INTERNATIONALE MEETING VAN DE LUCHTMACHT

MEETING INTERNATIONAL DE LA FORCE AERIENNE

20 F.

Bekijk goed deze vliegtuigen. Deze zijn F.5 tactische jagers door Northrop gebouwd. U zult ze weldra kunnen zien op de militaire vliegvelden van de vrije landen.

Regardez bien ces avions. Ce sont des chasseurs tactiques F.5 produits par Northrop. Bientôt, vous pourrez les voir sur les champs d'aviation militaires des pays libres.

NORTHROP F-5

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA

EDITORIAAL
EDITORIAL

Generaal-Majoor vlieger
CEUPPENS DFC
Stafchef van de Luchtmacht
Général-Major Avi.
CEUPPENS DFC
Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne

Mijnheer, Mevrouw,

Het is mij een waar genoegen U in naam van het ganse personeel van de Luchtmacht welkom te heten op de Basis te Brustem; wij hopen U een schitterende ontmoeting te doen beleven van de meest representatieve ploegen van bevriende luchtmachten. Samen met onze belgische piloten zullen zij hun best doen om U een bijzonder geslaagde show te doen meemaken: allen zullen U de kunde ten toon geven die ze bereikt hebben gedurende lange oefeningen, en dank zij hun liefde voor hun beroep. Ons doel hier is U door de luchtdemonstraties en de statische tentoonstelling de constante inspanningen te tonen die geleverd worden om de luchtmiddelen te moderniseren, hun macht, hun soepelheid en hun rendement te bewaren. Moge deze ontmoeting belegd in het raam van de onmisbare contacten tussen de krijgsmacht en de natie, zo vruchtbaar mogelijk zijn en aan uw verwachtingen voldoen : dit is de wens van al degene die bijgedragen hebben tot het tot stand komen van deze dag.

Monsieur, Madame,

Au nom de tout le personnel de la Force Aérienne, il m'est agréable de vous souhaiter la bienvenue à la Base de BRUSTEM, en ce jour où nous espérons vous faire vivre une brillante rencontre des équipes les plus représentatives de nombreuses aviations amies. Elles vont se joindre aux pilotes belges, et s'efforcer de vous offrir une exhibition de haute qualité; tous vont y étaler la maîtrise qu'ils se sont appliqués à affiner par l'expérience opérationnelle et par l'amour de leur métier. Notre objectif est de vous montrer, par les démonstrations aériennes et par l'exposition statique, les efforts constants qui sont faits pour moderniser les moyens aériens et pour leur garder leur puissance, leur souplesse, leur rendement. Que ce nouveau rendez-vous que nous plaçons dans le cadre des contacts indispensables entre les Forces Armées et la Nation, soit des plus fructeux, qu'il réponde à votre attente, c'est le vœu de tous ceux qui ont participé à l'organisation de cette journée.

PARTICIPATION BELGE

Les F 104 G qui défileront devant vous au cours de la manifestation appartiennent au 1er Wing de chasse tous temps de Beauvechain et au 10e Wing de chasseurs-bombardiers, de Kleine-Broghel.

Les RF 84 F, dont huit vont défiler devant vous, appartiennent à la 42e Escadrille de Reconnaissance photographique de Bierset.

Les 24 F 84 F du défilé appartiennent au 2e Wing de chasseurs-bombardiers de Florennes.

Cette unité fournit également les neuf F 84 F Thunderstreak, qui clôtureront le meeting en tirant un rideau de fumées tricolores.

Tous les C 119 du show appartiennent aux escadrilles de transport tactique de la base de Melsbroek. Ce sont les équipages des 20e et 40e escadrilles qui parachuteront les 450 parachutistes, sous vos yeux.

A L'EXPOSITION STATIQUE

Monsieur Peter Farrar, de Torquay, dans le Devonshire, Angleterre, est très connu dans les milieux de l'aviation.

Pendant des années, avec un acharnement peu commun, il a réuni chez lui une collection de maquettes d'avions unique au monde.

Les 1800 maquettes qu'il possède et qui sont exposées à l'exposition du Meeting de Brustem, sont toutes construites à l'échelle de 1/72 et le camouflage, numéro de série, markings, sont d'une exactitude remarquable.

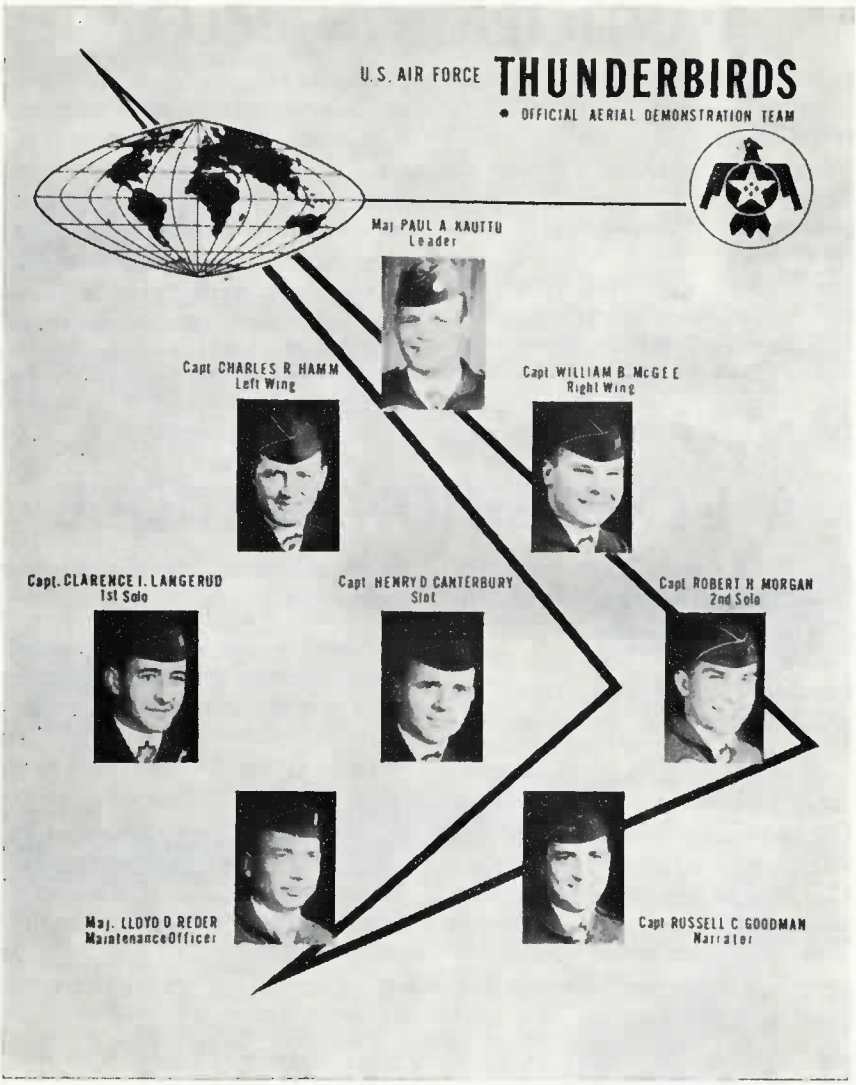
L'ensemble de ces maquettes est régulièrement exposé en Angleterre sur les aérodromes britanniques et américains ainsi que dans la plupart des fêtes d'aviation.

Monsieur Farrar a exposé 1700 maquettes lors du meeting de Melsbroek, en 1964. Sa collection a été augmentée de 100 unités depuis.

Avec toute la sympathie

de l'

IBM



THUNDERBIRDS

Vooraleer naar BRUSTEM te zijn overgekomen, hebben de « Thunderbirds » een demonstratie van hun kunnen op de tentoonstelling van Le Bourget gegeven. Zij worden officieel het peloton van de Amerikaanse Luchtmacht genoemd. Men mag hen bij wijze van spreken de vliegende ambassadeurs noemen van de Amerikaanse militaire luchtvaart. De ploeg heef een opdracht gekregen van de Amerikaanse regering, die haar opgelegd heeft in het buitenland de idee te bevorderen « voor en beter begrip en waardering van de kracht der luchtmiddelen ». Deze groep, die in functie is sedert de maand mei van het jaar 1953, verplaatst zich zo wat over gans de wereld en men vermeldt zo wat 100 voorstellingen per jaar. Deze worden gegeven op plaatsen die ver van elkaar liggen zodat de bemanning van het peloton gemiddeld 175.000 mijlen per jaar aflegt. Zij verplaatsen zich met 7 North-American F 100 Super Saber, één F 100 tweezitter en een enorme Lockheed Hercules 130, die voor hen als woning, werkplaats en restaurant ingericht werd. Bovendien benutten de « Thunderbirds » de diensten van een oude DC 6, die — God weet waar — op een der Amerikaanse luchtmachtbasissen terug in gebruik genomen werd. De mekaniciens van de « Thunderbirds », mannen met heel wat vindingrijkheid zoals trouwens alle mekaniciens ter wereld, hebben van dit oude toestel een lijnvliegtuig gemaakt dat kan wedijveren met het meest comfortabele ter wereld.

De historiek van de « Thunderbirds ».

Militairen houden van tradities — daar bestaat geen twijfel over — en de « Thunderbirds » maken geen uitzondering op de regel. Zij hebben dus hun tradities zoals alle schone eenheden en goede smaldelen. De beslissing een nationaal peloton te stichten werd in mei 1953 genomen en een weinig later gaf de ploeg een eerste

demonstratie op de Republic F 84 Thunderjet toestellen. Zij begonnen al vlug naam te maken, de aanvragen om deelname begonnen toe te stromen en in januari 1954 volbrachten zij hun eerste opdracht in het buitenland. Zij begaven zich naar Zuid- en Centraal Amerika en meer dan drie miljoen mensen konden eindelijk « de visu » een der eerste akrobatische pelotons, die op reactievliegtuigen vlogen, bewonderen. Na een lange reis doorheen elf verschillende landen, heeft de Luchtmacht Vereniging van de Verenigde Staten hun een eervolle vermelding en een gouden medaille : « om aan het groot publiek te hebben getoond dat de nauwkeurigheid in het vliegen, de ploeggeest en de beweeglijkheid de ruggesteun zijn van de luchtmacht in de eeuw van de reactie », toegekend. In juni 1956 zijn de Thunderbirds overgegaan op een nog krachtiger en nog sneller toestel dat nu supersonisch is : de North American F 100 Super Saber. Het peloton verliet definitief zijn moederbasis, Luke Air Force Base Arizona, en ging zich vestigen te Nellis Air Force Base Nevada. De basis van Nellis is een soort « finishing school » voor Amerikaanse jachtvliegers en volgens zeer betrouwbare statistieken hebben de vliegers, die langs Nellis zijn gepasseerd, meer sukses behaald dan gelijk wie ooit betrokken is geweest in luchtgvechten met de Chinese Migs boven de vallei van de Yalu — in militaire milieu's beter gekend onder de naam « Mig Alley » (laan der Migs). In november 1957 ondernamen de « Thunderbirds » een tweede toer in Zuid-Amerika en zij toonden aan het Zuid-Amerikaanse publiek het eerste supersonische toestel. Meer dan vier miljoen toeschouwers konden deze bewonderen te Buenos-Ayres, Montevideo en Rio de Janeiro. De presidenten van Argentinië en Brazilië werden ten andere, dank zij de « Thunderbirds », de twee eerste staatshoofden die sneller dan het geluid hadden gevlogen. De « Thunderbirds » hebben trouwens, met het oog op de propaganda, steeds een supersonische tweezitter met zich, wat hen toelaat van tijd tot tijd luchtdopen te geven aan de personaliteiten van de streek. In maart 1958 keerden zij terug naar de Verenigde Staten na nog een reeks demonstraties in Lima en Panama. De Amerikaanse autoriteiten gaven zich volkomen rekenschap van de uitstekende publiciteit welke de « Thunderbirds » hadden verspreid en kenden een merkwaardige vermelding en de « Air Force Outstanding Unit Award » toe, de hoogste beloning die kon toegekend worden aan een eenheid in vredestijd door de sekretaris voor luchtvaart van de Amerikaanse regering.

Na Zuid-Amerika volgt nu het Verre Oosten.

In 1959 bezocht het peloton voor de eerste maal het Verre Oosten en verwezenlijkten een reis tijdens dewelke de piloten 31 demonstraties gaven op 40 dagen : te Okinawa, de Filippijnen, Formosa, Korea, Japan, Hawaï.

In 1961 keerden de « Thunderbirds » voor de derde maal terug naar Zuid- en Centraal-Amerika en bezochten 16 landen.

Tenslotte kwam het peloton in de lente van 1963 naar Europa, waar zij 21 demonstraties gaven in 25 dagen : Azoren, Groot-Brittanië, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Luxemburg.

Op het einde van 1964 waren de « Thunderbirds » sinds hun oprichting door meer dan 58 miljoen toeschouwers uit 40 verschillende landen in vlucht bewonderd geweest.

LES THUNDERBIRDS A BRUSTEM

Comme il est certain que les « Thunderbirds » devront également se rendre au-dessus de Luxembourg le même jour que la démonstration de Brustem, c'est-à-dire le 27 juin prochain, ils passeront en lever de rideau, vers 15.00 h sans doute et les retardataires risquent donc de ne pas les voir. Et ce serait dommage de ne pas voir ces professionnels de la voltige aérienne avec leurs avions peints en bleu, blanc, rouge. En outre, et cela vaut la peine d'être signalé, les « Thunderbirds » formeront la seule patrouille supersonique de l'après-midi. Les « Thunderbirds » présenteront, selon leur habitude, un véritable ballet aérien, étonnant de précision à travers une série de boucles, tonneaux, virages serrés jusqu'au moment de la bomb burst (l'éclatement de la bombe) c'est-à-dire la manœuvre terminale, les avions volant en formation de diamant et grimpant verticalement devant les tribunes pour se disloquer en altitude vers les quatre points cardinaux.

Signalons que les « Thunderbirds » travaillent à basse altitude à des vitesses pouvant atteindre 1500 km à l'heure. Ils volent en général, aile dans aile, la distance séparant les bouts d'ailes étant d'un mètre seulement. Deux pilotes solo, c'est-à-dire séparés de l'équipe, exécuteront des acrobaties à basse altitude pour en quelque sorte meubler les creux. De temps à autre, l'un ou l'autre de ces pilotes isolés s'intègre à la formation normale formée de quatre appareils. Selon toute probabilité, les « Thunderbirds » ne reviendront plus en Europe avant deux ou trois ans.

Met de beste wensen

van

IBM

DE RED ARROWS

De patrouille van de Red Arrows, die bestaat uit monitors van de Central Flying School van Little Rissington, gebruikt het kleine Hewkes Siddeley Gnat toestel, het vliegtuig voor de voortgezette opleiding van de Royal Air Force.

De vliegtuigen van de Red Arrows zijn uitgerust met Bristol Siddeley Orpheus reactiemotoren van 4.400 pond statische druk. Het toestel bereikt de maximumsnelheid van Mach 0,95 op 36.000 voet. De serienummers van de toestellen zijn de volgende : XR 540, 986, 987, 992, 994, 995, 996, 991, XS 111.

De zeven leden van de ploeg zijn : Lt Vl. Lee Jones, leider (afkomstig van Liverpool, zoals de Beatles); Lt Vl. Bryon Nice, nr 2; Lt Vl. Ray Hanna, een Nieuw-Zeelander, nr 3; Lt Vl. Gerry Ranscombe, ook van Liverpool, nr 4; O. Vl. Pete Hay, een Rodesiër, nr 5; Lt Vl. Bill Loverseed, nr 6; Lt Henry Prince, nr 7. De Reservepiloot is Lt Vl. Eric Tilsley, die, 38 jaar oud zijnde, de oudste is van de Red Arrows.

St Christophe vous protège...

... Léon EECKMAN vous assure

●

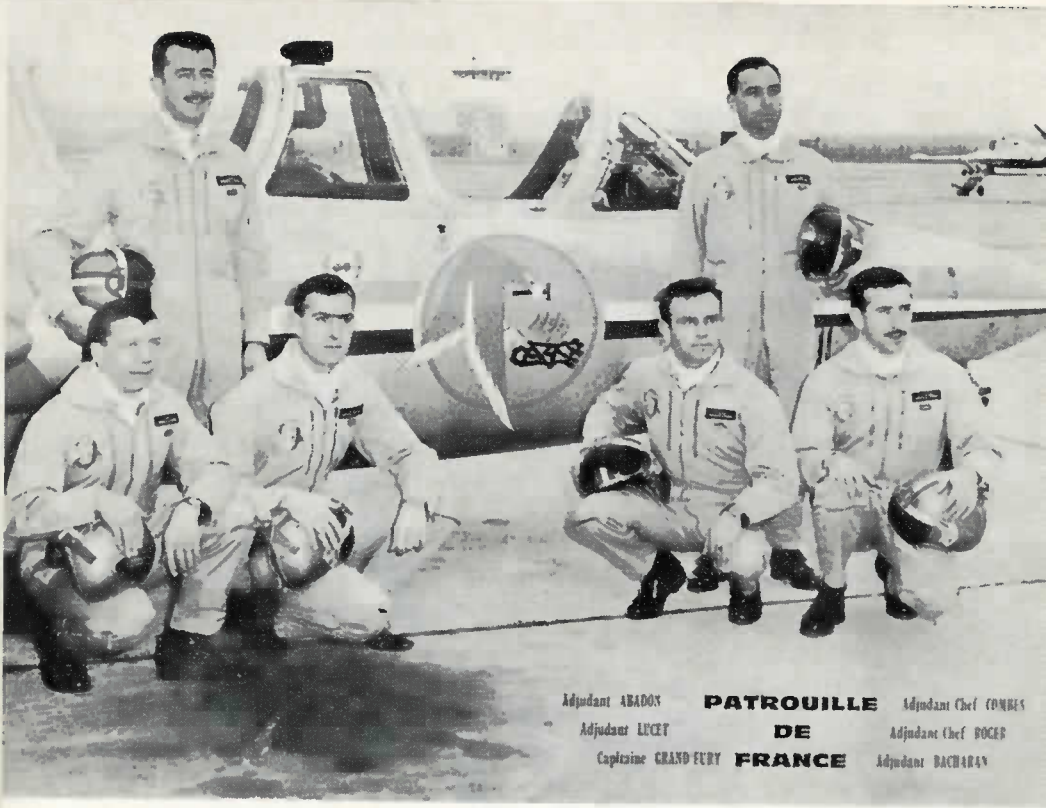
Léon EECKMAN

Assureur-Conseil

4, Rue de Louvain - BRUXELLES 1 - Tél. 11.23.35 (6 lignes)

●

Examen gratuit de toutes polices en cours.
Toutes Assurances toutes Compagnies.



La patrouille

PROGRAMME DE PRESENTATION DE LA PATROUILLE DE FRANCE

Arrivée de la PATROUILLE DE FRANCE en formation de FLECHE

Boucle

Eventail pour prise d'axe

Présentation en DOUBLE V

Boucle en FLECHE

Tonneau barrique en CANARD

Feuille de Trèfle en FLECHE

Le SOLO quitte la Patrouille pour une présentation individuelle (Adjudant-Chef ROGER)

Boucle en formation LIGNE DE FRONT

Passage du SOLO et virage serré

De patrouille van de Luchtmachtschool werd opgericht in 1957 ten einde op de aanwezigheid te wijzen van de Luchtmachtschool « Salon de Provence » bij alle vliegmanifestaties, om bij de jongeren roepingen op te wekken en eveneens om de kwaliteit van het gebruikte materieel de « Fouga Magister », zowel in Frankrijk als in het buitenland, te bewijzen.

Laat ons toe U eraan te herinneren dat de Luchtmacht « Fouga Magister » toestellen bezit en dat ze door onze eigen vliegschool gebruikt worden.
Onder de naam van « Patrouille de Salon de Provence », maakte deze formatie een veelbelovend debuut in de loop van het eerste jaar van haar bestaan, toen zij slechts over drie vliegtuigen beschikte.

In 1959 trad de parouille in alle vliegmeetings op in formatie met vier vliegtuigen, met de luitenant Angot als leider en als ploegmakkers de Adjudant Chef Rouchon, de Adjudant Chef Perret en de Sergeant Chef Roger.

In 1960 werd de formatie verrijkt met een toestel bestuurd door de Sergeant

de France

Chef Combes en zij nam deel aan alle Franse meetings en aan de internationale meetings georganiseerd in Holland en in Portugal.

In 1961 tenslotte ging de formatie over tot zes vliegtuigen en werd zij door honderdduizenden enthousiaste toeschouwers bewonderd in Frankrijk, Engeland en Duitsland.

In de loop van de jaren '62 en '63 trad « La Patrouille de Salon » 66 keer op, waarvan 46 keer buiten haar eigen basis in Frankrijk, Engeland, België en Zwitserland.

De patrouille heeft in 1964 ietwat overal demonstraties gegeven in Europa. Zij heeft ondermeer deelgenomen aan de laatste meeting van de Luchtmacht te Melsbroek.

Dit jaar bestaat ze uit de volgende piloten : Kapitein Grand'Evry (leider), Adjudant-chef Roger Denis, bloedzuiger en solo, Adjudant-chef Combes, buiten links lid, Adjudant Abadon, buiten rechts lid, Bacharon, binnen links lid, Adjudant Lucet, binnen rechts lid.

Arrivée de la Patrouille, le LEADER et les DEUX EQUIPIERS EXTERIEURS sur le DOS

Tonneaux rapides du SOLO et boucle

Virage serré de la Patrouille en LANCE

Présentation du SOLO à faible vitesse, train, volets sortis

Arrivée des CINQ avions en COLONNE

Le SOLO effectue un tonneau à facettes

La Patrouille se présente train et volets sortis, elle est dépassée par le SOLO qui exécute une boucle autour des cinq avions et rassemble pour le bouquet final

ECLATEMENT

BREAK VERTICAL

ATTERRISSAGE

Wisselbeker Victor BOIN

ZATERDAG, 26 JUNI 1965

De wisselbeker, geschonken door de heer Victor Boin, ere-Reserve Majoor vlieger, Ondervoorzitter van de Koninklijke Aeroclub van België, begiftigt een inernationale wedstrijd zweefvliegen die naar de geest herinnert aan de Gordon Bennettschaal voor luchtballons. Het gaat er immers om de grootst mogelijke afstand in rechte lijn af te leggen. De wiselbeker werd voor het eerst betwist in 1956 op het vliegveld van Temploux-Namen.

De eerste overwinnaar van deze wedstrijd betwist door 33 mededingers uit 6 landen was de Fransman Cottar die landde te Bingen (Duite Bondsrepubliek na een vlucht van 268 km op Air 100/6 zweefvliegtuig.

In 1957 was het weer een Fransman, Weiss, die won vóór 21 piloten met vertrek uit Pont-Saint-Vincent. Hij legde 350 km af aan boord van een Breguet 901 die in West-Duitsland landde.

In 1959 werd de Engelsman Ince, met 298 km, overwinnaar van de 27 deelnemers die startten op het vliegveld van Gosselies (Charleroi).

De vierde overwinnaar was, in 1961, de Luitenant van het vliegwezen Lefebre van de 1ste Jachtwing alle weer. Uit Temploux vertrokken, legde hij 69 km af op een Weihe-toestel.

In 1962 werd de wisselbeker vanop het vliegveld van Mol betwist en zag de overwinning van Luitenant Vanbree van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht. Op zijn KA-6 legde hij 262 km af.

In 1963 richt Nederland de wisselbeker in en weer is het een Nederlander, de Heer Ordelman, die, met een afstand van 219 km op Sagita, de overwinning behaalt.

In 1964 tenslotte hadden we de vreugde de wisselbeker naar België te zien brengen. De wedstrijd werd georganiseerd in Nederland met vertrek te Teuge. Sergeant-majoor Baeke van de Belgische Luchtmacht won de beker op een Foka. Hij was geland op het strand van de Baltische Zee na een afstand van 401 km afgelegd te hebben, hetgeen het nieuwe afstandsrecord van die proef betekende. Op zaterdag 26 juli zal die wedstrijd vanop de vliegbasis van Brustem (St.Truiden) van start gaan. Het wordt georganiseerd in het raam van de grote Internationale Meeting van de Luchtmacht die op zondag 27 juni op dezelfde basis plaatsvindt.

De winnende Aeroclub zal voor één jaar de houder zijn van de wisselbeker, een prachtig kunststuk van de beeldhouwer Alfred Boucher. Het draagt de gepaste benaming : « Naar het Doel ».

LA FORCE AERIENNE

La Force Aérienne, qui vous offre aujourd'hui ce meeting international, fut fondée en 1910, à une époque où bien peu de pays s'intéressaient à l'aviation miltaire. Depuis cette époque, la Force Aérienne a participé à deux guerres mondiales et ses pilotes se sont distingués dans pratiquement tous les théâtres d'opéraions : Front de l'Yser et offensive des Flandres, bataille d'Angleterre, Dieppe, bataille de l'Atlantique, bataille d'Allemagne, campagnes d'Afrique du Nord et d'Italie.

DE LUCHTMACHT

Haar piloten, navigators, mitrailleurs, boordradio's waren in Engeland, Malta, Italië, Normandië, Indië en in Birma. Zij namen deel aan de grote bombardementsvluchten van de laatste oorlog, bewaakten de konvooien in de atlantische oceaan en haar jagers hebben zich overladen met glorie gedurende de laatste oorlog. Vandaag nog, in vredestijd, waakt de Luchtmacht zonder ophouden dag en nacht over België en haar vliegtuigen zijn binnen de drie minuten gereed om op te stijgen.

Dewaelheyns - Cdt Avi BEM

Van Essche - Cpn Avi

Lelotte J. - Cpn Avi

Fagnoul R - 1Lt Avi

DE RODE

Acrobatische patrouille van de

Sedert er vliegtuigen bestaan en piloten om ze te besturen is de luchtacrobatie voor deze laatsten steeds een uitstekende gelegenheid geweest om hun zelfvertrouwen te versterken en de kennis van hun toestel uit te diepen.

Als het daarenboven gaat om luchtacrobatie in gesloten formatie, bekomen de piloten door hun gezamelijke evoluties een waardevolle training wat hun reacties in ploegverband betreft.

Deze training brengt hen in een werkelijke staat van samenhorigheid, een uitstekende ploeggeest, een onvoorwaardelijk vertrouwen in hun leider en een volmaaktheid in de uitvoering die in vele luchtmachten ten wereld legendarisch is geworden.

Indien de Luchtmacht thans de evoluties van haar vliegtuigen aan het grote publiek demonstreert, dan gebeurt dit met het doel de vaardigheid van haar piloten en de bekwaamheid van haar specialisten naar waarde te doen schatten.

Historisch overzicht

Verscheidene jaren vóór de tweede wereldoorlog reeds bezat onze Luchtmacht haar acrobatische ploeg.

Onvergetelijk zijn de demonstraties van onze Fiats tijdens de vooroorlogse luchtmeetings, onvergetelijk ook die van de Gloster Gladiators die opstegen aan elkaar verbonden met een lint..

Met haar acrobatische patrouille wenst de Belgische Luchtmacht aan het grote publiek de hoge graad van training te tonen die door haar piloten wordt bereikt en vliegroepingen op te wekken onder de jongeren.

De Belgische acrobatische patrouille werd opgericht in 1951 in de schoot van de 1e Jachtwing door Kapitein Vlieger Bob-

DUIVELS

Belgische Luchtmacht

by Bladt. Ze werd uitgerust met tweemotorige straaljagers Gloster Meteor.

Ze bestond uit Bobby Bladt, leader, Paul Dewulf, rechter vleugel, Bill Ongena, linker vleugel, en Yvan Deprins, slot.

Op 18 mei 1952 werd de patrouille voor de eerste keer voorgesteld op de luchtmeeting te Gosselies. Met nauwelijks twee demonstraties op haar aktief werd ze door het Franse Luchtvaartministerie uitgenodigd op de luchtmeeting van Lyon en behaalde er de eerste plaats in de acrobatiewedstrijd vóór drie buitenlandse patrouilles.

Sindsdien nam de patrouille elk jaar deel aan talrijke nationale en internationale meetings. In 1953 bevonden de 4 piloten zich te Koksijde en de patrouille vestigde zich in de jachtschool.

Onderluitenant Pierre Tonet voegde zich bij de ploeg als reserve en nam het volgend jaar de plaats in van Kapitein Dewulf. In 1956 werd de patrouille officieel voorgesteld aan Zijne Majesteit de Koning der Belgen. In 1957 werden de Meteors vervangen door Hawker Hunters.

Tijdens de NAVO-meeting van 1958 te Bierset bestond de patrouille uit 5 vliegtuigen. Op het einde van het seizoen werd er met 9 toestellen gevlogen. De faam van de Rode Duivels trad buiten onze grenzen en buitenlandse uitnodigingen stroomden steeds talrijker toe.

In 1959 brachten ze een programma met 9 en 16 toestellen. In 1960, als gevolg van bepaalde beperkingen, stelden de Rode Duivels een peloton voor van 4 toestellen in de nationale kleuren.

In november verliet Majoor Bladt, die tot invlieger werd aangeduid, de patrouille en werd vervangen door Majoor Deprins.

De patrouille bleef verder een uiterst verfijnd en esthetisch verzorgd programma voorstellen.

De Rode Duivels namen aldus met brio deel aan de meeste luchtmeetings in Europa tot 1963. Het verdwijnen van de Hunter uit onze eenheden had de ontbinding van deze ploeg voor gevolg.

De eer in 1965 de Belgische kleuren te verdedigen valt te beurt aan de Vervolmakingscentrum van Brustem.

Een patrouille van de Rode Duivels wordt heropgericht op Fouga Magister om de fakkel over te nemen.

Het huidige peloton is samengesteld uit volgende piloten : Kommandant Dewaelheyns, leider; Kapitein Lelotte, linker vleugel; Kapitein Van Essche, rechter vleugel; en Luitenant Fagnoul, bloedzuiger.

LES FRECCE TRICOLORI

Les pilotes de la patrouille nationale italienne sont recrutés dans toutes les escadrilles de la Force Aérienne Italienne et doivent préalablement passer des épreuves très dures. Ils doivent en effet posséder toutes les qualiés qui leur permetront d'exécuter en vol des figures impeccables et d'une précision sans pareille. Ces pilotes sont ensuite envoyés à la base de Rivolto del Friuli où ils sont affectés au 131me Groupe d'entraînement acrobatique sur appareils FIAT G91.

Cette unité existe depuis 1960. D'ailleurs l'Italie a toujours eu des patrouilles de grande classe, dont certaines — les Diavoli Rossi notamment — ont déjà donné des démonstrations en Belgique. Depuis la fin de la guerre, l'Italie a connu de 1950 à 1952 les « Cavallino Rampante » sur DH100, les « Getti Torranti » sur F 84 G, les « Tigri Bianche » sur F 84 G, puis, à nouveau, à partir de 1956, les « Cavallino Rampante », mais cette fois sur F 86 E Sabre. Les Diavoli Rossi qui participèrent au meeting de Bierset en 1958, furent créés en 1957. Cette patrouille extrêmement téméraire adopta le F 84 F Thunderstreak.

En 1958 et 1959, les Italiens eurent d'ailleurs deux patrouilles à leur disposition, car, outre les Diavoli Rossi, les « Lancieri Negri », sur F 86 E Sabre donnèrent d'excellentes démonstrations.

De 1959 à 1960, les « Getti Torranti » sur F 84 F complétèrent ce magnifique palmarès italien. Depuis 1960 et la création du centre de Rivolto, les « Frecce Tricolori » maintiennent la grande tradition de l'acrobatie pour laquelle les Italiens sont justement célèbres. Le Commandant de la patrouille actuelle est lieutenant-colonel Roberto Di Lollo, de Livourne, ancien

leader des « Tigri Bianche ». Cet officier est en quelque sorte le manager du groupe, mais le leader en vol est le capitaine Cumin Vittorio, ancien des « Diavoli Rossi ».

La plupart des pilotes de la patrouille présentée à Brustem ont à leur actif plus de 2.500 heures de vol chacun. Il serait injuste de ne pas mentionner le personnel au sol, les techniciens qui accompagnent la patrouille et qui tous ont été triés sur le volet parmi les meilleurs spécialistes de la Force Aérienne Italienne. Ils sont placés sous les ordres du capitaine Domenico Pappalettora.

Le programme de la démonstration.

La patrouille nationale « Frecce Tricolori » peut choisir son programme quelques minutes avant le décollage.

Outre son programme « haut » avec six avions, pour lequel un plafond minimum de 6.000 pieds est nécessaire, la patrouille peut également présenter un programme « bas » également par six appareils.

Depuis 1963, les Frecce Tricolori peuvent présenter un programme complet de 9 appareils qui comporte le célèbre « éclatement de la bombe » et le croisement de neuf appareils à très basse altitude, au-dessus de la foule.

Le Fiat G 91 PAN.

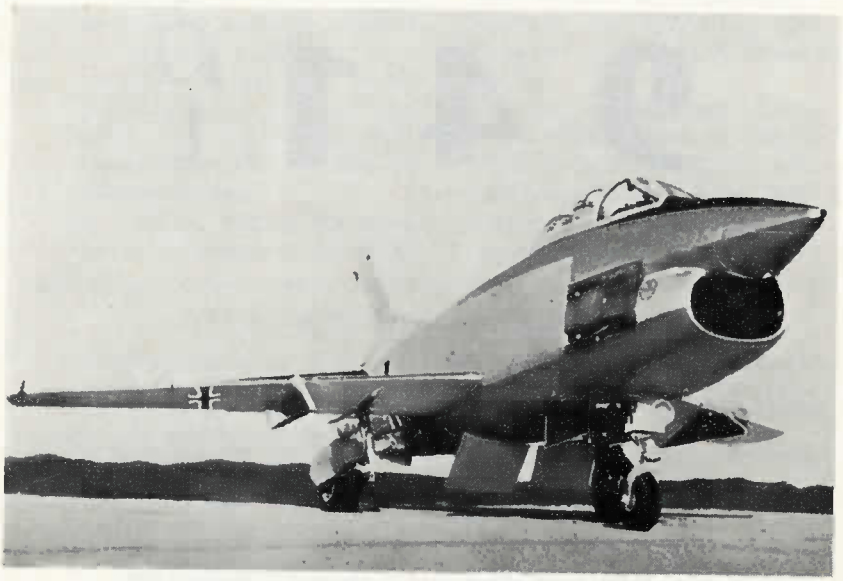
L'appareil Fiat G 91 Pan est un dérivé du chasseur tactique G 91 qui fut adopté par plusieurs nations de l'OTAN. C'est un appareil léger extrêmement manœuvrable et convenant très bien pour des vols en formation.

Renseignements techniques.

Envergure : 8,56 m.
Poids total : 4.890 kg.
Longueur : 10,43 m.
Vitesse maximum : Mach 09
Temps de grimpée à 8.000 pieds : 5'40".

Plafond opérationnel : 12.100 mètres.
Rayon d'action : 1.700 km.

Un FIAT G.91 de la Luftwaffe



De piloot van de Lightning P 1 van de Royal Air Force is Luitenant Vlieger E. Jones, één van de kommandanten van de flight

SUPERSONISCH GESPROKEN...

van het 92e smaldeel van Chosse. Als geoefend jachtpiloot is hij zeer bekend in de middens van de flight-kommandanten. Hij vliegt met een Lightning MK2, een supersonisch eenzitter voorzine van twee reactiemotoren. Dit vliegtuig is uitgerust met twee Rolls-Royce Avon motoren die een druk van 14.450 pond ontwikkelen. Het is bewapend met twee Firestreak en twee kanonnen van 30 mm.

CONNAISSEZ-VOUS LE CSFAé?

Le C.S.F.Aé est un cercle interforces constitué sous la forme d'une Association sans But Lucratif.

Les militaires des forces armées, de la gendarmerie, ainsi que les agents civils ressortissant au département de la Défense Nationale sont membres de DROIT. Ce sont les membres effectifs.

Les épouses et les enfants célibataires des membres effectifs sont membres adhérents.

Les civils peuvent faire partie du C.S.F.Aé sous certaines conditions (parrainage par deux membres effectifs). Ce sont les membres invités.

Le C.S.F.Aé dispose de deux centres principaux : EVERE et NIEUPORT.

Les sports suivants peuvent y être pratiqués : badminton - basket-ball - bridge - football - hockey - judo - natation et plongée sous-marine - nautique - pétanque - tennis - tennis de table - tir - tir au pigeon d'argile - volley-ball.

Tous renseignements vous seront fournis sur demande à adresser au C.S.F.Aé, 1572, chaussée de Haecht à Bruxelles 13.

Si vous ne pratiquez aucun sport, soutenez-nous en versant 100 F au C.C.P. 413.39. Une telle inscription vous donne droit d'accès à nos installations; vous ne le regretterez pas.

L'AVIATION LEGERE ET LA FORCE TERRESTRE

L'Aviation Légère de la FT trouve son origine dans la 15e Escadrille Air OP (Air Observation Post) créée à Brasschaat par la FAé en 1947. Cette escadrille, équipée d'avions AUSTER, fut encadrée initialement par des pilotes-observateurs d'artillerie.

Ces éléments Air OP passés à la F.T. en mai 1954 donnèrent naissance à l'AVIATION LEGERE de la FORCE TERRESTRE.

En dix ans, les missions aériennes se sont diversifiées (observation, ajustage des tirs, reconnaissances, vols de liaison, etc...) et s'effectuent au profit de toutes les Armes de la Force Terrestre.

Les Escadrilles opérationnelles d'Aviation légère, équipées de Piper (L 18 C), de Dornier 27 et d'hélicoptères Alouette II, sont aux ordres du Commandant des Forces belges en Allemagne.

Les candidats pilotes de notre Force Terrestre reçoivent leur entraînement de base à l'Ecole de Pilotage Elémentaire de la Force Aérienne à GOSSONCOURT et leur entraînement opérationnel spécialisé à l'Escadrille de BRASSCHAAT, devenue Escadrille Ecole de l'Aviation Légère de la FT.

INTERNATIONALE MEETING VAN DE LUCHTMACHT

Programma

10,00 u. Opening van de buvetten LAMOT

12,00 u. Hot-dogs en frisse dranken aan de buvetten LAMOT

14,59 u. Voorbijvliegen van een RF84F Thunderflash die de basis van Brustem fotografeert.

15,00 u. Voorbijvliegen van vier F104G aan een snelheid die deze van het geluid benadert.

15,07 u. Voorstelling door een atoombommenwerper Vulcan, van de RAF.

15,08 u. Opstijgen van het maritiem patrouljevliegtuig Shackleton, van de RAF.

15,15 u. Acrobatische voorstelling door 2 SV4 van de vliegschool

15,23 u. De Thunderbirds van de Amerikaanse Luchtmacht.

15,39 u. Voorstelling van zes L18C van het licht vliegwezen Landmacht.

15,46 u. Voorbijvliegen van de Shackleton en opstijgen van de Patrouille de France.

15,50 u. Formaties van F84F en RF84F van de basis Florennes en Bierset.

15,51 u. Solovoorstelling door een F84F.

15,59 u. De Patrouille de France.

16,00 u. Bijeenkomst aan de buvetten LAMOT

LIMONADEN voor de kleintjes, PILSOR voor de groten.

16,18 u. Voorstelling door een Canberra van de RAF.

16,21 u. De Rode Duivels.

16,36 u. Opstijgen van een Lightning jager van RAF en van een Amerikaanse Grumman Intruder.

16,37 u. Voorstelling van het vliegtuig Intruder.

16,41 u. Formaties van F104G Starfighter van de basis Beauvechain en Kleine-Brogel.

16,43 u. Voorstelling van de PI Lightning van de RAF.

16,49 u. De Rode Duivels.

17,17 u. Voorstelling van de jager Northrop F5 Freedom Fighter.

17,22 u. De Frecce Tricolori van de Italiaanse Luchtmacht.

17,35 u. Valschermsprong door 96 man vanuit 8 C119 van de 15e Wing.

17,38 u. Voorstelling van de Grumman Mohawk.

17,41 u. Valschermsprong door 96 man.

17,44 u. Acrobatische solo op F104G.

17,54 u. Vrije val door 32 Belgische valschermspringers.

17,57 u. Vrije val vanop 3.000 meter door 5 Belgische valschermspringers.

17,59 u. Voorstelling van de STOL BREGUET 941

18,05 u. Einde van de meeting door een formatie van F84F met driekleurige rookpluimen.

Haast en spoed is zelden goed; breng nog een laatste bezoek aan de buvetten LAMOT

MEETING INTERNATIONAL DE LA FORCE AERIENNE

Programme

10,00 h. Ouverture des buvettes LAMOT

12,00 h. Hot-dogs et boissons fraiches aux buvettes LAMOT

14,59 h. Passage d'un RF 84 F Thunderflash photographiant la base de Brustem.

15,00 h. Passage de quatre F 104 G volant presqu'à la vitesse du son.

15,07 h. Démonstration par un bombardier atomique Vulcan de la RAF.

15,08 h. Décollage du patrouilleur maritime Shackleton, de la RAF

15,15 h. Présentation acrobatique par deux SV 4 de l'Ecole de Pilotage.

15,23 h. LES THUNDERBIRDS, de la Force Aérienne américaine.

15,39 h. Démonstration par six L 18 C de l'aviation légère de la Force terrestre.

15,46 h. Passage du Shackleton et décollage Patrouille de France

15,50 h. Formations de F 84 F et RF 84 F, des bases de Florennes et Bierset.

15.51 h. Démonstration solo par un F 84 F.

15,59 h. LA PATROUILLE DE FRANCE.

16,00 h. Rendez-vous aux buvettes LAMOT

LIMONADES pour les petits, PILSOR pour les grands.

16,18 h. Démonstration par un Canberra, de la RAF.

16,21 h. LES DIABLES ROUGES

16,36 h. Décollage d'un chasseur Lightning de la RAF et d'un Grumman Intruder américain.

16,37 h. Présentation de l'avion Intruder.

16,41 h. Formations de F 104 G Starfighter des bases de Beauvechain et de Kleine Brogel.

16,43 h. Présentation du PI Lightning, de la RAF

16,49 h. LES DIABLES ROUGES.

17,17 h. Présentation du chasseur Northrop F 5 Freedom Fighter

17,22 h. Les Frecce Tricolori, de l'armée de l'air italienne.

17,35 h. Parachutage de 96 hommes par 8 C 119 du 15me wing.

17,38 h. Présentation du Grumman Mohawk.

17,41 h. Parachutage de 96 hommes.

17,44 h. Solo acrobatique sur F 104 G.

17,54 h. Chute libre par 32 parachutistes belges.

17,57 h. Chute libre de 3.000 mètres par cinq parachutistes belges.

17,59 h. Présentation du STOL BREGUET 941

18,05 h. Clôture du meeting par une formation de F 84 F avec traînées fumigènes tricolores.

Ne vous précipitez pas dans la cohue du départ; relaxez vous aux buvettes LAMOT

Le Northrop F.5 deviendra, dès le mois prochain, le chasseur tactique le plus récent en service au sein de l'OTAN, lorsqu'il deviendra opérationnel avec la Force Aérienne Royale Hellénique.

Plus de 350 F.5 sont actuellement commandés et au moins huit pays l'utiliseront, notamment, la Norvège, Grèce, Turquie, Espagne et Iran, Corée, Philippines et Chine Nationaliste.

En outre, plusieurs autres pays envisagent l'adoption du F.5. Les F.5 sont utilisés en appui direct, interdiction. interception, reconnaissance et surveillance. Parmi les caractéristiques les plus intéressantes du versatile F.5, notons qu'il est capable d'opérer à partir d'aérodromes en herbe ou de surfaces en terre battue; il est le seul chasseur supersonique pouvant opérer à charge maximum d'une piste non préparée.

Le F.5 est également le seul chasseur tactique supersonique qui ait effectué son programme d'essais pour la U.S.A.F. sans éprouver un seul accident.

La U.S.A.F. utilise actuellement un F.5 équipé de deux turboréacteurs Général Electric J85-15, développant chacun 4.300 livres de poussée statique. Cet F.5 bénéficie d'une amélioration de 25 pour cent au décollage, son taux de grimpée est de 37.000 pieds/minute et il peut emporter une charge supplémentaire de 1500 à 2000 livres lorsqu'il opère de pistes relativement courtes.

Si vous pensez « VOYAGE »
pensez

BANQUE DE BRUXELLES

Son Bureau de Voyages vous propose un éventail de voyages et de croisières aux prix les plus intéressants. CONSULTEZ-LE!!!

●

Als U aan « REIZEN » denkt
denkt aan de

BANK VAN BRUSSEL

Haar reisbureau stelt U een ganse reeks reizen en rondvaarten voor tegen de interessantste prijzen. RAADPLEEGT-HET!!!

DE AMERIKAANSE VLIEGTUIGEN

Het merendeel van de Amerikaanse vliegtuigen die zich op het ogenblik te Brustem bevinden komen rechtstreeks van het luchtvaartsalon te Parijs.

DE GRUMMAN OV 1 B MOHAWK

Het tweemotorig verkenningsvliegtuig Stol, uitgerust met : camera's die toelaten nachtfoto's te nemen, radarapparaten die ter zijde gericht zijn en geplaatst werden onder de ramp. Het is uitgerust met twee Lycoming T53-3 turbo-propellers.
Zijn snelheid is 492 km per uur. Zijn aktieradius bedraagt 1.980 km. Wat de bewapening betreft, vermelden we dat het een waar wapenarsenaal kan meenemen : machinegeweren, rockets, bommen, geleide tuigen en granaatwerpers.

LE NORTH AMERICAN F 100 C SUPERSABRE

Chasseur supersonique utilisé par les « Thunderbirds ». Il est équipé d'un réacteur Pratt et Whitney J 57-21, de 7.250 kg de poussée. Il atteint la vitesse de 1.325 km à l'heure à 10.000 mètres d'altitude. Il est armé de 4 canons de 20 mm et de missiles Bullpup ou Sidewinder.

DE DOUGLAS A-4E SKYHAWK

Jagerbommenwerper van de Amerikaanse Marine en van de Marines. Hij is uitgerust met twee Pratt en Whitney J 52-6 turbo-reactiemotoren van 3.850 kg stuwkracht. Hij bereikt een snelheid van 1.095 km per uur en zijn aktieradius bedraagt 3.200 km. Zijn bewapening bestaat uit twee Colt-kanonnen van 20 mm. Hij kan 3.700 kg conventionele of kernbommen meenemen, alsook geleide tuigen, raketten en torpedo's.

MAC DONNELL RF 101 VOODOO

Version reconnaissance du chasseur F 101 A. En vol rasant, ses six cameras prennent des photos à 1.600 km à l'heure; en haute altitude, il est capable de photographier une surface de 51.800 km carrés.
Equipé de deux réacteurs Pratt et Whitney J 57-13 de 6.580 kg de poussée. Vitesse : Mach 1,85 à 40.000 pieds. Royan d'action : 4.500 km.

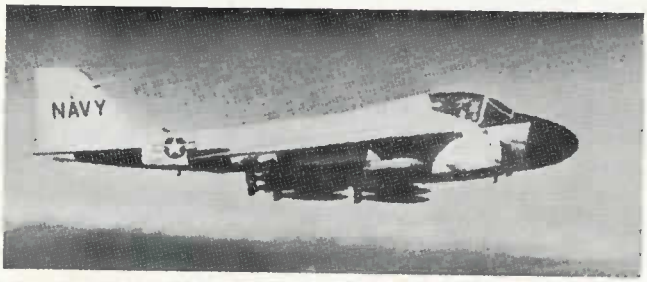
DE BELL UH-1 D IROQUOIS

Aanvalshelikopter die tegenwoordig gebruikt wordt voor het vervoer van troepen in Vietnam. Duitsland heeft zopas 400 van deze toestellen besteld die 9 man kunnen meenemen.
De UH-1D heeft 21 wereldrekords op zijn actief. Het is uitgerust met een Lycoming T 53-11 motor van 1100 PK. Zijn snelheid is 222 km per uur. Dit toestel is in Vietnam uitgerust met machinegeweren, raketten en geleide tuigen.

NORTH AMERICAN T 39 A SABRELINER

Transportvliegtuig voor oefening en verbinding dat uitgerust is met twee Pratt en Whitney J 60-3A van 1.360 kg druk.
Snelheid : 800 km per uur.
Aktieradius : 3.150 km. Kan 8 reizigers meenemen.

O.V - I Mohawk - Le Grumman Mohawk est l'avion de surveillance et de reconnaissance de l'U.S. Army. Etant capable de décoller et d'atterrir sur des pistes très courtes et non préparées, il est vraiment l'avion de première ligne. Points à noter : l'interchangeabilité de ses éléments, la simplicité de son utilisation opérationnelle et la facilité de son entretien. Le Mohawk peut être ravitaillé en vol, ce qui ajoute à sa mobilité et à sa disponibilité et ce qui prolonge son rayon d'action jusqu'aux zones de combat lointaines.



A-6A

INTRUDER

A-6A Intruder - Le Grumman Intruder est le seul avion tout-temps au monde capable d'assurer toutes les missions d'attaque à grande distance à partir de porte-avions ou de pistes de première ligne. Il localise, identifie et détruit les objectifs lointains, de nuit ou de jour, avec une précision encore jamais atteinte. L'Intruder permet une navigation précise, un excellent repérage des objectifs et une grande souplesse d'emploi. A sa construction robuste, il ajoute la sécurité attachée au biréacteur.

GRUMMAN

Aircraft Engineering Corporation

Bethpage, New York, U.S.A.

GRUMMAN International, Inc.

26, rue de la Pépinière, Paris 8e, France

Téléphone : LABorde 09-14 - Telex : 28370

LOCKHEED C 130 E HERCULES

Taktisch transportvliegtuig dat uitgerust is met vier turbo-propellers Allison T 56-7, van elk 4.000 PK.
Snelheid : 590 km per uur.
Aktieradius : 7.000 km.
Nuttige lading : 16 ton.
Het kan 92 luchtvervoerde manschappen of 64 parachutisten meenemen.
Een Rood-Kruis-vliegtuig is uitgerust met 74 berries.

REPUBLIC F 105 D THUNDERCHIEF

Chasseur tous temps dépassant deux fois la vitesse du son, capable d'emporter 6 tonnes de bombes. Equipé d'un réacteur Pratt et Whitney J 57-19 W de 12.000 kg de poussée. Vitesse : Mach 2,25 à 15.850 mètres. Rayon d'action : 3.200 km. Armement : un canon Vulcan de 20 mm. Il peut emporter 3.700 kg de bombes dans la soute, plus 2.000 kg de bombes, napalm, rockets et missiles sous la soute à bombes et en bouts d'aile.

DE GRUMMAN A-6A INTRUDER

Jagerbommenwerper die bestemd is voor een atoom- of conventioneel bombardement op objectieven die volledig verduisterd zijn door het slechts weer. Het navigatiesysteem Diane laat de piloot toe het objectief in volle nacht te zien.
Het onderhavig toestel behoort tot de 6e Middellandse Zeevloot.
Kruissnelheid : 925 km per uur.
Nuttige lading : 8.160 kg onder vorm van bommen en twee Bullpup geleide tuigen.

BELL OH-13H SIOUX

Hélicoptère utilitaire, version militaire du Bell 47G-2, également construit en Italie par Augusta. Equipé d'un moteur Lycoming VO-435 de 240 CV. Vitesse : 180 km/h. Charge payante : 3 passagers. Armement : mitrailleuses et missiles montés extérieurement.

A l'heure de l'amitié

Heure de chaude sympathie, heure de détente après l'effort. Moment exaltant où l'amitié se célèbre en buvant un Vat 69. Car, au fil des ans, une solide tradition unit les gens de goût : la joie de déguster un Vat 69, le whisky de l'amitié... Et le plus noble des grands whiskies d'Ecosse!

VAT 69

le plus
"scotch"
des whiskies

Prix imposé pour ce vieux Whisky écossais de grande marque : 250 fr.

IMPR. R. POOT - STROMBEEK - TÉL. 79.80.20