden van de A.G.A.R.D.

Op 26 maart 1959 wordt hij bevorderd tot Geneesheer



en 1952. Il en exerce la présidence à deux reprises, de 1956 à 1959 et de 1962 à 1964 et en 1977, il devient l'un des trois membres belges du Conseil des Délégués nationaux de cette agence.

Le 26 mars 1959, ayant été promu Colonel médecin, il est attaché à la Direction Générale du Service de Santé des Forces Armées.

Nommé Général-major médecin le 26 décembre 1964, il est muté à la Délégation permanente belge au Conseil de l'Atlantique Nord d'abord à Paris, ensuite à Evre après le déménagement de l'OTAN.

Le 1^{er} octobre 1968, il est nommé Inspecteur Général du Service de Santé des Forces Armées. Il occupe cette fonction jusqu'à sa mise à la retraite en octobre 1970.

Une retraite bien remplie

Immédiatement après son passage à la vie civile, le Docteur Evrard entre à l'Agence européenne de contrôle de la circulation aérienne (*Eurocontrol*). Il y crée le service médical et le dirige jusqu'en 1981.

En 1975, il publie un « Précis de médecine aéronautique et spatiale », qui constitue encore aujourd'hui la référence dans le domaine de l'enseignement de la médecine aéronautique.

En 1976, il crée le Groupe de contact de Biologie et Médecine de l'Aviation et de l'Espace, relevant du Fonds National de la Recherche Scientifique. Ce groupe de contact organise un cours interuniversitaire de médecine aéronautique que le Docteur Evrard dirige de 1977 à 1986.

Consacrant ses loisirs à l'histoire de la médecine, le Docteur Evrard a publié une trentaine d'ouvrages qui constituent dans ce domaine, des références incontournables. C'est plus spécialement la période napoléonienne qui retient son attention et bien évidemment comme Brabançon, la bataille de Waterloo. Pour son livre: « Le Baron Seutin dans l'histoire militaire et médicale de son temps », le Docteur Evrard recevra en 1983 le Prix d'Histoire militaire « Général Brialmont ».

La distinction à laquelle il tenait particulièrement, « la Médaille von Karman » lui est décernée en 1987 par le Conseil des délégués nationaux de l' A.G.A.R.D. – OTAN.

Le Général Major médecin Evrard s'éteignit le 1^{er} juillet 1999, après une courte maladie, et sans doute avec le sentiment de ne pas avoir pu accomplir tout ce qu'il aurait aimé entreprendre au cours d'une vie pourtant déjà extrêmement bien remplie et exaltante. Une vie au cours de laquelle il a toujours souhaité être vu comme « le défenseur et le protecteur » de son personnel navigant pour lequel il avait énormément d'estime et d'admiration.

Dans son ouvrage « *Les Ailes d'Esculape* », qui en quelque sorte, constitue les « mémoires » auxquels il a travaillé pendant plus de dix ans en collaboration étroite avec son fils Michel, le Docteur Evrard termine son épilogue en précisant à propos des membres du personnel navigant, « ...que les médecins qui les côtoient et les assistent, doivent posséder quelque chose de plus que leur savoir, même spécialisé. Il faut y ajouter ce que Paul Valéry a appelé, un certain supplément d'âme. »

Edgard Evrard possédait incontestablement ce « certain supplément d'âme. »

Kolonel en verbonden aan de Algemene Directie van de Gezondheidsdienst van de Krijgsmachten.

Op 26 december 1964 wordt hij benoemd tot Geneesheer Generaal-majoor. Hij wordt eerst naar Parijs overgeplaatst en later, met de verhuis van de NATO naar Evre, naar de Permanente Belgische Afvaardiging bij de Noord-Atlantische Raad.

Op 1 oktober 1968 wordt hij benoemd tot Algemeen Inspecteur van de Gezondheidsdienst van de Krijgsmacht. Hij bekleedt die functie tot zijn opruststelling in oktober 1970.

Een welgevulde opruststelling.

Onmiddellijk na zijn overgang naar het burgerleven begint dokter Evrard in het Europese Agentschap voor Luchtverkeer (*Eurocontrol*). Hij richt er de medische dienst op en blijft die leiden tot in 1981.

In 1975 publiceert hij een "Handboek voor de Luchtvaart- en Ruimtevaartgeneeskunde". Deze publicatie is tot op heden nog de referentie in het domein van de opleiding in de luchtvaartgeneeskunde.

In 1976 richt hij de Contactgroep voor Biologie en Luchtvaart- en Ruimtevaart- geneeskunde op die behoort tot het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek. Deze contactgroep richt een interuniversitaire cursus in over de luchtvaartgeneeskunde. Dokter Evrard leidt die van 1977 tot 1986.

Hij vindt voldoening in de geschiedenis van de geneeskunde en heeft hieromtrent een dertigtal werken gepubliceerd, in dit domein onvermijdelijke referentiewerken. Het is speciaal de periode van Napoleon die zijn aandacht trekt en natuurlijk ook, als Brabander, de slag bij Waterloo. Voor zijn werk "De Baron Seutin in de eigentijdse militaire en geneeskundige geschiedenis" ontvangt dokter Evrard in 1983 de Prijs voor Militaire Geschiedenis "Generaal Brialmont".

De onderscheiding waaraan hij ontzaglijk veel waarde hecht, is de "Medaille von Karman", hem in 1987 toegekend door de Raad van Nationale Afgevaardigden van de A.G.A.R.D. – NATO.

Na een kortstondige ziekte sterft Geneesheer Generaal-majoor Evrard op 1 juli 1999. Hij zal er ongetwijfeld van overtuigd geweest zijn dat hij niet alles tijdens zijn nochtans rijkelijk gevulde en boeiende leven, heeft kunnen verwezenlijken van wat hij had willen doen. Het was een leven waarin hij steeds gewent had de rol te kunnen vervullen van "verdediger en beschermer" van zijn varend personeel, waarvoor hij toch zo een grote achting en bewondering had.

Zijn werk "*Les Ailes d'Esculape*" is in feite zijn memoires waaraan hij samen met zijn zoon Michel meer dan tien jaar heeft gewerkt. Daarin schrijft hij in zijn slotwoord, doelend op het varend personeel: "... dat de dokters die hen verzorgen en bijstaan, moeten beschikken over meer dan enkel maar kennis, zelfs een gespecialiseerde. Zoals Paul Valéry het heeft omschreven, hoort er een zekere zielskracht bij".

Edgard Evrard bezat zonder de minste twijfel deze "zekere zielskracht".

MEMORIAL - Suite

Le 7 juin dernier, notre nouveau président a remis le Mémorial Georges Nélis à madame Françoise Laude, la petite fille du fondateur de la SABCA, de la SABENA, etc.

Lors de la remise, le CEO de la SABCA, monsieur Pellichero, ainsi que le directeur commercial, monsieur Marc Humblet furent également présents. La SABCA emploie actuellement près de 1000 personnes à Haren, Gosselies et Lummen, notamment pour les programmes Airbus, Ariane 5 et les programmes militaires pour le F-16.

GEDENKBOEK – vervolg

Op 7 juni laatstleden heeft onze nieuwe voorzitter het Gedenkboek Georges Nélis overhandigd aan mevrouw Françoise Laude, de kleindochter van de stichter van SABCA, SABENA, enz.

Bij de overhandiging waren ook nog aanwezig: de heer Pellichero, CEO van SABCA en de commercieel directeur Marc Humblet. SABCA stelt voor het ogenblik zo een 1000 mensen tewerk in Haren, Gosselies en Lummen. Het gaat dan vooral om programma's als Airbus, Ariane 5 en de diverse militaire F-16-programma's.



APPEL

OPROEP

Nous sommes toujours à la recherche de suggestions pour le Mémorial de l'Aviation belge. Si vous avez des noms de personnalités à nous proposer, n'hésitez-pas à nous en transmettre les coordonnées.

Nous vous contacterons ensuite afin d'examiner un éventuel encart dans ce MAB.

Dans notre prochain magazine, nous vous présenterons la liste complète des personnalités déjà reprises.

We zijn voortdurend op zoek naar suggesties voor het Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart. Als u namen van personaliteiten hebt die u wenst voor te stellen, geef ons die dan door. Wij nemen dan wel contact op voor verdere afspraken i.v.m. een mogelijke inlassing in dat GBL.

In ons volgende magazine verschijnt de lijst met de tot nu toe hernomen persoonlijkheden.

Un pilote à la 2^{ième} escadrille : Marnix Brees

Comme annoncé dans le numéro précédent, voici la seconde partie de l'article sur la carrière d'un pilote de la 2^{ième} escadrille, repris de l'excellent site <http://www.ales-militaires-belges.be>.

Een piloot in het 2de smaldeel: Marnix Brees

Zoals aangekondigd in het vorige nummer, volgt hier het tweede deel van het artikel met de loopbaan van een piloot in het 2^{de} smaldeel, zoals het op de uitstekende site <http://www.ales-militaires-belges.be/> staat.

Autre anecdote. Nous allions régulièrement en Hollande pour acheter des battle dress et du beurre. Ici, les BD qu'on recevait à l'équipement étaient fabriqués en gros tissu de la RAF, qu'on n'aimait pas du tout, alors que les Hollandais avaient des BD qui avaient une belle coupe et qui ne coûtaient quasiment rien. Nous allions donc nous chercher nos BD dans leurs sections d'équipement. Ce qui était marrant, c'est qu'à cette époque-là, les gens se faisaient faire leurs uniformes un peu partout, dans toutes sortes de tissus, pourvu qu'ils soient bleus. Et c'était toléré.

Et donc, nous sommes partis un jour en Hollande pour aller chercher des BD. J'accompagnais comme ailier un section leader. Il avait une commande pour une dizaine de BD et pour cinquante kilos de beurre. Comme nos compartiments à munitions étaient déjà pleins, il ne restait plus pour les transporter que le compartiment radio, derrière le cockpit. Il a donc étalé tous ses battle dress autour de la radio avec, au-dessus plusieurs kilos de beurre. Et nous avons décollé pour une navigation d'environ une heure et demi. En cours de route, sa radio est bien sûr tombée en panne à cause de la surchauffe et puis, de retour au parking à Florennes, je regarde son avion et je vois qu'il est couvert sur presque tout le fuselage d'une sorte de matière grasse. En général, lorsque cela se produisait, c'est qu'on avait une fuite hydraulique sur les flaps ou les spoilers. En fait, le beurre avait complètement fondu sur les battle dress et coulé partout. Désastre national !

J'ai gardé un excellent souvenir du F-84F. Il y a eu beaucoup d'accidents mais, pour autant que je m'en souviens, cet avion a rarement eu des problèmes techniques. La grosse majorité des accidents que j'ai connus étaient dus à des facteurs opérationnels. L'avion pardonnait beaucoup et était facile à piloter. Lorsque je suis arrivé à Florennes, l'escadrille était encore strike et les missions que nous recevions se déroulaient au-delà de Berlin, en low-low, ce que nous ne serons jamais capables de faire en Mirage.



Nog een anekdote. We gingen geregeld naar Nederland om er "battle dresses" of "BD's" en boter te kopen. Hier waren de BD's, die we van de uitrusting kregen, gemaakt uit ruige RAF stof, die we in het geheel niet lusten, terwijl de Hollanders goedkope maar mooi gesneden BD's hadden. We gingen dus onze BD's bij hun uitrustingssectie halen. Het was in die periode grappig dat men zich een beetje overal uit alle soorten stoffen uniformen liet maken, als ze maar blauw waren. Het werd oogluikend toegestaan.

Zodoende waren we op een dag onderweg naar Nederland om BD's te halen. Ik begeleidde een sectieleider. Hij had een bestelling van een tiental BD en een vijftigtal kilo boter. Omdat onze munitiecompartimenten al vol waren, bleef er niets anders voor onze lading dan het radiocompartiment achter de cockpit. Hij legde alle BD's rond de radio's met de boter er boven op. Vervolgens stegen we op voor een navigatie van ongeveer anderhalf uur. Natuurlijk viel onderweg zijn radio als gevolg van verhitting uit en vervolgens, na de terugkeer op de parking van Florennes, zag ik op de romp een soort vette materie. Gewoonlijk was dat een teken van een lek in de flaps of de spoilers. In werkelijkheid was het de boter die over de BD's gesmolten was. Nationale ramp!

Ik heb een uitstekende herinnering aan de F-84F gehouden. Er waren veel ongevallen, maar als ik me goed herinner had het toestel weinig technische problemen. Het grootste deel van de ongevallen die ik gekend heb, waren van operationele aard. Het vliegtuig vergaf veel fouten en was gemakkelijk te besturen. Toen ik in Florennes aankwam was het smaldeel nog "strike" en de opdrachten die we ontvingen, namen ons voorbij Berlijn en "low-low", iets dat we op Mirage onmogelijk konden doen. We vertrokken met volle tanks, twee napalmbommen en raketten. Op grote hoogte, maakten

Et nous partions avec deux réservoirs, deux bombes napalm et des roquettes. A haute altitude, nous faisons souvent des navigations jusqu'aux Pyrénées.

La seule chose que je regrette, c'est que lorsque l'on parlait de sécurité, on était presque mal vu. Voici un exemple typique qui illustre la différence de mentalité entre les Hollandais et les Belges : Sur F-84F, le premier type de siège éjectable, le siège d'origine, ne donnait pas satisfaction. Les paramètres étaient très restreints, surtout en cas d'éjection à basse altitude. Toutes les forces aériennes européennes ont donc reçu via l'USAF un nouveau siège. Quand ces sièges ont été installés, j'étais à Eindhoven. Tous les avions – deux escadrilles complètes, soit 56 avions - ont été mis au sol pendant quatre jours. Ils sont tous passés en maintenance pour le montage du nouveau modèle.

Quand je suis arrivé à Florennes, seuls trois ou quatre avions étaient équipés de ce siège et pendant les cinq ans que je vais passer sur F-84F, moins de deux tiers des avions en seront équipés. Et on va bricoler des systèmes sur les anciens sièges pour essayer de les améliorer. On va y fixer des plaques de plomb, ce qui va les rehausser - et contraindre certains pilotes, trop grands, à partir au 15e Wing - et surtout les déséquilibrer et sérieusement perturber la séquence d'éjection. J'ai d'ailleurs un de mes copains qui va se tuer à Helchteren lors d'une telle éjection sur un siège "bricolé". On va donc abandonner l'idée mais quelqu'un avait décidé à l'Etat-Major que le remplacement en sièges neufs s'effectuerait lors du passage des avions en IRAN. Ce programme s'est donc étalé sur des années et lorsque nous avons arrêté les F-84F, un tiers des avions n'avaient pas été modifiés, et des sièges étaient probablement toujours dans leur emballage, quelque part à Gosselies. La situation a changé depuis de nombreuses années mais à cette époque, parler de sécurité aérienne, c'était incongru."



Après cinq ans passés sur Thunderstreak, Marnix Brees fait sa conversion sur Mirage V.

"Au début des années 70, quand on se rendait à l'étranger on faisait piètre figure avec nos vieux F-84F alors que les autres avaient des machines avec post-combustion, etc. Tout le monde voulait aller sur F-104 mais j'étais trop grand et finalement on a annoncé l'arrivée du Mirage qui a suscité beaucoup d'enthousiasme mais qui, pour moi, se révélera être une expérience pas tellement agréable car c'était un avion qui n'était pas fait pour le boulot qu'on lui demandait à la Force Aérienne et qui en plus de cela jouissait d'une réputation usurpée, fondée sur les Mirage israéliens qui, eux, étaient profondément modifiés. Et

we een navigatie tot de Pyreneeën.

Het enige wat ik betreurt, is het feit dat het bijna slecht gezien was als men over veiligheid sprak. Hier nog een typisch voorbeeld van het verschil tussen de Nederlandse en de Belgische weergeeft. Op F-84F gaf de eerste versie van de schietstoel, de originele stoel, geen voldoening. De parameters waren zeer beperkt, voornamelijk bij uitschieten op lage hoogte. Alle Europese luchtmachten kregen via de USAF nieuwe stoelen. Als ze geïnstalleerd werden, was ik in Eindhoven. Alle vliegtuigen van twee volledige smaldelen of 56 toestellen, werden 4 dagen aan de grond gehouden. Zij werden door de onderhoudsdienst van nieuwe schietstoelen voorzien.



Toen ik in Florennes aankwam, waren er 3 of 4 vliegtuigen met deze stoelen uitgerust en gedurende de 5 jaar dat ik op F-84F vloog, werden er minder dan tweederden van de toestellen aangepast. Vervolgens werden tal van systemen ineen geknutseld om te trachten de toestand te verbeteren. Zo werden er loden platen geplaatst, die de zit van de stoelen verhoogden en zodoende enkele piloten die te groot waren, verplichtten om naar de vijftiende wing te vertrekken. Bovendien werden de stoelen uit evenwicht gebracht en de uitschieting ernstig verstoord. Een van mijn vrienden is in Helchteren verongelukt bij een uitschieting met een "ineengeknutselde" schietstoel. Men liet het knutselidee varen, maar iemand op de Staf besliste dat de vervanging van de stoelen zou plaats hebben bij de overdracht van de toestellen aan IRAN. Het programma werd over meerdere jaren verspreid en wanneer we met vliegen op F-84F stopten, was één derde nog niet aangepast en stonden de stoelen waarschijnlijk nog altijd in hun verpakking ergens in Gosselies. Sinds verschillende jaren is de toestand veranderd, maar in deze periode was over veiligheid spreken enkel bij mondjesmaat toegelaten. Na 5 jaar op Thunderstreak maakte Marnix Brees zijn overgang naar Mirage.

Toen we in het begin van de jaren 70 naar het buitenland vlogen, sloegen we een pover figuur met onze oude F-84F's; de anderen hadden al toestellen met naverbrander enz. . Iedereen wenste op F-104 te gaan maar ik was te groot en uiteindelijk meldde men, met veel enthousiasme, de komst van de Mirage aan. Voor mij werd dit een onaangename ervaring, want het vliegtuig was niet geschikt voor het werk dat de Luchtmacht vroeg. Bovendien hadden ze een bedrieglijke reputatie, gebaseerd op de Israëlische Mirages, die echter volledig omgebouwd waren. Wij werden opgezadeld met een vliegtuig dat technisch minder ontwikkeld was dan de F-84F, uitgezonderd de motor die meer stuwkracht had.

nous nous sommes retrouvés avec un avion qui, techniquement, était moins avancé que le F-84F, mis à part son moteur qui poussait plus. Son système de navigation avec les réglettes ne fonctionnait pas bien et du point de vue opérationnel, il a fallu ramener tous nos targets jusqu'au niveau du Rideau de Fer parce que l'on consommait énormément de carburant dès qu'on accrochait quelque chose sous les ailes. En plus de ça, au début, les avions n'étaient pas certifiés pour les tirs. On a commencé avec nos bombes napalm qui n'étaient pas adaptées. Il va falloir acheter des bombes napalm chez les Français avec lesquelles on va avoir les pires ennuis. Et puis, nous allons être déclarés opérationnels avec un avion sur le tube pitot duquel on avait peint des traits de repère pour aller bombarder parce que le viseur n'était pas adapté pour le tir air-sol

On s'amusait beaucoup sur cet avion en configuration lisse et c'est vrai que vis-à-vis du F-104, si le pilote adverse faisait une erreur, on l'avait comme pour rire. Encore que les bons pilotes de 104 avaient trouvé le truc en jouant en verticale. Le Mirage était une merveilleuse planche à repasser pour tourner très serré mais dans un virage à 500 nœuds, le temps de faire un 360°, on se retrouvait à 300 nœuds sans aucune énergie et les 104 n'avaient plus qu'à se laisser retomber derrière nous. Un pilote de 104 expérimenté qui ne voulait pas jouer le jeu du Mirage était gagnant à tous les coups. En Mirage, passer du ralenti au plein régime prenait 7 à 8 secondes. Puis, le moteur commençait à penduler et il fallait attendre 2 à 3 secondes avant de mettre la PC mini. Le moteur pendulait à nouveau et ce n'est que lorsqu'il était stabilisé que l'on pouvait mettre la pleine PC.

Donc, du point de vue opérationnel, je n'ai pas gardé de bons souvenirs du Mirage. J'ai volé trois ans dessus, une année à la 2e et deux à la 42e. J'aimais assez bien le travail et surtout l'ambiance de la 42e escadrille et les missions photographiques en solitaire à très basse altitude mais je me sentais de moins en moins à l'aise avec l'avion : tous les bricolages pour le rendre opérationnel me semblaient incongrus, la conception archaïque des systèmes ne m'inspiraient qu'une confiance limitée dans la machine. Il valait mieux trouver autre chose, en ce qui me concerne, avant que le malaise ne devienne plus sérieux. Ensuite, je suis passé à l'Ecole d'Officiers de carrière, à Saint-Trond. C'est l'époque où les C-130 sont arrivés. Le 15e Wing était à cours d'officiers de carrière et, comme le C-130 m'intéressait, j'ai postulé pour le 15e Wing. Très rapidement, j'ai obtenu satisfaction et c'est ainsi que je vais passer les dix années suivantes sur C-130.



Zijn navigatiesysteem met plastic latjes werkte niet goed.



Op operationeel vlak hebben we al onze doelen moeten terugbrengen tot het ijzeren gordijn, want telkens er iets onder de vleugel gehangen werd, verbruikten we enorm veel brandstof. De vliegtuigen waren ook niet gecertificeerd voor het schieten. We begonnen met onze niet-aangepaste napalmbommen. Men heeft Franse napalmbommen moeten kopen waar we vreselijk veel moeilijkheden mee kregen. Vervolgens werden we operationeel verklaard met een vliegtuig waarbij streepjes als merkteken bij het bombarderen, op de pitot geschilderd werden, want het vizier was niet aangepast voor luchtgrond-schieten.

We vermaakten ons erg in dit vliegtuig in 'clean'-configuratie. Tegenover de F-104 en als de tegenstrever een fout maakte, was het een lachertje om hem te grazen te nemen. Maar toch, goede F-104-piloten hadden het kneepje gevonden en speelden het verticaal. De Mirage was een wonderbaarlijke strijplank om zeer kort te draaien, maar bij 500 knopen viel in een bocht van 360° de snelheid terug tot 300 knopen, zonder overschot aan energie; de F-104 had niets anders te doen dan achter ons in te duiken. Een F-104-piloot met ondervinding die het spel van de Mirage niet speelde, was altijd winnaar. In Mirage was de overgang van traagloop naar volgas, 7 à 8 seconden, dan begon de motor te pendelen en moest men 2 à 3 seconden wachten alvorens "mini PC" te zetten. Dan pendelde de motor opnieuw en eens hij gestabiliseerd was, mocht men vol PC geven.

Op operationeel vlak heb ik dus geen goede herinnering aan de Mirage. Ik heb er 3 jaar op gevlogen, één jaar in het 2° en twee jaar in het 42°. Ik hield wel van het werk, de eenzame foto-opdrachten op lage hoogte en vooral dan de geest van het 42° smaldeel. Maar ik voelde me minder en minder gerust op het vliegtuig. Alle knutselwerk om het vliegtuig operationeel te houden scheen me ongepast, het archaïsche concept van de systemen gaf me een beperkt vertrouwen in het toestel. Het werd, wat mij betreft, nodig om iets anders te vinden alvorens het ongemak te ernstig werd. Vervolgens ben ik naar de beroepsofficiersschool te Sint-Truiden geweest. Dit was de periode dat de C-130 aankwam. De 15° Wing had een tekort aan beroepsofficieren en daar de C-130 me interesseerde, heb ik gepostuleerd. Ik kreeg snel voldoening en zodoende bracht ik de volgende 10 jaar op C-130 door.

Toen ik in 1974 aankwam, was de Wing betrokken bij humanitaire operaties in de Sahel in Niger. Ik zat op een goed ontworpen en ultramodern vliegtuig. De C-130H was de laatste versie van het toestel, tenminste, dat dacht men, want omdat we een bilateraal akkoord hebben met de Amerikanen en om logistieke redenen, zie je dat de project officer op de Staf de cockpit van de C-130^E heeft

Au moment de mon arrivée, en 1974, le Wing est engagé dans les opérations humanitaires au Sahel, au Niger... Ici, je me retrouve sur un avion très bien conçu. Il est ultramoderne. C'est la dernière version de l'avion, le C-130H, du moins on le croit car, en fait, on va s'apercevoir que le project officer à l'Etat-Major a demandé à avoir le cockpit du C-130E pour des raisons de logistique puisque nous avons un accord bilatéral avec les Américains. Et on va jusqu'à récupérer des systèmes de navigation, des ADF, des VOR, sur les vieux DC-4 et DC-6 que l'on est en train de retirer du service. Très rapidement, nous allons avoir de sérieux problèmes de radar et de navigation. Des programmes de rattrapage vont être mis en place, d'abord pour le radar, puis pour le cockpit. Mais l'avion en lui-même a des performances extraordinaires. Il y a 4 900 chevaux sur les moteurs et en Afrique, je vais faire des décollages et des vols de convoyage avec plusieurs escales sur trois moteurs sans que cela pose le moindre problème. Et le Colonel Blume va même décoller sur deux moteurs. Toujours en Afrique, je vais me retrouver un jour sur une petite piste où pour pouvoir faire demi-tour avec l'avion, avec les roues enfoncées dans la latérite et le ventre qui touche le sol, il va falloir passer avec les hélices dans les branches des arbres, et vraiment se frayer un passage pour se réaligner et décoller sur moins de 3 000 pieds, franchir des arbres de 30 mètres de haut, quasiment au décrochage à 80 nœuds. Mais le C-130 permet tout ça.



Et on va l'expérimenter lors des missions humanitaires mais aussi en 1978, à Kolwezi. Un an avant, on va me confier une mission avec deux avions pour aller soutenir le Général Mobutu qui essaye de repousser les rebelles. Et on va charger l'avion de 25 tonnes de munitions, soit trois tonnes en surcharge. Comme la France nous refuse la clearance diplomatique, nous sommes obligés de passer par Ostende et de suivre la Manche pour partir directement sur les Canaries où nous allons refaire un plein complet avant de rallier Lubumbashi, d'une traite, soit environ 18 heures de vol. Et nous rentrerons en Belgique en empruntant la même route.

Lors des événements de Kolwezi, je vole sur le malheureux CH-06, qui sera perdu à Eindhoven. L'assault landing se fait à 5 heures du matin. Les Français ont sauté la veille au soir sur le terrain de football de Kolwezi où ils ont perdu huit hommes. Et ils sont restés coincés toute la nuit en attendant des secours. Et c'est quand les premières unités de parachutistes de chez nous sont arrivées en ville que les rebelles se sont retirés et que les paras français ont pu se dégager, sortir et se déployer. (Et, si mes souvenirs sont exacts, tout en réclamant que

gevreagd. We recupereren zelfs de navigatiesystemen, zoals de ADF en VOR van de DC-4 en DC-6, die uit dienst werden genomen. We hadden al snel ernstige problemen met de radar en de navigatie. Er kwamen inhaalprogramma's, eerst voor de radar en nadien voor de cockpit.



Het toestel zelf had ongeziene vliegprestaties. De motoren leverend 4900 pk. In Afrika zal ik op 3 motoren opstijgen en escortevluchten met meerdere tussenlandingen maken, zonder enig probleem. Kolonel Blume zal zelfs op twee motoren opstijgen. Weer in Afrika, was ik op een dag op een kleine piste Om rechtsomkeer te maken moesten we met de wielen in het lateriet en de buik die de grond, met de schroeven door de takken van de bomen een weg banen om weer opgelijnd te geraken, op te stijgen in minder dan 3000 voet en bomen van 30 meter hoog te ontwijken, bijna aan de overtreksnelheid van 80 knopen. De C-130 liet dat allemaal toe.

We zullen dat ondervinden tijdens humanitaire opdrachten en ook in 1987 in Kolwezi. Een jaar eerder vertrouwde men mij een opdracht toe om met 2 vliegtuigen generaal Mobutu te ondersteunen, die de rebellen trachtte te verdrijven. We gingen 25 ton munitie laden, hetzij 3 ton overgewicht. Omdat Frankrijk ons de diplomatieke toelating tot overvliegen weigerde, zijn we verplicht om langs Oostende te gaan, het kanaal te volgen en dan direct naar de Canarische eilanden te vliegen om er vol te tanken, alvorens in één trek Lubumbashi te vervoegen, hetzij 18 uur vlucht. We vlogen langs dezelfde weg terug naar België.

Gedurende de gebeurtenissen te Kolwezi vloog ik op de ongelukkige CH-06 die verloren zal gaan in Eindhoven. De aanvalslanding zou om 5 uur 's ochtends plaats hebben. De Fransen sprongen de avond voordien op het voetbalveld van Kolwezi, waar ze 8 man verloren. Ze zaten er de ganse nacht vast, wachtend op hulp. Het was enkel wanneer de eerste eenheden van onze parachutisten in de stad aankwamen dat de rebellen zich terugtrokken en dat de Franse para's ontzet werden en zich konden ontplooien. (Als ik me goed herinner, eisten ze zelfs dat we onze operaties met hen coördineerden, door ons onder hun bevel te plaatsen!). Vervolgens werd in de pers alles omgezet in een heel ander verhaal. Toen we wilden antwoorden, kregen we ongelukkiglijk ministeriële orders die het ons verboden. Nochtans heeft kolonel Depoorter zijn operatie opgezet met de geest van een officier die geen onnodige verliezen wenste. Alles werd tijdens de nacht met de voorhand zijnde middelen gepland en er viel geen enkele dode bij deze operatie. De ganse operatie

nous coordonnions nos opérations avec eux, en nous mettant sous leur commandement !) Et puis, ça s'est transformé en une toute autre histoire dans la presse. Malheureusement, lorsque nous avons voulu répondre, nous avons reçu des ordres ministériels nous l'interdisant. Pourtant, le Colonel Depoorter a réglé son opération dans l'esprit d'un officier qui ne veut pas subir de pertes inutiles. Tout à été planifié dans le courant de la nuit avec les moyens disponibles et il n'y a pas eu un seul tué au cours de cette mission. Toute l'opération de Kolwezi décrite par les Français dans la presse et au cinéma n'est qu'une vaste, médiocre et mensongère plaisanterie. J'ai beaucoup admiré l'action du Régiment Para-Commando pendant ces quelques semaines. L'organisation opérationnelle et logistique, l'esprit de corps, le calme et la précision des préparatifs, la conduite des opérations sur le terrain, sans fanfaronnade, mais avec le plus grand professionnalisme.

On a aussi utilisé quelques C-130 comme ravitailleurs en carburant, en les équipant de réservoirs souples. A Kinshasa, on chargeait 22 ou 23 tonnes de carburant, on faisait le plein complet de l'avion, ailes et fuselage, et on décollait, en surcharge. La piste de Kinshasa faisait 15 000 pieds et on décollait en 14 000 pieds. En arrivant à Kamina, deux heures plus tard, on avait consommé 8 000 livres de carburant et il fallait reposer l'avion le plus doucement possible pour éviter de faire de la casse au niveau du train d'atterrissage.

Ceux à qui je tire aussi mon chapeau à Kolwezi, ce sont les équipages de la SABENA, de YOUNG CARGO et de l'un ou l'autre opérateur dont j'ai oublié le nom. Ils sont arrivés par après avec des Boeing 707 pour évacuer les gens. Ils ont dû se frayer une route via l'Océan, comme nous, et j'ai vu des 707 arriver de nuit, sans aucune aide à l'atterrissage sauf un petit beacon qui fonctionnait de temps en temps, et se poser avec une maestria étonnante sur une des pistes de Kamina à peine éclairée. Quels pilotes !

A mon retour de Kolwezi, j'ai passé mes examens de candidat major et, après avoir réussi, je me suis retrouvé à la TAF. Je n'y suis resté que quelques mois et je suis retourné à la 20e escadrille comme commandant d'escadrille. Et juste au moment où je terminais mon tour de commandant d'escadrille, on a annoncé que la Belgique allait envoyer des pilotes pour voler sur AWACS. Comme il fallait des gens avec une expérience en multimoteurs, on m'a proposé d'en faire partie et j'ai accepté.



Je suis arrivé à Geilenkirchen en 1983 et j'ai été affecté au squadron n° 2, chez les Canadiens. Il y avait trois

“Kolwezi” in de pers en de film zoals door de Fransen beschreven, is een grote, lage en leugenachtige grap. Ik heb de actie van het regiment paracommando gedurende die enkele weken bewonderd. De operationele organisatie en logistiek, de korpsgeest, de kalmte en de nauwkeurigheid van de voorbereidingen, de operaties op het terrein werden zonder franjes maar met het grootste professionalisme uitgevoerd.



We hebben ook enkele C-130's gebruikt als brandstoftankers, door ze van soepele tanks te voorzien. In Kinshasa laadden we 22 of 23 ton brandstof, we vulden ook volledig de vliegtuigtanks en stegen op in overgewicht. De startbaan van Kinshasa heeft een lengte van 15000 voet en we gebruikten er 14000 van. Bij aankomst, twee uur later te Kamina, hadden we 8000 pond brandstof verbruikt en moesten we zo zacht mogelijk landen om breuk van het onderstel te vermijden.

Voor wie ik ook mijn petje afneem te Kolwezi, waren de bemanningen van SABENA, Young Cargo en enkele andere operatoren wiens naam ik vergeten ben. Zij kwamen later met Boeing 707 om mensen te evacueren. Zij hebben zich ook een weg moeten banen via de oceaan zoals wij. Ik heb er 's nachts 707's zien aankomen zonder één landingshulpmiddel, tenzij een klein baken dat van tijd tot tijd werkte en hen met meesterlijke behendigheid op een van de nauwelijks verlichte banen van Kamina weten landen. Wat voor piloten!

Bij mijn terugkomst uit Kolwezi deed ik mijn examen van kandidaat-majoor en na slagen bevond ik mij op de TAF. Ik ben er enkele maanden gebleven en ben dan teruggekeerd naar het 2^e escadrille als bevelhebber. Juist toen ik mijn toer van smaldeelcommandant had beëindigd, kondigde men aan dat België piloten ging leveren om op AWACS te vliegen. Gezien er mensen met ondervinding op meermotorige vliegtuigen gevraagd werden, heeft men het mij voorgesteld en heb ik het aanvaard.

In 1983 kwam ik in Geilenkirchen aan en werd bij het 2^e smaldeel bij de Canadezen ondergebracht. Het 1^e was samengesteld uit Amerikanen en wat kleine nationaliteiten. Het 2^e bracht de Canadezen samen met andere kleine nationaliteiten. Het 3^e waren Duitsers en andere nationaliteiten. Alle Belgen waren afgedeeld bij de Canadezen. De smaldeelcommandant was Canadees maar de operatieofficier moest van een andere nationaliteit zijn. Bij ons waren er Belgen en Grieken. Mijn Griekse collega was niet geïnteresseerd en men vroeg mij om die post te bezetten, wat ik aanvaardde.

Zo belandde ik op AWACS voor een gans nieuwe opdracht, ook erg interessant, met middelen en

squadrons : le n° 1 était composé des Américains et des autres petites nationalités, le n° 2 regroupait les Canadiens et les autres petites nationalités. Le n° 3 était constitué des Allemands et des autres petites nationalités. Tous les Belges étaient répartis chez les Canadiens. Le commandant d'escadrille était canadien mais l'officier des opérations devait être d'une autre nationalité. Chez nous, il y avait des Belges et des Grecs. Mon collègue grec n'était pas intéressé et on m'a demandé si je voulais occuper ce poste, ce que j'ai accepté.

Je me suis donc retrouvé sur AWACS pour une toute autre mission, tout aussi intéressante et dans une organisation avec des moyens et des gens extrêmement motivés et compétents. En plus, le système d'armes était extraordinaire. On voyait tout avec cet avion. Et on va évoluer dans les eaux internationales, faire des patrouilles de onze ou douze heures dans le Grand Nord, du ravitaillement en vol. On va rencontrer les Russes pour la première fois. Ils vont foncer sur nous pour nous faire peur, puis se mettre en formation et tout le monde va se photographier. A cette époque, le mur de Berlin n'est pas encore tombé, on est toujours en pleine guerre froide.

Au début, l'apprentissage sur AWACS a été très difficile. D'abord, parce que le 707 en lui-même n'est pas un avion facile. C'est un avion extraordinaire quand on en connaît toutes les techniques de pilotage. De plus, l'AWACS est encore plus compliqué du fait que ses moteurs sont plus puissants que ceux d'un 707 normal, et que donc ses effets sont démultipliés, et puis le radôme couvre à peu près un tiers de la queue. Donc la stabilité latérale n'est pas aussi bonne. Heureusement, un pilote américain nous a montré ces techniques, d'abord sur simulateur puis lors d'une mission d'entraînement, et très vite nous n'avons plus rencontré de problème avec cet avion. Plus tard, quand les petits pays ont eu leurs propres instructeurs, nous avons demandé à changer les programmes et les procédures au simulateur pour inclure ces techniques."

Marnix Brees devient instructeur sur AWACS avant de revenir d'abord à l'Etat-Major, puis une nouvelle fois à Melsbroek, comme OSN cette fois.

"Comme je venais d'une escadrille AWACS et que l'ancien chef de corps, qui aspirait à être général, avait décrété que le C-130 était chasse gardée pour le chef de corps, on m'a proposé de voler sur Boeing 727. Un de mes premiers travaux a été de faire repeindre les appareils.



L'intérieur de l'avion n'avait jamais été transformé en version VIP. On avait simplement gardé les fauteuils de première classe SABENA. J'ai obtenu un budget pour aménager l'intérieur des avions en quelque chose d'un

gemotiveerde competente mensen. Temeer daar de wapensystemen buitengewoon waren. Met dit vliegtuig zag men alles. We zouden patrouilles uitvoeren van 11 à 12 uur, boven de internationale wateren van het hoge noorden met bevoorrading in vlucht. We zullen voor het eerst Russen ontmoeten. Ze zullen op ons aanstormen om ons bang te maken, daarop zullen ze in formatie komen vliegen en zal iedereen foto's nemen. In die periode was de Berlijnse muur nog niet gevallen en waren we nog altijd in koude oorlog.



Aanvankelijk was de opleiding op AWACS erg moeilijk omdat de B 707 geen gemakkelijk vliegtuig was. Het is een buitengewoon toestel als je goed alle technieken van besturing beheerste. Daarbij was de AWACS nog gecompliceerder door het feit dat de motoren meer vermogen hadden dan de normale 707 en dat op die manier de effecten vergroot werden. Dan was er de radome, die ongeveer één derde van de staart afschermde, waardoor de dwarsstabiliteit niet zo goed was. Gelukkig toonde een Amerikaanse piloot ons de technische vaardigheden, eerst op simulator en later tijdens opleidingsvluchten. We hadden zeer snel geen problemen meer met het vliegtuig. Later, als ook de kleine landen hun eigen instructeurs hadden, hebben we gevraagd om de programma's en de procedures in de simulator aan te passen om die technieken in te voegen.

Marnix Brees wordt instructeur op AWACS alvorens terug te keren naar de Generale Staf en vervolgens opnieuw naar Melsbroek, ditmaal als OSN.

Daar ik van een AWACS-smaldeel afkomstig was en dat de vroegere korpsoverste, die generaal wenste te worden, had uitgevaardigd dat de C-130 bewaakt jachtterrein was van de korpsoverste, stelde men mij voor om op B 727 te vliegen. Een van mijn eerste werken was het herschilderen van de toestellen. Ook de binnenbekleding was nooit in een VIP versie uitgevoerd, men had enkel de eerste klaszetels van SABENA behouden. Ik kreeg een budget om het interieur aan te passen in iets dat waardiger was voor de Koninklijke familie.

De 727's van de Luchtmacht waren dash-100 en een beetje nerveuzer en korter dan de 727-200 van de handelsluchtvaart. Zo mocht je bij de landing in deze hyperondersteunde vliegtuigen niet te vroeg afronden. Je moest de juiste stand behouden tot op het laatste ogenblik, tot 20 ft op de radioaltimeter. Dan enkel lichtjes de neus optrekken en nakijken of je goed in de as zat. Dan zette het vliegtuig zich neer als een bloem.

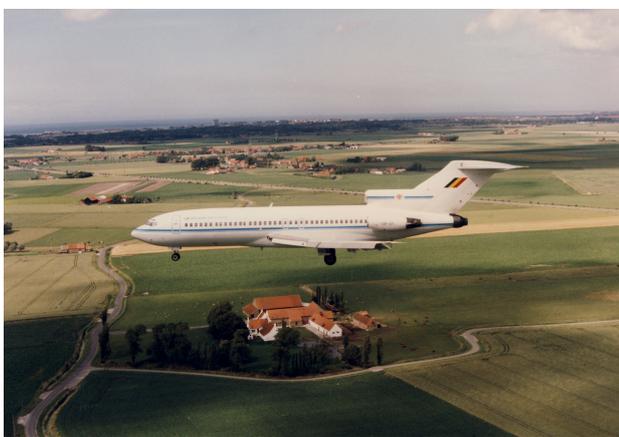
Buiten de koninklijke vluchten hebben we passagiervervoer gedaan, zoals de evacuatie van vluchtelingen uit Angola en van goederen als bijvoorbeeld

peu plus digne pour la Famille royale.

Les 727 de la Force Aérienne étaient des Dash 100, un peu plus nerveux et un peu plus courts que les 727-200 commerciaux. A l'atterrissage, par exemple, dans ces avions hyper sustentés, il ne fallait pas arrondir trop tôt. Il fallait conserver une attitude jusqu'au tout dernier moment, jusqu'à ce qu'on entende les 20 pieds à l'altimètre radar, et puis juste lever un peu le nez et vérifier qu'on était bien dans l'axe. Et l'avion se posait comme une fleur.

En dehors des vols royaux, nous avons fait du transport de passagers, comme l'évacuation de réfugiés d'Angola, et de marchandises, comme, par exemple, la livraison de 20 tonnes d'insecticide au Maroc pour faire face à une invasion de sauterelles. Il y a eu aussi beaucoup de liaisons sur les Etats-Unis, missions pour lesquelles on était un peu à la limite des capacités de l'avion parce qu'on n'emportait que 22 tonnes de carburant, soit trois heures et demie d'autonomie maximum. Et quand il fallait aller de Keflavik à Gander ou à Goose Bay en hiver, dans des conditions météo qui pouvaient devenir difficiles, c'était un peu juste.

Entre-temps, le mur de Berlin était tombé et à la fin de mon tour comme OSN, on m'a proposé de terminer ma carrière en Allemagne, à un poste de liaison entre la Force Aérienne et la Force Terrestre. Ce n'est pas comme ça que je voyais les choses mais on m'a vite expliqué qu'avec le [Plan Charlier](#) (2), je n'avais aucune chance de devenir un jour colonel. Et c'est ainsi que j'ai quitté la Force Aérienne le 31 décembre 1989 et que je me suis retrouvé trois jours plus tard du côté de Dubaï où venait de se créer une petite compagnie locale appelée Emirates..."



Et c'est le début d'une nouvelle aventure qui verra en l'espace de douze ans Marnix Brees devenir successivement pilote, chef-pilote et instructeur sur Boeing 727, puis pilote et Fleet Manager sur Airbus A300, A310, puis A330.

- (1) Post Exchange, magasin réservé aux forces armées.
- (2) Plan de restructuration des forces armées.

Interview : Vincent Pécriaux (11 février 2007)
Photos : via M. Brees et G. Janssens

de livraison van 20 ton insecticide aan Marokko om een sprinkhanenplaag tegen te gaan. Er waren ook de verbindingen met de Verenigde Staten. Opdrachten die op de limiet van de mogelijkheden van het vliegtuig waren want we konden maar 22 ton brandstof meenemen, zijnde 3h30 autonomie. Als we via Keflavik naar Gander of Goose Bay moesten tijdens de winter in moeilijke weersomstandigheden, was dat een beetje juist.



Ondertussen was de Berlijnse muur gevallen en op het einde van mijn toer als OSN, stelde men mij voor om mijn carrière als verbindingsofficier tussen de Luchtmacht en de Landmacht in Duitsland te beëindigen. Zo zag ik echter de zaken niet, maar men legde mij snel uit dat door het "plan Charlier" (2) ik geen enkele kans maakte om ooit kolonel te worden. Zo verliet ik op 31 december 1989 de Luchtmacht. Drie dagen later bevond ik me op de kust van Dubai waar men juist een nieuwe lokale luchtvaartmaatschappij had opgericht, de 'Emirates'.

En dit is het begin van een nieuw avontuur dat Marnix Brees zal zien in een periode van 12 jaar. Hij zal achtereenvolgens piloot, chef-piloot en instructeur op B 727, piloot en fleet manager op Airbus A300, A310 en A330 worden.

- (1) Post Exchange, winkel voorbehouden aan de krijgsmacht.
- (2) Herstructureringsplan voor de Krijgsmacht.

Interview: Vincent Pécriaux (11 februari 2007)
Foto's: via M. Brees en G. Janssens
Vertaling: Guido Wuyts



GOOD SHOW, ADJT!



Par Michel Mandl

La modestie nous empêche bien souvent de faire état d'un good show...Ayant été témoin d'une aventure aérienne comme passager, c'est pour moi, 40 ans plus tard, l'occasion de rendre hommage à mon pilote de l'époque, l'Adjudant Auspert, et de lui redire encore une fois : « Good show ! Adjudant ».

Le 17 août 1967, j'eus le plaisir d'effectuer un vol SV-4 comme passager entre Florennes et Bierset. J'étais jeune pilote à la 2^e escadrille et j'avais été chargé de rechercher un F-84F à la base de Bierset. Le Duty ops responsable en charge des vols pour la semaine, l'Adjt « Toto » Laporte si je me souviens bien, avait réussi grâce à ses bons contacts avec Gossoncourt (l'École de pilotage élémentaire –EPE) et plus spécialement avec l'Adjt Auspert, de m'y faire amener en SV-4. Il était apparemment plus facile et plus rapide d'obtenir un SV qu'un chauffeur et une R4 à l'escadrille MT...Mais, me précisa Toto, cela risque de ne pas être un vol de tout repos... « Je connais Edgard Auspert. Il pourrait très bien t'y amener sur le dos ! » « Par ailleurs » ajouta-t-il : « Comme il n'a pas beaucoup de temps, il viendra avec l'SV jusqu'à l'escadrille pendant l'heure de midi. Tu montes dans l'appareil moteur tournant et *anda*. Compris ? ». *Ay-ay Sir*.

Et me voilà à l'heure indiquée, grim pant dans l'SV. Un petit salut poli à mon pilote et je m'installe dans le siège arrière. Pas facile, car mon parachute dorsal ne s'adapte pas vraiment au baquet de l'SV, prévu pour un parachute siège « Irving », si je me souviens bien. Je ne suis pas encore bien *strappé* que déjà nous roulons vers la parallèle et décollons à destination de Bierset. Second petit problème, au moment où je veux établir le contact radio, je dois bien me rendre à l'évidence, la prise de mon casque ne rentre pas dans celle de l'SV...*Radio silence* donc pendant tout le vol. Cela n'a pas l'air de déranger mon pilote.

Nous passons la Meuse vers les 3 à 400 pieds. Quelques instants plus tard, je ressens un léger choc et un petit bruit au niveau du moteur. Me souvenant des paroles de Toto, je me dis que l'Adjt a passé « l'intégral » et que nous n'allons pas tarder à passer sur le dos. Mais au lieu de cela, l'avion se cabre brutalement puis, après un virage de 180°, se met en descente, moteur au ralenti. Tout va très vite. J'ai peine à comprendre. Mon pilote se retourne vers moi et me fait signe de bien me *strapper*. L'instant d'après, l'avion est mis en glissade. Il n'y a plus de doute, nous allons atterrir dans la petite prairie droit devant, avec au bout un camp scout en bordure de la forêt. L'avion se pose en trois points immédiatement derrière la clôture délimitant le terrain. Nous sommes arrêtés après une cinquantaine de mètres, moteur coupé. Je ne réalise toujours pas ce qui s'est passé. Je m'empresse de sortir de l'appareil et avant que mon pilote n'ait pu se *détrapper*, je suis à ses côtés et je me surprends à lui lancer « Eh bien Adjudant, qu'est-ce qui se passe ? ». Sa réponse fuse : « Tu ne vois pas qu'on n'a plus d'hélice ! ». Tournant mon regard vers l'avant de l'appareil, je réalise subitement ce qui s'est passé au cours de ces 5 dernières minutes : l'Adjt Edgard Auspert vient de réussir un atterrissage forcé avec un SV-4 privé de son hélice, dans une prairie vallonnée de Faulx-les-Tombes !

L'Adjudant sort du cockpit. Je ne l'avais jamais rencontré. Un géant ! Une bonne frappe amicale dans le dos : « C'est pas aujourd'hui que tu arriveras à Bierset... ». Les enfants accompagnés des chefs scouts –en fait il s'agit de guides et de louveteaux– accourent. Quelques instants plus tard, devant une tasse de café, mon pilote raconte à nos hôtes ce qui s'est passé. Nous volions à une centaine de mètres au-dessus de la forêt de Courrière, lorsque subitement l'hélice nous a



abandonné...Edgard Auspert a immédiatement converti la vitesse en altitude, ce qui nous amena vers les 800 pieds pour la mise en plané et le temps de rechercher un terrain. Après un virage de 180°, la prairie, pas trop pentue, est repérée. C'est en amorçant la phase finale d'atterrissage qu'Edgard aperçoit le camp scout « ayant élu domicile sur le terrain...nous réservé ». Quant à moi, remis de mes émotions, je n'arrête pas de le complimenter : « Good show Adjudant, good show... ». Vers quinze heures, nos chemins se séparent. L'Adjudant Auspert rentre à Gossoncourt et moi je suis ramené à l'escadrille par l'Adjudant Laporte « himself ». (Il a des connaissances dans la région de Gesves, un certain Willy Laloux...).

Le lendemain, petit article sympathique dans la presse locale, relatant l'exploit de l'Adjudant Auspert accompagné du soldat M. Mandl...

La semaine suivante, je reçois une sympathique lettre d'une gentille dame qui avait pris notre appareil en photos. Avec le petit mot : « Toujours autant de chance à l'avenir ». J'ai souvent, au cours de ma carrière, eu l'occasion de repenser à ce petit mot.

Épilogue



L'an passé, relatant ces faits à mon ami Danny Cabooter, membre du C.A. des Vieilles Tiges et cheville ouvrière du Musée Stampe à Deurne, je lui fais parvenir ces photos. Quel n'est pas son étonnement de constater que l'appareil de l'époque n'est autre que le V-29, avion qu'il est en train de restaurer au Musée à Deurne. Quelle extraordinaire coïncidence.

Et c'est ainsi que 40 ans plus tard, grâce à la grande amabilité de son propriétaire, l'Adjudant Auspert et moi-même avons pu revoler dans le V-29.

PS. : Peu de temps après l'incident, j'ai été contacté par le Commandant de Gendarmerie de Marche-les-Dames, cavalier à ses heures perdues, qui me signalait avoir retrouvé la fameuse hélice ... en se promenant dans les bois.

Vaak belet de bescheidenheid ons een good show te vermelden... als passagier en getuige van een avontuur in de lucht, kan ik nu meer dan 40 jaar later mijn piloot van toen eer brengen. Aan adjudant Auspert zeg ik nog eens: « Good show! Adjudant ».

Op 17 augustus 1967 had ik het plezier om als passagier een vlucht op SV-4 tussen Florennes en Bierset mee te maken. Ik was toen een jonge piloot in het 2^{de} smaldeel en moest in Bierset een F-84F gaan ophalen. De verantwoordelijke Duty ops voor die week, Adjt « Toto » Laporte als ik het me goed herinner, was er in geslaagd om via zijn goede contacten in Goetsenhoven (de Elementaire Vliedschool – EVS) meer bepaald met Adjt Auspert, om me er in een SV4 heen te vliegen. Blijkbaar was het toen gemakkelijker een SV vast te krijgen dan een R4 met chauffeur in het MT-smaldeel ...Maar Toto voegde er wel aan toe dat het geen perfect rustige vlucht zou worden ... « Ik ken Edgard Auspert. Hij zou je er even goed in rugvlucht kunnen heenbrengen! » « Trouwens », zei hij, « er blijft niet veel tijd over en dus komt hij onder de middag met de SV tot bij het smaldeel. Je springt erin terwijl de motor draait en weg ermee. Begrepen?». Ay-ay Sir.

Op het aangegeven uur klim ik dus in die SV. Even beleefd groeten naar mijn piloot en ik neem in de achterste stoel plaats. Niet gemakkelijk want mijn rugparachute paste niet goed in de kuip van de SV die voorzien was voor een Irving-parachute, denk ik. Ik zit nog niet goed vastgegespt of we rollen al over de parallelbaan, op weg naar Bierset. Volgende klein probleempje: wanneer ik radiocontact wil maken, stel ik opeens vast dat de radiostekker van mijn helm niet past in de plug van de SV ...Gans de vlucht dus in *radio silence*. Het lijkt mijn piloot niet bijzonder te verontrusten.

We vliegen over de Maas tussen de 3 à 400 voet. Een paar ogenblikken later merk ik een klein schokje en een geluidje ter hoogte van de motor. Ik herinner me de woorden van Toto en denk bij mezelf dat onze Adjt is overgeschakeld op « integraal » en dat we dus weldra op de rug gaan vliegen. Maar in plaats daarvan trekt het vliegtuig brutaal op, maakt een bocht van 180° en begint te dalen met de motor op traagloop. Het gaat erg snel. Ik begrijp het nauwelijks. Mijn piloot draait zich om en doet me teken me stevig vast te *strappen*. Het ogenblik daarop zit het vliegtuig in een zijwaartse slip. Geen twijfel meer, we gaan landen in de kleine wei recht voor, met op het einde een scoutskamp aan de rand van een bos. Het vliegtuig raakt in driepunt, net achter de omheining die rond het weiland loopt. Na een vijftigtal meter staan we stil, motor af. Ik besef nog altijd niet wat er is gebeurd. Ik haast me het vliegtuig uit . Voordat mijn piloot zich uit zijn straps heeft gewerkt, sta ik naast hem en vraag ik hem plots « Wel adjudant, wat is er aan de hand? ». Waarop hij: « Zie je dan niet dat we geen schroef meer hebben!». Ik kijk naar de neus van het vliegtuig en besef plots wat er allemaal de laatste 5 minuten is gebeurd: Adjt Edgard Auspert heeft zonet een noodlanding uitgevoerd met een schroefloze SV-4, in een weiland midden een vallei in Faulx-les-Tombes!

De adjudant klimt uit de cockpit. Ik had hem nog nooit ontmoet maar wat een reus! Een stevige vriendschappelijke klop op de rug: « Vandaag zal je wel niet in Bierset geraken ... ». De kinderen met hun scoutsleiders –eigenlijk ging het om gidsen en welpen– komen aangelopen.

Een paar ogenblikken later vertelt mijn piloot bij een kop koffie aan onze gastheren wat er is gebeurd. We vlogen op zo een honderd meter boven het bos van Courrière, toen de schroef ons plots liet steken ...Edgard Auspert heeft dadelijk de snelheid

omgezet in hoogte, wat ons op 800 voet bracht voor het begin van de glijvlucht, de tijd om naar een geschikt veld te zoeken. Na een bocht van 180° duikt een niet te hellend weiland op. Bij het begin van de laatste landingsfase merkt Edgard plots het scoutskamp op dat « zijn bivak opsloeg op het terrein ... dat ons was voorbehouden ».

Ikzelf bekwam van mijn emoties maar bleef hem maar prijzen: « Good show adjudant, good show... ».

Rond vijftien uur scheiden onze wegen. Adjudant Auspert keert

terug naar Goetsenhoven en ik wordt naar het smaldeel teruggebracht door adjudant Laporte « himself ». (Hij heeft wat kennissen in de streek van Gesves, een zekere Willy Laloux...).

's Anderendaags in de krant, een kort en vriendelijk artikeltje in de lokale pers met het relaas van het exploit van adjudant Auspert, vergezeld van soldaat M. Mandl...

De volgende week krijg ik een sympathieke brief van een vriendelijke dame die ons toestel had gefotografeerd. Met een woordje erbij: « Nog evenveel geluk voor de toekomst ». In de loop van mijn carrière heb ik vaak aan die woorden terug gedacht.

Epiloog

Verleden jaar vertelde ik het verhaal aan mijn vriend Danny Cabooter; die is lid van de RvB van de Vieilles Tiges en werkpaard van het Stampe-museum te Deurne. Toen ik hem de foto's toonde, was hij niet weinig verbaasd: het vliegtuig van toen is geen ander dan de V-29, een vliegtuig dat hij aan het restaureren was in het museum te Deurne! Wat een samenloop van omstandigheden.

Zo hebben wij, adjudant Auspert en ik 40 jaar later, dankzij de bijzondere vriendelijkheid van zijn eigenaar, opnieuw met de V-29 kunnen vliegen.

P. S.: Enige tijd na het incident werd ik nog aangesproken door de Rijkswachtcommandant van Marche-les-Dames. Hij was in zijn vrije tijd ook nog ruiter en hij wist me te zeggen dat hij de beruchte schroef had gevonden tijdens een uitstapje in het bos.



AFTER ALL THOSE YEARS

Ce 2 juin, une rencontre particulièrement émouvante a eu lieu à la Maison des Ailes.

Mr Richard « Dick » Holm, agent CIA et auteur d'un ouvrage remarquable et remarqué « The American Agent » paru en 2003, et qui relate toute une carrière au service de l'Agence, a eu l'initiative de réunir les membres d'équipage des deux H-21 Piasecki et du DC-3, impliqués dans son sauvetage en brousse au Nord de Bunia (Congo), à la suite d'un crash en T-28, le 17 février 1965. C'est grâce aux contacts de Mrs Michel Huart et Poly Stevens qui se sont occupés de la recherche du H-21 FG 378, crashé en juillet de cette même année avec à son bord Frans Alleys, Bordon et Jacobs, que cette rencontre a pu être organisée.

Mr Holm était accompagné de sa charmante épouse, sa fille et son beau-fils. Liévin d'Ydewalle, pilote H-21, le navigateur Jan Barras et le radio Jacques Fraipont représentaient les équipages et Mr Herman De Campenaere, l'équipe sol. Messieurs Pol Van Casteren et Peeters et messieurs Cruysmans Bernard et Vandepoel, respectivement pilotes H-21 et DC-3, n'avaient malheureusement pas pu être présents.



C'est en présence du Commandant de la Composante aérienne, le LtGen Avi Gérard Van Caelenberge, du Président de la Maison des Ailes, le GenMaj e.r. Camille Goossens et du Président des Vieilles Tiges, le LtGen e.r. M.Mandl que Mr Holm remercia les membres d'équipage ayant participé à son sauvetage et à travers eux tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette opération tout à fait exceptionnelle. Après avoir passé 9 jours en brousse dans un état semi comateux, Dick Holm fut évacué sur Paulis et immédiatement transféré vers Léopoldville en C-130 et ensuite les Etats-Unis en Boeing. Ce récit, qui constitue le premier chapitre de son livre ainsi que le témoignage des acteurs de l'opération, vous pourrez le lire dans notre prochain magazine.

Deze 2 juni had er een bijzonder roerende ontmoeting plaats in het Huis der Vleugels.

De heer Richard "Dick" Holm, die CIA-agent was en auteur van een opmerkelijk en opgemerkt boek "The American Agent" dat in 2003 is verschenen, vertelt er over zijn volledige loopbaan bij het agentschap. Die dag had hij het initiatief genomen om de bemanningen van de twee Piasecki H-21 en DC-3 samen te brengen; die waren betrokken bij een redding in de brousse ten noorden van Bunia in Congo, na de crash in een T-28 op 17 februari 1965. Dankzij de contacten van dhr Michel Huart en Poly Stevens die bezig waren met opzoeken naar de H-21 FG 378, in juli van datzelfde jaar gecrasht met aan boord Frans Allaeyns, Bordon en Jacobs, dat die samenkomst mogelijk was.

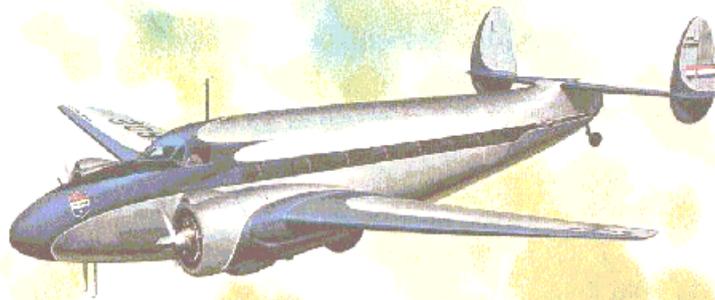
De heer Holm was vergezeld door zijn lieflijke echtgenote, zijn dochter en schoonzoon. Liévin d'Ydewalle, piloot H-21, navigator Jan Barras en radiobediener Jacques Fraipont vertegenwoordigden de bemanningen en Herman De Campenaere de ploeg aan de grond. De heren Paul Van Casteren, Peeters, Bernard Cruysmans en Vandepoel, resp. piloten H-21 en DC-3, waren helaas niet aanwezig.

Dhr Holm dankte de bemanningen die aan zijn redding hadden deelgenomen en alle anderen die aan de zeer uitzonderlijke operatie hadden meegewerkt. Daarbij waren aan-wezig: de commandant van de Luchtcomponent, LtGen VI Van Caelenberghe, de voorzitter van het Huis der Vleugels GenMaj VI b.d. Camille Goossens en de voorzitter van de Vieilles Tiges, LtGen VI b.d. Michel Mandl. Na 9 dagen in de brousse en in semicomateuse toestand, werd Dick Holm naar Paulis geëvacueerd, daarna per C-130 overgebracht naar Leopoldstad en ten slotte met een Boeing naar de USA. Dit verhaal vormt het eerste deel van zijn boek. U kunt het samen met de getuigenissen van de betrokkenen lezen in ons volgende magazine.



COME AND SEE NEXT MAGAZINE!

Projet de restauration "Lockheed L18 Lodestar"



Par : Daniel Stockmans, Henry Reding, Paul Baré, François Latour,

Le 23 mai 1998, à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de la Sabena, les "Old Timers" présentaient leur nouvelle acquisition, un **Lockheed "Lodestar"** construit en 1942.

Le défi était lancé : remettre l'avion en parfait état de vol et transporter des passagers sur la route historique **Léopoldville - Bruxelles** pour le 80^{ème} anniversaire de la Sabena en 2003. Suite aux événements de 2001 et la faillite de la Sabena, nous avons du revoir nos projets.

1. HISTORIQUE DE L'ASBL.

Qui sont les "Sabena Old Timers" ?

L' ASBL "Sabena Old Timers" a pour objet l'acquisition, la restauration et le maintien en état de vol d'avions d'intérêt historique et la présentation de ces appareils en vol et au sol, ainsi que la promotion de l'aviation en générale et des ailes belges en particulier.

En 1982, un petit groupe de futurs préretraités conscients de leur "savoir-faire" et se considérant toujours motivés par leur travail, se mettent en tête de restaurer un avion du Musée Royal de l'Armée de Bruxelles (M.R.A). Ils prennent contact avec les responsables du Musée de l'Air et se mettent d'accord pour tenter de restaurer à l'état de vol, le "Westland Lysander" que le M.R.A. leur propose.

Après 6 années et plus de 40.000 heures de travail d'une restauration qualifiée dans la presse aéronautique de véritable exploit, le 27 août 1988 le Lysander OO-SOT alias MA-D retrouve le chemin du ciel qu'il avait quitté depuis quelques quarante-deux années. Il devient le seul Westland Lysander en état de vol dans le monde. L'avion du héros Jean Moulin, le symbole de la résistance, reprend du service. C'est avec une légitime fierté que notre équipe de bénévoles présente son Lysander au public lors des manifestations aériennes.



Premier "Show" en France en 88
Eerste show in Frankrijk in '88.

Au salon du Bourget en 1995
Le Bourget in 1995.



Depuis, le Lysander a été présenté plus d'une centaine de fois, toujours avec un énorme succès dans diverses commémorations et manifestations aériennes à travers toute l'Europe. Nous effectuons une moyenne de 25 "displays" chaque saison et un "Airshow" peut accueillir de 20.000 à 200.000 spectateurs. Des millions de spectateurs ont applaudi cette restauration qui est d'un énorme intérêt historique. Il est devenu un incontournable classique pour les organisateurs de meetings aériens.

Notre avion a également participé à plusieurs films, reportages, émissions historiques et journaux télévisés et il fait l'objet chaque année de nombreux articles dans la presse et les revues spécialisées belges, françaises, anglaises, américaines, néerlandaises, allemandes, tchèques, ...

Les "Sabena Old Timers" sont aujourd'hui formés d'un groupe, toujours grandissant, de bénévoles passionnés de vieux avions. Tous, nous travaillons dans le même esprit : " Keep 'em flying ". ("Continuons à les faire voler"). L'asbl compte plus de

120 membres, adhérent et effectifs dont 35 actifs à la restauration du Lodestar, des Tiger Moth et à la maintenance du Lysander.

2.

L'AVION : CARACTERISTIQUES, HISTORIQUE,

LE LOCKHEED L18 LODESTAR :

L18-56, Ser.n° 2427, Fab. 1942, former reg. N7001

DONNEES TECHNIQUES :	Envergure	19,95 m
	Longueur	15,20 m
	Hauteur	3,60 m
	Moteurs	2 x Wright <<Cyclone>> 1820/56 de 1200 CV
	Passagers	14 + 1 cabin + 2 crew
	Poids à vide	5760 kg
	Poids au décollage	9530 kg
	Vitesse max.	415 km/h
	Vitesse de croisière	380 km/h
	Rayon d'action	1800-2850 km
	Constructeur	Lockheed Aircraft Corporation Burbank (California)

Historique :

Cet avion est d'un énorme intérêt historique.

Civile :

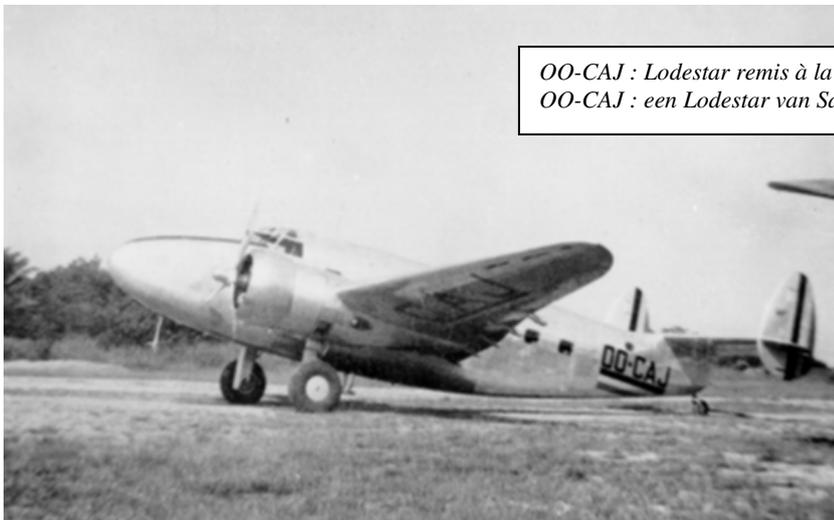
Les familles des Lockheed L10,12,14 et L18 furent construites de 1933 à 1945 à des milliers d'exemplaires et ont détenu pendant des années quantités de records d'exploitation et de performances.

En 1936 un L12 bat le record de traversée des USA. Il est plus rapide que les chasseurs de l'époque. Au début de 1937, la célèbre aviatrice Amelia Earhart, prépara son Lockheed Model 10E afin d'effectuer un tour du monde d'Est en Ouest. Elle disparaîtra en mer et chacun sait tout le mystère qui entoure cette disparition sur laquelle les hypothèses sont encore bien contradictoires.

En 1938 le célèbre *Howard Hughes* bat le record de vitesse autour du monde en 3 jours et 17h aux commandes d'un L14. Il restera l'avion de ligne le plus rapide du monde jusqu'à l'arrivée du Lockheed Constellation.

Rapide et rentable, le L18 est la version allongée du 14 et est acheté à des centaines d'exemplaires par de nombreuses compagnies comme *Pan Am*, *TWA*, *Northwest*, *KLM*, *British Airways*, *LOT*, *Air France* et **SABENA**.

Après la guerre en 1945, la SABENA réouvre la ligne Leopoldville-Bruxelles avec un L18 Lodestar.



OO-CAJ : Lodestar remis à la Sabena et immatriculé au Congo le 03.08.1941.
OO-CAJ : een Lodestar van Sabena met immatriculatie in Congo op 3/8/1941.

EN GUERRE :

Il seront utilisés à des milliers d'exemplaires (6486 !) sous les versions "*Hudson*", "*Ventura*" et "*Harpoon*" pour des missions de bombardement, transport, lutte anti-sous-marine. C'est un *Hudson* qui abat le premier avion allemand tombé sous les coups de la RAF. Des "*Hudson*" attaquèrent les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau*.

Une autre performance, mais celle-là d'une toute autre dimension, fut celle qu'effectua un Model 14-WF-62 immatriculé G-AFGN et

appartenant aux British Airways Ltd. Ce fut en effet cet appareil qui transporta le premier ministre Neville Chamberlain et sa suite à la trop fameuse conférence de Munich, le 22 septembre 1938, c'est-à-dire à la seconde entrevue de celui-ci avec le chancelier Adolph Hitler.

En 1942, le roi d'Angleterre cède son *Lodestar* personnel aux services secrets britanniques qui le versent au *Squadron 161*. Il effectuera des opérations clandestines aux côtés des *Lysanders*. Il transportera les plus grands chefs de la résistance française, comme *Charles De Gaulle*, *François Mitterand*, *Jean Moulin* ...

Le Lockheed L18-56, Lodestar N7001, acquis par l'ASBL :

Extrait d'un courrier de Mr. Patrick Fourticq, Commandant de bord à Air France, Directeur des Opérations de la compagnie Aéropostale et ex-proprétaire de l'épave :

"Cet appareil a été acheté par Moët&Chandon en 1986 pour une opération médiatique qui a consisté à refaire le tour du Monde qu'*Howard Hughes* avait effectué avec le même appareil en 1938. Cette opération avait été un succès considérable. L'avion,

acheté à Miami, avait été complètement reconstruit, à grands frais par l'IGN en France. Travail de très haut niveau par de grands professionnels. En 1987, l'appareil était dans un état mécanique supérieur à un avion neuf ! Modifications, instrumentation etc ...). Seul l'intérieur était resté en version cargo. L'avion est immatriculé US (N7001) mais toutes les taxes ayant été acquittées il a la libre circulation en Europe. Il est toujours classé FAR125 (transport de passagers et de fret). Nous avons effectué sans aucun souci des trajets comme Paris, Pole Nord, Fairbanks, Los Angeles, Miami, New York, Alexandrie, Sanaa, Mombasa, Réunion, puis l'Egypte etc. Près de 400 heures de vol...."

Ce L18 sera **le seul exemplaire en état de vol existant en Europe**. Nos premières recherches nous conduisent à penser qu'il n'en reste pas plus de six dans le monde, ce qui en fait un avion rare.

HISTOIRE DES LOCKHEED A LA SABENA :

Le Lockheed est un avion important de l'histoire de la Sabena. Pendant la guerre, il a représenté la volonté des aviateurs belges exilés au Congo, de continuer le combat aux côtés des alliés, malgré l'occupation de leur pays.

Extraits de L'histoire des avions de la Sabena", par A. Vanthemsche un de nos membres malheureusement décédé aujourd'hui, et qui a publié ce qui suit dans la revue de l'AELR :

" La déclaration de guerre, le 3 septembre 1939, met fin à la plupart des activités aériennes de la SABENA en Europe. Après l'armistice du 25 juin 1940, les avions de la SABENA sont mis à la chaîne. Au mois d'août, tous ces appareils, basés à Oran et à Alger, sont confisqués par Vichy et remis aux Italiens (Régia Aeronautica et Ala Littoria). Toute la flotte d'Europe a donc disparu dans la tourmente..."

En Afrique : *"La colonie, sous la conduite énergique du gouverneur général Pierre Ryckmans, décide de continuer la lutte aux côtés des Britanniques. De façon tout à fait inattendue le potentiel aérien sera renforcé de deux Lockheed L-14 "Electra"... Deux avions à la disposition du gouvernement de Vichy firent route vers Madagascar : "Au cours du vol retour, les deux avions font une escale technique à Elisabethville (Lumbumbashi)... L'occasion était trop belle et comme mesure de rétorsion pour l'acte arbitraire de Vichy, le gouverneur général Ryckmans fait saisir les deux Lockheed "Electra". Ils sont immatriculés au Congo. Le F-ARIY devient le OOCAG et le F-ARIV est immatriculé OOCAH. Ils sont mis à la disposition de la SABENA. La légende veut que les pilotes Van Opstal et F. Henquin, sans aucune préparation, fassent décoller les Electra..."*

Les avions SABENA sillonnent sans cesse le ciel africain depuis Takoradi jusqu'au Caire et depuis Elisabethville jusqu'au Cap. Ainsi, au cours de la Conférence Impériale à Brazzaville en février 1944, sous la présidence du général de Gaulle, les personnalités françaises ne sont pas seulement transportées par des avions français, mais les Lockheed OOCAG, OOCAS et OOCAV sont également de la partie.

En Europe, après le débarquement du 6 juin 1944. *"Un des soucis du gouvernement Pierlot était le rétablissement des liaisons entre la colonie et l'Europe." Le 13 septembre 1944, un premier vol a lieu entre Léopoldville (Kinshasa) et Londres, via Lagos-Casablanca Lisbonne. Le chef-pilote Jo Van Ackere est aux commandes d'un Lockheed. La liaison avec Bruxelles ne se fait pas, car la capitale vient à peine d'être libérée et la Belgique était encore à l'arrière immédiat de la zone de guerre. Il faudra encore presque un an pour assister à la première liaison entre Léopoldville et Bruxelles. Le 8 juillet 1945, le OOCAV quitte Léo et arrive à Bruxelles le 10. L'appareil a suivi la route Gao, Aoulef, etc... Le 14 juillet la liaison en sens inverse vers la colonie a lieu via Alger et Lagos. Les premières liaisons vers Londres et Paris, le 1er septembre 1945 se font aussi en Lockheed.*

3. RESTAURATION :

Un comité de 7 pilotes, ingénieurs et techniciens a été formé pour superviser la restauration du Lockheed. Ce comité est chargé de mettre au point un programme de restauration, un programme de maintenance et un manuel d'opérations. Ces documents seront soumis à l'approbation de la Direction Technique de L'Administration de l'Aéronautique et le Lodestar sera inscrit au Registre des Immatriculations Belges. Il sera obtenu un certificat de navigabilité permettant le transport de passagers et les vols par mauvaises conditions météorologiques (IFR).

Une équipe de 10 techniciens bénévoles ont commencé les travaux de restauration en avril 1999. La durée des travaux est estimée à 3 ans avec les effectifs actuels.



*Arrivée de la première liaison Léopoldville- Bruxelles, piloté par le chef-pilote Jo Van Ackere. Le 10 juillet 1945.
Aankomst van de eerste verbinding Leopoldstad-Brussel op 10 juli 1945, met chef-piloot Jo Van Ackere.*

Le coût total de la restauration est évalué à 136.341,00 €. Cette somme sera obtenue par les rentrées provenant de l'exploitation du Lysander et par sponsoring.

RELATION SABENA TECHNICS – SABENA OLD TIMERS:

En mai 1998, Sabena Technics S.A. reconnaissait que les travaux de restauration des Sabena Old Timers, non seulement mettent en évidence les qualités techniques de Sabena Technics mais procurent également des éléments de publicité pour

Sabena, principalement lors de la présentation au sol et en vol des avions restaurés. Il fut reconnu que les Sabena Old Timers ont un essentiel besoin du support et de l'étroite collaboration de Sabena Technics dans divers domaines pour mener leurs travaux de restauration à bonne fin et que celle-ci est disposée à leur procurer cette assistance.

Une Convention Cadre de Collaboration entre *Sabena Technics* et *Sabena Old Timers ASBL/VZW* a été rédigée mais sera adaptée aux nouvelles règles établies par les Autorités Européennes. Notre avion étant un avion de collection, il serait exempté de certaines contraintes.

4. EXPLOITATION :

AUTRES EXEMPLES EUROPEENS D'EXPLOITATION D'AVION HISTORIQUE :

- Berlin : Lufthansa a restauré un Junker 52 et l'exploite avec succès depuis de nombreuses années partout en Europe et toute l'année.
- Zurich : La Swissair a effectué des vols historiques Zurich - New York sur un DC4. L'opération initialement prévue pour 2 mois a été prolongée pour une durée de 7 mois pour cause d'"overbooking".
- Paris : Air Inter exploite un DC3 appelé "l'envolée Air Inter".
- Amsterdam : L'association "*Dutch Dakota*" exploite 4 avions du type DC3 et DC4.
Il n'existe pas d'initiative semblable à Bruxelles, le créneau est donc à prendre.

L'EXEMPLE "JU AIR".

Des navigants et des mécaniciens de la Swissair exploitent depuis de nombreuses années des Junkers "Ju52". Un des Ju52 est sponsorisé par "Milka". Ces avions effectuent des vols "historiques" chaque année du mois d'avril au mois d'octobre. Le succès de ces vols promotionnels est tel qu'il faut réserver les places plus de 9 mois à l'avance. La demande pour ce genre de vol est telle que l'opération initialement commencée avec un seul appareil en exploite à présent trois et qu'un quatrième est en cours de restauration.

LES EQUIPAGES :

Le conseil d'administration de l'ASBL décidera seul de qui pourra opérer l'avion. Les pilotes et copilotes seront tous des professionnels désirant piloter le Lodestar bénévolement. Ils seront sélectionnés parmi les pilotes de ligne en fonction de leur expérience et de leur aptitude à opérer ce type de machine historique. Ils suivront une qualification sur Lodestar inspirée des méthodes d'entraînement en vigueur dans les compagnies Belge dans la tradition de l'entraînement de notre ancienne compagnie la Sabena.

LA MAINTENANCE :

La maintenance sera assurée par les mécaniciens qualifiés de l'association. Le siège de mécanicien de bord, non obligatoire légalement, sera réservé aux bénévoles ayant participé activement à la restauration et à la maintenance. Ils recevront une qualification de mécanicien navigant "interne", délivrée par l'association en guise de reconnaissance.

Opérations envisagées :

- **Les meetings aériens :**
Lors de ces meetings, le même type d'avion effectue souvent des vols "baptême de l'air" ce qui permet de réduire les frais de participation. Notre expérience avec le Lysander nous permet d'espérer une quinzaine de participations annuelles à des meetings aériens.
- **Les vols historiques :**
L'expérience de Lufthansa *D-AQUI*, de "*Dutch Dakota*" et de *JUAIR* montre le grand intérêt du public pour des vols de vulgarisation en avion historique. Ce genre de vol peut facilement être organisé avec le Lockheed au départ de Zaventem et des aéroports régionaux.
- **Les Raids :**
Plusieurs raids ont été effectués ces dernières années, sur les traces des pionniers de l'aviation. *La Course à la Vanille*, *Londres - Le Cap*, *le record d'Howard Hughes*, *Opération Okavango*, *sur les traces de l'Aéropostale...* Suivis par des équipes de télévisions, ces raids ont eu à chaque fois un grand impact médiatique. Nous proposons de refaire un vol sur la route **Léopoldville (Kinshasa), Lagos, Casablanca, Lisbonne, Bruxelles**, 65 ans après le vol historique de 1945.
- **Les vols de motivation :**
Les opérations d'"*incentive*" sont de plus en plus demandées par les entreprises. Nous avons été contacté à plusieurs reprises pour ce type de demande. Le Lodestar répondra à cette demande.

Adresse postale de l'ASBL :

Sabena Old Timers ASBL/VZW
AIRCRAFT RESTORATION GROUP
Sabena Hangar 32
Brussels National Airport
B1930 Zaventem, Belgium
☎/fax : 32.2.753.74.57
Email : Sabena.Oldtimers@scarlet.be

Technique : snot.techn@scarlet.be
http://www.skynet.be/fa452862/index_f.htm

Siège social :
La Maison des Ailes/ Het huis der Vleugels
Rue Montoyer straat1/9
1000 Bruxelles

Membres :

En Janvier 2006, l'association comptait 122 membres dont 44 effectifs, 76 sympathisants et 2 membres d'honneur.

Restauratieproject

"Lockheed L18 Lodestar"

door Daniel Stockmans, Henry Reding, Paul Baré, François Latour

Op 23 mei 1998, ter gelegenheid van de 75^{ste} verjaardag van Sabena, stelden de "Old Timers" hun nieuwste aanwinst voor, een **Lockheed Lodestar** uit 1942.

De uitdaging was er ééntje van formaat: het vliegtuig volledig luchtwaardig maken en passagiers vervoeren op de historische route **Leopoldstad – Brussel** voor de 80^{ste} verjaardag van Sabena in 2003. Door de evenementen van 2001 en de faling van Sabena hebben we onze plannen moeten aanpassen.

1. GESCHIEDENIS VAN DE VZW

Wie zijn de "Sabena Old Timers"?

De vzw "Sabena Old Timers" heeft als doel het verwerven, de restauratie en het onderhoud in luchtwaardige toestand van historisch betekenisvolle vliegtuigen en het voorstellen van deze vliegtuigen op grond en in de lucht, evenals de promotie van de luchtvaart in het algemeen en van de Belgische vleugels in het bijzonder.

In 1982 vat een groepje toekomstige pre-gepensioneerden (bewust van hun kunnen en nog steeds gemotiveerd door hun vak) het plan op om een vliegtuig van het Koninklijk Legermuseum in Brussel (KLM) te restaureren. Ze nemen contact op met de verantwoordelijken van de luchtvaartafdeling en besluiten een "Westland Lysander" van het Museum in luchtwaardige toestand te restaureren.

Na 6 jaar werk en meer dan 40.000 werkuren, na een restauratie die in de luchtvaartpers als uitzonderlijk wordt bestempeld, stijgt de Lysander OO-SOT alias MA-D op 27 augustus 1988 voor het eerst opnieuw op, na zo'n 42 jaar. Het toestel is de enige vliegende Westland Lysander ter wereld. Het vliegtuig van held Jean Moulin, symbool van de weerstand, is opnieuw klaar voor de dienst. Het is met begrijpelijke fierheid dat de ploeg vrijwilligers zijn Lysander voorstelde aan het publiek tijdens luchtvaartshows.

De Lysander werd ondertussen meer dan een honderdtal keren voorgesteld tijdens diverse herdenkingsmanifestaties en luchtvaartmeetings doorheen Europa, telkens met groot succes. Per seizoen vinden gemiddeld 25 "displays" plaats en een "airshow" trekt tussen de 20.000 en de 200.000 toeschouwers. Deze duizenden toeschouwers hadden niets dan lof voor onze historische restauratie. Het toestel is nu een onmisbare klassieker geworden voor organisatoren van luchtshows.

Ons vliegtuig nam eveneens deel aan verschillende films, reportages, historische uitzendingen en televisiejournaals en is elk jaar het onderwerp van talrijke artikels in de gespecialiseerde Belgische, Franse, Britse, Amerikaanse, Nederlandse, Duitse of Tsjechische pers.

De "Sabena Old Timers" bestaan vandaag uit een steeds groter wordende groep gepassioneerde vrijwilligers, tuk op oude vliegtuigen. Allen werken met één doel voor ogen: "Keep 'em flying" (Hou ze in de lucht). De vzw telt meer dan 120 sympathiserende en effectieve leden, waarvan er 35 actief meewerken aan de restauratie van de Lodestar, de Tiger Moths en aan het onderhoud van de Lysander.

2. HET VLIEGTUIG: KENMERKEN EN GESCHIEDENIS,

DE LOCKHEED L18 LODESTAR :

L18-56, Ser.n° 2427, Fab. 1942, former reg. N7001

Technische gegevens :

Spanwijdte	19,95 m	Gewicht bij het opstijgen	9530 kg
Lengte	15,20 m	Maximum snelheid.	415 km/h
Hoogte	3,60 m	Kruissnelheid	380 km/h
Motoren	2 x Wright <Cyclone> 1820/56 van 1200 pk	Vliegbereik	1800-2850 km
Passagiers	14 + 1 cabin + 2 crew	Bouwer	Lockheed Aircraft Corporation, Burbank (Californië)
Leeggewicht	5760 kg		

Geschiedenis:

Het vliegtuig heeft een grote historische waarde.

Burgerluchtvaart:

Tussen 1933 en 1945 worden er duizenden exemplaren van de Lockheed-families L10, 12, 14 en L18 gebouwd. De toestellen kunnen jarenlang de allerbeste resultaten voorleggen op het gebied van exploitatie en prestaties.

In 1932 breekt een L12 het record voor de oversteek van de Verenigde Staten. Het toestel is sneller dan de jagers uit dezelfde periode. In het begin van 1937 bereidt de beroemde pilote Amelia Earhart haar Lockheed Model 10^E voor om rond de wereld te

vliegen van oost naar west. Ze zal in zee verdwijnen en iedereen kent de mysteries die rond deze verdwijning draaien en waarover nog heel wat tegenstrijdige hypothesen de ronde doen.

In 1938 breekt de beroemde Howard Hughes het snelheidsrecord rond de wereld in 3 dagen en 17 uur met een L14. Het vliegtuig zal het snelste lijnvliegtuig ter wereld blijven, tot de Lockheed Constellation op de markt verschijnt.

De L18, verlengde versie van de 14, is snel en rendabel en talrijke luchtvaartmaatschappijen zoals *Pan Am*, *TWA*, *Northwest*, *KLM*, *British Airways*, *LOT*, *Air France* en **SABENA** kopen het.

Na de oorlog in 1945 gebruikt Sabena een L18 Lodestar om de lijn Leopoldstad-Brussel te heropenen.

TIJDENS DE OORLOG:

Duizenden (6486!) exemplaren van de versies "*Hudson*", "*Ventura*" en "*Harpoon*" worden tijdens de oorlog gebruikt als bombardements-, transport- en antiduikboottoestellen. Het is een *Hudson* die bij de *RAF* het eerste Duitse toestel neerhaalt. *Hudsons* vallen eveneens de pantserschepen *Schamhorst* en *Gneisenau* aan.

Een ander vermeldenswaardig feit, hoewel van een heel ander soort, is verbonden aan een Model 14-WF62 met kenletters G-AFGN van British Airways Ltd. Dat toestel vervoert inderdaad eerste minister Neville Chamberlain naar de bekende conferentie van München op 22 september 1938, waar hij voor de tweede maal Adolf Hitler ontmoet.

In 1942 staat de Britse vorst zijn persoonlijke *Lodestar* af aan de Britse Geheime Dienst die het toestel aan Squadron 161 toewijzen. Het vliegtuig voert geheime missies uit samen met *Lysanders* en vervoert grote verzetsleiders zoals *Charles De Gaulle*, *François Mitterand* of *Jean Moulin*...

De Lockheed L18-56, Lodestar N7001, gekocht door de vzw:

Uit de briefwisseling van de heer Patrick Fourticq, gezagvoerder bij Air France, Directeur van de Operaties bij Aéropostale en vorige bezitter van het wrak:

"Het toestel werd in 1986 gekocht door Moët&Chandon als mediastunt die erin bestond de tocht om de wereld van Howard Hughes uit 1938 met hetzelfde toestel na te bootsen. Dat was een enorm succes geweest. Het vliegtuig, gekocht in Miami, werd helemaal heropgebouwd. Dit kostte handenvol geld aan het IGN in Frankrijk. Kwalitatief zeer hoogstaand werk uitgevoerd door echte vakmensen. In 1987 bevond het toestel zich in betere mechanische toestand dan een nieuw toestel! Wijzigingen, instrumentatie, enz... Binnenin werd het vliegtuig in cargoversie gebouwd. Kenletters US (N7001), maar vermits alle lasten werden betaald, kan het overal in Europa vliegen. Beschikt nog steeds over de kwalificatie FAR125 (vervoer van passagiers en vracht). We hebben zonder probleem trajecten afgelegd zoals Parijs, de Noordpool, Fairbanks, Los Angeles, Miami, New York, Alexandrië, Sanaa, Mombasa, Réunion, daarna Egypte, enz. Bijna 400 vliegreizen..."

Deze L18 zal het **enige toestel in luchtwaardige toestand in Europa** zijn. Onze eerste opzoekingen laten ons vermoeden dat er geen zes ter wereld meer zijn, wat er meteen een zeldzaam toestel van maakt.

Geschiedenis van de Lockheeds bij Sabena:

De Lockheed is een belangrijk toestel in de geschiedenis van Sabena. Tijdens de oorlog stond het symbool voor de wilskracht van de Belgische vliegeniers in Congo. Ze wensten de strijd verder te zetten aan geallieerde zijde, ondanks de bezetting van hun land.

Uittreksel uit De geschiedenis van de vliegtuigen van Sabena door André Vanthemsche, één van onze vandaag spijtig genoeg overleden leden, gepubliceerd in het tijdschrift van AELR:

"De oorlogsverklaring op 3 september 1939 stelt een einde aan de luchtvaartactiviteiten van Sabena in Europa. Na de wapenstilstand van 25 juni 1940 liggen de vliegtuigen van Sabena aan de ketting. In augustus worden alle toestellen, gebaseerd in Oran en Algiers, aangeslagen door Vichy en overgedragen aan de Italianen (Régia Aeronautica en Ala Littoria). De volledige Europese vloot is dus verdwenen in het oorlogsgebeuren..."

In Afrika: *"De kolonie, met ferme hand geleid door gouverneur-generaal Pierre Ryckmans, besluit verder te strijden aan de zijde van de Britten. Op geheel onverwachte wijze wordt het luchtpotentieel versterkt met twee Lockheeds L-14 "Electra"... Twee vliegtuigen, gebruikt door de regering van Vichy, zetten koers naar Madagascar: "Tijdens de terugvlucht maken de toestellen een technische tussenstop in Elizabethstad (Lubumbashi)... De gelegenheid was té mooi en als tegenzet voor de arbitraire beslissing van Vichy, laat Gouverneur Ryckmans de twee Lockheed Electra aanslaan. Ze worden ingeschreven in Congo. De F-ARIY wordt OOCAG en de F-ARIV wordt OOCAH. Ze worden ter beschikking van Sabena gesteld. De legende vertelt dat de piloten Van Opstal en F. Henquin zonder enige voorbereiding de vliegtuigen deden opstijgen..."*

De Sabena-vliegtuigen doorkruisen de Afrikaanse hemel van Takoradi tot Kaïro en van Elizabethstad tot de Kaap. Tijdens de Keizerlijke Conferentie van Brazzaville in februari 1944, onder voorzitterschap van De Gaulle, worden de Franse personaliteiten niet alleen aan boord van Franse vliegtuigen vervoerd; de Lockheeds OOCAG, OOCAS en OOCAV zijn ook van de partij..

In Europa na de landing van 6 juni 1944: *"Eén van de bekommernissen van de regering-Pierlot was het heropstarten van de verbinding tussen de kolonie en Europa." Op 13 september 1944 vindt een eerste vlucht plaats tussen Leopoldstad (Kinshasa) en Londen, via Lagos, Casablanca en Lissabon. Chef-piloot Jo Van Ackere bestuurt een Lockheed. De verbinding met Brussel komt niet tot stand, omdat de hoofdstad pas bevrijd is en België nog heel kort bij de oorlogszone ligt. Men zal nog bijna een jaar moeten wachten op de eerste verbinding tussen Leopoldstad en Brussel. Op 8 juli 1945 verlaat de OO-CAV Leo en die in Brussel op 10 juli aankomt. Het toestel vloog over Gao, Aoulé, enz. Op 14 juli komt de verbinding in omgekeerde richting tot stand via Algiers en Lagos. De eerste verbindingen met Parijs en Londen, op 1 september 1945, gebeuren ook met de Lockheed.*

Een groep van 7 piloten, ingenieurs en technici wordt samengesteld om de restauratie van de Lockheed te leiden. De groep moet een restauratieprogramma en een onderhoudsprogramma uitwerken en een handleiding opstellen. De documenten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Technische Directie van het Luchtvaartbestuur en de Lodestar zal worden ingeschreven in het register van Belgische immatriculaties. Er zal een luchtwaardigheidscertificaat worden verleend zodat het vervoer van passagiers en de vluchten bij slechte weersomstandigheden (IFR) mogelijk worden.

Een ploeg van 10 vrijwillige technici starten de restauratiewerken in april 1999. De duur van de werken wordt, met de huidige bezetting, op drie jaar geraamd.

De totale kost van de restauratie wordt op 136.341,00 €. geraamd. Deze som zal voortkomen uit de opbrengsten van de exploitatie van de Lysander en uit sponsoring.

RELATIE SABENA TECHNICS – SABENA OLD TIMERS:

In mei 1998 groeide het besef enerzijds dat de restauratiewerken van de Sabena Old Timers Sabena Technics NV wel degelijk het kunnen van Sabena Technics in de kijker stellen en ook een publiciteit voor Sabena betekende, onder andere bij de statische presentaties en deze in vlucht. Anderzijds hadden de Sabena Old Timers nood aan de steun van en de nauwe samenwerking met Sabena Technics.

Een samenwerkingsakkoord werd ondertekend tussen *Sabena Technics en de Sabena Old Timers. Dit moet wel worden aangepast aan de nieuwe regels van de Europese luchtvaartautoriteiten. Daar ons vliegtuig een collectiestuk is, vallen bepaalde dwingende maatregelen weg.*

4. Exploitatie:

Andere voorbeelden van exploitatie van HISTORISCHE vliegtuigen in Europa:

- Berlijn: Lufthansa restaureerde een Junkers 52 en exploiteert het vliegtuig gans het jaar door met veel succes overal in Europa;
- Zurich: Swissair maakte historische vluchten tussen Zurich en New York met een DC4. De 2 maanden, oorspronkelijk uitgetrokken voor dit project, werden er uiteindelijk 7 wegens "overbooking".
- Parijs: Air Inter vliegt met een DC3 "L'envolée Air Inter".
- Amsterdam : De vereniging "Dutch Dakota" exploiteert 4 vliegtuigen van het type DC3 en DC4. In Brussel bestaan er geen soortgelijke initiatieven. De weg ligt dus open.

Het voorbeeld JU AIR

De bemanningen en de mecaniciens van Swissair exploiteren al sinds verschillende jaren een Junkers "Ju52". Eén van deze Ju52's wordt gesponsord door "Milka". De toestellen voeren elk jaar tussen april en oktober "historische" vluchten uit. Het succes van deze promotievluchten is zo groot dat plaatsen zo'n 9 maanden op voorhand moeten worden besproken. De vraag naar dergelijke vluchten is zo groot dat men de vloot heeft moeten uitbreiden naar drie toestellen en dat een vierde nu wordt gerestaureerd.

De beheerraad van de vzw zal als enige beslissen wie er met het vliegtuig mag vliegen. De piloten en copiloten zullen allen professionele piloten zijn die op vrijwillige basis werken. Ze zullen worden gekozen op basis van hun ervaring en hun capaciteiten om een dergelijk historisch vliegtuig te besturen. Ze zullen een opleiding op Lodestar volgen, geïnspireerd op de opleidingsmethoden gebruikt bij de Belgische maatschappijen.

Het ONDERHOUD:

Het onderhoud zal worden uitgevoerd door de gekwalificeerde mecaniciens van de vereniging. De plaats van de boordwerktuigkundige, niet wettelijk verplicht, zal worden voorbehouden aan de vrijwilligers die actief aan de restauratie en het onderhoud hebben meegewerkt. Ze zullen vanwege de vereniging een interne kwalificatie krijgen.

Mogelijke operaties:

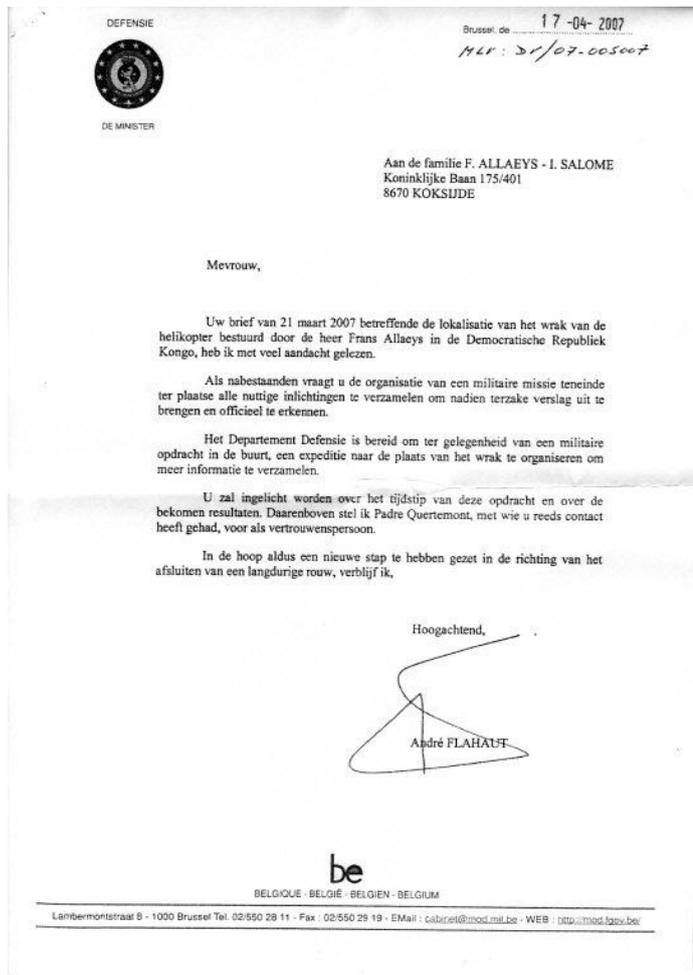
- **Luchtvaartshows :**
Tijdens deze meetings voert een dergelijk type vliegtuig dikwijls luchtdopen uit. Dit maakt het mogelijk de deelnamekosten te beperken. Onze ervaring met de Lysander leert ons dat we jaarlijks aan een vijftiental meetings kunnen deelnemen.
- **Historische vluchten :**
De ervaring van Lufthansa met de D-AQUI, van de Dutch Dakota en van JuAir toont de grote belangstelling van het publiek voor dergelijke vluchten. Deze kunnen gemakkelijk worden georganiseerd met de Lodestar vanuit Zaventem of regionale luchthavens.
- **Raids :**
Verschillende raids vonden de laatste jaren reeds plaats, in de sporen van de pioniers van de luchtvaart. La Course à la Vanille, Londen-De Kaap, het record van Howard Hughes, operatie-Okavango, In de voetsporen van de Aéropostale,... Deze raids worden gevolgd door televisieploegen en hebben dus een grote media-impact. We stellen voor de vlucht uit te voeren van Leopoldstad (Kinshasa), over Lagos, Casablanca, Lissabon, naar Brussel, 65 jaar na de historische vlucht van 1945.
- **Motiveringsvluchten :**
"Incentive" operaties worden meer en meer gevraagd door allerlei bedrijven. We werden reeds aangesproken door verschillende bedrijven. De Lodestar zou hierop een antwoord bieden.

FOLLOW UP

1

Op het vorige magazine zijn er een aantal reacties gekomen die we u niet wilden onthouden.

Voici quelques réactions que nous venons de recevoir à la suite du magazine précédent et que nous vous présentons dans l'ordre.



Er is vooreerst ministerieel nieuws i.v.m. de crash van de H-21 van Frans Allaëys in 1965. U las er al over in onze magazines 2006-4 en 2007-1, maar in dit nummer tonen we een kopie van de brief zoals die door de minister van Landsverdediging aan de familie en naar padre Quertemont werd gestuurd. Ook al ligt de crash meer dan 40 jaar achter ons, de bemanning wordt niet vergeten.

Il y a tout d'abord du nouveau au sujet du crash du H-21 de Frans Allaëys en 1965, dont vous avez déjà pu lire dans nos magazines 2006-4 et 2007-1 mais cette fois-ci, nous vous présentons la lettre que le Ministre de la Défense Nationale vient d'envoyer à la famille ainsi qu'au Padre Quertemont. Même si le crash date d'il y a plus de 40 ans, l'équipage n'est pas oublié.

2

Na het artikel over vliegtuigen zonder piloot "Ingeval van nood het glas breken", stuurde GenMaj Vl b.d. Taymans ons volgende tekst, zoals die meer dan vijfenveertig jaar geleden al werd gepubliceerd.

Er is dus niet echt veel nieuws onder de zon...ook al is de betekenis om "zonder piloot" te vliegen hier enigszins anders bedoeld.

En réaction à notre article sur les avions sans pilote "En cas d'urgence, briser la vitre", le GénMaj Avi e.r. Taymans nous transmet le texte suivant, paru il y a plus de 45 ans déjà. Ce qui prouve qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil...bien que la notion de voler "sans pilote" soit ici légèrement différente.

LE SNOBISME DES ENGIN SANS PILOTE

Article rédigé par le Major Aviateur Roger Taymans et paru en février 1961 dans la Revue de la Force Aérienne

**La pensée résiste à toute extrapolation logique dans l'avenir des pénibles tendances.
(Loi de Boeckstein sur l'inertie de l'imagination)**

L'action aérienne n'a jamais dans nos pays, suscité l'intérêt historique qu'elle mérite, ni conquis la popularité qu'elle serait en droit d'espérer. Il suffit pour s'en convaincre de demander à un quidam le nom de cinq généraux aviateurs de la guerre 1939-1945 ayant commandé l'équivalent de groupes d'armées.

Cela tient croyons nous, à une forme d'esprit qui considère très justement que la connaissance, alliée à l'expérience, conduit à la sagesse et cette dernière permet de considérer que l'homme n'est pas fait pour voler.

L'homme à ses débuts fut vraisemblablement un nyctalope arboricole et il n'a pas abandonné ce dernier état que pour s'installer confortablement les deux pieds sur terre, ce qui lui a permis de faire certaines constatations.

L'homme est un animal supérieur plein de cavités qui limitent son adaptation aux changements de pression, les masses liquides qu'il contient limitent également sa tolérance aux accélérations.

Il ne supporte qu'une faible radioactivité et il lui faut de l'air pour vivre dans certaines limites de température définies.

Par contre, il possède un système nerveux, un cerveau et cinq sens opérant sur des longueurs d'ondes très étendues, encore inégalées sur le plan technique, à poids égal.

Il est cependant sujet à la fatigue et est très sensible à ce que l'on peut appeler son état moral, qui influence fortement les disponibilités de ses facultés.

Il jouit de plus d'une étonnante facilité d'adaptation tant morale que physiologique, à tel point qu'on envisage déjà de le faire vivre en vase clos, en quasi symbiose avec des algues ; nous nous arrêterons ici car l'état actuel de la morale n'en est pas encore à permettre l'essai de mutations éventuelles dans un sens déterminé.

Voyons, à présent, par quoi des gens trop pressés d'enterrer l'homme veulent remplacer ce merveilleux produit de l'aboutissement de millions d'année d'évolution.

* * *

L'engin tout puissant, dont l'influence sur les imaginations est telle qu'au cap Canaveral, les petits garçons apprennent à compter à l'envers : 10, 9, 8, 7, ...zéro. Nous n'aurons pas la cruauté d'ajouter que l'expression « raté » suit souvent de près le zéro. Mais nous pensons qu'il serait bon de rappeler à ce sujet la notion de *reliability* ou probabilité de fonctionnement des engins, qui est souvent perdue de vue.

La sûreté de fonctionnement ou *reliability* d'un composant particulier ou d'un système de composants est la probabilité qu'il fera ce qu'il est supposé faire dans les conditions d'opérations pendant un temps déterminé de fonctionnement.

Ce qui traduit en chiffres, signifie par exemple, qu'un engin composé de cent composants de *reliability* de 99 %, n'a qu'une sûreté de fonctionnement générale de 36, 5 %.

(...)

Par ailleurs, l'engin n'est pas capable d'initiative intelligente. Il est incapable de s'adapter avec le bon sens et le jugement de l'homme, aux situations imprévues.

Le plus grave inconvénient du manque de souplesse d'emploi de l'engin c'est qu'il n'est pas « rappelable », qualité essentielle en cas de fausse alerte.

Enfin, l'engin au stade actuel ne peut ni découvrir son objectif, ni effectuer de reconnaissance précise ce qui le rive une fois pour toutes à un objectif déterminé, même si ce dernier a disparu.

Leur mise en œuvre nécessite une main d'œuvre hautement spécialisée (comme pour les avions modernes d'ailleurs) et dans certains cas par suite de la complexité des mécanismes destinés à remplacer l'homme, le pourcentage de personnel à affecter à un système d'armes comprenant des engins non pilotés est supérieur à l'ensemble du personnel nécessaire à un système d'arme avec engins pilotés (y compris le personnel navigant).

Nous ne considérerons pas ici les prix des engins qui, nous l'espérons diminueront car, actuellement, ils sont bien souvent prohibitifs et nous terminerons en disant qu'en ce qui concerne l'avion de transport, beaucoup d'eau coulera sous les ponts avant que nous n'allons serrer la main du pilote automatique sans qu'il soit accompagné par son confrère humain.

* * *

Malgré ces considérations, il est indéniable que certaines générations d'engins non pilotés sont supérieures à certaines générations d'avions ou d'engins pilotés, pour certains types de missions, le contraire d'ailleurs est également vrai.

De l'examen des performances, on peut déduire par exemple que le *Bomarc* est supérieur au *F-86*, que la *Mace* est supérieur au *B-45* ; par contre, dans l'état actuel des choses, il est impossible de remplacer le *B-52* par l'*Atlas* ou le *Titan* par exemple, de plus le *B 58* sera supérieur sous certains aspects au *Thor* qui vaut à peu près le *B-47*.

Il faut donc bien se garder de prendre position à priori et sentimentalement comme certains qui, – lorsqu'ils ont prononcé la phrase-clé : l'engin, merveilleux produit de la cybernétique » estiment avoir tout dit.

L'engin non piloté n'est qu'une transition vers l'engin piloté.

De générations en générations, l'homme précédé par sa pensée, parvient toujours à trouver place pour son enveloppe charnelle dans sa nouvelle invention.

L'altitude devient insupportable, on crée un nouveau vêtement de vol, l'accélération trop forte, on crée une combinaison anti-g, une barrière de rayons cosmiques nous entoure et déjà on lui trouve des failles.

Le *X-15* qui est, en fait, un engin piloté, a déjà volé et volera plus haut, plus vite et plus loin que toute une génération d'engins non pilotés.

L'essentiel est de doter l'engin conduit par l'homme de caractéristiques de vitesse, de rayon d'action, de maniabilité, de puissance de feu et de capacités défensives suffisantes de façon à ce qu'il conserve une marge de sécurité telle sur l'ennemi que ce dernier ne puisse l'empêcher d'accomplir sa mission.

Ce qu'en pense le Kremlin, nous l'ignorons, mais il est certain que les Soviétiques reconnaissent la nécessité d'une force comprenant des bombardiers et des engins, pour parvenir à la souplesse nécessaire dans le choix des systèmes d'armes, pour une grande variété de missions.

Il y a, d'après les spécialistes, deux façons d'essayer de neutraliser le *Strategic Air Command* (SAC) en essayant d'éviter les représailles.

C'est d'une part une attaque-surprise avec des engins et bombardiers, les premiers contre des objectifs-zones, les seconds contre les installations du SAC. Mais il y a une difficulté de synchronisation et il existe des radars qui détectent les ICBM à distances suffisantes pour permettre à la partie importante du SAC en *readiness* de décoller.

C'est ensuite d'améliorer sans cesse la défense aérienne soviétique spécialement contre les bombardiers pilotés. Mais là, les Soviétiques sont désavantagés à cause de l'étendue du territoire et des innombrables directions d'attaques possibles.

En outre, à mesure que les défenses deviennent sophistiquées, elles doivent de plus en plus s'appuyer sur l'électronique qui est, à son tour, combattue par l'électronique créant ainsi une interminable spirale de contre-mesures et de contre-contre-mesures d'une complexité sans cesse grandissante.

Voyons à présent comment peuvent réagir les Etats-Unis et quel est l'avenir du *Strategic Air Command*.

Voici ce qu'en pense le général aviateur Thomas S. Power actuel commandant du SAC.

Il faut d'abord améliorer les engins en les dotant de carburants solides et stables de façon à faciliter les problèmes de maintenance et de logistique et permettre le transport et la dispersion.

Il faut aussi obtenir plus d'automatisme, employer moins de techniciens hautement qualifiés et diminuer les prix tant d'achat que d'entretien ?

Ensuite, il faudrait trouver une amélioration technique qui permette à un engin de modifier sa trajectoire balistique normale ; ceci augmenterait fortement la protection contre les défenses anti-engins qui peuvent être actuellement basées sur le fait que une fois qu'un engin est détecté, sa trajectoire peut rapidement être calculée.

Le général Power estime également qu'un SRS opérationnel (*Strategic Reconnaissance Satellite*) pourrait diminuer une des principales faiblesses des systèmes d'armes à engins non pilotés, à savoir leur incapacité à rendre compte de la mission qui leur a été assignée, si elle a été accomplie et dans quelle mesure.

Enfin, en dernier lieu, il est nécessaire de partager les objectifs soviétiques entre les pays OTAN et il faut s'attendre dans l'avenir à une force mixte constituée de systèmes d'armes à engins sans pilotes et de systèmes d'armes pilotés.

* * *

La sagesse des petites nations consiste en grande partie à profiter de celle des grandes, surtout quand elles appartiennent à la même coalition...

Les grandes nations constituent des forces aériennes prêtes au combat, équipées à la fois d'avions, d'engins pilotés et d'engins non pilotés; de nombreux prototypes sont à l'étude dans les différents domaines.

Les missions des forces aériennes n'ont pas changé ; ces dernières n'ont d'ailleurs aucune peine à adapter leur personnel à l'un ou l'autre type de matériel suivant l'ordre dans lequel ce dernier devient opérationnel.

Il faut des engins sans pilote au même titre qu'il faut des avions pilotés : leur action est complémentaire.

À ceux qui veulent, sous prétexte qu'il est dépassé, éliminé à jamais l'homme du ciel et qui sont animés du snobisme des engins, nous nous permettons de rappeler une petite anecdote bien connue des pilotes de chasse.

L'histoire se passe en Amérique, bien entendu, lors d'un débat sur la défense militaire idéale.

Un homme de science après avoir fait un tour d'horizon concluait en disant :

– Ce qu'il nous faut réellement c'est un mécanisme robot-linéaire automatique qui puisse faire tout ce que fait un homme, mais le faire mieux et sans faire d'erreur.

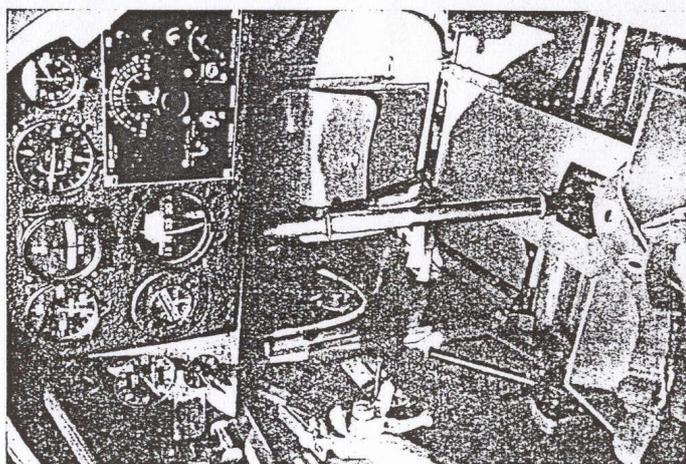
Dans le fond de la salle quelqu'un se leva à ce moment et dit :

– Monsieur, ce que vous désirez existe déjà, mais nous ne l'appelons pas un mécanisme servo-linéaire. Nous l'appelons un pilote de la 123^e Escadrille de Chasseurs-Bombardiers.

3

En de verloren pagina 14 uit de brochure van de meeting 1939 is dankzij Frans Van Humbeek terecht, waarvoor dank!

Et la page 14 manquante de la brochure du meeting de 1939 nous a été transmise par Frans Van Humbeek, que nous remercions!



RÉCEPTEUR DE BORD 25 A
POUR AVIONS DE TOURISME

Montage super-hétérodyne - Petite antenne fixe
Volume réduit Poids minime
Placement sur tableau de bord

DEMANDEZ UNE DOCUMENTATION

Bell Telephone Mfg. Co.

4, RUE BOUDEWYNS, ANVERS • TÉL. 778.00



€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



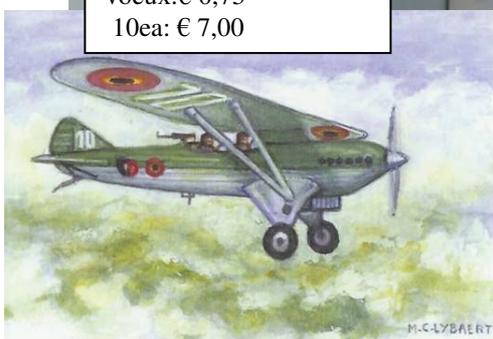
Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



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



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

Comment vous procurer ces articles?

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

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



Our member Danny Cabooter in a Spitfire T.9 during the 17th Stampe Fly In (May 2007)