



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



EDMOND THIEFFRY

BRUSSEL - KINSHASA,
langs de lucht

BRUXELLES - KINSHASA,
par la voie des airs

De Komeet, opnieuw in vlucht
Nouvel envol pour la Comète

N°1-2025

46^{ste} jaar
Januari-februari-maart
Driemaandelijks
46^{ème} année
Janvier-février-mars
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

STARFIGHTER (II)
Widowmaker?

www2.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

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

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

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

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

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

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

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

Inhoud van magazine 1-2025

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden	06
Agenda	06
Gewone algemene ledenvergadering - 12 maart 2025. Oproep	07
Overlijdens	07
VTB Boetiek	08
Jaarlijks banket	09
This is your Webmaster speaking...	10
Brussel - Kinshasa, via de lucht. "Zending Thieffry - Prinses Marie-José O-BAHO"	12
UPRT - Upset Prevention and Recovery Training	24
De Komeet, opnieuw in vlucht	29
The Starfighter (II). Widowmaker?	40
Het eeuwfeest van de militaire vliegschool van Wevelgem, 1924-2024	54
Nieuw boek. "The Manned Missile"	60

Sommaire du magazine 1-2025

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres	06
Agenda	06
Assemblée générale ordinaire - 12 mars 2025. Convocation	07
Décès	07
Boutique VTB	08
Banquet annuel	09
This is your Webmaster speaking...	10
Bruxelles - Kinshasa, par la voie des airs « Mission Thieffry, le Princesse Marie-José O-BAHO »	12
UPRT - Upset Prevention and Recovery Training	24
Nouvel envol pour la Comète	29
The Starfighter (II). Widowmaker?	40
Le centenaire de l'école de pilotage militaire de Wevelgem, 1924-2024	54
Nouveau livre. "The Manned Missile"	60



This is your Webmaster speaking...

Since July 1st, 2024, our website has been completely restyled and even reprogrammed. The “older” technology caused serious problems for maintenance and surely needed a facelift. Simultaneously we wanted to improve the “communication” skills of our website.

The good news is that quite some content from the old site is already transferred to the new site. Many of you already explored the site and surely discovered some new features which were added in order to facilitate the use/administration for the users as well as for those in charge of the follow up. It is now time to make another step and explore some innovating features.

The most important new features which have an impact on your use of the website are:

- Events and registration;
- Improved search;
- Members contact data;
- Webshop.

In the coming months, we will explore the “best practice” for each topic. As it is the case for most ICT applications, more than one way of operation may lead to the same result.

Let's start with the first one (as an example, we use the registration form for the upcoming VTB banquet).

Paper forms, to be printed, filled in, scanned and sent by e-mail or by regular post are an old-fashioned but proven concept. Let's make it easier now via the web. You want to participate to an event and registration is mandatory?

1. Explore the event on <https://www2.vieillestiges.be> and collect all required information;
2. Fill in the registration form and submit.

Case closed. Simple as hell!

You have all the information you need and you can enroll on one single location till the pre-defined date (deadline). What do you want more?

Let's see how this looks like on the web. We will run through the process by means of a realistic example, our VTB banquet of 2025.

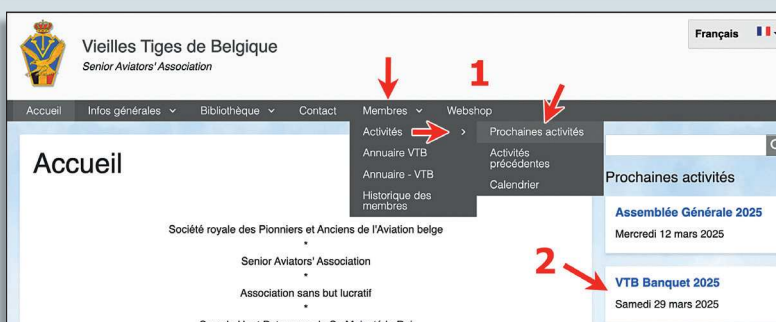
Step 1: where do we find the information?

- Preliminary remark: if you are not a member yet, please click first on “Aanvraag lidmaatschap” or “Demande d'adhésion”. Once this procedure is completed you can proceed with the next steps.
- On the “Home page” you can find the link to a specific event on different locations:



1. NL submenu: “Leden” or FR submenu: “Membres”: a link to all planned future events.

2. Direct link to 3 most recent events in the right hand column.



BRUSSEL - KINSHASA, via de lucht

“Zending THIEFFRY – Prinses Marie-José O-BAHO”,

het ontstaan van de eerste luchtverbinding
tussen België en Belgisch Congo!

(vandaag de Democratische Republiek Congo)



Inleiding door Jean-Marie Closset

In 2025 is het honderd jaar geleden dat de eerste vlucht tussen België en zijn kolonie plaatsvond. Omdat Jean-Marie Closset hulde wilde brengen aan één van de pioniers van de Belgische luchtvaart, heeft hij voorgesteld om een viertal artikelen over deze epische vlucht tussen 1925 en 1935 te publiceren.

In dit eerste artikel vat Jean-Louis Thieffry, kleinzoon van onze pionier Edmond Thieffry, het boek van zijn grootvader samen, met een voorwoord van Koning Albert I. Ook bespreekt hij zijn twee 'metgezellen', Léopold Roger, de piloot, en Jef De Bruycker de mecanicien, die hem vergezelden op deze eerste vlucht naar onze Kolonie.

Noteer dat een biografie van Edmond Thieffry beschikbaar is op de website van de VTB: <https://www2.vieillestiges.be/fr/memorials/edmond-thieffry>

In een tweede artikel vertelt graaf René-Michel de Looz-Corswarem over de reis die zijn vader, Arnold de Looz-Corswarem, in 1934 “in rechte lijn” maakte, via Libië.

In het derde magazine (3-2025) zal Georges Franchomme, kleinzoon van een andere figuur in dit epos, terugblikken op de verschillende pogingen om België met zijn kolonie te verbinden waaraan ook zijn grootvader Teddy Franchomme in december 1934 deelnam.

In een vierde artikel zal Jean-Marie Closset de BRU-KIN raid herbeleven waaraan hij deelnam in november 1985, samen met andere piloten van de Vliegclub van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland, om niet alleen de 60^{ste} verjaardag van de eerste luchtverbinding met Belgisch Congo te herdenken, maar ook de 50^{ste} verjaardag van de eerste lijndienst van SABENA naar onze kolonie en de 25^{ste} verjaardag van de onafhankelijkheid van het toenmalige Zaïre.

Introduction par Jean-Marie Closset

L'année 2025 commémore le centième anniversaire du premier vol reliant la Belgique à sa colonie. Souhaitant ainsi rendre hommage à un pionnier de l'aviation belge, Jean-Marie Closset a proposé plusieurs articles évoquant cette épopée entre 1925 et 1935.

Dans ce premier article, Jean-Louis Thieffry, petit-fils de notre pionnier Edmond Thieffry, synthétise ici le livre de son grand-père, préfacé par le Roi Albert Ier, et mettra en lumière ses deux « comparses », Léopold Roger le pilote et Jef De Bruycker le mécanicien, qui l'ont accompagné pour ce premier vol vers notre colonie.

Notons aussi qu'une biographie d'Edmond Thieffry est disponible sur le site VTB : <https://www2.vieillestiges.be/fr/memorials/edmond-thieffry>

Dans un deuxième article, le Comte René-Michel de Looz-Corswarem retracera le voyage que son père, le Comte Arnold de Looz-Corswarem, a réalisé « en ligne droite » en 1934, en passant par la Libye.

Dans le troisième magazine (3-2025), Georges Franchomme, petit-fils d'une autre figure de cette épopée, évoquera les différentes tentatives de relier la Belgique à sa colonie auxquelles son grand-père Teddy Franchomme a également participé en décembre 1934.

Dans un quatrième article, Jean-Marie Closset retracera, quant à lui, le raid BRU-KIN auquel il a participé en novembre 1985 avec d'autres pilotes de l'Aéroclub des Forces Belges en Allemagne, pour commémorer non seulement le 60^{ème} anniversaire de la première liaison aérienne vers le Congo belge, mais également le 50^{ème} anniversaire de la première liaison régulière de la SABENA vers notre colonie, et le 25^{ème} anniversaire de l'indépendance du Zaïre.

BRUXELLES - KINSHASA, par la voie des airs

« Mission THIEFFRY le Princesse Marie-José O-BAHO »,

la genèse de la première liaison aérienne entre la Belgique
et le Congo belge ! (aujourd'hui, République Démocratique du Congo)

Par Jean-Louis Thieffry
Vertaling Jean-Paul Buyse

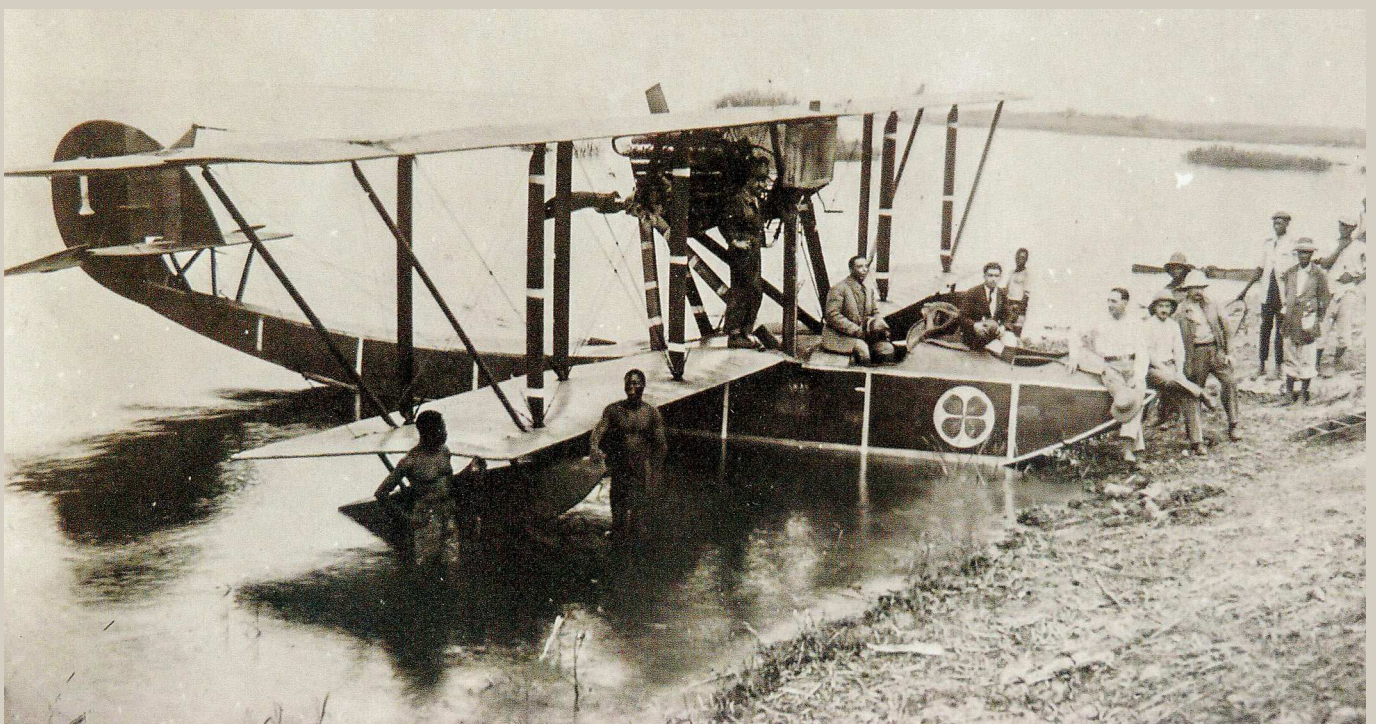
De uitdaging

In een poging om de context van het begin van de Belgische burgerluchtvaart te kaderen, is het aan Zijne Majesteit Koning Albert I, een fervent gebruiker van vliegtuigen, dat we de verdienste te danken hebben dat we de luchtmiddelen in onze kolonie hebben ontwikkeld, zelfs nog vóór de wapenstilstand van 1918. In 1919 zagen we reeds een eerste initiatief met de naam “*Liaison aérienne du Roi Albert*” (LARA), via de oprichting van een luchtdienst op de waterwegen van Leopoldstad naar Stanleystad (*Kinshasa-Kisangani*, nvdr) met zes Franse Lévy-Lepen-watervliegtuigen. Vanaf 1920 wordt het eerste regelmatige traject tussen Leopoldstad en Gombé (580 km) opgestart om de postzakken te vervoeren die via de maritieme dienst Antwerpen-Matadi onze kolonie bereikten. Deze dienst werd uitgebaat door “*Compagnie Belge Maritime du Congo*” (CBMC).

Le défi

Tâchant de recadrer au mieux le contexte de l'époque du début de l'aviation civile belge, c'est à sa Majesté le Roi Albert I^{er}, fervent usager de l'avion, que revient le mérite de développer les moyens aériens dans notre colonie, et ce dès avant l'armistice de 1918. En 1919, il y eut la création de la 1^{ère} ligne portant le nom de *Liaison aérienne du Roi Albert* (LARA) avec le développement du 1^{er} réseau aérien sur le bief Léopoldville-Stanleyville (*Kinshasa-Kisangani*, ndlr) avec six hydravions français Lévy-Lepen. Et dès 1920, les premiers trajets sont exploités régulièrement entre Léopoldville et Gombé (580 km) avec un important service de malles postales Anvers-Matadi par la Compagnie Belge Maritime du Congo (CBMC).

Léopoldville-Stanleyville with French Lévy-Lepen seaplanes.



UPRT

(Upset Prevention and Recovery Training)

Jacques Drappier

Traduction : Mich De Weirtdt

Zoals de naam het zegt, gaat UPRT over een training in de burgerluchtvaart, die Upsets moet voorkomen of desgevallend herstellen.

Maar wat is een “Upset” ? Waarom is deze training nodig en wat houdt ze in?

UPSET

Een “Upset” is een ongewenste toestand van het vliegtuig waarin bepaalde waarden overschreden zijn:

- Pitch: 25° nose up or 10° nose down,
- Bank: 45°,
- Speed: elke snelheid die niet aangepast is aan de omstandigheden van het moment.

Voor de militaire collega's, en ook voor de oudere generatie lijnpiloten bij ons lijkt dit nogal simpel. We komen allemaal uit een periode waar, in België, de vereisten voor de vergunning van beroepspiloot een opleiding en examen acrobatie inhield.

Maar dat was zeker niet zo in alle landen, wel integendeel. Wij waren eerder de uitzondering dan de regel. Sinds de invoering van de JAR-FCL (zie vorig artikel) is ook bij ons dit niet langer voorzien. In de meeste landen wereldwijd zijn lijnpiloten zelden in hun opleiding buiten deze waarden geweest, en is er een risico dat ze bij een onverwachte situatie die hen buiten de standaardwaarden brengt foute handelingen gaan doen.

LOC-I

Als we de statistieken van de fatale ongelukken bekijken over de jaren, zien we dat de meest voorkomende reden

Comme son nom l'indique, l'UPRT concerne une formation dans l'aviation civile destinée à renforcer les capacités des pilotes à identifier et à prévenir les Upsets ou, le cas échéant, améliorer leurs compétences à reprendre le contrôle de l'avion.

Mais qu'est-ce qu'un « Upset »? Pourquoi cette formation est-elle nécessaire et qu'implique-t-elle ?

UPSET

Un «Upset» est une condition indésirable de l'avion dans laquelle certaines valeurs ont été dépassées :

- Pitch : 25° nez vers le haut ou 10° vers le bas,
- Bank : 45°,
- Speed : toute vitesse qui n'est pas adaptée aux circonstances du moment.

Pour les collègues militaires, mais aussi pour l'ancienne génération de pilotes de ligne de notre pays, cela semble assez simple. Nous venons tous d'une époque où, en Belgique, les conditions requises pour obtenir la licence de pilote professionnel comprenaient une formation et un examen d'acrobatie.

Mais ce n'était certainement pas le cas dans tous les pays, au contraire. Nous étions l'exception plutôt que la règle. Depuis l'introduction des JAR-FCL (voir article précédent), ce n'est plus non plus prévu dans notre pays. Dans la plupart des pays du monde, les pilotes de ligne ont rarement été en dehors de ces valeurs pendant leur formation, et il y a un risque qu'ils réagissent mal en cas de situation inattendue qui les amènerait en dehors des valeurs standard.

LOC-I

Si nous regardons l'évolution des statistiques des accidents mortels, nous constatons que la raison la plus courante a

De Komeet, opnieuw in vlucht

Inderdaad, na de ontbinding in 2001 werd het Tweede Smaldeel onlangs nieuw leven ingeblazen. We zullen twee bijdragen aan dit evenement wijden.

In de eerste bijdrage hieronder herinnert onze erevoorzitter, Michel Mandl, ons aan de geschiedenis van de komeet die begint tijdens de Eerste Wereldoorlog, in 1917.

In een tweede bijdrage, die zal verschijnen in ons magazine 2-2025, zal Mich De Weirdt het verhaal brengen van het interview dat hij had met de nieuwe commandant van het smaldeel.



Michel Mandl et Michel De Weirdt

Vertaling: Bruno Ceuppens

Nouvel envol pour la Comète

En effet, après sa dissolution en 2001, la Deuxième Escadrille a été ressuscitée récemment. Nous consacrerons deux articles à cet événement.

Dans le premier ci-après, notre président d'honneur, Michel Mandl, profite de l'occasion pour nous rappeler l'histoire de la Comète qui a commencé pendant la Première Guerre mondiale, en 1917.

Dans un second article, qui sera publié dans notre magazine 2-2025, Mich De Weirdt nous racontera l'entretien qu'il a eu avec le nouveau commandant de l'escadrille

Deel 1. Geschiedenis

(Michel Mandl)

Op de basis van Florennes, in de gloednieuwe en indrukwekkende faciliteiten van het 2e Smaldeel, dat binnenkort zal worden uitgerust met de MQ-9B "*remotely piloted aircraft*"¹, had ik de eer om op 17 september officieel de wimpel van de Komeet te overhandigen aan Majoor Vlieger Benjamin "Benji" Buysschaert, de C.O. van het Smaldeel. Dit in aanwezigheid van het personeel van de eenheid en voormalige leden van het smaldeel, waaronder de leden van het "Comet Committee".

Première Partie. L'histoire

(Michel Mandl)

C'est à la base de Florennes, dans les toutes nouvelles et impressionnantes installations de la 2^e Escadrille, prochainement équipée des « avions pilotés à distance¹ » MQ-9B, que j'ai eu l'honneur, le 17 septembre dernier, de remettre officiellement le fanion de la Comète au Major Aviateur Benjamin « Benji » Buysschaert, le C.O. du Squadron. Ceci en présence du personnel de l'unité et d'anciens de l'escadrille dont les membres du Comité de la Comète.



The brand new facilities of the 2nd Squadron eagerly await the arrival of the first MQ-9B.

The old and new insignia of 2 Squadron.



Deze vereniging van Oud-leden werd opgericht kort na de ontbinding van het 2^{de} Smaldeel op 20 april 2001.

Commandant Vlieger b.d. Michel De Weirdt is momenteel waarnemend voorzitter². Het bestaat uit een tiental leden en heeft tot doel de prachtige Smaldeel Spirit te behouden alsook de vriendschap die alle leden van het Smaldeel verbond en nog steeds bindt, zonder onderscheid van rang of functie. Dit doet hij door gedurende jaren jaarlijkse reünies op de basis te organiseren. Ook dit jaar kwamen in april weer meer dan 120 leden, piloten, monteurs en ondersteunend personeel bijeen om terug te denken aan de goede en soms minder goede tijden die ze samen hebben doorgebracht..

Ce Comité des Anciens voit le jour peu-après la dissolution de la 2^e Escadrille, le 20 avril 2001.

Le Commandant Aviateur e.r. Michel De Weirdt en est actuellement le président faisant fonction². Composé d'une dizaine de membres, il a comme objectif la préservation de ce beau Squadron Spirit et l'amitié qui liaient et lient toujours tous les membres de l'Esc, sans distinction de grade ou fonction. Il y parviendra tout au long de ces années en organisant notamment des retrouvailles annuelles sur la base. Cette année encore plus de 120 membres, pilotes, mécaniciens et personnel de support se sont retrouvés au mois d'avril pour se souvenir des bons et parfois aussi moins bons moments passés ensemble.

1. Deze benaming heeft de voorkeur op "drone", de term die destijds werd gebruikt.

2. Luitenant-kolonel Jim Ilijas, voormalig CO, nam het presidentschap op zich totdat een ernstig gezondheidsprobleem hem ervan weerhield dit te doen.

1. Cette appellation est manifestement préférée au terme « drone » utilisé par le passé...

2. Le Lt Col Jim Ilijas, ancien C.O., en assume la présidence, jusqu'à ce qu'un grave ennui de santé ne l'en empêche.



THE STARFIGHTER

Widowmaker?

Wif De Brouwer

Traduction : Dédé Perrad, Mich De Weirdt & Didier Waelkens

Begin 1960

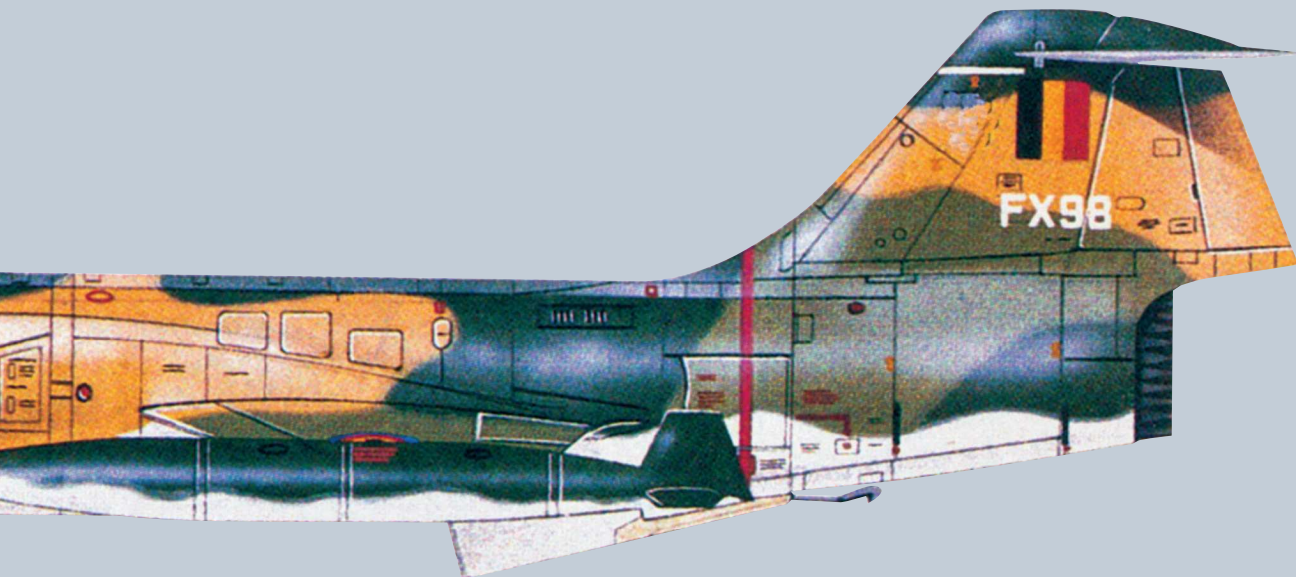
De piloten van het F-104 Consortium zijn enthousiast; voor het eerst wordt overgeschakeld naar een jachtvliegtuig met naverbrander dat tweemaal de geluidssnelheid kan halen. Het geeft een ware kick wanneer men de remmen los laat en, eens in de lucht een klimhoek van dertig graden kan nemen om te accelereren tot tweemaal de geluidssnelheid op 36.000 voet in minder dan zes minuten. Daarbij komt nog de indrukwekkende lijst van prestaties; de Starfighter heeft een reeks van wereldrecords op zijn naam: klimtijd, snelheid en hoogte. Fenomenaal!

Maar al spoedig blijkt dat de F-104 geen kat is om zonder handschoenen aan te pakken. Door het kleine vleugeloppervlak (*high wing loading*) is het vliegtuig moeilijk te manoeuvreren aan lage snelheid. Dit is even wennen, vooral voor piloten die voordien op de meer wendbare Hunters en Sabres hadden gevlogen. In de Belgische Luchtmacht heeft men dit begrepen. Diegenen die in de beginperiode overschakelden naar Starfighter moeten minimum 800 vlieguuren op de teller hebben!

Début des années 1960

Les pilotes du consortium F-104 sont enthousiastes. Pour la première fois, ils passent sur un avion de chasse avec postcombustion capable d'atteindre deux fois la vitesse du son. La montée d'adrénaline est réelle lorsque vous relâchez les freins et que, une fois en l'air, vous pouvez prendre un angle de montée de trente degrés pour accélérer jusqu'à deux fois la vitesse du son à 36.000 pieds en moins de six minutes. À cela s'ajoute un palmarès impressionnant ; le Starfighter détient une série de records du monde : temps de montée, vitesse et altitude. Phénoménal !

Mais il devient vite évident que le F-104 n'est pas un chat que l'on peut manipuler sans gants. La faible surface des ailes (charge alaire élevée) rend l'avion difficile à manoeuvrer à basse vitesse. Il faut un certain temps pour s'y habituer, surtout pour les pilotes qui avaient déjà piloté les Hunter et les Sabre, plus maniables. La Force Aérienne belge l'a bien compris. Ceux qui passent sur Starfighter dans les premiers temps doivent avoir au moins 800 heures de vol au compteur !



De toestand in de Luftwaffe is anders. Pas opgericht vanaf 1956, zijn de Duitse vliegers in de beginjaren van de Starfighter vaak jongeren met een drietal jaren vliegervaring. De weinige anciens uit de tweede wereldoorlog hebben praktisch geen ervaring op jet- gevechtsvliegtuigen en behoren ook niet tot de categorie van instructeurs die opleiding moeten geven aan diegenen die de smaldelen zullen bemannen. De personeelstoestand is ongunstig: zeer weinig oudere, ervaren vliegers in leidende posities en veel jonge onervaren vliegers, van wie een groot deel onderofficier is. Velen hebben een beperkte kennis van de Engelse taal.

En de techniekers? Velen van hen zijn nieuw in de job en ongeveer 30% bestaat uit dienstplichtigen die, na hun vorming van zes maanden, minder dan één jaar kunnen renderen. Dat dit een probleem stelde hoeft geen betoog.

De Luftwaffe moet, als eerste en belangrijkste consortium-land, reeds vanaf het begin van de jaren '60 de omschakeling aanvangen. Ze selecteert een handvol vrij jonge piloten, eerst om gevormd te worden in de USAF, nadien om als instructeur een stroom van piloten te converteren in het moederland; beginnend in Nörvenich, nadien in Jever.

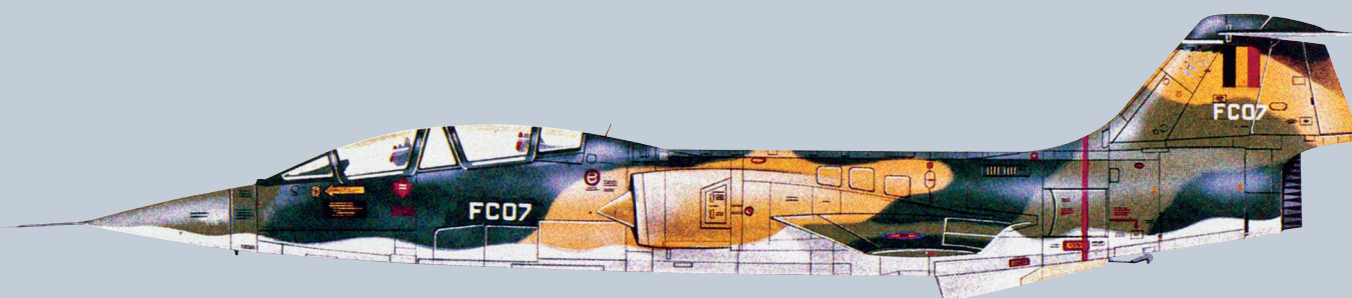
Niet te verwonderen dat er in het beginstadium enorme moeilijkheden zijn om het veilig te houden. Vooral de beginperiode zal voor de Luftwaffe een dramatisch verloop kennen.

La situation au sein de la Luftwaffe est différente car celle-ci n'a été recréée qu'en 1956. Les pilotes allemands des premières années du Starfighter sont souvent de jeunes gens avec à peine trois ans d'expérience de vol. Les quelques anciens de la Seconde Guerre mondiale n'ont pratiquement aucune expérience sur les avions de chasse à réaction et n'appartiennent pas non plus à la catégorie des instructeurs qui doivent donner une formation à ceux qui vont faire partie des escadrilles. La situation du personnel est défavorable : très peu de pilotes âgés et expérimentés occupant des postes de direction et beaucoup de jeunes pilotes inexpérimentés, dont un grand nombre de sous-officiers. Nombre d'entre eux ont une connaissance limitée de la langue anglaise.

Et les techniciens ? Beaucoup d'entre eux sont nouveaux dans le métier et environ 30% sont des miliciens qui, après leur formation de six mois, ne peuvent être rentables que pendant moins d'un an. Il va sans dire que cela posait un problème.

La Luftwaffe, en tant que premier et plus important pays du consortium, doit commencer la conversion dès le début des années 1960. Elle sélectionne une poignée de pilotes assez jeunes, d'abord pour être formés au sein de l'USAF, ensuite pour convertir un flux de pilotes dans la mère patrie en tant qu'instructeurs, en commençant à Nörvenich, puis à Jever.

Il n'est donc pas surprenant qu'il soit très difficile d'assurer la sécurité dans les premiers temps. C'est surtout la période initiale qui sera particulièrement dramatique pour la Luftwaffe.



Het eeuwfeest van de militaire vliegschool van Wevelgem 1924-2024

Wevelgem: Boeing Stearman in the evening sun.
This aircraft is property of Stijn Dejaeghere
and François Vuylsteke. (photo Bart Vandamme)



Le centenaire de l'école de pilotage militaire de Wevelgem 1924-2024

Bart Vandamme
Traduction : Mich De Weirdt

Het stond in de sterren geschreven: in 2024 zou de Flanders Aviation Society (FAS) een eerbetoon brengen aan het voormalige nest van de “pinguïns”. Dit jaar werd immers gevierd dat het precies 100 jaar geleden was dat de Belgische regering besloot een militaire vliegschool te bouwen op Wevelgems grondgebied. Deze was actief van 1924 tot de meidagen van 1940.

Flanders Aviation Society vzw. Een vereniging voor luchtvaartliefhebbers

De FAS is een unieke vereniging voor en door luchtvaartfans. Al meer dan 30 jaar brengt de vereniging luchtvaartenthousiasten samen, ongeacht of ze experts zijn of juist beginnende liefhebbers die meer willen leren over deze fascinerende wereld. Onze missie is om de luchtvaart toegankelijk te maken voor iedereen.

In ons museum nemen we bezoekers mee op een reis door de geschiedenis van de luchtvaart. Van de fragiele, uit hout en doek gebouwde tweedekkers, via de geavanceerde jachtvliegtuigen en bommenwerpers uit de Tweede Wereldoorlog, tot de moderne jets die vandaag de Belgische Luchtmacht uitrusten. Deze evolutie wordt prachtig weerspiegeld in de materialen, instrumenten en motoren die in de vliegtuigen werden gebruikt. Bovendien krijgen bezoekers ook een inkijk in de persoonlijke verhalen van mensen die nauw verbonden zijn met de luchthaven en haar rijke geschiedenis. Ons museum bevindt zich op een actieve luchthaven, wat je bezoek extra bijzonder maakt: er is een grote kans dat je tijdens je bezoek vliegtuigen ziet opstijgen en landen! Voor meer informatie over ons museum, ons uitgebreide archief en onze activiteiten, nodigen we je van harte uit om onze vernieuwde website te bezoeken: www.fasinfo.be

De “pinguïns” van de militaire vliegschool

Op 25 september 1924 opende de militaire vliegschool haar deuren onder leiding van Kolonel Daumerie. Voorheen was de school gevestigd in As (Limburg), maar door ongunstige omstandigheden werd de beslissing al vlug genomen om te verhuizen naar Wevelgem. Aan de noordzijde van de weg Kortrijk-Wevelgem werd een vliegveld met hangars van ruim 63 hectare gecreëerd. Aan de zuidzijde van het vliegveld verrees een grote kazerne, die onderdak bood aan drie lichten van elk 35 leerlingen¹.

Tussen 1924 en 1940 werden honderden jonge rekruten opgeleid tot bekwame jachtpiloten, waaronder bekende namen

1. Meer over deze historische vliegschool en de boeiende verhalen van haar piloten, is te vinden in het boek van Bart Vandamme, te bestellen via www.fasinfo.be

C'était écrit dans les étoiles : en 2024, la *Flanders Aviation Society* (FAS) rendrait hommage à l'ancien nid des « manchots ». En effet, cette année marque le 100e anniversaire de la décision du gouvernement belge de construire une école de pilotage militaire sur le territoire de Wevelgem. Elle fut active de 1924 jusqu'en mai 1940.

Flanders Aviation Society vzw. (asbl) Une association pour les passionnés d'aviation

La FAS est une association unique pour et par les passionnés d'aviation. Depuis plus de 30 ans, notre société réunit des fans d'aviation, qu'ils soient experts ou novices, désireux d'en savoir plus sur ce monde fascinant. Notre mission est de rendre l'aviation accessible à tous.

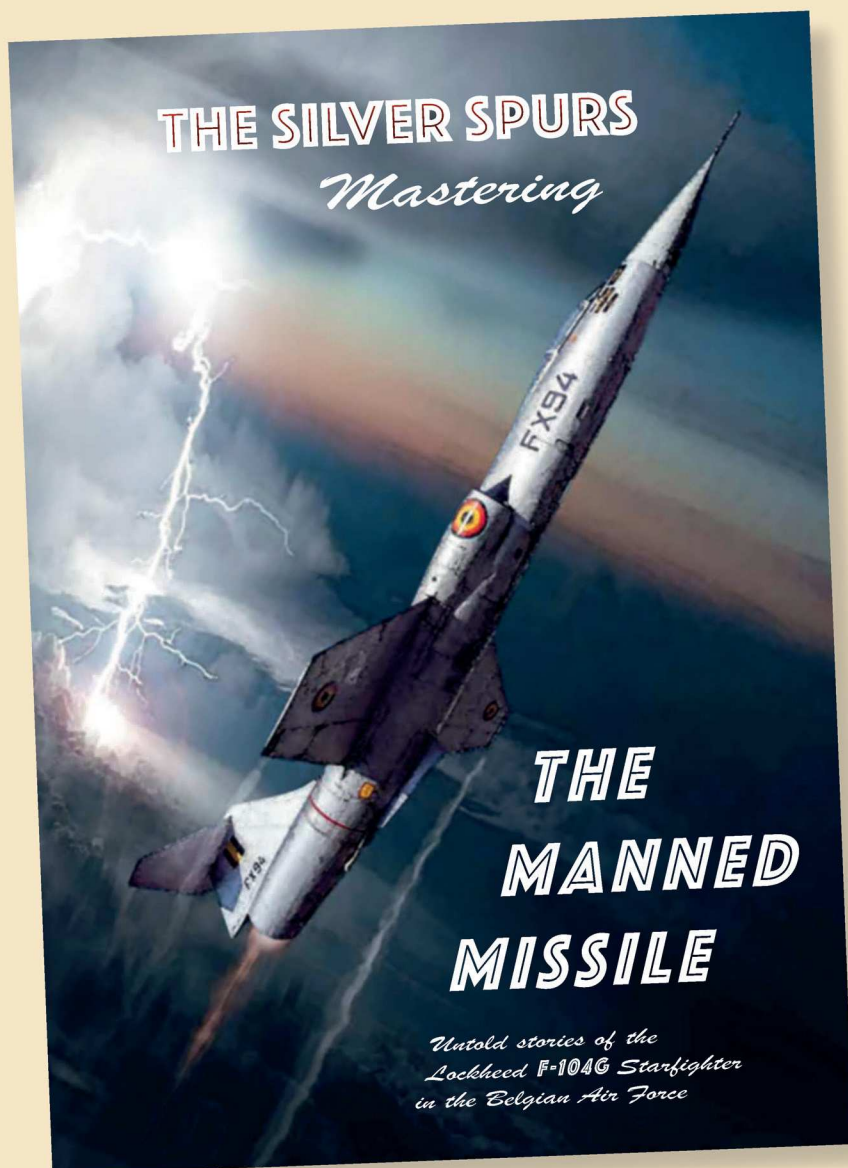
Dans notre musée, nous emmenons les visiteurs dans un voyage à travers l'histoire de l'aviation. Depuis les fragiles biplans construits en bois et en toile, en passant par les chasseurs et bombardiers avancés de la Seconde Guerre mondiale, jusqu'aux jets modernes qui équipent aujourd'hui la Force Aérienne belge. Cette évolution est magnifiquement reflétée par les matériels, les instruments et les moteurs utilisés dans les avions. En outre, les visiteurs peuvent également découvrir les histoires personnelles de personnes étroitement liées à l'aéroport et à sa riche histoire. Notre musée est situé sur un aéroport en activité, ce qui rend votre visite encore plus spéciale : il y a de fortes chances que vous voyiez des avions décoller et atterrir pendant votre visite ! Pour plus d'informations sur notre musée, nos archives et nos activités, nous vous invitons cordialement à visiter notre site web remanié : www.fasinfo.be

Les « manchots » de l'école de pilotage militaire

Le 25 septembre 1924, l'école de pilotage militaire ouvre ses portes sous la direction du colonel Daumerie. Auparavant, l'école était située à As (Limbourg), mais en raison de circonstances défavorables, la décision fut rapidement prise de déménager à Wevelgem. Un terrain d'aviation avec des hangars d'une superficie de 63 hectares est créé au nord de la route Courtrai (Kortrijk)-Wevelgem. Au sud de l'aérodrome, une grande caserne est construite, abritant trois promotions de 35 élèves chacune¹.

Entre 1924 et 1940, des centaines de jeunes recrues furent formées et sont devenues d'excellents pilotes de chasse, parmi lesquels des noms célèbres comme Maurice Buchin,

1. Pour en savoir plus sur cette école de pilotage historique et les histoires fascinantes de ses pilotes, consultez le livre de Bart Vandamme, qui peut être commandé via www.fasinfo.be



The Belgian F-104 pilots - the Silver Spurs - narrate their experiences with the mythic Starfighter, a high-class but sometimes treacherous aircraft.



A document in English of **200 pages** and **250 pictures** explaining how it was to fly the manned missile.

The book covers the genesis, the purchase of more than 1.350 F-104G for the four European Consortium partners, the operational employment in the Belgian Air Force and some accidents.

But there is more! In addition, some 30 pilots write about special occurrences that they experienced on board of the machine, not forgetting the tribute paid to the 23 Silver Spurs who lost their life in active duty.

We estimate that the book will be available as from **mid-March 2025** and offer you the opportunity to pre-order this book at a reduced rate by filling-out the pre-order form in this magazine. Your order will be delivered at the address that you specify on this form. You can order several copies at the launch conditions.

Don't forget, this is the ideal present that you can offer to all those who are interested in military aviation. As for the Silver Spurs who have been flying the Starfighter, think about your children and grandchildren who will be very proud when reading about your unique experience.

Launch price, including postage: € 30.00 to addresses in Belgium, € 40.00 to addresses abroad.

VIEILLES TIGES



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION