

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



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

In dit nummer

Dans ce numéro

# KOTA-KOLI

## Temploux

AIR FORCE PILOT TRAINING  
IN THE STATES (II)

N° 4-2017

38<sup>ste</sup> jaar  
Oktober - november - december

38<sup>ème</sup> année  
Octobre - novembre - décembre

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174  
ISSN 2466-8923



2014-18

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable  
Marc Van de Velde

Lay out  
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever  
Marc Van de Velde

Lay out  
Benoit Goffart

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

Photo cover:

C-130 landing in Kota-Koli  
(Photo M. Mandl)

## Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters    Jean Kamers  
02 731 17 88    jeankamers@skynet.be

Michel Mandl  
02 768 16 06    Michel.mandl@telenet.be

---

Président – Voorzitter    Wilfried De Brouwer  
016 62 05 63    airman@skynet.be

---

Vice-président – Vice-voorzitter    Paul Jourez  
081 22 23 16    paul.jourez@gmail.com

---

Vice-président – Vice-voorzitter    Gerard Van Caelenberge  
010 84 15 84    gerard.vancaelenberge@skynet.be

---

Secrétaire général – Secretaris-generaal    Didier Waelkens  
02 251 33 10    vtb.secretary@gmail.com

---

Trésorier – Penningmeester    Alex Peelaers  
014 54 70 63    alex.peelaers@telenet.be

---

Webmaster    Jacques de Kroes  
011 782 853    inkeja@skynet.be

---

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur    Wilfried De Brouwer  
016 62 05 63    airman@skynet.be

---

Administrateurs - Beheerders    Danny Cabooter  
03 633 22 42    stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock  
02 426 67 17    synergic@skynet.be

Michel Dillien  
081 231 159    michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut  
016 489 456    paul.maenhaut@skynet.be

Louis Jeangout  
081 81 23 12    louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclair  
02 784 20 23    michel.leclair@skynet.be

Norbert Niels  
016 58 10 86 (+fax) patricia.helios@telenet.be

Léon Stenuit  
081 26 33 54    l.stenuit@skynet.be

Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Bienvenue aux nouveaux membres	06	Welkom aan nieuwe leden
Décès	06	Overlijdens
Réunions mensuelles et activités	07	Maandelijke bijeenkomsten en activiteiten
This is your secretary speaking	08	This is your secretary speaking
80 <sup>ème</sup> anniversaire VTB-MdA	10	80 <sup>ste</sup> verjaardag VTB-HdV
Une nuit à Kota-Koli	12	Een nacht in Kota-Koli
Air Force Pilot training in the States II	21	Air Force Pilot training in the States II
Pilotless Aircraft – Drones	24	Pilotless Aircraft – Drones
Les entreprises aéronautiques belges	34	De Belgische luchtvaartbedrijven
Un aviateur passionné devient la patron de Temploux	40	Een gedreven vlieger wordt de baas van Temploux
Boutique	47	Boetiek
Album photo	48	Fotoalbum

## Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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<sup>er</sup> 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...*



## HET WOORDJE VAN DE VOORZITTER

Het is een mooie tijd geweest. Gedurende vier en een half jaar het voorzitterschap mogen uitoefenen van de grootste vliegeniersvereniging van België is niet enkel een privilege, het is een unieke ervaring. Het is een diepere kennismaking, een onderdompeling tot op de bodem, van de geschiedenis van de Belgische luchtvaart, die zich uitstrekt van het begin van de 20ste eeuw tot vandaag. Een zeer rijke geschiedenis, vooral omdat we in de beginperiode gekoppeld waren aan de Franse luchtvaart; en die was bij de allereerste luchtvaart-pionierslanden ter wereld. Onze piloten hebben wereldrecords gebroken met toestellen die zij zelf ontworpen hadden en we waren bij de allereerste om vliegtuigen te gebruiken als luchtwapen. Ook waren we bij de pioniers om lange afstandsvluchten af te leggen met passagiers. Onze luchtvaartindustrie was bij de top van Europa en, ondanks onze zeer beperkte interne markt, scheert de Belgische luchtvaarttechnologie vandaag nog steeds hoge toppen.

In de beginperiode werden onze vliegeniers gevormd volgens het Frans model. De tweede wereldoorlog heeft daar verandering in gebracht; honderden Belgische piloten werden opgeleid door de RAF en werden bezielde door de "British way of flying". En na de oorlog kregen we een massale Trans-Atlantische injectie; niet minder dan 378 Belgische piloten werden gevormd bij de USAF en 47 in Canada. Deze mengelmoes van opleidingen en werkwijzen hebben ons toegelaten een eigen concept op te bouwen om de Belgische luchtvaart bij de wereldtop te brengen. En dat we, ondanks onze beperkte middelen, nog steeds tot die top behoren werd duidelijk aangetoond tijdens de diverse operaties waarin onze gevechtspiloten tijdens de laatste decennia werden betrokken.

Onze burgerluchtvaart heeft het moeilijk gehad. Onze nationale Sabena was een topmaatschappij op de Afrikaanse routes maar de opeenvolgende crisissen in dit continent hebben die markt uitgehold. Heel wat factoren hebben er toe bijgedragen dat Sabena het strijdperk heeft moeten verlaten, maar spoedig zijn er andere initiatieven geweest die de Belgische burgerluchtvaart nieuw leven hebben ingeblazen.

Vergeten we ook niet dat we wereldkampioenen hebben in het zweefvliegen en dat er reeds verschillende Belgen de Gordon Bennett Race hebben gewonnen, het officieus kampioenschap voor ballonvaarders. Luchtvaart zit in de genen van de Belgen.

Het is inderdaad een unieke ervaring om ondergedompeld te worden in deze gevarieerde gemeenschap van vliegeniers waarvan er nog velen zijn die persoonlijke contacten hebben gehad met de pioniers van het eerste uur. Het is bijna onvoorstelbaar dat heel wat

Une page se tourne. Ce fut une belle période. Pouvoir assurer pendant quatre années et demie la présidence de la plus grande association d'aviateurs est non seulement un privilège, c'est aussi une expérience unique. C'est faire connaissance et appréhender dans ses moindres détails l'histoire de l'aviation belge qui s'étend du début du 20e siècle à nos jours. Une histoire particulièrement riche du fait de nos liens étroits avec l'aviation française qui voit naître les tout premiers pionniers dans le monde. Nos aviateurs ont battu des records du monde avec des appareils de leur conception. Et nous faisons partie des précurseurs lorsqu'il s'est agi d'utiliser l'avion comme arme aérienne. Nos pionniers se sont également illustrés lors de vols à longue distance avec passagers. Notre industrie aéronautique a fait partie du gotha européen et malgré un marché interne fort limité, de nos jours, notre savoir-faire aéronautique est reconnu mondialement.

Au départ, nos aviateurs ont été formés selon le modèle français. Avec la Deuxième Guerre mondiale, des centaines d'aviateurs belges vont épinglez les ailes de la RAF et s'imprégner du "British way of flying". Après la guerre, une arrivée massive d'aviateurs formés outre-Atlantique va considérablement modifier les mentalités. Pas moins de 378 pilotes suivront leur entraînement au sein de l'USAF et 47 au Canada. Cette variété de formations et de mises en condition va nous permettre de développer un concept propre qui portera notre aviation militaire belge parmi les tout grands acteurs aéronautiques. Malgré nos moyens limités, nous faisons toujours aujourd'hui partie de cette élite. La participation de nos pilotes de chasse aux différentes opérations au cours de la dernière décennie en est une preuve éclatante.

Pour notre aviation civile, ça n'a pas été facile. Sabena, la compagnie nationale, figurait parmi les meilleures sur les routes africaines, mais les différentes crises qui se sont succédées sur ce continent ont fait s'écrouler le marché. Pour différentes raisons, la Sabena a été amenée à quitter le terrain, mais très rapidement d'autres initiatives ont permis d'insuffler un nouvel élan à l'aviation civile belge.

N'oublions pas non plus que nous avons des champions du monde de vol à voile et qu'une dizaine de Belges figure au palmarès de la Coupe Gordon Bennett, le championnat officieux pour aéronautes. L'aéronautique est ancrée dans nos gènes.

C'est effectivement une expérience unique que d'être plongé ainsi dans cette communauté très variée d'aviateurs dont certains ont encore connu les pionniers de la première heure.

Il est à peine croyable que pas mal de nos membres aient vécu per-

# LE MOT DU PRÉSIDENT



van onze leden de volledige evolutie van de luchtvaart persoonlijk hebben meegemaakt, mede dank zij rechtstreekse overlevering. Een vereniging die tachtig jaar geleden is opgericht heeft een stevige ruggengraat, een enorme ervaring, en beschikt over een unieke katalysator; de 'aviation spirit'. Er is geen enkele gemeenschap die zo goed te samen houdt, waarin de mensen zich zo goed begrijpen, als in de luchtvaart. Mensen vinden en praten met mekaar op een spontane manier, ook omdat de meesten een ruime levenservaring hebben, die veel verder reikt dan onze landsgrenzen.

Het is zeker niet mijn bedoeling om deze gemeenschap te verlaten; integendeel, het is mijn intentie om, voor zover ik dit kan, de VTB ten volle te blijven steunen. Nochtans voel ik aan dat de tijd gekomen is om het voorzitterschap over te geven aan de volgende generatie. We leven in een gemeenschap van vliegeniers met diverse en ruime ervaring, die spijtig genoeg ook onderhevig is aan natuurlijke attritie. Om deze attritie op te vangen moeten we "jongere" Vieilles Tiges rekruteren die het ledenbestand en de spirit in stand houden. Ik heb dit aan gevoeld als één der uitdagingen van het voorzitterschap; het aantal leden van 600 op peil houden. Ik ben er fier op te mogen melden dat we nu met 630 zijn. Dit aantal vertegenwoordigt meer dan 4 miljoen vliegreuren op honderden verschillende types. De Vieilles Tiges hebben veel meer potentieel dan de naam laat uitschijnen.

Mijn opvolger, generaal vlieger Gerard Van Caelenberge, is u allen bekend. Hij komt uit de absolute top van onze militaire luchtvaart. Ik heb al ervaren dat hij heel wat interesse heeft voor de rijke geschiedenis van het Belgisch vliegwezen en hij ziet reeds bepaalde domeinen waarin de Vieilles Tiges een bijdrage kunnen leveren. Zijn bekendheid en aanpak kunnen heel wat jongere vliegeniers inspireren om onze vereniging te vervoegen en dat is de beste garantie om het huidige elan te behouden.

Ik zou dit afscheidwoordje niet willen afsluiten zonder onze leden van de Raad van Bestuur te danken voor hun steun. Dit zijn mensen die zich belangloos inzetten voor de goede werking van onze vereniging. Het is dank zij hen dat we evenementen kunnen organiseren, onze website uitbouwen en een aantrekkelijke magazine kunnen publiceren. Ik ben er van overtuigd dat ze aan mijn opvolger dezelfde spontane en professionele steun zullen blijven geven.

Many happy landings to you all.

Wif

sonnellement en tant qu'acteur toute l'évolution de l'aéronautique. Notre association a vu le jour il y a 80 ans. Elle possède dès lors une sérieuse assise, une énorme expérience et dispose d'un catalyseur unique appelé « aviation spirit ». Je pense qu'il n'existe pas d'autre communauté où les personnes se sentent aussi proches les unes des autres, se comprennent aussi facilement. Les hommes et les femmes qui en font partie se côtoient facilement et conversent ensemble de façon spontanée. Sans doute aussi parce que la plupart d'entre eux a une longue expérience de la vie qui dépasse de loin nos frontières nationales.

Je n'ai nullement l'intention de quitter cette communauté ; je vais au contraire, pour autant que je puisse bien sûr le faire, continuer à soutenir pleinement les VTB. Le moment est toutefois venu de passer le flambeau à la nouvelle génération. Nous vivons dans une communauté d'aviateurs et d'aviatrices disposant d'une expérience fort large et variée, mais qui ne peut se soustraire aux lois de l'attrition naturelle. Pour pallier cette attrition, nous devons recruter des « jeunes » Vieilles Tiges afin de maintenir le spirit et le nombre de membres actuel. J'ai estimé qu'il s'agissait là d'un des défis de ma présidence... maintenir un niveau de quelque 600 membres. Ce n'est donc pas sans une certaine fierté que je constate que nous avons atteint les 630 membres. Ce nombre représente plus de 4.000.000 d'heures de vol sur des centaines d'aéronefs différents. Les Vieilles Tiges ont plus de potentiel que le nom de l'association ne le laisse présager...

Mon successeur, le Général Aviateur Gerard Van Caelenberge, vous est tous bien connu. Il est issu des plus hautes sphères de notre aviation militaire. J'ai déjà pu constater qu'il marque un grand intérêt à l'histoire fort riche de l'aviation belge. Et il entrevoit dès à présent de nouveaux domaines où l'association peut être active. Sa notoriété et sa façon d'agir peuvent inciter pas mal de jeunes à rejoindre notre association. C'est la meilleure garantie de pouvoir maintenir le présent élan.

J'aimerais terminer ce petit mot d'adieu par un remerciement adressé à tous les membres du Conseil d'Administration pour leur soutien. Ils se dépensent sans compter pour faire fonctionner notre association. Grâce à eux, nous pouvons organiser des activités, développer un site web et publier un magazine attrayant. Je suis persuadé que mon successeur pourra compter sur le même soutien spontané et professionnel dont j'ai pu profiter.

Many happy landings to you all.

Wif

## Bienvenue aux nouveaux membres

### **Christian CORBEEL**

Né le 10 Dec 1956

Breveté pilote planeur par ACRB le 24 Sep 1997 (122438)

Admis **ACT**

Parrains: Albert Demoulin & Antoine Gaye

### **Marcel 'Celle' DE PETER**

Geboren op 25 Sep 1952

Gebrevetteerd piloot door BAF op 14 Dec 1973 (Prom 72B)

Aanvaard **VT**

Peters: Michel Mandl & Jacques de Kroes.

### **Nancy LAPORT**

Née le 09 Jul 1956

Breveté pilote par FAA (USA) le 10 Jan 1980 (3783084)  
& AA (BE) le 22 Aug 1980 (PPL 114109).

Admise **VT**

Parrains: Ghislaine Laport & Didier Waelkens

## Welkom aan nieuwe leden

### **Paul-Henri FRANCHOMME**

Né le 26 Mar 1932

Admis **A**

Parrains: Georges Franchomme & Jean Choffray.

### **Michael MATTHYSSEN**

Geboren op 23 Dec 1973

Gebrevetteerd zweverpiloot door LK op 01 Jul 1992;

PPL door BL op 04 Sep 1993 (102416);

heli piloot Lt Avn op 19 Apr 1996.

Aanvaard **ACT**

Peters: Danny Cabooter & Paul Maenhaut.

### **Raphaël VAN CRAEN**

Geboren op 01 Apr 1957

Gebrevetteerd piloot door BL op 16 Jun 1988

(PPL 8486/19034)

Aanvaard **A**

Peters: Danny Cabooter & Marc Paesmans.

## Décès



## Overlijdens

### **Jacques "Red" DEWAELEHEYN**

3 Jul 2017

### **Jack LE MAITRE**

04 Sep 2017

### **Marcel BICQUE**

06 Sep 2017

### **Francis VIATOUR**

06 Sep 2017

### **Walter SIMONSON**

13 Sep 2017

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

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

---

# Agenda

## Réunions mensuelles & activités

### Jeudi 26 octobre 2017

La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"

"Experiences on A 380"

par Patrick "James" De Roeck, type rating examiner

Airbus 380 + lunch.

Bulletin d'inscription voir page 27

(max. 100 personnes !)

### Mercredi 8 novembre 2017 - Mda

Réunion mensuelle

+ VTB Get Together

Sobelair, TEA, Citybird, cargo

Info, inscriptions:

Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Présentation du livre

"Van Gevechtspiloot tot Verkeersvlieger"

de Piet Van Riet

### Samedi 9 décembre 2017 – Mda

Réception 80 ans Vieilles Tiges & Mda

(voir pag. 10-11)

### Mercredi 13 décembre 2017 - Mda

Réunion mensuelle

### Mercredi 10 janvier 2018 - Mda

Réunion mensuelle

### Mercredi 14 février 2018 - Mda

Réunion mensuelle

## Maandelijkse bijeenkomsten & activiteiten

### Donderdag 26 oktober 2017

La Chise, N50° 44' 09" E 004° 45' 40"

"Experiences on A 380"

door Patrick "James" De Roeck, type rating examiner

Airbus 380

Inschrijvingsformulier op pag 47

(max. 100 personen!)

### Woensdag 8 november 2017 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

+ VTB Get Together

Sobelair, TEA, Citybird, cargo

Info, inschrijvingen:

Paul Maenhaut – paul.maenhaut@skynet.be

Voorstelling boek

'Van Gevechtspiloot tot Verkeersvlieger'

van Piet Van Riet

### Zaterdag 9 december 2017 – HdV

Receptie 80 jaar Vieilles Tiges & HdV

(zie pag. 10-11)

### Woensdag 13 december 2017 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

### Woensdag 10 januari 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst

### Woensdag 14 februari 2018 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst

---

## Erratum

Deux erreurs se sont glissées dans notre dernier numéro (3-2017). En couverture il fallait lire 'SONACA 200 ROLL-OUT'. A la page 14, les noms en dessous des photos de Miele Coppens et Emile Thys ont été inversés. Veuillez nous en excuser.

*Er zijn twee fouten geslopen in ons laatste magazine (3-2017). Op de cover moet men "SONACA 200 ROLL-OUT" lezen. Op pagina 14 werden de namen onder de foto's van Miele Coppens en Emile Thys verwisseld. Gelieve ons hiervoor te verontschuldigen.*



**T**rouwe en opmerkelijke lezers hebben allicht al opgemerkt dat de secretaris elk jaar dezelfde mededeling de wereld in stuurt, of toch bijna. Ik ben er nu eenmaal van overtuigd dat dankzij herhalingen de boodschap beter doordringt en dat bepaalde zaken op die manier beter en zelfs definitief in het geheugen worden opgeslagen. Hier gaan we dus voor onze jaarlijkse herhaling...

Zoals jullie zeker al hebben opgemerkt, gebruiken we steeds meer de e-mail om informatie te verspreiden. Natuurlijk niet permanent. Soms gebeurt er twee weken niets en sturen we niets uit, maar dan slaat plots de turbo aan en volgen de boodschappen zich bijna dagelijks op, zoals dat bijvoorbeeld begin september het geval was. De magie van het internet en de e-mail maken het vandaag mogelijk ogenblikkelijk te communiceren, wat ideaal is om u op de hoogte te houden van de laatste nieuwtjes van de vereniging, u te wijzen op de datum van een evenement of, minder prettig, u het overlijden van een lid van de vereniging mee te delen.

We zijn blij te mogen vaststellen dat 84% van de leden vandaag over een e-mailadres beschikt en dus regelmatig nieuws over de vereniging ontvangt. Toch krijgen we soms mails teruggestuurd, om allerlei redenen: 'over quota', 'message could not be delivered', 'recipient address rejected', om maar

**C**ertains lecteurs attentifs et fidèles réagiront peut-être en signalant que le secrétaire répète chaque année la même chose, enfin presque, mais je suis persuadé qu'à force de répétition, les messages passeront et certaines choses seront définitivement ancrées dans la mémoire de tous. Allons-y donc pour la répétition annuelle...

Comme vous avez pu le remarquer, nous utilisons de plus en plus les e-mails pour faire passer l'info. Certaines périodes sont calmes, il peut se passer une ou deux semaines sans aucun message et puis soudainement, la machine s'emballer et les messages par e-mail se suivent presque journalièrement comme ce fut le cas début septembre. La magie d'Internet et la facilité du courrier électronique permettent aujourd'hui de communiquer de manière instantanée, ce qui est idéal pour vous tenir au courant des dernières infos de l'association, vous rappeler la date d'un prochain événement ou, moins agréable, vous annoncer le décès d'un membre de l'association.

Nous sommes heureux de constater que 84% des membres disposent aujourd'hui d'une adresse e-mail et reçoivent donc régulièrement des nouvelles de l'association. Cependant, certains messages sont à chaque fois renvoyés par certaines adresses pour diverses raisons: "over quota", "adresse

## *This is your secretary speaking...*

enkele redenen op te sommen. En het gaat altijd om mails naar de volgende adressen: wanoforce2@hotmail, dirk.decorte@skynet, wilfriedlemmers@hotmail, nuttinck@yahoo, fc422693@skynet, xav130@aol, palmer.devlieger@skynet, benny.vdamme@skynet, mario.aelaerts@pandora, mitch349@me, benoit1379@msn, jack.flight@hotmail, ludovicdams@mail en pjuchtmansmail.

Mocht u in deze lijst staan, gelieve te controleren of uw mailadres correct is, na te gaan of uw mailbox niet leeggemaakt moet worden, uw anti-virus of firewall niet te scherp staat afgesteld en of het adres van het secretariaat ([VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com)) wel degelijk in uw adresboek en/of bij uw favorieten staat.

Waar u wel op moet letten bij het gebruik van e-mail is wat men de Netiquette noemt, de samenvoeging van de woorden 'etiquette' en 'netwerk'. Het zijn gewoon enkele regels die je toepast bij het opstellen en uitwisselen van mails. Volgens Wikipedia is netiquette een stel richtlijnen en gedragsregels voor het gebruik van internet. Echt officieel is het dus niet, gewoon een zaak van zich netjes en beleefd te gedragen wanneer je gebruik maakt van dit belangrijkste communicatiemiddel via het internet. Natuurlijk gaan we u hier niet lastig vallen met een cursus 'e-mailgebruik', maar toch geven we graag enkele eenvoudige richtlijnen. Een e-mail is geen brief en dus zijn de regels daarvan hier niet van toepassing. Een datum schrijven aan het begin van de tekst hoeft bijvoorbeeld niet. Die wordt automatisch

introuvable", "recipient address rejected" pour n'en citer que quelques unes. Actuellement, les adresses suivantes sont concernées : wanoforce2@hotmail, dirk.decorte@skynet, wilfriedlemmers@hotmail, nuttinck@yahoo, fc422693@skynet, xav130@aol, palmerdevlieger@skynet, benny.vdamme@skynet, mario.aelaerts@pandora, mitch349@me, benoit1379@msn, jack.flight@hotmail, ludovicdams@mail et pjuchtmans mail.

Si vous êtes dans cette liste, merci de contrôler l'exactitude de votre adresse mail, vérifier si votre corbeille ne doit pas être vidée, si votre anti-virus ou pare-feu n'est pas réglé de manière trop restrictive et que l'adresse du secrétariat ([VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com)) est bien enregistrée dans votre carnet d'adresses et/ou dans vos favoris.

Une chose à considérer lors de l'emploi de la messagerie électronique (les e-mails...) est ce que l'on appelle communément la "Nétiqutte". Il s'agit de règles et pratiques que l'on applique dans la rédaction et les échanges de mails. Wikipédia dit encore : *La nétiqutte est une règle informelle (...) qui définit les règles de conduite et de politesse recommandées sur les premiers médias de communication mis à disposition par Internet. Il s'agit de tentatives de formalisation d'un certain contrat social pour l'Internet.* Nous n'allons évidemment pas vous faire un cours sur les pratiques courantes, mais voici quelques idées simples à mettre en pratique : un courriel, le mot français pour e-mail, n'est pas une lettre plus ou moins officielle, pas besoin dès lors d'utiliser les règles d'application pour cette



ingevuld, meestal met het tijdstip erbij. Ook statige aansprekingformules zijn niet nodig. Een 'goedemorgen' of andere begroeting is voldoende en eindigen doe je met 'vriendelijke groeten' of 'gegroet' of desnoods 'tot nog eens' als uw geadresseerde een goede bekende is. De inhoud is dan weer afhankelijk van de context en de geadresseerde. Als uw tekst vrij lang is, denk eraan hem onder te verdelen in paragrafen, dat maakt het lezen gemakkelijker. Vergeet ook nooit uw voornaam en voornaam te vermelden onderaan de boodschap, zeker als u een pseudoniem gebruikt in uw e-mailadres zoals bijvoorbeeld 'vliegenger@skybrol.net'.

Wanneer tenslotte uw geadresseerde uw vraag of vragen beantwoordt, vergeet dan niet die e-mail te beantwoorden; dat is niet alleen beleefd, het is voor hem of haar ook de enige manier om te weten of u zijn/haar antwoord goed ontvangen hebt (zoals brieven via de post gaan ook e-mails soms verloren en komen ze niet altijd op hun bestemming aan). Een simpele 'bedankt' of 'goed ontvangen' volstaat, gevolgd door uw naam. Makkelijk niet ?

Nog een laatste tip voor hen die geen internet en dus ook geen e-mail hebben: zoek een VTB-vriend die dat wel heeft en in uw buurt woont – u vindt de adressen in het jaarboek – en vraag hem u op de hoogte te houden van het laatste nieuws dat hij van ons ontvangen heeft.

Het jaareinde komt er traag maar zeker aan en wie jaareinde zegt, zegt ook kerstboom, cadeaus, feesten, oudejaar en ... de betaling van het lidmaatschap. Wanneer u de kerstboom plaatst, denk dan ook aan de overschrijving ... de vereniging zal u zeer dankbaar zijn. Ter info, u vindt de bedragen op bladzijde 3 van dit magazine. U zult zien dat ze voor 2018 iets hoger zijn, dit vooral om de kwaliteit van ons magazine te kunnen behouden. De leden die in België wonen, betalen € 30. In het buitenland betaal je € 40. Voor leden die geabonneerd zijn op de webzine hebben we goed nieuws. Hun bijdrage, € 25, verandert niet, waar ze ook wonen op deze planeet. De nieuwe bedragen werden overigens goedgekeurd op de Algemene Vergadering in maart.

Ten slotte geef ik graag nog enkele belangrijke data voor 2018 mee, zodat u ze nu al in uw agenda kunt schrijven. De algemene vergadering vindt plaats op woensdag 14 maart om 15u in het Huis der Vleugels. De uitnodiging en de agenda vindt u in het volgende magazine. Op zaterdag 21 april is er dan het jaarlijkse banket in de Salons de Romree in Grimbergen (alle praktische informatie en het inschrijvingsformulier in het volgende magazine en op de website).

En zoals u ondertussen al weet, herhaalt de secretaris dikwijls hetzelfde (zie eerste paragraaf). Daarom nog dit: hij laat weten dat u binnenkort uw lidmaatschap moet vernieuwen; bedankt om dat niet te vergeten en vooral om daarvoor de nodige maatregelen te nemen.

Tot binnenkort,

"VTB Srt"

dernière. Inutile d'inscrire une date au début du texte, elle est déjà reprise dans l'en-tête de l'e-mail avec souvent l'heure. Pas de grande formule d'introduction non plus, un simple "Bonjour" suffit généralement et pour terminer, "Bien à vous" ou "Amitiés" feront l'affaire, voire "A+" si vous êtes familier avec votre correspondant. Dans tous les cas, veiller à adapter le contenu en fonction du contexte et du correspondant. Si votre texte est assez long, pensez quand-même à le diviser en plusieurs paragraphes pour faciliter la lecture. N'oubliez jamais d'ajouter vos nom et prénom en fin de message, surtout si votre adresse e-mail utilise un pseudonyme au lieu de vos nom et prénom, comme par exemple "aviateur@skybrol.net".

Enfin, lorsque que votre correspondant répond à une question de votre part, n'oubliez jamais de répondre à son e-mail; c'est non seulement une question de politesse mais c'est surtout la seule manière pour lui de savoir que vous avez bien reçu sa réponse (tout comme les lettres par la poste, les e-mails se perdent aussi et n'arrivent pas toujours à destination). Un simple "Bien reçu" ou "Merci pour l'information" suivi de vos noms et prénom suffisent déjà; simple non ?

Dernier petit conseil si vous n'êtes pas "branché" (pas d'internet, pas d'e-mail) : essayez de trouver un ami membre VTB "branché" habitant près de chez vous - vous trouverez cela dans l'annuaire - et demandez-lui de vous tenir informé des nouvelles urgentes qui lui parviennent...

La fin de l'année approche lentement mais sûrement et qui dit fin d'année dit sapin de Noël, cadeaux, fêtes, réveillon et... renouvellement de la cotisation. Quand vous installerez le sapin, pensez donc par la même occasion à effectuer votre virement... l'association vous en sera très reconnaissante. Pour rappel, les montants sont publiés en page 3 de ce magazine et vous constaterez qu'ils augmentent pour 2018, ceci principalement dans le but de maintenir la qualité de notre magazine. Pour les membres résidant en Belgique, la cotisation est fixée à € 30, ceux résidant à l'étranger paieront € 40. Bonne nouvelle pour les membres qui sont abonnés au magazine par voie électronique (le webzine), le montant reste inchangé, soit € 25, qu'ils résident en Belgique ou à l'étranger, peu importe. Ces nouveaux montants ont été approuvés par l'Assemblée générale en mars dernier.

Et pour finir, quelques dates importantes ont déjà été fixées pour 2018, le moment est venu de les réserver dans votre agenda : l'assemblée générale des membres se tiendra le mercredi 14 mars à 15 h. à la Maison des Ailes ; convocation et ordre du jour seront publiés dans le prochain magazine. Vous avez également rendez-vous le samedi 21 avril dans les Salons de Romree à Grimbergen pour le banquet annuel (détails pratiques et bulletin d'inscription également dans le prochain magazine ainsi que sur notre site internet).

Et comme vous le savez, le secrétaire répète souvent la même chose (Cfr. le premier paragraphe)... Pour rester fidèle à lui-même; il vous signale donc que d'ici peu, il faudra penser à renouveler la cotisation; merci non seulement d'y penser mais aussi de prendre les mesures qui s'imposent.

A bientôt,

"VTB Srt"



# 80<sup>ème</sup> anniversaire VTB - MdA



**A** l'occasion des 80<sup>e</sup> anniversaires des Vieilles Tiges de l'Aviation belge et de la Maison des Ailes, les Présidents Wilfried De Brouwer et François Florkin ont le plaisir de vous convier avec votre partenaire à la réception dînatoire qui se tiendra le 9 décembre 2017 à 18h30 dans la Salle Leboutte de la Maison des Ailes.

Tenue de ville (jacket & tie) pour les messieurs, tenue adaptée pour les dames.

P.A.F. : € 25 par personne.

R.S.V.P. avant le 1 décembre en renvoyant le bulletin d'inscription à la Maison des Ailes et en versant le montant requis uniquement sur le compte BE92 3100 5415 8523 de la Maison des Ailes en mentionnant "Réception 80 ans" ainsi que votre nom et prénom. Paiement vaut inscription - "First come, first served", le nombre de participants étant limité à 120.

**T** er gelegenheid van de 80<sup>ste</sup> verjaardag van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart en het Huis der Vleugels hebben de voorzitters Wilfried de Brouwer en François Florkin het genoegen u samen met uw partner uit te nodigen op de receptie met lopend buffet die zal plaatsvinden op 9 december 2017 om 18.30u in de Lebouttezaal van het Huis der Vleugels.

Stadskledij (jacket & tie) voor de heren, aangepaste kledij voor de dames.

Bijdrage: € 25 per persoon

A.a.u.b. voor 1 december door het inschrijvingsformulier terug te sturen naar het Huis der Vleugels en de bijdrage over te schrijven op rekening BE92 3100 5415 8523 van het Huis der Vleugels, met vermelding 'Receptie 80 jaar' en uw naam en voornaam. De betaling geldt als inschrijving - Het aantal deelnemers is beperkt tot 120: "First come, first served".



# 80<sup>ste</sup> verjaardag VTB - HdV

Réception 80 ans VTB & MdA, 09 Dec 2017

**BULLETIN D'INSCRIPTION**



Receptie 80 jaar VTB & HdV, 09 Dec 2017

**INSCHRIJVINGSFORMULIER**

NOM/NAAM & Prénom/Voornaam : \_\_\_\_\_

Sera accompagné de :  
Wordt vergezeld van :

\_\_\_\_\_

NOM/NAAM & Prénom/Voornaam

Soit au total :  1  2 personne(s)  
Hetzij in totaal :  1  2 perso(o)n(en)

(Barrer la mention inutile / Schrappen wat niet past)



**Clôture des inscriptions : 01 décembre.**

**Afsluiting van de inschrijvingen : 01 december.**

A renvoyer à : Secrétariat MdA/HdV, rue Montoyer 1 bus 32, 1000 Bruxelles - **NLT 01 / 12 / 17**  
Terugsturen naar : ou/of via e-mail : [mda.hdv@skynet.be](mailto:mda.hdv@skynet.be)

Je verse la somme totale au compte **BE92 3100 5415 8523** (BIC: BBRUBEBB) de La Maison des Ailes asbl à 1000 Bruxelles  
Ik stort de totale som op rekening **BE92 3100 5415 8523** (BIC: BBRUBEBB) van Het Huis der Vleugels vzw te 1000 Brussel

Remember :: First Come, First Served !



# UNE NUIT A KOTA-KOLI

**MICHEL MANDL AU CONGO**

Vertaling: Léon Haderman

# EEN NACHT IN KOTA-KOLI

**C**e récit se veut être un hommage au dévouement et « team spirit » d'un équipage C-130 en mission. Il a été rédigé au cours d'un vol Kinshasa - Dakar fin des années 80. Je me trouve à ce moment au Cabinet de la Défense. Le Chef de Cabinet de l'époque, le Gen Maj Paelinck, a estimé utile que je participe à une « mission Zaïre ». Nous avions à ce moment un C-130 en permanence à Kinshasa. À l'occasion d'un exercice local, un deuxième C-130 a été envoyé en renfort pour une dizaine de jours.

**D**it relaas werd opgetekend tijdens een vlucht C-130 Kinshasa-Dakar, eind 1980, en is een eerbetoon aan de 'team spirit' van een bemanning. Ik was destijds verbonden aan het Kabinet van Defensie. De toenmalige kabinetschef, generaal-majoor Paelinck, vond het nuttig dat ik zou deelnemen aan een Zaïre-zending. In die tijd was er het ganse jaar door een C-130 permanent in Kinshasa. Ter gelegenheid van een lokale oefening werd een tweede C-130 in versterking gestuurd voor een tiental dagen.



**U**n cri strident dans la nuit. Je me réveille en sursaut. Je regarde ma montre. Il est près de 2h du matin. Il a cessé de pleuvoir. Un petit vent frais me caresse le visage par la porte entr'ouverte de la chambre. À côté de moi, dans son petit lit, Jonathan sept ans, dort profondément. Encore trois heures et ce sera le réveil fort matinal pour l'équipage du C-130 afin de continuer dès la levée du jour, la réparation du moteur en panne.

Nous sommes à la lisière de la forêt équatoriale à quelque 100 km de Gbadolite, ville natale du Président Mobutu. La mission consiste à approvisionner Kota-Koli, centre de formation des Commandos zaïrois. Partis de Kinshasa le matin, nous avons pris le lunch au mess avec deux sympathiques commandos belges : Guy Waghenaeere et Léon Debacker, dit le Barbu. J'ai rencontré l'un et l'autre dans le cadre d'une expédition anthropologique au Niger quelque 18 ans auparavant. Léon vit à Kota-Koli avec son

**E**en gil in de nacht. Ik schrik wakker en kijk op mijn uurwerk. Het is bijna 2 uur 's morgens. Het is gestopt met regenen. Door de half open deur blaast er een fris briesje in mijn gezicht. Naast mij, in zijn bedje, is Jonathan, zeven jaar, in een diepe slaap verzonken. Nog drie uur en de de bemanning van de C-130 moet (heel vroeg) opstaan om door te gaan met de herstelling van de defecte motor.

We bevinden ons aan het rand van het equatoriale oerwoud op ongeveer 100 km van Gbadolite, geboortestad van President Mobutu. De opdracht van de C-130 was het opleidingscentrum van de Zaïrese commando's in Kota-Koli te bevoorraden. We zijn 's morgens vertrokken vanuit Kinshasa, en hebben 's middags in de mess gegeten in het gezelschap van twee sympathieke Belgische commando's: Guy Waghenaeere en Léon Debacker (ook 'le Barbu' genoemd). Ik had beiden al ontmoet in het kader

## UNE NUIT A KOTA-KOLI

épouse zaïroise (de la région du Kasai) et ses deux enfants. Quant à Guy, célibataire endurci, il doit repartir avec nous sur « Kin », en vue d'une mission de trois semaines dans l'embouchure du fleuve Congo, dans le cadre d'une campagne de recrutement de candidats-commandos zaïrois.

Lors du démarrage de l'avion, vers 15h, pas moyen de faire prendre le moteur intérieur gauche. On sort les lanières pour faire tourner l'hélice. Rien ! Le mécano monte sur l'échelle. Le diagnostic est rapidement fait. Le starter ne tourne pas. C'est la panne. Pour moi, c'est la cata. Nous sommes jeudi, et demain, je dois reprendre l'autre C-130 qui rentre en Belgique. Si l'on ne

van een antropologische missie in Niger zowat 18 jaar geleden. Léon woont nu in Kota-Koli samen met zijn Zaïrese echtgenote uit de Kasai-streek en hun twee kinderen. Guy, een verstokte vrijgezel, moet met ons vertrekken naar Kinshasa, voor een missie van drie weken naar de monding van de Congo-stroom in het kader van een rekruteringscampagne voor Zaïrese kandidaat-commando's.

Bij het opstarten van de C-130, rond 15 uur, weigert de linker binnenmotor op gang te komen. Men haalt de riemen boven om de propeller te doen draaien... njet! De mecaniciens klimt op de ladder. De diagnose is snel gemaakt. De starter doet het niet.



parvient pas à réparer, je peux faire une croix sur mon retour samedi à Melsbroek, et je rate dimanche la communion du fiston. L'équipage est au courant. On se regarde tous d'un air complice. Il faut réparer au plus vite.

Si ce n'est pas possible, on pourrait envisager un décollage trois moteurs en espérant, après avoir atteint une certaine vitesse, de faire prendre le moteur défaillant. Cela nécessite toutefois une certaine longueur de piste. Notre « Nav », Jaco, plonge dans ses tables. La T° avoisine facilement les 40 ° dans le cockpit. La chaleur est torride. Pas un souffle de vent. L'humidité est proche des 100%. Pitou (Aerts), le commandant de bord, fait démarrer un moteur pour contacter Bruxelles en HF afin d'obtenir l'autorisation de pouvoir décoller en procédure *Wind Mil*.

Voor mij is dat een zware tegenslag. Het is donderdag en ik moet morgen vanuit Kinshasa met de andere C-130 terug naar België vertrekken. Als we dat niet kunnen herstellen, kom ik niet op tijd in Melsbroek en mis ik de communie van mijn zoon Jouri. De bemanning is op de hoogte. Iedereen voelt zich bij de zaak betrokken. De herstelling moet zo snel mogelijk gebeuren.

Als dat niet lukt, zouden wij kunnen overwegen op te stijgen op drie motoren en hopen dat op een bepaalde snelheid de defecte motor zou starten. Dat vergt echter een startbaan met voldoende lengte. Onze navigator, Jaco, duikt in de tabellen. In de cockpit is de temperatuur bijna 40 graden. De hitte is verschroeïend. Geen zuchtje wind. De luchtvochtigheid benadert de 100 %. De boordbevelhebber, Pitou (Aerts), start één motor en contacteert

## EEN NACHT IN KOTA-KOLI



Kota-Koli fait 6700' selon les documents disponibles. Pour en être sûr, on envoie la 4X4 mesurer exactement la longueur de la piste. Le brave chauffeur zaïrois ne comprend pas très bien ce que nous lui voulons, et le Maj Gérard, chef du camp, l'accompagne. « Il faut 7000' » annonce Pitou... Le Major revient : 1805 m. Pas suffisant. Il faut donc réparer sur place. Si tout marche bien, on pourrait même envisager un décollage de nuit avec un balisage de fortune, quelques jeeps et des *goose-necks*...

Phil (Jean-Claude Aelvoet) avec qui je suis supposé rentrer le lendemain est *airborne* à une heure de Kin. Nous sommes en contact, mais il n'a plus assez de carburant pour se dérouter...

Brussel op HF om toestemming te krijgen om op te stijgen met de procedure 'wind mill start'.

Volgens de documenten is de startbaan van Kota-Koli 6700 voet lang. Om zeker te zijn, laten wij de lengte nagaan met een 4x4 voertuig. De brave Zaïrese chauffeur begrijpt niet goed wat van hem wordt verwacht. Majoor Gérard, kampoverste, beslist hem te vergezellen. Volgens Pitou hebben we 7000 voet nodig. De majoor komt terug: 1805 meter. Dat is onvoldoende. We moeten dus ter plaatse herstellen. Als alles goed verloopt, kunnen we nog overwegen om 's nachts op te stijgen met enkele jeeps en *goose necks* als verlichting.



et il est trop tard pour *refueller* et arriver avant la tombée de la nuit. *We are stuck*...

Tous mes espoirs se reportent sur les deux mécaniciens qui ont déjà entrepris d'ouvrir le moteur et d'enlever le starter défaillant. Ils ont à peine commencé lorsque les premières gouttes se mettent à tomber. C'est la drache équatoriale de fin de journée...

Les mécanos ne se laissent pas découragés pour autant. L'arrimeur zaïrois qui nous accompagne tient l'échelle. Il a peine à respirer, tant les rafales de pluies sont violentes. Imperturbable, Ludo essaye d'enlever la pièce défectueuse. Le démarreur a cassé net. De la porte avant du C-130, mes yeux sont rivés sur les héros de l'heure. Le nouveau démarreur est déballé. Chaque avion emporte un minimum de pièces de rechange. Inscrivez pas de chance !

Phil (Jean Claude) Aelvoet, met wie ik naar België zou vliegen is *airborne* en bevindt zich op één uur van Kinshasa. We hebben radiocontact maar hij heeft niet genoeg brandstof voor een re-routing en het is te laat om te gaan bijtanken en hier aan te komen voor het vallen van de nacht. *We are stuck*...

Al mijn hoop rust op de twee mecaniciens die al begonnen zijn de motor te openen en de starter er uit te halen. Nauwelijks zijn ze begonnen of het begint te regenen. Een echte tropische hoosbui.

Toch geven de mecaniciens de moed niet op. De Zaïrese stouwer die ons vergezelt, houdt de ladder vast. Hij heeft last om te ademen, zo hevig zijn de regenvlagen. Onverstoorbaar probeert Ludo de defecte starter los te maken. Hij is gebroken. Vanuit de C-130 deur richt ik mijn ogen op de twee helden van de dag.

## UNE NUIT A KOTA-KOLI

C'est un modèle plus récent non compatible avec certaines fixations utilisées avec l'ancien. Mais qu'à cela ne tienne, ils vont quand même essayer de le monter...

La pluie redouble d'intensité. Voyant ma mine déconforte, Jaco propose de me reconduire au mess, petite bâtisse tenue par Jacqueline, la femme de Léon. En sortant de l'avion, je propose ma veste de vol Mirage au zairois. Il grelotte que cela fait pitié à voir. D. Köller le Co-pi, fils d'un de mes anciens moniteurs Fouga, lui tend sa veste. Ces yeux brillent de contentement. Sur l'échelle, à 2,50 m de haut, Ludo s'affère toujours pour essayer de remettre le nouveau démarreur. Au lieu d'aller au mess, Léon nous invite, Manu et moi, à venir chez lui. Commence une longue attente. Jacqueline me sert un café. À 18h, le major nous annonce qu'un départ n'est pas envisagé avant 20 h et que nous avons donc le temps de souper.

Le boy met la table et amène les provisions fraîchement acheminées de Belgique. De la tête de veau, du jambon cuit, du fromage de gruyère, une table typiquement belge. Léon me sert un gin-coca. C'est également sa boisson préférée.

Nous passons à table, le moral remonte, bien qu'avec ce qui tombe sur la piste, je suis plutôt sceptique quant à un décollage dans les heures qui suivent...

19h30, la Jeep n'est toujours pas venue nous chercher. Quelques instants plus tard, c'est d'ailleurs tout l'équipage qui se ramène. « Sorry Mich, mais on ne parvient pas à remettre le tuyau d'arrivée d'air sur le démarreur. On réessaye demain matin. »

C'est l'instant attendu par Léon pour sortir les bières du frigo à essence. C'est l'heure des *war stories*. Nos hôtes nous initient à la vie en brousse. Histoires et légendes congolaises nous sont racontées avec verve et entrain. L'électricité fonctionne depuis 18h. Léon a mis une cassette musique et les enfants attendent de visionner une vidéo. Plus de 300 films en cassette pour les deux ans qu'ils doivent encore séjourner à Kota-Koli. Une passion pour les films, des livres sur l'Afrique... et deux enfants qui sont la plupart du temps à la maison, vu que c'est Jacqueline qui les éduque toute seule. Il n'y a pas d'école, ni d'autres enfants...

J'entends du bruit. Ce sont nos mécanos qui se rendent déjà à l'avion.

Encore un cri dans la nuit. Au petit déjeuner que nous prenons dans la pénombre -confiture Bonne Maman, fromage Maredsous, café filtre et un boy qui nettoie déjà la terrasse à la suite des dégâts provoqués par les pluies diluviennes de la nuit - j'apprends qu'il s'agit d'un petit animal appelé « paresseux ». Il a la particularité de pousser ces cris stridents la nuit, perché haut dans son arbre, immobile, des jours entiers, ne descendant que pour faire ses besoins, d'une lenteur incroyable dans le moindre de ses mouvements, comme s'il était filmé au ralenti.

Pays déroutant à bien des égards. Question d'habitude, m'expliquent mes charmants hôtes. Mais peut-on vraiment s'habituer aux scorpions dans la douche, les mouchettes qui

De nieuwe starter wordt uitgepakt. Ieder vliegtuig heeft een minimum van onderdelen aan boord. Geen geluk! Het is een recent model dat niet compatibel is met de fixatiepunten van het oude model. Toch gaan ze hem trachten te monteren...

Het regent harder en harder. Jaco, die mijn belabberd gezicht opmerkt, stelt voor om me naar de mess te brengen, een klein gebouw uitgebaat door Jacqueline, de echtgenote van Léon. Bij het verlaten van het vliegtuig, wil ik mijn vliegvest aan de Zairees geven, want hij rilt van de kou. De co-pilot D. Köller, zoon van één van mijn vroegere moniteurs op Fouga, geeft hem zijn vest. Zijn ogen schitteren van blijdschap. Op de ladder, 2,5 m van de grond, is Ludo nog altijd aan het trachten de nieuwe starter te installeren. In plaats van naar de mess te gaan, worden Manu en ik door Léon bij hem thuis uitgenodigd. En dan begint het lange wachten. Jacqueline schenkt ons koffie. Om 18 uur meldt de majoor dat we niet voor 20 uur zullen vertrekken, we hebben dus ruim de tijd voor het avondmaal.

De boy dekt de tafel. Een echt Belgisch diner: kalfsvlees, ham en gruyèrekaas. Léon schenkt een gin-cola, ook zijn lievelingsdrank

We gaan aan tafel. Het moreel wordt beter maar als ik zie hoeveel regen er valt op de baan, ben ik sceptisch over onze kansen om de volgende uren te vertrekken...

19.30u. De jeep is ons nog steeds niet komen halen. Iets later komt de hele bemanning aan. "Sorry Mich, maar we slagen er niet in de luchttoevoer te bevestigen op de starter. Morgen vroeg proberen we opnieuw".

Léon vindt dat het moment gekomen is om wat bier uit de koelkast op petroleum te halen. Het is tijd voor *war stories*. Onze gastheren vertellen ons over het leven in de brousse. Er worden ons met veel animo Kongolese verhalen en legendes verteld. Vanaf 18 uur is er elektriciteit. Léon zet een muziekcassette op en de kinderen wachten om videofilms te bekijken. Er zijn meer dan 300 films op cassette voor de resterende twee jaar in Kota-Koli. Een passie voor films, boeken over Afrika... en twee kinderen die meestal thuis zijn, gezien Jacqueline zelf instaat voor hun scholing. Er bestaat geen school en er zijn geen andere kinderen.

Ik hoor lawaai. De mecaniciens begeven zich al naar het vliegtuig.

Nog een kreet in de nacht. Tijdens het ontbijt in het schemerlicht - confituur Bonne Maman, Maredsouskaas, filter koffie, en een boy die het terras opruimt na het hevige onweer van de voorbije nacht - verneem ik dat het gaat om een klein dier, een 'luiard' genaamd. Het heeft de gewoonte om 's nachts scherpe kreten te slaken, in de toppen van de bomen. Hij komt enkel uit de bomen om zijn behoefte te doen, met uiterst trage bewegingen, als in film in slow motion.

Een verwarrend land, in vele opzichten. Volgens onze gastheren is dit een kwestie van gewoontes. Maar kan men werkelijk wennen aan schorpioenen in de douche, insecten die je zonder waarschuwing steken, blanken, zwarten die verdwijnen in het



piquent sans prévenir, les blancs, les noirs qui disparaissent dans la forêt où l'on n'ose quand même pas trop s'aventurer. D'accord, ce sont de vieilles histoires, mais apparemment on s'en souvient encore très bien comme le prouve les détails macabres que l'on ne se prive pas de vous décrire. La sorcellerie aussi, on en rit, mais les histoires troublantes que l'on vous raconte sont pour le moins étranges, bien qu'elles ne résistent sans doute pas à une analyse rationnelle. Des morts subites de responsables de village, des pluies qui s'abattent sur demande, des orages qui s'arrêtent pour permettre l'enterrement de la citoyenne Mobutu.

Zaire, pays de contraste, où la débrouillardise des pauvres est la seule arme qui permette à la majorité de la population et plus particulièrement de la population des grandes villes de survivre. La plupart des « citoyens » en sont réduits à espérer que chaque jour un miracle se produise et leur permette de se nourrir. Et comme il

woud waar men zich niet teveel in durft te wagen? Akkoord, het zijn oude verhalen, maar ogenschijnlijk blijft men die zich herinneren zoals blijkt uit de macabere details die men ons beschrijft. Ook hekserij, men lacht hiermee, maar de verhalen hieromtrent zijn op zijn minst vreemd: de plotse dood van een dorpshef, regenbuien op aanvraag, zware onweders die ophouden om de begrafenis van mevrouw Mobutu mogelijk te maken.

Zaire, land van contrasten, waar plantrekkerij het enige wapen is voor de overgrote meerderheid van de arme bevolking om te overleven, en dat vooral in de grote steden. Enerzijds de schandelijke verkwistingen van de rijkdommen van het land, uitgebuit door de besturende minderheid, anderzijds 'citoyens' die enkel kunnen hopen op een mirakel dat hen zou toelaten te overleven. En daar er zich geen mirakels voordoen,



n'y a pas de miracle, on mange n'importe quoi, c'est-à-dire tout ce qui vit, qui bouge ou qui a bougé, qui pousse ou qui devrait encore pousser (fruits et légumes verts, vu que le temps manque pour les laisser mûrir).

À l'aéroport de Kinshasa, d'où nous avons opéré pendant une dizaine de jours vers la plupart des grandes villes du pays, j'ai été témoin de scènes particulièrement cocasses, assez bien représentatives d'une situation économique désastreuse.

Le matin, les avions de la FAZ (force aérienne zaïroise) sont poussés à grand renfort de bras vers les points de *refuelling* sous-

eet men dan maar om het even wat, al wat leeft, al wat beweegt of bewogen heeft, al wat groeit of aan het groeien is (groen fruit en groenten, er is geen tijd om ze te laten rijpen).

Op de luchthaven van Kinshasa, van waaruit wij een tiental dagen hebben gevlogen op de meeste grote steden, was ik getuige van het meest opmerkelijk voorval, dat zeer representatief is voor een erbarmelijke economische situatie.

Op een morgen worden de vliegtuigen van de FAZ (Force Aérienne Zaïroise) met veel mankracht naar de onderaardse 'refueling'-punten geduwd over een afstand van 7 à 800 meter.

## UNE NUIT A KOTA-KOLI

terrain distants de 7 à 800m. Le plein effectué, les avions sont repoussés dans le hangar. Toute la journée, le personnel attend vainement l'arrivée des pilotes. Le lendemain, on recommence la manœuvre, car l'essence s'est « évaporée... ». En réalité, le carburant est siphonné des réservoirs à l'aide de tubes de bambou dans toutes sortes de boîtes, cruches et bidons. Plus le grade est élevé, plus le bidon sera grand. Il est à noter que de nombreux militaires de la FAZA roulent en véhicule diesel dont le moteur a été adapté au kérosène.

Parfois, en vue de l'une ou l'autre manifestation, un avion vole. En janvier, ils ont encore réussi à faire voler un Mirage, après que le pilote ait rapidement effectué une conversion avec notre Dupe national... (Jean-Marie Dupont). On raconte qu'après seulement quelques vols d'entraînement, le pilote s'est risqué, lors d'un défilé, à effectuer des manœuvres à basse altitude au-dessus des tribunes officielles. Cela s'est bien passé, mais quelle panique surtout parmi les coopérants belges au courant de son manque d'expérience. (J'ai appris par la suite qu'en fait, c'était le Dupe aux commandes...)

Il y a trois jours, chose assez exceptionnelle, j'ai moi-même été témoin du décollage de trois Macchi (jet d'entraînement italien). Le lendemain, pendant que nous étions déjà en mission, ils ont refait un vol avec à bord, les six pilotes de la FAZ. Pas un seul avion n'est rentré. Apparemment, ils ont dû se mettre en attente pour laisser passer un C-141 de l'USAF, et au cours de cette manœuvre, le numéro 2 a percuté le leader. Le second ailier aurait été touché par les débris d'avion et a également crashé. Un seul pilote a survécu l'accident.

Sommers (dit Zoba), ancien pilote FAé avec qui j'avais encore volé sur Fouga comme élève, les avait tous formés. On peut comprendre qu'il ait été profondément affecté par cet accident. Le soir, l'équipage l'avait rencontré au bar de la CTM (Coopération Technique Militaire). Il était en piteux état.

06h15. Nous nous rendons à l'avion. Hier après-midi, nous avons emprunté la même route. J'ai pu prendre quelques photos. Les enfants accourent de toute part pour pouvoir être photographiés. Les cases sont d'une grande propreté. De l'ensemble, se dégage une impression de netteté qui contraste beaucoup avec le spectacle désolant offert à Kinshasa où les immondices s'accumulent sur les trottoirs et dans les fossés.

Nous arrivons à l'avion. Les mécanos sont déjà sur l'échelle. Ils ont imaginé d'étirer le tuyau existant en le chauffant et de lui adjoindre des canettes de Coke emboîtées les unes aux autres. Pour ne pas les énerver, je vais faire un petit tour...

La pluie n'a laissé que peu de trace. Au bord de la piste en latérite, de grandes marres se sont formées. On s'y lave, on fait la lessive ou on s'approvisionne en eau. Une jeune fille s'en retourne à la case, une grande bassine sur la tête, laissant un seau de plastic flotter sur l'eau. Tout se porte sur la tête et seules les femmes portent quelque chose. Lors des embarquements dans le C-130, nous assistons souvent à des scènes difficilement supportables pour les cœurs galants que nous sommes. Les femmes portent enfants et bagages.

Na de refueling worden de vliegtuigen teruggeduwd naar de loods. Het personeel wacht de ganse dag op de piloten die niet komen opdagen. De volgende morgen, zelfde scenario daar de brandstof gedurende de nacht 'verdamp't is. In werkelijkheid is ze uit de brandstoftanks gedraineerd met bamboestokken in alle soorten blikken, kannen en bussen. Hoe hoger de rang, hoe groter de bus. Het valt op dat er heel wat militairen van de FAZA met dieselwagens rijden waarvan de motor omgeschakeld is op kerosine.

Soms, ter gelegenheid van een of andere manifestatie, stijgt er een vliegtuig op. In januari slaagden ze er nog in een Mirage in de lucht te krijgen nadat de piloot een snelle conversie had ondergaan met onze nationale Dupe (Jean-Marie Dupont).

Er wordt verteld dat de piloot, na slechts enkele trainingsvluchten, zich waagde aan manoeuvres op lage hoogte boven de officiële tribune. Alles liep goed af, maar wat een paniek in de rangen en vooral bij de Belgische 'coöperanten' die op de hoogte waren van de gebrekkige ervaring van de piloot. (Later heb ik vernomen dat Dupe aan de stuurknuppel zat).

Drie dagen geleden was ik persoonlijk getuige van het vertrek van drie Macchi's (Italiaanse opleidingsvliegtuigen), een heel uitzonderlijke gebeurtenis. 's Anderendaags, terwijl wij al in vlucht waren, maakten ze opnieuw zo'n vlucht met de zes piloten van de FAZ aan boord. Geen enkel vliegtuig is teruggekeerd. Naar het schijnt werden zij in 'holding' geplaatst om een Amerikaanse C-141 door te laten. Gedurende dit manoeuvre is de nummer 2 in botsing gekomen met de leider. De nummer 3 werd geraakt door brokstukken en stortte eveneens neer. Slechts één piloot overleefde het ongeluk.

Somers (Zoba), ex-piloot van de Belgische Luchtmacht met wie ik nog gevlogen heb als leerling op Fouga, had ze allen opgeleid. Begrijpelijk was hij zwaar aangedaan door dit ongeval. 's Avonds heeft onze bemanning hem ontmoet in de bar van het MTB (Militaire Technische Bijstand). Hij zag er niet te best uit.

6.15u. We gaan naar ons vliegtuig. Gisteren gebruikten we dezelfde weg en kon ik enkele foto's nemen. Kinderen kwamen uit alle richtingen om gefotografeerd te worden. De lokale hutten zien er heel netjes uit. In het algemeen krijgt men een indruk van netheid, wat in groot contrast staat met het spektakel in Kinshasa waar allerlei rommel en afval zich ophoopt in de straten en grachten.

Bij onze aankomst aan het vliegtuig staan de mecaniciens al op de ladder. Ze hebben bedacht om de bestaande koppelslang uit te rekken door hem eerst te verwarmen en twee ineengeklonken colabusjes als verlengstuk te gebruiken. Om ze niet te storen ga ik een wandeling maken langs de startbaan...

De zware regen heeft niet veel sporen nagelaten. Aan de rand van de startbaan liggen nog enkele grote plassen water. Sommigen doen er hun was in terwijl anderen zich bevoorraden met drinkwater. Een jong meisje wandelt terug naar haar hut met een grote kom op haar hoofd. Een plastic emmer blijft achter, drijvend op het water. Alles wordt op het hoofd gedragen en enkel door de vrouwen. Bij het instappen in de C-130 zien we dikwijls

## EEN NACHT IN KOTA-KOLI



L'homme monte hautainement dans l'avion quand tout est chargé. Lorsque nous osons aider, ils sont bien sûr vexés...

Je reviens à l'avion. Les commentaires sont plutôt positifs.

Je monte sur le dessus de l'aile par l'écouille du cockpit. Le soleil apparaît au travers des nuages bas de brumes qui traînent sur la cime des arbres. Splendide spectacle, une température idéale. S'il n'y avait pas ce suspens, des moments que l'on aimerait voir se prolonger. Pas un bruit ne vient troubler le travail des artistes. Les deux pilotes sont venus me rejoindre sur l'aile. Pitou filme le travail de nos vaillants mécanos, un zoom sur les « mamas » qui lavent leur linge le long de la piste et plus près de nous, la vingtaine de passagers zaïrois que nous ramenons à Kin. Où ont-ils passé la nuit ? Leur état de fraîcheur est remarquable.

zaken die wij, gevoelige personen, moeilijk kunnen aanvaarden. Vrouwen dragen de kinderen en de bagage. De mannen stappen zeer zelfbewust in het vliegtuig als alles geladen is en zijn boos als we de vrouwen durven te helpen.

Ik keer terug naar het vliegtuig. De berichten zijn positief.

Ik begeef mij op de vleugel via het cockpitvenster. De zon breekt door de wolken en de mist die nog in de bomen hangt. Een prachtig zicht en een ideale temperatuur. Wij zouden deze momenten willen verlengen, ware er niet de spanning. Geen enkel geluid stoort onze artiesten. De twee piloten zijn zich bij mij komen vervoegen op de vleugel. Pitou filmt het werk van onze twee onvermoeibare mecaniciens. Even een zoom op de 'mama's' die hun was doen in het water langs de startbaan en,



Comment ont-ils fait pour ne pas être trempés ? Peut-être la tour de contrôle leur a servi de refuge. Mystère !

Notre arrimeur zaïrois porte toujours la veste pilote et sourit à pleines dents manifestement heureux de la nuit passée à Kota-Koli.

07h30. Le mécano referme le capot. Il a terminé. Aux autres de jouer maintenant.

Équipage et passagers prennent rapidement place à bord de l'avion. La tension monte. Phil (Aelvoet) pourrait éventuellement

dichter bij ons, op een twintigtal Zaïrese passagiers die wij terugbrengen naar Kinshasa. Waar hebben die de nacht doorgebracht? Ze zien er opmerkelijk fris uit. Wat hebben ze gedaan om niet druijpnat te zijn? Misschien hebben ze de nacht in de controletoren doorgebracht ... Myserie.

Onze Zaïrese stouwer draagt nog steeds het piloten vest en lacht zijn tanden bloot, duidelijk gelukkig met de nacht die hij in Kota-Koli heeft doorgebracht.

7.30u. De mecaniciens sluit de luiken van de motor. Hij is klaar. Nu is het aan de anderen.

## UNE NUIT A KOTA-KOLI



venir nous dépanner au cas où cela ne prendrait pas, mais cette alternative nous fait de toute façon perdre un jour. Il faut donc que cela démarre.

*Cockpit Check.* Nous avons belle mine avec nos barbes de 24 heures. Le mécano est devant l'avion, les écouteurs branchés. Il donne son accord pour le *Start up*. Le *Flight Eng* actionne quelques boutons. Le pilote démarre. L'hélice tourne. Du bruit. Il prend ! Un coup d'œil aux instruments, tout bouge normalement, température cylindre, huile, pression OK. *We did it...* Où plutôt, *they did it*. On se donne de grosses claques dans le dos. Je rayonne et demande par radio que Phil fasse préparer le champagne à l'arrivée à Kin.

Bemanning en passagiers nemen plaats in het vliegtuig. De spanning stijgt. Phil (Aelvoet) zou ons eventueel kunnen komen depaneren indien de motor nu niet zou starten, maar wij zouden sowieso een dag verliezen. Dus moeten de motoren starten.

*Cockpit check.* We zien er goed uit met onze baard van 24 uren. De mecano staat voor het vliegtuig en geeft het sein om te starten. De flight engineer drukt op enkele knopjes. De piloot start. De schroef draait. Lawaai. De motor doet het! Een blik op de instrumenten. Alles schijnt normaal: temperatuur, olie, druk. OK. *We did it.* Of beter gezegd: *they did it*. We geven elkaar enkele stevige schouderklopjes. Ik straal en vraag Phil, via de radio, de champagne klaar te zetten bij onze aankomst



Les autres moteurs démarrent sans problème. Cinq minutes plus tard, nous sommes en l'air. Passage sur l'aérodrome, un petit battement d'aile au-dessus du camp en signe de gratitude pour l'accueil oh combien sympathique de nos hôtes et nous voilà en montée pour Kin. Contact avec Phil. Atterrissage prévu à 10h. Nous pourrions faire Dakar ce soir et Inch Allah, je pourrai assister à la communion du fiston le lendemain...

Mai 88.

*Avec encore tous mes remerciements aux membres d 'équipage de cette « mission Zaïre » et à nos hôtes, Léon et Jacqueline, pour la chaleur de leur accueil.*

*It is never too late to say « Thank you ».*

Cet article est paru dans le Dakota News n° 31 en juin 2005.

in Kinshasa. De andere motoren starten zonder problemen. Vijf minuten later zijn we in de lucht. We overvliegen het vliegveld en wiegen onze vleugels boven het kamp als teken van dank voor de gulle gastvrijheid. We klimmen op weg naar Kinshasa. Radio verbinding met Phil: landing in Kinshasa gepland om 10 uur. We zullen deze avond nog Dakar kunnen bereiken en ... Inch Allah, ik zal aanwezig zijn op de communie van Jouri...

Mei 88.

*Met oprechte dank aan de bemanningsleden van deze 'Zaïre zending' en ook aan Léon en Jacqueline, onze gastheren, voor hun hartelijk onthaal.*

*Het is nooit te laat om 'Thank you' te zeggen.*

Dit artikel verscheen in de Dakota News nr 31 van juni 2005.



# Air Force Pilot training in the States... an extraordinary experience

## Part II

Jan Schoefs

### Primary Training - Bainbridge Air Base, Georgia 'Southern Airways School' - September 1953

And then, suddenly, 'Preflight Training' was over and we were on our way to become the 'lower class' at a base where we began to learn about airplanes, and where we first breathed the aluminum-rubber-oil-parachute air of an airplane cockpit.

Eighty-six eager would-be pilots packed up their survival kits and headed for Bainbridge Air Base in Georgia. Each of us had one great desire, one burning ambition, to get away somehow, and the "Decatur County" wilderness seemed as good a place as any to hide.

*...What a sobering thought...  
AGAIN, WE LEARNED QUICKLY...!!!*

Primary blended the rigors of military initiation with those of flight. In primary, cadets and students officers learned all the basics of flight.

The 3306<sup>th</sup> Pilot Training Group (*Civilian Contract Flying School*) was the Operational Training Unit, with ground and flight training being conducted by Southern Airways Company using World War II-era T-6 Texans.

From the start, we began training in the pilot's seat of a T-6, the Texan, the advanced trainer of WW II fame, an airplane with 750 horsepower, providing a lot of torque to deal with. The Texan had narrow main gear and a tail wheel, a combination noted for ground loop accidents on landing.



#### Bainbridge Air Base - Primary Pilot Training

This primary training was conducted by civilian flight schools, and we were based at several sites for this phase: Bainbridge and Spence Air Bases in Georgia; Malden, Missouri; Bartow in Florida; Hondo in



Texas; Columbus AFB, MS; Good Fellow AFB, TX; Greenville AFB, Ms; Hondo AB, TX; Kinston AB, NC; Marana AB, AZ; (*we heard Marana, Arizona, was overrun with rattlesnakes and scorpions*).

Bainbridge Air Base, Georgia, for my first dual orientation ride in USAF pilot training. The time was now September, 1953 - I was rooming at Bainbridge with three American friends from 'Lackland AFB' ... *Lee Baseman, Joe Tichenor, and George Stocking*.

Bainbridge Air Base was one of the Air Force's civilian contract flying schools where students, student officers and aviation cadets, were weeded out in primary flight training with civilian instructors and military check pilots. The curriculum was ground school on the PA-18 and T 6 and dual/solo flight for 20 hours in the PA-18 and 120 hours in the T-6.

We were with numerous foreign students at Bainbridge, but in our A-flight of 54-R, we were only with three foreign student pilots, two Belgians, *K. Vervenne, myself, and André Didion from France*.

A new pilot training class was started every six weeks and was given a consecutive alphabetical designation; for example 54-R was the 18<sup>th</sup> class to begin training in 1953 and to graduate in September 1954. At many of the Civilian contract 'Flying Schools' in the South, black students could not leave base due to fear of being attacked by the local white population.

In 1953, when I was in Bainbridge, Georgia, racial segregation was very extreme (*although only on a small scale in the Air Force*) and the few black student pilots on base were told to stay on base because it was "cracker country" back then. (*even today it still is 'redneck' country*)



Most students considered "Primary" to be the most memorable initiation experience. It was where the rubber met the road. It was here where cadets were even more exposed to the discipline and hazing of the "Upperclassmen", a far more incorrigible group than the drill instructors at 'Pre-flight'.

In spite of the casual nature of the flight line, the aviation cadet still had to undergo a certain amount of traditional military initiation in "Primary". Some of these consisted of drills and formations marching, but another part of it was the hazing they inevitably received from upper-class aviation cadets in the barracks and the mess halls.

Instructors in Primary training insisted on pushing students to their limits. The instructor in the end had the most control over standards. He was the one who decided whether your performance on various maneuvers was "above average, average, below average, or failing" The whole philosophy of flight school was 'SINK' or 'SWIM'.

Although many pilots had fond memories of their instructors, not all did. The instructor was not your friend: every ride was a check ride, and they were trying to wash you out the entire time.

The Air Force wanted to eliminate students early in training to save time and money, thus it granted its primary instructors tremendous latitude to wash out candidates. The majority (approximately 57 percent) of all washouts in Primary were for flying deficiencies.

It was a common sight after a hard day of training to return to the barracks and find another cadet packing his bags. - It was murder. Paradoxically, rather than assigning its top military instructors to these schools, the Air Force chose to staff nine out of ten with civilian contractors. Hence, civilian instructors not only became significant gatekeepers in the pilot training program, but also played an important role in shaping the values and ideas of the young Air Force pilot.

## PRIMARY - My First Instructor...

The day we were assigned instructors, all the students were in ranks on the flight-line with a group of instructors standing about thirty feet in front of us. An instructor's name was called out, he stepped forward, and then four student names were called out. The instructor then took his students to the Squadron "flight room" to start briefings.

As everyone was being paired off, the group of students and instructors became smaller and smaller. It became a guessing game as to who you were going to get. I was paired up with *Mr. Leroy Dewkett*. - As it turned out, *Leroy Dewkett* had never been a military pilot, like so many of the other instructors. He had gotten all of his flying certificates except multi engine in a 'Taylor Craft' single engine.

We flew our PA-18 sorties out of a dirt strip on the east end of Bainbridge Air Base. They called it '*Peanut Field*' because that's what it used to be before it became a flying strip a *peanut field*. Peanut



Field, the flying variety, was laid out perpendicular to the old peanut field, the eating variety, so that when you were on take-off the airplane bounced repeatedly until finally you hit an old row which catapulted you into the air.

Generally it was believed that the instructors preferred students without previous experience, since there were no ingrained bad habits to get rid of, *Lee Baseman*, one of my American roommates, had been voted the most "Air Minded" cadet of the University of Miami ROTC. He talked constantly about flying, and used all of the pilot vernacular of the day, along with the enthusiasm of a flying Ace to be.

Lee had a problem immediately upon starting flying training in the PA-18, where he lost concentration during landing approaches. He never soloed, and was gone from Bainbridge quickly.

***What was not apparent to us early in training was the fact that the Korean war was just over and the Air Force was "up to its ass" in pilots.***

The slightest reason or mistake by a student in training resulted in a "*Pink Slip*" (failing ride), followed by a couple of check rides, one civilian and one military and quickly a "Washout."



I always thought that *Lee* was a victim (as were many others) of the system at the time, and under different circumstances would have made one hell of a pilot. He had a lot of company, however, since about 50% of "Class 54 R" never made it through training to get their wings. After "Primary", graduating students spread to several different bases for a five month's basic course, for what was known as "Basic Training", which consisted of Jet transition for fighter pilots and two-engine transition for USAF bomber pilots.

*There were some brighter moments...*

**I still have that old 'Zenith Transoceanic' transistor radio in my possession....**

*George Stocking, Joe Tichenor, Kenneth Oliver and myself, successfully completed primary at Bainbridge, and got our assign-ments for "Basic Training".*

On April 20<sup>th</sup> 1954, all four of us were assigned to report to Laredo AFB, TX, no later than April 29<sup>th</sup> - as were many others, where we would train in the North American T-28 Trojan and the Lockheed T-33 Shooting-Star jet.

The last thing I remember about 'Bainbridge' was the day of our graduation parade on April 22<sup>nd</sup> 1954. We had a class party the night before and much alcohol was consumed. The parade ground was hot and muggy, and most everyone was hung over. Our formations went from "*same way-same day*"... to demonstration team quality, or so we thought. Some of us have captured the moment on film to prove it.



## The T-28

Looking back, the most difficult part of dancing with a T-28 is getting it fired up as it feels as if *Van Cliburn* designed the starting sequence.

[The starter switch, primer button and mags are all on the forward end of the right console, carefully arranged so you can hit them all with the fingers of one hand. That sounds unnecessary except, you have to crank the engine for twelve or thirteen blades, reach over with the other hand while it's still cranking and hit the mags, then when it starts firing and you're still cranking with your middle finger, you start tapping the primer button with your index finger. Then, when it's running on the primer (tap-tap-tap-tap) you bring the mixture up. - The T-28A with his Wright R-1300-1, 7-cylinder radial, 800 hp engine was very much underpowered compared to the U.S.N. T-28B].

The U.S. Navy was flying the T-28B version with the bigger 1,425-hp Wright Cyclone R-1820-86 radial piston engine and three bladed propeller. The Air Force version had a two bladed prop. We all got along real well in Laredo and went through the T-28 without problems.

I really liked the T-28A - It was larger than the T-6, and had a tricycle landing gear, which made it much easier to handle on takeoff and landing. The cockpit was roomy and you sat really high with excellent visibility all around, particularly because of the huge bubble canopy. The transition phase was a 'breeze', and solo was done in a very short time. We went into the formation phase, and that's when I really began to enjoy flying even more.

**My first car in the USA – wrecked at Del Rio, Tx. October 1954 , 6 weeks after pilot graduation – 2 weeks hospital, but didn't mind the VIP treatment.**

### Laredo Air Force Base , Texas – Jet Fighter Pilot School – 3640<sup>th</sup> Pilot Training Wing

The B-4 bag in the right hand - Dust on shined shoes - Hot air doesn't cool as I move through it.

I am a long way from Primary Flight School. And a long way still from the "Silver Wings" above the left breast pocket. Where are the hilly slopes ? Where is the green and the cool air of Primary Flight School?

### This is Texas – This is Basic...

*A.Bonne, Jean D'Haeseleer, K,Vervenne, George Stocking, Joe Tichenor, Kenneth Oliver and myself arrived at Laredo AFB, TX, in late April 1954.*

Laredo took on its own identity and was affectionately called "**Lardo**" - Many of our classmates from Bainbridge were there, but we met new students who had come from other primary bases. We still had a strong contingent of foreign students in the class, also. Everything here is new fresh exciting imminent tangible ... A sign 'Cadet Club'; rows of tarpapered barracks; close-cut brown grass; weedless sidewalks; hot sun; bright sun; blue skies.

A strange face above white-banded boards and a set of white gloves - 'Fall in gentlemen' - *In we fall - Welcome back to the Air Force, gentlemen, this is Basic. It's not a lot of fun nor a no-sweat program. If you can't hack it, you're out. ...So you were Cadet Flight Captain in Primary - here you let up, you slack the books, you're out - Stay sharp and you'll make it.*

'Never thought I'd make it to Basic . We've come a long way from Preflight...'

### Laredo A.F.B. Texas

In one respect 'BASIC' was very similar to 'Primary'. However, 'Basic' differed in several significant respects. The instructors here were all *USAF Officers*. They did not have the vast flying experience of our "fatherly" primary civilian instructors. But they knew the T-Bird, and they showed us how to fly her. In acrobatics, on instruments, and formation we flew daily sorties.

Our formations went from "same way-same day"... to demonstration team quality, or so we thought. Some of us have captured the moment on film to prove it. Our acrobatics, navigation and instrument flying was at its' best.

This flying was designed to smooth out the rough edges, but it also introduced some new ones. We began to really explore the prohibited outer edges of the T-33's envelope while out on solo sorties.



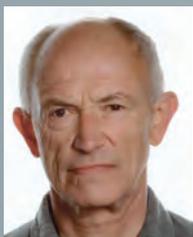
The Lockheed T-33 was a two-seat version of the F-80 Shooting Star. The T-33 had a very tricky throttle. Unlike a T-6 or T-28, where one could move the throttle rapidly from idle to full power and get a decent response, this T-33 engine had to be carefully and slowly coaxed to full-power level. If moved too quickly, the sudden addition of fuel would cause the engine temperature to rise above limits causing an engine compressor stall, or even explosion. Jets in the 1950's were neither easy to fly nor particularly safe.

### 15 September 1954:

*Graduation Day was a real kick. - George Stocking, Joe Tichenor, Kenneth Oliver, Antoon Bonne and I, helped each other pin on our shiny new, pure Silver Wings (commonly known in those days as "leg spreaders")*

# PILOTLESS AIRCRAFT: UTOPIC OR UNAVOIDABLE EVOLUTION

II. The past, the current and the future of military drones



André Jansens



X-47B UCAS, © Northrop Grumman

In our previous magazines, André Jansens presented the evolution of military drones during the past decennia. In this issue, he describes the current situation in the United States. But before doing this, he starts with a short discussion on the ethics of the use of armed drones.

In our next magazines, André will discuss associated topics such as communications, manning, costs, crashes and airspace management. He will further give us his views on the European efforts, the modest Belgian share and will close off with a summary and his opinion on the future of military drones.

We decided to publish this article in English because of the numerous terms and acronyms, which cannot be translated. On request, readers can obtain the original Dutch version; moreover, we are looking for a volunteer to translate this article in French.



# A. Is the employment of drones immoral?

## *CIA approach backed-up by American authorities*

The CIA approach to use armed drones for *targeted killings* - without any juridical procedure on killing individuals outside the combat area - provokes multiple reactions.

First of all, it should be noted that the CIA itself does not "own" armed drones. Nevertheless, it can closely follow the ongoing *Air Combat Patrols* from its campus in Langley AFB, VA. Every drone team that patrols in the vicinity of a CIA-target has to follow CIA orders without hesitation.

In 2003, after their defeat in Afghanistan, the Taliban and Al Qaida fighters started hiding more and more in Pakistan. This was highly frustrating for the American Forces that couldn't chase them down on neutral territory. Gradually, the CIA became fully convinced that the fight against world terrorism could only be won in Pakistan. Occasionally, it tracked the Taliban and Al Qaida fighters across the Afghan border but it was only during the summer of 2008 that president Bush formally approved the elimination of terrorists with armed drones. The number of targeted killings increased gradually to reach a few dozen during the last semester of his presidency; approximately ten times the amount of the year before. President Obama continued on the momentum of his predecessor and even increased the number of targeted killings. They became an essential part of American warfare.

Because of the lack of transparency, Pakistani authorities, political instances, media, juridical and academic mediums and pressure groups, all very strongly disapproved this method of warfare. According to them, the legitimacy of these actions should be in accordance with international humanitarian law; the basic principles of discernment, equality, humanity and military necessity should be strictly enforced. Official figures on the number of eradicated terrorists or innocent civil victims were never published. It is only as from 2012 that the Obama administration clarified that terrorists outside the traditional battlefield could be eliminated as a method of self-defence. But many considered drone-warfare as controversial, creating more terrorists than it eliminates.

### **The tide is turning**

Since 2014, the number of drone attacks in Pakistan is drastically decreasing. According to insiders, this decrease proved that targeted killings were successful. Indeed, the frequency and intensity of terrorist attacks in general and suicide attacks in particular, were significantly diminishing. This trend was partially explainable because of the reduced military activity in the combat area. Additionally, the CIA was gradually being shortcut, in particular in Africa where the *Joined Special Operation Command* started to perform flights in coordination with small detachments of the Special Forces. It uses

armed drones against terrorist of Al Shabab in Somalia, Lord's Resistance Army in Nigeria, Boko Haram in neighbouring countries and against Al Qaida in Yemen.

On 23 April 2015, the CIA is heavily criticised in the New York Times' headlines; *"First Evidence of a Blunder in Drone Strike: 2 extra bodies"*. According to an official White House statement - the first of its kind - two civilians were killed, together with four Al Qaida fighters, during a drone attack in the Pakistani tribe areas. The victims were a 73-year old American humanitarian worker and his 37-year old Italian colleague, both held hostage. The media reminded the CIA that drone attacks could only be performed in case of *near certainty* of no civilian victims.

This strong critique did not come from the political side. Both Republicans and Democrats made fraternal statements to protect the CIA. Republican Senator Lindsey Graham declared *"We are not going to terminate this drone program. I am sorry these innocent people were killed. Please understand, we are at war. This is the way war works. It is a nasty, terrible business"*. Furthermore, President Obama showed his goodwill to finally establish firm regulations for using armed drones outside the traditional battlefield. His vision was crystal clear: it is better to kill terrorists before they kill us.

### **Immoral?**

It may be premature to find a definite answer to the question whether or not the use of drones by the CIA is immoral. At the time, the first use of bow and arrow, gunpowder and machine guns also generated heavy reactions about the morality of using new technology. Until now, the impact of the use of drones for targeted killing seems to be insufficiently documented. However, it could dramatically alter the true nature of war, peace and humanity.

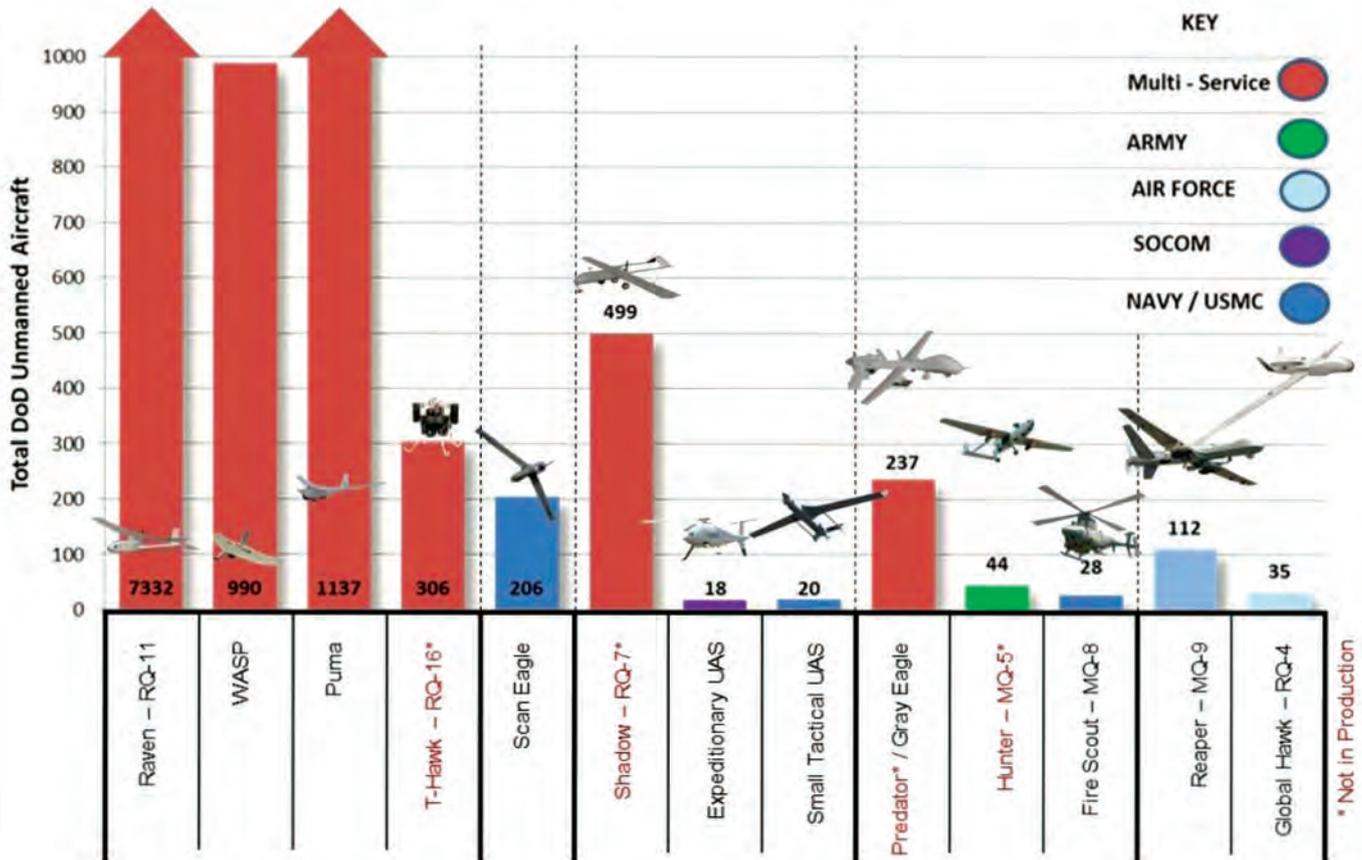
## B. Few new, but mainly improved drones

### American Forces Roadmap

While the CIA is being discretely muzzled, the drones continue on their momentum to master our air space. Nevertheless, over the past few years, not many novelties have been registered in military applications. Technical renovations occur mainly in the civilian sector.

### The US Army

The Army doesn't hide its ambition to further develop its drones. Each command echelon should possess its own package of UAS, varying from portable systems such as the Wasp, Raven and Puma



On the military side, the US Department of Defence very clearly inventories in its *Unmanned Systems Integrated Roadmap FY2013-2038, the size of the American Military drones fleet.*

In 2013, the number of midget drones constitutes the major part, but it must be admitted that their performances are impressive. The smallest member of the family is the Wasp RQ-12A that is declared operational in May 2012, after a number of improvements. It is an impressive gadget of 1.3 kg that, equipped with a sensor package, can observe during one hour and land on water or land. The Puma RQ-20 is somewhat the successor of the Raven RQ-11 and pleases worldwide the civilian and, even more, the military users. This lightweight drone of 6.3 kg can, with a modular load of sensors, be hand-launched and perform a patrol flight of more than three hours.

at company and battalion level to Shadow RQ-7 at brigade level and Gray Eagle MQ-1C at division level. The senior of the family, the Hunter RQ-5 has been taken out of service in 2015.

The RQ-7 will be further optimised and will replace the OH-Kiowa scout helicopter. The drone is part of the remarkably successful *manned/unmanned* teaming concept. The Apache helicopter can now launch the RQ-7 as well as the MQ-1C on operational missions. Being able to control the drone sensors and/or armament from the cockpit of a combat helicopter, before attacking itself, creates a synergetic effect.

The Army will be able to acquire 157 Gray Eagle drones, of which 36 *Improved* Gray Eagles - the most modern version. The latter

## Pilotless Aircrafts



*The Gray Eagle, the showpiece of the US Army*

has a more powerful but delicate engine that allows performing missions of 40 hours. The payload consists of four AGM-114 Hellfires or a combination of two AGM-114 and a SIGINT nacelle. It is also possible to mount a 500 lbs centreline tank. Furthermore, it is noteworthy that the Army rejects remote split operations for their MQ-1C and that their top-drone lands and takes-off automatically. Such capability is frustrating for the USAF, the user of Reaper and Predator.

### The USAF

In 2013, the Predator still remained a valuable weapon system in the eyes of the USAF, but today, its days are counted. In 2018, this drone, that gave *the Global War on Terror* a new dimension and inspired numerous constructors to develop new systems, will be replaced. Its renowned successor, the Reaper is continually modernised to satisfy the demand for more air support capacities, complementary to its reconnaissance function. Nevertheless, in discussing the size of the future Reaper fleet, not everybody is on the same frequency. Some political heavy weights are of the opinion that a requirement of 401 devices is far over the top and that an amount of 355 MQ-9 is sufficient. The Pentagon persists and is even allowed to acquire the newest version, the MQ-9(ER). The latter was already operational at Kandahar AFB in 2015. This more robust and operationally efficient drone stands out by its two external fuel tanks of 380 litres each, augmenting the endurance to 37 hours without being penalised on the weapons' payload.

The drone's airspace conquest has been applauded during many

years but few comments were heard on the limitations of the systems. During a long time, the sensors' field of view was limited to a *tunnel vision*. As a result, the threats that were active out of this limited field of view were very often not identified and it was difficult to obtain a total view of the environment.

The Army was the first to cure this shortcoming. The USAF was somewhat upset because the 'opposition' was on its way to develop the *Autonomous Real-Time Ground Ubiquitous Surveillance Imagery System* (ARGUS-IS) that can observe a much wider area than ever before. Nevertheless, in 2012, the Army was obliged to stop the further development of ARGUS-IS because the programme was closely connected to the destiny of the heli-drone Hummingbird A 160T. This programme turned into a great fiasco. Meanwhile, the USAF made great efforts to develop its own system, the **Gorgon Stare**, installing without any hesitation the ARGUS-IS into the MQ-9. The initial operational capability of the duo Reaper/renewed Gorgon Stare is declared in 2014. This ground-breaking system uses 368 cameras of five megapixels, looking through four telescopic lenses. As a result, it can simultaneously observe an area of 64 km<sup>2</sup> from an altitude of 6 km. To explore this enormous image stream, the first processing is done in one of the pods that is carried under the wing of the MQ-9. But the major processing starts almost immediately in supercomputers on the ground. It should be noted though that the MQ-9 cannot perform kinetic missions while carrying the Gorgon Stare

We also have to say a few words about the Global Hawk RQ-4 that was announced in 2013. Its modernisation cycle was difficult,



*Gorgon-Stare, seeing almost everything*

expensive and long lasting. The first seven RQ-4 have already been taken out of service. Six more recent models received another destination. Three of them have been equipped with a Battlefield Airborne Communication Node module. This consists of a relay station and a universal translator for the vast network of tactical datalinks.

The other three RQ-4 are performing test and training flights in the areas of Edwards and Beale AFB. Meanwhile, the test programme of the newer RQ-4B block 30 drones of which 21 are planned, is getting more and more comprehensive. As usual, the USAF doesn't wait for the full results of the test programme to employ this most recent strategic drone. Already in 2011, detachments of each three RQ-4B are observed in Andersen AFB, Guam, Naval Air Station Sigonella (Sicily) and Al Dhafra, the gigantic air base in United Arab Emirates. They have been employed to support respectively the earthquake in Japan, the operation Odyssey Dawn/United Protector above Lybia and the Global War on Terror (GWOT).

The USAF takes an important decision on strategic air reconnaissance in 2014. Indeed, the Secretary of Defence Chuck Hagel decides that the U-2 Dragon Fly has to be removed from service in 2019. In spite of the important delays and budgetary overruns during the modernisation programme of the Global Hawk – only 11 of the planned block 40 will be acquired, and this with a delay of 4 years – the manned rivals lose the race after many years of competition. In 2017, Northrop Grumman is well advanced in installing the unbeatable U-2 sensors in their top drone.

## The US Navy

In the 2013 inventory, we have to nuance the presence of the US Navy. The Scan Eagle is still operational, yet its successor, the RQ-21 Blackjack is, in 2017, reaching an adequate maturity after a hectic development phase. Applying the same launch and landing procedure as its predecessor and equipped with a 8 HP combustion engine, the RQ-21A can perform reconnaissance missions of more than 13 hours. This drone confirms the trend that the quality gap between smaller and bigger models is constantly decreasing.

Furthermore, the Navy hopes to dispose of 70 new versions of Fire Scout MQ-8C. The development of this Heli-drone goes in parallel with the commissioning of the problematic *Littoral Combat Ships* (LCS). The IOC (Initial Operational Capacity) of this duo MQ-8C/LCS is planned, with some optimism, for early 2018.

The most important Navy ongoing drone programme, that started in 2005 as BAMS, reached a significant benchmark in 2012 when it was presented as the first test specimen of the Triton MQ-4C. The Navy operational employment concept plans that the MQ-4C will team-up with the P-8A Poseidon, that will replace the Lockheed P-3 Orion. The Navy has a requirement for a fleet of 68 MQ-4C and 117 P-8A. The deployment of packages of four Tritons on five different locations would allow the Navy to observe the world seas around the clock. The IOC is planned for 2020.



### The PD-100 Black Hornet Nano Drone

This drone that for evident reasons does not figure in the 2013 inventory should not be omitted in our report. We are talking about the only nano drone of its kind, the PD-100 Black Hornet. This lightweight of 18 gr with a length of 16 cm has been developed by the Norwegian Company Prox Dynamics. Driven by an almost silent electric engine, this gadget can patrol at a speed of 18 km/h during 25 minutes up to a distance of 1.6 km. Each individual soldier can use the full system consisting of two handmade nano drones, the control equipment and a harness to charge the battery. The price is estimated at \$ 190.000/each.



*The Global Hawk and the U2 sIII a few years on the same picture*

The Brits were the first to use the Black Hornet in Afghanistan in 2012. The Americans were interested as well but, as usual, it remains difficult to introduce foreign high-tech military applications in the US Armed Forces. Nevertheless, the chances that the American military would acquire the Black Hornet augmented significantly when in 2016 the American Company Flir Systems took over the Norwegian company Prox Dynamics.

### De stealthy drone, a difficult baby

The technology that allows operating in the air without being observed is a military asset that is monopolised by the USA. They made great efforts and invested big money to develop *stealthy drones*. Please note that the term "stealth" doesn't necessarily make a distinction between barely visible and totally invisible devices. The public can follow the progress and failures of the barely visible drones while the development of the second category is kept confidential; this is at least the intention.

*The Black Hornet in a British hand*

## Pilotless Aircrafts

In 1998, when the SR-71 was withdrawn from service as spy aircraft, the USAF faced a problem. The trials with the RQ-3A Darkstar, its unmanned replacement, were cancelled the year after. The development of a new device that can confront any radar couldn't be delayed anymore. Already in 2000, the USAF signed a contract with Boeing for the development of a stealthy drone, the X-45A that was to be mainly equipped with ISR capabilities. The X-45A is a project that inspires the Navy. It allows Northrop Grumman to develop the X-47A as *Advanced Technology Demonstrator*. Nevertheless, the Pentagon stops the competition between the USAF and the Navy in 2003 by bundling the two projects in a competitive effort that should produce in a *stealthy killer*, the Joint-UCAS.

System (CBARS). This consists of a tanker that also functions as a relay station and can possibly perform IRS tasks, but there is no more question of stealth technology. Organic air refuelling becomes a top priority mission and the Navy is allowed to spend \$ 2.5 billion until 2021 to develop the CBARS MQ-25 Stingray. The Navy decision provokes multiple reactions. Some people unequivocally believe that the scepticism of the Navy as institute concerning unmanned aircraft is still not shelved.

Since many years, speculation is ongoing that the USAF would be using totally undetectable, top secret drones. In 2007, a mysterious unmanned aircraft was photographed twice at Kandahar AFB.



*The X45-A finished ingloriously in the Smithsonian*

This project wouldn't live long because in 2006, the USAF withdraws from this promising alliance. But the Navy persists and continues on its own to develop a new prototype, the X-47B that, according to planning, would demonstrate in 2018 that the *Unmanned Carrier-Launched Airborne Surveillance and Strike* (UCLASS) is ready for operations. This X-47B reaches frequently the news headlines after an air refuelling demonstration and test flights from different aircraft carriers. However, in 2014 it was getting silent around the UCLASS, which was an ominous sign.

It is only in 2016 that the Navy reveals the UCLASS saga; the project is dead. It is being replaced by the Carrier-Based Aerial Refueling

The mystery was revealed through an official declaration of the USAF in 2009. The drone is the RQ-170 Sentinel, called the *Beast of Kandahar*, and uses the latest stealth technology for performing discrete operations.

To learn more about these discrete operations, simply consult the Iranian media on 4 December 2011. The Iranian Forces celebrate their moment of glory; they captured a practically undamaged RQ-170 Sentinel. Some judge this incident as a smothered consequence of a major deficiency of the American drones that caused already a lot of fuss since 2009. Back then it was revealed that the Iraqi rebels had managed to capture video images from Predators and

## Pilotless Aircrafts



*The X47-B at its first launch from the USS George H.W. Bush*

Reapers. At the American side, they humbly admitted that the data links of both drones were not encrypted. Such encryption did not require high-tech interventions, but lack of time and budget were the main reasons why their communications had not been secured. Apparently, the hackers used the software of the Russian Sky Grabber that was for sale for only \$ 26.

But the RQ-170 that was seized in 2011 was not the work of a clever Iranian electronic technician but the result of a relatively successful

forced landing. Indeed, in case of important technical failure, the drone puts itself in a flat spin to splash down in a horizontal position. In November 2014, the Iranians showed a copy of the RQ-170 during its first test flight. From then on, total silence! We suppose that this American drone figures today as the showpiece in an Iranian museum.

Pressured by investigation journalists, the Pentagon admits in 2013 that Northrop Grumman is finalising the RQ-180 to be ready in 2015. This device is a breakthrough in stealth and aerodynamic technology and can be active in a non-friendly environment. The importance of the RQ-180 is emphasised during a declaration in 2016, stating that this drone would constitute an inseparable duo with the manned long-range strike bomber B-21. This planned partnership between the two Northrop Grumman products is an indication of new doctrinal and operational developments which will be employed in future warfare.

*The Global Hawk and the U2 slll a few years on the same picture*





Les entreprises aéronautiques belges\*

De Belgische luchtvaartbedrijven\*

Partie V :

Deel V:

Les entreprises aéronautiques  
après la Deuxième Guerre  
mondiale

De vliegtuigbouwers  
na de  
Tweede Wereldoorlog

Mich Mandl & Alphonse Dumoulin  
Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 2 :  
Diversification  
et jets  
de la nouvelle génération

Hoofdstuk 2:  
Diversificatie  
en straalvliegtuigen  
van de nieuwe generatie

La construction des avions de combat de la deuxième génération constitue un véritable tournant de la construction aéronautique belge. La discontinuité des programmes militaires amène les sociétés belges à rechercher des activités nouvelles.

Het bouwen van gevechtsvliegtuigen van de tweede generatie betekent een echte ommekeer van de Belgische luchtvaartconstructie. De onregelmatigheid van de militaire programma's verplicht de Belgische bedrijven nieuwe activiteiten op te zoeken.

---

\* Extrait des livres 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

---

\* Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

## Des tentatives de diversification

Les programmes militaires Meteor et Hunter ont permis à l'industrie aéronautique belge d'asseoir sa réputation au-delà de ses frontières. Toutefois les commandes épisodiques et la fabrication discontinue des avions de combat qui en découle, ne peuvent garantir un niveau stable de l'emploi. Les entreprises belges tentent alors de diversifier leurs activités par des programmes en coopération et des travaux de maintenance et de révision. L'aviation civile devient également une nouvelle source de débouchés.

Pour la **Division Révision de la SABCA**, l'année 1955 marque ses débuts dans les nouvelles installations à Gosselies. La diversification vers les activités de maintenance est toutefois fort laborieuse. En effet, la fin du programme de révision des avions Harvard et F-84G Thunderjet, retirés d'emploi, a contraint la direction à mettre plus de 200 ouvriers en chômage. Le retrait des Thunderjet signifie aussi la fin de la révision d'une partie des moteurs Allison.

En 1956, la SABCA parvient à signer un accord de coopération avec la firme française S.N.C.A.S.O. (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest) pour la fabrication, en sous-traitance, du chasseur Vautour. Au mois d'octobre de la même année, la firme hollandaise Fokker s'adresse à la SABCA pour l'étude et la réalisation d'outillages pour le nouvel avion de transport Friendship F-27.

En 1958, le manque de plan de charge oblige la SABCA à effectuer une nouvelle réduction de personnel. Fort heureusement, la Division de Gosselies a obtenu une commande de révision d'avions appartenant à l'U.S. Air Force ainsi que les inspections périodiques IRAN (Inspect and Repair As Necessary) d'avions Republic F-84F Thunderstreak de l'Armée de l'Air française. Ces derniers travaux ont été obtenus en compensation de l'achat par la Force Aérienne, des avions d'entraînement CM 170 Fouga Magister.



*Inspection IRAN des F-84F chez Fairey.  
Inspectie IRAN van de F-84F bij Fairey.*

## Pogingen tot diversificatie

De militaire programma's van de Meteor en van de Hunter hebben de Belgische luchtvaartindustrie toegelaten haar reputatie buiten de eigen grenzen kenbaar te maken. De episodische bestellingen en de onderbroken productie van gevechtsvliegtuigen hebben nochtans tot gevolg dat een constante tewerkstelling niet kan worden gewaarborgd. Daarom trachten de Belgische bedrijven hun activiteiten te diversifiëren door samenwerkingsprogramma's en het uitvoeren van onderhoudswerken en revisies. De burgerluchtvaart betekent eveneens een nieuwe afzetmarkt.

In 1955 neemt de **Afdeling Revisie van SABCA** de nieuwe gebouwen te Gosselies in gebruik. De diversifiëring naar de onderhoudsactiviteiten is nochtans uiterst arbeidsintensief. Inderdaad, het beëindigen van het revisieprogramma van de Harvard en F-84G Thunderjet, die uit dienst worden genomen, heeft de Directie ertoe verplicht 200 werknemers te ontslaan. Het uit dienst nemen van de Thunderjet betekent ook het einde van het reviseren van een deel van de Allison-motoren.

In 1956 slaagt SABCA erin een samenwerkingsakkoord te ondertekenen met de Franse firma S.N.C.A.S.O. (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest) voor de bouw, als onderaannemer, van het Vautour jachtvliegtuig. In oktober van hetzelfde jaar neemt de Nederlandse firma Fokker contact op met SABCA voor het ontwerpen en vervaardigen van gereedschap voor het nieuwe transportvliegtuig Friendship F-27.

Als gevolg van een te klein orderboek is SABCA in 1958 opnieuw verplicht personeel te ontslaan. Gelukkig heeft de afdeling van Gosselies een bestelling ontvangen om vliegtuigen van de U.S. Air Force te reviseren en ook om de periodieke IRAN-inspecties (Inspect and Repair As Necessary) van de Republic F-84F Thunderstreak van de Franse luchtmacht, uit te voeren. Deze laatste opdracht wordt verkregen als compensatie van de aankoop door de Luchtmacht van opleidingsvliegtuigen CM 170 Fouga Magister.



*Sortie de révision d'un F-84F français à la SABCA.  
Een bij SABCA gereviseerde Franse F-84F.*

En 1959, toujours à Gosselies, un chantier de révision d'avions chasseurs tout-temps CF100 Canuck est ouvert pour le compte de la Défense Nationale. Les premiers avions sortent des ateliers début 1960.

La société des **Avions Fairey**, quant à elle, s'adjuge en 1957 un contrat de révision pour les chasseurs-bombardiers F-84F de la Force Aérienne ainsi que pour 119 appareils de l'Armée de l'Air française, soit un total de 435 Thunderstreak. Ces inspections prennent fin en 1963, mais elles ne permettent malheureusement pas de maintenir le plein emploi et le licenciement de quelque deux cents personnes est inévitable entre 1958 et 1960.

L'entreprise **FN** est également soumise aux aléas et à la fréquence des commandes militaires.

En 1958, la révision des moteurs Derwent des Meteor a pris fin. Les travaux de maintenance sur les moteurs Avon donnent un certain volume de travail, mais le retrait d'emploi prématuré des avions Hunter fait que la Division Moteurs inaugure les années soixante dans une relative morosité. La révision de 53 moteurs Orenda du Canuck CF100 et de 45 Marboré des avions Fouga Magister permet toutefois au motoriste liégeois de poursuivre ses activités.



*Moteur Orenda du Canuck CF100.  
Motor Orenda van de Canuck CF100.*

Heureusement pour l'industrie aéronautique belge, cette période va bientôt déboucher sur ce que l'on appellera pour la première fois... « le marché du siècle » avec la commande, par les États-Unis et un consortium de pays européens, du Lockheed F-104 Starfighter.

## Le programme F-104G, véritable tournant de la construction aéronautique belge

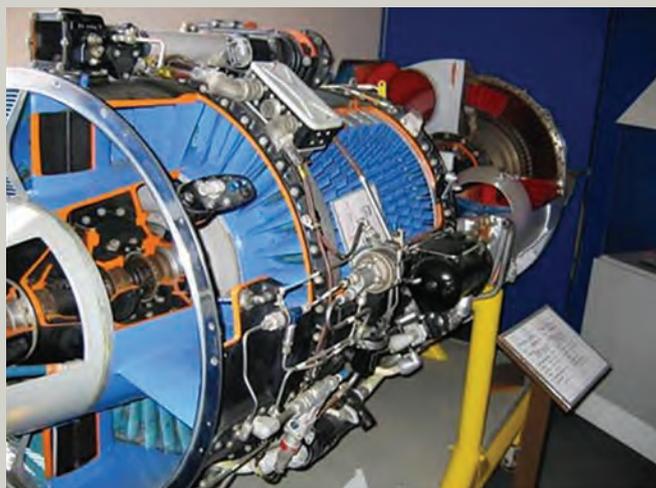
En 1959, la République Fédérale d'Allemagne choisit l'avion Lockheed F-104 comme premier avion de la nouvelle

Nog steeds in Gosselies wordt in 1959 een werf geopend voor rekening van Defensie voor de revisie van 'alle weer' CF100 Canuck jachtvliegtuigen. Begin 1960 verlaten de eerste vliegtuigen de ateliers.

**Avions Fairey** van zijn kant wordt in 1957 een contract toegewezen voor het reviseren van de F-84F jachtbommenwerpers van de Luchtmacht en ook een contract voor revisie van 119 toestellen van het Franse luchtmacht, hetzij een totaal van 435 Thunderstreak. Deze inspecties worden in 1963 beëindigd maar ze zullen niet kunnen verhinderen dat er tussen 1958 en 1960 tweehonderd personeelsleden worden afgedankt.

Ook **FN** krijgt te maken met de onregelmatigheid van de militaire opdrachten.

In 1958 is de revisie van de Derwent-motoren van de Meteor beëindigd. Het onderhoud van de Avon-motoren geven een bepaald werkvolume, maar het vroegtijdig uit dienst nemen van de Hunter heeft voor gevolg dat de Afdeling Motoren de jaren zestig relatief somber aanvat. Dankzij de revisie van 53 Orenda-motoren van de Canuck CF100 en van 45 Marboré-motoren van de Fouga Magister, kan de Luikse motorspecialist zijn activiteiten voortzetten.



*Moteur Marboré du Fouga Magister.  
Motor Marboré van de Fouga Magister.*

Gelukkig voor de Belgische luchtvaartindustrie volgt na deze periode de "eerste de aankoop van de eeuw": de bestelling van de Lockheed F-104 Starfighter door de Verenigde Staten en door een consortium van Europese landen.

## Het programma van de F-104, echte ommezwaai van de Belgische vliegtuigconstructie

Als eerste vliegtuig voor de nieuwe Luftwaffe, kiest de Duitse Federale Republiek in 1959 voor de Lockheed F-104. Deze keuze is bepalend voor het opstarten van het eerste groot internatio-

Luftwaffe. Ce choix est déterminant pour le démarrage du premier grand programme de coproduction internationale en Europe. La licence de construction a été offerte à l'Allemagne ; c'est pour celle-ci l'occasion unique de relancer son industrie aéronautique. La Luftwaffe a, dans un premier temps, passé commande de 660 F-104G (G pour Germany). En vue de diminuer le coût unitaire de l'appareil, le gouvernement de Bonn a approché ses voisins belges et hollandais qui sont également à la recherche d'un nouvel intercepteur. Les efforts commerciaux de Bonn et des Américains sont encouragés, à la fin de 1959, par la décision japonaise et canadienne d'acquérir un nombre important de chasseurs F-104.

L'adhésion des Pays-Bas au programme F-104 intervient dans le courant de décembre 1959.

Après bien des discussions, la Belgique qui hésite entre le F-104 et le Mirage III de l'avionneur français Marcel Dassault, finit par se décider pour Lockheed en janvier 1960. La commande porte sur 100 monoplaces et 12 biplaces. Trois raisons essentielles ont dicté cette décision : la supériorité du Starfighter, la recherche d'une standardisation entre les avions de l'OTAN et, élément non négligeable pour notre industrie, les compensations économiques obtenues de Lockheed et des autres partenaires.

De longues négociations ont conduit à la gestation d'un consortium, initialement structuré en trois groupes, pour la production en commun du nouveau chasseur.

Le groupe Ouest s'articule autour du savoir-faire belge : l'association momentanée SABCA-Fairey, la FN et les principales industries électroniques, MBLE, ACEC et Bell Telephone ainsi que la firme d'optique O.I.P.

Avec la décision italienne de rejoindre le consortium, un quatrième groupe voit le jour dans le Sud. Il est toutefois étroitement lié au groupe Ouest, chargé de la production des appareils belges et d'une partie des avions allemands.

Le 17 décembre 1960, l'OTAN annonce la création du consortium entre la RFA, la Belgique, les Pays-Bas, l'Italie et les États-Unis. C'est une première en ce qui concerne l'acquisition d'avions de combat dans le cadre de l'Alliance.

L'ensemble du programme est supervisé par le NATO Starfighter Management Office (NASMO) situé à Coblenz. Avec l'aide de Lockheed, cet organisme va réussir à coordonner les différentes phases du programme. La commande initiale des pays du consortium s'élève à 977 avions.

Le programme représente un investissement de 150 milliards de FB de l'époque et fournit du travail à plus de 100.000 personnes appartenant à 21 firmes de sept pays différents.

Pour l'association SABCA-Fairey, l'apprentissage des techno-

naal samenwerkingsprogramma in Europa. De licentie voor het bouwen van het toestel werd aan Duitsland aangeboden. Dat betekent een enige gelegenheid om haar luchtvaartindustrie opnieuw te lanceren. In eerste instantie heeft de Luftwaffe een bestelling geplaatst voor 660 F-104G (G staat voor Germany). Met het oog op het verminderen van de eenheidsprijs van het toestel, heeft de regering te Bonn toenadering gezocht tot haar Belgische en Hollandse bureaus. Deze zijn ook op zoek naar een nieuw jachtvliegtuig. De commerciële inspanningen van Bonn en van de Amerikanen zijn eind 1959 bemoedigend wegens de Japanse en de Canadese beslissing om zich een belangrijk aantal jachtvliegtuigen F-104 aan te schaffen.

De toetreding van Nederland tot het F-104-programma vindt plaats in de loop van de maand december 1959.

Na tal van discussies, België twijfelt tussen de F-104 en de Mirage III van de Franse vliegtuigbouwer Marcel Dassault, kiest ons land in januari 1960 voor Lockheed. De bestelling omvat 100 éénzitters en 12 dubbelzitters. Drie redenen hebben de doorslag gegeven in deze beslissing: de superioriteit van de Starfighter, het zoeken naar een standaardisatie van de vliegtuigen voor de NATO en een niet te verwaarlozen element voor onze industrie, het verkrijgen van economische compensaties van Lockheed en van de andere deelnemers.

Lange onderhandelingen hebben geleid tot de oprichting van een consortium. Voor de gemeenschappelijke productie van het nieuwe jachtvliegtuig was dat aanvankelijk onderverdeeld in drie groepen.

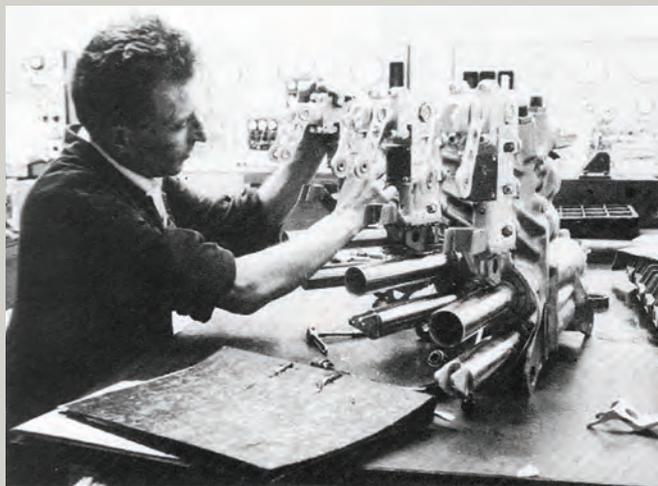
De groep West omvat de Belgische knowhow: de tijdelijke vereniging SABCA-Fairey, de FN en de belangrijkste elektronicabedrijven: MBLE, ACEC en Bell Telephone alsook OIP, een bedrijf gespecialiseerd in optische toestellen.

Door de Italiaanse beslissing zich bij het consortium te voegen, ziet in het Zuiden een vierde groep het daglicht. Deze is nochtans sterk verbonden met de groep West, belast met de productie van de Belgische toestellen en van een gedeelte van de Duitse vliegtuigen.

Op 17 december 1960 deelt de NATO de oprichting mee van het consortium tussen de Duitse Federale Republiek, België, Nederland, Italië en de Verenigde Staten. Het betreft een première voor wat het aanschaffen van gevechtsvliegtuigen in het kader van de Alliantie aangaat.

Het geheel van het programma wordt gesuperviseerd door de NATO Starfighter Management Office (NASMO) dat gevestigd is in Koblenz. Met de hulp van Lockheed zal deze organisatie erin slagen de verschillende fases van het programma te coördineren. De initiële bestelling door de landen van het consortium bedraagt 977 vliegtuigen.

Het programma vertegenwoordigt een investering van voor



*Montage d'une servocommande de profondeur.  
Montage van een servobesturing voor het hoogteroer.*

logies nouvelles permet de faire une percée, coûteuse mais indispensable, dans l'usinage des pièces, dans les servocommandes<sup>1</sup> et dans l'avionique<sup>2</sup>. Fairey va investir plus de 2,5 milliards de FB pour la modernisation de son infrastructure et de son outillage. En quatre ans, les effectifs vont plus que doubler. En plus des avions belges, Fairey va produire 200 demi fuselages avant et 200 trappes de train d'atterrissage pour la chaîne italienne.

En 1964, Fairey signe un contrat avec la Luftwaffe pour la maintenance des F-104G. Trois cents Starfighter allemands passent ainsi par ses ateliers entre 1964 et 1971.

Le F-104G est équipé du moteur General Electric J79. Il développe une puissance à plein régime de 15.750 CV et de 24.860 CV en postcombustion.

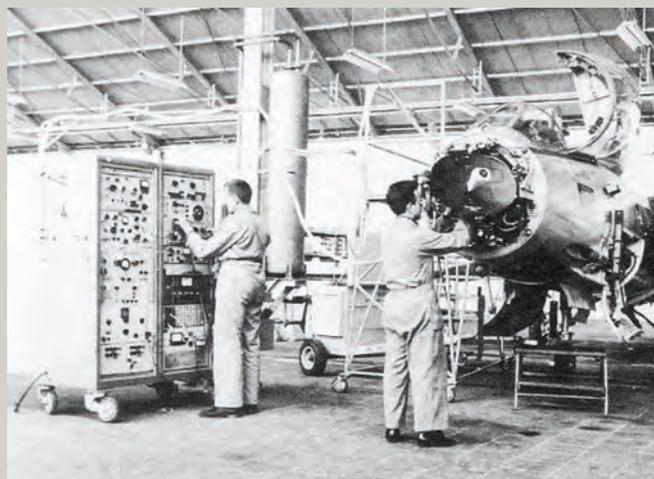
Le J79 se compose d'un compresseur axial à dix-sept étages et d'une turbine à trois étages.



*Le J79 équipant le F-104G.  
De J79 die de F-104G uitrust.*

1. Servocommande : mécanisme auxiliaire qui permet de compenser la force musculaire en assurant de façon automatique et par amplification, la force nécessaire au fonctionnement d'un ensemble, dans le cas présent, les gouvernes de vol.

2. Avionique : application des techniques de l'électronique au domaine de l'aviation.

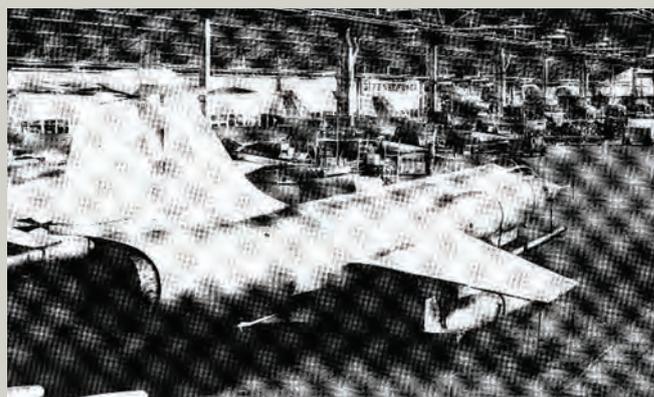


*Test de l'équipement radar.  
Test van de radaruitrusting.*

die tijd 150 miljard Belgische franks en verschaft werk aan meer dan 100.000 personen van 21 bedrijven uit zeven verschillende landen.

SABCA-Fairey leert om te gaan met nieuwe technologie, een kostbare maar onvermijdelijke leerschool voor de productie van onderdelen zoals servobesturingen<sup>(1)</sup> en vliegtuigelektronica (avionics)<sup>(2)</sup>. Om haar infrastructuur en haar technische uitrusting te moderniseren zal Fairey meer dan 2,5 miljard BF investeren. Het personeelsbestand zal in vier jaar meer dan verdubbelen. Naast de Belgische vliegtuigen maakt Fairey voor de Italiaanse montageketting 200 voorste helften van de rompen en 200 deuren voor het landingsgestel.

In 1964 tekent Fairey een contract met de Luftwaffe voor het onderhouden van hun F-104G. Tussen 1964 en 1971 zullen er zo driehonderd Duitse Starfighters langs hun werkhuizen passeren.



*Chaîne de montage des F-104G à la SABCA.  
Montageketting van de F-104G bij SABCA.*

1. Servobesturing of stuurbevoegdheid: hydraulisch hulpmechanisme om bepaalde onderdelen, in dit geval het roer, te bewegen zodat er minder spierkracht nodig is.

2. Avionics: het aanwenden van elektronica in vliegtuigen.

La FN se voit attribuer, sous licence, une partie importante de la fabrication des moteurs destinés aux avions belges. Les tractations sur les modalités de licence sont toutefois longues et laborieuses. L'accord est finalement signé le 2 juillet 1960. Passé ce cap difficile, la collaboration technique et industrielle entre la FN et General Electric s'avèrera excellente.

Au total, le motoriste liégeois va finalement fabriquer 46 % des moteurs J79<sup>3</sup>. FN s'est spécialisé dans la construction des pièces dites « chaudes et tournantes ». Le moteur est caractérisé par un débit d'air, un rapport de compression et des températures d'entrée de turbine en très forte progression. Il contient des innovations importantes : postcombustion, aubages orientables. Les méthodes de fabrication font appel à des techniques nouvelles de forgeage et de brasage des aubes. Les ateliers sont agrandis une fois de plus pour pouvoir accueillir de nouvelles machines à programmation et les premiers outils à commande numérique. Le banc d'essais de Liers (Milmort) sur les hauteurs de Liège, fait l'objet d'un investissement important afin de permettre les essais en post-combustion.

Au bout du compte, le bilan est excellent pour tous les partenaires. Avec un dollar stable à 50 FB et des coûts de production moindres en Belgique, FN réalise une opération financière et commerciale profitable.



*Le FX-1 avant son vol d'essai.  
De FX-1 voor zijn proefvlucht.*

Le premier F-104G assemblé en Belgique<sup>4</sup> a été présenté à la presse à Gosselies, le 4 décembre 1961 par Bernard Neefs, le célèbre pilote d'essai de l'association momentanée.

Le dernier monoplace – il s'agit en fait du 101<sup>e</sup> F-104 belge qui remplace un avion perdu au cours d'un essai en vol – est remis à la Force Aérienne en juin 1965.

3. 1.055 avions F-104G sont livrés entre décembre 1961 et juin 1965.

4. L'avion a d'abord été monté aux États-Unis. Démonté, il a été transporté par air pour être remonté par SABCA-Fairey aux fins d'étalonnage des équipements de production nationale.

De F-104G is uitgerust met een General Electric J79 motor. Hij ontwikkelt bij vol regime een vermogen van 15.750 pk en van 24.860 pk met naverbranding.

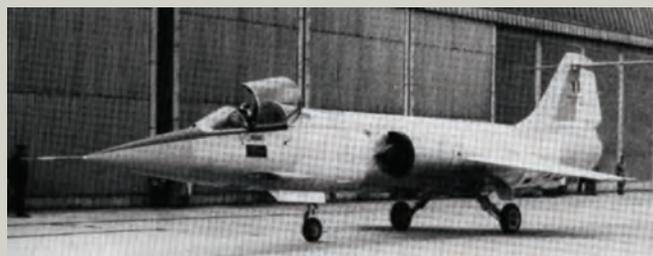
De J79 bestaat uit een axiale compressor met 17 trappen en uit een turbine met drie trappen.

FN ziet zich onder licentie een belangrijk deel toewijzen voor de fabricatie van de motoren voor de Belgische vliegtuigen. De onderhandelingen in verband met de licentie zijn nochtans uitgebreid en moeizaam. Uiteindelijk wordt het akkoord op 2 juli 1960 ondertekend.

Eenmaal deze moeilijke kaap genomen, blijkt de technische en de industriële samenwerking tussen FN en General Electric uitstekend te verlopen. In de loop van de ontelbare jaren van samenwerking die zullen volgen, zal er zich nooit het minste geschil voordoen.

In totaal zal de Luikse motorenbouwer FN uiteindelijk 46 % van de J79-motoren<sup>(3)</sup> vervaardigen. FN heeft zich gespecialiseerd in de constructie van onderdelen die men "hittebestendig en bewegend" noemt. De motor wordt gekenmerkt door een luchtdebiet, een compressieverhouding en de snel stijgende inlaattemperatuur van de turbine. Hij bevat belangrijke nieuwigheden: naverbranding, verstelbare schoepen. De fabricatiemethodes vereisen nieuwe smeed- en soldeertechnieken van de schoepen. Eens te meer worden de ateliers vergroot om de nieuwe programmeerbare machines en de eerste digitale werktuigen te kunnen ontvangen. De testbank te Liers (Milmort) in de omgeving van Luik, maakt het voorwerp uit van een belangrijke investering. Er vinden testen plaats met de naverbranding.

Ten slotte is de balans voor alle deelnemers zeer positief. Door de stabiele dollar ter waarde van 50 BF en de lagere productiekosten in België, kan FN een mooie winst voorleggen.



*Le premier F-104G livré à la Luftwaffe.  
De eerste aan de Luftwaffe geleverde F-104G.*

In juni 1965 wordt de laatste eenzitter aan de Luchtmacht overhandigd. Het gaat hier in feite om de 101<sup>ste</sup> Belgische

3. Tussen december 1961 en juni 1965 worden er 1.055 F-104G geleverd.

4. Het vliegtuig wordt eerst gemonteerd in de Verenigde Staten. Nadat het gedemonteerd is, wordt het via luchttransport vervoerd om te worden gehemonteerd door SABCA-Fairey die er tevens de nationaal vervaardigde onderdelen op- en/of inbouwt.

Des douze biplaces prévus, trois exemplaires ont été acquis dans le cadre du programme d'assistance MDAP. Ces biplaces sont utilisés à la base de Jever, dans le nord de l'Allemagne, pour la conversion des pilotes belges. Entre janvier et octobre 1967, les neuf biplaces TF-104G restants sont assemblés sur le plateau carolorégien.



*Premier TF-104G avec immatriculation US.  
De eerste met VS-registratie TF-104G.*

Le F-104G va également entrer à l'inventaire d'autres nations européennes dans le cadre du programme d'assistance des États-Unis. La Grèce et la Turquie reçoivent initialement des appareils construits au Canada. La Norvège et le Danemark s'équipent également d'appareils en provenance des surplus canadiens. L'Espagne utilisera également une vingtaine de Starfighter entre 1965 et 1972.

En 1980, 18 F-104G belges font partie d'un lot d'avions revendus à la Turquie dans le cadre d'un programme d'assistance de l'OTAN.

En Belgique, le nombre de F-104G acquis est insuffisant pour rééquiper l'ensemble de la flotte des avions de combat. À la fin des années soixante, le 2<sup>e</sup> Wing de Florennes et le 3<sup>e</sup> Wing de Bierset volent toujours sur F- et RF-84F. L'acquisition d'un nouvel appareil s'impose donc.

F-104 die een tijdens een testvlucht verongelukt toestel vervangt.

Van de twaalf geplande tweezitters worden er drie exemplaren verworven in het kader van het bijstands-programma van de MDAP. Deze tweezitters worden op de basis van Jever, in het noorden van Duitsland, gebruikt voor de conversie van de



*Dernier vol du biplace FC-10 en avril 1981.  
Vlucht in april 1981 van de laatste tweezitter.*

Belgische piloten. Tussen januari en oktober 1967 worden de overblijvende negen tweezitters TF-104G op de Luikse ketting geassembleerd.

In het kader van het hulpprogramma van de Verenigde Staten zal de F-104G eveneens zijn intrede doen bij andere Europese naties. In eerste instantie ontvangen Griekenland en Turkije in Canada gemonteerde toestellen. Noorwegen en Denemarken gaan zich eveneens uitrusten met toestellen die afkomstig zijn van de Canadese overstock. Tussen 1965 en 1972 zal Spanje ook een twintigtal Starfighter in dienst nemen.

18 Belgische F-104G gaan in 1980 deel uitmaken van een lot vliegtuigen dat in het kader van het hulpprogramma van de NATO aan Turkije werden doorverkocht.

Het aantal Belgische F-104G is onvoldoende om de hele vloot uit te rusten. Eind jaren zestig vliegen de 2<sup>de</sup> Wing van Florennes en de 3<sup>de</sup> Wing van Bierset nog altijd met F- en RF-84F. De aankoop van een nieuw toestel dringt zich op.



*FX47, 1 Wing Historical Center, Beauvechain.*

# Un aviateur passionné devient le patron de Temploux

Le présent article concerne les activités du Vicomte Olivier de Spoelberch en tant que nouveau propriétaire gérant de l'aérodrome de Temploux. Sa carrière de pilote est toutefois impressionnante et il est actionnaire majoritaire de la firme allemande Stemme AG, à l'origine du développement des

planeurs motorisés Stemme S6, S10 et, tout récemment, S et ES15 (drone) aux performances positivement prodigieuses.

Cette histoire captivante fait l'objet d'un article séparé à paraître ultérieurement.



*Le Vicomte Olivier de Spoelberch, nouveau patron de l'aérodrome de Temploux depuis la mi-juillet, pose devant son superbe planeur motorisé Stemme S10. Il est également l'actionnaire principal du constructeur Stemme AG et pilote avec une prestigieuse carrière : ceci fera l'objet d'un article séparé. (Jean-Pierre Decock)*

Jean-Pierre Decock  
Vertaald door Bruno Ceuppens

*Burggraaf Olivier de Spoelberch, sinds midden-augustus nieuwe baas van Temploux, poseert voor zijn fameuze gemotoriseerd glider Stemme S10. Hij is ook de voornaamste aandeelhouder van de vliegtuigbouwer Stemme AG en piloot met een gerenommeerde loopbaan. Dit wordt het onderwerp van een volgend artikel.*

# Een gedreven vlieger wordt baas van Temploux

Onderhavig artikel geeft een overzicht van de activiteiten van burggraaf Olivier de Spoelberch als nieuwe eigenaar en beheerder van het vliegveld van Temploux. Zijn loopbaan als piloot is indrukwekkend, maar hij is ook de voornaamste aandeelhouder van de Duitse firma Stemme AG die de gemoto-

riseerde zweefvliegtuigen Stemme S6 en S 10 ontworpen heeft. Daar moeten we nog de recentelijk ontwikkelde drone ES15 aan toevoegen die verbazende prestaties kan voorleggen.

De prestaties van deze toestellen zullen besproken worden in ons volgend magazine.

Le Vicomte Olivier de Spoelberch est devenu le propriétaire gérant de l'aérodrome de Namur-Temploux à la mi-juillet 2017. Martine Uytthendaele, veuve de Georges Bertrand, qui en ont été les propriétaires et exploitants pendant pratiquement trente-quatre ans, ainsi que leur fils Alain, ont revendu la plate-forme aviation de Temploux. Les héritiers de Georges Bertrand étaient à la recherche ces dernières années d'un candidat repreneur et divers contacts ont atteint divers niveaux d'intention, mais aucun n'avait abouti jusqu'ici. C'est en apprenant que des discussions étaient en cours entre Mme Bertrand et le Groupe Trévi qu'Olivier de Spoelberch, pilote et propriétaire d'un planeur à moteur Stemme S10 résidant à Temploux, a décidé de prendre l'affaire en mains, car redoutant que les plans du groupe immobilier à moyen et long terme n'aillent pas dans le sens du maintien des activités aériennes.

Burggraaf Olivier de Spoelberch is midden juli 2017 eigenaar en beheerder geworden van het vliegveld Namen-Temploux. Voorheen was het vliegveld gedurende 34 jaar in handen van Martine Uytthendaele, weduwe van Georges Bertrand, alsook van hun zoon Alain. De erfgenamen van Georges Bertrand waren de laatste jaren op zoek naar een kandidaat overnemer. Meerdere kandidaten hadden zich al aangemeld, maar tot hiertoe was het nog niet tot een sluitend akkoord gekomen. Toen Olivier de Spoelberch, piloot en eigenaar van een Stemme S10 die in Temploux gestationeerd is, vernam dat er onderhandelingen aan de gang waren tussen de Groep Trévi en Mme Bertrand is hij tussenbeide gekomen. Hij vreesde dat de toekomstplannen van deze immobiliën-groep niet in de richting van het behoud van luchtvaartactiviteiten zou gaan.



La vocation de Temploux en tant que plate-forme d'aviation sportive est donc maintenue et son développement futur assuré. Cet aérodrome est, en effet, une base de vol à voile très active mais aussi en termes d'aviation générale et sportive, du reste, des écoles de pilotage et de parachutisme florissantes y sont implantées, sans compter les nombreux vélivoles, pilotes privés d'avions et d'hélicoptères qui y hébergent leurs machines. L'aérodrome est actuellement non accessible aux ULM, mais Olivier de Spoelberch a la ferme intention de bientôt leur permettre d'atterrir pour autant que leurs pilotes soient détenteurs d'une licence de pilote privé. Rappelons que la dernière génération d'ULM est beaucoup moins bruyante que les avions traditionnels.

En manager avisé, Olivier de Spoelberch s'est adjoint deux gérants, à savoir Benjamin de Broqueville et Vanina Ickx qui, outre leurs compétences de gestionnaires, sont également familiers du monde de

Het voortbestaan van Temploux als platform voor luchtsport activiteiten, alsook de verdere uitbouw is dus verzekerd. Dit vliegveld is inderdaad een zeer actieve basis voor zweefvliegerij en andere general aviation en sportieve luchtvaartactiviteiten. Verder zijn er vlieg- en parachutagescholen ingeplant zonder te spreken over de eigenaars van privévliegtuigen, gliders, en helikopters die hier hun toestellen onderbrengen. Het vliegveld is voor het ogenblik niet toegankelijk voor ULM, maar Olivier de Spoelberch is er van overtuigd dat dit in de nabije toekomst mogelijk moet zijn op voorwaarde dat hun piloten over een licentie van privaat piloot beschikken. Ook is de jongste generatie van ULM veel minder luidruchtig dan hun voorgangers.

Als ervaren manager heeft Olivier de Spoelberch de steun van twee geranten, te weten Benjamin de Broqueville en Vanina Ickx. Naast hun ervaringen als beheerders zijn deze eveneens vertrouwd met de

# Temploux

l'aviation et même de la compétition automobile et du pilotage d'ULM en ce qui concerne Vanina Ickx. Le moins qu'on puisse dire, c'est que l'affaire est assurément en de bonnes mains et, dans l'immédiat, il y a de quoi faire au niveau des infrastructures. Comme le précise le nouveau patron de Temploux, l'un des problèmes majeurs réside dans la vétusté des infrastructures et, notamment, de l'hôtel-restaurant de l'aérodrome fermé depuis pas mal de temps et qu'il convient de rénover pour en faire une brasserie de standing qui attirerait du monde sans nuire aux affaires du snack-bar/buvette actuellement présent sur l'aérodrome.

L'autre problème de taille de Temploux est sa piste herbeuse inutilisable après de longues périodes pluvieuses, car le terrain est mou et boueux, ce qui survient principalement en hiver et peut durer plusieurs semaines. Olivier de Spoelberch considère donc comme une priorité absolue de réaliser un bon drainage du terrain ainsi que la pose d'un caillebotis en matière plastique, genre plaques de PSP (pierced steel plate) auxquelles

luchtvaartwereld en, wat Vanina Ickx betreft, ook met autoracing en ULM vliegerij. Het minste dat we kunnen zeggen is dat de zaak zeker in goede handen is maar in de nabije toekomst is er ook werk aan de gebouwen. Zoals de nieuwe baas van Temploux het zelf zegt; één van de voornaamste problemen is de veroudering van de infrastructuur, met name aan het hotel restaurant van het vliegveld dat sinds aanzienlijke tijd gesloten is. Dit moet omgebouwd worden tot een brasserie met standing zonder het cliënteel af te nemen van de huidige café/snack bar die voor het ogenblik uitgebaat wordt op het vliegveld.

Een ander belangrijk probleem in Temploux is de gras piste die onbruikbaar wordt na langere regenval, hetgeen zich tijdens de winter vrij vaak voordoet en meerdere weken kan aanslepen. Olivier de Spoelberch beschouwt het draineren van het terrein als een absolute prioriteit. Ook wordt een loopvlak in plastic aangelegd, in de aard van de PSP (pierced steel plate) die door de Amerikanen gebruikt werd tijdens



*Vue en mars 2010 depuis le cockpit d'un hélicoptère R44 de la tour de contrôle, dépourvue de sa verrière, et des grands et petits hangars à l'est de l'aérodrome. (Jean-Pierre Decock)*

*Maart 2010, vanuit de cockpit van een helikopter R44, de controletoren zonder koepel en de grotere en kleinere loodsen van het vliegveld.*

les Américains avaient recours durant la 2<sup>ème</sup> guerre afin de permettre l'utilisation de l'aérodrome durant toute l'année sans discontinuer. Part ailleurs, la piste d'une longueur de 750 mètres est fort juste pour lancer des planeurs au treuil plutôt que de les remorquer par avion, le treuil est beaucoup moins coûteux, moins polluant et totalement inaudible pour les riverains. Des essais de treuillage avec le matériel adéquat ont été effectués avec succès en septembre.

Enfin, dernier problème, mais pas le moindre, l'aérodrome de Temploux se trouve dans le secteur « Bravo » de la zone de contrôle de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) tandis que la zone de contrôle de Liège-Bierset n'est pas très éloignée et est limitée à une altitude de 2.500 pieds (750 mètres). Dans les deux cas, la situation est par trop restrictive, essentiellement pour la pratique du vol à voile. Le nouveau gérant envisage de négocier pour maintenir, voire assouplir, les rapports de bon voisinage avec ses deux grands voisins, situés l'un à l'ouest et l'autre au nord.

La direction de Temploux projette également d'avoir, dans un proche avenir, une école de pilotage de drones, vu le fulgurant succès de ces



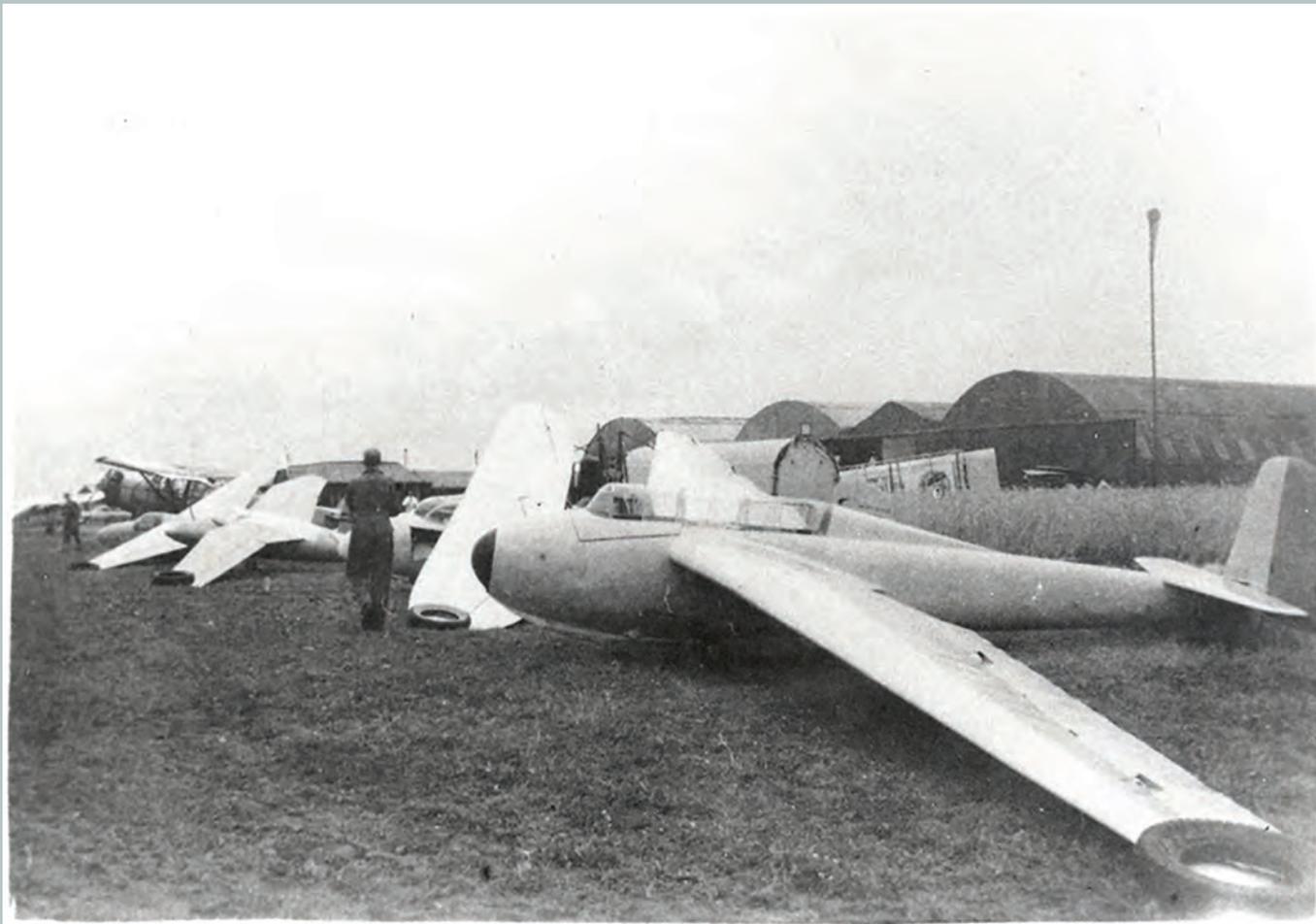
*Remorquage d'un planeur ASK 13 par un Robin DR400 Remorqueur fin août 2017, une vision fréquente à Temploux très actif en ce qui concerne le vol à voile. On peut voir, au fond, le fameux pont sur l'autoroute E42 qui est la toile de fond de nombreuses photos prises sur cet aérodrome. (Jean-Pierre Decock)*

*Begin augustus 2017; optrekken van een glider ASK 13 door een Robin DR400. Op de achtergrond de fameuze brug over de snelweg E-42 die het canvas is van meerdere foto's die vanaf Temploux genomen worden.*

de tweede wereldoorlog. Deze maatregelen moeten toelaten om het vliegveld gedurende het gans jaar ononderbroken te gebruiken. Verder laat de startbaan van 750 m nauwelijks toe om de zweefvliegtuigen op te trekken met sleepvliegtuigen. Het lanceren met een lier zou niet enkel merkkelijk goedkoper zijn, maar ook geen geluidsoverlast voor de omwonenden veroorzaken. Proeven met het optrekken via een lier hebben reeds plaatsgevonden tijdens de maand september.

Laatste probleem tenslotte, maar niet het minste; het vliegveld van Temploux bevindt zich in de "Bravo" sector van de controle zone van Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) terwijl de nabije controlezone van Liège-Bierset niet hoger gaat dan 2.500 voet (750 meter). In beide gevallen is deze toestand al te beperkend voor het zweefvliegen. De nieuwe beheerder overweegt om te onderhandelen met beide grote burens om de huidige toestand te behouden of te versoepelen.

De leiding van Temploux voorziet in de nabije toekomst om ook een



Journées de vol à voile à Temploux en juillet 1951.

Cette image est remarquable à plus d'un titre, car on y voit bien les grands hangars en tôle ondulée typiques de cet aérodrome et l'on devine au fond, au niveau de la tête de l'individu au centre, le bungalow servant de bureau de contrôle, buvette et salle de cours de l'Aéroclub de la Meuse. D'autre part, à l'avant-plan figure l'un des deux planeurs biplaces Kranich utilisés en Belgique et celui-ci, récupéré après-guerre en Allemagne, appartenait au Ministère de la Défense/Force Aérienne qui le mit à disposition du Centre National de vol à voile et le récupéra (ainsi que deux Grünau Baby) en 1960 avant de le ferrailer alors qu'il avait très peu volé durant sa vie opérationnelle. (Hubert Mojet)

Vliegdagen in Temploux in juli 1951.

Dit beeld is opmerkelijk voor meerdere redenen. Men merkt zeer goed de loodsen met typische golfplaten met achteraan, half verscholen achter het hoofd van het individu in het centrum, de bungalow die dienst deed als navigatiebureau, cursuszaal en club house voor de Aéroclub de la Meuse. Verder merkt men op het voorplan een van de tweezitter-zweefvliegtuigen Kranisch die in België gebruikt werden. Deze werden gerecupereerd door de Luchtmacht in het naoorlogse Duitsland en ter beschikking gesteld van het Nationaal Zweefvliegcentrum. Alhoewel deze gliders weinig vliegers hadden werden ze naar de schroothoop verwezen in 1960, samen met twee Grünau Baby.

engins et le besoin d'encadrement des pilotes de ces aéronefs d'un type nouveau. Cette activité se ferait en dehors de l'aérodrome pour ne pas gêner le trafic des avions et des planeurs y évoluant quotidiennement.

Le leitmotiv de l'équipe managériale de Temploux est d'animer la plateforme, également avec des activités non aéronautiques, mais toujours avec le souci de réduire, sinon d'éviter, tout type de nuisance pour les voisins plus ou moins proches de l'aérodrome.

## Temploux, une histoire à rebondissements

C'est en septembre 1944 que les troupes du génie américaines appartenant à la 9ème US Army Air Force entamèrent les travaux d'aménagement d'une base aérienne sur le plateau de Temploux-Suarlée, immédiatement à l'ouest de la ville de Namur. Leur job initial fut de tracer une route empierrée (puis rapidement asphaltée) d'accès au futur aérodrome depuis la route Nivelles-Namur. Le site reçut le numéro code d'aérodrome Y-47 et ne fut déclaré officiellement opérationnel

school op te richten voor "drone" piloten. Gezien het bliksemsnel succes van deze nieuwe tuigen is het nodig om een kader te scheppen om de bedieners ervan een degelijke vorming te geven. Deze activiteit zou trouwens plaats vinden buiten het vliegveld, dit om het dagelijks verkeer van vliegtuigen en zwevers niet te verstoren.

Het leidmotief van de beheerders van Temploux is om het platform nieuw leven in te blazen, ook met niet-luchtvaart activiteiten, rekening houdend met het beperken of zo mogelijk vermijden van elk type van overlast voor de bureaus in de omgeving van het vliegveld.

## Temploux, een verhaal van vallen en opstaan

In september 1944 is de Amerikaanse genie van de 9de Army Air Force begonnen met het bouwen van een vliegbasis op het plateau van Temploux-Suarlée, ten Westen van Namen. Hun eerste taak was het aanleggen van een geplaveide toegangsweg (die spoedig geasfalteerd zou worden) van de weg Nijvel-Namen tot het toekomstig vliegveld.

## Temploux

que le 22 février 1945, bien qu'il ait été utilisé dès octobre 1944 alors que les spécialistes américains s'activaient à niveler et dégager l'espace utile pour les avions. L'utilisation prématurée de ce « landing strip » était justifiée par le fait que le Général Omar Bradley avait établi son quartier-général en tant que commandant du 12<sup>ème</sup> groupe d'armées (totalisant 900.000 hommes) dans l'immeuble du gouvernement provincial de Namur. Un détachement du 112<sup>ème</sup> squadron de liaison y élit domicile du 21 octobre 1944 au 11 février 1945. Ses Stinson L-5 Sentinel, Piper L-4 Grasshopper et bimoteurs Cessna UC-78 Bobcat servaient à transporter les officiers d'état-major, les VIP et les courriers destinés aux unités sur le front. Durant la brève existence opérationnelle du site Y-47, celui-ci servit essentiellement aux petits avions de liaison mais accueille également des C-47 Dakota de soutien logistique ou, début 1945, de rapatriement de prisonniers de guerre. Sa piste et ses chemins de taxi engazonnés étaient renforcés par des plaques de PSP (pierced steel plate). Un bombardier quadrimoteur B-17 Forteresse Volante y fut endommagé à l'atterrissage en février 1945. Jusqu'à une centaine de militaires américains y furent actifs. Les Américains abandonnèrent les lieux en novembre 1945 et les installations (tour de contrôle, baraquements, etc.) furent vidées et démolies tandis que les civils s'empresaient de récupérer et de recycler ce qui pouvait l'être,



principalement les plaques de PSP qui étaient particulièrement prisées pour faire des chemins et abris agricoles improvisés. Temploux était vide de toute présence militaire en 1946.

La famille de Mévius, cousins d'Olivier de Spoelberch, étaient férus d'aviation et habitaient à Rhisnes, village à un jet de pierre de Temploux. Ils y démarrèrent en 1947 des activités de vol à voile et disposaient d'un De Havilland DH 82 Tiger Moth pour remorquer les planeurs. Il fut décidé par les pouvoirs publics en 1947 que Temploux serait un aéroport civil dont les délimitations correspondaient à peu près à celles du terrain Y-47. Un hangar en tôle ondulée et un bungalow, servant de bureau de navigation, salle de cours et club-house pour l'Aéroclub de la Meuse nouvellement créé, y furent érigés. L'aéroport civil fut formellement inauguré le 21 juin 1947.

Le Centre National de vol à voile y fut implanté au début des années 50 et ses activités s'y développèrent rapidement. Des manifestations de grande ampleur telles que les journées de vol à voile y furent organisées dès juillet 1951. L'événement le plus marquant des années 50 fut cependant l'organisation en juillet 1956 du meeting international conjointement à la première édition du challenge de vol à voile parrainé par Victor Boin, ancien pilote de 1914-18 et vice-président de l'Aéro-Club Royal de Belgique. Les vedettes de la manifestation étaient la championne du monde de saut en parachute à ouverture retardée

De locatie kreeg de codenaam Y-47 en werd pas operationeel verklaard op 23 februari 1945. Nochtans was het vliegveld reeds in gebruik sinds oktober 1944, en dit terwijl Amerikaanse specialisten nog steeds aan het werk waren om de nodige platformen te nivelleren en ruimte te scheppen voor de vliegtuigen. Dit voorbarig gebruik van deze landing strip was verantwoord omdat de generaal Omar Bradley zijn hoofdkwartier gevestigd had in het gebouw van het provinciebestuur van Namen. Bradley was commandant van de 12<sup>de</sup> legergroep met een getalsterkte van 900.000 man. In Temploux had zich van 21 oktober 1944 tot 11 februari een detachement van het 112<sup>de</sup> squadron verbinding gevestigd. Met hun Stinson L-5 Sentinel, Piper L-4 Grasshopper en tweemotorige Cessna UC-78 Bobcat vervoerden ze stafofficieren, VIP's en post voor het front. Gedurende de korte operationele periode van Y-47 waren het vooral kleinere verbindingsvliegtuigen die er ingezet werden maar het vliegveld werd ook gebruikt door C-47 Dakota voor logistieke opdrachten en, begin 1945, voor het repatriëren van krijgsgevangenen. De gras piste en taxitracks werden versterkt met PSP (pierced steel plate). In februari 1945 liep een B-17 Vliegend Fort er ernstig beschadiging op bij een noodlanding. Er verbleven een honderdtal Amerikaanse militairen op het vliegveld tot in 1945. In november van dat jaar verlieten de Amerikanen het vliegveld; de installaties (controletoren, huisvesting, enz.) werden leeg gemaakt

*Bien que récente, cette photo d'un Stinson L-5 Sentinel revêtu d'une livrée camouflée avec bandes d'identification du débarquement en Normandie telles qu'appliquées à partir de l'automne 1944, est très similaire à ce qu'on aurait pu voir sur le terrain Y-47 de Temploux en octobre 1944. (Jean-Pierre Decock)*

*Een recente foto van een Stinson L-5 Sentinel beschilderd met de camouflagekleuren en de herkenning strips van de landing in Normandië, toepasselijk vanaf de herfst 1944. Deze livrei was gelijkaardig aan die van de vliegtuigen die op het veld Y-47 opereerden in oktober 1944.*

en vernietigd. De burgers haastten zich om alles wat bruikbaar was te recupereren en recycleren, vooral de PSP platen die uiterst geschikt waren om wegen en geïmproviseerde landbouwschuilplaatsen te bouwen. Alle militairen hadden Temploux verlaten in 1946.

De familie de Mévius, neven van Olivier de Spoelberch waren bezeten van luchtvaart en woonden in Rhisnes, een dorp op een steenworp van Temploux. Zij hebben er in 1947 zweefvliegactiviteiten opgestart en beschikten over een De Havilland DH 82 Tiger Moth om zwevers te trekken. Door de luchtvaartautoriteiten werd in 1947 beslist dat Temploux het statuut van burgervliegveld kreeg met de afmetingen die ongeveer overeenstemden met deze van de voormalige Y-47 site. Een hangar in golfplaten en een bungalow werden gebouwd en dienden als navigatiebureau, cursuszaal en club house voor de pas opgerichte Aéroclub de la Meuse. Het burgervliegveld werd officieel ingehuldigd op 21 juni 1947.

Het Nationaal Centrum voor zweefvliegen werd er begin jaren 50 gevestigd. Al snel namen de activiteiten een grote uitbreiding. Vanaf juli 1951 vonden er grootschalige evenementen plaats zoals de dagen van het zweefvliegen. Het gedenkwaardigste evenement van de jaren 50 was de internationale meeting van juli 1956. Deze vond plaats samen met de eerste editie van de wisselbeker zweefvliegen onder het peterschap van Victor Boin, oud-piloot 14-18 en vicevoorzitter van de



*René Thierry, journaliste de la RTBF, aux commandes de son Butterfly, un ULM de conception et de fabrication belge lors de l'arrivée à Temploux du tour de Belgique ULM de 1984. (Guy Viselé)*

*René Thierry, journalist RTBF, aan het stuur van de Butterfly, een ULM van Belgische makelij, bij zijn aankomst in Temploux tijdens de Ronde van België met ULM in 1984.*

Colette Duval et son partenaire Gil Delamare, cette discipline aérienne était à l'époque toute nouvelle et très spectaculaire. Cette journée fut d'autant plus mémorable qu'elle était placée sous le haut patronage de son Altesse Royale le Prince de Liège, futur Roi Albert II...

Les activités aériennes, surtout vélivoles, de Temploux connurent un développement considérable dans les années 60 et 70 du siècle dernier au point que le bureau économique de la province de Namur décida en 1971-72 d'investir dans la modernisation de l'aérodrome. L'ASBL Aérodrome de Namur fut constituée en vue de la démolition des installations devenues vétustes et de la construction d'un bâtiment à vocation d'hôtel-restaurant mais aussi de locaux administratifs, d'une tour de contrôle et de nouveaux hangars.

L'importateur des avions Robin pour la Belgique fit construire en 1975 un bâtiment servant de locaux et d'atelier pour son école de pilotage. Ce local est actuellement utilisé par le club de parachutisme qui a considérablement développé ses activités au cours de ces dernières décades.

Fait lourd de conséquences pour le futur : les instances supérieures de la province signèrent en 1979 un engagement à maintenir les opérations aéronautiques à Temploux pour une période d'au moins vingt ans. En effet, l'ASBL « La Chevauchée » émit en 1983 le projet de transformer l'aérodrome en hippodrome, mais ce projet n'aboutit pas, malgré les tentatives de la province de revendre le site de Temploux, étant donné son manque de rentabilité. Des pourparlers furent engagés avec Georges Bertrand, gérant et propriétaire de Publi-Air, société effectuant des travaux aériens variés, dont l'exploitation des lignes à courte distance pour le compte de la SABENA et la gestion d'une école de pilotage à Grimbergen. Les discussions se conclurent en janvier 1984 et Georges Bertrand acquit Temploux au prix de 22 millions de francs belges (environ 545.000 euros actuels).

Ce nouvel exploitant a fortement développé les activités de l'aérodrome et y a organisé de nombreuses fêtes aériennes, les plus marquantes étant celles de 1987 pour fêter le 40ème anniversaire de la création de l'aérodrome civil de Temploux et de 1997 pour en fêter le cinquantenaire. Les hivers rigoureux des années 80 provoquèrent la fermeture de Temploux aux avions pour cause d'enneigement mais les propriétaires des lieux eurent l'idée géniale, en collaboration avec la radio RTL, d'y inviter plusieurs années les enfants à venir y faire de la luge ou des bonshommes de neige... Les meetings de 1990 et 1997



*A Temploux en septembre 1981, le bel SV4c immatriculé F-BDCN restauré et piloté par Albert Hage. (Jean-Pierre Decock)*

*Temploux, september 1981: de Bel SV-4c, registratie nummer F-BDCN, gerestaureerd en gevlogen door Albert Hage.*

Koninklijke Aeroclub van België. De sterren van het evenement waren de wereldkampioene valschermspringen met vertraagde opening Colette Duval en haar partner Gil Delamare. Deze discipline was toen heel nieuw en zeer spectaculair. Deze dag was vooral gedenkwaardig omdat hij stond onder de hoge bescherming van Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins van Luik, de toekomstige Koning Albert II.

Voor de zweefvliegactiviteiten van Temploux kenden in de jaren 60 en 70 van vorige eeuw een hoge vlucht. In die mate zelfs dat de economische dienst van de provincie Namen in 1971-72 besloot te investeren in de modernisatie van het vliegveld. Men richtte de VZW Aérodrome de Namur op die tot de afbraak van de verouderde installaties overging en een hotel-restaurant oprichtte, alsook lokalen voor de administratie, een controletoren en nieuwe loodsen.

De invoerder voor België van de Robin toestellen liet in 1975 voor zijn vliegschool een gebouw oprichten met een werkplaats en leslokalen. Dit gebouw wordt vandaag de dag gebruikt door de para club die zijn activiteiten de laatste decennia aanzienlijk uitbreidde.

Heel belangrijk voor de toekomst was de ondertekening in 1979 door de hogere instanties van de provincie van een verbintenis om de luchtvaartoperaties te Temploux voor een periode van minstens 20 jaar te behouden. In 1983 had de VZW "La Chevauchée" immers een project om van het vliegveld een renbaan te maken. Het project ging echter niet door, ondanks pogingen van de provincie om de site Temploux te verkopen, gezien zijn geringe rendabiliteit. Onderhandelingen werden opgestart met Georges Bertrand, bedrijfsleider van Publi-Air. Dit bedrijf leverde diverse luchtvaartdiensten, zoals de uitbating van korte afstandsvluchten voor rekening van SABENA en het beheer van een vliegschool te Grimbergen. De onderhandelingen werden gunstig afgerond en in januari 1984 verwierf George Bertrand Temploux voor 22 miljoen Belgische frank ( ongeveer 54.000 € nu).

De nieuwe uitbater breidde de activiteiten op rond het vliegveld sterk uit. Hij organiseerde er meerdere luchtvaartfestiviteiten. De opmerkelijkste waren deze van 1987 voor de viering van de 40ste verjaardag van de oprichting van het burgerlijk vliegveld en van deze van 1997 voor de 50ste verjaardag. Door de strenge winters van de jaren 80 was het vliegveld dikwijls dicht wegens overvloedige sneeuwval. Maar de eigenaars hadden het lumineuse idee om er die jaren, in samenwerking met RTL, kinderen uit te nodigen om er te sleeën of sneeuwmannen te bouwen. De meetings van 1990 en 1997 lokten al heel wat volk, maar

# Temploux

drainèrent les foules mais celui de 1993 vit un peu plus de dix mille personnes envahir le terrain d'aviation. D'autre part Temploux fut, plus souvent qu'à son tour, un lieu de rassemblement ou une étape lors de compétitions aéronautiques et, notamment, pour le premier tour de Belgique ULM en 1984 ainsi que les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> Flea In's du Réseau du Sport de l'Air de Belgique, c'est-à-dire l'association des constructeurs amateurs, respectivement en 1996 et 1998.

L'arrivée d'un Republic F-84F Thunderstreak et d'un RF-84F Thunderflash en septembre 1996 comme monuments égaya l'entrée de l'aérodrome. Cette initiative était due, entre autres, à Raymond Nicolaï ancien pilote de F-84F à la Force Aérienne, alors chef-pilote DC-10 et Airbus A310 à la SABENA et propriétaire et pilote du Stampe SV4E immatriculé OO-LEE d'abord et du Stearman PT-19 OO-LEF ensuite, tous deux basés à Temploux. Hélas, ces imposants gardes à l'entrée furent bientôt vandalisés mais le patron de l'aérodrome prit en charge



*Devant les installations de Temploux surmontées de la tour de contrôle le 22 août 1998 lors du Flea In (rassemblement des adeptes constructeurs de Pou du Ciel), un Mignet Cordouan, dernière version ULM biplane à ailes décalées, formule typique des Pou du Ciel. (Jean-Pierre Decock)*

*Temploux 22 augustus 1998; tijdens een "Flea In", (verzameling van supporters "Pou du Ciel") een Mignet Cordouan, laatste versie ULM dubbeldekker met verschoven vleugels, de typische configuratieformule van "le Pou du Ciel".*

au début des années 2000 de les restaurer dans leur livrée d'origine. A l'instigation d'anciens du 3<sup>ème</sup> Wing de Bierset, le Mirage V BA-03 fut prêté par le Musée Royal de l'Armée pour être exposé en compagnie des deux autres avions à partir du 4 avril 2006, mais il ne demeura à Temploux que jusqu'au 16 mars 2008, lorsqu'il fut démonté pour être ramené à Bruxelles et expédié, suite à un échange, au musée de Cracovie en Pologne à bord de deux C-130H belges le 16 juin 2008. Entre-temps, des anciens s'étaient réunis le 29 octobre 2006 pour inaugurer une stèle dédiée aux pilotes de F-84F et RF-84F morts en service commandé.

Parmi les histoires étranges de machines résidant sur l'aérodrome, il convient de signaler le chapardage, en 1995, d'un hélicoptère Robinson R22 qui fut retrouvé crashé le lendemain à proximité de Munich en Allemagne méridionale.

Nul doute que le nouveau comité de gestion de Temploux saura assurer un développement substantiel de cet aérodrome au riche passé et tant prisé des sportifs de l'aviation belge, tant il est vrai que les nouveaux gestionnaires sont animés par la passion des choses de l'air et les compétences requises pour aller de l'avant.

deze van 1993 zag ietwat meer dan tienduizend man het vliegveld overspoelen. Bovendien was Temploux meer dan eens verzamelplaats of etappe voor luchtvaartcompetities. Dit was het geval voor de eerste ronde van België in ULM in 1984 alsook voor de 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> Flea In's van 1996 en 1998 van de "Réseau du sport de l'Air de Belgique", de vereniging van amateur constructeurs.

In september 1996 werd de ingang van het vliegveld verfraaid met de plaatsing als monument van een Republic F-84F Thunderstreak en een RF-84F Thunderflash. Dit initiatief kwam er dank zij onder andere Raymond Nicolaï. Voorheen F84F piloot bij de Luchtmacht was hij toen chef piloot DC10 en Airbus A310 bij SABENA. Hij was eveneens eigenaar en piloot van eerst de Stampe SV4 geïmmatriculeerd OO-LEE en vervolgens van de Stearman PT- OO-LEF, beide met thuisbasis Temploux. Deze indrukwekkende poortwachters werden al snel het slachtoffer van vandalisme, maar de baas van de luchthaven liet ze begin jaren 2000 restaureren in hun originele



*En fin de journée du meeting du 22 juin 1987 lors du départ d'une quinzaine de montgolfières avec, à l'avant-plan, le Jodel D9 du constructeur amateur Jean Anthonis qui le basait à Temploux. (Jean-Pierre Decock)*

*Op het einde van de dag, tijdens de meeting van 22 juni 1987 stijgen een vijftiental ballons op met op het voorplan de Jodel D9 van de amateur-bouwer Jean Antheunis, die in Temploux gebaseerd was.*

livrei. Door toedoen van oudgedienden van de 3<sup>de</sup> Wing van Bierset werd bij het Koninklijk Museum van het Leger de Mirage BA- 03 uitgeleend en vanaf 4 april 2006 tentoongesteld naast de twee andere vliegtuigen. Spijtig genoeg bleef hij slechts tot 16 maart 2008. Na demontage keerde hij terug naar Brussel en nadien werd hij, ten gevolge van een uitwisseling, op 16 juni 2008 overgebracht in twee Belgische C-130H naar een Pools museum in Krakau. Intussen waren oudgedienden op 29 oktober 2006 samengekomen om een gedenksteen in te huldigen, opgedragen aan de F-84F en RF-84F piloten gestorven in bevolen dienst.

Een van de vele vreemde verhalen over de toestellen die op het vliegveld verbleven, is dat van het ontvreemden in 1995 van een helikopter Robinson R-22. De volgende morgen werd hij, gecrasht, teruggevonden in de nabijheid van Munchen in Zuid-Duitsland.

We twijfelen er niet aan dat het nieuwe beheerscomité van Temploux de verdere ontwikkeling van dit vliegveld met zijn rijk verleden en zo geliefd bij de Belgische sportvliegers, aanzienlijk zal bevorderen. De nieuwe bestuurders zijn immers doordrongen van passie voor luchtvaartangelegenheden en hebben alle nodige kennis van zaken om te slagen in hun opzet.

# BOUTIQUE VTB BOETIEK

More items available on [www.vieillestiges.be/boutique](http://www.vieillestiges.be/boutique) - [www.vieillestiges.be/boetiek](http://www.vieillestiges.be/boetiek)



**Cravatte - Das : 20 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

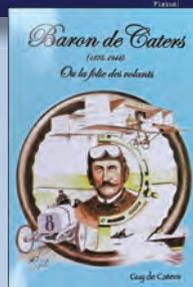
**Ecusson - Badge : 20 €**

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Pin : 15 €**

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Livres - Boeken  
Contact us**



**10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten : 10 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

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

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

# Album photo - Fotoalbum

Op 16 september was het 60 jaar geleden dat Olivier (Coco) Leclercq, CO 349, om het leven kwam tijdens een ongeval met Hunter 4. Met medewerking van de stad Durbuy werd onlangs het herdenkingsmonument hernieuwd en verplaatst. In ons volgend magazine wijden we een kort artikel aan de omstandigheden van deze crash. Op de foto, 349 Sqn enkele maanden voor het ongeval.

Staan/debout : De Wilde, Sepult, Goedseels, De Greef, Van Leuven, Thys, Ginion, Puvrez, Zwaenepoel, Bogaerts, Schoels



Coll. Serge Bonfond

Zittend/assis: Somers, Hallaux, Opdebeek (Flt Co), d'Oultremont (Ops), Leclerc (CO), Vander Stockt (Flt Co), Helderweirt, Elen

Le 16 septembre, il y avait 60 ans qu'Olivier (Coco) Leclercq, CO 349, a perdu la vie dans un accident en Hunter 4. Avec la coopération de la ville de Durbuy, le monument commémoratif a récemment été restauré et déplacé. Les circonstances de l'accident feront objet d'un article séparé dans notre prochain magazine. Sur la photo, la 349<sup>e</sup> Esc quelques mois avant l'accident.

Photo datant de 1947 d'un groupe d'élèves du Koninklijk Atheneum Leuven réunissant des membres de la section de petite aviation de la SESAL (Section Scolaire Aéronautique de Louvain), affiliée depuis avant la guerre au Comité National de Propagande Aéronautique qui avait son siège dans la Maison des Ailes. Nous reconnaissons quelques visages connus.



Coll. Denis Nootens

De gauche à droite - Van links naar rechts: Denis Nootens, Jean Kamers, Van Brussel, Paul Catry, Fernand Basse, De Maertelare. Foto van een groep leerlingen van het Koninklijk Atheneum, Leuven, genomen in 1947, met de leden van de sectie "kleine vliegtuigen" van SESAL (Section scolaire Aéronautique de Louvain). SESAL maakte reeds voor de oorlog deel uit van het Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda met zetel in het Huis der Vleugels. We herkennen een paar vertrouwde gezichten.