



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

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

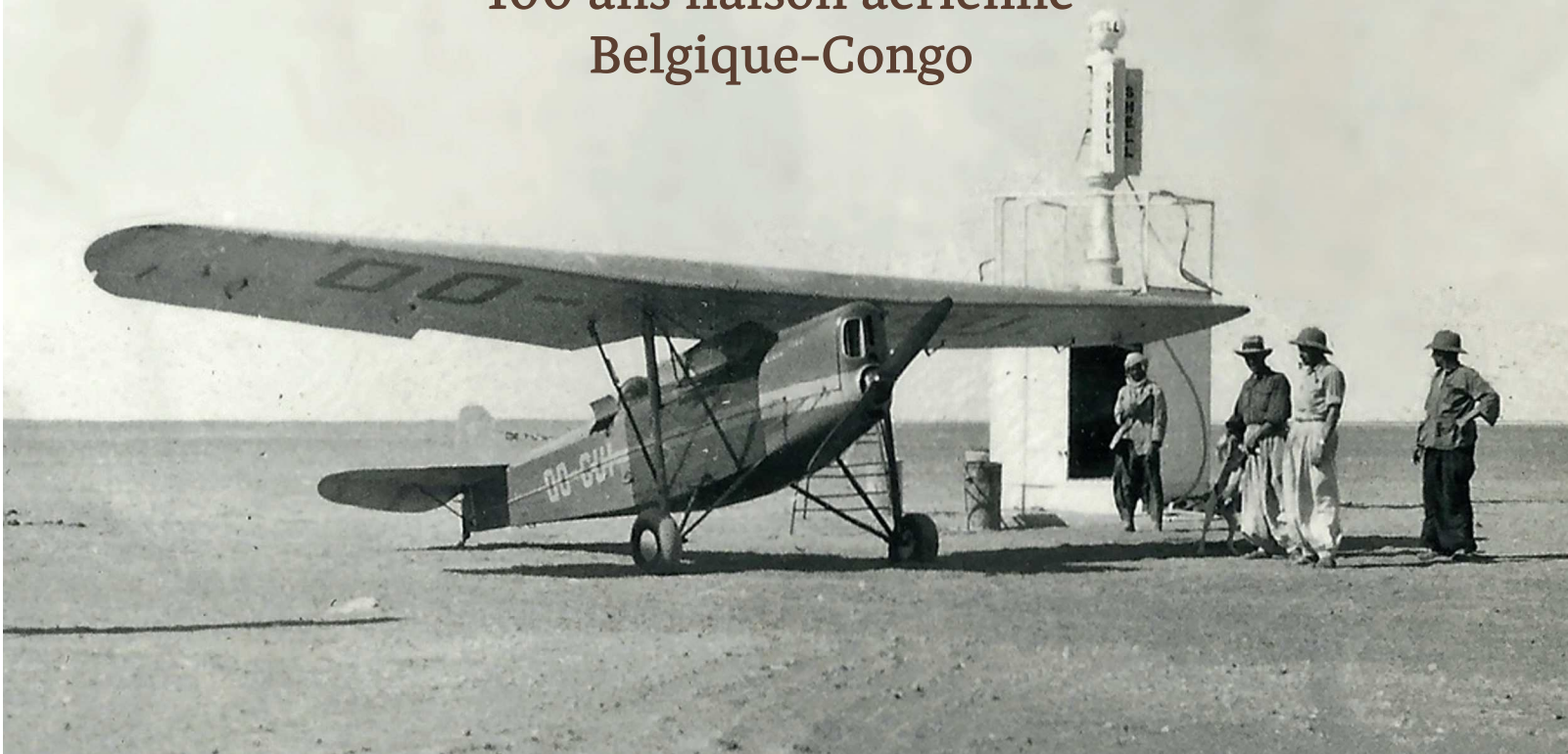
VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

100 jaar luchtverbinding
België-Congo

Arnold de Looz-Corswarem

100 ans liaison aérienne
Belgique-Congo



EJECT, EJECT!

Een geschiedenis van de schietstoel
Histoire du siège éjectable

Michel Frimout

N°2-2025

46^{ste} jaar

April-mei-juni

Driemaandelijks

46^{ème} année

Avril-mai-juin

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

De Komeet, opnieuw in vlucht
Nouvel envol pour la Comète (II)

"Il Papa..."

www2.vieillestiges.be

This is your Webmaster explaining...

You are in control of your Password

Our new website < <https://www2.vieillestiges.be> > was launched on July 1st, 2024. Prior to the launch, every member (having an e-mail address) was informed about his individual login credentials, i.e. Login/Username and Password). When attempting to access to the old VTB website (www.vieillestiges.be), one will be automatically redirected towards our new one. The consequence is that the old login credentials to the obsolete website are NO LONGER applicable to access the new one.

Since this information mail was already sent half a year ago, you might already have lost this valuable information giving you access to the private section, reserved to our members.

No harm is done...

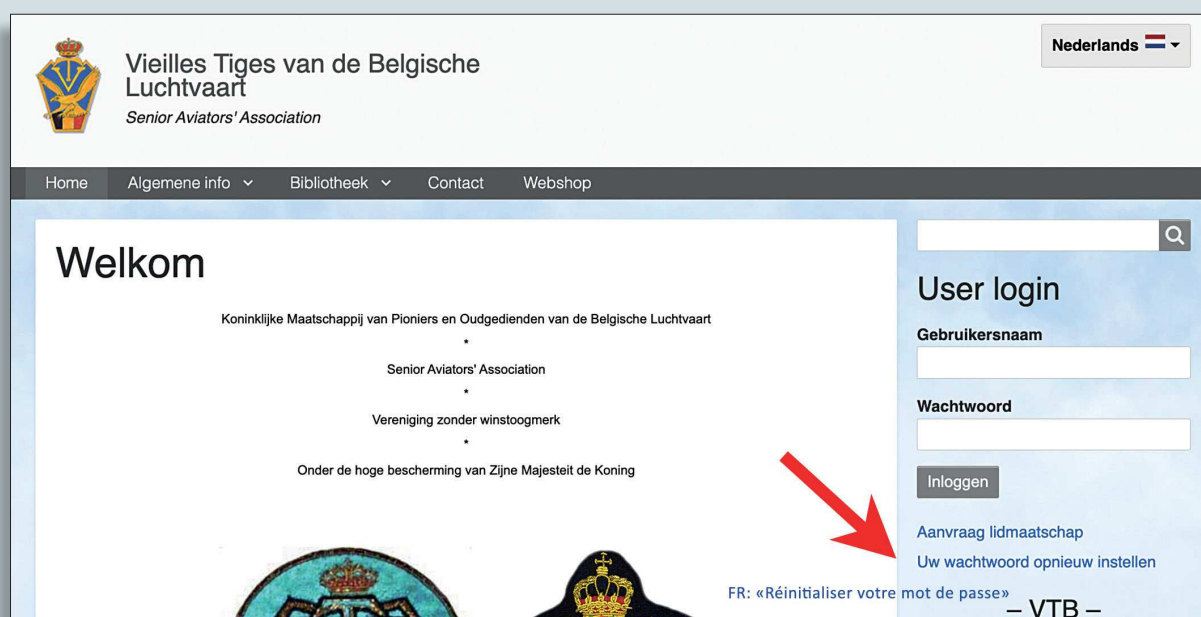
As from now on **YOU control your password...** If you forgot your password, or you want to change it for security reasons or whatever reason, ... You can do that on your own. No more interaction with us is required (but still possible if you want so!).

This procedure is only applicable to members.

The only requirement is that you know your login/username ("Gebruikersnaam" or "Nom d'utilisateur") or own e-mail address ("email adres" or "adresse courriel"). This information is required to prove that you are a member of the VTB.

Step 1

- Open: <https://www2.vieillestiges.be>
- Click on: "Uw Wachtwoord opnieuw instellen" or "Réinitialiser votre mot de passe".



Nouvel envol pour la Comète

Deuxième partie. Rencontre du 17 septembre



De Komeet, opnieuw in vlucht

Deel twee. Samenkomst van 17 september

Het was met C.O. Benjamin "Benji" Buysschaert als gids dat we het voorrecht hadden om te ontdekken hoe de imposante nieuwe faciliteiten van het 2 Smaldeel eruitzien. Hoewel ze nog leeg zijn, hebben we een glimp kunnen opvangen van hoe deze majestueuze toestellen zullen werken.

C'est avec le C.O. Benjamin « Benji » Buysschaert comme guide que nous avons eu le privilège de découvrir à quoi ressemble les imposantes nouvelles installations de la 2 Esc. Bien qu'elles soient encore vides, nous avons pu entrevoir quelque peu comment fonctionneront ces majestueux appareils.

Michel De Weirdt

Vertaling: Michel Mandl

In augustus 2020 rondde België de aankoop af van vier op afstand bestuurde MQ-9B SkyGuardian-vliegtuigen. Ongeveer drie jaar later, op 4 mei 2023, kondigde de commandant van de 2 Wing, Kolonel Avi Cédric Kamensky, aan dat het 2 Squadron binnenkort opnieuw zou worden geactiveerd "voor het management van de MQ-9B SkyGuardian-capaciteit. "

C'est au mois d'août 2020 que la Belgique a finalisé l'achat de quatre avions pilotés à distance de type MQ-9B SkyGuardian. Quelques trois années plus tard, soit le 4 mai 2023, le Chef de corps du 2 Wing, le Colonel Avi Cédric Kamensky, annonçait que la 2 Escadrille allait prochainement être réactivée « pour la gestion de la capacité MQ-9B SkyGuardian. »



De hangar biedt plaats aan twee MQ-9B SkyGuardian.

Le hangar peut accueillir deux MQ-9B SkyGuardian.



Het controlestation zoals het er in de niet al te verre toekomst uit zal zien.

La station de contrôle telle qu'elle apparaîtra dans un futur pas trop lointain.

Laten we het woord geven aan de C.O.

Cédons la parole au C.O....

MDW: Benji, kun je eerst je eigen operationele verleden beschrijven, dat merkwaardig is, aangezien je meer dan 2.000 uur op F-16 hebt gevlogen. Kan je ons uitleggen hoe je hier aan het roer van deze zeer bijzondere eenheid bent komen te staan. Een serieuze uitdaging... Niet?

MDW : Benji, peux-tu d'abord nous décrire ton passé opérationnel, particulièrement riche, vu que tu totalises plus de 2.000 heures sur F-16. Et nous expliquer comment tu es arrivé ici aux commandes de cette unité toute particulière. Un sérieux challenge... Non ?

En bijkomende vraag... Besef je wel wat er met je gebeurt? C.O. van de Komeet wanneer de peetvader van uw promotie, de 98B, niemand minder is dan "Lt Vl Edmond Thieffry"? Het stond in de sterren geschreven...!

Et question subsidiaire... Réalises-tu ce qui t'arrive ? C.O. de la Comète alors que le parrain de ta promotion, la 98B, n'est autre que le « Lt Avi Edmond Thieffry » ? C'était écrit dans les étoiles... !

BB: Natuurlijk... Ik kwam in 1998 bij de Luchtmacht in het hulpkader, promotie 98B die, zoals u al zei, de "Lt Vl Edmond Thieffry" promotie is. En om je tweede vraag meteen te beantwoorden..., ik heb mij dit pas gerealiseerd tijdens mijn opzoeken naar de geschiedenis van het 2 Smaldeel. Ik deed mijn opleiding op een vrij klassieke manier en kwam in juni 2002 bij het 350 Smd. We waren de eersten die getraind werden op F-16 MLU (*Mid Life Update*).

BB : Bien sûr... Je suis rentré à la Force Aérienne dans le Cadre Auxiliaire en 1998, promotion 98B qui est, comme vous l'avez mentionné, la promotion « Lt Avi Edmond Thieffry ». Et pour répondre immédiatement à votre deuxième question..., je m'en suis rendu compte en recherchant l'histoire de la 2 Escadrille. J'ai effectué mon entraînement de façon assez classique et j'ai rejoint la 350 en juin 2002. Nous étions la première promotion formée sur F-16 MLU (*Mid Life Update*).

Ik heb daar prachtige jaren doorgebracht en heb nog steeds kunnen genieten van het pre-2005 tijdperk in de luchtverdediging. In 2005 werden alle squadrons multirole. Een nogal bijzondere tijd omdat onze generatie naast

J'y ai passé de merveilleuses années et j'ai encore pu profiter de l'époque pre-2005 en tant qu'*Air Defense*. En 2005, toutes les escadrilles sont devenues multirôles. Une époque assez spéciale car outre la transformation multirôles,

"Il Papa..."

Zondag 4 juni 1995.

Paus Johannes Paulus II is de dag voordien uit Rome in België geland en heeft pater Damiaan zalig verklaard.

De ondertussen 75-jarige paus zal vanavond naar de Eeuwige Stad terugreizen.

De traditie wil dat de nationale luchtvaartmaatschappij van het bezochte land de heilige man naar zijn thuisland terugvliegt. In 1995 bestaat die maatschappij nog en heet Sabena.

Dimanche, 4 juin 1995.

La veille, le Pape Jean-Paul II a atterri en Belgique en provenance de Rome et a béatifié le père Damien.

Âgé de 75 ans, le Pape retourne ce soir dans la Ville éternelle.

La tradition veut que la compagnie aérienne nationale du pays visité ramène le saint homme à Rome. En 1995, la Sabena existe toujours et se charge donc de la mission.



Stef Denuwelaere

Traduction :
Michel Mandl

Michel Frimout

Door/par Dirk Frimout, via Bart Van Damme

Traduction Michel De Weirdt

Nadat hij betoverd was door de oorlogsverhalen van legendarische jachtpiloten zoals Jan Olieslagers en André De Meulemeester, besloot een jonge man zijn eigen avonturen in de lucht na te jagen. Zijn naam was Michel Frimout.

Met vurige ambitie meldde hij zich aan bij de militaire luchtvaart, vastbesloten om zelf in de cockpit te klimmen. Het duurde niet lang voordat Michel uitgroeide tot een gewaardeerd piloot.

Après avoir été séduit par les histoires de guerre de pilotes de chasse légendaires tels que Jan Olieslagers et André De Meulemeester, un jeune homme a décidé de poursuivre ses propres aventures dans les airs. Il s'appelait Michel Frimout.

Avec une ambition ardente, il s'engage dans l'aviation militaire, bien décidé à prendre place lui-même dans le cockpit. Il n'a pas fallu longtemps à Michel pour devenir un pilote apprécié.



Dirk Frimout.



Michel Frimout, 1928.

De naam Frimout zou echter nog meer schitteren toen zijn zoon Dirk in 1992 als eerste Belg de sterren bereikte. Honderd jaar nadat zijn vader in dienst trad bij de militaire vliegschool in Wevelgem, was het voor Dirk tijd om zijn jeugdherinneringen te delen. In deze verhalen herleeft een eeuw luchtvaartgeschiedenis, een eerbetoon aan een familie die altijd naar het firmament heeft gereikt.

55^{ste} Promotie

Dirk vertelde me dat zijn vader al op jonge leeftijd een grote interesse had in het vliegen, maar dat zijn ouders aanvankelijk niet meteen overtuigd waren. Dank zij de interventie van een kennis van zijn ouders kreeg Michel

Cependant, le nom de Frimout brillera encore plus lorsque son fils Dirk deviendra le premier Belge à atteindre les étoiles en 1992. Cent ans après l'entrée de son père à l'école de pilotage militaire de Wevelgem, il était temps pour Dirk de partager ses souvenirs d'enfance. Dans ces échanges, un siècle d'histoire de l'aviation a été ravivé, un hommage à une famille qui a toujours visé à atteindre le ciel.

55^e Promotion

Dirk m'a dit que son père avait un grand intérêt pour l'aviation dès son plus jeune âge, mais que dans un premier temps, ses parents n'étaient pas convaincus. Grâce à l'inter-

EJECT, EJECT!



Een geschiedenis van de schietstoel Histoire du siège éjectable

Lionel Gabriel,
opdrachthouder WHI - chargé de mission WHI

Inleiding

Zoals de pioniers uit het begin van vorige eeuw reeds ondervonden, was vliegen niet enkel een boeiende ervaring, maar waren er ook risico's aan verbonden. In het begin kon men slechts hopen zijn beschadigd vliegtuig zo goed mogelijk aan de grond te zetten, zo niet waren de gevolgen meestal catastrofaal. Tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog, wanneer de piloten uitgerust werden met een valscherms, beschikten ze over een middel om hun beschadigd vliegtuig te verlaten en zich in veiligheid te brengen. Dit bleef zo tot in de Tweede Wereldoorlog, maar men stelde wel vast dat door de steeds sterkere luchtstroom als gevolg van de grotere prestaties van de vliegtuigen, de G-krachten veroorzaakt door de ongecontroleerde bewegingen van een beschadigd toestel en de eventuele verwondingen van de bemanning, een "bail out" niet zonder risico's was en soms zelfs onmogelijk. De ontwikkeling van het straalvliegtuig stelde deze problematiek nog scherper, wat leidde tot de ontwikkeling van de schietstoel.

We publiceren twee artikels over dit onderwerp. In het artikel hierna belichten we vooral de eerste initiatieven en de opvallende ontwikkelingen in Groot-Brittannië, in het tweede artikel gaan we na wat er in dit domein vooral gebeurd is in de Verenigde Staten.

Introduction

Comme les pionniers du début du siècle dernier en avaient déjà fait l'expérience, voler n'était pas seulement une expérience passionnante, mais comportait aussi des risques. Au début, on ne pouvait qu'espérer atterrir le mieux possible avec son avion endommagé, faute de quoi les conséquences étaient généralement catastrophiques. À la fin de la Première Guerre mondiale, lorsque les pilotes ont été équipés de parachutes, ils disposaient d'un moyen de sortir de leur avion endommagé et de se mettre en sécurité. Il en a été ainsi jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, mais on a constaté qu'en raison de l'augmentation constante du flux d'air résultant des performances accrues de l'avion, des forces G provoquées par les mouvements incontrôlés d'un avion en difficulté et des blessures éventuelles de l'équipage, une évacuation n'était pas sans risque et était même parfois impossible. Le développement de l'avion à réaction a encore accentué ces problèmes, ce qui a conduit à la mise au point du siège éjectable.

Nous publions deux articles sur ce sujet. Dans l'article ci-après, nous mettons principalement l'accent sur les premières initiatives et les développements notables en Grande-Bretagne ; dans le second article, nous examinerons ce qui s'est passé dans ce domaine principalement aux États-Unis.

100 jaar luchtverbinding België-Congo



Rédigé par/opgesteld door
le Comte-Graaf René-Michel
de Looz-Corswarem

100 ans liaison aérienne Belgique-Congo

De verbinding België-Congo via de Libische woestijn en de Ténéré. Verkenning van een nieuwe route door Graaf Arnold de Looz-Corswarem

"Geluk is het waarmaken van een jeugddroom op latere leeftijd."

Liaison Belgique-Congo par le désert de Libye et le Ténéré. Reconnaissance d'un itinéraire nouveau par le Comte Arnold de Looz-Corswarem.

« Le bonheur est la réalisation à l'âge mûr d'un rêve de jeunesse. »

Na de publicatie van de geweldige vlucht België-Congo van Edmond Thieffry en zijn bemanning in 1925, heb ik de eer en het genoegen om vandaag verslag uit te brengen over de eerste verbinding België-Congo, gemaakt door mijn vader, Arnold de Looz-Coswarem **via de kortste weg**, d.w.z. door de Libische woestijn en de Ténéré in 1934 – 1935.

Mijn vader was cavalerieofficier en vloog als piloot-toerist. Deze verbinding werd eind 1934 verwezenlijkt aan boord van een klein vliegtuig van Belgische makelij, een GULDENTOPS, van het type "Saint-Michel" S.G.2 uitgerust met een de Havilland Gipsy II motor van 105 pk en met een actieradius van 750 km. Het was op eigen initiatief, tijdens zijn jaarlijks militair verlof en zonder de minste tussenkomst van de overheid, dat hij de verkenning van een nieuwe luchtroute naar onze kolonie uitvoerde.

Een reis langs een tot dan toe onbekende route, landen overvliegend die als onoverbrugbaar werden beschouwd. Hij verkortte de eerdere gevolgde route met zeventienhonderd kilometer. Het belang ervan moest snel voor iedereen duidelijk worden. J. Rousseaux schreef in de "Lloyd Anversois" van 17 november 1935: *"Op dit moment volgt onze lijn België-Congo een route die lang niet de kortste is. Dit irriteert gehaaste reizigers. Arnold de Looz-Corswarem besloot daarom een kortere route te verkennen, namelijk die van Centraal Sahara. Omdat deze onder Frans beheer was, nam hij*

Faissant suite à la présentation du fantastique raid Belgique – Congo d'Edmond Thieffry et de son équipage en 1925, j'ai l'honneur et le plaisir de relater aujourd'hui la première liaison Belgique – Congo **par la ligne droite**, c'est à dire en passant par le désert de Libye et le Ténéré, réalisée par mon père, Arnold de Looz-Coswarem en 1934 – 1935.

Mon père était Officier de Cavalerie et pilote-aviateur de tourisme. Cette liaison a été réalisée fin 1934 à bord d'un petit avion de construction belge, un Guldentops du type « Saint-Michel » S.G.2, équipé d'un moteur de Havilland Gipsy II développant 105 cv avec un rayon d'action de 750 km. C'est de son initiative personnelle, au cours de son congé militaire annuel et sans la moindre intervention des pouvoirs publics, qu'il a effectué cette reconnaissance de la nouvelle route des airs vers notre Colonie.

Le trajet par une voie jusqu'alors inconnue, survolant des contrées qu'on estimait infranchissables, raccourcissait de 1700 km la route suivie à l'époque. Son importance ne pouvait tarder à frapper les esprits. J. Rousseaux écrira dans le « Lloyd Anversois » du 17 novembre 1935 : « À l'heure actuelle, notre ligne Belgique – Congo suit une route qui est loin d'être la plus courte. Ceci chipote les voyageurs qui sont des gens pressés. Aussi Arnold de Looz-Corswarem décida-t-il de reconnaître un itinéraire plus court, à savoir celui du Sahara central. Comme celui-ci se trouve sous domination française, il



Guldentops "Saint-Michel" S.G.2 OO-GUI.