



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

IN DIT NUMMER / DANS CE NUMÉRO

Tijl Schmelzer

1.250 km from Bretagne
to the Lower Saxon HiLLS

PATRICK ANSPACH

UNHAS (II)

United Nations Humanitarian Air Service

POWER TO FLY (II)

PAIM (III)



N° 3-2021

42^{de} jaar

Juli-augustus-september

42^{ème} année

Juillet-août-septembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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

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

Inhoud

van magazine 3-2021

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Overlijdens	06
Agenda	07
Verslag van de algemene vergadering van 31 mei 2021	08
Boetiek	10
Uitnodiging banket	11
1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - II	21
Power to fly (II)	34
50 jaar PAIM. Een onuitgegeven verhaal (III)	42
Pers en luchtvaart: het moeilijk huwelijk	50
Those were the days	59
Open Skies - C-130H, CH-01	60

Sommaire

du magazine 3-2021

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Décès	06
Agenda	07
Rapport de L'assemblée générale du 31 mai 2021	08
Boutique	10
Invitation banquet	11
1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills	12
United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) - II	21
Power to fly (II)	34
50 ans de Pentathlon Aéronautique International	
Militaire (PAIM). Une histoire inédite (III)	42
Presse et aviation : le mariage difficile	50
Those were the days	59
Open Skies - C-130H, CH-01	60



1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

Tijl Schmelzer

Traduction

André Perrad & Mich De Weirdt

The Lower Saxon Hills.

This beautiful landscape is invaded by wind turbines,
representing a major obstacle for sport flyers.



Laat ons eerst toe de schrijver van dit artikel voor te stellen. Tijl is de zoon van ons VTB-lid Bert Schmelzer Senior. Bert is één van de gekende figuren in onze Belgische zweefvlieg-wereld en verpulverde in 2014/15 meerdere Belgische records.

Het zweefvliegen zit de Schmelzer familie in het bloed, zijn beide zonen Bert junior en Tijl zijn piloten van het hoogste niveau.

Ze hebben beide Belgische kampioentitels en meerdere Belgische en Continentale records op hun naam, en Bert jr. werd in 2014 zelfs wereldkampioen in Finland.

Een afstand afleggen van 1.250 km in één trek met een zweefvliegtuig is een mijlpaal. Toen Tijl hieraan begon had-

Tout d'abord, permettez-nous de présenter l'auteur de cet article. Tijl est le fils de Bert Schmelzer Senior, membre des VTB. Bert est l'une des figures bien connues dans notre monde belge du planeur qui a battu plusieurs records de Belgique en 2014/15.

Le planeur est dans le sang de la famille Schmelzer, ses deux fils Bert Jr et Tijl sont des pilotes du plus haut niveau.

Ils ont tous deux des titres de champion de Belgique, plusieurs records belges et continentaux à leur nom, et Bert a été le vainqueur du championnat du monde en Finlande en 2014.

Parcourir d'une traite une distance de 1.250 km avec un planeur est une étape importante. Lorsque Tijl l'a entreprise,





United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



Wilfried De Brouwer (WDB) & Philippe Martou (Touf)

Traduction : André Perrad

DEEL 2 Inleiding

In ons vorig magazine hebben we een kort overzicht gegeven van de oprichting van twee diensten in de Verenigde Naties (VN) met als belangrijkste taak het coördineren en leveren van logistieke steun aan humanitaire organisaties die actief zijn in rampgebieden. De eerste was het UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), met stafleden van de drie belangrijkste humanitaire agentenschappen van de VN: WFP, UNHCR en UNICEF. Het voorname instrument van dit UNJLC was UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*) een luchtdienst die bij grote rampen ter beschikking gesteld werd van alle humanitaire actoren, dus ook van NGO's (Niet-Gouverne-

2^e PARTIE Introduction

Dans notre magazine précédent, nous avons évoqué brièvement la création de deux services au sein de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ayant pour tâche principale de coordonner et de fournir un soutien logistique aux organisations humanitaires opérant dans les zones sinistrées. Le premier est l'UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), avec le personnel des trois principales agences humanitaires des Nations Unies : WFP, UNHCR et UNICEF. Le principal instrument de cet UNJLC s'appelle l'UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), un service aérien mis à la disposition de tous les acteurs humanitaires, y compris les ONG (Organisations

UNHAS

mentale Organisaties). UNHAS werd gebouwd op de bestaande structuur van de *WFP Air Service*, die reeds actief was bij de voedsel-verdeling in diverse crisisgebieden.

De eerste gecoördineerde tussenkomsten gebeurden bij natuurrampen, meer bepaald in Mozambique 2000 (overstroming), India 2001 (aardbeving) en Indonesië 2004 (tsunami).

Maar er was ook nood aan een gezamenlijk luchttransportcapaciteit in permanente crisissituaties. Een voorbeeld was de oprichting van een luchttransportdienst in Kabul, na de invasie van de coalitietroepen in 2003. Zoals beschreven in Deel 1 werd Philippe Martou (Touf) gedurende meerdere jaren belast met het management van deze luchtdienst. Zijn verblijf werd tijdelijk onderbroken wanneer hij naar de Tsunami apocalyps in Sumatra gestuurd werd, maar in juni 2005 keerde hij terug naar Kabul om de humanitaire vluchten boven Afghanistan en omgeving te beheren.

Ondertussen noteren we nog heel wat ellende op andere plaatsen in deze wereld. Hieronder een paar voorbeelden.

Andere “hot spots”

Soedan is wellicht het land waar de meeste voedsel-droppings gebeurden over de laatste dertig jaar. Reeds op het einde van de jaren '80 voerden onder andere C-130's van de Luchtmacht (BAF) vanuit Khartoem voedselvluchten uit naar het zuiden van het land. Maar, wegens het steeds erger wordend conflict tussen Noord- en Zuid-Soedan zag de humanitaire wereld zich verplicht om de uitgangsbasis te verplaatsen naar Noord-Kenia. Een *field strip*, met name Lokichoggio, werd herbouwd om vliegtuigen zoals de C-130 te laten opereren. Deze hadden de capaciteit om per vlucht 16 ton voedsel te droppen in het zuiden van Soedan. Meerdere C-130's waaronder één BAF, werden er gestationeerd.



Sudan, July 1985.

The C-130H CH-07 unloading humanitarian cargo at El Fasher, an airfield at 1h40 flying West of Khartoum.
© D. Waelkens.

Non Gouvernementales) en cas de catastrophes majeures. L'UNHAS s'est fondé sur la structure existante du *WFP Air Service*, qui était déjà actif dans la distribution de vivres dans diverses zones de crise.

Les premières interventions coordonnées ont lieu lors de catastrophes naturelles, en particulier au Mozambique en 2000 (inondations), en Inde en 2001 (tremblement de terre) et en Indonésie en 2004 (tsunami).

Mais il faut aussi une capacité commune de transport aérien dans les situations de crise permanente. La création d'un service de transport aérien à Kaboul, à la suite de l'invasion des forces de la coalition en 2003, en est un exemple. Tel que décrit dans la Partie 1, Philippe Martou (Touf) a été chargé de la gestion de ce service aérien pendant plusieurs années. Son séjour est temporairement interrompu lorsqu'il est envoyé vers l'apocalypse du tsunami à Sumatra, mais en juin 2005, il revient à Kaboul pour gérer les vols humanitaires au-dessus de l'Afghanistan et environs.

Entretemps, nous enregistrons beaucoup de misère dans d'autres coins de ce monde ; en voici quelques exemples.

Autres « points chauds »

Le **Soudan** est sans doute le pays où ont eu lieu le plus grand nombre de largages de nourriture ces trente dernières années. Déjà à la fin des années 1980, les C-130 de la Force Aérienne (BAF) effectuaient, entre autres, des vols de ravitaillement depuis Khartoum vers le sud du pays. Cependant, en raison de l'aggravation du conflit entre les Nord- et Sud-Soudan, le monde humanitaire s'est vu obligé de déplacer la base de départ vers le nord du Kenya. Un *field strip*, nommé Lokichoggio, a été réaménagé pour permettre à des avions tels que les C-130 de pouvoir opérer. Ceux-ci avaient la capacité de larguer 16 tonnes de nourriture par



POWER TO FLY

Auteur

Lionel Gabriël, Ir

Deel 2:
Het Jet Tijdperk

Deuxième partie :
L'ère du jet

Inleiding

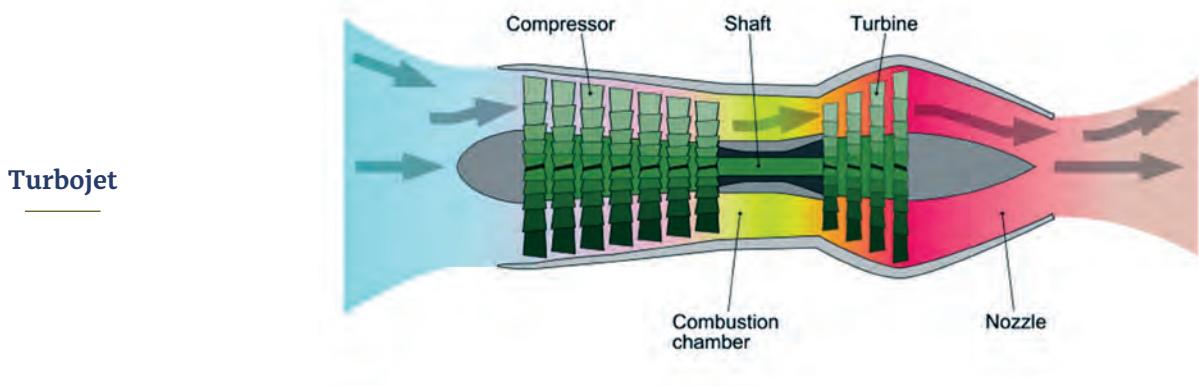
Eind de jaren 1940 heeft de zuigermotor de limiet van zijn mogelijkheden bereikt met motoren die tot 2.750 kW ontwikkelen, zoals de Wright Cyclone R-3350 of de Napier Sabre. Ondertussen is echter reeds een ander type motor in ontwikkeling die toelaat de jacht op steeds performance prestaties verder te zetten. In Engeland, maakt op 15 mei 1941 de Gloster E 28/29, uitgerust met een straalmotor ontworpen door Frank Whittle, zijn eerste vlucht. Op 27 augustus 1939 had de Heinkel He 178 met een motor van Hans Pabst von Ohain reeds hetzelfde gedaan in Duitsland. In 1944 beschikken Groot-Brittannië en Duitsland elk over een operationeel straalgevechtsvliegtuig : de Gloster Meteor en de Messerschmitt Me 262. Tijdens de Koreaanse oorlog vindt op 8 november 1950 het eerste gevecht tussen straaljagers plaats, wanneer een Amerikaanse P-80 Shooting Star een MiG 15 neerhaalt. Op 3 mei 1952 treedt ook de burgerluchtvaart het straaltijdperk binnen met de eerste luchtverbinding Londen - Johannesburg door een De Havilland Comet.

De technische vooruitgang van de straalmotoren is ronduit spectaculair : waar de Junkers Jumo 004 motor van de Messerschmitt Me 262 een stuwwerkt had van 1.800 lbf be-

Introduction

Fin des années 1940, le moteur à pistons a atteint les limites de ses possibilités avec des moteurs qui développent jusqu'à 2.750 kW, comme le Wright Cyclone R-3350 ou le Napier Sabre. Entretemps naît un autre type de moteur qui permet de poursuivre la chasse aux performances. En Angleterre, le 15 mai 1941, le Gloster E 28/29, équipé d'un moteur à réaction, conçu par Frank Whittle, fait son premier vol. Le 27 août 1939, le Heinkel He 178 avec un moteur de Hans Pabst von Ohain avait déjà fait la même chose en Allemagne. En 1944, la Grande Bretagne et l'Allemagne disposent chacune d'un avion de combat à réaction opérationnel : le Gloster Meteor et le Messerschmitt Me 262. Pendant la guerre de Corée, le 8 novembre 1950 a lieu le premier combat aérien entre avions à réaction, quand un P-80 Shooting Star américain descend un MiG 15. Le 3 mai 1952, l'aviation commerciale entre à son tour dans l'ère du jet avec la première liaison Londres - Johannesburg par un De Havilland Comet.

Le progrès technique des moteurs à réaction est carrément spectaculaire : le moteur Junkers Jumo 004 du Messerschmitt Me 262 avait une poussée 1.800 lbf, alors qu'un des moteurs les plus puissants actuels, le GE 90, donne 114.600 lbf. Et le



draagt deze van een der krachtigste actuele motoren, de GE 90, 114.600 lbf. En het aantal incidenten dat het stilleggen van de motor in vlucht noodzakelijk maakt, daalt van 40 per 100.000 vluchturen in de jaren 50 tot minder dan één nu.

Turbojet, turbofan, turboprop en naverbranding

Turbojet

In een turbojet wordt de aangezogen lucht door een compressor samengedrukt en vervolgens naar de verbrandingskamer¹ geleid. Hier wordt kerosine toegevoegd en verbrand, waardoor de temperatuur en dus de energie van het gas enorm toeneemt. Dit energierijke gas passeert vervolgens door een turbine, die via een as de compressor aandrijft, en wordt dan in de straalpijp versneld en naar buiten geleid. Deze hete gasstraal creëert een naar achter gerichte stuwwind, die volgens de wet van actie en reactie zorgt voor een voorwaartse beweging van de motor.

Vermelden we onder andere :

De **Rolls-Royce Derwent**, de eerste straalmotor van Rolls-Royce, die 9.700 exemplaren produceert tussen 1944 en 1954. Een aantal Derwents worden verkocht aan de Sovjet-Unie, die door reverse engineering er een kopie van bouwt, de Klimov RD-500. De Derwent, voorzien van een centrifugale compressor, ontwikkelt 3.600 lbf stuwwind en is vooral gekend van de Meteor.

Ook de Canadese motorbouwer Avro Orenda, ontwikkelde zijn eigen motor. De Belgische versie van de CF-100 werd uitgerust met **Orenda 11** (7.400 lbf).

De **Rolls-Royce Avon**, een axiale turbojet met 7.600 lbf stuwwind. Tussen 1950 en 1974 bouwt RR iets meer dan 11.000 exemplaren van de Avon. De motor blijft in operationeel gebruik bij de Royal Air Force tot in 2006,

¹. Meestal een ring van cilindervormige kamers die zich rond de verbindingsas tussen de turbine en de compressor bevinden. Dit wordt duidelijk op de foto hierna (Orenda).

nombre d'incidents en vol nécessitant l'arrêt du moteur diminue de 40 par 100.000 heures de vol dans les années 50 à moins de un actuellement.

Turbojet, turbofan, turboprop et postcombustion

Turbojet

Dans un turbojet, l'air entrant est comprimé par un compresseur et puis amené vers la chambre de combustion¹. Ici, le kérozène ajouté brûle et augmente très fortement la température et donc l'énergie du gaz. Ce gaz, riche en énergie, passe ensuite à travers la turbine, qui est reliée au compresseur qu'elle entraîne via un axe. Après, le gaz sort via la tuyère, où il est accéléré. Ce jet de gaz chaud crée une poussée vers l'arrière, qui suivant la loi d'action-réaction propulse le moteur.

Citons entre autres :

Le **Rolls-Royce Derwent**, le premier moteur à réaction de Rolls-Royce, qui en produit 9.700 exemplaires entre 1944 et 1954. Le Derwent, pourvu d'un compresseur centrifuge, produit une poussée de 3.600 lbf et est principalement connu pour avoir équipé le Meteor. Quelques Derwent sont vendus à l'Union Soviétique qui, par rétro-ingénierie, produit une copie, le Klimov RD-500.

Le motoriste canadien Avro Orenda a développé également son propre moteur. La version belge du CF-100 était équipée de l'**Orenda 11** (7.400 lbf).

Le **Rolls-Royce Avon**, un turbojet axial avec une poussée de 7.600 lbf. Entre 1950 et 1974, RR construit un peu plus de 11.000 exemplaires de l'Avon. Ce moteur reste en service actif dans la Royal Air Force jusqu'en 2006, quand le English Electric Canberra est retiré de service. Ce moteur a du succès aussi bien dans des applications militaires que civiles. Utilisé

¹. Dans la plupart des cas, il s'agit d'un anneau de chambres cylindriques autour de l'axe qui relie la turbine au compresseur. Ceci se voit clairement sur la photo suivante (Orenda).

50 jaar PAIM¹
Een onuitgegeven
verhaal (vervolg en einde)

PAIM

Michel Mandl

Vertaling Pedro Buyse en Bruno Ceuppens

**50 ans de Pentathlon Aéronautique
International Militaire (PAIM)
Une histoire inédite... (suite et fin)**

1. PAIM: Algemene afkorting voor Internationale Militaire Luchtvaart Pentation (vijfkamp).

Terug naar 1993...

Ik moedig dus het beoefenen van de vijfkamp in de Luchtmacht aan. Ik meen echter dat we aan de basis moeten beginnen. Het is van essentieel belang dat toekomstige piloten al tijdens hun initiële opleiding voor deze disciplines worden warm gemaakt. Voor leerling-piloten hulpopficiel die rechtstreeks tot de Luchtmacht toetreden, zal een heel programma worden ontwikkeld voor het beoefenen van deze sporten. Ook de verantwoordelijken van de Koninklijke Militaire School zullen worden benaderd en ook hier zullen leerling-piloten de verschillende disciplines kunnen beoefenen. Terwijl pistoolschieten, basketbal, zwemmen, oriëntatieomloop en hindernissenparcours niet echt een probleem zijn, is schermen iets anders... Materiaal moet worden aangeschaft en instructeurs moeten worden gevonden om de grondbeginselen van deze prachtige sport bij te brengen.

En zoals je kunt voorstellen... Op mijn 50^{ste} voel ik me nog steeds geroepen om het goede voorbeeld te tonen! Zo zal ik enkele briljante jonge atleten leren kennen die niet eens wisten dat ze begaafd waren in dit soort wedstrijden.

Een twintigtal jonge elementen zullen deelnemen aan de trainingssessies die worden afgesloten met de PAM (de nationale vijfkampdisciplines wedstrijd) op de basis van St-Truiden. Hieruit worden de uitverkorenen gekozen die naar Finland zullen gaan.



At 50, I still feel obliged
to show the example.



National competition:
General Moriau awards the winner of the day, Olt Viaene.

PAIM in Finland

Maken deel uit van de ploeg die naar Tikkakoski in Finland gaat met Cdt Peter Blokland als kapitein: Kapt Alain Dierickx (88^e promotie) van de KMS, Alain Hubert (navigator, gebrevet in 1990), Tom Dewulf en Luc Viaene (gebrevet in februari 1992), Hugues de Failly en Eric Maes (gebrevet in september 1992), allen onder-luitenant, en Luitenant Dirk Deijgers van het Licht Vliegwezen. Ze worden gecoacht door Adjudant Pol Lambin en Kapitein Jean-Charles Kotwicz.

Revenons en 1993...

J'encourage donc la pratique du pentathlon aéronautique au sein de la Force aérienne. J'estime toutefois qu'il faut commencer par la base. Il est indispensable d'intéresser les futurs aviateurs à ces disciplines dès leur formation initiale. Pour les élèves pilotes officiers auxiliaires entrant directement à la Force aérienne, tout un programme sera mis sur pied pour favoriser la pratique de ces sports. Une démarche sera entreprise également auprès des responsables de l'École Royale Militaire (ERM) et ici aussi, les élèves pilotes pourront pratiquer les disciplines du pentathlon. Si le tir au pistolet, le basket, la natation, la course d'orientation et la piste d'obstacles ne posent pas vraiment de problème, il en sera quelque peu différent pour l'escrime... Il faudra acquérir le matériel et trouver les instructeurs pour inculquer les éléments de base de ce beau sport.

Et comme vous pouvez vous en douter... À 50 ans, je me sens encore obligé de montrer l'exemple ! Je ferai ainsi plus ample connaissance avec de jeunes et brillants athlètes qui ne se doutaient même pas qu'ils étaient doués pour ce genre de compétitions.

Une vingtaine de jeunes éléments vont participer aux entraînements qui se termineront par le PAM (la compétition nationale du pentathlon), à la base de St-Trond, en vue de désigner les élus qui se rendront en Finlande.

PAIM en Finlande

Font partie de l'équipe qui se rend en Finlande, à Tikkakoski, avec le Commandant Peter Blokland comme capitaine : le Capitaine Alain Dierickx (88^e promotion) issu de l'ERM, Alain Hubert (navigateur, breveté en 1990), Tom Dewulf et Luc Viaene (breveté en février 1992), Hugues de Failly et Eric Maes (brevetés en septembre 1992), tous sous-lieutenant et le Lieutenant Dirk Deijgers de l'Aviation légère. Ils sont coachés par l'Adjudant Pol Lambin et le Capitaine Jean-Charles Kotwicz.



Patrick Anspach

Vertaling:
Bruno Ceuppens
en Pedro Buyse

PERS EN LUCHTVAART: HET MOEILIJK HUWELIJK

De schrijver van dit artikel, ons VTB lid Patrick Anspach, is sinds 2010 ook lid van de Franse "Académie de l'Air et de L'Espace". Einde 2019 werd hij vast aangesteld, maar zijn benoemingstoespraak werd

verdaagd wegens de sanitaire maatregelen. Dit jaar, op 11 februari, werd die uiteindelijk uitgesproken ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Academie.

Zoals mijn collega en vriend Guy Viselé het vermeldde bij mijn benoeming einde 2019, ben ik heel jong in de kookpot gevallen. Ten tijde van mijn geboorte was mijn vader vertegenwoordiger van Sabena: eerst in Maastricht (we vlogen elk weekend heen en terug naar Brussel met de S-55 helikopters van het bedrijf) en vervolgens in Luxemburg. De luchthaven van Luxemburg, Findel, was mijn



PRESSE ET AVIATION : LE MARIAGE DIFFICILE

L'auteur de cet article est notre membre VTB Patrick Anspach, également membre en France de l'Académie de l'Air et de l'Espace depuis 2010. Fin 2019, il a été titularisé, mais son discours de réception a été retar-

dé en raison des événements sanitaires. Finalement, il a été prononcé le 11 février dernier, à l'occasion de l'Assemblée générale de l'Académie.

Comme mon confrère et ami Guy Viselé l'avait mentionné lors de ma titularisation fin 2019, je suis tombé dans la marmite très jeune. À ma naissance, mon père était représentant de la Sabena à Maastricht (et on faisait l'aller-retour sur Bruxelles tous les week-ends avec les hélicoptères S-55 de la compagnie), puis à Luxembourg. Si bien que l'aéroport de Luxembourg-Findel était mon terrain de