



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



Het ingewikkeld traject van het eerste Europees consortium

THE STARFIGHTER

Le trajet compliqué du premier consortium européen

Een delicate opdracht - Une mission délicate
IRAN-IRAK, 1971-1972

Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning (III)

Une histoire succincte
de la reconnaissance aérienne (III)

UFO (V)

Fictie of werkelijkheid? - Fiction ou réalité ?

N°4-2024

45^{ste} jaar
Oktober-november-december
Driemaandelijks
45^{ème} année
Octobre-novembre-décembre
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 4-2024

Het woordje van de voorzitter	04
This is your secretary speaking...	06
Welkom aan nieuwe leden	08
Overlijdens	08
Agenda	09
« Pelle » Dardenne Golf Tournament, Florennes, 21 Aug 2024	10
UFO's, fictie of werkelijkheid? (V)	12
Een delicate opdracht	33
The Starfighter	46
Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning (III)	68
100 Years ago	84

Sommaire du magazine 4-2024

Le mot du président	04
This is your secretary speaking...	06
Bienvenue aux nouveaux membres	08
Décès	08
Agenda	09
« Pelle » Dardenne Golf Tournament, Florennes, 21 Aug 2024	10
OVNI, fiction ou réalité ? (V)	12
Une mission délicate	33
The Starfighter	46
Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne (III)	68
100 Years ago	84



« PELLE » DARDENNE GOLF TOURNAMENT

Florennes, 21 Aug 2024



The 10th edition of the “Pelle Dardenne” tournament was a great success.

Golfers of 18 different clubs from Belgium and abroad took part to this event, which ran smoothly: nice and not too hot weather, nice welcome table and a very well-maintained golf course. The tempo was fluid and allowed players to even enjoy a little drink at the “turn bar”.

Non-golfers had the opportunity to attend a golf initiation session or to visit the Colonel Lallemand (DFC) museum in the forenoon. Beside the permanent exhibition, which is continuously improving, the museum presents a very nice and interesting display this year on “Florennes Air Base during the Battle of the Ardennes”.

Five VTB members landed in Florennes with their aircraft and introduced them during the afternoon visit of the base. They overflew the golf course on departure, bringing a real VTB flavour to this day.

But the programme focused also on the present and future under the lead of Colonel Kamensky, the Base Commander, who showed and explained the changes occurring in Florennes with the arrival of the new systems, the F-35 and MQ-9. Participants were impressed by the importance of the ongoing infrastructure works and were really interested by the visit and the Base Commander’s briefing.

The price giving ceremony took place in the presence of several members of the family of Commandant “Pelle” Dardenne in the enchanting setting of hole 9 and to the sound of hunting horns. Many valuable prizes were awarded to golfers and non-golfers thanks to the generosity of our friendly sponsors. Thanks to them.

The success of the day was evidenced by the good atmosphere that reigned in the evening among the almost 140 participants to the barbecue.

See you next year!



UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : Mich Mandl



Deel 5

De UFO-aanpak in diverse landen

Bevindingen na Washington 2007

Na mijn ervaring in Washington in november 2007 (VTB Mag 3-2024) ben ik tot de bevinding gekomen dat er heel wat geloofwaardige en hooggekwalificeerde personen observaties hebben gemeld van tuigen met ongekende karakteristieken en prestatievermogen. Bovendien zijn er weinig landen die over een officieel organisme beschikken om de waarnemingen te registreren en te onderzoeken en is er geen formele coördinatie tussen die organismen.

De Belgische aanpak

De Luchtmacht werd tijdens de UFO-golf in 1989-90 niet belast met het onderzoeken van de individuele waarnemingen. Zij heeft getracht de waargenomen tuigen te identificeren, maar is daar niet in geslaagd.

Het was een privé organisatie, SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*), een gemotiveerde groep van amateurs, die 20.000 pagina's van getuigenissen heeft verzameld. Deze vereniging heeft geen verregaande conclusies getrokken uit deze gegevens, maar heeft zich beperkt tot het registreren van de getuigenissen. Wel heeft SOBEPS aangedrongen om op officieel niveau een organisme op te richten om deze waarnemingen te onderzoeken. Dit is niet gebeurd.

De Minister van Defensie had wel toestemming gegeven aan de Luchtmacht om bijkomende elementen te bezorgen aan SOBEPS. Die bestonden vooral uit informatie over radarbeelden en de activiteiten van de AWACS-radartoestellen boven België. Diepgaande onderzoeken vanwege Defensie waren niet mogelijk, niet alleen wegens gebrek aan mandaat, maar ook wegens gebrek aan het personeel dat hiervoor moest ingezet worden.

Officiële instanties in andere landen

Het zou ons te ver leiden om te bespreken hoe diverse landen de UFO-problematiek op officieel niveau aanpakken. Het is trouwens een onderwerp dat in veel landen op een discrete manier behandeld wordt, niet enkel omdat er nog steeds een vermoeden bestaat dat die UFO's spionagetuigen zijn, maar ook wegens de vrees voor het ridicule. Ik heb wel kunnen praten met een aantal personen die in hun land, op officieel niveau, werden aangesteld om de diverse waarnemingen te onderzoeken. De volgende paragrafen beperken zich tot die landen.

Partie 5

L'approche Ovni dans divers pays

Constatations après Washington 2007

Après mon expérience à Washington en novembre 2007 (VTB Mag 3-2024), je suis arrivé à la conclusion que de nombreuses personnes crédibles et hautement qualifiées ont rapporté des observations d'engins aux caractéristiques et performances sans précédent. En outre, peu de pays disposent d'un organisme officiel chargé d'enregistrer et d'examiner les observations, et il n'y a pas de coordination formelle entre ces organismes.

L'approche belge

Pendant la vague belge en 1989-90, la Force Aérienne n'a pas été chargée d'enquêter sur les observations individuelles. Elle a tenté d'identifier les engins observés, mais sans succès.

C'est une organisation privée, la SOBEPS (*Société belge d'étude des phénomènes spatiaux*), un groupe d'amateurs motivés, qui a recueilli 20.000 pages de témoignages. Cette association n'a pas tiré de conclusions approfondies de ces données, mais s'est limitée à l'enregistrement des témoignages. Cependant, la SOBEPS a insisté pour qu'on mette en place un organisme à un niveau officiel chargé d'enquêter sur ces observations. Mais en vain.

Le ministre de la Défense avait autorisé la Force Aérienne à fournir des éléments supplémentaires à la SOBEPS. Il s'agissait principalement d'informations sur les images radar et les activités des avions radar AWACS au-dessus de la Belgique. Le ministère de la Défense n'a pas été en mesure de mener des enquêtes approfondies, non seulement à cause d'une absence de mandat, mais aussi en raison du manque de personnel qui aurait dû être employé à cette fin.

Organismes officiels dans d'autres pays

Cela nous mènerait trop loin d'aborder la façon dont les différents pays traitent le problème des Ovnis à un niveau officiel. C'est, soit dit en passant, un sujet qui est traité de manière discrète dans de nombreux pays, non seulement parce qu'il y a encore un soupçon que ces Ovnis soient des engins d'espionnage, mais aussi à cause de la peur du ridicule. J'ai pu m'entretenir avec un certain nombre de personnes qui ont été désignées dans leur pays, au niveau officiel, pour enquêter sur les différentes observations. Les paragraphes suivants sont limités à ces pays.

Een delicate opdracht

De steun vanwege de Belgische ambassade in Teheran aan de zoektocht naar de vermiste Marchetti in de Iraanse en Iraakse bergen in 1971/72



Une mission délicate

Le soutien de l'ambassade de Belgique à Téhéran lors de la recherche des Marchetti disparus dans les montagnes iraniennes et irakiennes en 1971/72

Michel Mandl, Wif De Brouwer & Paul Maenhaut

in dialoog met Ere-Ambassadeur,
Regine De Clercq

Onze lezers zullen zich herinneren dat we in ons magazine 4-2021 een artikel hebben gepubliceerd ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van een ongeval met Marchetti SF-260 dat zich voordeed op 7 december 1971 in het berggebied aan de grens tussen Iran en Irak. Het vliegtuig werd bestuurd door twee luchtmachtpiloten, Roger Fagnoul en Robby de Bruin, die op weg waren van Milaan naar Singapore. Beide piloten werden maandenlang als vermist opgegeven, tot men het wrak met hun lichamen kon lokaliseren.

en dialogue avec l'Ambassadeur Honoraire,
Regine De Clercq.

Nos lecteurs se souviendront que dans notre magazine 4-2021, nous avons publié un article à l'occasion du 50^e anniversaire de l'accident impliquant un Marchetti SF-260, le 7 décembre 1971, dans la région montagneuse à la frontière entre l'Iran et l'Irak. L'avion était piloté par deux pilotes de la Force Aérienne, Roger Fagnoul et Robby de Bruin. Ils convoaient ce Marchetti de Milan à Singapour. Les deux pilotes sont portés disparus pendant des mois, jusqu'à ce que l'épave avec leurs corps soit localisée.

In bovenvermeld artikel hebben Michel Mandl en Paul Maenhaut de omstandigheden van het ongeval en de herdenkingsplechtigheid in Sesto Calende (IT) nauwkeurig geschetst. In onze magazines 2-2022 en 3-2022 heeft Michel Mandl de inspanningen besproken die werden gedaan om onze verongelukte collega's terug te vinden.

We dachten toen dat het verhaal hiermee afgesloten was... tot Michel een berichtje kreeg van een dame die, als lid van onze ambassade in Teheran, nauw betrokken was in de opsporingswerken. Haar verhaal leert ons in welke omstandigheden het wrak uiteindelijk werd gevonden.

Vanwege de hoofdredacteur

Beste Mevrouw De Clercq, Excellentie,

Wat een verrassing, de mail die u eind maart aan onze erevoorzitter VTB, Generaal Michel Mandl, stuurde om hem te melden dat u in de zomer van 1972 betrokken bent geweest bij de laatste zoekoperatie naar de Marchetti van Robby de Bruin en Roger Fagnoul.

Dankzij een Google search, had u ontdekt dat Michel in 2011 een boek had geschreven over onze twee vrienden ter gelegenheid van de commemoratie die voor beide piloten gehouden werd op het vliegveld van Spa, veertig jaar na de crash. Ook Paul Maenhaut, lid van het bestuursorgaan van de VTB, had hierover een boekje gemaakt. Michel en Paul stuurden u een E-kopij en zo kon u kennisnemen van het ganse verhaal of bijna...: de zending van de Marchetti 's naar Singapore vanuit Milaan, de laatste vlucht van Robby en Roger vanuit Diyarbakir in Oost-Turkije, de crash en de maandenlange zoekoperaties die vanuit België georganiseerd werden.

Michel was destijds nauw betrokken bij deze zoekoperaties omdat hij beiden goed kende: Roger was één van zijn instructeurs geweest tijdens de opleiding in St-Truiden en hij geraakte bevriend met Robby in Florennes.

Persoonlijk kende ik Robby ook zeer goed gezien we van dezelfde promotie waren einde jaren 50, met o.a. een belangrijk deel van onze opleiding in Congo (Kamina). Roger was van een vroegere promotie maar in 1960 verbleven we gedurende drie maanden samen in Congo en Burundi waar we op gewapende Harvards vlogen. We zagen mekaar later af en toe terug op vliegmeetings. Roger maakte enkele jaren deel uit van de Red Devils op Fouga en ik vloog toen als demo pilot op F-104.

Zoals u hebt kunnen ontdekken werd in de boeken van Michel en Paul, zeer gedetailleerd gesproken over de zoek-

Dans l'article susmentionné, Michel Mandl et Paul Maenhaut ont décrit avec précision les circonstances de l'accident ainsi que la cérémonie commémorative à Sesto Calende (IT). Dans nos magazines 2-2022 et 3-2022, Michel Mandl a évoqué les efforts déployés pour retrouver nos collègues décédés dans l'accident.

À l'époque, nous pensions que c'était la fin de l'histoire... jusqu'à ce que Michel reçoive un message d'une dame qui, en tant que membre de notre ambassade à Téhéran, a étroitement été impliquée dans le travail de recherche. Son récit nous apprend dans quelles circonstances l'épave de l'avion a finalement été trouvée

De la part du rédacteur en chef

Chère Madame De Clercq, Excellence...

Quelle surprise, le mail que vous avez envoyé fin mars à notre président d'honneur VTB, le Général Michel Mandl, pour l'informer qu'à l'été 1972 vous avez participé à la dernière opération de recherche du Marchetti de Robby de Bruin et Roger Fagnoul.

Grâce à une recherche sur Google, vous avez découvert que Michel avait écrit un livre sur nos deux amis en 2011 à l'occasion de la commémoration organisée pour les deux pilotes à l'aérodrome de Spa, 40 ans après le crash. Paul Maenhaut, membre du conseil d'administration VTB, a également réalisé une brochure à ce sujet. Michel et Paul vous en ont envoyé une copie électronique afin que vous puissiez connaître toute l'histoire ou presque... : l'envol des deux Marchetti vers Singapour depuis Milan, le dernier vol depuis Diyarbakir dans l'est de la Turquie, les conditions du crash et les mois d'opérations de recherche organisées depuis la Belgique.

Michel était très impliqué dans ces opérations de recherche à l'époque car il les connaissait bien tous les deux : Roger avait été un de ses instructeurs lors de sa formation à St-Trond et il s'était lié d'amitié avec Robby à Florennes.

Personnellement, je connaissais aussi très bien Robby car nous étions de la même promotion à la fin des années 50, avec notamment une partie importante de notre formation au Congo (Kamina). Roger était issu d'une promotion antérieure, mais en 1960, nous avons passé trois mois ensemble au Congo et au Burundi, où nous volions aux commandes de Harvard armés. Par la suite, nous nous sommes revus occasionnellement lors de meetings aériens. Roger a fait partie des Red Devils sur Fouga pendant plusieurs années et je pilotais à ce moment le F-104 en tant que pilote de démonstration.

Comme vous l'avez sans doute découvert, les livres de Michel et Paul mentionnent en détail les opérations de re-

Het ingewikkeld traject
van het eerste Europese consortium

THE STARFIGHTER

L'évolution compliquée
du premier consortium européen



Wif De Brouwer

Traduction : Dédé Perrad, Mich De Weirdt & Didier Waelkens

Geopolitieke context

Op 07 mei 1945 is de nederlaag van Nazi-Duitsland een feit. De overgave wordt triomfantelijk onthaald in de Westerse hoofdsteden; de ellende is voorbij en we kunnen beginnen aan de wederopbouw van onze maatschappij.

Maar het zal een moeilijke wederopbouw worden. Duitsland is één puinhoop en wordt in het Oosten bezet door de Sovjet troepen en in het Westen door de Geallieerden. Maar, terwijl de Sovjetstrijdkrachten nog op volle sterkte zijn, moeten de legers van de voordien bezette Westerse landen nog uit hun as herrijzen. De Amerikanen en Britten springen bij, maar rekenen ook op Frankrijk, België en Nederland om een coherent tegenwicht te vormen tegenover de militaire superioriteit van de communistische Sovjet-Unie (SU) onder Stalin. Het gevaar is reëel dat dit regime zich verder zou uitbreiden naar het Westen; het kan bovendien rekenen op bepaalde sympathieën in onze maatschappij.

De oprichting van de West Europese Unie (WEU) door België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en het Verenigd Koninkrijk in 1948 is grotendeels een reactie op het op uitbreiding gerichte Sovjetbeleid dat nog geaccentueerd werd door de blokkade van Berlijn.

Contexte géopolitique

Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est un fait. La capitulation est accueillie triomphalement dans les capitales occidentales ; la misère est terminée et nous pouvons commencer à reconstruire notre société.

Mais ce sera une reconstruction difficile. L'Allemagne est en ruines et est occupée à l'est par les troupes soviétiques et à l'ouest par les Alliés. Mais, alors que les forces soviétiques sont encore au complet, les armées des pays occidentaux précédemment occupés ne se sont pas encore reformées. Les Américains et les Britanniques interviennent, mais comptent aussi sur la France, la Belgique et les Pays-Bas pour former un contrepoids cohérent à la supériorité militaire de l'Union soviétique communiste de Staline (URSS). Il y a un réel danger que ce régime s'étende davantage à l'Occident ; il peut aussi compter sur certaines sympathies dans notre société.

La création de l'Union de l'Europe Occidentale (UEO) par la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni en 1948 était en grande partie une réaction à la politique soviétique d'expansion, encore accentuée par le blocage de Berlin.



Een beknopte geschiedenis van de luchtverkenning

Deel 3. UAV's satellieten



Une histoire succincte de la reconnaissance aérienne

Troisième partie. UAV et satellites

Lionel Gabriël,

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

Corrigendum

In het laatste magazine (3-2024), op p. 59, onder de titel **Tactical Recce**, staat "De RF-80, verkenningsversie van de F-80 Shooting Star, is het eerste straalverkenningsvliegtuig (...)".

Een kleine bijsturing. Het was het eerste voor de USAF, maar er moet worden opgemerkt dat de Luftwaffe al in 1944 straalvliegtuigen gebruikte voor luchtverkenning! Specifieke versies van de tweemotorige Messerschmitt Me 262 en Arado Ar 234 waren voor dit doel gebouwd.

De Messerschmitt **Me 262 Ala/U3** (U3 voor *Umbau 3*, of modificatie nr. 3) was uitgerust met twee Rb 50/30 camera's in het voorste deel van de romp, gemakkelijk herkenbaar aan de twee grote druppelvormige "blisters" op de neus, voor de cockpit. De bewapening werd toen beperkt tot een enkel 30 mm kanon in de neus in plaats van vier op de andere versies.

De Arado **Ar 234 B-1 (B-2b)** was uitgerust met twee Rb 50/30 of Rb 75/30 camera's in het achterste deel van de romp, net voor de verticale stabilisator. De Arado 234 werd ook gebruikt voor strategische verkenningen.

Dans le dernier magazine (3-2024), en p. 59, sous le titre **Recce tactique**, il est écrit « Le RF-80, version de reconnaissance du F-80 Shooting Star, est le premier avion de reconnaissance à réaction (...) ».

Ceci n'est pas tout à fait correct. Il s'agit bien du premier pour l'USAF mais il faut savoir que la Luftwaffe utilisait déjà des avions à réaction pour la reconnaissance aérienne dès 1944 ! Des versions spécifiques des bi-réacteurs Messerschmitt Me 262 et Arado Ar 234 avaient été construites dans ce but.

Le Messerschmitt **Me 262 Ala/U3** (U3 pour *Umbau 3*, ou modification n° 3) était équipé de deux caméras Rb 50/30 dans la partie avant du fuselage, facilement reconnaissable aux deux grands « blisters » en forme de goutte d'eau sur le nez, devant le cockpit. L'armement était alors limité à un seul canon de 30 mm dans le nez au lieu de quatre sur les autres versions.

L'Arado **Ar 234 B-1 (B-2b)** était quant à lui équipé de deux caméras Rb 50/30 ou Rb 75/30 dans la partie arrière du fuselage, juste devant la dérive. L'Arado 234 fut aussi utilisé pour la reconnaissance stratégique.

De Lockheed RF-80A, die in 1946 in productie ging, werd gebruikt door de 67th Tactical Reconnaissance Group toen deze in mei 1947 werd gereactiveerd.

Er moet ook worden opgemerkt dat de RAF de gewapende verkenningsversie van de Gloster Meteor F.8 tweemotorige straaljager gebruikte, de Meteor FR.9, waarvan de eerste vlucht plaatsvond in maart 1950.

Le Lockheed RF-80A, dont la production fut entamée en 1946, équipait le 67th Tactical Reconnaissance Group quand celui-ci fut réactivé en mai 1947.

On notera encore que la RAF utilisa la version de reconnaissance armée du biréacteur Gloster Meteor F.8, le Meteor FR.9, dont le premier vol eut lieu en mars 1950.

UAV : Unmanned Aerial Vehicles

Tegenwoordig zijn er UAV's in alle maten en gewichten, van de HALE (High Altitude Long Endurance) Global Hawk met een totaalgewicht van 14.600 kg en een spanwijdte van 40 m tot de Black Hornet Nano micro-UAV die past in een handpalm en met camera en batterij net geen 20 g weegt. De meesten bestaan zowel in gewapende als ongewapende versies en kunnen verschillende uitrustingen ontvangen naargelang de zending. Bovendien geeft het conflict in Ukraine aanleiding tot een continue en snelle evolutie ter zake. We beperken ons dan ook tot een aantal snapshots, die de ontwikkeling van de verkennings-drone illustreren, gevolgd door een bespreking van de Belgische situatie.

In 1962 introduceert de USAF de **Ryan Model 147A Lightning Bug**. Deze, door een straalmotor aangedreven, UAV zonder landingsstel wordt ofwel door een moedervliegtuig gelanceerd of vanaf de grond door een boosterraket, de recuperatie gebeurt per valscherm. De *Lightning Bug* bestaat in een high en een low altitude versie en kan zowel uitgerust worden voor fotografische als elektronische observatie. Tussen 1964 en 1974 vliegt de USAF 3.435 *Lightning Bug* zendingen boven Noord-Vietnam, China en Noord-Korea.

UAV : Unmanned Aerial Vehicles

Aujourd'hui, les drones sont de toutes tailles et de tous poids, du Global Hawk HALE (*High Altitude Long Endurance*) d'un poids total de 14.600 kg et d'une envergure de 40 m au micro-drone Black Hornet Nano qui tient dans la paume de la main et pèse avec sa caméra et sa batterie un peu moins de 20 gr. La plupart existe aussi bien en version armée que non armée et peut recevoir différents équipements en fonction de la mission. De plus, le conflit en Ukraine donne lieu à une évolution continue et rapide dans ce domaine. Nous nous limiterons donc à quelques instantanés illustrant le développement du drone de reconnaissance, suivis d'une discussion sur la situation belge.

En 1962, l'USAF introduit le **Ryan Model 147A Lightning Bug**. Ce drone à réaction sans train d'atterrissage est lancé soit par un avion-porteur, soit depuis le sol par une fusée d'appoint ; la récupération se fait par parachute. Le *Lightning Bug* existe en version haute et basse altitude et peut être équipé pour l'observation photographique et électronique. Entre 1964 et 1974, l'USAF a effectué 3.435 missions avec le *Lightning Bug* au-dessus du Nord-Vietnam, de la Chine et de la Corée du Nord.

Ryan Model 147 Lightning Bugs
under the wing of a C-130A.

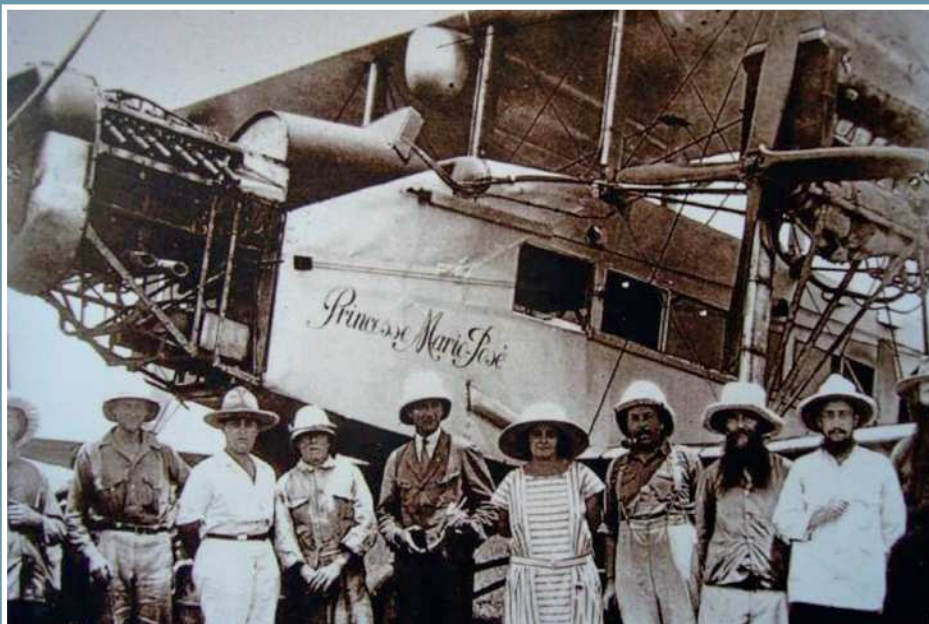


100 Years ago

KLM's first intercontinental experimental flight took off on 1 October 1924. The final destination was Jakarta (then called 'Batavia'), Java, in the Dutch East Indies (present-day Indonesia); the flight used a Fokker F.VII. piloted by Van der Hoop. On 1 October 1924, the H-NACC took off from Schiphol Airport, bound for Prague for its first stopover. Apart from the three crew members, only mailbags were on board.

After just two days, things went wrong over Bulgaria: a crack in the auxiliary radiator caused the cooling water to leak and the engine to overheat. The crew had to make an emergency landing on a grassy field near the city of Plovdiv. While rolling out, the machine hit an uneven terrain, causing the right wheel strut to break off. The undercarriage could be repaired, but the engine was damaged beyond repair and had to be replaced. However, there was no money for this.

After a quick collection among readers of the magazine "Het Leven", a new engine was forwarded to Bulgaria and installed in the aircraft under primitive conditions. On 2 November, the Fokker F.VII took to the skies again, two days before snowstorms broke out in the area that would have made departure impossible. On 24 November, the aircraft safely arrived in Batavia.



A few months later, in mid-February 1925, Edmond Thieffry took off from Brussels with a Handley Page W8F three-engine biplane, christened Princesse Marie-José, heading for Leopoldville. It took him 75 flying hours and 50 days before reaching the Congolese capital on April 3, 1925... Those were the days...