



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Jean de Selys Longchamps

UFO (IV)

Fictie of werkelijkheid?
Fiction ou réalité ?

Een beknopte geschiedenis
van de luchtverkenning (II)

Une histoire succincte
de la reconnaissance aérienne (II)

CIVIL PILOTS TRAINING

N°3-2024

45^{ste} jaar
Juli-augustus-september
Driemaandelijks
45^{eme} année
Juillet-août-septembre
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Europe - Europa		
Membres <i>Leden</i>	€ 50,00	€ 60,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 25,00	€ 35,00
Reste du monde - Rest van de wereld		
Membres <i>Leden</i>	€ 55,00	€ 65,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 27,50	€ 37,50
Webzine Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50
<small>*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels</small>		

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

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

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

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

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

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

Inhoud van magazine 3-2024

Het woordje van de voorzitter	04
VTB – Verslag van de Algemene Vergadering	06
Overlijdens	08
Welkom aan nieuwe leden	09
Agenda	09
UFO's, fictie of werkelijkheid? (IV)	10
Jean de Selys Longchamps	32
Civil pilots training	44
VTB Boetiek	55
Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning (II)	56
Nieuw boek: De Belgische Militaire Luchtvaart. Het decennium 1919-1929	64



Sommaire du magazine 3-2024

Le mot du président	04
VTB – Rapport de l'Assemblée Générale	06
Décès	08
Bienvenue aux nouveaux membres	09
Agenda	09
OVNI, fiction ou réalité ? (IV)	10
Jean de Selys Longchamps	32
Civil pilots training	44
Boutique VTB	55
Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne (II)	56
Nouveau livre : L'Aéronautique Militaire belge. La décennie 1919-1929	64

UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : Mich Mandl



Deel 4

Observaties in het buitenland

Bangkok, augustus 2005. Ik ben belast met het organiseren van Workshops voor de Verenigde Naties om de logistieke respons bij grote natuurrampen te optimaliseren. Eén van onze deelnemers, een Australiër, spreekt me aan en vraagt: *“Ben jij de Belgische kolonel die zich bezighoudt met UFO's?”* Voor mij was het Belgisch UFO-verhaal afgesloten maar, enigszins verrast, vraag ik vanwaar hij die informatie heeft gehaald. Zijn antwoord was zeer spontaan *“U moet maar eens kijken op internet”*. Dat heb ik gedaan en, inderdaad, het was niet moeilijk om mijn naam terug te vinden in het UFO-debat op sociale media.

Debat???

Ik heb zelden zoveel desinformatie gezien. De Belgische Luchtmacht was er niet in geslaagd om het fenomeen te identificeren, maar zelfverklaarde experts konden dit wel; zelfs vanachter hun computer. Het was duidelijk, geen enkele van die “Ufologen” kende ook maar iets af, noch van hetgeen er werkelijk gebeurd was, noch van de technische aspecten van de luchtvaart in het algemeen. Er was zelfs een Fransman die een essay had gepubliceerd om te bewijzen dat de UFO-vlaag in België niets anders was dan een zwerm helikopters van diverse types die met ons voeten kwamen spelen, niet alleen met deze van de luchtmacht, maar ook met die van de duizenden getuigen. Hadden die getuigen ooit wel eens een helikopter gezien? Bovendien moesten ze ook nog doof geweest zijn, geen enkele van hen had het geluid van een helikopter gehoord.

Ik heb eenmaal gerepliceerd op die onzin maar heb mij spoedig gerealiseerd dat het zinloos was om mij in dergelijke discussies te mengen. Het is een draaikolk van desinformatie waarin men fulltime meegezogen wordt. Ik had me dus ook voorgenomen om mij niet meer bezig te houden met deze problematiek... tot ik een seintje kreeg van een zekere James Fox.

James Fox is een Amerikaanse filmmaker die gespecialiseerd is in het domein van UFO-documentaires. Hij was erin geslaagd een aantal markante personen samen te brengen om hun ervaring te komen verkondigen in het National Press Centre (NPC) in Washington. Toen hij mij de namen citeerde kon ik zijn aanbod om deel te nemen aan dit evenement niet weigeren.

Washington, november 2007

Het was inderdaad de moeite waard om de oversteek te doen. Ik heb de kans gehad om met heel wat zeer geloofwaardige getuigen te spreken die uitzonderlijke ervaringen hadden meegemaakt.

Partie 4

Observations à l'étranger

Bangkok, août 2005. Je suis en charge de l'organisation de Workshops pour les Nations Unies afin d'optimiser la réaction logistique en cas de catastrophes naturelles majeures. L'un des participants, un Australien, s'approche de moi et me demande : *« Êtes-vous le colonel belge qui s'occupe des Ovnis ? »* En ce qui me concerne, l'histoire des Ovnis belges est close. Quelque peu surpris, je lui demande d'où il tient cette information. Sa réponse est très spontanée : *« Vous devriez jeter un coup d'œil sur internet »*. C'est ce que j'ai fait et très vite, j'ai effectivement trouvé mon nom lié au débat des Ovnis dans les médias sociaux.

Débat ???

J'ai rarement vu autant de désinformation. La Force Aérienne belge n'avait pas été en mesure d'identifier le phénomène, mais des experts autoproclamés avaient été en mesure de le faire ; même devant leur ordinateur. Il était évident qu'aucun de ces « ufologues » ne connaissait quoi que ce soit de ce qui s'était réellement passé, et encore moins sur les aspects techniques de l'aviation en général. Un Français avait même publié un essai pour démontrer que la vague des Ovnis belges n'était rien de plus qu'un essaim d'hélicoptères de différents types qui venaient narguer non seulement la Force Aérienne, mais également des milliers de témoins. Ces témoins avaient-ils déjà vu un hélicoptère ? De plus, ils devaient être sourds, vu qu'aucun d'entre eux n'avait entendu le bruit d'un hélicoptère.

J'ai réagi une seule fois à ces absurdités, mais j'ai vite réalisé que me mêler à de telles discussions ne menait strictement à rien. C'est un tourbillon de désinformation dans lequel on est aspiré à plein temps. J'ai donc décidé de ne plus m'occuper de cette problématique... jusqu'à ce que je sois contacté par un certain James Fox.

James Fox est un cinéaste américain spécialisé dans le domaine des documentaires ayant trait aux Ovnis. Il a réussi à convaincre un certain nombre de personnalités afin qu'elles viennent partager leur expérience au Centre National de la Presse (NPC) à Washington. Quand il m'a cité les noms, je n'ai pas pu refuser son offre de participer à cet événement.

Washington, novembre 2007

Cela valait vraiment la peine de faire la traversée. J'ai ainsi pu m'entretenir avec de nombreux témoins très crédibles ayant vécu des expériences exceptionnelles.

« Jean de Selys Longchamps » par Marc Audrit



Prix littéraire / Literaire prijs 2024 de / van l'Académie de l'Air et de l'Espace (AAE)

Michel Mandl
in gesprek met de auteur

Michel Mandl
en conversation avec l'auteur

Vertaling
Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Als lid sinds 2017 van de sectie "Histoire, lettres et art" neem ik om de twee jaar deel aan de selectie van boeken die kunnen worden weerhouden voor de Literaire Prijs en andere medailles van de Academie. Met het oog op de toekenning van de Prijs 2024 werden in de loop van het jaar 2023 een tiental boeken geselecteerd. Kort voor onze vergadering van november in Parijs ontdekte ik, enigszins toevallig, dat de *Aérobibliothèque* de "coup de coeur 2023" had toegekend aan het boek van een Belgische auteur, Marc Audrit, getiteld "Sur les traces... de Jean de Selys Longchamps...".

Na kennisname van de bijzonder lovende recensie van het boek dat in september door Weyrich Editions werd gepubliceerd, stelde ik aan het einde van de vergadering voor om dit boek aan onze lijst toe te voegen. Ik kreeg wijselijk te horen dat de leden van de sectie pas tegen de volgende vergadering op 10 januari tijd zouden hebben om het boek te lezen. Het zou eventueel in aanmerking kunnen komen voor de volgende toekenning van de Prijs. Dankzij de steun van de vier Belgische vrienden van de sectie, alle VTB-leden (ik wil dit graag benadrukken...) en de snelle verzending van verschillende exemplaren naar het secretariaat van de sectie, zal het boek van Marc Audrit uiteindelijk worden weerhouden en voorgesteld voor de Literaire Prijs 2024 aan het bestuur van de AAE. Een primeur voor een boek van een Belgische auteur!

Wie is de Selys Longchamps?

Mijn zoon was 14 maanden oud toen we ontdekten dat hij een ernstige gehoorstoornis had. Al snel werden we in contact gebracht met het Nacar Centrum in Brussel. Het beoefent de Guberina-methode, waarvan ons veel goeds wordt verteld¹.

Dit grote herenhuis aan de Louisaan ligt op een tiental meter van het gebouw dat Jean de Selys op 20 januari 1943 met zijn Typhoon vliegtuig onder vuur nam. Mijn vrouw en ik reden elke dag om beurt met onze zoon naar het centrum. En dit totdat hij naar de lagere school ging. Het resultaat zou al onze verwachtingen overtreffen...

Dit betekent ook dat we elk detail kennen van de gedenkplaat die op het gebouw is aangebracht ter nagedachtenis aan het wapenfeit van onze stoutmoedige piloot.



1. Van jongs af aan worden kinderen op verschillende manieren geconfronteerd met taal en raken ze na vele jaren logopedie af van hun stomheid. Op internet kan men lezen: "De verbaal-tonale methode, ontwikkeld door Petar Guberina in 1940, is een methode gebaseerd op polysensorialiteit die, door middel van spelletjes, rijmpjes en ritmische activiteiten, steunt op de bewegingen van het lichaam om geluiden te produceren."

Comme membre de la section « Histoire, lettres et art » depuis 2017, je participe tous les deux ans à la sélection des ouvrages pouvant être retenus pour le Prix littéraire et autres médailles de l'Académie. En vue de l'attribution du Prix 2024, une dizaine d'ouvrages ont été retenus au cours de l'année 2023. Peu avant notre réunion de novembre à Paris, je découvre un peu par hasard que l'Aérobibliothèque a décerné le « coup de cœur 2023 » à l'ouvrage d'un auteur belge, Marc Audrit, intitulé « Sur les traces... de Jean de Selys Longchamps... ».

Avant pris connaissance de la recension particulièrement élogieuse du livre paru en septembre aux Éditions Weyrich, j'ai suggéré en fin de réunion d'ajouter ce livre à notre liste. Il m'a sagement été répondu que les membres de la section n'allaient pas avoir le temps de lire l'ouvrage avant la prochaine réunion du 10 janvier. Il pourrait éventuellement être pris en considération pour la prochaine attribution du Prix. Grâce au soutien des quatre amis belges de la section, tous membres VTB (je tiens à le préciser...) et l'envoi express de plusieurs ouvrages au secrétariat de la section, le livre de Marc Audrit sera finalement retenu et proposé comme Prix littéraire 2024 au « bureau » de l'AAE. Une première pour l'ouvrage d'un auteur belge !

de Selys Longchamps ?

Mon fils a 14 mois lorsque nous découvrons qu'il est atteint d'une déficience auditive profonde. Très rapidement, nous sommes mis en contact avec le Centre Nacar, à Bruxelles. Il pratique la méthode Guberina dont on nous en dit le plus grand bien¹.

Cette grande maison de maître située à l'avenue Louise, se trouve à une dizaine de mètres de l'immeuble que Jean de Selys a pris pour cible avec son avion Typhoon le 20 janvier 1943. Mon épouse et moi-même, nous nous relayons pour conduire journalièrement notre fils au Centre. Et ce, jusqu'à son entrée en primaire. Le résultat obtenu dépassera toutes nos attentes...

C'est dire aussi que la plaque apposée sur l'immeuble en souvenir du fait d'arme de notre audacieux pilote, nous en connaissons les moindres détails.

1. Dès leur plus jeune âge, les enfants sont confrontés avec le langage par différentes méthodes et finissent après de longues années de logopédie à être démutisés. Sur internet, on peut lire : « La méthode verbo-tonale développée par Petar Guberina en 1940, est une méthode basée sur la polysensorialité qui, par le biais de jeux, de rimes et d'activités rythmiques, s'appuie sur les mouvements du corps pour produire des sons. »

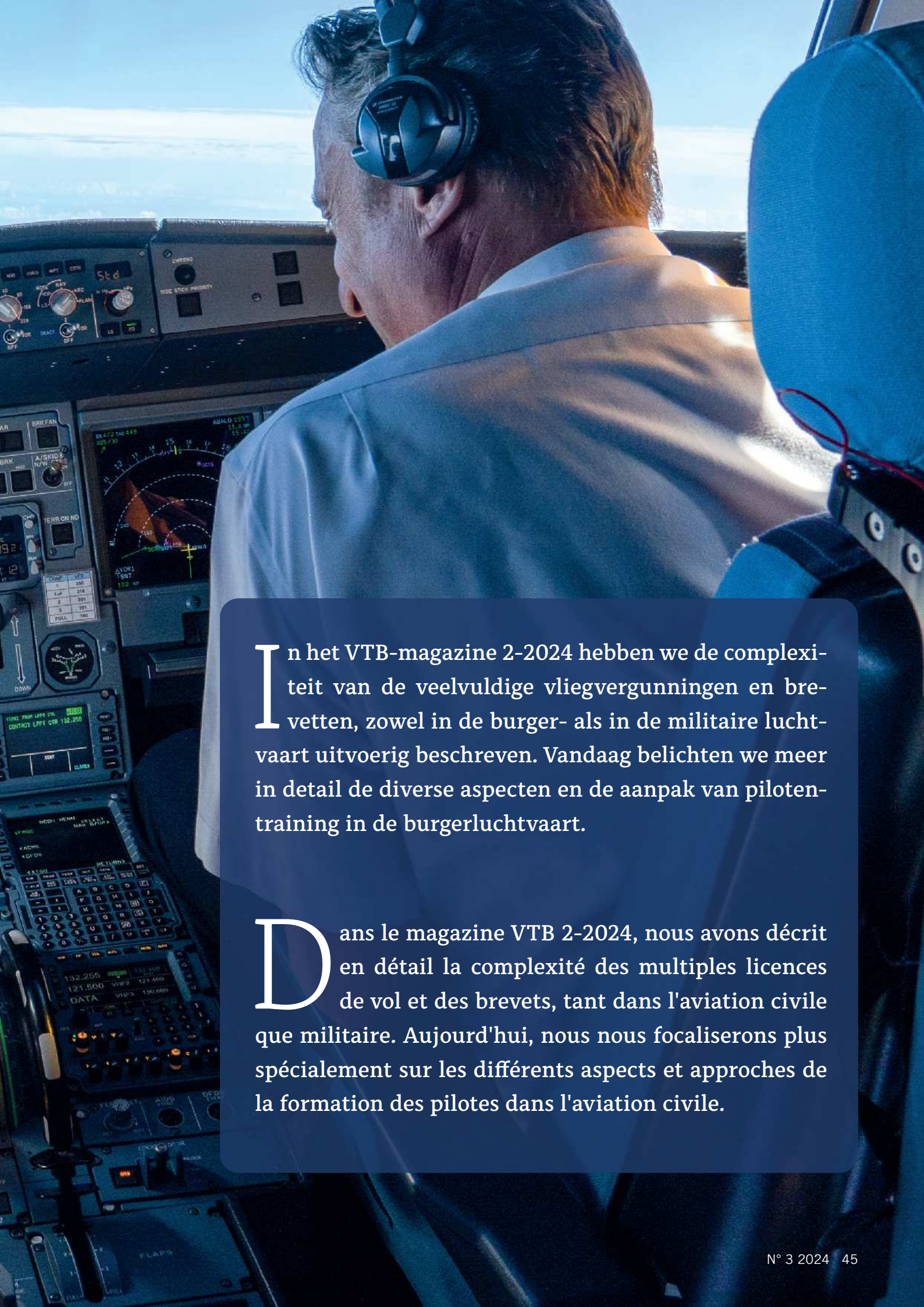


Civil pilots training

Jacques Drappier

Traduction :
Pierre Leonard,
Michel Mandl
et Didier Waelkens

Cockpit Airbus A320 XLR .
(© Airbus Media Center)



In het VTB-magazine 2-2024 hebben we de complexiteit van de veelvuldige vliegvergunningen en brevetten, zowel in de burger- als in de militaire luchtvaart uitvoerig beschreven. Vandaag belichten we meer in detail de diverse aspecten en de aanpak van pilotentraining in de burgerluchtvaart.

Dans le magazine VTB 2-2024, nous avons décrit en détail la complexité des multiples licences de vol et des brevets, tant dans l'aviation civile que militaire. Aujourd'hui, nous nous focaliserons plus spécialement sur les différents aspects et approches de la formation des pilotes dans l'aviation civile.

Civil pilots training

Met uitzondering van de gebroeders Wright en enkele andere vroege uitvinders van het vliegen, kregen de meeste piloten training of op zijn minst enige instructie van een andere piloot die enige ervaring had opgedaan en erin slaagde te overleven. Er is weinig informatie over hoe deze training werd uitgevoerd vanaf de begindagen van het vliegen tot aan de Tweede Wereldoorlog. Zeker in de burgerluchtvaart was de vliegopleiding niet gereguleerd of gestandaardiseerd. Na WO2 veranderde dat vrij snel: tienduizenden piloten werden getraind in de VS, Canada en het VK en militaire training werd beter georganiseerd.

Na de oorlog evolueren de dingen. De oprichting van ICAO (*International Civil Aviation Organization*) en de snelle uitbreiding van de luchtvaartsector dwongen regelgevende instanties wereldwijd om trainingsregels op te stellen. Gedurende tientallen jaren vormden deze regels, gebaseerd op de ervaringen van het leger in WO2, de basis voor training wereldwijd.

We bevinden ons nu in een andere wereld met totaal andere behoeften en mogelijkheden.

We hebben het nu over CBTA (*Competency-based training & Assessment*), MPL (*Multi-pilot license*) en EBT (*Evidence based training*). Laten we eens kijken wat dit allemaal betekent en waar we naartoe gaan met de opleiding tot verkeersvlieger.

UPRT (*Upset Prevention and Recovery Training*) will be discussed in a separate article.

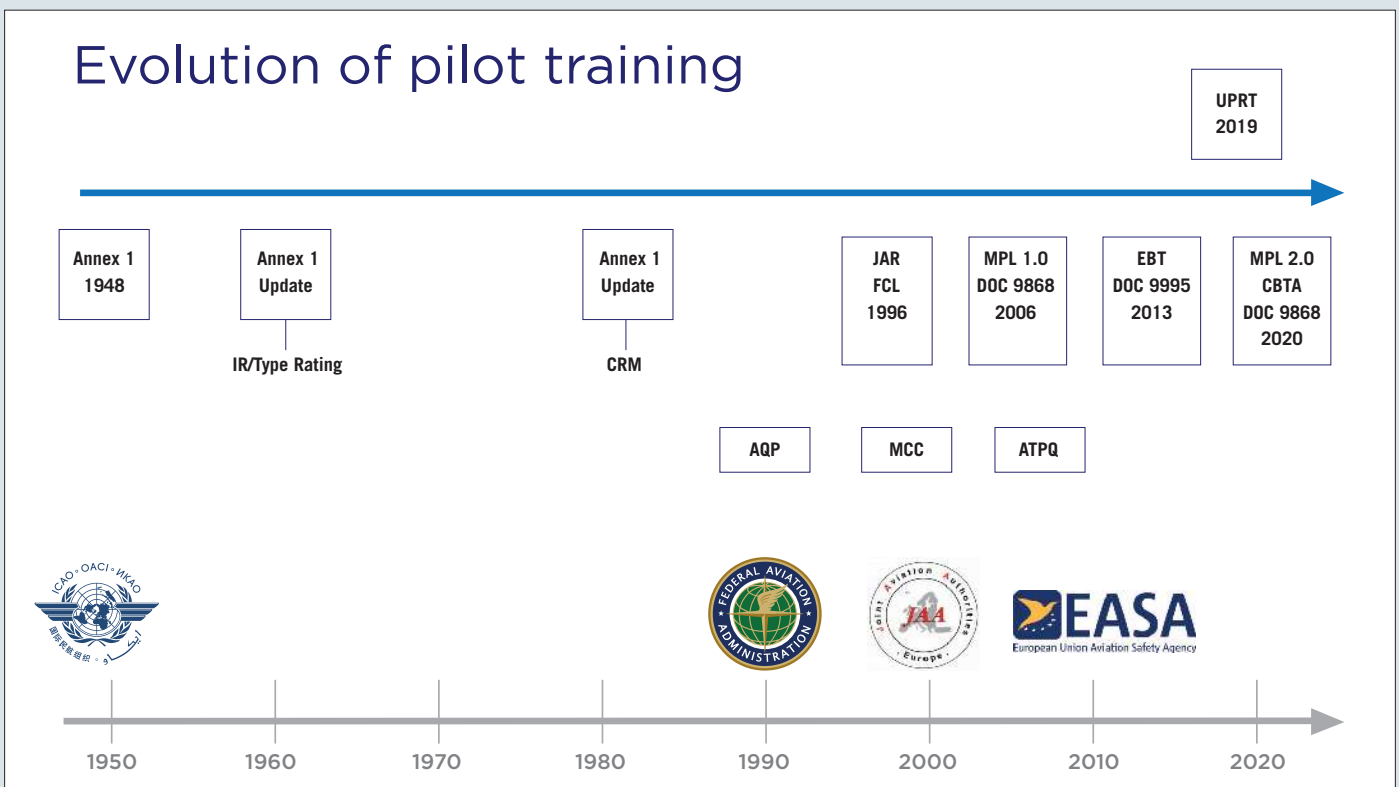
À l'exception des frères Wright et de quelques autres inventeurs précoces du vol, la plupart des pilotes ont reçu une formation ou au moins une instruction d'un autre pilote ayant acquis une certaine expérience et ayant réussi à survivre. Il y a peu d'informations sur la façon dont cette formation a été menée depuis les premiers jours de l'aviation jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. En particulier dans l'aviation civile, la formation au pilotage n'était ni réglementée ni standardisée. La Deuxième Guerre mondiale a rapidement changé la donne : des dizaines de milliers de pilotes ont été formés aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni et l'entraînement militaire a été mieux organisé.

Après la guerre, les choses vont évoluer. La création de l'ICAO (*International Civil Aviation Organization*) et l'expansion rapide du secteur aéronautique ont forcé les organismes de réglementation du monde entier à établir des directives de formation. Pendant des décennies, ces règles, basées sur les expériences militaires pendant la Deuxième Guerre mondiale, ont constitué le fondement de l'entraînement dans le monde entier.

Nous nous trouvons actuellement dans un monde différent avec des besoins et des possibilités totalement différents.

On parle aujourd'hui de CBTA (*Competency-based training & Assessment*), de MPL (*Multi-pilot license*) et d'EBT (*Evidence based training*). Examinons ce que tout cela signifie et vers quoi la formation des pilotes de ligne évolue.

UPRT (*Upset Prevention and Recovery Training*) will be discussed in a separate article.



Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning

Deel 2. Verkenning met vliegtuigen na WO II



Photo "Bill" Tersago

Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne

Deuxième partie. La reconnaissance aérienne après la Seconde Guerre mondiale

Lionel Gabriël,

kolonel van het vliegwezen b.d., opdrachthouder WHI / colonel d'aviation e.r., chargé de mission WHI

Hierna beperken we ons tot informatieverzameling in het visuele en infrarode domein, *Imint* of *Image Intelligence*. Signal intelligence (*Sigint*), de informatievergaring via het onderscheppen van communicatie (*Comint*) of elektronische signalen (*Elint*) zoals gebeurt met de RC-135 River Joint, alsook de radarluchtbewaking door de E-3A Awacs laten we dus buiten beschouwing.

Dans ce qui suit, nous nous limitons à la collecte d'informations dans le domaine visuel et infrarouge, *Imint* ou *Image Intelligence*. Le renseignement d'origine électromagnétique (*Sigint*), la collecte de renseignements par l'interception de communications (*Comint*) ou de signaux électroniques (*Elint*), comme c'est le cas avec le RC-135 River Joint, ainsi que la surveillance aérienne radar par l'E-3A Awacs, sont donc laissés de côtés.

Strategische Recce

In de beginjaren na WO II maken de USA en Groot-Brittannië zich zorgen over hun gebrek aan kennis over wat gebeurt in de uitgestrekte binnenlanden van de Sovjet-Unie en communistisch China. Er worden een aantal schuchtere pogingen tot fotoverkenning uitgevoerd met omgebouwde bommenwerpers zoals de English Electric Canberra en de RB-47 Stratojet, maar deze zijn kwetsbaar door interceptie-jagers en SAM¹. De oplossing komt in de vorm van een hoogvliegend spionagevliegtuig, de U-2.

Begin de jaren 1950 zijn de Amerikanen van oordeel dat een vliegtuig dat opereert op een hoogte van 70.000 ft buiten bereik is van de Sovjet radar, interceptors en SAM. Dit leidt tot de ontwikkeling van de **Lockheed U-2 "Dragon Lady"** die vanaf 1956 door de CIA wordt ingezet. Uitgerust met een Perkin-Elmer camera met een brandpuntsafstand van 36 inch kan men vanop 70.000 ft objecten van 10 inch onderscheiden. Al snel blijkt echter dat de Sovjets de U-2 vluchten kunnen volgen op hun radar, zonder ze echter te kunnen intercepteren. Dit verandert als op 1 mei 1960 Gary Powers tijdens de 24e zending over de Sovjet-Unie wordt neergehaald door een SA-2 grond-lucht raket. Dit betekent het einde van de vluchten over de Sovjet-Unie, maar niet van de U-2. Op 14 oktober 1962 neemt een U-2 de eerste foto's van Sovjet middellange afstands-raketten op Cuba. Op 27 oktober wordt ook daar een toestel, gevlogen door majoor Rudolf Anderson, door een SA-2 neergehaald. Continue upgrades van toestel en sensoren maken dat de U-2 vloot, inmiddels overgenomen door de USAF, actief blijft tijdens alle crisissen in het Verre en Midden-Oosten. De actuele versie heeft een plafond van 80.000 ft, een kruissnelheid van 413 Kts, een vliegbereik van 6.090 NM en kan met zowel optische als elektronische sensoren worden uitgerust. Door

Recce stratégique

Dans les premières années qui suivent la Seconde Guerre mondiale, les États-Unis et la Grande-Bretagne s'inquiètent de ne pas savoir ce qui se passe dans les vastes régions intérieures de l'Union soviétique et de la Chine communiste. Quelques timides tentatives de reconnaissance photographique sont faites avec des bombardiers reconvertis tels que l'English Electric Canberra et le RB-47 Stratojet, mais ils sont vulnérables à cause des chasseurs d'interception et des SAM¹. La solution se présente sous la forme d'un avion espion volant à haute altitude, l'U-2.

Au début des années 1950, les Américains considèrent qu'un avion évoluant à une altitude de 70.000 pieds est hors de portée des radars, intercepteurs et SAM soviétiques. Cela conduit au développement du **Lockheed U-2 « Dragon Lady »**, qui est déployé par la CIA à partir de 1956. Équipé d'une caméra Perkin-Elmer d'une longueur focale de 36 pouces, il pouvait distinguer des objets de 10 pouces à 70.000 ft. Cependant, il apparaît rapidement que les Soviétiques peuvent suivre les vols U-2 sur leur radar, mais sans pouvoir les intercepter. La situation change lorsque, le 1^{er} mai 1960, Gary Powers est abattu par un missile sol-air SA-2 lors de la 24^e mission au-dessus de l'Union soviétique. Cela marque la fin des vols au-dessus de l'Union soviétique, mais pas celle de l'U-2. Le 14 octobre 1962, un U-2 prend les premières photos des missiles soviétiques à moyenne portée à Cuba. Le 27 octobre, un SA-2 y abat le U-2 piloté par le major Rudolf Anderson. Grâce à l'amélioration constante des appareils et des capteurs, la flotte d'U-2, entre-temps reprise par l'USAF, reste active lors de toutes les crises en Extrême-et au Moyen-Orient. La version actuelle a un plafond de 80.000 pieds, une vitesse de croisière de 413 Kts, un rayon d'action de 6.090 NM et peut être équipée de capteurs

Lockheed U-2 Dragon Lady.



1. SAM : Surface to Air Missile