

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1937-1938

**Proposition de Loi fixant le Statut du
Personnel navigant de l'Aviation mili-
taire.****DÉVELOPPEMENTS.****TABLE DES MATIÈRES.**

	PAGES.
DÉVELOPPEMENTS	2
CHAPITRE I. — <i>Le personnel de l'aviation</i>	3
I. — Buts de l'aviation militaire	4
a) Sûreté intérieure	4
b) La coopération	5
II. — Le matériel	6
III. — Le personnel de nos forces aériennes	6
CHAPITRE II. — <i>Le personnel navigant</i>	7
A. — Abaissement des limites d'âge	9
B. — Situation et carrière	10
C. — Retraite	13
II. — Le statut du P. N. subalterne	14
A. — Situation actuelle	14
B. — Statut proposé	18
III. — A. — Le statut du P. N. Offi- cier	26
a) Situation actuelle	27
b) Statut proposé	30
1 ^o Abaissement limites d'âges	31
2 ^o Recrutement et formation	32
3 ^o Avancement	36
CHAPITRE III. — <i>Statut du personnel non navigant issu du personnel navigant.</i>	40
PROPOSITION DE LOI :	
I. — Le statut du personnel navigant : officiers aviateurs	44
II. — Le personnel non navigant issu du personnel navigant	54
III. — Le statut du personnel navi- gant subalterne	55
IV. — Le statut du personnel non navigant issu du personnel navi- gant subalterne	64

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1937-1938

**Wetsvoorstel tot vaststelling van het
Statuut van het Vliegend personeel van
de Militaire Luchtvaart.****TOELICHTING****INHOUDSTAFEL.**

	BLADZ.
TOELICHTING	2
HOOFDSTUK I. — <i>Het personeel van het vliegwezen</i>	3
I. — Doel van het militair vliegwezen	4
a) Binnenlandsche veiligheid	4
b) Samenwerking	5
II. — Het materieel	6
III. — Het personeel onzer Lucht- macht	6
HOOFDSTUK II. — <i>Het vliegend perso- neel.</i>	7
I. — A. — Vermindering van de leef- tijdsgrenzen	9
B. — Stand en loopbaan	10
C. — Rust	13
II. — Het statuut van het lager vlie- gend personeel	14
A. — Huidige toestand	14
B. — Voorgesteld statuut	18
III. — A. — Het statuut van het officierenkorp van het vliegend personeel	26
a) Huidige toestand	27
b) Voorgesteld statuut	30
1 ^o Vermindering der leeftijds- grenzen	31
2 ^o Werving en opleiding	32
3 ^o Bevordering	36
HOOFDSTUK III. — <i>Statuut van het niet vliegend personeel voortkomend van het vliegend personeel</i>	40
WETSVOORSTEL :	
I. — Het statuut van het officieren- vliegpersoneel	44
II. — Het niet vliegend personeel voortkomend van het vliegend personeel	54
III. — Het statuut van het lager vliegend personeel	55
IV. — Het statuut van het niet vlie- gend personeel voortkomend van het lager vliegend perso- neel	64

Statut du personnel navigant de l'aviation militaire.

MESDAMES, MESSIEURS,

Nous voulons, en commençant cet exposé, dire que *«c'est un peu à contre-cœur que nous présentons cette proposition»*, car nous aurions préféré nous trouver devant un projet émanant du Gouvernement et qui tendrait à donner à l'aviation militaire la forme organique qui s'impose.

A défaut de cela, nous avons tenu à parer au plus pressé en rédigeant une proposition de Statut pour le personnel navigant, statut qui est attendu avec impatience par nos aviateurs militaires.

L'aviation militaire belge fut créée en 1910 par S. M. le Roi Albert, sur proposition du Général Hellebaut, Ministre de la Guerre.

A la modeste compagnie d'aviateurs du début, après plus de vingt-cinq années d'existence, au cours desquelles notre aéronautique subit l'épreuve du feu pendant les quatre années de guerre et au cours desquelles elle prit un développement considérable motivé amplement par les services rendus, a succédé l'organisation déjà plus complète de notre cinquième arme qui doit prendre, dans la défense de notre pays, une place prépondérante.

A l'avion lent et de plafond bas avec lequel nos aviateurs de l'époque héroïque — auxquels nous sommes heureux de rendre ici un hommage légitime — ont débuté dans la guerre mondiale, a succédé l'avion moderne, dont les caractéristiques de vitesse, de charges emportées et de rayon d'action permettent les espérances les plus complètes quant aux services qu'il est appelé à rendre.

Statuut van het vliegend personeel van het militaire vliegwezen.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Bij den aanvang dezer uiteenzetting houden wij er aan te zeggen dat het *«wel met eenigen tegenzin is dat wij dit voorstel voordragen»*, wij zouden inderdaad liever voor een Regeeringsontwerp staan, dat zou trachten aan het militair vliegwezen den geboden organieken vorm te geven.

Bij gebreke aan dit ontwerp hebben wij willen in het allernoodzakelijkste voorzien door dit voorstel van statuut voor het vliegend personeel, dat onze militaire vliegers met ongeduld verwachten.

Het Belgisch militair vliegwezen werd in 1910 in het leven geroepen door Z. M. Koning Albert, op voorstel van Generaal Hellebaut, Minister van Oorlog.

Na meer dan vijf-en-twintig jaar bestaan, waarin onze luchtvaart de vuurproef doorstond gedurende de vier oorlogsjaren, en tijdens dewelke zij een geweldige uitbreiding onderging die zich ruim opdrong door de bewezen diensten, is in de plaats van de aanvankelijk schamele compagnie vliegeniers de reeds vollediger inrichting gekomen van ons vijfde wapen, dat, in de verdediging van ons land, een vooraanstaande plaats moet innemen.

Het traag vliegtuig met lage vluchten waarmee onze vliegeniers uit het heldentijdperk — waaraan wij gelukkig zijn hier een verdiende hulde te brengen — den wereldoorlog ingetrokken zijn, is thans vervangen door het modern apparaat, waarvan de kenmerken van snelheid, laadvermogen en werkingsstraal toelaten de grootste hoop te stellen in de diensten die het zal moeten leveren.

Le nombre de morts de l'aviation est important, celui des blessés est non moindre. Leur importance témoigne des dangers du métier aérien militaire. Déjà le législateur le comprit quand il consacra, par sa loi du 14 juillet 1930, que le métier aérien du temps de paix offrait les mêmes risques que la guerre, et qu'il fallait donner aux aviateurs les avantages de bonification d'annuités de guerre.

L'avion moderne constituera l'arme efficace de la défense de notre territoire pour empêcher ou contrarier les formations ennemies dans leurs actions de bombardements contre nos centres vitaux, industriels, militaires ou politiques. L'avion moderne permettra, en cas d'événement grave surgissant dans notre Colonie, de voler à son secours dans les moindres délais.

Enfin, et ceci est un point capital qui doit conditionner notre politique aérienne dans le cadre général de la défense nationale, l'aviation constitue le facteur principal de la couverture de la nation et de l'armée. Elle est apte aussi, par sa puissance de feu, par sa rapidité, par ses possibilités de manœuvre, à jouer le rôle de « réserve générale » et à intervenir, en cas de crise, là où une situation d'une gravité exceptionnelle serait créée, avec la soudaineté et la puissance que nulle division motorisée ne saurait assurer dans une contre-attaque.

Pour servir un tel matériel, pour exécuter de telles missions, il faut un personnel d'élite, façonné dans l'esprit de sacrifice.

CHAPITRE PREMIER.

Le Personnel de l'Aviation.

Le personnel navigant est régi actuellement par le statut général des officiers (loi de septembre 1924) et des sous-officiers (loi de juillet 1934).

Het aantal dooden bij het vliegwezen is groot, dit der gekwetsten is niet minder talrijk. Dat hoog cijfer is er het bewijs van dat het beroep van militair vlieger gevaarlijk is. De wetgever heeft dit begrepen waar hij door de wet van 14 Juli 1930 bevestigd heeft dat het luchtvaartbedrijf in vreedstijd dezelfde gevaren biedt als in oorlogstijd en dat de vliegers de voordeelen der bonificatie van oorlogs-jaren moesten verkrijgen.

Het modern vliegtuig zal het doeltreffend wapen zijn voor de verdediging van ons grondgebied, om de vijandelijke formaties te verhinderen of in de war te sturen bij het bombarderen onzer centra van leven, nijverheid, leger of politiek. Het modern vliegtuig zal, in geval van ernstige gebeurtenis, onze Kolonie in den kortst mogelijken tijd ter hulp kunnen vliegen.

Ten slotte, en dit is een hoofdzakelijk punt dat onze luchtvaartpolitiek moet bepalen in het algemeen kader der landsverdediging, vormt het vliegwezen de bijzonderste factor tot dekking van de natie en het leger; het is ook, dank zij zijn vuurmacht, zijn snelheid, zijn beweeglijkheid, geschikt om de rol te spelen van « algemeene reserve » en, in geval van crisis, te handelen daar waar een uitzonderlijk ernstige toestand mocht geschapen zijn, met de vlugheid en de krachtadigheid die geen enkele gemotoriseerde divisie in een tegenaanval zou kunnen verzekeren.

Om zulk materieel te bedienen, om zulke zendingen uit te voeren, moet er een keurpersoneel zijn, gevormd in den geest van het offer.

HOOFDSTUK I.

Het Personeel van het Vliegwezen.

Het vliegend personeel wordt thans beheerd door het algemeen statuut der officieren (wet van September 1924) en der onder-officieren (wet van Juli 1934).

Le statut que nous proposons pour le personnel de l'aviation militaire doit lui donner la place qui lui revient en raison de ses mérites. Il doit permettre de doter notre aviation des hommes capables de servir un matériel de plus en plus complexe et de haute valeur; enfin, il doit lui donner la carrière qui correspond à ses responsabilités et aux risques qu'il court.

Afin d'étudier les caractéristiques de la carrière du personnel navigant de notre aviation militaire, il est indispensable d'examiner les buts que l'on assigne à nos forces aériennes.

I. — BUTS DE NOTRE AVIATION MILITAIRE.

a) *Sûreté intérieure.*

Devant les dangers d'une situation extérieure grave, il convient que le pays étudie les moyens les plus aptes et les plus efficaces pour assurer sa sûreté aérienne.

Quelles que soient les différentes situations qui pourraient se présenter, il est indiscutable qu'en cas d'hostilités, le premier danger auquel il faudra parer c'est celui des attaques aériennes contre l'intérieur du pays.

On ne peut oublier que le principe de la « guerre totale » est en honneur dans certains milieux.

Une flotte aérienne peut atteindre en quelques minutes le cœur même de notre pays et s'attaquer soit à nos principaux organes de défense, soit aux centres économiques et politiques. Pareilles attaques contre les bases militaires, les dépôts, les grands nœuds de communication, les centres industriels, pourraient donner des résultats considérables.

Quelle est la parade qu'un pays comme le nôtre peut opposer ?

Het statuut dat wij voorstellen voor het personeel van het militair vliegwezen moet aan dit laatste de plaats geven die hem toekomt uit hoofde zijner verdiensten. Het moet toelaten ten dienste onzer luchtvaart mannen te stellen die bekwaam zijn om te gaan met een materieel van hoge waarde en dat steeds ingewikkelder wordt; het moet eveneens de loopbaan bezorgen die strookt met zijn verantwoordelijkheden en zijn gevaren.

Ten einde de kenmerken der loopbaan van het vliegend personeel van ons militair vliegwezen te bestudeeren, is het onontbeerlijk na te gaan welk doel is toebedeeld aan onze luchtmacht.

I. — DOEL VAN ONS MILITAIR VliegWEZEN.

a) *Binnenlandsche veiligheid.*

Ten aanzien van de gevaren van een ernstigen buitenlandschen toestand, past het dat het land de meest geschikte en doeltreffende middelen bestudeere om zijn veiligheid in de lucht te vrijwaren.

Welke verschillende toestanden zich ook zullen kunnen voordoen, het is onbetwistbaar dat, in geval van vijandelijkheden, het eerste gevaar dat men zal moeten afweren ligt in de luchtaanvallen tegen het binnenland.

Men mag niet vergeten dat het beginsel van den « totalen oorlog », in sommige kringen, gehuldigd wordt.

Een luchtvloot kan binnen enkele minuten het hart zelf van ons land bereiken en hetzij onze voornaamste verdedigingsmiddelen, hetzij de economische en politieke centra aanvallen. Dergelijke aanvallen tegen militaire basissen, opslagplaatsen, groote verbindingsknoopen, nijverheidscentra zouden gewichtige uitslagen kunnen opleveren.

Welk verweer kan een land als het onze daartegen opstellen ?

Le seul moyen réellement efficace, et dont le rendement paraît prouvé par les statistiques de la guerre civile d'Espagne, est :

1º l'aviation de chasse, qui, par son action directe, peut défendre ou contrarier cette activité aérienne ennemie;

2º l'aviation de bombardement, qui peut attaquer dans ses bases un agresseur, et, par ses possibilités puissantes, forcer à la réflexion un ennemi, même puissant, trop enclin par orgueil, à se croire invincible ou invulnérable.

La riposte de l'aéronautique, qui hélas procède surtout de la défensive, ne sera réellement opérante que si elle est menée avec *rapidité* et vigueur, ce qui suppose que son organisation a été préparée dès le temps de paix et que son personnel a été entraîné à ces missions. Le fait d'être toujours prête à l'alerte et d'être complètement équipée pour l'action, confère à notre aéronautique composée de volontaires de carrière le caractère d'une arme de métier : avantage pour le pays, qui ainsi, n'impose pas d'obligations militaires supplémentaires à son peuple.

b) *La coopération.*

L'aéronautique militaire doit prendre également une part importante dans la lutte sur terre; soit au cours de missions de recherches de renseignement, lorsque, pénétrant loin chez l'ennemi, elle en observe les dispositifs et cherche à connaître ses intentions; soit quand elle exécute des missions de coopération, lorsqu'elle joue le rôle si utile d'éclaireur ou la mission d'accompagnement des troupes au combat; soit encore qu'elle joue le rôle de réserve générale et agit, en cas de crise aiguë, avec rapidité et une grande puissance de feux.

Het eenig werkelijk doeltreffend middel, zooals ook de statistieken van den Spaanschen burgeroorlog bewezen hebben, is :

1º het jachtvliegwezen, hetwelk door zijn rechtstreeksche werking kan verdedigen of de vijandelijke luchtvaartbedrijvigheid in de war sturen.

2º het bombardementsvliegwezen, dat een aanvaller in zijn basissen kan bestoken en door zijn macht zelfs een machtigen vijand tot nadenken kan dwingen die, uit trots, te zeer geneigd mocht zijn zich onverwinbaar of onkwetsbaar te wanen.

Het verweer der luchtvaart, die helaas vooral op verdediging aangewezen is, zal slechts werkelijk doeltreffend zijn wanneer het *snel* en krachtig geleid wordt, hetgeen veronderstelt dat zij van in vreedstijd moet voorbereid zijn en het personeel opgeleid werd voor deze taak. Wanneer het personeel steeds vaardig is bij alarm en volledig uitgerust om in actie te treden, krijgt onze luchtvaart, samengesteld uit beroepsvrijwilligers, het karakter van een beroepswapen : derhalve spruit daar voordeel uit voor het land, dat geen bijkomende militaire verplichtingen oplegt aan de bevolking.

b) *De Samenwerking.*

De militaire luchtvaart moet eveneens een belangrijk aandeel nemen in den strijd op den grond, het weze bij zendingen om inlichtingen, wanneer zij diep bij den vijand indringend, de schikkingen waarneemt en beproeft zijn inzichten te kennen; hetzij bij het uitvoeren van coöperatie-opdrachten, in de zoo nuttige rol van verkenner en begeleider der aanvalstroepen; hetzij nog in de rol van algemeene reserve die, in geval van hevige crisis, optreedt met al haar snelheid en kracht van vuur.

II. — LE MATÉRIEL DE NOTRE AÉRONAUTIQUE MILITAIRE.

Ce matériel, pour correspondre à l'importance capitale des services qu'on en attend, doit toujours être en tête des progrès techniques, sous peine, pour nos équipages, d'être surclassés par un adversaire plus avisé et mieux préparé.

III. — LE PERSONNEL DE NOS FORCES AÉRIENNES.

De ce qui précède, nous retenons que nous devons doter notre aéronautique militaire non seulement du matériel en nombre et en puissance nécessaires à sa mission, mais encore d'un personnel de première valeur.

Notre aviation militaire devant pouvoir être mise en action à tout instant, exige un personnel entraîné et un matériel toujours au point, et des unités constituées en temps de paix comme en temps de guerre; nous avons vu aussi qu'il ne faut compter que sur le personnel de carrière.

Il est cependant fait appel :

1^o aux miliciens pour le personnel non spécialisé nécessaire aux manutentions des appareils, munitions et aux travaux généraux.

C'est parmi ces miliciens que sont recrutés des aides-mécaniciens et, pour la mobilisation, les mécaniciens de réserve;

2^o aux classes et cadres de réserve :
a) pour porter le personnel non spécialiste aux effectifs exigés à la mobilisation; b) pour compléter le personnel navigant des unités décimées par les combats.

Si l'on admet, ce que des hypothèses font entrevoir, qu'après trois mois d'hostilités les effectifs de l'aéronautique militaire seront affectés de 80 p.c. de déchets, il faudra prévoir, en trois

II.— HET MATERIEEL ONZER MILITAIRE LUCHTVAART.

Om te beantwoorden aan de groote diensten die men er van verwacht, moet dit materieel steeds aan het hoofd staan van den technischen vooruitgang, zooniet worden onze toestellen overtroffen door een meer vooruitzienden en beter voorbereiden vijand.

III. — HET PERSONEEL ONZER LUCHTMACHT.

Uit het voorgaande onthouden wij dat wij onze militaire luchtvaart moeten voorzien van het materieel dat in aantal en macht opgewassen is voor zijn taak, maar ook van een personeel van eerste klasse.

Aangezien ons militair vliegwezen op elk oogenblik kan in gebruik gesteld worden, is een gedrild personeel en een steeds verzorgd materieel noodzakelijk, en ook eenheden die in vredes-tijd samengesteld zijn zooals in oorlogstijd; wij hebben eveneens gezien dat men alleen op beroepspersoneel kan staat maken.

Er wordt evenwel beroep gedaan :

1^o op de miliciens voor het niet gespecialiseerd personeel noodig voor de behandeling der toestellen en munities en voor de algemeene werken.

Het is onder deze miliciens dat wij hulpwerktuigkundigen werven, en reservewerktuigkundigen voor de mobilisatie.

2^o op de klassen en kaders der reserve :
a) om het niet gespecialiseerd personeel op te voeren tot de getalsterkte vereischt door de mobilisatie; b) om het vliegend personeel van de eenheden die met zware verliezen uit de gevechten komen, aan te vullen.

Zoo men aanneemt wat de hypothese laat voorzien, t. w. dat na drie maand vijandelijkheden het militair vliegwezen door 80 t. h. afval zal getroffen zijn, dan moet men in drie

mois, le renouvellement presque complet du matériel et du personnel. Pour le matériel, une organisation industrielle convenable, ainsi que le choix judicieux de méthodes de construction, pourraient sans doute nous mettre à même de combler nos pertes. Pour le personnel, cela sera plus difficile, étant donné que pour former un pilote parfaitement entraîné, apte aux missions de guerre avec un matériel moderne pourvu de tous les perfectionnements (qui n'en facilitent d'ailleurs pas la conduite), il faut compter un apprentissage intensif d'au moins sept mois.

* * *

Quoique cette question ne soit pas en rapport direct avec la proposition qui nous occupe, nous avons tenu à en parler ici afin d'attirer, une fois de plus, l'attention sur la liaison qui s'impose entre l'aviation civile et l'aviation militaire, surtout en ce qui concerne le personnel. De plus, il est indispensable de promouvoir et d'encourager tous les efforts qui sont faits dans le pays en vue de la formation et de la préparation de pilotes. On ne fait rien ou presque rien dans ce sens, les clubs d'aviation et de vols à voile végètent. C'est là cependant qu'il faudrait puiser demain, pour faire rapidement de bons pilotes militaires.

CHAPITRE II.

Le Personnel navigant de l'aviation.

I. — GÉNÉRALITÉS.

L'aéronautique militaire utilise :

1^o le personnel navigant, chargé de la mise en œuvre du matériel;

2^o le personnel chargé de l'entretien : les spécialistes;

maand de bijna volledige vernieuwing voorzien van materieel en personeel. Wat het materieel betreft zou een behoorlijke industriele inrichting en de geschikte keuze van bouwmethodes ons waarschijnlijk in staat stellen onze verliezen te herstellen. Voor het personeel zal het moeilijker zijn, aangezien men een doorgevoerde opleiding van ten minste zeven maand noodig heeft om een piloot te vormen, die geschikt is voor de oorlogsopdrachten op een modern toestel, voorzien van de laatste verbeteringen (wat trouwens het besturen van het vliegtuig niet vergemakkelijkt).

* * *

Ofschoon deze kwestie geen rechtstreeksch verband houdt met het onderhavige voorstel, hebben wij er toch willen gewag van maken om eens te meer de aandacht te vestigen op de verbinding die noodig is tusschen de burgerlijke en de militaire luchtvaart, vooral voor wat aangaat het personeel. Bovendien, is het noodzakelijk alle pogingen uit te lokken en aan te moedigen, die in het land gedaan worden om de bestuurders te vormen en voor te bereiden. Er wordt niets of haast niets in deze richting gedaan; de vlieg- en zweefvliegclubs gaan niet vooruit. Dáár nochtans zou men morgen de krachten moeten halen om spoedig militaire bestuurders ervan te maken.

HOOFDSTUK II.

Het vliegend personeel van het vliegwezen.

I. — ALGEMEENHEDEN.

Het militair vliegwezen bezigt :

1^o het vliegend personeel, belast met het in gebruik stellen van het materieel;

2^o het personeel belast met het onderhoud : de specialisten;

3^o le personnel-troupe : chargé des services généraux, du service de stockage et de distribution du matériel (magasiniers), des services administratifs, de santé, etc.

Ayant spécialement en vue les effectifs navigants servant en activité, nous n'examinerons que la situation du personnel repris au 1^o; les deux autres catégories ont des statuts bien déterminés et aucune raison ne nous incite pour le moment à vous proposer de modifier ceux-ci.

Par contre, le personnel navigant qui comprend deux catégories :

1^o personnel navigant officiers, régi jusqu'à présent par la loi du 15 septembre 1926 :

2^o personnel navigant sous-officiers régi par la loi du 27 juillet 1934 :

doit voir modifier complètement ces statuts, qui ne répondent plus aux nécessités actuelles de recrutement, de formation et de carrière.

Le personnel navigant est chargé de la mise en service du matériel. Seul personnel réellement combattant, il doit jouer un rôle capital dans la défense du pays.

Il doit être constitué de combattants d'élite, aux qualités professionnelles solides et d'un courage éprouvé, commandé par des chefs navigants d'une haute valeur militaire, intellectuelle et morale, ayant le sens réel des responsabilités, un caractère fortement trempé et l'esprit prompt devant les dangers aussi immédiats qu'inattendus. En résumé, pour qu'une aéronautique militaire soit capable de remplir le rôle de premier plan qui lui est assigné dans la défense du pays, son personnel navigant doit être constitué d'hommes forts, toujours certains, ayant des connaissances dans tous les domaines et entièrement tendus vers l'action et le progrès. Ces qualités ne

3^o het troepenpersoneel : belast met de algemeene diensten, de stockage en de verdeling van het materieel (magazijniers), de bestuursdiensten en gezondheidsdiensten, enz.

Daar wij vooral op het oog hebben het vliegend personeel in actieven dienst, zullen wij alleen den toestand van het personeel bedoeld onder 1^o, nagaan; de andere twee categorieën hebben wel bepaalde statuten en geen enkele reden zet ons, op dit oogenblik aan, om U voor te stellen deze te wijzigen.

Het vliegend personeel daarentegen, dat uit twee categorieën bestaat :

1^o het officierenkorps van het vliegend personeel, tot hiertoe beheerd door de wet van 15 September 1926;

2^o het onderofficiierenkorps van het vliegend personeel, beheerd door de wet van 27 Juli 1934,

moet volledig gewijzigde statuten hebben, aangezien de huidige statuten niet meer beantwoorden aan de tegenwoordige noodwendigheden van werwing, opleiding en loopbaan.

Het vliegend personeel is belast met het in dienst stellen van het materieel. Het moet een keurpersoneel zijn, belast met een hoofdrol in 's lands verdediging.

Het vliegwezen moet bestaan uit keurstrijders, met stevige beroepshoedanigheden en beproefden moed, staande onder het bevel van vliegoversten met hooge militaire, geestelijke en zedelijke waarde, die een werkelijken verantwoordelijkheidszin hebben, een sterk karakter en een vluggen geest voor de gevaren die zoo onmiddellijk als onverwacht opduiken. Kortom opdat een militaire luchtvaart haar rol van eerste plan, die haar toekomt in de verdediging van het land, kunne vervullen, moet zij beschikken over sterke mannen, waarop men steeds kan bouwen, met kennissen op alle gebied en die steeds trachten naar actie en vooruitgang. Deze hoe-

se trouvent que dans un cadre jeune, sportif, ayant le goût du risque.

Ces qualités exigent, comme nous l'avons vu :

1^o des connaissances professionnelles convenables, orientées vers les sciences;

2^o de la réflexion, du sang-froid et de l'allant;

3^o une formation particulièrement poussée et spécialisée résultant d'une sélection sévère et de tous les instants, portant sur les aptitudes physiques et sur des connaissances théoriques consacrées par des brevets;

4^o un entraînement complet qui maintient les aptitudes au vol et au combat.

Ces sélections sévères, ces conditions très particulières imposées au recrutement, attestent la valeur du personnel. Mais, il faut se rendre à l'évidence, le seul attrait d'une carrière spéciale et sportive ne suffit pas à remplir les rangs de l'Aéronautique.

Nous envisageons la création du *corps des officiers de l'aviation* et du *corps du personnel navigant subalterne de l'aviation*, dotés chacun d'un statut spécial.

Les deux statuts proposés ne sont guère distincts, ils reflètent la même tendance puisque basés sur les mêmes faits :

1^o abaissement des limites d'âge avec compensations correspondantes;

2^o situation améliorée;

3^o retraite honorable;

a) *Abaissement des limites d'âge.*

Le personnel navigant, (officiers et subalternes) subit par l'exercice de ses fonctions, une usure prématurée.

danigheden vindt men alleen in een jong, sportief kader, met zin voor het gevaar.

Zooals wij gezien hebben vereischen deze hoedanigheden :

1^o behoorlijke beroepskennissen, gericht op de wetenschap;

2^o overleg, koelbloedigheid en flinkheid;

3^o een bijzonder doorgedreven en gespecialiseerde opleiding, die berust op een strenge schifting van alle oogenblikken, die moet slaan op lichamelijke geschiktheid en op theoretische kennissen bevestigd door brevetten;

4^o een volledige training die de geschiktheid onderhoudt bij het vliegen en bij het gevecht.

Deze strenge schifting, deze zeer bijzondere voorwaarden voor de werving vereischt, geven blijk van de waarde van het personeel. Doch men moet zich bij de feiten neerleggen, de eenige aantrekking van een bijzondere en sportieve loopbaan volstaat niet om de rangen der luchtvaart te vullen.

Wij voorzien de oprichting van het *korps der officieren van het vliegwezen* en van het *korps van het lager vliegend personeel van het vliegwezen*. Wij zullen deze korpsen met een speciaal statuut begiftigen.

Deze twee voorgestelde statuten zijn niet gescheiden. Zij moeten dezelfde richting opgaan, daar zij op dezelfde feiten steunen :

1^o verlaging der leeftijdsgrenzen met overeenstemmende vergoeding;

2^o verbetering van hun toestand;

3^o eervolle op-ruststelling.

a) *Verlaging der leeftijdsgrenzen.*

Door de uitoefening zijner functies, ondergaat het varende personeel, zoo officieren als lager personeel,

Les séjours prolongés en haute altitude, les variations rapides de température et de pression, les troubles dus aux accélérations, l'attention tendue pendant le vol, le confort relatif de l'avion militaire où tout doit être sacrifié à l'exécution de la mission, ont tôt fait d'abattre les meilleurs organismes.

Le personnel navigant est soumis à des contrôles constants au point de vue de ses aptitudes au vol. Le service médical constate les déficiences physiques. Des accidents mortels dont la cause peut être attribuée à des défaillances brusques, ont montré à suffisance la vérité des théories médicales; l'aviateur doit être jeune, l'aviateur peut rendre des services pendant une certaine période, l'aviateur doit être mis à la retraite avant l'âge normal prévu pour les autres fonctionnaires.

Mais il faut que cela soit organisé de manière à lui permettre de parcourir une carrière plus courte mais cependant normale.

b) *Situation et carrière.*

Il faut que l'on se rende compte des modifications profondes et constantes de la situation du personnel navigant.

Les matériels aériens se perfectionnent sans cesse, exigent pour leur service non seulement des hommes bien trempés, solides, pour résister au mieux aux conditions de « fatigue exceptionnelle » qu'imposent les vols prolongés en haute altitude dans des conditions météorologiques (vent, remous, visibilité) très dures, mais des hommes à l'esprit vif, prompt à la décision, réfléchis, ayant le sens des responsabilités. On leur confie des appareils aux organes de plus en plus complexes, où le tableau de bord aux instruments multiples nécessite une attention de tous les instants; on leur

een vroegtijdige slijtage. Het lang verblijf in hooge sferen, de snelle wisselingen van temperatuur en druk, de troebelen veroorzaakt door de versnellingen, de strakke oplettendheid gedurende de vlucht, het betrekkelijke comfort van het militaire vliegtuig waar alles moet geofferd worden aan de opdracht, sloopen zeer vlug de beste organismen.

Het vliegend personeel staat onder gedurige controle betreffende de geschiktheid voor het vliegen. De medische dienst stelt de fysieke gebreken vast. Dodelijke ongevallen die kunnen geweten worden aan plotse-linge inzinkingen hebben voldoende de waarheid der geneeskundige theorieën bewezen. De vlieger moet jong zijn, hij kan diensten bewijzen gedurende een zekere tijdspanne slechts, hij moet op rust gesteld worden vóór den normalen leeftijd voorzien voor de andere ambtenaren.

Dat dient echter derwijze ingericht dat hij een kortere, doch niettemin normale loopbaan kan doormaken.

b) *Toestand en loopbaan.*

Men moet zich rekenschap geven van de diepe en voortdurende wijzigingen in den toestand van het vliegend personeel.

Het vliegmaterieel wordt voortdurend verbeterd, de bediening ervan eischt niet alleen geharde, sterke mannen, om zoo goed mogelijk te weerstaan aan de « buitengewone vermoeienis », welke langdurige vluchten op groote hoogte in zeer zware weersomstandigheden (wind, wervels, zichtbaarheid) veroorzaken, doch mannen met vluggen, beslissenden geest, bezadigd, die verantwoordelijkheidszin hebben. Men vertrouwt hun toestellen toe met meer en meer ingewikkelde organen, waar het vliegbord met zijn talrijke tuigen een ononderbroken aandacht vergt. Men vertrouwt hun het

confie la vie d'une ou plusieurs personnes et ils doivent assurer le rendement maximum à la mission. Ce sont les collaborateurs du commandement, avec lequel ils préparent les missions et prennent les mesures que nécessite leur réussite.

Enfin, il y a le risque. Il serait vraiment inutile, croyons-nous, d'insister: le nombre de morts, d'éclopés, d'invalides est éloquent et suffit à démontrer combien cette carrière, digne entre toutes, demande aussi des compensations.

Quelles sont-elles à l'heure actuelle ?

1^o Avancement plus ou moins rapide. Si, pour les officiers, on a pu jusqu'à présent envisager cela comme un avantage, il faut dire aussi qu'il est très aléatoire. Si la présente proposition n'est pas adoptée et si les limites d'âge ne sont pas abaissées, il ne se passera pas longtemps avant que l'avancement soit complètement bloqué et les aviateurs blanchiront sous les insignes de leur grade actuel;

2^o Indemnités de vol. Le personnel navigant perçoit actuellement une indemnité de vol. Qu'est-elle en réalité ? On a invoqué le mot indemnité de risque, on peut aussi prétendre que c'est une prime d'entretien, une prime d'assurance, un avantage accordé, ou même une compensation. Nous la considérons ici comme une *prime professionnelle*, car tout corrobore à cette définition; en effet, elle est accordée pour services aériens réels; elle est accordée à terme échu; enfin, elle ne correspond nullement, à son taux actuel, à une prime de risque quelconque, sinon elle devrait être largement péréquâtée.

* *

Le nouveau statut doit donc être établi de façon à maintenir un avance-

leven van een of meer personen toe en zij moeten het maximum nut van hun opdracht verzekeren. Zij zijn de medewerkers van de legerleiding, waarmee zij de opdrachten voorbereiden en de maatregelen nemen die het slagen ervan vergt.

Ten slotte is er het risico. Het is werkelijk overbodig, meenen wij, daarop aan te dringen. Het aantal dooden, gebrekkigen, invaliden spreekt boekdelen en volstaat om te bewijzen hoezeer deze loopbaan, waardig onder alle, ook vergeldingen vraagt.

Welke zijn deze op dit oogenblik ?

1^o Min of meer spoedige bevordering. Zoo men dit voor de officieren tot hiertoe als een voordeel heeft kunnen beschouwen, moet men ook zeggen dat het zeer wisselvallig is. Zoo dit voorstel niet goedgekeurd wordt, zoo de leeftijdsgrenzen niet verlaagd worden, zal het niet lang duren of de bevorderingen zullen volledig afgesloten zijn en de vliegers zullen onder het kenteeken van hun huidigen graad grijs worden;

2^o Vergoedingen voor vluchten. Het vliegend personeel ontvangt thans een vergoeding voor vluchten. Wat bedraagt zij ? Men heeft het woord vergoeding voor risico ingeroepen, men kan ook beweren dat het een onderhoudspremie is, een verzekeringspremie, een toegestaan voordeel, of zelfs een compensatie. Wij beschouwen ze hier als een *beroepspremie*, want alles draagt bij tot deze bepaling; inderdaad, zij wordt verleend voor werkelijke luchtdiensten, en na termijn; ten slotte stemt haar huidig bedrag geenszins overeen met welkdanige risicopremie, want, in dit geval, zou zij sterk moeten geperekwa-teerd worden.

* *

Het nieuw statuut moet dus in dezer voege opgesteld worden dat een rede-

ment rationnel, qui permette de parcourir les différentes étapes de la carrière, malgré l'écourtement de celle-ci, par l'abaissement des limites d'âge. Il doit également permettre de rétribuer le personnel navigant sur des bases plus saines, plus conformes au principe même du métier. En effet, le personnel navigant constitue la totalité des combattants aériens. Leur raison d'être *est le vol* ; le vol n'est pas un côté accessoire de leurs fonctions, pour lequel une indemnité doit être accordée. Cette indemnité de vol ne doit donc plus exister, et le traitement de l'aviateur doit être modifié en tenant compte des sommes actuellement perçues (traitement et indemnités) et du relèvement que nous jugeons nécessaire eu égard aux conditions spéciales d'admission, de sélection et de carrière.

En dehors de ce traitement, que nous appellerons « traitement des aviateurs », le principe des indemnités ne serait maintenu que pour les services aériens exceptionnels (vols de nuit spécialisés, vols moniteurs, essayeurs).

L'octroi de ce traitement spécial comportera d'ailleurs des garanties en ce qui concerne le travail aérien et l'effort consenti. Un minimum de prestations, à déterminer par le commandement, doit être prescrit pour assurer :

1^o le paiement des traitements spéciaux ;

2^o le passage dans les grades supérieurs.

Les cas d'inaptitudes constatés médicalement et dûs *au service aérien* donneront lieu au paiement du traitement d'aviateur pour une durée limitée.

Enfin, à ce point de vue, des garanties seront données par les visites de contrôle fréquentes :

liques bevordering behouden blijft, die toelaat de verschillende stadia der loopbaan te doorloopen ondanks haar verkorting wegens de verlaging der leeftijdsgrenzen. Het moet eveneens toelaten het vliegend personeel volgens gezonder grondslagen te betalen, die meer overeenkomen met het beginsel zelf van het beroep. Inderdaad, het vliegend personeel maakt de algeheele getalsterkte uit der luchtstrijders. Hun bestaansreden is het *vliegen* ; het vliegen is geen bijkomstigheid in hun ambt, waarvoor een vergoeding toegekend wordt. Deze vergoeding voor vluchten moet dus verdwijnen en de wedde van den vliegenier moet gewijzigd worden, rekening houdend met de thans uitbetaalde sommen (wedde en vergoedingen) en de verhooging die wij noodzakelijk achten ten aanzien van de bijzondere voorwaarden van werving en loopbaan.

Buiten deze wedde die wij « vliegerswedde » zullen noemen, zou het principe der vergoedingen alleen behouden blijven voor de uitzonderlijke luchtdiensten (gespecialiseerde nachtvluchten, moniteursvluchten, proefvluchten).

Het toekennen dezer bijzondere wedde zal trouwens waarborgen behelzen voor wat aangaat den luchtdienst en de geleverde krachtsinspanningen. Door de leiding moet een minimum prestaties bepaald worden, om:

1^o de betaling der bijzondere wedde ;

2^o den overgang naar de hogere graden te verzekeren.

Bij ongeschiktheid door den geneesheer vastgesteld en te wijten aan den *luchtvaartdienst* zal de wedde van vliegenier voor een beperkten tijd uitgekeerd worden.

Ten slotte zullen onder dit opzicht waarborgen verschaft worden door een menigvuldige controle :

1^o médicales pour déceler les inaptitudes physiques;

2^o par les chefs directs, à tout moment, pour déceler les inaptitudes et manquements professionnels.

c) — *La retraite.*

Du fait de sa mise à la retraite anticipée, l'aviateur ne peut profiter des avantages prévus par la loi sur les pensions :

1^o il ne peut atteindre le maximum de traitement afférent à son grade (ceci est vrai surtout pour le personnel subalterne);

2^o il ne peut atteindre le maximum de la pension ($\frac{3}{4}$ ou $\frac{9}{10}$ après bonification) fixé par la loi.

Mais l'intention du législateur en établissant un rapport entre le revenu d'activité et la pension, n'implique-t-elle pas que le revenu doit être le revenu régulier ou le revenu réel ? Or, cela n'est pas le cas pour l'aviateur qui, au moment de sa retraite, voit calculer son taux de pension sur son seul traitement.

La loi de 1930 avait amélioré la situation désastreuse créée, en doublant les annuités de service comptant pour le calcul de la pension.

L'octroi du traitement spécial, en supprimant le régime des indemnités et en relevant par un avancement rapide la carrière de l'aviateur, à hauteur de ses mérites, corrigera la situation désavantagée de l'aviateur et lui permettra une retraite honorable, celle-ci étant désormais calculée sur le revenu réel perçu.

Ainsi se trouvera réalisé le vœu du législateur, qui n'a certes pas voulu exclure l'aviateur du bénéfice des dispositions qu'il avait votées en faveur de fidèles serviteurs du pays.

1^o medisch onderzoek naar de lichamelijke geschiktheid;

2^o op elk oogenblik, door de onmiddellijke oversten, om de ongeschiktheid en de tekortkoming op beroepsgebied op te sporen.

c) — *Het op-rustgaan.*

Door het feit dat de vliegenier vroeger op rust gesteld wordt, kan hij de voordeelen niet genieten van de wet op de pensioenen :

1^o hij kan de maximumwedde van zijn graad niet af wachten (dit geldt vooral voor het lager vliegend personeel);

2^o hij kan het maximum-pensioen niet bereiken ($\frac{3}{4}$ of $\frac{9}{10}$ na bonificatie), bepaald door de wet.

Maar, brengt het inzicht van den wetgever niet mede dat het inkomen regelmatig of werkelijk moet zijn door een verhouding te bepalen tusschen het inkomen gedurende den dienst en het pensioen ? Welnu, dit is niet het geval voor den vlieger die bij het op-rustgaan zijn pensioen berekend ziet volgens zijn wedde alleen.

De wet van 1930 had den rampspoedigen toestand verbeterd door de dienstannuïteiten, die voor de berekening van het pensioen tellen, te verdubbelen.

Door het stelsel der vergoedingen af te schaffen en door, dank zij een vlugge bevordering, de loopbaan van den vlieger volgens zijn verdiensten te verhoogen, zal het toekennen der bijzondere wedde den nadeeligen toestand van den vlieger verbeteren en hem een eervol rustgeld verzekeren dat voortaan berekend is naar het werkelijk ontvangen inkomen.

Aldus zal de wensch van den wetgever verwezenlijkt zijn, die zeker den vlieger het voordeel niet heeft willen ontzeggen der bepalingen die hij gestemd had ten gunste van trouwe dienaars van het land.

C'est donc basé sur ces trois grands points :

Abaissement des limites d'âge;
Carrière rapide et normale;
Retraite honorable
que nous vous proposons le statut
du personnel navigant à l'aviation.

II. — ETUDE DU STATUT DU CADRE DU PERSONNEL SUBALTERNE NAVIGANT.

A. *Voyons quelle est sa situation ac- tuelle.*

Ce cadre est, pour le moment, régi
par les statuts des sous-officiers, don-
nés par la loi du 27 juillet 1934.

Il est formé du cadre des sous-offi-
ciers pilotes, des sous-officiers mitrail-
leurs, des sous-officiers radiotélégra-
phistes.

Le personnel navigant pilote.

Il est recruté parmi les jeunes gens,
militaires ou civils, âgés de 18 à 24 ans :

a) qui satisfont à un examen-
concours sur des connaissances corres-
pondant au programme de la 3^{me} scien-
tifique;

b) qui sont reconnus aptes au service
militaire et satisfont aux conditions
médicales et physiques imposées aux
candidats aviateurs (en général, un
déchet d'un tiers est constaté à l'exa-
men médical).

Des exemptions d'examen-concours
seront accordées aux candidats ayant
un certificat attestant la réussite
de l'examen d'entrée à l'Ecole Militaire,
de l'examen préparatoire de la sous-
lieutenance ou qui sont candidat sous-
lieutenant de réserve de l'aéronautique.

La priorité sera également accordée
aux candidats ayant réussi l'examen-
concours et qui présentent un brevet

Steunend op deze drie groote punten :

Verlaging der leeftijdsgrenzen;
Vlugge en normale loopbaan;
Eervolle rust,
stellen wij U het statuut van het vlie-
gend personeel der luchtvaart voor.

II. — STUDIE VAN HET STATUUT VAN HET KADER VAN HET LAGER VLIE- GEND PERSONEEL.

A. — *Welk is zijn huidige toestand ?*

Op dit oogenblik wordt dit kader
beheerd door de statuten der onder-
officieren, verleend bij de wet van
27 Juli 1934.

Het bestaat uit het kader der onder-
officieren-bestuurders, onderofficieren-
mitrailleurs, onderofficieren-radiotele-
grafisten.

Het besturend vliegend personeel.

Het wordt aangeworven onder de
burgerlijke of militaire jongelieden,
tusschen 18 en 24 jaar oud, die :

a) aan een examen-wedstrijd vol-
doen over kennissen die overeenstem-
men met het programma der 3^e weten-
schappelijke;

b) geschikt bevonden zijn voor den
legerdienst en voldoen aan de genees-
kundige en lichamelijke voorwaarden
opgelegd aan de kandidaten-vliegenier
(over het algemeen wordt bij het me-
disch onderzoek een afval van 1/3 vast-
gesteld).

Vrijstelling van het examen wordt
toegestaan aan de kandidaten die het
bewijs leveren dat zij geslaagd zijn
in het ingangsexamen voor de Militaire
School of het voorbereidend examen
voor onder-luitenant, of die candidaat-
reserve onder-luitenant bij de lucht-
vaart zijn.

Voorrang wordt ook toegekend aan
de kandidaten die geslaagd zijn in den
examen-wedstrijd en die een brevet

d'aviation de tourisme, un brevet de navigation issu de l'Ecole d'application de la navigation aérienne, un brevet C de vol à voile.

Admis à l'Ecole de Pilotage de Wevelghem, le candidat pilote y passe ses examens militaires de la candidature au grade de sergent, reçoit la formation théorique (cours) et pratique (en vol) du pilotage, acquiert ses brevets élémentaire et militaire.

La durée des cours est d'environ un an. Cette durée est conditionnée par les circonstances atmosphériques et par le degré de perfectionnement du programme d'instruction. Au cours de l'apprentissage de pilote, des éliminations ont encore lieu (inaptitudes constatées et contrôlées, fautes professionnelles graves, etc.) qui portent, en moyenne, sur un nouveau tiers des candidats.

La sélection du personnel subalterne est sévère, quelques chiffres le montreront :

1° L'examen-concours réunit à chaque session près de 300 candidats, parmi lesquels moins de 100 obtiennent la moyenne générale. Les promotions sont en général de 30 unités;

2° L'examen médical élimine, en général, un tiers des candidats classés en tête, ce qui fait que, s'il n'y avait les candidats admis par priorité, il faudrait appeler à l'examen médical et physique jusqu'au candidat classé 45^e;

3° Au cours de l'apprentissage, l'élimination des inaptes ramène l'effectif de la promotion de 30 au chiffre de 20.

Voici des chiffres éloquents :

Nombre de promotions d'Ecole de Pilotage depuis 1920 . . .	76
--	----

van toerismevliegen voorleggen, een brevet van vliegbekwaamheid uitgaande van de Toepassingsschool voor de luchtvaart, een brevet C van zweefvliegen.

Toegelaten tot de loodsschool te Wevelgem, legt de candidaat vlieger er zijn militaire examens af voor den graad van sergeant, ontvangt er theoretische (leergangen) en practische (vlieg oefeningen) opleiding en verkrijgt zijn elementaire en militaire brevetten.

De leergangen duren ongeveer een jaar. Deze duur hangt af van de weersomstandigheden en van den graad van volmaaktheid van het onderwijsprogramma. In den loop van het leerlingenschap hebben er nog schiften plaats (vastgestelde ongeschiktheid, ernstige beroepstekortkomingen, enz.) die slaan op gemiddeld een nieuwe derde van de kandidaten.

De selectie van het lager personeel is streng zooals blijkt uit enkele cijfers :

1° Het vergelijkend examen lokt telkens ongeveer 300 kandidaten waarvan er geen 100 het algemeen gemiddelde behalen. De promoties tellen ongeveer 30 eenheden;

2° Het geneeskundig onderzoek schakelt in het algemeen een derde van de kandidaten uit die vooraan zijn gerangschikt, zoodat zonder de kandidaten die bij prioriteit worden aangenomen voor het geneeskundig en lichamelijk onderzoek tot zelfs de candidaat die 45^e is gerangschikt zal moeten worden opgeroepen;

3° In den loop van het leerlingenschap, doet de uitschakeling van de ongeschikten de promotie van 30 op 20 dalen.

Welsprekende cijfers lichten dit toe :

Aantal promoties van de Loodsschool sedert 1920	76
---	----

Nombre de candidats aux examens	10,000	Aantal kandidaten voor de examens	10,000
Nombre de candidats admis au cours de pilotage . .	2,500	Aantal kandidaten toegelaten tot den vliegkursus . . .	2,500
Nombre de candidats pour les brevets militaires. . .	625	Aantal kandidaten voor de militaire brevetten . . .	625
Nombre de candidats rayés pour inaptitudes, accidents, maladies.	250	Aantal kandidaten geschrapt wegens ongeschiktheid, ongevallen, ziekte	250
Nombre de candidats brevetés restant en service actuellement	230	Aantal kandidaten gebreverteerden die thans in dienst blijven	230
Nombre de décès résultant d'accidents aériens . .	105	Aantal overlijdens wegens luchtongevallen	105
Après avoir obtenu son brevet militaire, le pilote commence sa carrière active avec le grade de sergent.		Na zijn militair brevet te hebben bekomen, begint de vliegtuigbestuurder zijn actieve loopbaan met den graad van sergeant.	

Il passe un examen d'aptitude, dénommé brevet supérieur, qui lui permet d'accéder au grade de premier sergent (deux ans environ), et après un brevet de perfectionnement, il peut être nommé adjudant, après environ cinq ans de service en escadrille.

Point important à noter : les grades ne correspondent à aucune variation d'attributions — le premier sergent faisant le même métier que l'adjudant — mais consacrent les brevets différents obtenus. Pendant toute sa carrière, le pilote est visité périodiquement (tous les six mois) par le médecin et contrôlé journellement quant à ses aptitudes professionnelles par ses chefs directs.

Le pilote reçoit pour services aériens rendus une indemnité dite de vol, octroyée mensuellement s'il satisfait à toutes les prestations aériennes imposées, mais passible de retenues s'il ne satisfait pas aux prestations prescrites ou s'il n'a eu le rendement complet (par exemple, en cas de casse de matériel où la responsabilité du pilote est reconnue).

Hij legt een bekwaamheidsexamen af, hooger brevet genoemd, dat hem toelaat te komen tot den graad van eersten sergeant (ongeveer twee jaar) en na een volmakingsbrevet kan hij adjudant worden benoemd na ongeveer vijf jaar escadrilledienst.

Het is belangrijk op te merken dat de graden niet overeenstemmen met eenigerlei schommeling van bevoegdheid, daar de eerste sergeant denzelfden dienst doet als de adjudant, maar de graden zijn de bekrachtiging van de onderscheidene verkregen brevetten. Gedurende heel zijn loopbaan wordt de vliegtuigbestuurder geregeld om de zes maand onderzocht door den geneesheer en door zijn rechtstreeksche oversten dagelijks gecontroleerd in verband met zijn beroepsbekwaamheid.

De vliegtuigbestuurder ontvangt wegens bewezen vliegdiensten een zg. vluchtvergoeding die maandelijks wordt verleend indien hij voldoet aan al de opgelegde vliegverstrekingen; hij is onderhevig aan afhoudingen indien hij niet voldoet aan de voorgeschreven prestaties of geen volledige rendeering heeft gegeven (bij voorbeeld in geval van breuk van materiaal waar de verantwoordelijkheid van den piloot mee gemoeid is).

Tous les cinq ans, pendant quinze ans, il lui est alloué une prime de carrière qui, en principe, est une augmentation accordée, mais non donnée directement, de la prime de vol. Pendant sa carrière, le pilote sous-officier touche les appointements prévus pour la catégorie sous-officiers de l'armée de grade correspondant.

Le statut de juillet 1934 prévoit que le pilote sous-officier sera pensionné à 35 ans, au plus tard à 40 ans. Au delà de cet âge, l'allant, le rendement souffriraient par suite de la déficience physique et intellectuelle qui se fait sentir.

L'examen de la carrière faite au sous-officier permet de constater que les aptitudes morales et physiques que l'on doit trouver chez les sous-officiers des corps de troupe doivent avoir un complément chez le sous-officier aviateur dont le niveau intellectuel doit être plus élevé, les connaissances techniques plus étendues, les qualités physiques et morales plus développées.

Les dangers quotidiens des missions aériennes, les risques de mort, de blessures ou de casse, doivent assurer au personnel navigant des avantages de situation, d'avancement, de pension. En effet, ces dangers sont assimilables aux risques de guerre, les statistiques le prouvent. D'autre part, la nature de l'arme et les services que le pays attend d'elle exigent un personnel jeune, actif, allant, présentant des qualités physiques excellentes et une formation intellectuelle très étendue.

Le recrutement est donc très sévère et la formation de l'aviateur exige du candidat, outre la preuve de connaissances générales bien au-dessus de celles exigées pour le sous-officier du corps de troupe, la possession des trois brevets de pilote avec examens

Om de vijf jaar gedurende vijftien jaar wordt hem een loopbaan-premie toegekend die in beginsel een verhoging van de vliegpremie is welke verleend maar niet rechtstreeks gegeven wordt. Tijdens zijn loopbaan trekt de onderofficier - vliegtuigbestuurder de wedde voorzien voor de categorie onder-officiëren van het leger met gelijken graad.

Het statuut van Juli 1934 voorziet dat de vliegtuigbestuurder onderofficier wordt gepensionneerd op 35 en uiterlijk op 40 jaar. Boven dezen leeftijd zouden de wilskracht en de rendeering lijden onder de lichamelijke en verstandelijke verzwakking die zich doet gevoelen.

Het onderzoek van de loopbaan van den onder-officier laat toe vast te stellen dat de zedelijke en lichamelijke hoedanigheden die men moet aantreffen bij de onder-officiëren van de troepenkorpsen nog hooger moeten zijn bij den onder-officier vliegenier, die een hooger intellectueel peil, meer uitgebreide technische kennissen en meer ontwikkelde lichamelijke en zedelijke geschiktheden moet bezitten.

De voortdurende gevaren opgelopen tijdens de vliegopdrachten, de risico's van dood, verwonding of averij, moeten aan het vliegend personeel voordeelen van stand, bevordering, pensioen bezorgen. Deze gevaren zijn inderdaad gelijk te stellen met de oorlogsrisko's, de statistieken getuigen het. Anderdeels vergen de aard van het wapen en de diensten die het land ervan verwacht een jong, bedrijvig, flink personeel, dat uitmuntende lichamelijke hoedanigheden en een zeer ruime intellectueele opleiding heeft.

De werving is dus zeer streng en de opleiding van den vlieger eischt van den candidaat, buiten de bewijslevering van algemeene kennissen veel hooger dan deze gevegd van den onder-officier van het troepenkorps, het bekomen van de drie brevetten

théoriques et pratiques complets et une série d'examens exigés par les instructions pour l'accession aux différents grades. Le niveau de notre cadre subalterne est donc particulièrement élevé; c'est un argument de plus pour améliorer la situation qui lui est faite eu égard à la situation sociale et aux avantages pécuniaires qui sont accordés aux pilotes de la S.A.B.E.N.A., tous recrutés parmi nos sous-officiers aviateurs.

Enfin, la mise à la pension prématurée cause au personnel les préjudices suivants :

1^o Impossibilité d'atteindre le maximum de traitement auquel le collègue (adjudant) de l'armée peut prétendre avant le terme de sa carrière (à 40 ans le traitement de l'adjudant aviateur est de 20,600 francs, alors que l'adjudant des autres armes peut prétendre à un traitement maximum de 22,000 francs);

2^o Impossibilité d'atteindre le maximum de pension déterminé par la loi.

B. *Statut proposé pour le personnel navigant subalterne.*

Ce personnel subalterne comprend :

1^o Le personnel navigant subalterne pilote;

2^o le personnel navigant subalterne radiotélégraphiste;

3^o le personnel navigant subalterne mitrailleur.

Le statut prévoit en tout premier lieu la dénomination générale de personnel navigant subalterne, voulant en cela marquer d'une façon nette que ce cadre, par son recrutement, sa formation et sa carrière, ne peut et ne doit plus être assimilé au cadre des sous-officiers de l'armée.

Il s'en différenciera en plus par les dispositions qui régleront sa hiérar-

van vliegtuigbestuurder met volledige theoretische en practische examens, en een reeks examens vereischt bij de onderrichtingen voor den toegang tot de verschillende graden. Het peil van ons lager kader is dus bijzonder hoog. Dit is een argument te meer voor de verbetering van den socialen toestand van dit personeel en van de geldelijke voordeelen verleend aan de piloten der S.A.B.E.N.A., die allen worden aangeworven onder onze onder-officieren-vliegeniers.

Ten slotte berokkent de vroegtijdige oppensioenstelling aan dit personeel de volgende nadeelen :

1^o Het kan de maximumwedde niet bereiken waarop de collega adjudant van het leger kan aanspraak maken voor het einde van zijn loopbaan (op 40 jaar trekt de adjudant vliegenier 20,600 frank terwijl de adjudant der andere wapens kan aanspraak maken op een maximum van 22,200 frank);

2^o Het wordt belet het bij de wet bepaalde pensioensmaximum te bereiken;

B. — *Statuut voorgesteld voor het lager vliegend personeel.*

Dit personeel omvat :

1^o het lager vliegend personeel-vliegtuigbestuurder;

2^o het lager vliegend personeel voor radiotelegrafie;

3^o het lager vliegend personeel mitrailleur.

Het statuut voorziet in de eerste plaats de algemeene benaming van lager vliegend personeel en daardoor wil het duidelijk doen uitschijnen dat dit kader door zijn werving, zijn opleiding en zijn loopbaan niet kan en niet meer moet worden gelijkgesteld met het kader der onder-officieren van het leger.

Het zal daarvan nog meer verschillen door de bepalingen die zijn hierar-

chie, son avancement, son traitement, comme nous l'étudierons plus loin.

Le recrutement du personnel navigant subalterne est fait d'après des instructions spéciales, que nous proposons de maintenir, et sa formation se fait suivant des programmes établis. En principe, le personnel navigant subalterne ne se verra appliquer le statut que lorsque à la fin de son instruction en qualité d'élève, il obtient un des brevets militaires suivants :

Brevet militaire pilote;

Brevet militaire radiotélégraphiste;

Brevet militaire mitrailleur, qui portent sur des matières théoriques et pratiques.

Le personnel navigant subalterne, après obtention du brevet militaire, passe en service actif dans les unités de l'aviation militaire et y acquiert ses grades.

Tout le personnel navigant effectue des missions d'entraînement, exécute ses prestations en vol commandé. Une hiérarchie cependant doit être établie, en tenant compte des brevets obtenus, consacrant les résultats des examens passés. Au cours de sa carrière, en effet, le personnel subalterne est appelé à subir les examens du brevet supérieur et du brevet de perfectionnement.

La hiérarchie nouvelle que nous proposons tient davantage compte du métier aérien pratiqué par le personnel subalterne ; elle est organisée, en général, de façon à pouvoir s'appliquer en y ajoutant la spécialisation, aux trois catégories de navigants.

Dans les écoles, au cours des stades d'apprentissage pour le brevet militaire, existe l'appellation générale : élève navigant.

L'élève navigant passe par deux stades : de 2^e classe à ses débuts, de

chie, zijn bevordering, zijn wedde zullen regelen, zooals wij verder zullen onderzoeken.

De werving van het lager vliegend personeel geschiedt volgens bijzondere onderrichtingen die wij voorstellen te handhaven en zijn opleiding geschiedt volgens vastgestelde programma's. In beginsel zal het statuut enkel op het lager vliegend personeel worden toegepast wanneer het op het einde van zijn opleiding als leerling een der volgende militaire brevetten verkrijgt :

Militair brevet vliegtuigbestuurder;

Militair brevet radiotelegrafist;

Militair brevet mitrailleur.

Deze brevetten loopen over theoretische en praktische vakken.

Het lager vliegend personeel, na het verkrijgen van het militair brevet, gaat over tot den aktieven dienst in de eenheden van de militaire luchtvaart en verwerft er zijn graden.

Heel het vliegend personeel vervult opleidingsopdrachten en verstrekkingen in bevolen vlucht. Er moet nochtans een hiërarchie worden vastgesteld met inachtneming van de verkregen brevetten waardoor de uitslagen van de afgelegde examens worden bekrachtigd. Immers, tijdens zijn loopbaan wordt het lager vliegend personeel geroepen om de examens af te leggen voor het bekomen van het hooger brevet en van het volmakingsbrevet.

De nieuwe hiërarchie die wij voorstellen houdt meer rekening met den stiel uitgeoefend door het lager vliegend personeel; doorgaans kan zij worden toegepast mits toevoeging van de specialisatie op de drie categorieën vliegeniers.

In de scholen, in den loop van de opleiding voor het militair brevet bestaat de algemeene benaming leerling-vliegenier.

De leerling-vliegenier ondergaat een dubbele opleidingsperiode : in den

1^{re} classe après obtention du brevet de tourisme.

Pour les radio et mitrailleurs, il y a les élèves navigants de 1^{re} classe : radio ou mitrailleurs.

Après obtention du *brevet militaire*, le navigant élève devient :

navigant pilote de 2^e classe;
ou navigant radio de 2^e classe;
ou navigant mitrailleur de 2^e classe.

Le *brevet supérieur* permet d'accéder au grade supérieur, qui sera :

navigant pilote de 1^{re} classe;
ou navigant radio de 2^e classe;
ou navigant mitrailleur de 2^e classe.

Ce grade ne pourra être obtenu que deux ans après celui de 2^e classe.

* * *

Après trois ans de grade de 1^{re} classe, le navigant subalterne peut, s'il a obtenu le brevet de perfectionnement, passer au grade suivant, qui sera : navigant maître.

Seules les catégories pilote et radio passent à ce grade. Le mitrailleur doit voir arrêter sa carrière à celui de 1^{re} classe :

navigant maître pilote;
navigant maître radio.

Enfin, après dix ans de service actif, le pilote arrive au dernier stade de la hiérarchie subalterne :

premier navigant maître pilote.

La hiérarchie, ainsi que les carrières des différentes catégories du cadre navigant subalterne, sont résumées dans le tableau suivant, auquel nous avons ajouté le stade élève :

beginne is hij van 2^e klasse en na het verkrijgen van het toerismebrevet wordt hij van 1^{ste} klasse.

Voor het radio- en mitrailleurpersoneel bestaan er leerlingen-vliegeniers 1^{ste} klasse : radio of mitrailleur.

Na het bekomen van het *militair brevet* wordt de leerling-vliegenier :

vliegenier vliegtuigbestuurder 2^e klasse
of radiovliegenier 2^e klasse;
of mitrailleur-vliegenier 2^e klasse,

Het *hooger brevet* geeft recht op benoeming tot den hooger grad, die zal zijn :

vliegenier vliegtuigbestuurder 1^e klasse
of radiovliegenier 2^e klasse;
of mitrailleur vliegenier 2^e klasse,

Deze grad kan enkel worden verkregen twee jaar na dien van 2^e klasse.

* * *

Na drie jaar grad in de eerste klasse kan de lagere vliegenier, indien hij het volmakingsbrevet heeft bekomen, overgaan tot den volgenden grad die zal zijn : meester-vliegenier.

Alleen de categorieën vliegtuigbestuurder en radiovliegenier gaan over tot dezen grad. De mitrailleur ziet zijn loopbaan stop zetten bij den grad van 1^{ste} klasse :

vliegenier meester vliegtuigbestuurder;
meester radiovliegenier;

Ten slotte na tien jaar aktieven dienst komt de vliegenier in het laatste stadium van de lagere hiérarchie :

Eerste vliegenier meester vliegtuigbestuurder.

De hiérarchie alsmede de loopbanen van de verschillende categorieën van het lager kader van de vliegeniers worden samengevat in de onderstaande tabellen, aan dewelke wij het stadium leerling hebben toegevoegd :

Grades — Graden	Pilotes — Vliegtuigbestuurders	Radio — Radio	Mitrailleurs — Mitrailleur	Déminat. de service — Dienst- benaming.
Elève. - <i>Leerling</i> .	Elève navigant pilote 2 ^e cl.- <i>Leerling vliegenier vlieg- tuigbestuurder 2^e klasse.</i> Elève navigant pilote 1 ^{re} cl.- <i>Leerling vliegenier vlieg- tuigbestuurder 1^{ste} klasse.</i>	Elève navigant radio 1 ^{re} cl.- <i>Leerling radiovliegenier 1^{ste} klasse.</i>	Elève navigant mitrailleur 1 ^{re} classe.- <i>Leerling vliege- niet mitrailleur 1^{ste} klasse.</i>	Elève. <i>Leerling.</i>
Navigant 2 ^e cl.- <i>Vliegenier 2^e kl.</i>	Navigant pilote 2 ^e classe.- <i>Vliegenier vliegtuigbestuur- der 2^e klasse.</i>	Navigant radio 2 ^e classe.- <i>Radiovliegenier 2^e klasse.</i>	Navigant mitrailleur 2 ^e cl.- <i>Vliegenier mitrailleur 2^e kl.</i>	Chef <i>Chef</i>
Navigant 1 ^{re} cl.- <i>Vliegenier 1^{ste} kl.</i>	Navigant pilote 1 ^{re} classe.- <i>Vliegenier vliegtuigbestuur- der 1^{ste} klasse.</i>	Navigant radio 1 ^{re} classe.- <i>Radiovliegenier 1^{ste} klasse.</i>	Navigant mitrailleur 1 ^{re} cl.- <i>Vliegenier mitrailleur 1^{ste} klasse.</i>	Premier chef. <i>Eerste chef.</i>
Navigant maître.- <i>Meester vliegenier</i>	Navigant maître pilote. - <i>Vliegenier meester vlieg- tuigbestuurder.</i>	Navigant maître radio. - <i>Meester radiovliegenier.</i>	—	Maître. <i>Meester.</i>
Premier navigant maître.- <i>Eerste meester vliegenier.</i>	Premier navigant maître pi- lote.- <i>Eerste vliegenier mees- ter vliegtuigbestuurder.</i>	—	—	Premier mai- tre. <i>Eerste meester.</i>

Les mitrailleurs parviendront donc en fin de carrière au grade de navigant de 1^{re} classe, les radio à celui de navigant maître, ce qui correspond à une situation conforme à leurs services aériens.

Le personnel radio et mitrailleur sera soumis, comme le personnel pilote, à des visites médicales périodiques.

Le traitement spécial.

Un barème doit être établi conformément aux principes énumérés, en tenant compte toutefois de l'état actuel des finances.

Les taux proposés ci-après sont basés sur la suppression des indemnités de vol actuelles; ils comportent :

1^o un aménagement et même une dénomination particulière des sommes actuellement allouées au personnel navigant;

2^o un léger relèvement du taux qui correspondra à la différence qui existe entre le personnel navigant subalterne et le cadre des sous-officiers de l'armée, différence que nous avons fait ressortir : base, formation, etc.

Le tableau ci-après donne le barème établi pour la situation actuelle; il donne *la comparaison*, non plus de deux situations, puisqu'elles ne peuvent plus être comparées, mais de deux carrières de pilote et de sous-officiers au fil des ans.

Le traitement spécial est établi sur les bases suivantes :

1^o Traitement de base :

Navigant de 2 ^e classe	fr.	22,500
Navigant de 1 ^{re} classe	.	25,000
Navigant maître	.	29,000
Maximum	.	34,250

Pour tous, augmentations biennales de 750 francs.

Op het einde van hun loopbaan zullen de mitrailleurs dus den graad van vliegenier 1^{ste} klasse bereiken, de radio-vliegeniers den graad van meester vliegenier, hetgeen overeenstemt met een diensten.

Het radio- en mitrailleurpersoneel zal, zooals het besturend personeel, aan periodisch geneeskundig onderzoek onderworpen worden. toestand die strookt met hun vlieg-

De bijzondere wedde.

Er moet een barema worden opge- maakt overeenkomstig de vooropge- zette beginselen met inachtneming evenwel van den huidige toestand onzer financiën.

De hieronder voorgestelde bedragen zijn gesteund op de afschaffing der huidige vliegvergoedingen; zij om- vatten :

1^o een aanpassing en zelfs een bijzondere benaming der sommen die thans aan het vliegend personeel wor- den toegekend.

2^o een lichte verhooging van het bedrag dat zal overeenstemmen met het huidig verschil tusschen het lager vliegend personeel en het kader der onder-officiëren van het leger; wij hebben dit verschil doen uitschijnen : basis, opleiding, enz.

Onderstaande tabel geeft het barema aan dat werd opgemaakt voor den huidige toestand; zij geeft de verge- lijking aan, niet meer tusschen twee toestanden vermits deze niet meer kunnen worden vergeleken, maar tus- schen twee loopbanen van vliegtuig- bestuurder en van onder-officier in den loop der jaren.

De bijzondere wedde is gevestigd op de volgende grondslagen :

1^o basiswedde :

Vliegenier 2 ^e klasse.	22,500 frank.
Vliegenier 1 ^{ste} klasse.	25,000 frank.
Meester vliegenier	29,000 frank.
Maximum	34,250 frank.

Voor allen twee-jaarlijksche verhoog-ingen van 750 frank.

(23 - 25)

N° 232

1937 - 1938

Huidige vliegdiens
Aviation actuelle

Cfr. 35 mm.
1 plan

Pension de retraite.

Nous croyons fermement — et cette conviction repose sur les avis motivés et réitérés du service de santé de l'aviation militaire — que le personnel navigant subalterne doit être pensionné à 40 ans.

Mais cela ne peut être qu'en aménageant la carrière et les conditions de la pension de façon que les membres du personnel navigant *ayant atteint cet âge* ne soient pas lésés par le fait qu'ils ont servi dans une arme qui use rapidement. Il faut leur assurer une carrière et une pension normales.

La loi de 1930 accorde déjà les bonifications d'ancienneté pour les services aériens, reconnaissant en cela le fait, prouvé par les statistiques sur les pertes, que l'aviation militaire est constamment en service de guerre.

Il faut également que les invalidités, provenant du service aérien, soient considérées sous ce jour et qu'elles donnent lieu à pension par application de l'article 7 des lois coordonnées sur les pensions militaires.

* * *

III. — LE STATUT DES OFFICIERS DU PERSONNEL NAVIGANT.

Les modifications dans la situation du personnel navigant-officiers, nécessaires pour répondre aux conditions que doit remplir ce cadre, sont trop profondes pour admettre qu'on leur applique encore, même modifié, le statut de septembre 1924, qui régit les officiers de l'armée.

Le statut des officiers doit fixer dans le détail les dispositions qui donneront au corps des officiers des forces aériennes, son caractère propre en fonction des nécessités de l'arme.

Rustpensioen.

Wij zijn vast overtuigd, — en deze overtuiging berust op de beredeneerde en herhaalde adviezen van den gezondheidsdienst van de militaire luchtvaart, — dat het lager vliegend personeel moet worden gepensioneerd op veertigjarigen leeftijd.

Maar dit mag enkel geschieden mits inrichting van de loopbaan en van het pensioen, derwijze dat diegenen van het vliegend personeel die *dezen leeftijd bereiken* niet worden geschaad door het feit dat zij gediend hebben in een wapen dat spoedig verslijt. Men moet hun een normale loopbaan en een normaal pensioen verzekeren.

De wet van 1930 verleent reeds de vergoedingen wegens dienstjaren voor de vliegdiensten, en daarin erkent zij het feit, bewezen door de statistieken betreffende de verliezen, dat de militaire luchtvaart steeds in oorlogsdienst is.

Het is ook noodig dat de invaliditeiten, voortkomende van den vliegdienst, van dit standpunt uit worden beschouwd en dat zij aanleiding geven tot pensioen overeenkomstig artikel 7 der samengeschakelde wetten op de militaire pensioenen.

* * *

III. — HET STATUUT DER OFFICIEREN VAN HET VLEGEND PERSONEEL.

De wijzigingen in den toestand van het vliegend officierenpersoneel, die vereischt zijn om te beantwoorden aan de voorwaarden welke dit kader moet vervullen, zijn al te grondig dan dat op dit personeel het statuut van September 1924, dat de officieren van het leger beheert, zelfs gewijzigd, nog zou kunnen worden toegepast.

Het statuut der officieren moet omstandig de bepalingen regelen die aan het korps der officieren van de luchtmacht zijn eigen aard zullen geven in verband met de noodwendigheden van het leger.

L'Aéronautique militaire utilise les services d'officiers de catégories diverses, dont seuls les navigants nous intéressent ici. Il est cependant une catégorie qui doit attirer notre attention et dont nous demandons que soit fixé le sort, *c'est le non-navigant issu des navigants*. C'est-à-dire les officiers qu'une inaptitude physique ou professionnelle, éloigne des cadres du personnel navigant.

A. *Corps des officiers navigants.*

Les officiers navigant en temps de paix et en temps de guerre, doivent assurer les hautes fonctions des commandements actifs.

a) Voyons, en premier lieu, *la situation actuelle* telle qu'elle découle des instructions et « arrêtés »; nous examinerons ensuite les dispositions de détail qui donneront, eu égard aux conditions d'emploi et aux nécessités de l'arme, les clauses qui constituent l'ensemble des garanties et avantages de ce corps d'officiers.

La situation actuelle est réglée par la loi du 15 septembre 1924, modifiée par la loi du 14 juillet 1930 et l'arrêté royal du 21 septembre 1933, n° 35419, qui en règle l'exécution.

En principe donc : l'Aéronautique militaire recrute son cadre d'officiers à trois sources différentes :

1° l'Ecole Militaire (infanterie et cavalerie et corps de transport; l'artillerie et le génie);

2° les armes : infanterie, cavalerie, artillerie, génie et le corps de transport;

3° le cadre.

Nous voyons combien le recrute-

De militaire luchtvaart benuttigt de diensten van verschillende categorieën officieren, waarvan alleen de vliegeniers hier voor ons van belang zijn. Er is nochtans een categorie die onze aandacht moet gaande maken en voor dewelke wij vragen dat het lot zou worden geregeld, namelijk het *niet-vliegend personeel gesproten uit het vliegend personeel*. Dit zijn de officieren welke door lichamelijke of beroepsonbekwaamheid uit de kaders van het vliegend personeel worden verwijderd.

A. — *Korps der officieren-vliegeniers.*

De officieren die vliegen in vredes-tijd en in oorlogstijd, moeten de hooge ambten van de actieve commando's verzekeren.

a) In de eerste plaats zullen wij den huidige toestand onderzoeken zooals hij voortvloeit uit de onderrichtingen en besluiten en vervolgens zullen wij de omstandige bepalingen nagaan die, gezien de voorwaarden van de betrekkingen en de noodwendigheden van het wapen, de globale waarborgen en voordeelen van dit officierenkorps zullen vestigen.

De huidige toestand wordt geregeld door de wet van 15 September 1924, gewijzigd bij de wet van 14 Juli 1930 en bij koninklijk besluit van 21 September 1933, n° 35419, dat de uitvoering dezer wet regelt.

In beginsel dus werft de militaire luchtvaart haar officierenkader uit drie verschillende bronnen :

1° Militaire School (infanterie, cavalerie en vervoerkorps, artillerie en genie);

2° de wapenen : infanterie, cavalerie, artillerie, genie en vervoerkorps;

3° het kader.

Wij zien hoezeer de aanwerving van

ment de nos officiers aviateurs est hétérogène.

Ce recrutement est déficitaire jusqu'à présent, le manquant est considérable et ne pourra être comblé que par des mesures appropriées. En tout cas, celles-ci doivent viser en premier lieu à rendre le recrutement homogène.

L'appel des officiers se fait, par la raison même que l'Aéronautique dépend de la sortie des élèves de l'Ecole Militaire, en plein hiver, qui est la saison la moins favorable pour apprendre aux candidats leur métier aérien. C'est au cours de rares séances de vol que doivent se déterminer les aptitudes à l'observation essentielles pour l'officier qui se destine à l'aviation,

L'officier élève observateur reçoit à l'Ecole d'Aéronautique les éléments de son nouveau métier d'observation, passe ensuite dans une unité où il fait un stage pratique dans les camps au cours des manœuvres et prend enfin, au bout d'un an environ, son brevet d'observateur.

Passant ensuite à l'Ecole de Pilotage, il y prend, en un an d'apprentissages théoriques et pratiques, son brevet de pilote.

Règle absolue que nous proposons de maintenir dans le nouveau statut : Ce n'est que lorsque l'officier aura ses deux brevets d'observateur et de pilote qu'il passera dans le cadre des officiers de l'aviation.

A partir de ce moment, il poursuit sa carrière dans les unités ou services de l'arme; il doit effectuer les prestations aériennes prescrites par le commandement de l'Aéronautique militaire d'après un programme que ce

onze officieren-vliegeniers van uiteenloopenden aard is.

Tot nog toe levert deze aanwerving niet genoeg kandidaten op en het tekort is aanzienlijk en kan enkel worden gedekt door het treffen van geschikte maatregelen. In elk geval, moeten deze er in de eerste plaats naar streven de aanwerving homogeen te maken.

De oproeping van de officieren geschiedt, door het feit zelf dat de luchtvaart afhangt van het verlaten der militaire school door de leerlingen in vollen winter, dus in het minst gunstige seizoen om aan de kandidaten hun stiel van vliegenier te leeren. Het is in den loop van zeldzame vluchten dat de de geschiktheid voor de observatie, hoofdzak voor den officier die zich voor de luchtvaart bestemt, moet worden vastgesteld.

De officier leerling-waarnemer ontvangt in de luchtvaartschool de begrippen van zijn nieuwen stiel van observatie en, vervolgens, gaat hij over naar een eenheid in dewelke hij een praktische stage doet in de kampen in den loop van legeroefeningen en ten slotte, na ongeveer een jaar, verkrijgt hij zijn brevet als waarnemer.

Vervolgens gaat hij over naar de school voor vliegtuigbestuurder waar hij, na een jaar theoretische en praktische lessen, zijn brevet als vliegtuigbestuurder bekomt.

Wij stellen voor dezen volstrekten regel in het nieuwe statuut te handhaven; pas nadat de officier zijn twee brevetten als waarnemer en als vliegtuigbestuurder zal hebben verkregen, zal hij overgaan naar het kader der officieren van het vliegwezen.

Vanaf dit oogenblik zet hij zijn loopbaan voort in de eenheden of diensten van het wapen; hij moet de vliegverstrekingen leveren die worden voorgeschreven door het commando van de militaire luchtvaart, volgens

dernier a établi et dont les principales stipulations sont :

Tous les officiers, capitaines compris, exécutent toutes les missions, comme pilote et comme observateur.

Les majors, qui doivent surveiller et contrôler les missions en vol, doivent avoir un entraînement régulier et constant dans toutes les missions de leur personnel navigant.

Les officiers supérieurs : lieutenant-colonel et colonel et les généraux, doivent s'exercer aux missions d'entraînement et de navigation, en raison des déplacements de contrôle, de liaison et de manœuvres qu'ils doivent accomplir comme pilote d'un avion d'arme.

Le degré d'entraînement pour tous est fixé par un nombre d'heures de vol, imposé également.

Enfin, le personnel navigant officier doit subir périodiquement les visites de contrôle médical de ses aptitudes physiques.

L'avancement du personnel navigant officiers a été réglé par la loi de juillet 1930, qui n'a donné qu'une solution précaire à la situation de l'officier.

D'après les lois en vigueur, l'âge de la retraite pour les officiers aviateurs est le même que pour les officiers des autres armes.

Or, les raisons que nous avons données déjà nous amènent à envisager un abaissement des limites d'âge pour le personnel navigant.

Il le faut surtout :

1^o en raison de l'usure physique due au service aérien continu imposé au personnel navigant officiers;

een programma door dit laatste opge-maakt en waarvan de bijzonderste bepalingen de volgende zijn :

Al de officieren, kapiteins inbegrepen, vervullen al de opdrachten als vliegtuigbestuurder en als waarnemer.

De majours die de vliegopdrachten moeten controleeren, moeten een regelmatig en gestadige oefening hebben voor al de opdrachten van hun vliegend personeel.

De opperofficieren, luitenant-kolonel, kolonel en generaal, moeten zich oefenen in de opdrachten van het vliegen wegens hun verplaatsingen voor de controle, de verbinding en de legeroefeningen die zij moeten vervullen als bestuurder van een wapenvliegtuig.

De graad van oefening voor allen wordt bepaald door een aantal uren vlucht dat insgelijks verplichtend is.

Ten slotte, moet het vliegend officierenpersoneel geregeld het geneeskundig onderzoek ondergaan ten einde hun lichamelijke geschiktheid vast te stellen.

De bevordering van het vliegend officieren personeel werd geregeld door de wet van 14 Juli 1930, die slechts een tijdelijke oplossing heeft gegeven aan den toestand van den officier.

Volgens de bestaande wetten is de pensioenleeftijd voor de officieren-vliegeniers dezelfde als voor de officieren der andere wapens.

Welnu, de opgegeven redenen brengen er ons toe de verlaging der leeftijds-grens voor het vliegend personeel in overweging te nemen.

Deze verlaging is noodig :

1^o wegens de lichamelijke slijtage ten gevolge van den gestadigen vlieg-dienst opgelegd aan het vliegend officierenpersoneel;

2^o en raison de la nécessité d'avoir des cadres jeunes.

* * *

L'officier de l'aviation perçoit pendant sa carrière :

1^o des appointements calculés d'après le grade et l'ancienneté dans le grade;

2^o des indemnités de vol payables par mois après exécution des missions aériennes prescrites.

Pendant les quinze premières années, il reçoit également une prime de carrière payable tous les cinq ans; cette prime de carrière correspond, comme pour les sous-officiers, à une augmentation de la prime de vol consentie, mais que l'Etat, pour plusieurs raisons, a thésaurisée pour le personnel navigant.

b) *Statut proposé du personnel navigant officiers.*

Le statut des officiers du personnel navigant de l'Aéronautique doit donc permettre de trouver, pour ce corps d'officiers, des règles concernant sa formation, sa carrière et sa retraite, qui permettent un recrutement homogène et régulier et assurent des compensations aux limites d'âge abaissées.

L'application des limites d'âge raccourcissant la carrière de l'aviateur de près de six ans par rapport à celle de l'officier de l'armée, crée l'obligation de donner à l'officier du personnel navigant des possibilités de parcourir sa carrière en un temps écourté.

D'une part, la carrière d'aviateur,

2^o ten aanzien van de noodzakelijkheid jonge kaders te bezitten.

* * *

De officier van het vliegwezen ontvangt tijdens zijn loopbaan :

1^o bezoldigingen berekend volgens den graad en den dienstduur in den graad;

2^o een vliegvergoeding betaalbaar per maand na uitvoering van de voorgeschreven vliegopdrachten.

Gedurende de eerste vijftien jaar trekt hij insgelijks een loopbaanpremie betaalbaar om de vijf jaar; deze loopbaanpremie stemt overeen, zooals voor de onderofficieren, met een verhooging van de vliegpremie die wordt toegestaan, maar die de Staat wegens verschillende redenen heeft gethesauriseerd voor het vliegend personeel.

b) *Statuut voorgesteld voor het vliegend officierenpersoneel.*

Het statuut der officieren van het vliegend personeel van het vliegwezen moet dus toelaten voor dit officierenkorps regelen te vinden voor zijn opleiding, zijn loopbaan en zijn oppensioensstelling, waardoor een homogene en regelmatige aanwerving mogelijk wordt alsmede compensaties worden verzekerd voor de verlaging van de leeftijdsgrens.

De toepassing van een leeftijdsgrens waardoor de loopbaan van den vlieger met ongeveer zes jaar wordt ingekort tegenover deze van den officier van het leger, den officier van het vliegend personeel de mogelijkheid te verschaffen zijn loopbaan in een korteren tijd te doorlopen.

Aan den eenen kant vergt de loop-

qui crée l'obligation d'une formation spéciale, où les risques et les responsabilités sont grands, demande en compensation des avantages d'avancement et de traitement.

Pour ce qui regarde particulièrement ce traitement, il sera établi suivant les principes énoncés déjà à propos du personnel navigant subalterne. Il procurera à l'aviateur, pendant sa carrière active, une situation conforme aux multiples aléas du métier et permettra à l'officier d'obtenir une retraite digne et correspondant à son rang social pendant son activité.

D'autre part, en dehors de ce point particulier du traitement spécial, notre proposition présente un certain nombre de points particuliers, dont le but est de maintenir dans le cadre uniquement des hommes en état de remplir leur mission (limite d'âge, cadre des personnels non-navigants, etc., sélection par un recrutement et des examens professionnels et médicaux sévères, formation générale et aéronautique dans les écoles, règles strictes de leur entraînement et prestations aériennes, établissement des principes donnant les droits à l'avancement).

Le statut doit être établi de façon à maintenir les droits acquis.

1° *Abaissement des limites d'âge.*

Actuellement, les limites d'âge appliquées aux officiers aviateurs sont celles fixées pour tous les officiers. Or, tous les pays, soucieux de créer des forces aériennes fortes, ont fixé pour le personnel navigant des limites d'âge inférieures à celles des officiers de l'armée, le tableau ci-après montre les différences dans les

baan van vliegenier, die tot een bijzondere opleiding noopt, waar de gevaren en de verantwoordelijkheden groot zijn, als vergoeding voordeelen van bevordering en wedde.

Wat in het bijzonder deze wedde betreft, zij zal worden opgemaakt volgens de reeds voor het lager vliegend personeel vermelde beginselen; deze wedde zal toelaten, gedurende de actieve loopbaan, een levensstandaard te hebben die strookt met de veelvuldige risico's van het beroep en tevens den officier toelaten een waardig rustpensioen te bekomen dat overeenstemt met zijn socialen rang tijdens de activiteit.

Aan den anderen kant, buiten dit bijzonder punt van de speciale wedde, vertoont onderhavig voorstel een zeker aantal bijzondere punten waarvan het doel is in dit kader slechts mannen te behouden die in staat zijn hun opdracht te vervullen (leeftijdsgrens, kader van het niet-vliegend personeel, enz., schifting door een strenge aanwerving en door strenge vakkundige en geneeskundige onderzoeken, algemeene opleiding in de scholen, strenge regelen voor deze opleiding en vliegverstrekingen, vastlegging van de beginselen die de rechten op bevordering bepalen).

Het statuut moet derwijze worden opgemaakt dat de verworven rechten worden geëerbiedigd.

1° *Verlaging van de leeftijdsgrens.*

Thans zijn de leeftijdsgrenzen aan de officieren vliegeniers opgelegd deze bepaald voor al de officieren. Welnu in al de landen bezorgd om sterke luchtmachten in het leven te roepen, werd er voor het vliegend personeel een leeftijdsgrens bepaald die lager is dan voor de officieren van het leger. Onderstaande tabel geeft het verschil

pays suivants : France, Angleterre, | aan in de volgende landen : Frankrijk,
 Italie : | Engeland, Italië :

Grades — Graden.	Limites d'âge de l'Aéronautique en <i>Leeftijdsgrenzen voor het Vliegwezen in</i>		
	France. <i>Frankrijk.</i>	Angleterre. <i>Engeland.</i>	Italie. <i>Italië.</i>
Maréchal de l'Aéronautique. — <i>Maarschalk van het Vliegwezen</i>	—	—	—
Général de division-Commandant de C. A. — <i>Divisiegeneraal-Commandant van legerkorps</i>	—	65	55
Général de Division. — <i>Divisiegeneraal</i>	57	60	54
Général de Brigade. — <i>Brigadegeneraal</i>	55	57	53
Colonel. — <i>Kolonel</i>	54	54	51
Lieutenant-Colonel. — <i>Luitenant-Kolonel</i>	53	48	48
Major ou Commandant. — <i>Majoor of Kommandant</i>	51	45	46
Capitaine. — <i>Kapitein</i>	48	45	43
Lieutenant ou sous-lieutenant. — <i>Luitenant of onderluitenant</i>	47	45	43

De ce tableau, il ressort nettement que l'armée de l'air italienne a sensiblement abaissé le niveau d'âge des grades, et surtout dans les grades inférieurs.

Nous estimons que l'abaissement des limites d'âge doit être aussi prescrit dans notre aviation, dont la qualité ne doit le céder en rien à celle de nos voisins.

Cette diminution des limites d'âge appelle des compensations d'avancement; il est difficile d'admettre qu'une élite de jeunes gens, sélectionnés par des examens et des épreuves, se vouerait à une carrière si prenante, mais toujours dangereuse, si elle n'était assurée de quelque garantie.

2^o Recrutement et formation.

Les officiers du personnel navigant doivent constituer les cadres élevés de notre cinquième arme; ils doivent donc avoir une formation d'autant plus homogène que la guerre aérienne laisse plus de place aux individualités.

Uit deze tabel blijkt duidelijk dat het Italiaansche luchtleger de leeftijdsgrens van de graden aanzienlijk heeft verlaagd vooral in de lagere graden.

Wij oordeelen dat de verlaging van de leeftijdsgrense eveneens moet worden voorgeschreven in ons vliegwezen, waarvan de hoedanigheid in niets moet onderdoen voor dit van onze bureu.

Deze verlaging van de leeftijdsgrens vergt compensaties inzake bevordering; het is moeilijk aan te nemen dat een elite jonge lieden, geschift door examens en proeven, zich zou wijden aan een zoo innemend maar steeds gevaarlijk beroep, indien zij er niet van verzekerd was enkele waarborgen te vinden.

2^o Werving en opleiding.

De officieren van het vliegend personeel moeten de hoogere kaders van ons vijfde wapen vormen; zij moeten dus een des te meer homogene opleiding genieten daar de luchtoorlog meer plaats laat voor de individualiteiten.

S'il est nécessaire que les officiers aviateurs connaissent la tactique générale des autres armes, il est avant tout nécessaire qu'ils soient capables de conduire les unités aéronautiques qui effectuent les actions tactiques. En outre, les connaissances techniques des officiers du personnel navigant supposent des cours pour lesquels des connaissances de base sont nécessaires.

Les officiers des autres armes reçoivent certaines notions dont l'officier aviateur n'aura jamais besoin.

Actuellement, le temps de formation des officiers du personnel navigant est sensiblement augmenté par l'enseignement de ces notions et par ces exercices superflus pour l'officier-aviateur.

Ces diverses raisons, auxquelles s'ajoute celle que la formation de nos officiers doit s'effectuer en pleine mauvaise saison en raison du recrutement qui dépend de la date de sortie de l'Ecole Militaire, nous conduisent à proposer, purement et simplement, la création d'une Ecole de l'Air. Nous envisageons le processus suivant :

1^o Recrutement des candidats :
a) par examen-concours, avec un programme correspondant à celui de l'examen d'entrée à l'Ecole Militaire, mais adapté spécialement aux nécessités de l'arme; âge de 18 à 21 ans.

Tous les candidats officiers devant passer par l'Ecole de l'Air;

2^o Tous les élèves doivent y obtenir les brevets d'observateur et de pilote pour passer dans l'arme;

3^o La formation ne peut être inférieure à celle des officiers des autres armes;

4^o Les programmes d'instruction devront comprendre en tout cas une forte proportion de cours scientifiques et techniques et une formation professionnelle comportant un cours pra-

Zoo het noodig is dat de officieren vliegeniers de algemeene tactiek van de andere wapens moeten kennen, is het vooral noodig dat zij bekwaam wezen de lichteenheden aan te voeren die tactische acties uitvoeren. Bovendien, onderstellen de technische kennis van de officieren van het vliegend personeel leergangen voor dewelke basiskennis noodig zijn.

De officieren der overige wapens krijgen sommige begrippen die de officier-vliegenier nooit zal noodig hebben.

Thans wordt de opleidingsduur der officieren van het vliegend personeel merkelyk verlengd door het onderricht dezer begrippen en door die oefeningen welke voor den officier-vliegenier overbodig zijn.

Deze onderscheidene redenen, waarby komt dat de opleiding onzer officieren moet geschieden in het slechte seizoen wegens de werving die afhangt van den datum van uitgang uit de Militaire School, leiden ons ertoe de eenvoudige oprichting van een Luchtvaartschool voor te stellen. Wij beschouwen volgend processus :

1^o Werving van de kandidaten :
a) door een vergelijkend examen met een programma gelijk aan dat voor de toelating tot de Militaire School, maar bijzonder aangepast aan de behoeften van het wapen; leeftijd 18 tot 21 jaar.

Al de kandidaten-officier moeten de luchtvaartschool bezoeken;

2^o Al de leerlingen moeten er de brevetten van waarnemer en van vliegtuigbestuurder verkrijgen om over te gaan naar het wapen;

3^o De opleiding mag niet geringer zijn dan deze van de officieren der overige wapens;

4^o De opleidingsprogramma's moeten in elk geval een sterke verhouding wetenschappelijke en technische cursussen omvatten alsmede een beroepsopleiding die een practischen cursus

tique de pilotage, dont la durée doit être de deux ans et demi.

Dénominations hiérarchiques, en première année : élève-officier, en deuxième année : aspirant;

5) Pendant la durée de leur séjour à l'Ecole de l'Air, ils sont considérés comme élèves-officiers; à leur sortie, ils sont admis dans le cadre des officiers du personnel navigant.

Au cours de leur carrière et dans les limites fixées par arrêté royal, les officiers du personnel navigant pourront suivre les cours de l'Ecole de Guerre; ils seront alors Breveté d'Etat Major et titularisés pour les emplois dans les Etats-Majors.

Pour le surplus, des stages d'armes effectués dans les unités de l'armée de terre (et réciproquement stages des officiers de l'arme dans les unités de l'aviation) assureront la communauté d'idées indispensable pour la mise en œuvre de l'ensemble des forces de la Défense Nationale.

Etant donné les différences totales entre le recrutement et formation des officiers aviateurs et des officiers de l'armée, différence qui se poursuit dans la carrière, le traitement et la limite d'âge, il est logique que, pour assurer son autonomie, l'aviation se caractérise par des appellations spéciales qui correspondront mieux à sa fonction.

Les appellations des unités doivent, en principe, être changées.

L'escadrille est l'unité administrative inférieure. Un ensemble d'escadrilles correspond à l'appellation groupe. Le groupe est l'unité tactique normale. Les besoins de commandement, d'instruction, et l'emploi tactique, imposent la création d'une unité supérieure qui, jusqu'à présent, fut appelée régiment. Cette dénomination ne correspond pas du tout à l'idée tactique qui est à la base du régiment d'infan-

voir het besturen van een vliegtuig behelst, waarvan de duur twee jaar en half moet bedragen.

Hierarchische benamingen : in het eerste jaar : leerling-officier; in het tweede jaar : aspirant.

5° Tijdens den duur van hun verblijf in de luchtvaartschool, worden zij beschouwd als leerlingen-officieren; bij het verlaten van de school worden zij opgenomen in het kader der officieren van het vliegend personeel.

Tijdens hun loopbaan en binnen de grenzen vastgesteld bij koninklijk besluit, kunnen de officieren de cursussen van de Krijgsschool volgen; alsdan zijn zij stafgebreveteerden en bevoegd voor de betrekkingen in de legerstaven.

Voor het overige zal een wapenstage gedaan in de eenheden van het land-leger (en wederkeerig stage van de officieren van het wapen in de eenheden van het vliegwezen) de onontbeerlijke gemeenschap van gedachten verzekeren voor het geheel der strijdkrachten van de landsverdediging.

Gezien het totaal verschil tussen de werving en de opleiding der officieren-vliegeniers en der officieren van het leger, welk verschil verder blijft bestaan in de loopbaan, in de wedde en in de leeftijdsgrens, is het logisch dat het vliegwezen, om zijn zelfstandigheid te verzekeren, worde gekenmerkt door bijzondere benamingen die beter zullen overeenstemmen met zijn doel.

In beginsel moeten de benamingen der eenheden worden gewijzigd.

De escadrille is de lagere bestuurs-eenheid. Een geheel van escadrilles stemt overeen met de benaming groep. De groep is de normale tactische eenheid. De noodwendigheden van commando, opleiding en de tactische aanwending verplichten tot oprichting van een hogere eenheid die tot nogtoe regiment werd genoemd. Deze benaming stemt volstrekt niet overeen met het tactisch begrip dat ten grondslag

terie; aussi proposons-nous de la changer en escadre aérienne.

Enfin, la réunion de toutes les forces aériennes — actives, écoles, services techniques — sous l'autorité d'un même chef est nécessaire pour en assurer la coordination et l'unité de direction. De là, la notion et la nécessité de prévoir la fonction supérieure de l'Aéronautique, qui doit être tenue par un officier général issu de l'arme, et qui sera par ses fonctions la plus haute autorité aéronautique militaire aux attributions générales et tactiques les plus étendues.

Pour ce qui concerne les appellations de grades correspondant à ces formations tactiques ou administratives nécessaires, nous aurions voulu trouver des dénominations spéciales du grade.

Certes, nous ne voulons pas accorder à cette question plus d'importance qu'elle n'en a, mais nous avons tenu à indiquer la voie en proposant certaines modifications.

Et pour les grades dont l'appellation n'est pas modifiée il faut ajouter toujours à celle-ci le mot « aviateur ».

Le point de départ étant totalement différent à raison de sa formation, nous proposons de prendre comme premier stade d'officier navigant, les appellations : enseigne navigant 2^e et 1^{re} classes.

Pour ce qui est du haut commandement de l'arme, où les responsabilités sont grandes et les fonctions très variées — tactiques, techniques, professionnelles et administratives — nous proposons des dénominations qui le différencient sans l'amoinrir.

Le Commandant de l'Aéronautique recevra l'appellation de *Capitaine Général de l'Air*; les officiers géné-

ligt aan het infanterieregiment. Ook stellen wij voor deze benaming te wijzigen in luchteskader.

Ten slotte, is de vereeniging van al de luchtmachten : actieve eenheden, school, technische diensten, onder het gezag van een zelfde hoofd noodig om de coordinatie en de eenheid van leiding te verzekeren. Vandaar het begrip en de noodzakelijkheid het hoogste ambt van het vliegwezen te voorzien, dat moet worden bekleed door een officier-generaal gesproken uit het wapen en die, door zijn ambt, het hoogste militair gezag van het vliegwezen zal zijn met de meest uitgebreide algemeene en tactische bevoegdheid.

Wat betreft de benamingen van graad overeenstemmende met deze onontbeerlijke tactische of bestuurlijke formaties, zouden wij hebben gewild dat er bijzondere benamingen van den graad zouden worden gevonden.

Gewis, wij willen aan dit vraagstuk niet meer belang hechten dan noodig, maar wij hebben den weg willen aantoonen door sommige wijzigingen voor te stellen.

En voor de graden waarvan de benaming niet werd gewijzigd, moet daaraan steeds het woord « vliegenier ».

Daar het uitgangspunt volledig verschillend is wegens de opleiding, stellen wij voor als eerste stadium van officier-vliegenier de volgende benamingen te nemen : luitenant-vliegenier 2^e en 1^{ste} klasse.

Wat betreft het oppercommando van het wapen, waar de verantwoordelijkheid groot en de ambtsbezigheden zeer verscheiden zijn, — tactische technische, beroeps- en bestuursbezigheden — stellen wij voor daaraan een eigen benaming te geven zonder het geenszins in aanzien te doen verminderen.

Het commando van het vliegwezen zal de benaming dragen van *Kapitein-Generaal van het Vliegwezen*; de toe-

raux adjoints l'appellation de brigadier-général de l'Air.

La hiérarchie militaire de l'aviation s'établit donc comme suit :

Ecole de l'Air :

1^{re} année : Elève officier navigant.

2^e année : Aspirant navigant.

Grades dans le cadre du personnel navigant officiers :

Enseigne de 2^e classe;

Enseigne de 1^{re} classe;

Capitaine aviateur.

Major aviateur;

Lt-Colonel aviateur;

Colonel aviateur.

Brigadier Général de l'Air.

Capitaine Général de l'Air.

Les trois premiers grades forment la catégorie des officiers subalternes.

Les trois suivants forment la catégorie des officiers supérieurs.

Les deux derniers forment la catégorie des officiers généraux.

3^o *Avancement.*

L'abaissement des limites d'âge favorisera, pensons-nous, l'avancement.

Le développement de la carrière d'aviateur est conditionné par les considérations suivantes :

1^o l'avancement doit être assez rapide et brillant pour attirer l'attention et amener un recrutement nombreux permettant de faire la sélection sévère désirable;

2^o nécessité d'avoir des officiers jeunes à la tête des unités actives.

- La nécessité d'avoir des chefs ayant toute l'expérience et toute l'autorité requise conduit à établir les bases suivantes :

1^o condition d'ancienneté dans le grade;

gevoegde officieren-generaal zullen genaamd worden : brigadier-generaal van het Vliegwezen.

De militaire hiërarchie van het vliegwezen is dus de volgende :

School van het vliegwezen :

1^e jaar : Leerling officier-vliegenier.

2^e jaar : Aspirant-vliegenier.

Graden in het kader van het vliegend personeel officieren :

Luitenant 2^e klasse;

Luitenant 1^e klasse;

Kapitein-vliegenier.

Majoor-vliegenier;

Luitenant-Kolonel vliegenier;

Kolonel-vliegenier.

Brigadier-Generaal van het Vliegwezen.

Kapitein-Generaal van het Vliegwezen.

De eerste drie graden zijn lagere officieren.

De drie volgende zijn hogere officieren.

De twee laatste zijn generaals.

3^o *Bevordering.*

De verlaging der leeftijdsgrenzen zal, naar wij meenen, de bevordering begunstigen. De ontwikkeling van de loopbaan van vliegenier hangt af van de volgende beschouwingen :

1^o de bevordering moet vlug en schitterend genoeg zijn om aantrekkelijk te zijn en om een aanwerving te bevorderen die talrijk genoeg is om de gewenschte strenge schifting te doen;

2^o noodzakelijkheid jonge officieren aan het hoofd van de actieve eenheden te hebben.

De noodzakelijkheid oversten te hebben met al de gewenschte ervaring en al het vereischte gezag leidt ertoe de volgende grondslagen te vestigen :

1^o voorwaarde van dienstduur in den graad;

2° exercices réels de commandements actifs;

3° exécution des services aériens et connaissances générales.

1. *Ancienneté.* — L'ancienneté à requérir dans les différents grades doit permettre la nomination d'officiers jeunes et actifs, mais doit constituer une garantie contre l'inexpérience.

Les modifications résultant de ce que la carrière d'aviateur est écourtée comportent des diminutions de l'ancienneté exigée pour les nominations actuellement existantes.

Les âges de nominations aux grades de capitaines, majors et lieutenant-colonel doivent permettre d'ailleurs de décider de la carrière; un capitaine ne doit, en principe, être nommé avant 27 ans, âge auquel il a un acquit, une expérience et une pondération qui cadrent avec ses fonctions.

2. *Temps de commandement.* — Le personnel navigant officier doit effectuer dans les unités actives une période déterminée de service. Déjà les prescriptions de la loi de 1924 le prévoyaient. Nous reprenons ces textes en déterminant que les unités actives de l'aviation sont les escadrilles de l'Aéronautique militaire, où s'effectuent l'instruction et l'entraînement tactique, c'est-à-dire les escadrilles actives des régiments actifs et l'escadrille d'entraînement de l'Ecole de préparation à la sous-lieutenance (actuellement nommée escadrille administrative).

Durée de ces temps de commandement : les officiers du personnel navigant doivent effectuer :

deux années dans une escadrille comme enseigne de 1^{re} ou de 2^e classe;

deux années comme commandant d'escadrille active, définie ci-dessus.

2° werkelijke uitoefening van actieve commando's;

3° uitvoering van vliegdiens ten en algemeene kennissen.

1. *Dienstjaren.* — De dienstduur te vorderen in de onderscheidene graden moet toelaten jonge en actieve officieren te benoemen, maar moet tevens een waarborg zijn tegen de onervarenheid.

De wijzigingen voortspruitende uit het feit dat de loopbaan van vliegenier wordt ingekort, geven aanleiding tot vermindering van de dienstjaren die worden geëischt voor de huidige benoeming.

De leeftijd voor de benoemingen tot de graden van kapitein, van majoor en van luitenant-kolonel, moet trouwens toelaten te beslissen over de loopbaan. In beginsel, moet een kapitein niet worden benoemd vóór den leeftijd van 27 jaar, op welken leeftijd hij een ervaring en een overleg heeft verworven die strooken met zijn bediening.

2. *Commandotijd.* — De officier van het vliegend personeel moet in de actieve eenheden een bepaalde dienstperiode doen. Dit werd reeds voorzien bij de wet van 1924. Wij nemen deze teksten over mits te bepalen dat de actieve eenheden van het vliegwezen de escadrilles van het militair vliegwezen zijn, waar de opleiding en de tactische oefening geschieden, dus de actieve escadrilles van de actieve regimenten en de oefenescadrille van de School van voorbereiding tot onderluitenant (thans genaamd bestuursescadrille).

Wat betreft den duur van den commandotijd, moeten de officieren de volgende diensten vervullen :

Twee jaren in een escadrille als luitenant 1^{ste} of 2^e klasse;

Twee jaren als commandant van een actieve escadrille, hierboven bepaald.

Les majors aviateurs doivent avoir exercé pendant un an le commandement d'un groupe.

Les colonels aviateurs, un an au moins de commandement de régiment actif et deux ans au minimum dans les grades de colonel et de lieutenant-colonel.

Aucun officier ne pourra rester plus de cinq ans dans un service d'Etat-Major.

C. — *Services aériens.*

Les règles précédentes régularisent le développement de la carrière des officiers mais ne donnent aucune prescription en ce qui concerne le service aérien qu'ils doivent exécuter.

Le statut établit que les nominations au grade de l'Aéronautique seront subordonnées à un minimum de services aériens. En effet, il est impossible de faire profiter des avantages du statut le personnel navigant qui ne volerait pas et qui ne serait pas à même, à défaut d'entraînement régulier, de satisfaire aux missions qu'une mobilisation exigera de lui.

Le personnel navigant officier doit effectuer des prestations dont la valeur est déterminée en heures de vol :

a) le personnel navigant doit être apte à remplir toutes les fonctions de son grade, donc toutes les prestations aéronautiques. Il participe entièrement aux missions des escadrilles;

b) le major aviateur doit pouvoir surveiller et contrôler en vol l'exécution des missions; il doit avoir un entraînement complet à toutes les missions de vol de ces unités;

c) les officiers supérieurs et généraux doivent faire des liaisons, ils doivent faire des déplacements, pour s'entraîner à la navigation.

De majours-vliegeniers moeten gedurende een jaar het commando over een groep hebben gevoerd.

De kolonels-vliegeniers moeten minstens een jaar het commando over een actief regiment hebben gevoerd en minstens twee jaar tellen in den graad van kolonel en van luitenant-kolonel.

Geen enkel officier mag meer dan vijf jaar in een dienst van den staf blijven.

C. — *Vliegdiensden.*

De voorgaande voorschriften regelen de ontwikkeling der loopbaan van de officieren maar zij voorzien niets wat betreft den vliegdiensdien zij moeten uitoefenen.

Het statuut bepaalt dat de benoemingen tot de graden in het vliegwezen zullen afhankelijk worden gesteld van een minimum vliegdiensden. Immers, het is onmogelijk de voordeelen van het statuut te verleen aan het vliegend personeel dat niet zou vliegen en dat door geen regelmatige oefening niet zou in staat zijn de opdrachten te vervullen die de mobilisatie van hetzelfde zou vergen.

De officier van het vliegend personeel moet prestaties vervullen waarvan de waarde wordt bepaald in uren vlucht :

a) het lager vliegend personeel moet geschikt zijn voor al de betrekkingen van den graad, dus voor al de prestaties van het vliegwezen. Dit personeel neemt volledig deel aan de opdrachten van zijn escadrille;

b) de majoor-vliegenier moet de uitvoering van de vliegopdrachten kunnen nagaan en controleeren; hij moet een volledige opleiding hebben in verband met al de vliegopdrachten van deze eenheden;

c) de hogere officieren en de officieren-generaal moeten verbindingsverwezenlijken en verplaatsingen doen om zich te oefenen in het vliegen.

D. — *Connaissances générales.*

Il est nécessaire de s'assurer également que le personnel navigant officier se tient au fait des progrès techniques et tactiques. Le statut prévoit que les officiers doivent faire la preuve, par examens, au moment de leur passage dans le grade d'officier supérieur, de leurs connaissances générales et aériennes. A cet effet, ils suivront des cours de préparation et subiront un examen de franchissement (déjà établi actuellement). Ces examens auront trait à la tactique et à la technique de l'arme et à la tactique générale. Ils comporteront une épreuve pratique en vol.

Les officiers pourront également dans des conditions à déterminer, suivre les cours de l'Ecole supérieure de Guerre. Le brevet d'Etat-Major les dispense de l'examen de tactique générale, de l'examen de franchissement, mais ils devront faire la preuve de leurs aptitudes techniques et pratiques.

Enfin, au moment d'être nommés au grade de général, il serait utile qu'ils suivent les cours du Centre des hautes études militaires, afin de compléter leurs connaissances générales militaires.

Cependant, il ne peut être question d'exiger d'eux qu'ils satisfassent à la condition de sortie du Centre des hautes études militaires, celle-ci visant les officiers de l'armée que leurs connaissances doivent rendre aptes aux commandements des grandes unités de l'armée de terre, ce à quoi les officiers de l'Aéronautique militaire ne peuvent ni ne doivent prétendre.

Enfin, il est certain que les officiers du personnel navigant peuvent, s'ils ont les connaissances de base requises,

D. — *Algemeene kennissen.*

Men moet ook nagaan of de officier van het vliegend personeel op de hoogte blijft van den technischen en tactischen vooruitgang. Het statuut voorziet dat de officieren door examens het bewijs moeten leveren, bij hun overgang tot den graad van hooger officier, van hun algemeene kennissen en op vlieggebied. Te dien einde zullen zij de cursussen van voorbereiding volgen en een overgangsexamen afleggen, hetgeen thans reeds bestaat. Deze examens zullen loopen over de tactiek en de techniek van het wapen en over de algemeene tactiek. Zij bedragen een practische vliegproef.

De officieren zullen eveneens in te bepalen voorwaarden de leergangen kunnen volgen van de Hoogere Krijgsschool. Het stafbrevet stelt hen vrij van het examen van algemeene tactiek en van het overgangsexamen, maar zij moeten evenwel het bewijs leveren van hun technische en practische bekwaamheid.

Ten slotte, op het oogenblik dat zij benoemd worden tot den graad van generaal, ware het nuttig dat zij de leergangen zouden volgen van het Centrum voor hoogere militaire studiën ten einde hun algemeene militaire kennissen aan te vullen.

Nochtans kan er geen sprake van zijn van hen te vergen dat zij zouden voldoen aan de voorwaarden van uitgang van het Centrum voor hoogere militaire studiën, daar deze slaan op de officieren van het leger die door hun kennissen moeten geschikt worden gemaakt voor het commando over de groote eenheden van het landleger, waarop de officieren van de militaire luchtvaart niet kunnen en niet moeten aanspraak maken.

Ten slotte, is het zeker dat de officieren van het vliegend personeel, indien zij de vereischte basiskennis-

prendre aux Universités des diplômes notamment celui de constructeur aéronautique et celui d'ingénieur électricien, éminemment utiles dans les services techniques.

En résumé, et en regard des avantages certains que leur procure le statut nouveau proposé, les officiers du personnel navigant devront donner les garanties suivantes pour l'avancement :

1^o temps de service passé au commandement actif;

2^o prestations aéronautiques;

3^o examens de franchissement pour le grade de major;

4^o propositions motivées des chefs hiérarchiques rencontrant les points 1, 2 et 3 ci-dessus et donnant toutes autres appréciations complémentaires quant à l'examen des candidatures.

CHAPITRE III.

Cadre du personnel non-navigant, issu du personnel navigant.

Les officiers qui, pour raison d'ordre moral ou physique, sont dans l'incapacité de faire du service aérien (inaptitude physique ou professionnelle) ne peuvent être maintenus dans les unités actives (escadrilles). Ce serait diminuer ou anéantir le rendement de ces unités.

Il ne paraît cependant pas logique de se passer tout-à-fait des services qu'ils sont capables de rendre en raison de leurs connaissances du matériel et de l'expérience aérienne qu'ils ont acquises. D'autre part, est-il équitable de renvoyer purement et simplement des officiers devenus inaptes à la suite de maladies ou accidents survenus au cours de services commandés?

nissen bezitten, aan de universiteiten diploma's mogen behalen waaronder dit van vliegtuigbouwer en dit van electro-technisch ingenieur, die bij uitstek nuttig zijn voor onze technische diensten.

Kortom, ten aanzien van de zekere voordeelen die het nieuwe voorgestelde statuut hun verschaft, moeten de officieren van het vliegend personeel de volgende waarborgen bieden voor de bevordering :

1^o dienstdtijd doorgebracht in actief commando;

2^o luchtvaartprestaties;

3^o overgangsexamens voor den graad van majoor;

4^o beredeneerde voordrachten van de hiërarchische oversten loopende over de punten 1, 2 en 3 en houdende alle andere aanvullende inlichtingen met het oog op het onderzoek van de candidaturen.

HOOFDSTUK III.

Kader van het niet-vliegend personeel gesproken uit het vliegend personeel.

De officieren die wegens redenen van zedelijken of lichamelijken aard onbekwaam zijn vliegdienst te doen (lichamelijke- of beroepsonbekwaamheid), mogen niet worden gehandhaafd in de actieve eenheden (escadrilles). Dit zou de rendearing van deze eenheden verminderen of te niet doen.

Het lijkt evenwel niet logisch volledig af te zien van de diensten die deze officieren nog kunnen bewijzen ten aanzien van hun kennissen van het materieel en van de ervaring op gebied van vliegwezen, die zij hebben opgedaan. Is het anderdeels billijk officieren eenvoudig af te danken die ongeschikt zijn geworden ten gevolge van ziekte of ongevallen overkomen in den loop van bevolen diensten?

Dans les grandes armées de l'air, où existent des services importants, dont dépendent l'organisation, le commandement et la discipline des aérodromes, il est possible de prévoir un débouché pour ces officiers.

En Belgique, nous devons également prévoir ce cadre qui, en France, s'appelle « cadre sédentaire », et que nous nommerons « personnel non navigant ».

Les lois coordonnées sur les pensions applicables au personnel navigant ne permettent pas toujours aux officiers de cette catégorie de faire valoir leurs droits à la pension.

L'officier ou le membre du personnel navigant, reconnu inapte au service aérien, mais qui pourrait encore, dans certaines conditions à déterminer, faire du service à terre, devrait donc pouvoir être versé dans ce cadre spécial du personnel non-navigant, dont le statut s'occupe en certaines de ses dispositions.

Différents cas sont à prévoir en cette matière :

A. Le personnel accidenté ou inapte totalement doit pouvoir prétendre à la pension à tout moment.

B. Le personnel navigant reconnu inapte physiquement ou médicalement ou professionnellement, mais apte encore au service à terre :

a) s'il a l'ancienneté voulue, peut *prétendre à sa pension* ou *peut demander à passer dans les cadres* du personnel non navigant, issu du personnel navigant ;

b) s'il n'a pas l'ancienneté voulue, *doit passer* dans un cadre spécial qui est celui du personnel non-navigant, issu du personnel navigant ;

c) peuvent également passer dans ce cadre, des officiers du personnel navi-

In de groote luchtlegers, waar er belangrijke diensten bestaan van welke de inrichting, het commando en de tucht van de vlieghavens afhangen, is het mogelijk een afzetgebied voor deze officieren te voorzien.

In België moeten wij eveneens dit kader voorzien, dat in Frankrijk wordt genoemd « sedentair kader » en dat wij zullen noemen « niet-vliegend personeel ».

De samengeschakelde wetten op de pensioenen, toepasselijk op het vliegend personeel, laten aan bedoelde officieren niet altijd toe hun rechten op het pensioen te doen gelden.

Een officier of een lid van het lager vliegend personeel, die ongeschikt voor den vliegdiens worden bevonden, maar die mits zekere te bepalen voorwaarden nog dienst zouden kunnen doen te land, zouden dus gestort moeten kunnen worden in dit bijzonder kader van het niet-vliegend personeel voor hetwelk het statuut enkele bepalingen voorziet.

Verschillende gevallen moeten hier worden overwogen :

A. Het personeel slachtoffer van ongevallen of volledig ongeschikt moet te allen tijde kunnen aanspraak maken op het pensioen.

B. Het vliegend personeel dat ongeschikt wordt bevonden lichamelijk, geneeskundig of beroepshalve, maar dat nog geschikt is voor den dienst te lande :

a) zoo het de noodige dienstjaren telt, *kan* het aanspraak maken op het pensioen of vragen om over te gaan naar de kaders van het niet-vliegend personeel gesproken uit het vliegend personeel ;

b) telt het niet de noodige dienstjaren, dan *moet* het overgaan naar een bijzonder kader dat dit is van het niet-vliegend personeel gesproken uit het vliegend personeel ;

c) kunnen insgelijks tot dit kader overgaan, officieren van het vliegend

gant qui en feront la demande, ou des officiers rayés par mesure disciplinaire.

Voici les règles que nous proposons pour l'organisation générale de ce cadre.

1^o les places en surnombre et grade dans le personnel non-navigant sont déterminées par arrêté royal. En principe, le cadre ne comportera que des officiers subalternes;

2^o la situation de chacune des catégories doit être déterminée en tenant compte du motif d'inaptitude et de la condition de sauvegarder les droits acquis;

3^o les officiers du personnel navigant ne peuvent être utilisés que dans des services ne comportant pas l'utilisation active d'aéronefs. Pour ne pas encombrer les cadres actifs, ils doivent être placés hors-cadres;

4^o le traitement des officiers du personnel non navigant sera déterminé par arrêté royal. En principe, ce traitement devrait être celui d'aviateur, diminué de l'équivalent des indemnités de vol.

5^o les limites d'âge de ce personnel sont supérieures de trois ans à celles du personnel navigant du même grade.

Et voici les différentes catégories de ce cadre, ainsi que le règlement de chaque situation :

a) celui repris aux catégories *a* et *b* du *B* garde son grade et ses droits à l'avancement, jusqu'au grade de capitaine y compris, dans le personnel officier. Il a droit au traitement spécial du personnel non-navigant et peut faire valoir ses droits à la pension (catégorie *b*) dès qu'il a atteint les annuités requises. Il peut choisir soit la pension calculée sur le dernier traitement d'aviateur perçu, soit la pension calculée sur le dernier traitement du personnel non-navigant perçu

personeel die zulks aanvragen, of officieren die, bij tuchtmaatregel, geschrapt zijn.

Ziehier de regelen welke wij voorstellen voor de algemeene inrichting van dit kader :

1^o de boventallige plaatsen en graden in het niet-vliegend personeel worden vastgesteld bij koninklijk besluit. In beginsel zal het kader enkel lagere officieren tellen;

2^o de toestand van iedere categorie moet worden bepaald met inachtname van de reden van ongeschiktheid en van de voorwaarde dat de verworven rechten worden gevrijwaard;

3^o de officieren van het vliegend personeel mogen enkel worden benuttigd in diensten waar geen actief gebruik van luchtvaarttuigen wordt gemaakt. Ten einde de actieve kaders niet te overlasten, moeten deze officieren buiten kader worden gesteld;

4^o de wedde van de officieren van het niet-vliegendpersoneel wordt bij koninklijk besluit bepaald. In beginsel zou deze wedde die van vliegenier moeten zijn, verminderd met de gelijkwaardige som der vliegvergoedingen;

5^o de leeftijdsgrenzen van dit personeel bedragen drie jaar meer dan die van het vliegend personeel van den zelfden graad.

Ziehier de onderscheidene categorieën van dit kader alsmede de regeling van iederen toestand :

a) het personeel vervat onder de categorieën *a* en *b* van *B* behoudt zijn graad alsmede zijn rechten op bevordering tot den graad van kapitein. Het heeft recht op de bijzondere wedde van het niet-vliegend personeel en kan zijn rechten op het pensioen (categorie *b*) doen gelden zoodra het het vereischte aantal dienstjaren bereikt. Het mag kiezen ofwel het pensioen berekend op de laatste wedde als vliegenier, hetzij het pensioen berekend op de laatste wedde van het niet-vliegend personeel

mais améliorée par les années de service supplémentaires effectuées;

b) l'officier du personnel navigant volontaire, pour passer dans le personnel non navigant, ne pourrait cependant gagner qu'un grade;

c) l'officier du personnel navigant rayé par mesure disciplinaire resterait au même grade avec lequel il est entré au personnel non-navigant.

* *

Nous tenons à remercier les techniciens de tous grades et tous ceux que nous avons consultés; ils nous ont grandement facilité la rédaction de cette proposition.

Etant convaincu, comme eux-mêmes, de l'impérieuse nécessité de doter le personnel navigant de l'aviation militaire d'un statut, c'est avec une grande joie que nous avons voulu coopérer, dans toute la mesure de nos moyens, à ce travail.

Cette proposition n'est peut-être pas la meilleure, mais elle a un très grand mérite : celui d'exister !

On parle du statut depuis longtemps, mais on ne faisait qu'en parler, tandis que maintenant on pourra discuter sur une proposition concrète, afin d'essayer de trouver au plus tôt la meilleure solution qui rendra justice et donnera satisfaction au vaillant personnel navigant de notre aviation militaire.

En faisant cela, nous avons voulu rendre un grand service, non seulement à cette dernière, mais aussi à l'armée et au pays.

Jos. NEVES.

doch verbeterd door de aanvullende dienstjaren;

b) de officier van het vrijwillig vliegend personeel kan echter slechts een graad winnen bij zijn overgang naar het niet-vliegend personeel;

c) de officier van het vliegend personeel geschrapt wegens tuchtmaatregel zou in denzelfden graad blijven met denwelke hij naar het niet-vliegend personeel is overgegaan.

* *

Wij hechten eraan de technici van iederen graad en allen te bedanken die wij hebben geraadpleegd; zij hebben ons grootelijks geholpen bij het opstellen van dit voorstel.

Overtuigd als zij zelf van de dringende noodzakelijkheid het vliegend personeel van het militaire vliegwezen van een statuut te voorzien, is het met groot genoegen dat wij, in de mate onzer middelen, hebben willen medewerken aan het opmaken van dit statuut.

Dit voorstel is misschien niet het beste, maar het heeft de zeer groote verdienste dat het bestaat !

Lang reeds wordt er over het statuut gesproken, maar daarbij bleef het, terwijl thans zal kunnen worden beraadslaagd over een concreet voorstel, ten einde te trachten ten spoedigste de beste oplossing te vinden die recht zal laten wedervaren en voldoening zal schenken aan het dappere vliegend personeel van ons militair vliegwezen.

Door aldus te handelen hebben wij een grooten dienst willen bewijzen niet alleen aan dit laatste, maar ook aan het leger en aan het land.

**Proposition de Loi fixant le Statut du
Personnel navigant de l'Aviation mili-
taire.**

**Cadre du Personnel Navigant
officiers aviateurs.**

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions ci-après fixent le statut du personnel officier des cadres actifs de l'aviation militaire.

Le personnel officier des cadres actifs comprend :

1^o le corps des officiers du personnel navigant aviateur;

2^o le corps des officiers du personnel non navigant aviateur issus du personnel navigant;

3^o le corps des officiers des services administratifs, comptables, médecins.

Le corps des officiers du personnel navigant aviateur comprend : les officiers aviateurs possesseurs des deux brevets d'observateur en avion et de pilote d'avion, breveté militaire. Ils sont seuls qualifiés pour encadrer et exercer les commandements des unités, formations actives, ainsi que les services et écoles de l'aviation.

Le corps des officiers du personnel non navigant (P.N.N.) issu du personnel navigant (P.N.) aviateur comprend les officiers du personnel navigant qui, pour raison physique, médicale ou professionnelle, sont reconnus inaptes au service aérien et font du service

**Wetsvoorstel tot vaststelling van het
Statuut van het Vliegend personeel van
de Militaire Luchtvaart.**

**Kader van het vliegend
personeel, officieren vliegeniers.**

EERSTE ARTIKEL.

De volgende bepalingen vestigen het statuut van het officierenpersoneel der actieve kaders van het militair vliegwezen.

Het officierenpersoneel der actieve kaders omvat :

1^o het korps der officieren van het vliegend personeel van het vliegwezen;

2^o het korps der officieren van het niet-vliegend personeel van het vliegwezen, gesproken uit het vliegend personeel;

3^o het korps der officieren van de bestuursdiensten, rekenplichtigen, geneesheeren.

Het korps der officieren van het vliegend personeel van het vliegwezen omvat : de officieren-vliegeniers, houders van de twee brevetten van waarnemer in vliegtuig en van vliegtuiglloods, militair gebreveteerde. Zij alleen zijn bevoegd om de kaders te vormen van en het commando te voeren over de eenheden, actieve groepen, alsmede de diensten en scholen van het vliegwezen.

Het korps der officieren van het niet-vliegend personeel (N.V.P.) gesproken uit het vliegend personeel (V.P.) van het vliegwezen, omvat de officieren van het vliegend personeel die wegens lichamelijke, geneeskundige of beroepsreden ongeschikt worden bevonden

actif à l'aviation. L'article 25 de la présente loi détermine leur situation.

Le corps des officiers des services administratifs, comptables de matériel, médecins, etc., comprend tous les autres officiers spécialisés pour les services. Il est régi par le statut général des officiers de l'armée.

ART. 2.

La hiérarchie militaire des cadres actifs de l'aviation est fixée comme suit :

Officiers subalternes :

enseigne de 2^e classe aviateur;
enseigne de 1^{re} classe aviateur;
capitaine aviateur.

Officiers supérieurs :

major aviateur;
lieutenant-colonel aviateur;
colonel aviateur.

Officiers généraux :

brigadier général de l'Air;
capitaine général de l'Air.

Le capitaine aviateur est commandant d'escadrille.

Le colonel aviateur est commandant d'escadre aérienne.

Le capitaine général de l'Air est commandant de toute l'Aéronautique Militaire.

2. — État des Officiers du Personnel Navigant Aviateur.

ART. 3.

Les grades conférés par le Roi dans l'aviation, depuis et y compris celui d'enseigne de 2^e classe, constituent

voor den luchtdienst en actieven dienst doen bij het vliegwezen. Artikel 25 van deze wet regelt hun toestand.

Het korps der officieren van de bestuursdiensten, rekenplichtigen van het materieel, geneesheeren, enz., omvat al de andere voor de diensten gespecialiseerde officieren. Het wordt beheerd door het algemeen statuut der officieren van het leger.

ART. 2.

De militaire hiërarchie der actieve kaders van het vliegwezen wordt vastgesteld als volgt :

Lagere officieren :

luitenant 2^e klasse vliegenier;
luitenant 1^e klasse vliegenier;
kapitein vliegenier.

Hoogere officieren :

majoer vliegenier;
luitenant-kolonel vliegenier;
kolonel vliegenier.

Opperofficieren :

luchtbrigadier-generaal;
luchtkapitein-generaal.

De kapitein-vliegenier is commandant van een escadrille.

De kolonel-vliegenier is commandant van een luchteskader.

De luchtkapitein-generaal is commandant van heel de militaire luchtvaart.

2. — Stand der Officieren van het Vliegend Personeel-Vliegeniers.

ART. 3.

De graden door den Koning bij het vliegwezen toegekend vanaf en met inbegrip van den graad van luitenant

l'état de l'officier navigant aviateur.

Tout officier sera pourvu d'un brevet royal du grade qui lui est conféré dans l'arme.

ART. 4.

L'emploi est distinct du grade.

Le Roi confère l'emploi du grade et le retire; l'emploi est exercé en vertu de lettres de service, délivrées d'après les ordres du Roi.

ART. 5.

Il ne peut être accordé de grade sans emploi correspondant.

3. — Situation du Personnel Navigant Aviateur.

ART. 6.

L'officier du personnel navigant peut se trouver dans l'une des positions suivantes :

1^o à l'activité : position du personnel navigant, pourvu d'un emploi, détaché à la Colonie, en mission officielle — de l'officier de réserve accomplissant une période de rappel en temps de paix — de l'officier de réserve mobilisé pourvu d'un emploi;

2^o en congé sans solde : position de l'officier absent sur sa demande pour une période de trois mois au moins de l'emploi qu'il occupe et qui cesse, pendant cette période, de percevoir un traitement;

3^o en non-activité pour motif de santé : position de l'officier incapable de reprendre son emploi après une période de maladie. La durée de cette période sera déterminée par un arrêté royal;

2^e classe, maken den stand uit van den vliegenden officier vliegenier.

Aan ieder officier wordt een koninklijk brevet toegekend van den graad die hem in het wapen wordt verleend.

ART. 4.

De bediening verschilt van den graad.

De Koning verleent de bediening van den graad en ontheft ervan; de bediening wordt uitgeoefend krachtens dienstbrieven, volgens de bevelen van den Koning afgeleverd.

ART. 5.

Geen graad kan verleend worden zonder overeenstemmende bediening.

3. — Stand van het Vliegend Personeel Vliegeniers.

ART. 6.

De officier van het vliegend personeel kan zich in een der volgende standen bevinden :

1^o in actieven dienst : stand van het vliegend personeel, met een bediening bekleed, in de Kolonie gedetacheerd, in officieele zending — van den reserve-officier die een wederoproepingsperiode doormaakt in vredes-tijd — van den gemobiliseerden met een bediening bekleeden reserve-officier;

2^o met verlof zonder soldij : stand van den officier op eigen verzoek voor een termijn van ten minste twee maanden afwezig van de bediening die hij bekleedt en die ophoudt gedurende dien tijd een wedde te trekken;

3^o op non-activiteit om gezondheidsredenen : stand van den officier die onbekwaam is zijn bediening te hernemen na een ziekte duur. Deze duur wordt bij een koninklijk besluit bepaald;

4º en non-activité en raison de captivité : position de l'officier prisonnier de guerre ou interné de guerre;

5º en non-activité par mesure disciplinaire : la position de l'officier qui, à cause de sa conduite ou de sa manière de servir est éloigné disciplinairement de son emploi sans que, toutefois, la nature ou la gravité des infractions commises puissent motiver la mise en jugement ou provoquer la perte du grade.

Cette sanction est prononcée, pour une durée de un à trois mois, par le Ministre; pour une durée supérieure, par le Roi.

6º Pensionné : position définitive du Personnel Navigant rendu à la vie civile et admis à la jouissance d'une pension d'ancienneté ou d'invalidité suivant les lois coordonnées sur les pensions militaires. Les invalidités dues au service aérien sont calculées sur les mêmes bases que celles dues au service de guerre (art. 7).

ART. 7.

Les officiers en congé sans solde et les officiers en non-activité restent soumis à la juridiction militaire.

4º op non-activiteit wegens gevangenschap : stand van den officier oorlogsgevangene of oorlogsgeïnterneerde;

5º op non-activiteit wegens tuchtmaatregel : stand van den officier, die wegens zijn gedrag of wijze van dienen bij tuchtmaatregel uit zijn bediening verwijderd wordt zonder dat, evenwel, de aard of de ernst der bedreven overtredingen de verwijzing voor het gerecht of het verlies van den graad kunnen wettigen.

Deze sanctie wordt uitgesproken, voor een duur van een tot drie maanden, door den Minister; voor een langeren duur, door den Koning.

6º Gepensionneerde : definitieve stand van het vliegend personeel teruggeschonken aan het burgerlijk leven en toegelaten tot het genot van een pensioen wegens dienstjaren of invaliditeit volgens de samengeschaalde wetten op de militaire pensioenen. De invaliditeiten te wijten aan vliegdiens worden berekend op dezelfde grondslagen als die ontstaan uit oorlogsdienst (art. 7).

ART. 7.

De officieren met verlof zonder solde en de officieren op non-activiteit blijven onderworpen aan de militaire rechtspraak.

**4. — Limite d'âge des Officiers
du Personnel Navigant Aviateur.**

ART. 8.

Les limites d'âge des officiers du personnel navigant sont fixées dans le tableau suivant :

**4. — Ouderdomsgrenzen
der Officiëren van het Vliegend Personeel
Vliegeniers.**

ART. 8.

De ouderdomsgrenzen der officieren van het vliegend personeel worden bepaald in onderstaande tabel :

Grades. — Graden.	Officiers du Personnel Navigant. — Officiëren van het Vliegend Personeel.	Officiers du Personnel non-navigant issus du Personnel navigant. — Officiëren van het niet Vliegend Personeel gesproten uit het Vliegend Personeel.
Capitaine Général de l'Air. — <i>Luchtkapitein-Generaal</i>	56 ans-jaar	59 ans-jaar
Brigadier Général de l'Air. — <i>Luchtbrigadier-Generaal</i>	54 —	57 —
Colonel aviateur. — <i>Kolonel-vliegenier</i>	52 —	55 —
Lieutenant-Colonel aviateur. — <i>Luitenant-Kolonel-vliegenier</i>	50 —	53 —
Major aviateur. — <i>Majoor-vliegenier</i>	48 —	51 —
Capitaine aviateur. — <i>Kapitein-vliegenier</i>	45 —	48 —
Enseigne de 1 ^{re} classe aviateur. — <i>Luitenant 1^{re} klas vliegenier</i>	45 —	48 —
Enseigne de 2 ^e classe aviateur. — <i>Luitenant 2^e klasse vliegenier</i>	45 —	48 —

**5. — Recrutement et avancement
du Personnel Navigant Aviateur.**

ART. 9.

L'avancement se fait, dans le cadre des officiers du personnel navigant aviateur, uniquement à l'ancienneté, jusques et y compris le grade de capitaine général de l'air, au prorata des emplois disponibles.

ART. 10.

Les grades d'officiers subalternes sont conférés à l'ancienneté aux officiers jugés aptes à en exercer les fonctions.

**5. — Werving en bevordering van het
Vliegend Personeel Vliegeniers.**

ART. 9.

De bevordering in het kader der officieren van het vliegend personeel vliegeniers geschiedt uitsluitend volgens de dienstjaren, tot en met den graad van luchtkapitein-generaal, in verhouding tot de beschikbare betrekkingen.

ART. 10.

De graden van lagere officieren worden begeven volgens dienstouderdom aan de officieren die geschikt worden geacht er het ambt van uit te oefenen.

Les grades d'officiers supérieurs et d'officier général sont au choix du Roi.

Toutes les accessions au grade doivent donner lieu à proposition motivée rencontrant les conditions d'ancienneté, d'études, de commandements actifs et de services aériens exigés dans le présent statut.

ART. 11.

L'ancienneté pour l'avancement est déterminée par la date du brevet du grade et par le classement entre les officiers dont le brevet porte la même date.

ART. 12.

Nul ne peut être nommé au grade immédiatement supérieur s'il ne compte les années de service réglées au tableau suivant :

De graden van hogere officieren en van officier-generaal zijn naar keuze van den Koning.

Alle bevorderingen tot den graad moeten aanleiding geven tot een berekend voorstel loopende over de voorwaarden van dienstouderdom, studiën, actieve commandos, vliegdiens-ten, vereischt in onderhavig statuut.

ART. 11.

De dienstjaren voor de bevordering worden bepaald door den datum van het brevet van den graad en door de rangschikking onder de officieren wier brevet denzelfden datum draagt.

ART. 12.

Niemand kan worden benoemd tot den onmiddellijk hooger en graad, indien hij niet de in onderstaande tabel opgesomde dienstjaren telt :

Grades. — Graden.	Temps à passer dans le grade. — Tijd door te brengen in den graad.
Enseigne de 2 ^e classe. — <i>Luitenant 2^e klasse</i>	3 ans-jaar
Enseigne de 1 ^{re} classe. — <i>Luitenant 1^e klasse</i>	2 —
Capitaine aviateur. — <i>Kapitein-vliegenier</i>	6 —
Major aviateur. — <i>Majoor-vliegenier</i>	3 —
Lieutenant-Colonel aviateur. — <i>Luitenant-Kolonel-vliegenier</i>	2 —
Colonel aviateur. — <i>Kolonel-vliegenier</i>	3 —
Brigadier-Général de l'Air. — <i>Luchtbrigadier-Generaal</i> .	2 1/2 —

ART. 13.

Nul ne peut être nommé :

a) au grade d'enseigne de 2^e classe aviateur s'il n'a 19 ans au moins et s'il n'a suivi le cycle prévu des cours à l'Ecole de l'Air et avoir satisfait aux conditions imposées aux élèves

ART. 13.

Niemand kan worden benoemd :

a) tot den graad van luitenant-vliegenier 2^e klasse, indien hij niet minstens 19 jaar oud is, den voorzien en cyclis der leergangen in de Luchtvaartschool niet heeft gevolgd en niet

de cet établissement d'instruction. Un arrêté royal règlera les conditions d'admission, de formation et de sortie de l'Ecole de l'Air;

b) au grade de major aviateur s'il n'a justifié de ses connaissances militaires professionnelles pratiques au cours d'une épreuve dite de « franchissement » dont le programme est déterminé par arrêté royal.

Les officiers subalternes du personnel navigant aviateur peuvent, dans certaines conditions à fixer par arrêté royal, prendre un brevet d'état-major de tactique générale à l'Ecole de Guerre de l'Armée. Ces officiers sont dispensés de la partie tactique de l'examen de franchissement, mais doivent satisfaire aux épreuves techniques et pratiques prévues au programme déterminé par arrêté royal;

c) au grade de brigadier général de l'Air s'il ne justifie avoir suivi le cours du Centre des hautes études militaires et avoir satisfait aux conditions de sortie du Centre des hautes études militaires.

ART. 14.

Les capitaines aviateurs ne peuvent être nommés majors aviateurs s'ils n'ont exercé le commandement actif pendant deux années au moins comme commandant d'une escadrille active.

Les colonels aviateurs ne peuvent prétendre à l'avancement que s'ils ont exercé pendant un an au moins un commandement actif d'une escadre aérienne et deux années dans les grades réunis de lieutenant-colonel aviateur et de colonel aviateur.

voldoet aan de voorwaarden opgelegd aan de leerlingen van deze opleidingsinstelling. De voorwaarden van toelating, opleiding en verlaten van de Luchtvaartschool worden geregeld bij koninklijk besluit;

b) tot den graad van majoor-vliegenier, indien hij niet heeft doen blijken van zijn practische militaire beroepskennissen in den loop eener proef genaamd « overgangsproef », waarvan het programma wordt vastgesteld bij koninklijk besluit.

De lagere officieren van het vliegend personeel vliegeniers kunnen, mits zekere voorwaarden te bepalen bij koninklijk besluit, een stafbrevet van algemeene tactiek nemen bij de Krijgsschool van het leger. Deze officieren worden vrijgesteld van het tactisch gedeelte van het overgangsexamen maar zij moeten voldoen aan de technische en practische proeven voorzien op het bij koninklijk besluit vastgesteld programma;

c) tot den graad van luchtbrigadier-generaal indien hij niet ervan doet blijken den leergang van het Centrum van hogere militaire studiën te hebben gevolgd, zonder te hebben voldaan aan de uitgangsvoorwaarden van het Centrum voor hogere militaire studiën.

ART. 14.

De kapiteins-vliegeniers mogen niet tot majoors-vliegeniers worden benoemd, indien zij niet het actief commando hebben gevoerd gedurende minstens twee jaar als commandant van een actief escadrille.

De kolonels-vliegeniers kunnen geen aanspraak maken op bevordering indien zij niet gedurende minstens één jaar een actief commando over een luchteskader hebben gevoerd, en minstens twee jaar hebben doorgebracht in de gezamenlijke graden van lieutenant-kolonel-vliegenier en kolonel-vliegenier.

L'unité active (escadrille ou escadre) est définie par celle où se fait l'utilisation d'avions.

ART. 15.

Nul ne pourra accéder au grade immédiatement supérieur s'il n'a effectué le nombre minimum de prestations aéronautiques prévu périodiquement par arrêté royal.

ART. 16.

Nul ne peut, en temps de paix, être nommé à un des grades supérieurs s'il ne peut exercer les fonctions de ce nouveau grade pendant un certain temps, avant d'avoir atteint la limite d'âge du nouveau grade.

Le brigadier général de l'air ne peut être nommé capitaine général de l'air que si son âge lui permet d'exercer cette dernière fonction pendant trois années au moins.

Le colonel aviateur ne peut être nommé brigadier général de l'air que si son âge lui permet d'exercer pendant trois ans.

Le lieutenant colonel aviateur n'est appelé par nomination au grade de colonel aviateur que si son âge lui permet d'exercer pendant trois ans au moins.

ART. 17.

Aucun officier du personnel navigant aviateur ne pourra obtenir d'avancement s'il n'est pas en activité ou s'il est en congé sans solde.

ART. 18.

Aucun officier du personnel navigant aviateur admis à la retraite ne pourra être remplacé dans les cadres actifs.

De actieve eenheid (escadrille of escader) wordt bepaald door deze waar de vliegtuigen gebruikt worden.

ART. 15.

Niemand kan tot den onmiddellijk hooger graden opklimmen zoo hij niet het minimum aantal vliegprestaties volbracht heeft, periodisch bij koninklijk besluit voorzien.

ART. 16.

Niemand mag in vredestijd benoemd worden tot een der hogere graden zoo hij de functies van dezen nieuwen graden niet kan uitoefenen gedurende een zekeren tijd, alvorens de leeftijdsgrenzen van den nieuwen graden te bereiken.

De luchtbrigadier - generaal kan slechts tot luchtkapitein-generaal benoemd worden indien zijn ouderdom hem toelaat deze laatste functie gedurende ten minste drie jaar uit te oefenen.

De kolonel-vliegenier kan slechts tot luchtbrigadier-generaal benoemd worden indien zijn leeftijd hem toelaat dit ambt gedurende drie jaar te nemen.

De luitenant - kolonel - vliegenier wordt slechts tot den graden van kolonel-vliegenier geroepen zoo zijn leeftijd hem toelaat dit ambt gedurende ten minste drie jaar uit te oefenen.

ART. 17.

Geen officier van het vliegend personeel vliegeniers kan een bevordering bekomen indien hij niet in actieven dienst of indien hij met verlof zonder soldij is.

ART. 18.

Geen officier van het vliegend personeel vliegeniers, op rust gesteld, kan teruggeplaatst worden in de actieve kaders.

ART. 19.

Le temps passé en congé sans solde, sauf pour mise à la disposition d'un autre département ministériel ou pour mission officielle, et le temps passé en non-activité par mesure disciplinaire peut être décompté à l'avancement d'officier.

ART. 20.

Les officiers du personnel navigant prisonniers de guerre ou internés, conservent leurs droits à l'avancement sous réserve de l'examen de chaque cas individuel, après rapatriement, par une commission militaire, dont la composition est déterminée par arrêté royal, qui propose au Roi, en tenant compte des circonstances de la capture ou des circonstances de l'internement et de la conduite de l'intéressé pendant sa captivité, les conséquences qui doivent être appliquées.

Les avis de cette commission spéciale pourront être déférés par l'intéressé à une commission supérieure d'appel dont la composition est déterminée par arrêté royal. Elle sera présidée par un conseiller à la Cour d'appel.

Cette commission supérieure d'appel statuera dans les délais et formes à déterminer par arrêté royal.

ART. 21.

Le temps de service exigé pour passer d'un grade à un autre peut être réduit de moitié en cas de mobilisation.

ART. 22.

Les conditions d'ancienneté du temps de paix dans le grade ne peuvent être maintenues en temps de guerre.

ART. 19.

De tijd doorgebracht in verlof zonder soldij, behalve wegens terbeschikkingstelling van een ander ministerieel departement of wegens officieele zending, en de tijd doorgebracht in non-activiteit wegens tuchtmaatregel, wordt afgetrokken van de officiersbevoordering.

ART. 20.

De officieren van het vliegend personeel, die krijgsgevangen waren of geïnterneerd, behouden hun rechten op bevordering, onder voorbehoud van het onderzoek van elk individueel geval, na repatriëring, door een militaire commissie waarvan de samenstelling bepaald wordt bij koninklijk besluit, welke aan den Koning de toe te passen gevolgen voorstelt, rekening houdend met de omstandigheden der gevangenneming of der interneering en met het gedrag van den betrokkene tijdens zijn gevangenschap.

De betrokkene kan tegen het advies dezer bijzondere commissie in beroep gaan voor een hogere commissie van beroep, waarvan de samenstelling bij koninklijk besluit bepaald wordt. Zij wordt voorgezeten door een raadsheer van het Hof van Beroep.

Deze hogere commissie van beroep doet uitspraak binnen den termijn en in den vorm te bepalen bij koninklijk besluit.

ART. 21.

De dienstdtijd vereischt om naar een anderen graad over te gaan kan met de helft verminderd worden in geval van mobilisatie.

ART. 22.

De voorwaarden van ancienniteit in den graad in vreedstijd kunnen in oorlogstijd niet behouden blijven.

Les services de guerre, effectués en opération, sont comptés pour les officiers du personnel navigant, au double du temps de leur durée effective.

ART. 23.

La liste des emplois actifs de l'aviation militaire est déterminée par arrêté royal; elle est modifiée chaque fois qu'une variation de l'organisation de l'aéronautique militaire est décidée, d'après les tableaux organiques.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Traitement d'Aviateur.

ART. 24.

Les officiers du personnel navigant perçoivent un traitement d'aviateur.

Ce traitement, qui entrera en ligne de compte pour le calcul de la pension, est acquis aux officiers du personnel navigant exécutant les services aériens prescrits, dans les conditions déterminées à l'article 15. Ce traitement sera réglé par arrêté royal.

Par ailleurs, un arrêté royal réglera les primes spéciales qui seront payées pour services exceptionnels (vols de nuit, essayeurs, moniteur). Il réglera les diverses situations du personnel utilisé à l'Aéronautique militaire en service aérien commandé (élève, stage, temporaire, réserve) en dehors du personnel navigant permanent.

De oorlogsdiensten, in krijgsvorrichtingen uitgevoerd, worden voor de officieren van het vliegend personeel dubbel van hun werkelijken duur geteld.

ART. 23.

De lijst der actieve bedieningen in het militair vliegwezen wordt bij koninklijk besluit bepaald; zij wordt gewijzigd telkens tot een verandering in de inrichting van het militair vliegwezen besloten is, volgens de organieke tabellen.

OVERGANGSBEPALINGEN.

Wedde van Vliegenier.

ART. 24.

De officieren van het vliegend personeel trekken een wedde van vliegenier.

Deze wedde, die in aanmerking komt voor de berekening van het pensioen, wordt verleend aan de officieren van het vliegend personeel die de voorgeschreven luchtdiensten vervullen, in de voorwaarden bepaald bij artikel 15. Deze wedde wordt geregeld bij koninklijk besluit.

Anderdeels zal een koninklijk besluit de bijzondere premiën regelen, te betalen voor uitzonderlijke diensten (nachtvluchten, proefvliegeniers, monitor). Het zal de verschillende toestanden regelen van het personeel gebruikt bij het Militair Vliegwezen in bevolen luchtdienst (leerling, op proef, tijdelijk, reserve) buiten het vast vliegend personeel.

Le Corps des Officiers — Personnel non navigant — issu du Personnel navigant.

ART. 25.

Le corps du personnel non-navigant issu du personnel navigant comprend les officiers rayés du personnel navigant pour inaptitude au service aérien (physique ou professionnelle) et qui continuent à servir dans les emplois ne comportant pas d'utilisation active d'aéronefs.

Un arrêté royal fixera la liste des emplois auxquels peuvent être affectés ces officiers qui sont recrutés parmi les officiers du cadre subalterne du personnel navigant rayés définitivement et parmi les volontaires issus des officiers du personnel navigant.

Exceptionnellement, et dans la limite des emplois disponibles, les officiers supérieurs du personnel navigant peuvent être versés dans le personnel non-navigant. Ils n'obtiendront pas d'avancement.

Les officiers du personnel non-navigant issus du personnel navigant ne peuvent pas être réadmis dans le personnel navigant.

Les officiers du personnel non-navigant issus du personnel navigant sont placés hors du personnel navigant.

Les officiers subalternes du personnel navigant versés dans le personnel non-navigant par suite d'accident ou d'inaptitude physique, qui n'auraient pas sollicité leur pension, peuvent être maintenus dans le personnel non-navigant avec leur grade et ancienneté dont ils sont revêtus. Ils avancent avec leurs contemporains jusque et y compris le grade de capitaine. Les officiers subalternes du personnel navigant passés volontairement dans le personnel non-navigant pourront gagner un seul grade.

Het korps der Officiëren van het niet-vliegend personeel gesproken uit het vliegend personeel.

ART. 25.

Het korps van het niet-vliegend personeel, gesproken uit het vliegend personeel, omvat de uit het vliegend personeel geschrapte officieren wegens (lichamelijke of beroeps-) ongeschiktheid en die voort dienst doen op plaatsen die geen actief gebruik van luchtschepen vergen.

Een koninklijk besluit bepaalt de lijst der bedieningen waartoe deze officieren kunnen aangewezen worden, aangeworven onder de officieren definitief geschrapd uit het lager kader van het vliegend personeel en onder de vrijwilligers voortgesproken uit de officieren van het vliegend personeel.

Ten uitzonderlijken titel, en binnen de perken der beschikbare plaatsen, kunnen de hogere officieren van het vliegend personeel gestort worden bij het niet-vliegend personeel. Zij bekomen geen bevordering.

De officieren van het niet-vliegend personeel, komende uit het vliegend personeel, kunnen niet terug opgenomen worden in het vliegend personeel.

De officieren van het niet-vliegend personeel, komende uit het vliegend personeel, zijn buiten het vliegend personeel geplaatst.

De lagere officieren van het vliegend personeel, gestort bij het niet-vliegend personeel wegens ongeval of lichamelijke ongeschiktheid, die niet om hun pensioen mochten verzocht hebben, kunnen bij het niet-vliegend personeel behouden blijven met hun graaden ancienniteit. Zij vorderen met hun tijdgenooten tot en met den graad van kapitein. De lagere officieren van het vliegend personeel die vrijwillig overgegaan zijn naar het niet-vliegend personeel, kunnen één enkelen graad winnen.

Les officiers subalternes passés dans le personnel non-navigant, par mesure disciplinaire ou professionnelle, peuvent être passés dans le personnel non-navigant issu du personnel navigant avec leur grade. Ils n'ont pas d'avancement.

Pour tous les officiers du personnel non-navigant issus du personnel navigant, les limites d'âge sont fixées par l'article 8 de la présente loi.

Pour tous les officiers du personnel non-navigant, issus du personnel navigant, le traitement est réglé par arrêté royal.

Statut du Personnel navigant subalterne.

ARTICLE 26.

Le personnel navigant subalterne est composé du personnel navigant en avion, breveté militaire, en-dessous du grade d'officier.

Il comprend trois cadres :

Le cadre personnel navigant pilote;

Le cadre personnel navigant radio-télégraphiste;

Le cadre personnel navigant mitrailleur.

ART. 27.

La hiérarchie militaire des cadres actifs du personnel navigant subalterne de l'aviation est fixée comme suite :

Navigant de 2^e classe (dénomination de service : Chef.)

Navigant de 1^{re} classe (dénomination de service : 1^{er} Chef.)

Navigant maître (dénomination de service : Maître.)

Premier navigant maître (dénomination de service : Premier maître.)

Les grades sont conférés par ancienneté. Tout membre du personnel

De lagere officieren overgegaan naar het niet-vliegend personeel wegens tucht- of beroepsmaatregel, kunnen van het vliegend bij het niet-vliegend personeel gestort worden met hun graad. Zij bekomen geen bevordering.

Voor al de officieren van het niet-vliegend personeel, voortkomende uit het vliegend personeel, wordt de leeftijdsgrens bepaald in artikel 8 van deze wet.

Voor al de officieren van het niet-vliegend personeel, overkomend van het vliegend personeel, wordt de wedde vastgesteld bij koninklijk besluit.

Statuut van het Lager vliegend personeel.

ARTIKEL 26.

Het lager vliegend personeel bestaat uit het vliegend vliegtuigpersoneel, militair gebreveteerd, beneden den graad van officier.

Het omvat drie kaders :

Het kader vliegend personeel loods;

Het kader vliegend personeel radio-telegrafist;

Het kader vliegend personeel mitrailleur.

ART. 27.

De militaire hiërarchie der actieve kaders van het lager vliegend personeel van het vliegwezen is bepaald als volgt :

Vliegenier 2^e klasse (dienstbenaming : Chef.)

Vliegenier 1^e klasse (dienstbenaming : Eerste chef.)

Meester-vliegenier (dienstbenaming : Meester.)

Eerste-meester-vliegenier (dienstbenaming : Eerste-meester.)

De graden worden begeven door dienstjaren. Ieder lid van het lager

navigant subalterne est pourvu d'un brevet du grade qui lui est conféré.

ART. 28.

Pour pouvoir être nommé navigant de 2^e classe dans le personnel navigant subalterne, il faut avoir acquis comme navigant-élève le brevet militaire de sa spécialité :

Brevet militaire de pilote aviateur ;

Brevet militaire de radiotélégraphiste ;

Brevet militaire de mitrailleur.

Le personnel navigant-élève est recruté par voie de concours et formé aux écoles du personnel navigant subalterne de l'aviation.

Un arrêté royal règle les conditions d'admission et les étapes de leur formation.

ART. 29.

Les emplois sont accordés d'après le nombre de places totales organiques. Les membres du personnel navigant subalterne, candidats officiers des cadres actifs, sont en surnombre des chiffres organiques totaux.

Avancement.

ART. 30.

Nul ne peut être nommé navigant de 1^{re} classe s'il n'a accompli deux ans de service actif et s'il n'a obtenu le diplôme du brevet supérieur, dont le programme est établi par arrêté royal et comporte des épreuves militaires et techniques et des épreuves particulières à chaque catégorie de candidats. Il doit faire la preuve de ses aptitudes physiques.

vliegend personeel is voorzien van een brevet van den hem toegekenden graad.

ART. 28.

Om te kunnen worden benoemd tot vliegenier 2^e klasse in het lager vliegend personeel, moet men als vliegenier-leerling het militair brevet zijner specialiteit hebben verworven :

Militair brevet van loods-vliegenier ;

Militair brevet van radiotelegrafist ;

Militair brevet van mitrailleur.

Het vliegend leerlingenpersoneel wordt aangeworven bij wijze van wedstrijd en gevormd in de scholen van het lager vliegend personeel van het vliegwezen.

De voorwaarden van toelating en de geleidelijke opleiding worden geregeld bij koninklijk besluit.

ART. 29.

De betrekkingen worden verleend volgens het aantal totale organieke plaatsen. Het lager vliegend personeel candidaten-officier van de actieve kaders is boventallig boven de totale organieke cijfers.

Bevordering.

ART. 30.

Niemand kan worden benoemd tot vlieger 1^e klasse indien hij geen twee jaar actieven dienst heeft gedaan en indien hij niet het diploma van het hooger brevet heeft bekomen, waarvan het programma wordt vastgesteld bij koninklijk besluit en militaire en technische proeven behelst alsmede proeven eigen aan iedere categorie candidaten. Hij moet het bewijs zijner lichamelijke bekwaamheden leveren.

Nul ne peut être nommé navigant maître s'il n'a trois ans de service actif comme navigant de 1^{re} classe et s'il n'a fait la preuve de sa valeur professionnelle par le brevet de perfectionnement dont le programme est établi par arrêté royal et comportant des épreuves militaires techniques et professionnelles. Le candidat doit faire la preuve de ses aptitudes physiques au service aérien.

Nul ne peut être premier chef navigant s'il n'a cinq ans dans le grade de chef navigant. Le candidat doit faire la preuve de ses aptitudes physiques au service aérien.

ART. 31.

Nul ne peut prétendre à avancement s'il n'a fait preuve d'un minimum de service aérien. Les aptitudes aux fonctions de navigant font l'objet d'examens médicaux périodiques dont les modalités sont fixées par arrêté.

L'avancement se fait à l'ancienneté dans les proportions suivantes :

60 p. c. du chiffre organique pour le grade de premier navigant maître;

60 p. c. du chiffre organique pour le grade de navigant maître;

60 p. c. du chiffre organique pour le grade de navigant de 1^{re} classe;

40 p. c. du chiffre organique pour le grade de navigant de 2^e classe.

ART. 32.

Le personnel navigant subalterne reçoit un traitement d'aviateur, sur le principe fixé pour les officiers du personnel navigant.

Niemand kan worden benoemd tot meester-vliegenier indien hij geen drie jaar actieven dienst telt als vliegenier 1^e klasse en indien hij niet het bewijs heeft geleverd zijner beroepswaarde door het volmakingsbrevet waarvan het programma wordt vastgesteld bij koninklijk besluit en loopt over technische en vakkundige militaire proeven. De candidaat moet het bewijs zijner lichamelijke geschiktheid voor den luchtdienst leveren.

Niemand kan worden benoemd tot eersten chef-vliegenier, indien hij geen vijf jaren in den graad van chef-vliegenier telt. De candidaat moet het bewijs van zijn lichamelijke geschiktheid voor den luchtdienst leveren.

ART. 31.

Niemand kan aanspraak maken op bevordering, indien hij niet het bewijs van een minimum luchtdienst levert. De geschiktheid voor de betrekking van vliegenier maakt het voorwerp uit van periodieke geneeskundige onderzoeken, waarvan de modaliteiten worden vastgesteld bij besluit.

De bevordering geschiedt volgens de dienstjaren en wel in de volgende verhoudingen :

60 t. h. van het organiek cijfer voor den graad van eersten meester-vliegenier;

60 t. h. van het organiek cijfer voor den graad van meester-vliegenier;

60 t. h. van het organiek cijfer voor den graad van vliegenier 1^e klasse;

40 t. h. van het organiek cijfer voor den graad van vliegenier 2^e klasse.

ART. 32.

Het lager vliegend personeel ontvangt een wedde als vliegenier, op het beginsel bepaald voor de officieren van het vliegend personeel.

Le principe d'indemnités spéciales pour moniteur, essayeur spécialiste de vol de nuit, reste d'application.

ART. 33.

La limite d'âge pour le personnel navigant subalterne est fixée à quarante ans.

Positions du Personnel navigant subalterne.

ART. 34.

Le personnel navigant subalterne peut être dans la position :

1^o d'activité : position du personnel navigant appartenant aux cadres actifs et pourvu d'un emploi ; ou membres du personnel navigant subalterne candidats officiers en surnombre, ou personnel navigant subalterne détaché à la Colonie, ou en mission, ou placé momentanément hors cadre ;

2^o congé sans solde : position du personnel navigant qui, sur sa demande et pour motifs de convenances professionnelles, a obtenu d'être absent pour une durée de trois mois au moins et un an au plus, dans l'emploi qu'il occupe et qui cesse de percevoir son traitement pendant cette période ;

3^o la non-activité : position du personnel navigant sans emploi :

a) pour motifs de santé : position du personnel navigant incapable de reprendre son emploi après une absence pour maladie ;

b) non-activité pour motifs de captivité : position du personnel navigant prisonnier de guerre ou interné de guerre. Une commission militaire spéciale déterminée par arrêté royal propose, en tenant compte des circonstances de la capture ou de l'inter-

Het beginsel van bijzondere vergoedingen voor monitor proefvliegenierspecialist in nachtvluchten blijft van toepassing.

ART. 33.

De leeftijdsgrens van het lager vliegend personeel is bepaald op veertig jaar.

Stand van het Lager Vliegend Personeel.

ART. 34.

Het lager vliegend personeel kan zich bevinden in den stand :

1^o van activiteit : stand van het vliegend personeel behoorend tot de actieve kaders en voorzien van een betrekking, of van het lager vliegend personeel boventallige candidaten-officier, of het lager vliegend personeel gedetacheerd in de Kolonie, of met zending belast, of tijdelijk buiten kader gesteld ;

2^o van verlof zonder soldij : stand van het vliegend personeel dat, op zijn verzoek en wegens redenen van beroepsbelangen, heeft verkregen afwezig te zijn voor een duur van minstens drie maanden en hoogstens één jaar in de betrekking die het bekleedt en ophoudt gedurende dit tijdperk zijn wedde te trekken ;

3^o van non-activiteit : stand van het vliegend personeel zonder betrekking :

a) wegens gezondheidsredenen : stand van het vliegend personeel dat onbekwaam is zijn dienst te hervatten na een afwezigheid wegens ziekte ;

b) de non-activiteit wegens redenen van gevangenschap is de stand van het vliegend personeel krijgsgevangenen of oorlogsgeïnterneerden. Een bijzondere militaire commissie, aangesteld bij koninklijk besluit, stelt voor, met inachtneming van de omstandigheden

nement et de la conduite de l'intéressé pendant sa captivité ou son internement, les conséquences qui doivent être rattachées à celles-ci relatives à son ancienneté.

Les avis de cette commission militaire peuvent être déférés par l'intéressé à une commission supérieure d'appel, dont la composition est déterminée par arrêté royal et présidée par un conseiller à la Cour d'appel. Cette commission statuera dans les délais et formes à déterminer par arrêté royal;

c) la non-activité par mesure disciplinaire est la position du personnel navigant que sa conduite ou manière de servir oblige d'éloigner de son emploi sans que la nature ou la gravité des infractions commises puisse motiver la mise en jugement ou provoquer la radiation d'office.

Elle est prononcée pour une durée de trois mois au plus.

De la radiation d'office et des Conseils d'enquête.

ART. 35.

La radiation d'office est prononcée par le Ministre, après avis d'un Conseil d'enquête pour l'un des motifs suivants :

- 1º inaptitude morale du commandement;
- 2º inconduite habituelle;
- 3º faute grave dans le service ou contre la discipline;
- 4º faute contre l'honneur n'entraînant pas la perte du grade;
- 5º faute notable commise par un membre du personnel navigant subalterne ayant été placé déjà en non-activité par mesure d'ordre;

van de gevangenneming of interneering en van het gedrag van belanghebbende tijdens zijn gevangenschap of zijn interneering, welke gevolgen daaraan moeten verbonden worden in verband met zijn dienstjaren.

De adviezen van deze militaire commissie kunnen door den belanghebbende worden onderworpen aan een hogere commissie van beroep, waarvan de samenstelling wordt bepaald bij koninklijk besluit en die wordt voorgezeten door een raadsheer bij het Hof van Beroep. Deze commissie doet uitspraak binnen de termijnen en in de vormen te bepalen bij koninklijk besluit;

c) de non-activiteit wegens tuchtmaatregel is de stand van het vliegend personeel dat wegens zijn gedrag of manier van dienen verplicht wordt uit zijn betrekking te worden verwijderd zonder dat de aard of de ernst der overtredingen de verwijzing voor de rechtbank kan wettigen of kan aanleiding geven tot schrapping van ambtswege.

Zij wordt uitgesproken voor een duur van hoogstens drie maanden.

Van de schrapping van ambtswege en van de Onderzoeksraden.

ART. 35.

De schrapping van ambtswege wordt uitgesproken door den Minister, op advies van een Onderzoeksraad, wegens een van de volgende redenen :

- 1º zedelijke ongeschiktheid voor het commando;
- 2º doorlopend wangedrag;
- 3º ernstige fout in den dienst of tegen de tucht;
- 4º fout tegen de eer, die geen aanleiding geeft tot het verlies van den graad;
- 5º ernstige fout bedreven door een lid van het lager vliegend personeel, dat reeds op non-activiteit werd gesteld wegens ordemaatregel;

6° incapacité notoire;

7° la désertion.

La radiation d'office ne soustrait pas celui qui en est l'objet aux obligations de la loi sur la milice. Sa situation, en cas de rappel, est régie par les dispositions réglementaires.

La composition et le fonctionnement des conseils d'enquête sont fixés par arrêté royal. Ces conseils doivent obligatoirement comprendre deux membres du personnel navigant subalterne plus élevés en grade ou plus anciens, choisis dans le corps du prévenu.

Pension.

ART. 36.

La mise à la pension est la position définitive du personnel navigant rendu à la vie civile et admis à la jouissance d'une pension d'ancienneté ou d'invalidité. Les lois coordonnées sur les pensions sont d'application. Les invalidités dues au service aérien sont calculées sur les mêmes bases que celles dues au service de guerre (art. 7).

Le personnel navigant subalterne admis à la pension par ancienneté uniquement peut être admis dans le personnel navigant de réserve sous certaines conditions fixées par arrêté royal, de façon à maintenir son entraînement par des prestations régulières et suivies.

Le personnel navigant subalterne, reconnu inapte à tout service armé pour motifs indépendants du service aérien et qui n'a pas acquis ses droits à la pension est écarté des rangs du personnel subalterne par licenciement par réforme, après avis d'un conseil d'enquête.

6° klaarblijkende onbekwaamheid;

7° vaandelvucht.

De schrapping van ambtswege onttrekt wie er het voorwerp van is, niet aan de verplichtingen der militiewet. Zijn toestand, in geval van wederooproeping, wordt geregeld door de reglementaire bepalingen.

De samenstelling en de werking der onderzoeksraden worden bepaald bij koninklijk besluit. Deze raden zijn verplicht twee lagere leden van het vliegend personeel te tellen, die van een hooger graden of langer in dienst zijn, en gekozen worden in het korps van betichte.

Pensioen.

ART. 36.

Het op pensioen stelling is de definitieve stand van het vliegend personeel teruggeschonken aan het burgerlijk leven en toegelaten tot het genot van een pensioen wegens dienstjaren of invaliditeit. De samengeschakelde wetten op de pensioenen zijn toepasselijk. De invaliditeiten te wijten aan vliegdienst worden berekend op dezelfde grondslagen als die ontstaan uit oorlogsdienst (art. 7).

Het lager vliegend personeel uitsluitend wegens dienstjaren tot het pensioen toegelaten, kan worden opgenomen in het reservevliegpersoneel mits zekere voorwaarden bepaald bij koninklijk besluit, ten einde zijn oefening te handhaven door regelmatige en aanhoudende dienstverstrekkingen.

Het lager vliegend personeel, dat wordt erkend als ongeschikt voor iederen gewapenden dienst wegens redenen onafhankelijk van den vliegdienst, en dat geen rechten op het pensioen heeft verworven, wordt geweerd uit de rangen van het lager vliegend personeel door afdanking wegens afkeuring na advies van een onderzoeksraad.

Dispositions spéciales.**ART. 37.**

En temps de guerre, l'avancement a lieu à l'ancienneté à concurrence du nombre d'emplois prévus dès lors pour chaque catégorie par les tableaux organiques. Ces durées minima, fixées à l'article 5, ne sont pas requises.

ART. 38.

Nul ne peut obtenir de l'avancement pendant qu'il est dans la position de non-activité ou en congé sans solde.

Le temps passé en congé sans solde et le temps passé en non-activité par mesure disciplinaire sont décomptés de l'ancienneté.

La moitié du temps passé en non-activité par mesure de santé non due au service aérien est décomptée de l'ancienneté.

L'absence pour motifs de santé due au service aérien ne donnera lieu à cette mesure si elle n'excède pas six mois.

ART. 39.

Les membres du personnel navigant subalterne détachés à la Colonie sont hors cadres et conservent leur ancienneté et leurs titres à l'avancement pendant leur séjour à la Colonie. Ils sont promus au grade supérieur à leur tour d'ancienneté, à condition de conserver leurs aptitudes particulières d'aviateur.

**Dispositions particulières
pour chaque cadre navigant.
Formation.**

1° Personnel navigant subalterne pilote.**ART. 40.****Recrutement.**

Le personnel navigant pilote est recruté par voie de concours portant

Bijzondere bepalingen.**ART. 37.**

In oorlogstijd geschiedt de bevordering volgens de dienstjaren naar rato van het aantal betrekkingen voorzien voor iedere categorie door de organieke tabellen. Deze minimumduur, bepaald bij artikel 5, wordt niet gevorderd.

ART. 38.

Niemand kan bevordering bekomen terwijl hij in den stand van non-activiteit of met verlof zonder soldij is.

De tijd doorgebracht in verlof zonder soldij en de tijd doorgebracht in non-activiteit uit tuchtmaatregel worden afgerekend van de dienstjaren.

De helft van den tijd doorgebracht in non-activiteit wegens gezondheidsredenen die niet te wijten is aan den luchtdienst wordt afgerekend van de dienstjaren.

De afwezigheid wegens gezondheidsredenen te wijten aan luchtdienst geeft aanleiding tot dezen maatregel indien zij niet zes maand overschrijdt.

ART. 39.

De leden van het lager vliegend personeel gedetacheerd in de Kolonie zijn buiten kader en behouden hun dienstjaren en hun titels op bevordering gedurende hun verblijf in de Kolonie. Zij worden bevorderd tot den hooger graden volgens ancienniteitsbeurt, op voorwaarde dat zij hun bijzondere geschiktheid als vliegenier behouden.

**Bijzondere bepalingen voor ieder
lager kader van vliegend personeel.
Opleiding.**

1° Lager vliegend loodspersoneel.**ART. 40.****Werving.**

Het vliegend loodspersoneel wordt aangeworven door middel van wed-

sur des connaissances générales et ses aptitudes physiques.

Un arrêté royal règlera les conditions du concours ainsi que les exceptions générales ou priorités à accorder.

L'entrée à l'Ecole de Pilotage se fait entre 18 et 24 ans (26 pour les militaires).

ART. 41.

Formation.

Le personnel navigant de l'Ecole de Pilotage est dénommé personnel navigant élève durant sa formation au brevet militaire. Il est dénommé personnel navigant élève de 2^e classe au début de sa formation; il passe en 1^{re} classe après obtention du brevet militaire.

Le personnel navigant élève touche une solde d'élève fixée par arrêté royal.

Le candidat ayant obtenu son brevet militaire de pilote aviateur passe, sur sa demande, dans le cadre du personnel navigant subalterne.

ART. 42.

La carrière du personnel navigant subalterne.

Le personnel navigant subalterne a sa carrière type fixée dans le tableau :

Navigateur 2 ^e classe	. . .	20 ans
» 1 ^{re} »	. . .	22 »
Navigateur-chef	. . .	25 »
Premier navigateur-chef.	. . .	30 »
Retraite	. . .	40 »

Le traitement d'aviateur est fixé par arrêté royal.

strijd loopende over algemeene kennis en over zijn lichamelijke geschiktheid.

De voorwaarden van den wedstrijd alsmede de te verleenen algemeene uitzonderingen of prioriteitsrechten worden bij koninklijk besluit geregeld.

De intrede in de school voor loodsen geschiedt tusschen 18 en 24 jaar (26 voor de militairen).

ART. 41.

Opleiding.

Het vliegend personeel van de school voor loodsen wordt genoemd vliegend leerlingpersoneel tijdens zijn opleiding voor het militair brevet. Het wordt genoemd vliegend lager personeel tweede klasse, bij den aanvang der opleiding, het wordt eerste klasse na het verkrijgen van het militair brevet.

Het vliegend leerling personeel trekt een soldij als leerling, bepaald bij koninklijk besluit.

De candidaat, die zijn militair brevet als loods-vliegenier heeft bekomen, gaat op zijn aanvraag over naar het kader van het lager vliegend personeel.

ART. 42.

De loopbaan van het lager vliegend personeel.

De type-loopbaan van het lager vliegend personeel wordt vastgesteld in onderstaande tabel :

Vliegenier 2 ^e klasse	. . .	20 jaar.
» 1 ^{ste} »	. . .	22 »
Vliegenier-chef	. . .	25 »
Vliegenier-eerste-chef	. . .	30 »
Rust	. . .	40 »

De wedde van vliegenier wordt bij koninklijk besluit bepaald.

Personnel navigant subalterne radio et mitrailleurs.

ART. 43.

Le recrutement du personnel navigant radio et mitrailleurs se fait :

1º parmi les miliciens candidats gradés de complément reconnus inaptes à l'observation;

2º parmi les pilotes du personnel navigant subalterne élèves reconnus inaptes au pilotage.

ART. 44.

Le personnel navigant subalterne radiotélégraphiste et mitrailleur est formé dans les unités pour y obtenir, après examen théorique et pratique, le brevet militaire de radio ou de mitrailleur. Avant l'obtention du brevet militaire, les candidats sont dénommés « personnel navigant élève radio ou mitrailleur ». Une solde spéciale leur est donnée.

ART. 45.

Carrière des radio de bord mitrailleurs aviateurs.

La carrière du personnel navigant radio et mitrailleur est définie dans le tableau ci-après :

Navigant radio ou mitrailleur de 2^e classe;

Navigant radio ou mitrailleur de 1^{re} classe;

Navigant maître radio.

Le traitement d'aviateur leur est alloué.

La limite d'âge est fixée à 40 ans.

ART. 46.

Les conditions de recrutement, de formation et de solde des élèves radio ou mitrailleur sont fixées par arrêté royal.

Vliegend lager radio- en mitrailleurs-personeel.

ART. 43.

Het vliegend radio- en mitrailleurs-personeel wordt aangeworven :

1º onder de miliciens-candidaat-hulpgegradueerden, ongeschikt bevonden voor de observatie;

2º onder de loodsen van het lager vliegend leerlingpersoneel, ongeschikt bevonden voor het loodswezen.

ART. 44.

Het vliegend lager radiotelegrafisten en mitrailleurspersoneel wordt in de eenheden gevormd om er, na theoretisch en practisch examen, het militair brevet van radiotelegrafist of mitrailleur te bekomen. Vóór dat zij het militair brevet behalen, worden de kandidaten geheeten « leerling-vliegend radiotelegrafisten of mitrailleurspersoneel ». Zij genieten een speciale soldij.

ART. 45.

Loopbaan der vliegeniers-vliegtuigradiotelegrafist-mitrailleur.

De loopbaan van het vliegend radio- en mitrailleurspersoneel wordt bepaald in de volgende tabel :

Vliegenier-radiotelegrafist of mitrailleur 2^e klasse;

Vliegenier-radiotelegrafist of mitrailleur 1^{ste} klasse;

Meester-vliegenier-radiotelegrafist.

De wedde van vliegenier wordt hun toegekend.

De leeftijdsgrens is vastgesteld op 40 jaar.

ART. 46.

De voorwaarden van werving, opleiding en soldij der leerlingen-radiotelegrafist of mitrailleur worden bepaald bij koninklijk besluit.

**Cadre du personnel
non navigant subalterne issu
du personnel navigant.**

ART. 47.

Le personnel navigant subalterne pilote, reconnu inapte au pilotage pour raison physique ou professionnelle, peut :

1^o être pensionné s'il a le temps minimum fixé pour faire valoir ses droits à la pension;

2^o passer dans le personnel non-navigant issu du personnel navigant, s'il n'a pas le temps minimum fixé ou s'il désire améliorer avec le temps sa situation.

ART. 48.

Il est formé à l'aviation le cadre subalterne du personnel non-navigant issu du personnel navigant.

Ce cadre est formé du personnel navigant subalterne reconnu inapte au service aérien et qui désire continuer à servir dans certains postes spéciaux de l'aéronautique militaire.

Leur nombre et la répartition de postes est fixé par arrêté royal. Le personnel non-navigant subalterne est placé en surnombre. Ils sont recrutés :

1^o parmi les personnel navigant inapte pour raisons de maladie ou d'accidents causés par le service aérien.

Ils conservent l'ancienneté de leur grade, reçoivent un traitement spécial et peuvent avoir de l'avancement jusqu'au plus haut grade de leur catégorie;

2^o parmi les volontaires du personnel navigant : ils conservent l'ancienneté de leur grade, mais ne peuvent gagner un seul grade. Ils reçoivent un traitement spécial;

**Kader van het lager
niet-vliegend personeel, voort-
komend uit het vliegend personeel.**

ART. 47.

Het lager vliegend loodspersoneel, ongeschikt bevonden tot het besturen wegens lichamelijke of beroepsredenen, kan :

1^o op rust gaan zoo het het minimum aantal dienstjaren heeft om zijn rechten op pensioen te doen gelden;

2^o overgaan naar het niet-vliegend personeel voortkomend uit het vliegend personeel zoo de vereischte minimumtijd niet bereikt werd, of zoo het met den tijd zijn toestand wenscht te verbeteren.

ART. 48.

Bij het vliegwezen wordt het lager kader gevormd van het niet-vliegend personeel gesproken uit het vliegend personeel.

Dit kader wordt gevormd uit het lager vliegend personeel dat ongeschikt wordt bevonden voor den luchtdienst, en dat wenscht in dienst te blijven in zekere bijzondere posten van de militaire luchtvaart.

Hun aantal, alsmede de indeeling der posten worden vastgesteld bij koninklijk besluit. Het lager niet-vliegend personeel is boventallig. Het wordt aangeworven :

1^o onder het vliegend personeel dat ongeschikt is wegens ziekte of ongevallen veroorzaakt door den luchtdienst.

Zij behouden de ancienniteit van hun graad, trekken een bijzondere wedde en kunnen bevordering krijgen tot den hoogsten graad van hun categorie;

2^o onder de vrijwilligers van het vliegend personeel : zij behouden de ancienniteit van hun graad, doch kunnen een enkelen graad verkrijgen. Zij trekken een bijzondere wedde;

3^o parmi les membres du personnel navigant rayés pour inaptitudes professionnelles : conservent leur grade, ont un traitement spécial et n'ont pas d'avancement.

Lors de la mise à la pension, les membres du personnel navigant, passés pour l'une ou l'autre raison au personnel navigant, pourront opter entre les deux systèmes : calcul de la pension sur la base du dernier traitement d'aviateur ou calcul sur le dernier traitement perçu avec les bonifications du temps de service aérien et les annuités gagnées dans le personnel non navigant.

La limite d'âge des membres du personnel non-navigant issu du personnel navigant subalterne est fixée à 45 ans.

Jos. NÈVES.

3^o onder de leden van het vliegend personeel geschrapt wegens beroepsongeschiktheid. Zij behouden hun graad, genieten een bijzondere wedde en krijgen geen bevordering.

Bij hun oppensioenstelling kunnen de leden van het vliegend personeel, die om eenigerlei reden naar het vliegend personeel zijn overgegaan, kiezen tusschen de twee stelsels : berekening van het pensioen op grondslag van de laatste wedde van vliegenier ofwel berekening volgens de laatste getrokken wedde met de bonificaties van den dienstdtijd bij het vliegwezen en de annuïteiten behaald bij het niet-vliegend personeel.

De leeftijdsgrens der leden van het niet-vliegend personeel gesproken uit het lager vliegend personeel is vastgesteld op 45 jaar.