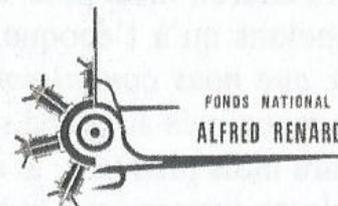


L'ECCHO DU FNAR



Le premier Boeing 747 de la SABENA



Décollage du Boeing 747-129 de la SABENA

Photo: Collection KLM-MRA

Sommaire :

- Le premier Boeing 747 de la SABENA
- Disparition de deux membres éminents
- Ca bouge du côté du Renard 31 !

Respectueuse des exigences de ses voyageurs, la SABENA, en commandant le Boeing 747, dénommé Jumbo Jet, a voulu maintenir, voire augmenter la qualité de ses services sur l'ensemble de ses vols longs courriers tout comme elle le faisait pour ses vols intra-européens

En janvier 1971, - 46 ans déjà ! - , notre regrettée SABENA mettait en service son premier géant aéronautique commercial, le Boeing 747-129, arrivé à l'aéroport de Zaventem en novembre 1970.. Ce quadriréacteur « 4 moteurs Pratt & Whitney JT9D », avec la bosse à l'avant du fuselage qui le caractérise, allait assurer quotidiennement la ligne Bruxelles/New-York.

Ce 747, immatriculé OO-SGA, effectuait son voyage en 7h30' au lieu de 8h00' que mettait le Boeing 707 pour parcourir le même trajet.

Au début, l'appareil, qui comptait 361 sièges, était aménagé comme suit : 329 sièges pour la classe économique et 32 autres pour la première classe. La cabine première classe était un espace spacieux et calme dans lequel on retrouvait un bar-salon, endroit idéal pour converser, déguster un bon verre, se détendre...

Rappelons qu'à l'époque, de délicieux repas gastronomiques « *bien différents de ceux que nous connaissons aujourd'hui* », étaient servis à bord, accompagnés de vins renommés au grand millésime, ainsi que de divers alcools,

Quatre mois plus tard, le même 747 fut modifié en version 247 passagers dont 215 en classe économique et toujours 32 en première classe, permettant la transformation de la partie arrière de l'avion en compartiment semi-cargo pour gros colis et fret en conteneurs.

Durant tout l'été 1971, la totalité de la cabine retrouvera sa version d'origine avec ses 361 passagers pour retrouver, mi-septembre de la même année, sa version dite « hors-saison » avec ses 247 sièges.

Le 17 octobre 1994, le OO-SGA (« *Tante Agathe comme l'avaient baptisé les sabéniens* ») termine sa vie. L'avion avait parcouru 95 millions de kilomètres pour 94.794 heures de vol. Entièrement démonté près du hangar 8 de la SABENA, ce fleuron de l'aviation civile sera vendu à un ferrailleur qui n'en fera qu'une bouchée....

Caractéristiques génériques de l'avion :

Premier vol : 9 février 1969

Date de mise en service : 22 janvier 1970

Exemplaires produits : 250

Envergure : 59,60 m

Longueur : 70,60 m

Hauteur : 19,30 m

Surface alaire : 511 m²

Largeur maximale de la cabine : 6,10 m

Moteurs : 4 turbofans Pratt & Whitney JT9D-7A ou Rolls-Royce RB211-524B2 ou General Electric CF6-45A2

Poussée : 4 x 206,8 kN ou 4 x 222,9 kN ou 4 x 206,8 kN

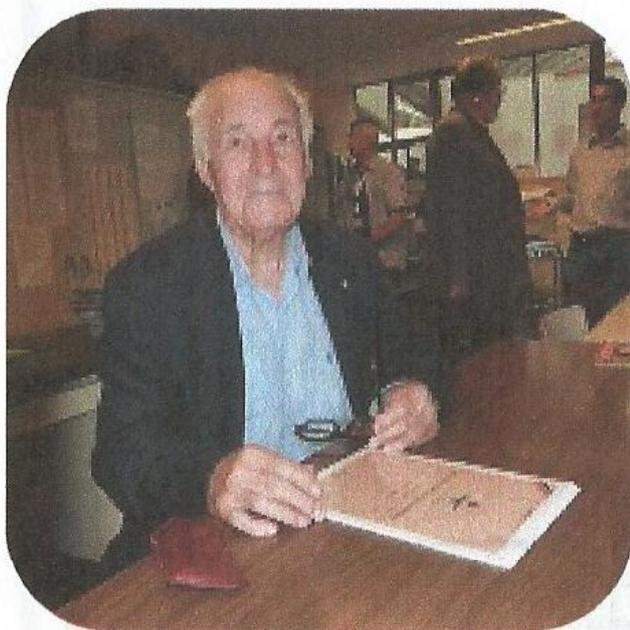
Masse à vide : 169.420 Kg

Masse maximale au décollage : 333.400 Kg

Masse maximale à l'atterrissage : 255.930 Kg
 Masse utile maximale : 69 400 Kg
 Volume de la soute : 175,3 m³
 Capacité maximale de carburant : 183.380 l
 Vitesse maximale : 925 Km/h
 Vitesse de croisière : (Mach 0,84) 895 Km/h
 Plafond : 12.500 m
 Distance franchissable : 9.800 Km
 Distance de décollage : 3.250 m
 Consommation (d'un moteur) : 12.000 litres/heure

Disparition de deux de nos membres éminents

Deux amis et membres de notre association, Jean Michotte et André Dillien, nous ont quittés il y a peu.



Jean Michotte

Photo : Collection André Bar

Le premier, **Jean Michotte**, est décédé le 27 avril à l'âge de 97 ans. Engagé à la Légion étrangère en 1941, puis dans l'Armée belge en Grande Bretagne en 1943, il suivit un entraînement dans la RAF au Canada et en Angleterre où il sera copilote sur Douglas DC-3. Rentré en Belgique, il se retrouve au « Flight Communications » à Evere, volant sur Anson, Dominie, Auster, Proctor et DC-3. Parti pour le Congo en 1949, il servira à la Force Aérienne belge sur Oxford, Dove, Heron, DC-3 et hélicoptère S55. A son retour, en 1960, dans l'aviation militaire (21^e Wing), il vole sur DC-3 et Pembroke. En 1965, pensionné, il est engagé par la Sabena Afrique comme commandant de bord sur DC-3, DC-4 et DC-6. A 57 ans (1976), il

arrête sa carrière de pilote avec 19.500 heures de vol et entre, à la demande du Colonel Terlinden, au « Brussels Air Museum » où il se chargera des réalisations et gestions de différents stands, dont le diorama « Atelier Renard », et de la restauration de vieux avions, tels le Blenheim et le Junkers Ju52 du MRA, avec une équipe de bénévoles à Brustem.



André Dillien

Le deuxième, **André Dillien**, décédé ce 3 mai 2017 dans sa 88^e année, a une longue carrière tout aussi variée. Il a été successivement :

- * Pilote de ligne, radionavigant, contrôleur aérien et instructeur / examinateur,
- * Fonctionnaire belge et inspecteur général de l'Aéronautique de la République démocratique du Congo,
- * Conseiller interrégional (Afrique-Asie) de l'organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI),

- * Administrateur des Vieilles Tiges de Belgique (VTB),
- * Administrateur de l'Aéro-Club Royal de Belgique,
- * Secrétaire général de la Maison des Ailes,
- * Historien de l'Aviation et membre de la BAMF (Brussels Air Museum Foundation).

Nous lui devons la publication de plusieurs livrets, fruits de plusieurs années de recherches, reprenant les immatriculations d'aéronefs belges depuis 1929, les marques de nationalités, les aérodromes belges disparus, les monuments d'aviateurs disparus en Belgique, Aérodromes et communications en Belgique et au Luxembourg, ...

Un travail colossal, poursuivi jusqu'à ces derniers mois avec l'aide de collaborateurs attentifs, pour lequel nous les remercions tous.

Aux deux familles de nos chers disparus, le Fonds National Alfred Renard, présente ses très sincères condoléances.

Ca bouge du côté du R-31



Fabrication et montage des couples destinés à recevoir les capots moteur de l'avion