

IMPRIME - DRUKWERK

**Belgique-België
P.P.
1150 Bruxelles 15
1/4224**

**LES VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

*

**DE "VIEILLES TIGES"
VAN BELGIË**

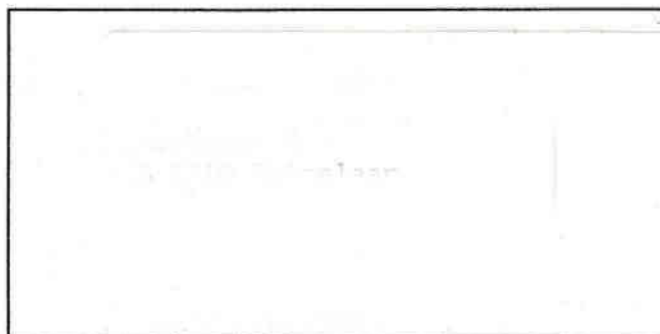
**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

**N° 3/98
Juli-Augustus-September
Juillet-Août-Septembre
1998

**Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever
Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles/Brussel**

**Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15**

A L'ATTENTION DE - TER ATTENTIE VAN



Dates à retenir

| | | |
|--------------------|-----------------------|--------------------|
| 12 août | TEMPLoux | 12 augustus |
| 30 août | JALHAY-TIGELoT | 30 augustus |
| 8 septembre | DIEST | 8 september |
| 14 octobre | AIR MUSEUM | 14 Oktober |

Datums te onthouden

Mémorial canadien du Tigelot

Le souvenir de 6 aviateurs Canadiens et d'un aviateur Britannique, tombés au Tigelot (Jalhay) le 2 novembre 1944, sera célébré à Jalhay et au Tigelot, le dimanche 30 août 1998. La mémoire de tous les aviateurs Belges et Alliés qui ont perdu la vie dans les Hautes Fagnes durant la dernière guerre sera associée à cette cérémonie.

PROGRAMME

- Rassemblement des participants sur la place de l'église de Jalhay à 10h15.
- Messe solennelle à 10h30, avec la participation de la chorale de Manailhant.
- Après la messe, dépôt de fleurs au monument aux morts des deux guerres à Jalhay.
- Cérémonie au Tigelot, route du barrage de la Gileppe, au point de chute du bombardier Halifax.
- Après la cérémonie, déjeuner au restaurant "Brévent", route d'Oneux 77 à Verviers.

Le prix du déjeuner est de 1200 francs, apéritif et boissons à table compris.

Canadees memoriaal van Tigelot

De herdenking van 6 Canadezen vliegeniers en 1 Brits vlieger, gevallen te Tigelot (Jalhay) op 2 november 1944, zal gecelebreerd worden op zondag 30 augustus 1998 te Jalhay. De gedachtenis aan alle Belgische en Geallieerde vliegeniers gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog, zal zich aansluiten aan deze plechtigheid.

PROGRAMMA

- Verzameling van de deelnemers op het kerkplein van Jalhay om 10u15.
- Plechtige mis met de medewerking van het zangkoor van Manailhant om 10u30.
- Na de mis, bloemneerlegging aan het doden monument van beide oorlogen te Jalhay.
- Plechtigheid te Tigelot, op de weg naar de afdamming van de Gileppe, op de plaats waar de bommenwerper Halifax neergestort..
- Na de plechtigheid, middagmaal in het restaurant "Brevent" route d'Oneux 77, Verviers.

De prijs van het middagmaal, aperitief en dranken aan tafel inbegrepen, is vastgesteld op 1200 frank.

Jalhay-Tigelot Billet d'inscription

*à envoyer à: Monsieur Léon BOULET
rue de Mangombroux 359
4800 VERVIERS*

NOM:

- * participera à la messe, accompagné de personne(s).
- * participera au déjeuner, accompagné de persone(s)

Je verse 1200 Fr x: total: Fr
au compte N°:

348-0133190-73

de Mémorial Canadien du Tigelot

Le comité organisateur est reconnaissant envers les membres des Vieilles Tiges qui aideraient son action en versant 100 Fr au même compte

*Barrer la mention inutile

Date limite d'inscription: 24 août - Seul le versement pour la participation au repas fait office d'inscription.

Jalhay-Tigelot Inschrijvingsbriefje

*Te sturen aan: Monsieur Leon BOULET
rue de Mangombroux 359
4800 VERVIERS*

NAAM:

- * zal deelnemen aan de mis, vergezeld door persoon(onen)
- * zal deelnemen aan het middagmaal, vergezeld door persoon(onen)

Ik stort 1200 Fr x: totaal: Fr
op rekeningnummer:

348-0133190-73

van Memorial Canadien du Tigelot

Het organiserend comité is de leden van de Vieilles Tiges dankbaar die hun actie steunen door 100 Fr te storten op dezelfde rekening.

* Doorhalen wat niet past

Uiterste inschrijvingsdatum: 24 augustus - Alleen de storting voor de deelneming aan het middagmaal dient als inschrijving.

**LES
VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

*

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le haut Patronage
de S.M. le Roi

*

BULLETIN TRIMESTRIEL
N°3/98



**DE
VIELLES TIGES
VAN BELGIË**

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming
van Z.M. de Koning

*

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr 3/98



Flying Officer Marc "Marcus" GENDEBIEN

SIEGE SOCIAL
LA MAISON DES AILES
rue Montoyer 1/13
1000 Brussel

MAATSCHAPPELIJK ZETEL
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1/13
1000 Brussel

3/98
Juillet-Août-Septembre

Nr 3/98
Juli-Augustus-September

SOMMAIRE - INHOUD

- **Editorial - *Editoriaal***
- **Biographie du lieutenant aviateur Marc Gendebien**
- ***Biografie van Luitenant vlieger Marc Gendebien***
- **Nouvelles de l'association - *Nieuws van de vereniging***
- **Chronique d'un pilote (suite et fin) - *Kroniek van een piloot (laatste deel)***
- **The Halifax MZ-829-KN is missing**
- **Diest, ville d'Orange - *Diest, Oranjestad***
- **Léopold (Coco) Collignon**
- **Septembre 39-Mai 40: la drôle de guerre**
- **September 39-Mei 40: de schemeroorlog**
- **Impressions de deux passagers de la ligne Sabena Belgique-Congo en 1939**
- **Rallye de la Fédération Belge d'Aviation**
- ***Rally van de Belgische Federatie voor Luchtvaart***

EDITORIAL

Chers amis,

La presse qui relate les événements du jour, ne montre bien souvent que les aspects négatifs. Parfois pourtant on est ébloui par la façon d'agir d'un seul individu: ce garde forestier qui simplement répond aux questions stupides des journalistes. "J'ai fait mon devoir". Posément, en connaissance de cause, on fait ce que la conscience vous dicte. Mais bien vite on recommence à grands bruits, 30 ans après, on refait à travers Cohn Bendit l'éloge de la révolte de mai 68, révolte qui fait peu de cas de la responsabilité, purement individualiste, pronant une société sans règles, ni institutions ni hiérarchies !

J'ai bien connu "Marcus" comme on appelait entre nous le Flying Officer Marc Gendebien en escadrille. Bien que plus âgé que nous, nous l'aimions pour son sourire, sa joie de vivre, sa spontanéité, sa générosité. Des anecdotes il y en a. La première c'est au retour à Carpiquet d'une mission sur Vlissingen, tout souriant comme toujours, fier d'avoir ramené son Spitfire percé de trous, il se fait attraper vertement pour n'avoir pas fermé le clapet devant l'arrivée d'air du refroidissement d'huile avant l'atterrissage, on poussera son avion au fossé! La seconde, c'est son cri: "Tulipes" à la radio. Vous comprenez qu'on survole la Hollande au printemps. Je ne vous dirai pas la réaction vocale du chef de formation!

Ce jour-là le ciel est tout bleu. Nous sommes 12 avions au-dessus de l'objectif. Le leader passe à l'attaque en piqué mais curieusement à près de 9.000 pieds il est déjà entouré de petits "Pufs" blancs des 40 mm. Mais il faut suivre, je me rappelle que je me secoue dans le piqué comme quand on veut éviter les grosses gouttes d'orage et je pense aussi au numéro douze ... Ils vont s'acharner sur lui et de fait il est touché et s'écrase près des canons ennemis.

J'ai eu l'occasion de parler de lui à son petit-fils, de lui expliquer ce qui lui était arrivé. Il a bien compris que Marcus a fait son devoir, avec le sourire peut-être, il l'a fait jusqu'au bout.

Ne l'oublions pas, pensons à tous ces jeunes garçons qui ont donné leur vie pour notre liberté.

Léon Branders
Colonel Aviateur e.r.
Président

EDITORIAAL

Beste vrienden,

In de pers worden dagelijkse gebeurtenissen beschreven, maar heel dikwijls slechts de negatieve aspecten daarvan. Soms is men nochtans verbluft door het optreden van een individu: die boswachter, die eenvoudig antwoordt op de stomme vragen van de journalisten: "Ik heb mijn plicht gedaan". Met kennis van zaken doet men rustig hetgeen het geweten u oplegt. Maar al gauw begint men 30 jaar nadien met veel tamtamde lof te zingen, via Cohn Bendit, van de opstand van mei '68, opstand die van geen verantwoordelijkheid wil weten, die zuiver individualistisch is, die een maatschappij zonder regels aanprijst, zonder instellingen, zonder hiërarchie !

Ik heb "Marcus" heel goed gekend - zo noemden wij onder ons de Flying Officer Marc Gendebien in het eskadron. Hij was iets ouder dan wij, wij hielden van zijn glimlach, van zijn levensvreugde, van zijn spontaan optreden, zijn edelmoedigheid. Heel wat anecdoten zijn er over hem te vertellen. De eerste: bij zijn terugkeer in Carpiquet, van een opdracht boven Vlissingen, was hij met zijn gebruikelijke glimlach erg fier, dat hij zijn Spitfire, vol gaten, had teruggebracht, maar kijk, hij krijgt op zijn donder omdat hij de luchtanvoerklep van de olievrager niet had dichtgemaakt voor de landing, men stoot zijn vliegtuig in de gracht ! Tweede anecdoten: zijn kreet "Tulipes" in de radio. U zal begrijpen dat dit wijst op vluchten boven Holland in de lente. Ik verzwijg liever de luide reactie van de formatieleider !

Die dag is de hemel helemaal blauw. Wij zijn met 12 vliegtuigen boven het objectief. De leider gaat in duikvlucht tot de aanval over, maar vreemd genoeg zo rond 9000 voet is hij al omringd met kleine witte "Pufs" van de 40mm kanonnen. Maar we moeten volgen, ik herinner me dat ik in de duikvlucht schudde zoals wanneer men de grote onweerdruipels wil vermijden en ik denk aan het nummer twaalf ... Ze gaan alles op hem concentreren en inderdaad wordt hij getroffen en vliegt hij zich te pletter vlak bij de vijandelijke kanonnen.

Ik heb de gelegenheid gehad, over hem te spreken met zijn kleinzoon, hem uit te leggen wat er gebeurd is. Hij heeft goed begrepen dat Marcus zijn plicht gedaan heeft, misschien met de glimlach, tot het uiterste einde.

Vergeeten we hem niet, denken wij aan die jonge kerels die hun leven hebben gegeven voor onze vrijheid.

Léon Branders
Kolonel Vlieger b.d.
Voorzitter

Le Lieutenant Aviateur Marc GENDEBIEN

Le Baron Marc GENDEBIEN est né à Acoz le 10 octobre 1912. Après ses humanités à l'Ecole abbatiale de Maredsous, il poursuit de brillantes études de droit. Il prend une part active à la vie du jeune barreau de Bruxelles et collabore avec compétence et dévouement à différents travaux juridiques.

Au Régiment des Guides où il effectue son service militaire en 1933, il devient rapidement un excellent cavalier. Lors de la mobilisation, il est rappelé au Groupe Cycliste de la 17e Division d'Infanterie, cantonné à Courtrai.

En congé le 10 mai, il rejoint le jour même son unité à Lanaeken, et est chargé de la liaison entre son Groupe et l'Etat-Major de la Division puis du Corps d'Armée. Après la capitulation, il s'échappe pendant son transfert en camion afin d'éviter le camp d'internement.

De retour à Bruxelles, Marc Gendebien se dévoue d'abord au ravitaillement. Il parvient à organiser un réseau local de l'Intelligence Service: par poste émetteur, il guide l'atterrissage d'avions anglais qui amènent des agents de Londres et emportent des Belges.

En 1941, il accepte une nomination au poste de Commissaire d'arrondissement de Namur.

Ses amis le font entrer dans le fameux service "Zero" de l'espionnage anglais. Prenant de plus en plus conscience des dangers du nazisme, il décide de partir pour l'Angleterre, le 4 août 1941 Avec deux amis, il franchit les Pyrénées, cherchant à gagner le Portugal. Via Gibraltar, ils débarquent à Greenock en Ecosse, début janvier 1942.

C'est à ce moment que Marc Gendebien décide d'entrer à l'aviation et reçoit en Angleterre les premiers rudiments d'une instruction qu'il complètera au Canada pendant 10 mois.

A la fin 1943, il décroche son brevet de "Pilot Officer" puis sa nomination au grade de Sous-lieutenant Auxiliaire de l'Armée Belge.

Rentré en Angleterre, il est affecté à la 349e escadrille, unité composée essentiellement de pilotes belges et équipée de Spitfire. Il participera à diverses opérations d'attaques au sol et entre autre à l'opération de débarquement à Walcheren. Le 19 novembre 1944, l'escadrille reçoit l'ordre de bombarder le pont-rail de Lindert, près d'Amerfoort aux Pays-bas. Douze appareils participent à la mission et piquent l'un après l'autre sur l'objectif. Le lieutenant Gendebien est le dernier de la formation. Touché par la défense antiaérienne, son appareil s'écrasera près de l'objectif.

Luitenant Vlieger Marc GENDEBIEN

Baron Marc GENDEBIEN werd geboren te Acoz op 10 oktober 1912. Na zijn humanoria in de abdijschool van Maredsous volgt hij de studies in de rechten, die hij op een schitterende wijze voltooit. Hierop wordt hij actief lid van de balie te Brussel en werkt hij met bekwaamheid en toewijding mee aan verschillende werkzaamheden op juridisch vlak.

Hij volbrengt zijn militaire diensplicht in 1933 bij het Regiment van de Gidsen, waar men vlug als een uitstekend ruiter kent. Bij de afkondiging van de mobilisatie wordt hij als wederopgeroepene gelegerd te Kortrijk bij de Groep Cyclisten van de 17e Infanteriedivisie.

Alhoewel met verlof op 10 mei 1940 vervoegt hij nog dezelfde dag zijn eenheid ten velde te Lanaken, waar hij belast wordt met het verzorgen van de verbinding tussen zijn Groep en de Staf van de Divisie en daarna met het Legerkorps. Teneinde na de capitulatie een internering te vermijden, ontsnapt hij tijdens zijn overbrenging per vrachtwagen. Eénmaal terug in Brussel legt Marc Gendebien zich eerst toe op de bevoorrading. Bovendien slaagt hij erin om een lokaal netwerk voor de Engelse Inlichtingendienst op te richten; met een zendpost leidt hij ondermeer de landingen van de Engelse vliegtuigen die agenten uit Londen aanvoeren en Belgen mee terugnemen. In 1941 aanvaardt hij de functie van Arrondissementscommissaris in Namen. Door toedoen van zijn vrienden treedt hij toe tot het bekende spionage-netwerk "Zero" dat voor de Engelse werkt.

Op 4 augustus 1941 beslist hij naar Engeland te vertrekken daar hij zich meer en meer bewust wordt van de gevaren van het nazisme. Samen met twee vrienden trotseert hij de Pyreneëen om zich naar Portugal te begeven. Via Gibraltar ontschepen ze begin januari 1942 te Greenock in Schotland. Op dat moment beslist Marc Gendebien toe te treden tot de Luchtvaart en ontvangt in Engeland de eerste opleiding die hij in Canada na 10 maanden voltooit. Einde 1943 behaalt hij het brevet van "Pilot Officer" waarop hij benoemd wordt tot Hulp-onderluitenant. Terug in Engeland wordt hij overgeplaatst naar het 349e Smaldeel dat voornamelijk bestaat uit Belgische piloten en met Spitfire vliegt. Hij neemt deel aan verscheidene aanvallen op gronddoelen, onder andere gedurende de landingsoperaties te Walcheren. Op 19 november 1944 krijgt zijn smaldeel de opdracht de spoorwegbrug van Lindert (NL) te bombarderen. Twalf vliegtuigen nemen deel aan deze zending en voeren de één na de andere een duikvlucht uit naar het doel. Luitenant Gendebien is de laatste van de formatie. Zijn vliegtuig wordt echter geraakt door het luchtafweergeschut en stort dicht bij het doel neer.

Au cours de sa trop courte vie, le Baron Marc Gendebien fit preuve en toute circonstance de loyauté, d'intégrité mais surtout de générosité qui est sans aucun doute la source profonde de sa gentillesse avec tous, le secret de son courage et l'inspiration de tout son héroïsme.

Chevalier de l'Ordre de Léopold avec Palme, il est titulaire de la Croix de Guerre avec Palme et de la croix des Evadés.

Tijdens zijn veel te korte leven leverde Baron Marc Gendebien in alle omstandigheden de bewijzen van zijn getrouwheid, zijn rechtschapenheid en vooral van zijn edelmoedigheid die zonder twijfel aan de grondslag van zijn vriendelijkheid ten opzichte van iedereen, het geheim van zijn moed en de inspiratiebron van zijn heroïsme.

Buiten zijn hoedanigheid als Ridder in de Leopoldsorde met Palm, is hij eveneens bezitter van het Oorlogskruis met Palm en het Kruis van de oorlogsontsnaptten.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

NIEUWS VAN DE VERENIGING

Bienvenue aux nouveaux - Welkom aan de nieuwe membres leden

ADMISSIONS DU 10 JUIN 1998 - TOELATING VAN 10 JUNI 1998

MERCIER Jacques

Breveté pilote d'avion en 1953 par l'Aéroclub de France

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Pierre Uyttenhove et Jacques Tonet

KUHNEMANT Robert

Admis dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: Jean Bruart et Robert Feuillen

Ceux qui nous ont quittés - Diegene die ons verlaten hebben

Madame VUYSTEKE, le 16 juin, dans 101ème année,

Présidente honoraire de FONAVIBEL

Administrateur honoraire de la Maison des Ailes

Jean PISSOORT, le 13 avril

Albert VAN WERSCH, le 20 juin

*Nos sincères condoléances aux familles et aux amis de ces disparus
Onze ennige deelneming aan de familie en vrienden van deze verdwenen*

Les prochains mercredis - De volgende woensdagen des rencontres van ontmoeting

12 Août - Augustus = TEMPLoux

Septembre - September = PAS DE REUNION-GEEN VERGADERING

14 Octobre - Oktober = AIR MUSEUM

12 Novembre - November = MAISON DES AILES- HUIS DER VLEUGELS (Jeudi/Donderdag)

Décembre - December = MAISON DES AILES - HUIS DER VLEUGELS

Prochain bulletin - Volgend tijdschrift

15.11.1998

Mercredi 12 août - TEMPLoux - Woensdag 12 augustus

Tradition maintenue, la réunion du mois d'août aura lieu à l'aérodrome de Namur-Temploux, le mercredi 12 août 1998 à partir de 12h00.

Le déjeuner-buffet est prévu à 13h00; son prix est de 850 Fr, vin à table compris.

Une tombola sera organisée durant le lunch.

Attention: Pour des raisons de sécurité dans le restaurant, nous sommes tenus impérativement à n'accepter que 100 participants.

Clôture des inscriptions: 5 août

Billet d'inscription dans ce bulletin.

Traditiegetrouw, zal de vergadering van augustus plaats vinden op woensdag 12 augustus op het vliegveld van Namur-Temploux vanaf 1200u.

De buffet-lunch is voorzien om 13.00u; zijn prijs is 850 Fr wijn aan tafel inbegrepen.

Een tombola zal plaats hebben gedurende de lunch.

Attentie: Voor veiligheidsredenen in de restaurant, zijn wij strikt gehouden aan maximum 100 deelnemers.

Sluiting van de inschrijvingen: 5 augustus.

Inschrijvingsbriefje in deze tijdschrift.

Mardi 8 septembre - DIEST - Dinsdag 8 september

La visite du béguinage de Diest, du musée communal et de l'église St Sulspice, est organisée le mardi 8 septembre 1998.

PROGRAMMA

09h45: Présentation d'un montage audio-visuel de l'histoire de Diest dans la salle "Aula" du béguinage.

10h45: Visite guidée du béguinage et de son église du XIII^e siècle.

12h30: Déjeuner au restaurant "Ezeldijkmolen", ancien moulin à eau du XVI^e siècle.

(Apéritif avec amuse-bouche, entrée, plat principal, dessert, café et vins à table);

14h30: Visite du musée de la ville et de l'église St Sulspice (visites guidées).

16h00: Fin des visites

Attention: Porter des chaussures de marche car les pavés du béguinage sont de l'époque des premières béguines !

Ceux qui ne disposent pas de véhicules personnels sont priés de s'adresser au secrétaire-général pour arrangements du transport vers et à Diest.

Prix de la journée, déjeuner et rétribution des guides: 1200 francs

Billet d'inscription dans ce bulletin

Het bezoek van het begijnhof van Diest, van het stedelijkmuseum en van de St Sulpitiuskerk, zal plaats hebben op dinsdag 8 september 1998.

PROGRAMMA

09.45u: Voorstelling van een dia-montage van de geschiedenis van Diest in de "Aula" zal van het begijnhof.

10.45u: Geleid bezoek aan het begijnhof en aan zijn kerk van XIII^e eeuw.

12.30u: Middagmaal in de "Ezeldijkmolen", een oude watermolen van de XVI^e eeuw (Aperitief met hapjes, voorgerecht, hoofdschotel, nagerecht, koffie en wijnen aan tafel).

14.30u: Geleid bezoek aan het stedelijkmuseum en aan de St Sulpitiuskerk.

16.00u: Einde van de bezoeken

Attentie: Stapschoenen dragen want de plaveien van het begijnhof zijn van de tijd van de eerste begijnen !

Voor diegene die geen persoonlijk voertuig hebben, gelieve zich te wenden tot de secretaris-generaal voor een vervoer arrangement.

Prijs van de uitstapdag met middagmaal en gidsloon: 1200 frank

Inschrijvingsbriefje in deze tijdschrift

Visite de Diest

PARKING POUR LE BEGUINAGE ?

Joindre le ring est de Diest, en direction Beringen.
Parking sur la gauche du ring, en face du béguinage, dans un virage 500m, après le moulin à vent.

COMMENT SE RENDRE AU RESTAURANT "EZELDIJKMOLEN" ?

Tout droit à la sortie du parking sur le ring ring.
Aux premiers feux tricolores, tourner à gauche dans la Schaffensestraat.

Rouler 500 m environ, le Ezeldijkmolen, bâtiment de style Renaissance apparaîtra sur la gauche, en retrait (pièce d'eau devant).

Quelques mètres plus loin, tourner à gauche.
Indication "Ezeldijkmolen" sur le mur d'un magasin de matériaux de construction.

L'entrée du restaurant et du parking se trouve dans le fond de la petite rue, à gauche.

PARKING CENTRE-VILLE ?

A la sortie du restaurant, traverser la Schaffensestraat pour emprunter la Michel Thysstraat jusqu'au bout.
D'autres indications seront données sur place.

REUNION D'OCTOBRE

La réunion mensuelle du mois d'octobre aura lieu à la cafétéria du Musée de l'Air, le mercredi 14 à partir de 12h00.

Norbert Niels y fera préparer un excellent buffet pour le prix démocratique de 800 francs, vin compris.

Inscription obligatoire. Billet dans le présent bulletin



MAISON DES AILES

L' ASBL "La Maison des Ailes", rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles, cherche un exploitant pour son restaurant, bar et salles de réunion à partir du 1er février 1999.

Accès à la profession indispensable. Bilingue. Contrat de bail commercial. Appartement sur place disponible.
Pour conditions: téléphoner ou faxer au N° 02/514.67.49

Bezoek van Diest

PARKING VOOR HET BEGJNHOF ?

De ring van Diest nemen (oostelijk deel), richting Beringen. Parking op de linker kant, tegenover het begijnhof, in een bocht, 500 m na de windmolen.

HOE ZICH TE BEGEVEN NAAR HET RESTAURANT "EZELDIJKMOLEN" ?

De ring weer nemen.

Aan de eerste verkeerslichten, links draaien in de Schaffensestraat.

Ongeveer 500 m rijden, de Ezeldijkmolen, gebouw in Renaissance stijl, zal zichtbaar zijn op de linker kant van de straat (waterpartij er voor).

Na enkele meters, links draaien.

"Ezeldijkmolen" aangeduidt op de muur van een bouwmaterial winkel.

De ingang van het restaurant en de parking bevindt zich achterin het straatje, links.

PARKING IN HET CENTRUM ?

De Schaffensestraat oversteken en de Michel Thysstraat nemen (tegenover de uitgang van het restaurant) tot aan het einde. Andere inlichtingen zullen gegeven worden ter plaatse.

VERGADERING VAN OKTOBER

De maandelijkse vergadering van de maand oktober zal plaats hebben op woensdag 14 vanaf 12.00u in de cafetaria van het Luchtvaart Museum.

Norbert Niels zal een voortreffelijk buffet klaar maken voor de democratisch prijs van 800 Fr, wijn inbegrepen. Inschrijving noodzakelijk. Zie inschrijvingsbriefje in deze tijdschrift.



HUIS DER VLEUGELS

De VZW "Het Huis der Vleugels" Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel, zoekt een uitbater voor haar restaurant, bar en vergaderzalen vanaf 1ste februari 1999.

Beroepsbekwaamheid noodzakelijk. Tweetalig.

Handelshuurcontract

Appartement ter plaatse beschikbaar.

Bel of Fax de voorwaarden op Nr 02/514.67.49

CHRONIQUE D'UN PILOTE

Voici la troisième et dernière partie des articles écrits en son temps, par Jacques Genot pour le magazine "Notre Sabena". Nous le remercions très vivement pour l'autorisation qu'il nous a donnée de les reproduire dans nos bulletins.

METHODES

Split cockpit procedure

Vers les années 50 déjà, les avions à pistons atterrissaient avec des minima de 200 pieds, 500 mètres, c'est-à-dire que la tour de contrôle garantissant une visibilité de 500 mètres au niveau de la piste, le pilote en approche, en arrivant à une hauteur de 200 pieds, devait décider si les références visuelles étaient suffisantes pour atterrir en toute sécurité. Dans la négative, une manoeuvre de "remise des gaz" s'imposait et le pilote devait ou bien effectuer un nouvel essai, ou se diriger vers un autre aéroport ayant de meilleures conditions.

Vers les années 60, à l'arrivée des avions "jet" bien plus performants en altitude de croisière, en poids transporté et en rayon d'action, on fut quelque peu étonné de les voir handicapés par des minima d'atterrissage plus élevés (300 pieds, 800 mètres), ce qui devait causer un nombre de déroutements plus important par mauvais temps ! Quelle était la cause de cette dégradation ?

Pour répondre à cette question, nous devons examiner de plus près les caractéristiques de ces deux types d'avion dans la manoeuvre délicate de remise des gaz.

Lorsqu'un pilote d'avion à pistons entreprend cette manoeuvre, l'augmentation de la puissance appliquée aux moteurs entraîne un accroissement important et immédiat du souffle des hélices et, en conséquence, de la masse d'air traitée par les ailes de l'avion. Ceci se traduit sans délai par un changement de la trajectoire descendante et trajectoire montante avec une diminution instantanée de la vitesse de décrochage.

Le moteur "jet" est, quant à lui, caractérisé bien sûr par une poussée plus importante mais relativement lente à l'accélération. Il faut, en effet, 3 à 4 secondes pour passer du régime d'approche au régime maximu

KRONIEK VAN EEN PILOOT

Ziehier het derde en laatste gedeelte van de reeks artikelen die Jacques Genot geschreven heeft voor het tijdschrift "Onze Sabena". Wij danken hem van harte dat we deze artikelen hebben mogen publiceren in onze eigen tijdschriften.

METHODES

Split cockpit procedure

In de jaren '50 al landden schroefvliegtuigen bij minima van 200 voet, 500 meter, dat wil zeggen dat de controletoren een zicht van 500 meter ter hoogte van de baan garandeerde; de piloot moest, bij de nadering op een hoogte van 200 voet gekomen, bepalen of het zicht voldoende was om in alle veiligheid te landen. Luidde het antwoord negatief, dan moest er meer gas gegeven worden en moest de piloot het nog eens opnieuw proberen of naar een andere luchthaven vliegen waar het zicht beter was.

In de jaren zestig, toen het straalvliegtuig verscheen, met grotere prestaties op kruishoogte, een groter nuttig gewicht en een grotere actieradius, was men enigszins verbaasd dat het gehandicapt werd door hogere landingsminima (300 voet, 800 meter), waardoor meer vliegtuigen bij slecht weer moesten uitwijken. Waaraan was deze verslechtering te wijten ?

Om op deze vraag te kunnen antwoorden moeten we de karakteristieken van twee vliegtuigtypes bij het moeilijke manoeuvre van het meer-gas-geven nader bekijken.

Wanneer een piloot van een vliegtuig met zuigermotoren dit manoeuvre uitvoert, veroorzaakt de grotere kracht die de motoren ontwikkelen onmiddellijk een sterke toename van de stuwkracht van de schroeven en dus van de luchtmasse die langs de vleugels strijkt. Daardoor verandert de daling dadelijk in een stijging, en dit gaat gepaard met een ogenblikkelijke vermindering van de snelheid waarbij het draagvermogen valt.

De straal motor daarentegen is gekenmerkt door een grotere stuwkracht, maar betrekkelijk langzame acceleratie. Er zijn namelijk 3 tot 4 seconden nodig

De plus, cette augmentation de poussée n'influence en rien l'écoulement de l'air au niveau des ailes et n'apporte donc pas l'effet bénéfique d'un souffle d'hélice à la portance de l'aile, ni à la vitesse de perte de sustentation.

En conséquence, la manoeuvre de remise des gaz est une opération bien plus délicate en avion "jet" car l'inertie du moteur ne laisse guère de temps à l'hésitation du pilote, la décision de repartir doit être prise quasi instantanément; l'augmentation de portance requise pour la trajectoire montante ne peut être obtenue que par un changement d'attitude important de l'avion; une mauvaise synchronisation du changement d'attitude et de la remise des gaz se traduirait par une décélération de l'avion et le ferait approcher rapidement d'une perte de sustentation où la catastrophe est inévitable.

Pour garder une sécurité de vol suffisante, il fut décidé d'augmenter la hauteur de décision de 200 à 300 pieds, ce qui entraîna une augmentation de la visibilité au sol requise de 500 à 800 mètres.

Je m'attacherai plus particulièrement à démontrer comment l'étude du facteur humain a permis de développer une procédure de travail des deux pilotes, appelées *split cockpit* et ce, afin de vaincre le handicap des avions "jet" par rapport aux avions à pistons, sans nuire à la sécurité de vol.

Avec un brin d'imagination, entrons dans l'intimité d'un pilote effectuant une approche et observons, si vous le voulez, le déroulement de sa pensée.

Quelles sont les informations reçues ?

- **Par la vue:** le regard balaye en permanence une vingtaine d'instruments parmi de nombreux autres, qui le renseignent sur la vitesse, la trajectoire tant en azimuth qu'en élévation, la localisation de l'avion par rapport à l'aérodrome, les écarts par rapport à la trajectoire idéale qui amène l'avion au début de la piste, le régime des moteurs.
 - **Par l'ouïe:** dans le fatras des communications, le pilote doit discerner les messages qui le concernent et qui vont permettre aux contrôleurs au sol d'assumer la séparation par rapport aux autres avions. Pendant les 10 à 15 minutes que peut durer une approche sans visibilité, le pilote doit intégrer tous ces éléments et en déterminer la conduite à suivre. En fait, son "ordinateur" intérieur va lui demander un certain nombre de travaux à exécuter:
 - **de la main droite:** le régime moteur nécessaire pour maintenir la trajectoire et la vitesse voulues;
 - **de la main gauche;** le déplacement de la commande de vol pour donner à l'avion l'attitude voulue, c'est-à-dire la hauteur du nez par rapport à l'horizon et l'inclinaison nécessaire aux changements de cap;
 - **aux cordes vocales:** le pilote donnera au co-pilote les ordres nécessaires à l'exécution des check-lists, au changement des aides radios, à la descente du train d'atterrissage, à la sortie des volets hypersustentateurs (flaps). Un tel exercice de concentration mentale ne s'effectue pas sans fatigue nerveuse.
- Après avoir volé 10, voire 12 heures, peut-être de

om van de stuwkracht bij de nadering tot maxistuwkracht te komen. Bovendien heeft deze verhoging van de stuwkracht geen enkele invloed op de luchtstroom om de vleugels en heeft dus niet het voordelige effect van de schroefwind op de draagkracht van de vleugel noch op de snelheid waarbij de draagkracht vermindert. Dat betekent dat het weer-gas-geven bij een straalvliegtuig een heel wat moeilijker manoeuvre is, want de traagheid van de motor laat de piloot geen moment aarzeling toe: de beslissing om door te starten moet bijna onmiddellijk worden genomen; de nodige grotere stijgkracht kan alleen verkregen worden door een aanzienlijke verandering in de stand van het vliegtuig. Wanneer deze verandering in de invalshoek en het gas-geven niet goed gesynchroniseerd zijn, dan daalt de snelheid en kan ze het punt benaderen waarop er geen "lift" meer is en een ramp onvermijdelijk wordt.

Om voldoende veiligheid te garanderen werd beslist de hoogte waarop de doorstartbeslissing genomen moet worden van 200 tot 300 voet te verhogen, waardoor het zicht op de grond van 500 m op 800 m gebracht moest worden. Ik wil hierin verder aantonen hoe de studie van de menselijke factor het mogelijk gemaakt heeft voor de twee piloten een werkmethode te ontwerpen, de *zgn split cockpit* om het nadeel weg te nemen dat straalvliegtuigen in vergelijking met schroefvliegtuigen hebben, en zulks zonder de veiligheid bij het vliegen te schaden. Laten wij ons in onze verbeelding even in het hoofd van een piloot verplaatsen die een naderingsmanoeuvr uitvoert en zijn gedachtengang observeren.

Welke informatie ontvangt hij ?

- **Visueel:** zijn blik gaat voortdurend langs een twintigtal instrumenten, onder vele andere, die de snelheid aanwijzen, de koers, zowel horizontaal als verticaal, de positie van het vliegtuig ten opzichte van de landingsbaan, de afwijking van de ideale koers die het toestel tot de drempel van de baan brengt, de motorsnelheid.
- **Auditief:** uit de Babel van berichten moet de piloot die halen hem betreffen en de verkeersleiding op de grond in staat stellen ervoor te zorgen dat het vliegtuig op de voorgeschreven afstand van de andere blijft. Gedurende de 10 of 15 minuten die een nadering zonder zicht in beslag kan nemen moet de piloot al deze gegevens in zich opnemen en bepalen wat hij gaat doen. De computer in zijn hoofd zal hem een aantal opdrachten geven:
 - **de rechterhand** regelt de motorsnelheid die nodig is om de juiste koers en snelheid te houden;
 - **de linkerhand** stuurt het vliegtuig in de juiste stand: hoogte van de neus ten opzichte van de horizont en de nodige hoek voor de koersveranderingen;
 - **de stembanden:** de piloot geeft de tweede piloot de orders die nodig zijn om de controlelijsten af te werken, het onderstel uit te laten en- de kleppen uit te steken. Zo een geestelijke concentratie eist veel van de zenuwen; Na 10, 12 uren vliegen, misschien wel's nachts, na misschie

nuit, après avoir éventuellement effectué déjà trois ou quatre atterrissages, en une ou deux secondes, il est demandé au pilote en fin d'approche de prendre la décision d'atterrir ou de repartir. Pour prendre celle-ci, il aura dû quitter des yeux les instruments qu'il balaye du regard depuis un quart d'heure et adapter sa vue à des objectifs plus éloignés afin de juger les références visuelles qui lui sont offertes.

On est arrivé à la conclusion que pour abaisser la hauteur de décision des avions "jet" on se devait:

- de réduire la fatigue mentale du pilote au moment de la décision;
- de lui donner un temps suffisant pour adapter sa vue à la vision lointaine de la piste.

Cet objectif fut atteint par la procédure appelée *Split cockpit*. Dans toute approche à la limite, le second pilote doit assurer lui-même la conduite de l'avion, réduisant ainsi la fatigue du pilote. De plus, celui-ci est rendu disponible pour synthétiser tous les éléments de l'approche en cours et prendre une décision intermédiaire qui s'imposerait. A l'approche de la hauteur de décision, le commandant fait confiance à son second, quitte des yeux les instruments et prend le temps nécessaire pour adapter sa vue à l'éclairage de piste. Si les repères sont suffisants, il reprend les commandes de l'avion et atterrit. Dans le cas contraire, il donne l'ordre de la remise des gaz et la manoeuvre est exécutée par le second pilote dont le regard n'a pas quitté un instant les instruments.

En conclusion, je dirai que la *split cockpit procedure* est un élément important qui a permis de réduire les minimas d'atterrissage jusqu'aux performances qui sont actuellement de 100 pieds pour la hauteur de décision, et de 350 m pour la visibilité en B-737, 400 m en B-747.

Les "Opérations" de la Sabena adoptèrent la *split cockpit procedure* vers les années 65 et furent ainsi les deuxièmes au monde à l'appliquer.

Outre les avantages économiques évidents, nous notons comme retombées positives: l'amélioration de la discipline de travail au cockpit, la mise en évidence du rôle du second pilote dans la conduite du vol; un entraînement plus complet des seconds pilotes et une meilleure préparation à la carrière de commandant; d'une façon générale, un accroissement de la sécurité du vol.

Le pilote de ligne et l'atterrissage

Si au départ d'un vol, bien des choses sont possibles voire probables, une chose est absolument certaine, il faudra atterrir. Bien sûr, le pilote s'arrange toujours pour disposer d'une réserve mais si un jour, par malheur, il arrivait qu'un avion ait épuisé complètement son carburant, il ne resterait qu'à réaliser un atterrissage forcé après un vol plané, tout

drie of vier landingen, moet de piloot aan het einde van het naderingmanoeuvr in één of twee seconden beslissen of hij zal landen of door zal starten. Om die beslissing te nemen moet hij zijn blik van de instrumenten die hij al een kwartier lang aftast, afwenden en zijn ogen aan verder verwijderde objecten aanpassen om de visuele waarnemingspunten te beoordelen. Men is tot het besluit gekomen dat men, om de hoogte te verlagen waarop de beslissing in een straalvliegtuig genomen moet worden:

- de geestelijke vermoeidheid van de piloot op het ogenblik van de beslissing moest verminderen;
- de piloot voldoende tijd moest gunnen om zijn gezichtsvermogen aan het waarnemen van de baan op grotere afstand aan te passen.

Aan deze vereisten is voldaan door de invoering van de *split cockpit* werkwijze. Bij elke nadering neemt de tweede piloot de besturing over waardoor de gezagvoerder minder belast wordt. Deze kan dan alle gegevens van de nadering in zich opnemen en zo noding onmiddellijk een beslissing nemen. Bij het naderen van de hoogte waarop de beslissing om door te starten genomen moet worden vertrouwt de gezagvoerder op de tweede piloot en kijkt hij van de instrumenten weg zodat zijn ogen zich aan de baanverlichting kunnen aanpassen. Beschikt hij over voldoende referentiepunten, dan neemt de gezagvoerder de besturing over en landt hij. Is dat niet het geval dan beveelt hij door te starten en de tweede piloot, wiens blik geen ogenblik van de instrumenten afgewend is geweest, geeft weer gas.

Tot besluit zou ik willen zeggen dat de *split cockpit procedure* een belangrijk element is dat het mogelijk heeft gemaakt de landingsminima te verminderen: deze zijn nu 100 voet als hoogte waarop de doorstartbeslissing genomen moet worden, 350 m zicht voor de B-737 en 400 m voor de B-747.

De vliegdiens van Sabena heeft de *split cockpit procedure* omstreeks de helft van de jaren zestig als tweede luchtvaartmaatschappij ter wereld ingevoerd. Behalve de voor de hand liggende economische voordelen zijn er andere gunstige effecten: verbetering van de arbeidsdiscipline in de cockpit, de betekenis van de taak van de tweede piloot in de besturing van het vliegtuig en daardoor een vollediger opleiding van de tweede piloten; een betere voorbereiding voor de taak van gezagvoerder en in het algemeen een verhoging van de vliegveiligheid.

De lijnpiloot en de landing

Terwijl er bij het vertrek van een vlucht veel dingen mogelijk, ja zelfs waarschijnlijk zijn, dan is er toch één dat vaststaat, nl. dat men zal moeten landen. Natuurlijk zorgt de piloot er altijd voor dat hij over voldoende brandstof beschikt, maar als het op een dag, ongelukkigerwijs, gebeurde dat een toestel zijn hele reserve verbruikt, dan zou de gezagvoerder wel

13

comme l'auto en panne de carburant peut dévaler une colline, pour s'arrêter nécessairement lorsque la pente se termine. Vous avez certainement observé des avions à l'atterrissage en vous rendant près d'un début de piste, mais aujourd'hui, je vous offre de vivre l'atterrissage par l'oeil du pilote.

L'atterrissage, une porte à passer

Pour entrer dans une maison, pour passer de l'extérieur vers l'intérieur, il nous faut passer la porte. Il en est de même pour l'avion, pour passer du système air, où les ailes le portent, au système sol, où les roues le portent, l'avion doit passer une porte de 45 m sur 300 m. En effet, le pilote se doit de poser l'avion dans les 300 premiers mètres de la piste qui a une largeur de 45 m. Est-ce large, est-ce étroit ? Pour un 737, cet espace est relativement confortable mais pour un B-747 où l'empattement des roues à lui seul fait 16 m, cela devient beaucoup plus juste. Pas question de se poser sur le bord de la piste car les lampes qui s'élèvent au-dessus du béton seraient écrasées et risqueraient de faire éclater les pneus. Se poser avant la piste, c'est la catastrophe possible; se poser au-delà des 300 m est moins grave sauf si la longueur de piste est critique. Un B-747 qui atterit à Anvers est, bien sûr, plus à la limite qu'un B-747 à Bruxelles.

Une porte devant laquelle il faut bien se présenter !

Pour passer une porte, instinctivement vous vous présentez dans l'axe, sinon vous risquez de vous heurter aux montants. Pour l'avion, tout se passe dans deux dimensions, il faut à la fois présenter l'avion suivant l'axe de la piste, sinon une sortie catastrophique de l'aire bétonnée s'ensuivrait, mais aussi, faut-il présenter l'avion suivant une pente bien déterminée (de l'ordre de 2,5 à 3 degrés).

Si la pente est trop rasante, le risque de toucher un obstacle, voire de toucher avant la piste est évident, l'appréciation du pilote pouvant être défaillante, et les soubresauts de l'atmosphère parfois inattendus. En fait les roues ne peuvent survoler le début de piste au-dessous de 15 m.

Si la pente est trop plongeante, les problèmes se posent à l'arrondi final. Si le pilote modifie trop tard la trajectoire plongeante en trajectoire horizontale à la piste, l'impact sur le béton sera très dur, accentué par la force centrifuge qui augmente le poids apparent de l'avion.

verplicht zijn na een glijvlucht, een noodlanding uit te voeren; dat is zowat de toestand van de auto die zonder benzine komt te zitten en nog in staat is een helling af te rollen maar beneden noodzakelijk tot stilstand komt. U hebt zeker al van dichtbij de landing van een vliegtuig kunnen volgen; vandaag maakt u er een mee vanuit de stoel van de piloot.

De landing, iets waar men doorheen moet

Om een huis te betreden, om dus van buiten naar binnen te gaan, moeten we door de deur. Dat is ook zo met het vliegtuig: om vanuit de lucht waar zijn vleugels hem dragen, op de grond te komen waar hij op zijn wielen steunt, moet het door een deur van 45 m op 300 m. De piloot is namelijk verplicht het toestel neer te zetten binnen de eerste 300 m van de baan, die 45 m breed is. Is dat breed of is dat smal ? Voor een 737 is dit behoorlijk ruim, maar voor een B-747 met zijn wielbasis van 16 m is het al heel wat krapper gemeten. Het gaat zo maar niet op de rand van de landingsbaan neer te komen want de lampen die boven het beton uitsteken zouden worden vermorzeld en de banden kunnen springen. Vóór de baan neerkomen kan rampzalig vooral wanneer de grond onder het tientallen tonnen wegende vliegtuig inzakt; verder op de baan landen is minder erg, behalve wanneer dat vanwege haar lengte te gewaagd is. Een B-737 zit in Antwerpen natuurlijk dichterbij de limiet dan een B-747 in Brussel.

Vòr deze deur moet men zich in de goede positie plaatsen

Om door een deur te gaan, plaatst men zich instinctief in het midden van het deurgat omdat anders het gevaar bestaat dat men zich aan de post stoot. Het vliegtuig moet met twee dimensies rekening houden: niet alleen dient het in de lijn van de baan binnengebracht te worden omdat het anders met catastrofale gevolgen het betondek verlaat, maar het moet ook onder een bepaalde hellingshoek (van 2,5 tot 3 graden) liggen. Indien het te laag vliegt bestaat het gevaar dat het tegen een hindernis terechtkomt of zelfs al grond raakt voordat de landingsbaan bereikt is; het is immers mogelijk dat het oordeelsvermogen van de piloot faalt of er onverwacht wat verkeerd gaat met het weer. Kortom aan het begin van de baan mogen de wielen zich niet onder de 15 m bevinden.

Indien de helling van het vliegtuig te sterk naar beneden gericht is, komen er moeilijkheden in de eindfase van de glijvlucht. Zet de piloot de daalvlucht te laat om in een horizontale positie, dan komt het toestel zeer hard op het beton terecht, een schok die nog heviger wordt door de middelpuntvliedende kracht

Si le pilote arrondit trop haut, l'avion, emporté par un surcroît de portance dû à l'effet sol, va rater sa porte et se poser bien au-delà des 300 premiers mètres.

Réussir un atterrissage sans risque demande une certaine préparation. Il faut en fait prendre du recul pour parfaitement stabiliser à la fois la vitesse et la trajectoire en toute sécurité. L'avion se présentera dans ces conditions au plus tard à 3 km en finale, mais en pratique la manoeuvre d'alignement débute déjà à une douzaine de kilomètres.

L'atterrissage, une histoire de coup d'oeil !

Comment maintenir l'avion dans l'axe de la piste ? Le problème est similaire au conducteur automobile qui arrive à maintenir la bande de roulement en globalisant la vue du pare-brise, du capot de l'auto et de la route. Comment maintenir la pente appropriée ? C'est un problème plus difficile qui ne peut se résoudre que par un entraînement systématique lors de l'apprentissage du métier et qui doit être réappris à chaque changement de machine. Dans un premier temps, le pilote vise le point d'impact sur la piste. Il est bien entendu que si la pente est constante, l'oeil du pilote le perçoit d'une façon permanente immobile par rapport au pare-brise. Aussi, par rapport à ce point, le pilote reste sur la même pente si la perspective de la piste semble constante. Je m'explique: à distance, l'oeil du pilote voit le début de piste plus large que le bout de piste. Donc dans l'oeil les bords de pistes convergent vers un même point à l'infini suivant un certain angle qui doit rester constant. Bien sûr, au fur et à mesure du rapprochement, la piste semble devenir de plus en plus large, mais les angles de perspective à distance restent les mêmes si la pente d'approche reste constante.

Mais, me direz-vous, que faire lorsque la visibilité est mauvaise ? Dans ce cas, la solution est apportée par des émetteurs radio au sol et de réception dans l'avion, permettant aux pilotes, par l'interprétation des instruments, de connaître à la fois l'éloignement du début de piste et les écarts par rapport à l'axe et au plan de descente.

Le vent, une bonne affaire !

C'est certain, ce qui fait voler l'avion, c'est une certaine vitesse par rapport à l'air ambiant mais si celui-ci se déplace, la vitesse de l'avion par rapport à la piste en est influencée. En fait, le pilote est toujours intéressé par un vent opposé et orienté suivant la direction de la piste. Plus ce vent sera important, plus faible sera la vitesse au moment du toucher des roues, plus courte sera la distance du freinage.

die het schijnbare gewicht van het vliegtuig verhoogt. Indien de piloot de glijvlucht in horizontale vlucht omzet wanneer het toestel nog te hoog is, zal het vliegtuig meegesleurd door een te groot draagvermogen vanwege het grondeffect zijn deuropening missen en aanzienlijk buiten de eerste 300 m terechtkomen.

Om een toestel veilig aan de grond te brengen is het nodig de landing voor te bereiden. Eigenlijk dient men voldoende afstand te nemen om tegelijkertijd en in alle rust de snelheid en de vliegbaan te stabiliseren. Zo kan het vliegtuig dan op ten minste 3 km voor de eindfase de landingspositie innemen, maar in de praktijk begint het richtmanoeuvr al op een afstand van 12 kilometer.

Voor de landing moet je je ogen gebruiken !

Hoe houdt men een vliegtuig in de aslijn van de landingsbaan ? Op dezelfde manier als de autobestuurder die zijn wagen op de goede rijstrook houdt doordat hij tegelijk het windscherm, de autokap en de weg kan overzien.

Hoe de juiste helling te bewaren ? Dat is al moeilijker en kan alleen worden geleerd door in de opleidingsperiode systematisch te oefenen, een training die bij elke verandering van vliegtuigtype moet worden overgedaan. Eerst richt de piloot het toestel naar het raakpunt op de baan. Indien de helling constant blijft, zal de piloot dit punt natuurlijk altijd op dezelfde plaats ten opzichte van het windscherm waarnemen. In verhouding tot dit punt blijft de helling gelijk indien het baanperspectief constant lijkt te zijn. Ik leg even uit: van op een afstand ziet de piloot het begin van de baan breder dan het einde ervan. Voor het oog richten de randen van de baan zich naar een punt in het oneindige onder een bepaalde hoek, die constant moet blijven. Vanzelfsprekend lijkt de baan steeds breder te worden naargelang het toestel nadert, maar van verre blijven de perspectiefhoeken gelijk indien de naderingshelling constant blijft. Maar, zult u me zeggen, wat te doen als het zicht slecht is ? In zulk geval ligt de oplossing bij de zenders op de grond en het ontvangsttoestel aan boord die het de piloten mogelijk maken van hun instrumenten tegelijk de afstand van de landingsbaan en de afwijking van de baan en het daalvlak af te lezen.

De wind, een goeie zaak !

Ja zeker, een toestel vliegt doordat het een zekere snelheid heeft in verhouding tot de omringende lucht; maar indien deze lucht zich verplaatst, wordt daardoor de snelheid van het vliegtuig in betrekking tot de landingsbaan beïnvloed. In feite is het altijd voordelig voor de piloot wanneer er een tegenwind waait die ook nog de richting van de baan volgt. Hoe sterker de wind, hoe lager de snelheid op het ogenblik dat de wielen de grond raken en hoe korter dus de remafstand.

Un vent de 10% de la vitesse de l'avion réduit de 20% la distance de freinage. Vous comprenez maintenant pourquoi le pilote essaye toujours d'atterrir face au vent. S'il arrive que l'on doive atterrir vent arrière, l'effet est inverse, et l'attitude de l'avion, de plus en plus plongeante, augmente le risque de toucher avec la roue de nez qui, elle, n'a pas la résistance pour subir l'impact de l'atterrissage. En fait, nos avions peuvent atterrir vent arrière pour autant que celui-ci ne dépasse pas environ 20 km/heure.

Quand le vent rend l'atterrissage difficile

Le vent n'est pas toujours dans l'axe de la piste. Dès qu'il s'en écarte, la composante de travers tend à chasser l'avion de la trajectoire requise. Aussi le pilote se doit-il de déjouer ce mauvais tour. Par exemple, si le vent souffle de droite, l'avion va être déporté vers la gauche, aussi le truc est de viser à droite de la piste de telle sorte que le vent maintienne l'avion dans l'axe. Les pilotes appellent ceci prendre une correction de dérive qui peut aller jusqu'à 16°, ce qui correspond au vent traversier maximum de 54 km à l'heure.

L'avion avance de côté, comme une auto sur le verglas, qui glisserait de travers tout en restant sur la bande de roulement. Si le pilote garde ce cap jusqu'au toucher, les roues racleront le béton bien généreusement mais vont tendre à ramener l'avion dans l'axe de piste car la force d'inertie de l'avion est, elle, bien orientée suivant l'axe de piste.

Les pilotes les plus adroits changent de méthode à l'approche de la piste, ils penchent l'aile du côté du vent et empêchent l'avion de tourner avec le palonnier opposé au vent. En fait, l'avion est mis en glissade: le vent chasse l'air vers la gauche et le pilote fait glisser l'avion vers la droite, le tout pour bien se stabiliser dans l'axe. Dans ce cas, l'avion touchera d'abord de la roue droite et ensuite de la gauche. Dès que l'avion est au sol, tout n'est pas terminé. Vu son profil de girouette, l'avion va vouloir sortir de la piste et lever l'aile, le tout du côté du vent. Le pilote doit, avec les commandes de vol, annuler tous ces effets pervers. La manoeuvre se terminera lorsque l'avion aura atteint la vitesse de taxi.

Quand le vent devient dangereux

A l'approche de profondes dépressions et aux abords d'orages, un phénomène dangereux peut se développer, appelé "*cisaillement du vent*" (wind shear), connu pour être la cause de catastrophes.

En gros, il s'agit d'une variation brusque et importante de la direction du vent, tellement brusque qu'elle laisse très peu de temps à l'avion, vu son inertie, pour rétablir la vitesse perdue.

Een wind met een snelheid van 10% van die van het vliegtuig verkort de remafstand met 20%. U begrijpt dus wel waarom de piloot steeds tegen de wind in tracht te landen. Wanneer men echter voor de wind moet landen, gebeurt het tegenovergestelde en door de steeds grotere helling van het toestel vergroot het gevaar dat het met het neuswiel de grond raakt; dit wiel is niet sterk genoeg om de schok van de landing te doorstaan. Er kan met wind achter geland worden, maar dan mag zijn snelheid niet meer dan 20 km/uur bedragen.

Soms bemoeilijkt de wind het landen

De wind zit niet altijd in de richting van de baan. Zodra hij even afwijkt, vertoont de zijwindfactor de neiging het vliegtuig uit zijn baan te brengen. De piloot is dan verplicht die lelijke streek te dwarsbomen. Indien de wind bij voorbeeld van rechts komt, drijft het vliegtuig naar links af; het komt er dus op aan het toestel naar rechts te richten zodat de wind het in zijn baan houdt. In pilotentaal heet dat een afwijkingscorrectie aanbrengen; deze kan 16° bereiken, wat overeenkomt met een maximumdwarswind van 54 km per uur.

Het vliegtuig verplaatst zich zijwaarts, zoals dat met een auto gebeurt die op een beijzede weg neiging heeft scheef weg te glijden, maar toch op de rijstrook blijft. Indien de piloot die koers houdt tot op het ogenblik van de landing, zullen de wielen wel zeer zwaar over het beton schuren maar zullen ze het vliegtuig toch op de baan houden, omdat de traagheidskracht ervan zo gericht is.

De handigste piloten passen bij het naderen van de baan een andere methode toe, ze doen de vleugel aan de windzijde overhellen en beletten met de pedaal de andere zijde van het vliegtuig met+ de wind mee te draaien. Het voert dan een sliplucht uit: de wind jaagt de lucht naar links en de piloot doet het toestel naar rechts glijden, met het uitsluitende doel stevig op de baan gericht te blijven. Bij dit manoeuvre komt het vliegtuig eerst op het rechterwiel en dan op het linkerwiel neer. Maar niet alles is voorbij als het eenmaal de grond geraakt heeft. Vanwege zijn windwijzerprofiel zal het vliegtuig de baan willen verlaten en de vleugel oplichten met de wind mee. Met behulp van de stuurinrichting moet de piloot al deze effecten ondervangen. Het manoeuvre is pas ten einde wanneer het toestel zijn taxissnelheid heeft bereikt.

Maar wanneer de wind gevaarlijk wordt !

Bij het naderen van diepe depressies of in de omgeving van onweders kan zich een gevaarlijk verschijnsel ontwikkelen dat "*Wind shear*" genoemd wordt en al rampen veroorzaakt heeft. In grote lijnen gaat het hier om een plotselinge en belangrijke kering van de wind, zo onverwacht zelfs dat het vliegtuig,

Aussi, pour bien comprendre le phénomène, je vous invite à une séance d'observation lors de l'usage d'un tapis roulant tel que l'on trouve à l'aéroport de Bruxelles-National. Prêtez attention à ce que vous ressentez lorsque vous l'empruntez et lorsque vous en sortez. Dès que vous mettez le pied sur le tapis qui avance plus vite que vous, vous risquez de tomber en avant, si vous passez sans dommage, c'est parce que chaque fois vous avez disposé du temps suffisant pour un rétablissement musculaire approprié. Si cependant vous entrez et sortez en courant, l'effet sera d'autant plus faible que votre vitesse est grande, parce que votre inertie devient de plus en plus importante par rapport à la variation de vitesse.

Revenons à l'avion. Nous savons qu'en approche le pilote maintient une vitesse qui lui procure une marge de 30% par rapport à la perte de sustentation. Si le vent varie instantanément, d'une valeur supérieure à ces 30%, c'est en fait, l'avion ne peut que tomber, et il ne dispose pas au-dessous de lui d'une hauteur suffisante pour faire une ressource et rétablir la vitesse. Que faire ? Les solutions qui s'imposent sont, dans les endroits critiques, de disposer d'un système de détection au sol et, pour le pilote, de prendre un excédent de vitesse approprié, voire de retarder l'atterrissage.

Un dernier cadeau du pilote !

Le pilote sait qu'au-delà de la sensation de descente ou de balancement des ailes, des changements de régime des moteurs, du bruit lié à la sortie des flaps et du train d'atterrissage, le passager attend le moment où les roues touchent le sol, et le pilote sait que celui-ci l'apprécie s'il passe en douceur.

Pour réussir un tel atterrissage, plusieurs conditions s'imposent: une piste suffisamment longue, une surface de béton bien régulière et un pilote bien en forme parce qu'il faut insensiblement cabrer l'avion pour l'empêcher de s'enfoncer et pour que la trajectoire devienne parfaitement parallèle à la surface. Les pilotes anglais inspirés par le bruit des pneus, évocateur d'un baiser, appellent cet atterrissage un "kiss landing", tandis que les pilotes français, plus poètes, peut-être, appellent cela: "faire une fleur".

***Le pilote de ligne ou de transport
aérien militaire et le contrôle
aérien***

Depuis que les humains se sont dotés de moyens rapides pour les déplacements, la loi inexorable qui régit l'inertie des corps en mouvement se met maheureusement trop

vanwege zijn inertie, maar zeer weinig tijd gelaten wordt om de verloren snelheid te herwinnen.

Opdat u dit verschijnsel goed begrijpt, nodig ik u uit eens op te letten wanneer u een roltapijt gebruikt, zoals men er op Brussel-Nationaal vindt. Ga na wat u voelt wanneer u erop en er weer af wandelt. Zodra u de voet plaatst op het tapijt dat sneller voortbeweegt dan uzelf, loopt u het risico achterover te vallen; wanneer u het verlaat, bestaat dan weer het gevaar dat u voorover valt. Dat u het er goed afbrengt komt doordat u ieder keer voldoende tijd hebt om uw spieren aan te passen. Indien u echter al remmend op het tapijt terechtkomt en het ook zo verlaat, zal het effect zoveel zwakker zijn als uw snelheid groter is, dit omdat uw inertie (of traagheid) toeneemt naargelang de snelheid stijgt.

Nu terug naar het vliegtuig. We weten dat de piloot tijdens de naderingsvlucht een snelheid aanhoudt die hem een marge van 30% in verhouding tot het stijgkrachtverlies toelaat. Indien de wind plots keert, maar dan voor meer dan 30%, dan is men erbij, het vliegtuig kan alleen nog maar vallen en de piloot beschikt niet meer over voldoende hersteltijd en -plaats om weer snelheid te krijgen.

Wat te doen ? De oplossing bestaat erin dat men op kritieke plaatsen een grondwaarschuwingstelsel installeert en dat de piloot voor een groter snelheidsoverschot zorgt of de landing zelfs uitstelt.

Een laatste attentie van de piloot

De piloot weet dat de passagier na het rare dalingsgevoel of de gewaarwording bij het schommelen van de vleugels, bij wijzigingen in de motorssnelheid, het geluid teweeggebracht door het openen van de flaps en het uitlaten van het landingsgestel, ook nog wacht op het ogenblik dat de wielen de grond raken; hij weet ook dat de reizigers het zeer op prijs stellen wanneer hij erin slaagt dit met zachtheid te doen. Zo'n landing is van verscheidene voorwaarden afhankelijk: een landingsbaan die lang genoeg is, een effen betonoppervlak en een piloot in goede conditie, want hij moet in staat zijn het vliegtuig heel stilletjes op te trekken om te beletten dat het zakt en ook om zijn baan volkomen parallel met het oppervlak te maken. Daar het geluid van de banden op dat van een zoen lijkt, noemen de Engelse piloten dit soort landing een "kiss landing", terwijl de Fransen het poëtischer uitdrukken: "faire une fleur".

***De lijnvlieger of van het militair
transport en de
luchtverkeersleiding***

Sinds de mens zich heeft toegerust met snelle vervoermiddelen, laat de onbuigbare wet van de traagheid die lichamen beheerst, zich helaas maar al te vaak gelden.

souvent en évidence.

Lorsque deux mobiles pourvus d'une vitesse différente en direction et/ou en importance se rencontrent, nous assistons impuissants à un échange d'énergie relative qui s'absorbe dans la déformation, voire dans la destruction des structures. Tout ceci est difficilement supportable pour les êtres de chair et de sang qui sont impliqués dans la collision.

Si pour le train et l'auto, tout finit par s'immobiliser, l'avion, quant à lui, doit encore tomber, ce qui laisse peu de chance à une survie possible et rend le drame autrement spectaculaire.

Aujourd'hui, je me risque à vous expliquer comment est réalisée la sécurité anti-collision en aviation.

La sécurité routière où chacun est responsable

La sécurité routière est liée au respect des règles du code de la route et des lois de la mécanique régissant l'auto en mouvement. Depuis la réussite de l'examen lié au permis de conduire, chaque conducteur est supposé savoir interpréter les signaux routiers, les inscriptions sur les routes et respecter les règles de priorité. De plus, chaque conducteur a démontré savoir maîtriser son véhicule tant en accélération qu'en décélération, négocier les virages sans quitter la trajectoire, apprécier l'évolution des autres. En fait, la sécurité est obtenue par un contrôle personnalisé: chaque conducteur est en quelque sorte responsable de sa sécurité et de celle des autres.

Limites d'une application à l'aviation

Il existe aussi un code de l'air dont l'esprit est similaire mais dont l'application requiert une visibilité suffisante. Ce seul moyen de sécurité n'est possible qu'en dehors des nuages, des précipitations, du brouillard. Observez un avion la nuit, toutes les lampes allumées, vous remarquerez au bout de l'aile droite une lampe verte et de l'aile gauche une rouge; le pilote qui aperçoit une de ces lampes l'interprète comme une autorisation ou une interdiction de passer car en vol aussi, il existe la priorité de droite.

Contrairement à ce que vous pouvez imaginer, la visibilité du pilote est très limitée. Si elle est assurée sur 180° vers l'avant, rien n'est visible vers l'arrière. Bien que l'avion se déplace aussi dans la verticale, la visibilité est en fait très restreinte vers le haut et encore plus vers le bas.

Wanneer twee bewegende lichamen al of niet van verschillende omvang in verschillende richtingen met elkaar in botsing komen, dan moeten we machteloos toezien hoe een relatieve uitwisseling van energie plaatsheeft die door vorming of zelfs vernietiging van structuren wordt geabsorbeerd. De wezens van vlees en bloed die bij deze botsing betrokken zijn verdragen dat allemaal slecht.

Treinen en auto's komen ten slotte tot stilstand, maar een vliegtuig moet nog naar beneden komen en daarbij zijn de overlevingskansen van inzittenden maar klein, terwijl het hele gebeuren natuurlijk een meer dan dramatisch schouwspel biedt. In dit artikel wil ik ondernemen u uit te leggen hoe vliegtuigen tegen botsingen worden beveiligd.

In het wegverkeer draagt iedereen verantwoordelijkheid

De verkeersveiligheid op de weg hangt af van de inachtneming van de verkeersregels en van de wetten van de mechanica die een bewegend voertuig beheersen. Als hij geslaagd is voor het examen ter verkrijging van zijn rijbewijs, wordt iedere automobilist verondersteld de verkeerstekens en wegmarkeringen te kennen en de voorrangregels toe te passen. Bovendien heeft elke bestuurder bewezen dat hij zijn voertuig zowel bij het versnellen als het vertragen kan beheersen, dat hij bochten kan nemen en met de baan en de snelheid van andere weggebruikers rekening houden. Eigenlijk wordt de veiligheid door individuele controle verkregen: ieder automobilist is verantwoordelijk voor zijn veiligheid en die van anderen.

De grenzen van de toepasselijkheid op de luchtvaart

Er bestaat ook een luchtverkeersreglement van dezelfde aard als het wegverkeersreglement, waarvan de toepassing echter een voldoende zicht vergt. Deze vorm van veiligheid is alleen mogelijk buiten wolkenvelden, neerslag en mist. Als u 's nachts een vliegtuig in de lucht gezien hebt, dan zult u hebben opgemerkt dat aan het rechter vleugeluiteinde een groene en aan het linker uiteinde een rode lamp brandt. Een andere piloot ontleent daaraan de toestemming of het verbod om door te vliegen, want ook in de lucht bestaat de voorrang rechts. In tegenstelling tot wat u zou denken is het zicht van een piloot erg beperkt. Hoewel hij naar voren een gezichtsveld van 180° heeft, ziet hij naar achteren niets. Hoewel het vliegtuig ook in het verticale vlak beweegt, is het zicht naar boven toe zeer beperkt, en naar onderen nog meer.

Les contraintes à la vision du pilote, la rapidité des avions modernes, l'augmentation du trafic finirent par imposer un contrôle aérien extérieur au pilotage. Le code de l'air est cependant toujours d'application lorsqu'un aviateur aperçoit un avion dont la trajectoire est convergente car il n'interdit pas, par bonne visibilité, le vol d'avion non contrôlé dans un espace contrôlé.

Bien que concentré sur la lecture des instruments de vol et sur l'exécution des procédures, le pilote doit encore regarder par les fenêtres. Bien sûr, dans les zones à trafic dense, et c'est le cas de Bruxelles, le passage d'avions non contrôlés est tout simplement interdit.

Et si l'on faisait comme au chemin de fer ?

Le réseau de chemin de fer est subdivisé en sections dans lesquelles un seul train à la fois peut circuler.

Pour qu'un train puisse entrer dans une section, celle-ci doit être libérée du train précédent. Bien sûr, le conducteur est dans l'incapacité de connaître la position des autres trains, et doit s'en remettre à un service de contrôle pour lequel il devient un exécutant. Les contrôleurs, bien au courant de la position de chaque train, pourront actionner des signaux le long de la voie, opérer des aiguillages, informer le conducteur qu'il doit freiner, voire arrêter, avant d'entrer dans la section suivante ou l'orienter vers une autre section libre.

La sécurité va donc reposer, d'une part, sur un contrôleur parfaitement au courant de la position des trains, donnant des ordres de circulation appropriés. D'autre part, le conducteur recevant des ordres sans faille doit en assurer la parfaite exécution.

Nous retrouverons ces éléments dans le contrôle aérien, à la nuance près qu'il n'y a ni rails, ni signaux, ni aiguillages ! Cependant les contrôleurs aériens sont appelés "*aiguilleurs du ciel*" !

Les rails du pilote

En fait, l'avion est capable de suivre trois types de rails différents: le cap, l'altitude, et la route.

Le cap

A tout moment, sur une rose de 360°, le pilote peut déterminer le cap de l'avion par rapport au nord magnétique ou au nord vrai, et maintenir ce cap à la demande d'un contrôleur. Bien au courant des principes de la géométrie, le contrôleur peut ordonner des caps induisant des trajectoires divergentes. Il peut ordonner aussi un même cap: dans ce cas les avions suivront des trajectoires parallèles. Dans un tel type de contrôle, tout changement de cap peut être considéré comme un "*aiguillage*".

De aan het zicht van de piloot gestelde grenzen, de snelheid van de moderne vliegtuigen, de toenemende dichtheid van het luchtverkeer eisten ten slotte een controle van buitenaf. Het luchtverkeersreglement is echter nog altijd toepasselijk wanneer een piloot een vliegtuig waarneemt waarvan de baan de zijne kruist, want bij goed zicht verbiedt het reglement niet dat vliegtuigen buiten het gezag van de verkeersleiding binnen het gebied van de verkeersleiding vliegen.

Hoewel hij ijverig bezig is met het aflezen van de boordinstrumenten en de uitvoering van de procedures, moet de piloot nog door de vensters kijken. In zones met een grote verkeersdichtheid, zoals Brussel, zijn vliegtuigen die niet onder het gezag van de luchtverkeersleiding staan, natuurlijk verboden.

En als het nu als bij het spoor ging ?

Het spoorwegnet is in vakken verdeeld waarbinnen telkens maar één trein mag rijden. Alleen als de vorige trein het vak heeft verlaten mag de volgende erin. De bestuurder weet natuurlijk niet waar de andere treinen zich bevinden en moet op een verkeersleiding vertrouwen waarvan hij de orders uitvoert. De verkeersleiding weet precies waar elke trein zich bevindt en kan signalen bedienen langs de baan, wissels verleggen, de bestuurder de order geven te remmen of zelfs te stoppen alvorens het volgende vak in te rijden, of hem naar een vrij vak leiden. De veiligheid berust dus enerzijds op de aanwezigheid van een verkeersleider die de plaats waar elke trein zich bevindt precies kent en de juiste aanwijzingen betreffende de loop van de treinen geeft. Anderzijds is er de bestuurder die de correcte aanwijzingen moet ontvangen en ze perfect moet uitvoeren.

Deze bestanddelen vinden we ook weer in de luchtverkeersleiding, met dit onderscheid, dat er geen sporen, geen signalen en geen wissels zijn.

De sporen van de piloot

Een vliegtuig kan drie verschillende types van sporen volgen: koers, hoogte en route.

Koers

Op elk moment kan de piloot op een windroos van 360° de koers van het vliegtuig ten opzichte van het magnetische of ware noorden aflezen, hij kan dan de koers op aanwijzing van een luchtverkeersleider aanhouden. Deze laatste, die goed bekend moet zijn met de beginselen der meetkunde, kan koersen opgeven die de vliegtuigen op divergerende banen brengen. Hij kan ook dezelfde koers opgeven, zodat de vliegtuigen een parallelle baan volgen. Bij dit soort verkeersleiding kan elke koerswijziging met een verlegging van "*wissels*" vergeleken worden.

L'altitude

L'avion est équipé de baromètres très précis, étalonnés en altitude; de la sorte, le pilote peut faire évoluer l'avion à des altitudes très précises. Bien sûr, le contrôleur ne laissera voler deux avions à la même altitude que dans la mesure où une distance suffisante les sépare. Si nécessaire, le contrôleur pourra "aiguiller" un avion à une altitude différente.

Jusqu'à 9.000 m, la séparation en altitude entre avions sera de 300 m, au-delà 600 m.

La plupart de nos avions peuvent voler jusqu'à 12.000 m, le Concorde, quant à lui, s'envole jusqu'à 18.000 m. En conséquence, le nombre de rails possibles est relativement important

La route

Pour se rendre d'un aéroport à l'autre, les autorités aéronautiques ont jalonné le sol d'émetteurs radios. Ceux-ci déterminent les routes que les avions doivent nécessairement suivre.

A la réception des signaux radios, des aiguilles de direction ou de déviation permettent aux pilotes de se diriger d'un émetteur à l'autre. Il restera au contrôleur aérien d'assurer la séparation au même niveau par la distance, ou - nécessaire - par désignation d'une altitude différente.

En fait, on peut imaginer l'avion volant au centre d'une immense boîte imaginaire, dans laquelle le contrôleur aérien ne peut laisser entrer aucun autre avion. Cette boîte aurait la largeur de la route aérienne, soit 18 km, une hauteur de 300 m ou de 600 m suivant l'altitude et une longueur qui, suivant les vitesses relatives et la précision de la navigation, peut varier de 9 à 27 km.

Pour le survol des déserts ou des mers, là où il est impossible de créer une infrastructure au sol, un autre moyen de navigation doit être utilisé. Cette navigation dite "inertie" équipe les avions long-courriers depuis une vingtaine d'années. Suite à l'insertion du point de départ pour lequel aucune erreur n'est admise, l'ordinateur de bord calcule à tout moment la position de l'avion et permet de suivre n'importe quelle route prédéterminée. Ce système très précis a permis sur l'Océan Atlantique l'établissement de routes parallèles, la séparation en altitude étant devenue insuffisante vu l'importance du trafic. Aussi, sur l'Océan, lorsqu'une route est saturée, le contrôleur peut très bien "aiguiller" l'avion sur une route parallèle distante d'une centaine de kilomètres.

Les nerfs du système

Le contrôleur aérien doit être informé à tout moment de la position relative des avions et pouvoir envoyer des ordres d'aiguillage si nécessaire.

Il est évident que les communications radios sont d'une importance primordiale, il ne peut y avoir

Hoogte

Het vliegtuig is met zeer nauwkeurige barometers uitgerust, volgens de hoogte geijkt. Met behulp van deze instrumenten kan de piloot het toestel op een welbepaalde hoogte brengen. De luchtverkeersleider laat twee vliegtuigen natuurlijk alleen op dezelfde hoogte vliegen als er genoeg afstand tussen is. Zonodig kan de verkeersleider een vliegtuig op een andere hoogte laten vliegen. Tot 9.000 m is de onderlinge minimumafstand tussen vliegtuigen 300, daarboven 600 m. De meeste van onze vliegtuigen kunnen op een hoogte van 12.000 m vliegen, de Concorde tot 18.000 m. Het aantal "sporen" is dus tamelijk groot.

Route

De luchtvaartdiensten hebben, om de weg naar de luchthaven aan te geven, radiobakens opgericht.

Bij de ontvangst van de radiosignalen geven instrumenten de richting en afwijking aan, zodat de piloot van een zender naar een volgende kan vliegen. De verkeersleider hoeft er alleen maar voor te zorgen dat de onderlinge afstand tussen de vliegtuigen groot genoeg is, zo nodig door ze een andere hoogte aan te wijzen. Eigenlijk kan men het zo voorstellen, dat het vliegtuig midden in een reusachtige, denkbeeldige doos vliegt, waarin de verkeersleider geen ander vliegtuig mag toelaten. Die doos heeft de breedte van de route, 18 km, een hoogte van 300 m of 600 m en een lengte die, al naar gelang van de betrekkelijke snelheid en de nauwkeurigheid van de navigatie, tussen de 9 à 27 km kan bedragen.

Voor vluchten boven woestijnen of zeeën, waar geen inrichtingen op de grond mogelijk zijn, moet een ander navigatiemiddel gebruikt worden. Al twintig jaar zijn onze lange-afstandsvliegtuigen met inertiaële navigatie-instrumenten uitgerust. Nadat de coördinaten van de plaats van vertrek ingevoerd zijn, waarbij geen enkele afwijking getolereerd kan worden, berekent de boord-omputer op elk tijdstip de positie van het vliegtuig en maakt hij het mogelijk een vooraf bepaalde koers te volgen. Dit systeem heeft het mogelijk gemaakt boven de Atlantische Oceaan parallelle routes te bepalen, die nodig waren geworden doordat de verticale scheiding van het vliegtuig niet meer volstond wegens de drukte van het verkeer. Boven de oceaan kan de verkeersleider, bij verzaadiging van de route, het vliegtuig dus heel gemakkelijk op een parallelle route brengen die een honderd kilometer verder ligt.

Het zenuwstelsel van het systeem

De luchtverkeersleider moet ieder ogenblik informatie krijgen omtrent de relatieve positie van de vliegtuigen en zo nodig bevelen kunnen geven om ze te leiden. Daarbij is de radiocommunicatie natuurlijk van het grootste belang. Het radiocontact mag nooit onderbroken worden. De piloot draagt dan ook altijd

rupture dans les possibilités de contact.

Aussi le pilote porte-t-il en permanence les écouteurs, attentifs aux conversations du contrôle aérien, prêt à saisir un appel le concernant. Sur les grandes distances où les messages sont moins fréquents, l'écoute peut être suspendue. Cependant le contrôleur, grâce à un système appelé "Selcal", par l'envoi d'un signal radio approprié, peut allumer une lampe dans le cockpit et faire retentir un gong pour appeler le pilote. En dehors d'une surveillance radar, toutes les demi-heures au moins, le pilote donnera sa position et l'heure estimée de survol d'un point de report suivant. A l'approche des zones habitées, les avions en vol entrent dans l'espace de radiation de stations radars. Cet espace est parcouru par des trains d'impulsions d'ondes ultra-courtes émises par les antennes. Chaque avion, comme un miroir, réfléchit un faible signal qui est récupéré par l'antenne radar. Ce signal incident est traduit par la suite, en un point lumineux sur l'écran. L'opérateur radar pourra, de la sorte, suivre la progression des avions et observer les distances relatives. Dans les systèmes les plus sophistiqués, l'opérateur radar pourra lire l'altitude et la vitesse sans devoir recourir aux communications avec le pilote.

Le "slot time"

Il vous est possible maintenant de comprendre qu'il y a une limite possible au nombre d'avions autorisés à entrer dans une zone de contrôle bien déterminée. Cela dépendra de l'espace aérien disponible, du nombre de contrôleurs en service et de la performance des équipements qui leur sont offerts.

Par suite de l'encombrement dû, soit au mauvais temps à un aéroport, soit à l'importance du trafic, une liste d'attente est établie et l'avion est bloqué au départ pour attendre son tour.

En pratique, le pilote reçoit une heure bien précise pour le survol d'un point d'entrée. Le calcul de l'heure de décollage en découlera avec une tolérance d'un quart d'heure. Cette "fenêtre départ" est appelée en anglais "slot time".

Il est bien entendu que ces contraintes n'amusez ni les services d'aéroport, ni l'équipage qui bien commercialement s'en excusera auprès des passagers.

Pour conclure. Le contrôle aérien est un lieu de rencontre exemplaire entre une haute technicité et les responsabilités humaines. Les émetteurs-récepteurs radios et radars, les instruments et les systèmes de navigation sont des domaines privilégiés où l'électronique s'exprime

Mais tout ceci ne servira à rien si le contrôleur ne maîtrise pas son trafic, si les communications sont approximatives ou si les pilotes sont distraits..

zijn hoofdtelefoon en luistert aandachtig naar de gesprekken van de verkeersleiding om te kunnen antwoorden zodra hij opgeroepen wordt. Op de langere afstanden, waarop minder dikwijls berichten worden uitgezonden, mag het luisteren onderbroken worden. De verkeersleider kan echter, dank zij het zgn "Selcal"-systeem, een bepaald radiosignaal uitzenden waardoor in de cockpit een lampje gaat branden en een geluidssignaal weerklinkt om de piloot op te roepen. Buiten de radarzone is er tenminste om het halfuur een positiemelding waarbij de piloot ook het geraamde tijdstip opgeeft waarop hij boven een volgend referentiepunt zal vliegen. Bij het naderen van een bewoond gebied komt het vliegtuig binnen het bereik van de radarstations. In deze zone is de ether gevuld met de kortegolfstraling die door de antennes wordt uitgezonden. Als een spiegel weerkaatst elk vliegtuig een zwak signaal dat opgevangen wordt door de radarantenne. Dit teruggekaatste signaal wordt vervolgens in een lichtstip omgezet dat op het scherm te volgen is. De radaroperateur kan op die manier de vlucht van de vliegtuigen en de relatieve afstanden volgen. Bij de meest geavanceerde systemen kan de radaroperateur de hoogte en de snelheid aflezen, zodat hij die niet aan de piloot hoeft te vragen.

Slot Time

U kunt nu wel begrijpen dat er een grens is aan het aantal vliegtuigen dat in een welbepaalde luchtverkeerszone wordt toegelaten. Dat hangt van de beschikbare luchtruimte af, van het aantal dienstdoende verkeersleiders en van het vermogen van hun apparatuur.

Bij opstoppingen wegens slecht weer boven een vliegveld of de verkeersdrukte, wordt er een wachtlijst gemaakt en het vliegtuig wordt op de luchthaven van vertrek gehouden tot het aan de beurt is. In de praktijk krijgt de piloot een welbepaald tijdstip opgegeven waarop hij zich boven een punt van toegang moet bevinden. Daarop wordt een tijdstip van vertrek berekend, met een kwartier speling. Deze tijdruimte van vertrek wordt in het Engels "Slot time" genoemd. Natuurlijk vinden noch de luchthavendiensten, noch de bemanning deze dwang erg prettig. De zin voor service eist dan ook dat de bemanning haar spijt betuigt aan de passagiers.

Om te besluiten. Als u tot hier gelezen hebt, dan meen ik dat u het met mij hierover eens zult zijn: de luchtverkeersleiding is een ontmoetingsplaats bij uitstek van hoog ontwikkelde techniek en menselijke verantwoordelijkheid. De zenders en ontvangers van radio en radar, de navigatie-instrumenten en -systemen, zijn ook de uitverkoren toepassingsgebieden van de elektronica. Maar dit dient allemaal tot niets als de verkeersleider zijn verkeer niet beheerst, als de communicatie gebrekkig is of de piloten verstrooid zijn.

The Halifax MZ-829-KN is missing ...

En cette soirée du 2 novembre 1944, le pays chante encore dans la joie de la lumière retrouvée, les heures fastes de la libération. Dans l'allégresse de cet événement historique, on croit que la Paix est pour demain mais le bourdonnement lancinant des avions Alliés qui sillonnent jour et nuit nos cieux nous rappelle que le cri de la Victoire ne pourra être poussé que plus tard. Des hommes vont encore mourir, des aviateurs dans leurs carlingues doivent encore affronter la chasse et la flak ennemies.

Ce même soir, la Royal Air Force a programmé une mission de bombardement de Dusseldorf. Des centaines de quadrimoteurs s'envolent bientôt du Yorkshire. A Full Sutton, le Halifax BIII, immatriculé MZ-829-KN du 77ème Squadron quitte lourdement le béton de la piste et s'intègre dans sa formation. Il a à son bord, sept jeunes hommes: six Canadiens, le Flying Officer Robert BOWMAN PIKE, 21 ans, pilote, de Toronto, Ontario, le Flying Officer Frédéric LE NOURY, 20 ans, navigateur, de Montréal, Québec, le Pilot Officer Vernon LAZIER, 22 ans, bombardier, de Toronto, le Pilot Officer Joseph GORDON, 21 ans, radio, de Toronto, le Flight Sergeant William HANES, mitrailleur, de Sault-Ste Marie, Ontario, et le Flight Sergeant William LANKIN, mitrailleur de Toronto. Un britannique, le sergent-mécanicien Edwards PAYNE, 21 ans, de Glasgow, complète l'équipage.

Dix-neuf appareils ne regagneront pas leurs bases, parmi eux, le Halifax MZ-829-KN qui, atteint par la flak, s'écrase au lieu-dit "Le Tigelot", à 2 km au nord de Jalhay, sur la route du barrage de la Gileppe. Lorsque les habitants du voisinage arrivent sur place, ils ne trouvent que sept corps disloqués. Même la mort ne les séparera pas, ils seront inhumés côte à côte au cimetière britannique de Hotton.

L'été de 1950, la mère du navigateur, Madame LE NOURY, vint se recueillir sur la tombe de son fils puis se rendit sur les lieux du drame au Tigelot. Elle y rencontra ceux qui le soir tragique, tentèrent de porter secours à l'équipage et elle leur exprima le désir d'y voir élever une stèle du souvenir.

Monsieur et Madame ADANS prirent à leur charge l'accomplissement de ce vœu. Ils multiplièrent les démarches, firent appel aux aides bénévoles, écartèrent les obstacles et enfin parvinrent à réaliser ce que le cœur d'une mère avait souhaité.

Die avond van de 2de november 1944 zingt het land nog in de opwinding van het weergevonden licht, de gelukkige uren van de bevrijding. In de vreugde van deze historische gebeurtenis denkt men dat de Vrede voor morgen is, maar het obsederende gebrom van de geallieerde vliegtuigen die dag en nacht boven ons hoofd vliegen, herinnert ons eraan dat de overwinningskreet slechts later zal kunnen weerklinken. Er gaan nog mensen sterven, de vliegeniers in hun cabine moeten nog altijd de vijandelijke jachtvliegtuigen en flak trotseren.

Diezelfde avond staat er voor de Royal Air Force een bombardeeropdracht boven Dusseldorf op het programma. Honderden viermotorige vliegtuigen stijgen weldra op van Yorkshire. In Full Sutton verlaat de Halifax BIII, immatriculatie MZ-829-KN van het 77ste Eskader met zwaar gegons de betonbaan en neemt zijn plaats in de formatie in. Aan boord zijn zeven jonge mannen, zes Canadezen, Flying Officer Robert BOWMAN PIKE, 21 jaar, piloot, van Toronto, Ontario, Flying Officer Frédéric LE NOURY, 20 jaar, navigator, van Montreal, Quebec, Pilot Officer Vernon LAZIER, 22 jaar, bombardeerder, van Toronto, Ontario, Pilot Officer Joseph GORDON, 21 jaar, radio, van Toronto, Flight Sergeant William HANES, mitrailleur, van Toronto en Flight Sergeant William LANKIN, mitrailleur, van Toronto. Een Brit, de sergeant-mekaniker Edwards PAYNE, 21 jaar, van Glasgow, vult de bemanning aan.

Negentien vliegtuigen keren niet naar hun basis terug, daarbij de Halifax MZ-829-KN, die door de flak getroffen wordt en neerstort op de buurtschap "Le Tigelot", op 2 km ten noorden van Jalhay, op de weg naar Gileppestuwdam. Wanneer de bewoners van de buurt ter plaatse komen, vinden ze slechts zeven verminkte lijken. Zelfs de dood zal hun niet scheiden, zij zullen zij aan zij begraven worden in het Britse kerkhof van Hotton.

In de zomer van 1950 komt de moeder van de navigator, Mevrouw LE NOURY het graf van haar zoon begroeten en vervolgt dan haar weg naar de plaats van het drama in de Tigelot. Daar ontmoet ze de mensen die op die tragische avond de bemanning ter hulp snelden en drukt de wens uit, dat op die plaats een gedenkzuil zou opgericht worden. De heer en mevrouw ADANS nemen de vervulling van die wens ter harte. Ze gaan overal aankloppen, doen beroep op vrijwillige steun, overwinnen alle hindernissen en slagen er tenslotte in, te realiseren wat een moederhart zo vurig wenste.

La stèle en pierre de Fagnes sur laquelle est apposée une plaque en bronze portant les sept noms, élevée à l'orée de la forêt jalhaytoise sur une parcelle cédée gracieusement par son propriétaire, le notaire SNEYERS de Hannut, fut inaugurée le 23 septembre 1951 en présence de l'ambassadeur du Canada.

Depuis lors, chaque année et malgré le recul des ans, la même cérémonie commémorative se renouvelle le dernier dimanche du mois d'août, dans la fidélité inébranlable au souvenir. Elle est maintenant organisée par la fille et le gendre des promoteurs, Monsieur et Madame BOURLET.

Aujourd'hui au Tigelot, le bourdonnement des avions a fait place au bruissement des feuilles d'une forêt de la Fagne qui hélas, fut le linceul d'autres aviateurs jusqu'à ce que le Cri de la Victoire puisse enfin être poussé.

Op de zuil in veenmoerassteen is een bronzen plaat aangebracht met de zeven namen. Hij staat aan de zoom van het bos van Jalhay, op een grondstuk dat gratis ter beschikking werd gesteld door zijn eigenaar notaris SNEYERS VAN Hannut. De zuil wordt op 23 september 1951 ingehuldigd in aanwezigheid van de ambassadeur van Canada. Sedertdien wordt elk jaar en hoewel er reeds zovele jaren voorbijgegaan zijn, dezelfde herdenkingsplechtigheid gehouden op de laatste zondag van de maand augustus, in onwrikbare trouw aan de gedachtenis. De ceremonie wordt nu georganiseerd door de dochter en schoonzoon van de promotors, de heer en mevrouw BOURLET.

Vandaag de dag heeft het gebrom van de vliegtuigen plaats gemaakt voor het geritsel van de bladeren van een bos in de Venen, dat helaas de lijkwade werd van nog andere vliegeniers tot aan de uiteindelijke zegekreet.

Vertaling: Gill Gebhard-Van den Broek

Points de chute d'avions Alliés dans les Fagnes (liste non exhaustive)
Plaatsen waar geallieerde vliegtuigen neergestort zijn in de Fagnes (geen volledige lijst)

| Date <i>Datum</i> | Type d'avion <i>Vliegtuigtype</i> | Point de chute <i>Plaats</i> | Date <i>Datum</i> | Type d'avion <i>Vliegtuig type</i> | Point de chute <i>Plaats</i> |
|----------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| 29.06.1943 | Lancaster | Solwaster | 17.08.1944 | B17 | La Gileppe |
| 04.07.1943 | Halifax | Sourbrodt | 03.11.1944 | Halifax | Jalhay |
| 10.07.1943 | Halifax | Mont Rigi | 16.12.1944 | | Charneux |
| 11.10.1943 | B17 | Limbourg | 05.11.1944 | Halifax | Jalhay |
| 31.03.1944 | Lancaster | La Gileppe | 12.1944 | P38 | Jalhay |
| 24.04.1944 | Halifax | Jalhay | 06.03.1945 | Lancaster | Baraque Michel |
| 28.04.1944 | Halifax | Montzen | 06.04.1945 | C47 | Gayetay |
| 28.04.1945 | Halifax | Montzen | 06.04.1946 | C47 | Gayetay |
| 22.06.1944 | Lancaster | Jalhay | | | |

(Liste aimablement communiquée par Monsieur Charles DUMONT du Brussels Air Museum)



RAPPEL

1. Pas de réunion mensuelle du deuxième mercredi en septembre.
2. La réunion d'octobre aura lieu au Musée de l'Air.



RAPPEL

1. Geen maandelijkse vergadering van de tweede woensdag in september.
2. De vergadering van oktober zal plaats hebben in de Luchtvaart Museum.

DIEST

Ville d'Orange

SES FORTIFICATIONS

Histoire ancienne

Au moyen-âge, Diest avec Louvain et Zoutleeuw étaient les villes les plus importantes du Duché de Brabant. L'économie locale s'appuyait principalement sur une agriculture florissante et un tissage prospère. Située le long de la route commerciale importante Cologne-Bruges et bénéficiant de la navigabilité du Démer jusqu'aux environs de 1880, la ville de Diest connut un trafic de transit important.

Jusqu'au XVIII^e siècle, elle fut administrée par des seigneurs. De 1499 à 1794, ce furent les princes d'Orange-Nassau.

La première ceinture fortifiée

De 1360 jusqu'au début du XVI^e siècle, Diest fut entourée d'une ceinture défensive constituée de remparts en terre. Ceux-ci furent à leur tour entourés de fossés, certains secs, d'autres remplis d'eau; ils étaient munis de 8 portes d'accès à la ville et d'une trentaine de tours de guêt. Durant les nombreuses guerres qui sévirent à cette époque, les abbayes des environs vinrent se réfugier dans la ville, à l'abri des remparts. Elles y construisirent "des maisons de refuge" dont plusieurs font encore la fierté de la ville.

Ces remparts furent à plusieurs reprises réparés, même améliorés mais partiellement démolis par les Français.

Diest, bastion national

En 1831, très tôt après l'Indépendance de la Belgique, le roi Guillaume I des Pays-Bas entreprit une ultime tentative pour reprendre le pays. Ce fait d'armes est connu dans notre histoire sous le nom de la "Campagne des dix jours". Cette tentative échoua grâce au secours que les Français nous apportèrent.

Le gouvernement belge décida alors de transformer Diest en bastion national, vu sa situation stratégique et sa tête de pont dans la vallée du Démer.

En 1837, commencèrent les travaux de la nouvelle ceinture fortifiée. Ils comprirent trois parties:

- une ceinture de remparts avec une "lunette" à l'est du dispositif;
- une citadelle et le Fort Léopold.

DIEST

Oranjestad

ZIJN VERSTERKINGEN

De vroege geschiedenis

Tijdens de middeleeuwen behoorde Diest, samen met Leuven en Zoutleeuw, tot de belangrijkste steden van het hertogdom Brabant. De lokale economie steunde voornamelijk op een bloeiende landbouwmarkt en een welvarende lakenindustrie.

De gunstige ligging langs de belangrijke handelsweg Keulen-Brugge en de tot circa bevaarbare Demer zorgden voor een relatief druk doorgaand verkeer.

Tot de XVIII^e eeuw werd zij bestuurd door landsheren. Vanaf 1499 tot 1794 waren het de prins van Oranje-Nassau.

De eerste omwallingen

Van 1360 tot het begin van de 16^e eeuw was Diest omgord met een ruim bemeten verdedingsgordel met overwegend aarden wallen. Deze waren op hun beurt omringd met droge en natte grachten en voorzien van 8 stadspoorten en een 30-tal ijzerzandstenen verdedingstorens. Gedurende de talrijke oorlogen die in dit tijdperk woedden, vluchtten de omliggende abdijen naar de stad tussen de veilige wallen. Zij bouwden "schuilplaatsen" in de stad waarvan verschillende nu nog de trots van de stad uitmaken. Deze wallen werden vaak hersteld, zelfs verbeterd maar gedeeltelijk gesloopt door de Fransen.

Diest, nationale bolwerk

In 1831, kort na de Belgische onafhankelijkheid, ondernam de Nederlandse koning Willem I een ultieme poging om ons land te heroveren. Dit wapenfeit staat in de geschiedenisboeken vermeld als de "tiendaagse veldtocht". Deze poging mislukte doordat de Fransen te hulp kwamen.

Er werd beslist om Diest, omwille van zijn centrale en strategische ligging, als bruggehoofd van de Demervallei uit te bouwen tot een vestingstad. In 1837 werd begonnen met de aanleg van de 19^e eeuwse verdedingswerken. Deze bestonden uit drie delen:

- de wallengordel met een "lunette" aan de oost van de gordel;
- de citadel en het Fort Leopold.

Les remparts (1837-1844)

L'étude des fortifications fut confiée à un major du Génie, C. Laurillard-Fallot. Les travaux furent dirigés par le lieutenant-colonel J.E. Lannoy qui, en même temps, dessina les plans du Fort Léopold et de la Citadelle.

Ces travaux comprirent: des remparts, des fossés remplis d'eau, une lunette et cinq portes d'accès à la ville, Schaffen, Zichem, Louvain, Hasselt et Anvers. Le caractère vallonné du paysage et le réseau hydrographique furent judicieusement utilisés par le réalisateur des travaux.

Par un ingénieux système, tous les terrains entourant les remparts pouvaient être inondés en 48 heures en utilisant les eaux des rivières Démer et Zwarte Beek. Ce qui reste de ces fortifications est, par Décret du 20 mai 1996, classé. Diest est maintenant la ville qui possède les seuls vestiges de fortifications construites du temps du canon à l'âme lisse.

Le Fort Léopold (1841-1845)

Il a la forme d'un petit cercle et a été construit sur le flanc sud d'une colline appelée "Lazarijberg". Il devait défendre le nord de la ville; il était relié aux remparts par une caponnière.

Il fait partie maintenant du domaine du Centre d'Entraînement de Parachutistes de Schaffen.

La citadelle (1845-1853)

La citadelle, construite à l'ouest sur une colline appelée "Allerheiligenberg", domine tout le système défensif. Elle fut conçue pour rester autonome trois mois en cas de siège.

Elle couvrait de son feu les routes vers Louvain et Aarschot ainsi que la vallée du Démer.

La citadelle est occupée depuis 1953 par le 3ème Bataillon Paracommando qui y a entrepris des travaux d'aménagement.

Les travaux de restauration

La "Lunette" a été transformée en centre récréatif: bassins de natation, canotage et plaine pour jeux divers. Par une mauvaise traduction du mot, elle s'appelle maintenant "Halve Maan" et fait partie d'un domaine comprenant 4/5 des remparts, appartenant et géré par la Province du Brabant-Flamand.

Deux anciens ouvrages, la "Petrolpoort" et la "Saspoort" ont été soigneusement restaurés dans leur état originel, grâce à des subsides du Fonds Européens pour le Développement Régional et le ministère de la Communauté Flamande, Section Monuments et Sites.

De wallengordel 1837-1844)

Het ontwerp voor de kernvesting werd toevertrouwd aan een majoor van de genie, C.G.A. Laurillard-Fallot. De uitvoering van de werken gebeurde onder leiding van luitenant-kolonel J.E. de Lannoy die tevens het ontwerp tekende voor de bouw van het Fort Leopold en de Citadel.

In deze wallengordel waren verwerkt: de aarden wallen, de natte vestinggrachten, de lunet en vijf poorten: SchaffLeuvense poort, de Hasseltse poort en Antwerpse poort. De ontwerpers hebben handig gebruik gemaakt van het heuvelachtige landschap en van het hydrografische net. Door een vernuftig overstromingsstelsel konden alle toegangswegen en het voorliggende terrein binnen 48 uren onder water worden gezet. Hiervoor werden o.a. de Demer en de Zwarte Beek aangewend.

Wat nu nog rest van de fortificaties, is bij decreet van 20 mei 1996 beschermd. Diest is thans de stad met de enige nog resterende getuigen van fortenbouw ten tijde van het gladde kanon.

Het Fort Leopold (1841-1845)

Dit fort was een kleine cirkelvormige vesting, gebouwd op de zuidelijke flank van de Lazarijberg, en had tot taak het noordelijke deel van de stad te verdedigen. Het fort was met de wallengordel verbonden door een "caponnière".

Nu maakt het deel uit van het domein van het Opleidingscentrum voor Valschermspringers van Schaffen

De Citadel (1845-1853)

De citadel, gelegen op de Allerheiligenberg ten westen van de stad, beheerste de hele stadsverdediging, vormde een oninneembare vesting en kon bij beleging gedurende een drietal maanden autonoom standhouden. Deze vesting moest beletten dat de vijand de stad zou verlaten om zo door te breken naar Leuven of Aarschot. Ook de Demervallei kon stroomafwaarts onder vuur worden gehouden. Sedert 1953 is zij bezet door het 3de Bataljon Paracommando.

De restauratiewerken

De "Lunette" werd veranderd in een ontspanningscentrum: zwemkommen, roeisport en verschillende speelpleinen. Door een verkeerde vertaling heet zij nu de "Halve Maan" en maakt deel uit van een domein, beheerd door de Provincie Vlaams-Brabant, met nog 4/5 van de resterende wallengordel.

Twee oude verdedigingswerken, de "Petrolpoort" en de "Saspoort", werden in hun oorspronkelijke staat zorgvuldig hersteld, dank zij subsidies van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Monumenten en Landschappen.

La "Petrolpoort"

Cette construction appelée en terme militaire "Poterne" donnait accès à une petite plaine triangulaire entourée de fossés. Elle avait pour but de contrôler les terrains avoisinants et de les maintenir sous son feu.

Les deux locaux aménagés dans cette porte étaient des poudrières pour conserver la poudre à canon au sec.

Le nom "Petrolpoort" (Porte du pétrole) a été donné à cet ouvrage après la guerre 1914-1918 lorsqu'il servit au stockage de pétrole lampant.

La "Saspoort"

Cette construction militaire appelée à l'époque "Sluispoort" (Porte-écluse), fut construite en 1842 pour, en cas de besoin, refouler l'eau du Démer vers les terrains situés devant les remparts afin de former une zone marécageuse et ainsi rendre la progression de cavaliers et de troupes difficiles.

Pour faire monter l'eau dans l'écluse, on utilisa des vannes disposées en éventail que l'on pouvait ouvrir ou fermer progressivement malgré la pression exercée par le courant du Démer.

En Belgique, une seule écluse de ce type a été construite. Nous avons donc à Diest un système de construction unique.

Entre 1960 et 1970, le cours du Démer fut détourné de la ville grâce à mur-barrage en béton construit à l'arrière de la Saspoort

A l'arrière de la porte, un mur en forme de "dos d'âne" a été restauré. L'arête qui constitue le dessus de ce mur devait empêcher la marche.

SON BEGUINAGE

Au XIII^e siècle, des femmes pieuses, souvent affectées de phénomènes extatiques, écartées des monastères qui craignaient que l'afflux de vocations nuisent à leur équilibre, formèrent une nouvelle communauté religieuse dans une autonomie et une liberté jusqu'alors inconnues.

Elles eurent des règles écrites mais ne prononçaient pas de voeux perpétuels ce qui les rendit suspectes à l'Eglise qui crut un moment qu'elles adhéraient aux tendances manichéennes des Cathares.

La plus ancienne mention de béguines à Diest date de 1245 quand le pape Innocent IV leur accorda sa bénédiction. Elles vivaient alors pour la plupart dans leurs propres maisons dissimulées dans la ville mais avec une concentration plus importante dans un quartier appartenant à la commune voisine de Webbekom qui était sous la juridiction de l'abbaye de St Trond. Arnould IV, seigneur de Diest, les prit sous

De Petrolpoort

Deze constructie werd in militaire termen "poterne" genoemd en diende om toegang te verschaffen tot een achterliggend driehoekig pleintje dat omzoomd was met natte vestinggrachten. De bedoeling van dit militair bouwwerk was de directe aansluitende gebieden onder controle en onder vuur te kunnen houden.

De twee lokalen vooraan in deze poort waren de kruitmagazijnen, die dienden als opslagplaats voor het buskruit dat steeds droog moest bewaard worden.

De naam "Petrolpoort" werd gegeven na de oorlog 1914-1918 wanneer de constructie diende als depot voor petroleum.

De saspoort

Deze militaire constructie, destijds sluispoort genoemd, werd in 1842 gebouwd om in geval van onheil het water van de demer op te stuwen in het achterliggende broekgebied en dit drassig te maken om een mogelijke opmars van ruitery en troepen te stuiten. Via deze sluispoort liep vroeger de Demer de stad binnen. Om het water te kunnen opstuwen in de sluispoort, maakte men gebruik van een waaiersluis waarmee men de sluizen traploos, tegen de druk van het Demerwater in, kon openen of sluiten.

In België werd er slechts één sluis van dit type gebouwd. Het gaat hier dus werkelijk om een uniek bouwwerk.

In de periode van 1960-1970 werd de Demer uit de binnenstad verbannen en om de stad geleid. Een betonnen dam werd aan de achterzijde van de sluispoort aangebracht.

De ezelsruggen aan de achterzijde van de poort werden heropgebouwd. Deze puntvormige muren moesten beletten dat men erop zou lopen.

ZIJN BEGUINHOF

In de XII^e eeuw vormden vrome vrouwen, vaak aangedaan door extatische verschijnselen en verwijderd van kloosters die vreesden dat een toevloed van rpepingen hun evenwicht zou storen, een nieuwe geloofsgemeenschap waarvan de zelfstandigheid en de vrijheid tot heden onbekend waren. Zij hadden geschreven statuten maar moesten geen eeuwige geloften afleggen waardoor zij voor de Kerk verdacht voorkwamen als aanhangers van manicheïstische neigingen van de Katharen.

Men maakte voor het eerst gewag van de begijnen van Diest in 1245 toen paus Innocentius IV hen zijn zegen gaf. De meesten woonden in hun eigen huizen verspreid over de stad maar meer aanwezig in één wijk, eigendom van de naburige gemeente Webbekom, die afhing van de abdij van St Truiden. De landsheer Arnold IV nam hen onder zijn hoede en op 31 mei 1253 ruildde hij eigendommen met de abt van St Truiden teneinde deze wijk bij de stad Diest toe te voe-

sa protection et le 31 mai 1253, il échangea des possessions avec l'Abbé de St Trond afin d'inclure ce quartier à la ville de Diest et permettre l'établissement d'un béguinage où toutes les béguines seraient rassemblées. En avril 1254, il leur accorda l'autorisation de construire leur église qui fut consacrée le 26 juillet 1314; ainsi le béguinage devint une paroisse autonome.

Le béguinage était dirigé par une "Grande demoiselle" et par quatre "Maîtresses". Elles étaient assistées d'un Tuteur car, sous l'Ancien Régime, la femme n'avait pas de personnalité juridique. Au coucher du soleil, le béguinage s'isolait de la ville avec la fermeture des portes. A ce moment-là, tous les adultes de sexe masculin, prêtres compris, devaient quitter les lieux, après que la béguine-portière ait lancé le célèbre: "*Alle broeken buiten !*" (littéralement: tous les pantalons dehors).

Le tissage fut l'une des ressources principales mais fut remplacé peu à peu par la dentellerie.

A partir du XVI^e siècle, les novices reçurent leur instruction dans des couvents. Après avoir professé des vœux de chasteté et d'obéissance pour la durée de sa vie de béguine, la jeune femme y restait encore trois ans.

Après l'annexion du pays par la France en 1795 et le climat anti-clérical que la Révolution française imposa, les biens des béguines furent confisqués et le béguinage, déclaré institution charitable, fut administré par la "Commission des Hospices Civils". Des maisons furent mises à la disposition des sans-logis de la ville; ceci créa évidemment une brèche dans la communauté des béguines, et la perte de l'identité du béguinage. Les deux dernières béguines quittèrent le béguinage en 1928; un rideau tomba alors sur sept siècles d'une présence de femmes qui vécurent une expérience religieuse hors du commun.

Aujourd'hui, le béguinage appartient au Centre Public d'Aides Sociales (CPAS) de la ville de Diest, héritage de la Révolution française. Il veille amoureusement à la conservation des lieux qui sont classés par la Commission des Monuments et des Sites. Toutes les anciennes maisons de béguines (+/- 80) sont occupées par des laïques et des artisans. Les anciens bâtiments de l'Infirmierie et le couvent des Apôtres ont été soigneusement restaurés et convertis en Centre Culturel.

La saison touristique s'ouvre le premier dimanche de mai et se clôture le premier dimanche de septembre. Ce soir-là, l'éclairage public est éteint; toutes les rues et maisons sont illuminées par environ 4.000 bougies qui donnent au béguinage un aspect féérique et rappelle l'héritage d'un passé glorieux porteur de cette spiritualité particulière née au XIII^e siècle.

gen en zodoende een begijnhof te vestigen waar alle begijnen zouden bijeengebracht worden. In april 1254 gaf hij de toelating om hun kerk te bouwen die op 26 juli 1314 ingehuldigd werd; zo werd het begijnhof een zelfstandige parochie.

Het begijnhof werd bestuurd door een "Grote Juffrouw" en vier "Meesteressen". Zij werden bijgestaan door een Voogd want onder het "Ancien Régime" had de vrouw geen rechtspersoonlijkheid.

Bij zonsondergang zonderde het begijnhof zich van de stad af door zijn poorten te sluiten. Vanaf dan moesten alle mannelijke volwassenen, priesters inbegrepen, de plaatsen ontruimen nadat de begijn-portierster het bekende "*Alle broeken buiten*" had verkondigd.

Het weven was één van de hoofdmiddelen van bestaan maar werd stilaan vervangen door kantwerk.

Vanaf de XVI^e eeuw kregen de novicien hun opleiding in de conventen. Na het afleggen van geloften van kuisheid en gehoorzaamheid voor de rest van haar leven als begijn, verbleef de jonge vrouw er nog drie jaar.

Na de aanhechting door Frankrijk van het land in 1795 en het anti-klerikaal klimaat dat de Franse Revolutie oplagde, werden de eigendommen van de begijnen in beslag genomen en werd het begijnhof als liefdadigheidsinstituut bestempeld, bestuurd door de "Commissie van Burgelijke Godshuizen".

Huizen werden ter beschikking gesteld van daklozen, natuurlijk schiep dit een breuk in de begijnengemeenschap en het verlies van de identiteit van het begijnhof.

De twee laatste begijnen verlieten het begijnhof in 1928. Het doek viel dan ook over zeven eeuwen van vrouwelijke aanwezigheid die een buitengewone religieuze ervaring hadden beleefd.

Heden ten dage is het begijnhof eigendom van het Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (OCMW) van de stad Diest, een erfenis van de Franse Revolutie. Liefdevol waakt het over het behoud van de plaatsen die door de Commissie van Monumenten en Landschappen beschermd zijn.

Alle oude huizen van de begijnhof (+/- 80) zijn bewoond door leken en ambachtsmensen.

De oude gebouwen van de Infirmierie (ziekenzaal) en het Apostelenconvent werden zorgvuldig gerestaureerd en veranderd in Cultureel Centrum.

Het toeristisch seizoen begint op de eerste zondag van mei en eindigt op de eerste zondag van september. Op dit avond wordt de openbare verlichting gedoofd; alle straten en huizen worden verlicht door ongeveer 4.000 kaarsen die een sprookjesachtige aanblik bieden aan het begijnhof en herinnert aan de erfenis van een glorieus verleden, dragen van een bijzondere geestelijke levenshouding ontstaan in de XIII^e eeuw.

27

Dans l'édition du 21 mars 1998 du Bulletin trimestriel du 1 Wing, "The Golden Falcon" a paru, sous la signature de J. Buzin, un article bien documenté intitulé: "Squadron Leader Léopold Collignon". Avec l'autorisation du rédacteur en chef de cette publication, le colonel aviateur e.r. Alain Blume, nous avons le plaisir de le reproduire.

Léopold (Coco) Collignon fut très proche de notre association: affilié en 1973, administrateur en 1977, puis vice-président en 1985. Jusqu'aux derniers moments de sa vie, il fut fidèle à nos réunions mensuelles du deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes.

In de uitgave van 21 maart 1998 van het trimestriële bulletin van de 1 Wing "The Golden Falcon" verscheen er, een goed gedocumenteerd artikel, Squadron Leader Leopold Collignon, onder het handteken van J. Buzin. Met de vriendelijke toelating van de hoofdredakteur van deze publicatie, kolonel vlieger b.d. Alain Blume, hebben wij het genoegen deze tekst opnieuw te publiceren. Leopold (Coco) Collignon was zeer nauw verbonden met onze vereniging: lid in 1973, beheerder in 1977, daarna vice-voorzitter in 1985. Tot op de laatste momenten van zijn leven, nam hij zeer trouw deel aan onze maandelijkse bijeenkomsten op de tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels

Léopold (Coco) Collignon

Homme de coeur, de devoir, autant de qualificatifs avec lesquels Léopold Collignon s'identifiait. Sans éclat tapageur, sans forfanterie, ce liégeois bon teint, Chef de Corps du 1er Wing d'octobre 1947 à juillet 1948, a mis tout son enthousiasme et son idéal au service de nos Alliés. C'est grâce à des hommes de la même trempe et à l'engagement qui fut le leur aux heures difficiles que notre Force Aérienne a pu bâtir sa réputation d'excellence.

Léopold Collignon est né dans la Cité ardente le 11 décembre 1910. Après ses études à l'école technique St Laurent, il s'engage à l'Aéronautique Militaire comme candidat élève-pilote le 31 mars 1930. Rattaché à la 62ème promotion, il rejoint l'Ecole de Pilotage de Wevelgem et décroche son brevet militaire le 26 juillet 1931. Affecté à la base de Bierset, il sera tout d'abord sergent-pilote à la 1ère Escadrille du 2º Régiment d'Aéronautique puis en 1935, dans le cadre de la réorganisation de l'Aéronautique, il passera à la 9ème Escadrille du 1º Régiment d'Aéronautique, celle du "Sioux bleu". Il y restera jusqu'au début de 1939 partageant sa vie d'escadrille et sa passion du vol avec des camarades au nombre desquels on retrouve notamment Mike Donnet.

Dans l'intervalle il obtient son brevet supérieur et est nommé adjudant le 27 septembre 1936. Il vole sur Breguet XIX et Renard 31

Fin pilote, Léopold Collignon se distingue par ses qualités de tireur et il remporte en 1938 un concours de tir aérien organisé par la DAT (Défense Aérienne du territoire) à Ostende. Notons aussi pour la petite histoire qu'il sortira indemne d'une collision lors d'un décollage en formation de nuit, aux commandes d'un Breguet XIX: après une réparation, le gouvernail de direction de l'avion-leader avait été mal remonté...!

Grootmoedig, plichtbewust, evenveel hoedanigheden waarbij men Leopold Collignon kon herkennen. Geen druktemaker, geen snoever, rasechte luikenaar, Korpsverste bij de 1 Wing van oktober 1947 tot juli 1948, offerde hij al zijn enthousiasme en ideaal op ten dienste van onze Geallieerde. Het is dank zijn mannen van zijn slag, gekoppeld aan het engagement tijdens de moeilijke uren, dat onze Luchtmacht zijn reputatie heeft kunnen opbouwen.

Leopold Collignon werd geboren in de Vurige Stede op 11 december 1910. Na zijn studies te hebben beëindigd in de technische school van St-Laurent, vervoegde hij op 31 maart 1930, de Militaire Luchtvaart als kandidaat leerling-piloot. Ingelijfd bij de 62e promotie, vervoegde hij de Vliëgschool van Wevelgem en behaalde er zijn militair brevet op 26 juli 1931. Zijn volgende bestemming werd de basis van Bierset waar hij als sergeant-piloot dienst deed bij het 1ste Smaldeel van het 2e Luchtvaartregiment om vervolgens in 1935 in het kader van de reorganisatie van de Luchtvaart dienst te doen bij het 9ste Smaldeel van het 1ste Luchtvaartregiment, dit van de "Blauwe Sioux". Hier zou hij tot het begin van het jaar 1939 blijven, en er zijn passie voor de vliegerij delen met meerdere collega's waaronder ene Mike Donnet.

In tussentijd behaalde hij zijn hoger brevet en werd adjudant benoemd op 27 september 1936. Hij vliegt op Breguet XIX en Renard 31.

Uitzonderlijk piloot, Leopold Collignon onderscheid zich met zijn kwaliteiten als schutter behaalde in 1938 de overwinning in de DAT (Défense Aérienne du territoire) wedstrijd lucht-lucht schieten georganiseerd in Oostende. Pikant detail, hij kwam zonder kleerscheuren uit een botsing toen hij 's nachts opsteeg in formatie met zijn Breguet XIX: het richtingsroer van het toestel dat de leider van de formatie vloog, was bij een herstelling verkeerd gemonteerd ...!

Le 1er mars 1939 il est désigné pour l'Ecole de Pilotage et y entame une formation de moniteur en compagnie entre autres de Léon Prévot. Tous deux obtiennent leur qualification en février 1940 et rejoignent la 3ème Escadrille-école de Deurne qui est chargée de la formation des moniteurs. Léopold Collignon totalise à ce moment 1695 heures de vol.

Le 10 mai 1940, la Belgique mesure à ses dépens combien sa politique de neutralité a été vaine. Léopold Collignon va vivre lui aussi l'odyssée de l'Ecole de Pilotage. Après quelques tentatives avortées pour livrer des avions aux escadrilles en campagne, ce sera le repli sur la France: Amiens, Chartres, Caen-Carpiquet, l'embarquement des avions et du matériel à bord d'un cargo à destination du Maroc, le long voyage en train vers Marseille, la traversée de la Méditerranée, l'arrivée à Oran puis Oudja ... et son climat d'incertitude, de rumeurs, de fronde.

Léopold Collignon ne sera pas du groupe de moniteurs et d'élèves-pilotes qui prennent le parti de tenter de rejoindre l'Angleterre ou la Colonie en juillet 1940. Fin août, l'Ecole de Pilotage reçoit l'ordre de rentrer au pays. Elle repasse en France, le 17 septembre le personnel embarque à Chalons-sur-Saône dans un train qui l'amène non pas à Bruxelles, comme annoncé, mais en droite ligne au Stalag II B, à Hammerstein en Poméranie ...

Une bonne étoile veille sur Léopold Collignon. Il fait partie de l'arrière-garde qui doit convoier le matériel. En septembre, ce détachement est rapatrié sur Marseille, ensuite Léopold Collignon sera rattaché à la Direction Générale de l'Aéronautique Militaire à Montpellier en Zone Française Libre. Cette direction dépend du Service des dépôts de matériel militaire belge répartis dans le midi de la France. Il s'agit en fait de garder ce matériel, de le liquider si possible et en secret d'empêcher les commissions d'armistice franco-allemande de s'en emparer.

Le 1er juin 1941, il est placé en disponibilité et est supposé rentrer au pays.

Juin 1941: l'échec de la Luftwaffe dans la Bataille d'Angleterre est consommé mais Hitler a étendu la guerre aux Balkans, à la Crète, à l'Afrique du Nord et s'apprête à envahir la Russie.

En France, le gouvernement de Vichy se soumet à la politique allemande et s'enlise dans une illusoire et désastreuse politique de collaboration. En Belgique, le climat est tout en grisaille. L'incertitude, le doute, une morne désespérance y règnent. Certains voudraient profiter de l'occupation pour instaurer l'Ordre Nouveau et ses idées fascistes. Le sort des anciens militaires d'active ayant échappé à la captivité est pris

Iste maart 1939 wordt hij aangeduid om een cursus van onderrichter te volgen in de Vliedschool in het gezelschap van ondermeer Leon Prévot. Alle twee zouden zij hun kwalificatie behalen in februari 1940 en het 3de Schoolsmaldeel van Deurne vervoegen, smaldeel dat zich bezig hield met het opleiden van onderrichters. Op dat moment heeft Leopold Collignon in totaal 1695 uren vlucht op zijn actief.

Op 10 mei 1940 realiseert België in zijn nadeel, wat de waarde van de neutraliteitspolitiek is. Leopold Collignon gaat op zijn beurt de odyssee van de Vliedschool meemaken. Na enkele mislukte pogingen om toestellen over te brengen naar de smaldelen te velde, wordt het de terugtrekking naar Frankrijk: Amiens, Chartres, Tours, Caen-Carpiquet, inscheping van de toestellen met hun uitrusting aan boord van een cargo met bestemming Marokko, de zeer lange treinrit naar Marseille, de oversteek van de Middellandse zee met aankomst in Oran, vervolgens Oudja ... met zijn klimaat van onzekerheid, geruchten en gehekel.

Leopold Collignon zal geen deel uitmaken in juli 1940, van de groep onderrichters en leerling-piloten die een poging zouden wagen om naar Engeland of de kolonie te ontkomen. Einde augustus krijgt de Vliedschool het bevel terug het vaderland te vervoegen. De school keert terug via Frankrijk, op 17 september stapt het personeel op een trein in Chalons-sur-Saône die hen niet naar Brussel brengt zoals aangekondigd, maar rechtstreeks naar Stalag II B, nabij Hammerstein in Pommeren ...!

Leopold Collignon is blijkbaar onder een goed gesternte geboren. Hij maakt deel uit van de achterhoede verantwoordelijk voor het materiaal. In september wordt dit detachement teruggezonden naar Marseille, vervolgens wordt Leopold Collignon afgedeeld bij de "Algemene Directie van de Militaire Luchtvaart" te Montpellier, dat zich in de zone van het vrije Frankrijk bevindt. Deze directie maakt deel uit van de Dienst die bezighoudt met de stalling van het militaire materiaal in dit deel van Frankrijk. Het kwam er eigenlijk op aan dit materiaal te bewaken, het eventueel te vernietigen en in het geheim te verhinderen dat de franco-duitse wapenstilstand comités er zich meester van zouden maken.

Op 1ste juni 1941, wordt hij op non-activiteiten geplaatst en wordt verondersteld naar het vaderland terug te keren.

Juni 1941: de nederlaag van Luftwaffe in de "Battle of Britain" is een feit, maar Hitler heeft de oorlog uitgebreid naar de Balkan, Creta, Noord-Afrika en bereid zich voor Rusland te overrompelen.

In Frankrijk, onderwerpt de Vichy regering zich aan de duitse politiek en zinkt weg in een bedrieglijke en rampzalige atmosfeer van politieke samenwerking. In België wordt het klimaat somber en grijs. De onzekerheid, de twijfel en wanhoop halen de bovenhand. Sommigen zoeken te profiteren van de bezetting om een Nieuwe Orde op te starten met de gepaard gaande fascistische ideeën. Het lot van de

en charge par l'OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée) qui les affecte à des postes divers: au service du ravitaillement, au Secours d'hiver...

Léopold Collignon ne rentrera pas au pays. Une filière d'évasion a été mise en place à partir du Sud de la France dès novembre 1940. Au travers de la péninsule ibérique elle aboutit à Lisbonne.

Muni de faux papiers, Léopold Collignon quitte la tranquillité de la zone libre le 6 septembre 1941 en compagnie de Jean Wilkin, un ancien de Bierset. Ils franchissent la frontière espagnole le 7 septembre, traversent l'Espagne, gagnent Lisbonne où ils arrivent le 12 septembre et prennent contact avec le Chargé d'Affaires belge. Ils lui manifestent leur désir de se rendre, non pas en Angleterre, mais au Congo belge. Crainte de ne pas être admis dans les rangs de la RAF une fois la trentaine atteinte ou de s'y voir relégué dans quelque rôle obscur ? Méfiance vis-à-vis d'un gouvernement belge de Londres qui n'avait accordé aucun intérêt à la situation des militaires belges "bloqués" dans le midi de la France ? D'autre part le Congo, sous autorité nationale légitime ne représentait-il pas l'option logique que d'autres déjà, tel Franz Burniaux qui s'illustra dans la South African Air Force avait choisie ?

Le Chargé d'Affaires prend contact avec Londres, obtient des assurances et les convainc de rejoindre le Royaume-Uni. Le 12 octobre 1941, ils débarquent à Liverpool en provenance de Gibraltar et sont pris en force par les Forces Belges. Les formalités d'arrivée terminées Léopold Collignon passe au "RAF Depot" d'Uxbridge le 20 janvier 1942 avec le grade de Pilot Officer "on probation" avant d'effectuer un passage rapide par la Service Flying Training School N° 9 assurant l'écolage avancé des futurs pilotes de chasse. Le 10 mars 1942, il rejoint à Aston Down l'OTU Spitfire N° 52 où comme pour tous nos compatriotes, anciens de l'Aéronautique Militaire il s'agira, en un minimum de temps de maîtriser le Spitfire, de s'entraîner au tir, d'assimiler les tactiques et le jargon opérationnel.

Deux mois plus tard, le 12 mai 1942, il est affecté au 122 Squadron déployé à Hornchurch dans la banlieue nord de Londres. Son camarade Léon Prévot vient d'en prendre le commandement et gageons que ces retrouvailles ne furent pas le simple fait du hasard.

De mai à septembre 1942, le 122 Squadron, équipé de Spitfire Vb, est engagé en priorité dans des "sweeps" au dessus du Nord de la France, devenu le théâtre privilégié des rencontres avec les Me 109 et Fw 190. C'est au cours de l'un de ceux-ci que le Squadron Leader Léon Prévot sera abattu par la DCA de St Omer le 30 juillet 1942.

Militaires en active dienst die konden ontsnappen aan gevangenschap wordt in handen genomen door de OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée) die hen te werk stelt bij diverse organismen zoals: bevoorrading, Winterhulp ... !

Leopold Collignon zal niet in het land terugkeren. Reeds in 1940 werd er gestart met het uitstippelen van een ontsnappingsroute vanuit het Zuiden van Frankrijk doorheen het Iberische schiereiland met als eindpunt Lissabon.

Voorzien van valse papieren, verlaat Leopold Collignon de kalmte van de vrije zone op 6 september 1941 in gezelschap van Jean Wilkin, een collega uit Bierset. Zij overschrijden de Spaanse grens op 7 september, doorkruisen Spanje, en komen aan in Lissabon op 12 september waar zij contact opnemen met de Belgische Zaakgelastigde. Aan deze laatste uiten zij de wens, zich niet te willen begeven naar Engeland maar wel naar Belgisch Congo. Hoogst waarschijnlijk uit vrees, gezien hun ouderdom, niet in de rangen van de RAF te worden opgenomen en ergens te worden verbannen tot een eerder duistere of sombere activiteit ? Wantrouwen ook misschien ten opzichte van een Belgische regering in Londen die tot dan toe geen interesse had betoond voor "gestrandde" Belgische militairen in het Zuiden van Frankrijk ? Langs de andere kant, stelde Congo, onder wettelijk nationaal gezag, geen logische optie voor, optie zoals anderen die hadden gekozen bij de Zuid-Afrikaanse Luchtmacht, hierbij denken we aan Franz Burniaux die zich daar geïllustreerd had ?

De Zaakgelastigde neemt contact op met Londen, krijgt de verzekering en overtuigt hen zich naar Groot-Britannië te begeven. Op 12 oktober 1941 ontschepen ze in Liverpool komende van Gibraltar en worden opgenomen bij de Belgische Strijdkrachten. Eenmaal de aankomstformaliteiten achter de rug wordt Leopold Collignon overgeplaatst naar het RAF Depot van Uxbridge op 20 januari 1942 met de graad van Pilot Officer "on probation" alvorens een versnelde opleiding te krijgen in de "Service Flying Training School Nr 9 die zich bezighoudt met de gevorderde opleiding van toekomstige jachtpiloten. Op 10 maart 1942, vervoegt hij de OUT Spitfire Nr 52 in Aston Down waar hij, zoals al onze landgenoten oudgedienden van de Militaire Luchtvaart, zich in een minimum van tijd zal bekwamen in het beheersen van de Spitfire, het luchtschieten, tactiek en de operationele vaktaal.

Twee maanden later, op 12 mei 1942 wordt hij ingelijfd bij het 122 Squadron van Hornchurch in de buitenwijken van Noord Londen. Zijn vriend Leon Prévot heeft er juist het bevel overgenomen en we durven wedden dat deze hereniging geen toeval is.

Van mei tot september 1942 wordt het 122 Squadron, dat uitgerust is met Spitfire Vb, meestal de lucht ingestuurd voor "sweeps" opdrachten boven het Noorden van Frankrijk, een geprivilegieerde plaats tot ontmoetingen met de Duitse Me109 en andere FW190. Het is tijdens één van deze opdrachten dat Squadron Leader Leon Prévot wordt neergehaald door de DCA van St Omer en dit op 30 juli 1942.

Le 19 août 1942, l'escadrille participe à la couverture du raid de Dieppe. Les pilotes effectueront une moyenne de 7 heures 40 min. de vol au cours de cette seule journée qui se clôturera pour l'escadrille par un tableau de chasse affichant un DO217 abattu et deux DO217 endommagés dont l'un au crédit de Léopold Collignon.

En septembre 1942, il rejoint la "350" alors stationnée à Redhill dans la banlieue sud de Londres. L'escadrille est commandée par Désiré Guillaume. Alors qu'elle n'a pas encore fêté son premier anniversaire, l'escadrille s'est déjà illustrée à Dieppe et affiche un palmarès qui depuis sa mise sur pied compte 12 victoires confirmées, 4 victoires probables auxquelles s'ajoutent 20 avions endommagés. Elle compte de nombreux jeunes pilotes pleins d'enthousiasme mais qui doivent être encadrés et des pilotes d'expérience tel Léopold Collignon, bientôt nommé Flying Officer, sont les bienvenus.

En cette fin d'année 1942, l'escadrille se retrouve engagée dans toute la panoplie des missions offensives mises sur pied par le 11ème Groupe de Chasse: Ramrod, Rhubarb, Rodeo, Circus, Roasted. Le 12 décembre 1942, le Circus 242 fait date dans les annales de l'escadrille: 4 FW190 sont endommagés dont l'un est mis à l'actif de Léopold Collignon. En mars 1943, l'escadrille est envoyée en repos à Ackington au nord de Newcastle. Cette décision n'interrompt cependant pas le premier tour d'opérations de Léopold Collignon. En effet, il rejoint le 64 Squadron dont le commandant vient d'être repris par Mike Donnet qui sait où "dénicher" des pilotes d'expérience pour renforcer son effectif.

Le 64 Squadron est déployé à Ayr près de Prestwick et exécute surtout des patrouilles de protection de convois au dessus de la mer d'Irlande.

Début 1943, la roue de la fortune tourne pour les forces de l'Axe. Le 2 février 1943, Stalingrad est tombée, en mai l'Afrika Korps déposera les armes à Tunis, prélude à l'invasion alliée en Italie. L'initiative change de camp. Une partie des pilotes du 64 Squadron s'entraîne à la technique de l'appontage sur porte-avions dans la perspective d'un possible débarquement en Norvège. Entraînement "à terre" d'abord, ensuite "live" à bord du HMS Argus pour lequel les pilotes ont échangé leurs Spitfire Vb pour de robustes Seafire. Mais le projet est abandonné et l'escadrille est envoyée dans le sud de l'Angleterre dans le courant du mois d'août.

Nouvelle mutation pour Léopold Collignon: le 1er septembre 1943 il rejoint la "350" qui termine sa période de repos. Elle sera bientôt déployée à Hawkinge sur les bords du Channel sous le commandement d'Albert Boussa qui a succédé à Désiré Guillaume.

Léopold Collignon y occupera désormais la fonction de Flight Commander.

Op 19 augustus 1942 neemt het Squadron deel aan de luchtdkking bij de raid op Dieppe. De piloten vliegen die dag een gemiddelde van 7 hr 40 min. die zal afgesloten worden met het volgende resultaat: een DO217 neergehaald en twee DO217 beschadigd, van deze laatste komt er één op het palmares van Leopold Collignon.

In september 1942 vervoegt hij het "350" gestationeerd in Redhill in de buitenwijken van Zuid Londen. Het smaldeel staat onder het bevel van Désiré Guillaume. Niettegenstaande het zijn eerste verjaardag nog moet vieren heeft het smaldeel zich reeds geïllustreerd boven Dieppe en heeft sinds zijn ontstaan 12 bevestigde overwinningen, 4 waarschijnlijke en 20 beschadigde toestellen op zijn palmares. Het heeft in zijn rangen talrijke enthousiaste jonge piloten doe echter door ervaringrijke jachtpiloten moeten omringd worden en daarvoor komen piloten zoals Leopold Collignon goed van pas, piloot die weldra Flying Officer zal benoemd worden.

Bij het aflopen van 1942 neemt het smaldeel deel aan het ganse gamma van zendingen op vooropgesteld door de 11de Jachtgroep: Ramrod, Rhubarb, Rodeo, Circus, Roadsted. 12 december 1942 wordt met Circus 242 opgetekend in de annalen van het smaldeel: 4 FW190 worden beschadigd, waarvan één op rekening van Leopold Collignon. In maart 1943 wordt het smaldeel op rust gezonden naar Acklington in het Noorden van Newcastle. Deze beslissing echter, maakt geen abrupt einde aan de eerste operatietour van Leopold Collignon. Inderdaad hij vervoegt het 64ste smaldeel waar het bevel net is overgenomen door Mike Donnet en deze laatste heeft er een handje van weg ergens ervaren piloten op te diepen om zijn smaldeel te versterken.

Het 64ste smaldeel wordt naar Ayr bij Prestwick gezonden en houdt zich vooral bezig met beschermingsopdrachten boven de Ierse wateren.

Begin 1943 zal het rad van fortuin keren voor de Asmachten. Op 2 februari 1943 valt Stalingrad, in mei legt het Afrika Korps de wapens neer in Tunis, voorbode voor de geallieerde invasie in Italië. Het initiatief verandert van kamp. Een deel van de piloten van het 64ste smaldeel oefent in dekladingen op vliegdekschepen dit in het vooruitzicht van een eventuele ontscheping in Noorwegen. Vooreerst "droog" oefenen vervolgens "live" aan boord van de HMS Argus waarvoor de piloten hun Spitfire Vb omruilden voor de meer robustere Seafire. Maar helaas, het project wordt verworpen en het smaldeel wordt naar het Zuiden van Engeland gezonden in de loop van de maand augustus.

Opnieuw een mutatie voor Leopold Collignon: hij vervoegt op 1ste september 1943 het "350" dat aan het einde komt van zijn rustperiode. Weldra wordt het smaldeel afgedaald naar Hawkinge aan de oevers van het kanaal ditmaal onder het bevel van Albert Boussa die op zijn beurt Désiré Guillaume opvolgde. Leopold Collignon vervult in het vervolg de functie van Flight Commander.

3
L'éventail des missions confiées à l'escadrille s'élargit, l'escorte de bombardiers légers et lourds apparaît régulièrement dans les ordres de mission. En effet, dès le printemps, les Allemands ont entamé la construction des sites de lancement de V1 entre Cherbourg et St Omer. L'attaque systématique de ces sites par des bombardiers légers débute en août 1943. L'escorte de ces bombardiers sera l'une des missions principales des unités de chasse stationnées dans le sud de l'Angleterre et en particulier de la "350"

En janvier 1944, désormais sous le commandement de Léon Prévot qui, grâce au réseau d'évasion Comète a pu rejoindre l'Angleterre moins de trois mois après avoir été abattu à St Omer, les missions d'escorte des Forteresses de la 8ème Army Air Force s'en allant semer la ruine et la désolation au coeur de l'Allemagne occupent également les pilotes de la 350. Equipés de Spit IX limités dans leur rayon d'action, ils se verront confier l'escorte initiale des bombardiers ou leur prise en charge au retour de missions entre Louvain et Tirlement, dans le ciel de Beauvechain ...

Bientôt en préparation du débarquement s'y ajoutera des raids effectués contre les noeuds de communication dans l'ouest de la France, la Belgique et la Hollande. Puis le 9 mars, la 350 quitte le sud de l'Angleterre, monte en Ecosse où Mike Donnet en prend le commandement le 24 mars. Elle va y préparer le débarquement en effectuant un entraînement intensif au vol de nuit qui prouvera son utilité et sa raison d'être quand, deux mois plus tard, décollant avant l'aube et atterrissant la nuit tombée, l'escadrille participera à la couverture aérienne d'Overlord.

Quant à Léopold Collignon, il quitte momentanément ses camarades le 16 avril 1944 pour suivre le cours d'instructeur de tir à la Central Gunnery School de Catfoss jusqu'au 17 mai 1944. Il en sortira avec la mention "above average". Au moment où il rejoint l'escadrille, celle-ci a retrouvé les côtes de la Manche à Friston, dans l'attente du jour "J".

Le 6 juin 1944, la 350 décolle avant la pointe du jour à 04h40, en couverture de la force d'invasion. Le dernier atterrissage a lieu après la tombée de la nuit, à 23h40. Trente-six sorties réparties en trois missions sont effectuées. Léopold Collignon conduira sa section au cours de deux d'entre elles.

Mais à son grand dam, ses jours à l'escadrille sont comptés. Le 10 juin à l'issue d'une cinquième sortie au-dessus des têtes de pont du débarquement, il termine son premier tour d'opérations: il a effectué plus de 120 missions opérationnelles et est envoyé en repos. C'est d'un poste au "Belgian Inspectorate" de Londres que, pour un temps, rongéant son frein, il suivra la campagne de l'escadrille.

De waaier van zendingen die aan het smaldeel wordt toevertrouwd, neemt uitbreiding, het escorteren van lichte en zware bommewerpers wordt schering en inslag de komende dagen. Inderdaad, vanaf de prille lente zijn de Duitsers begonnen met de constructie van lanceerinstellingen voor V1's tussen Cherbourg en St Omer. Het systematisch bombarderen van deze instellingen door lichte bommenwerpers neemt een aanvang in augustus 1943. Het escorte van deze bommenwerpers wordt één van de meest belangrijke opdrachten voor de smaldelen die zich bevinden in het zuiden van Engeland en speciaal voor het 350.

In januari 1944, vanaf nu onder het bevel van Leon Prévot die dank zij het ontsnappingsnetwerk Komeet Engeland heeft kunnen bereiken amper 3 maanden nadat hij was neergehaald boven St Omer, houden de escortes van de Forteressen van de 8ste Army Air Force die het hart van Duitsland in een desolant landschap gaaan herschepen, de piloten van het 350 druk aan de praat. Uitgerust met de Spitfire IX, helaas gelimiteerd in actieradius, wordt hen opgedragen de bommenwerpers te escorteren bij het vertrek en ze bij hun terugkeer terug op te pikken tussen Leuven en Tienen in de hemel boven Beauvechain ...

Nog tijdens de voorbereiding van de ontschepping komt hier de bescherming van de raids bij, raids die worden uitgevoerd tegen de communicatieknooppunten in het westen van Frankrijk, België en holland. Dan verlaat het 350 op 9 maart het zuiden van Engeland, gaat verder noordelijk naar Schotland waar Mike Donnet het bevel overneemt op 24 maart. Hier gaat het smaldeel zijn ontschepping voorbereiden met een intensieve training in het vliegen bij nacht, training die vruchten zal afdragen wanneer ze twee maanden later, moeten opstijgen bij het ochtendgloren en landen bij valavond, het smaldeel neemt deel aan de luchtbescherming van de operatie Overlord.

Wat Leopold Collignon betreft, hij verlaat voorlopig zijn collega's op 16 april 1944 teneinde een cursus van schutteronderrichter te volgen aan de Central Gunnery School van Catfoss tot 17 mei 1944. Hij zal de scholing verlaten met de vermelding "above average". Op het moment dat hij het smaldeel vervoegt heeft dit laatste zijn toevlucht gezocht aan de oevers van het Kanaal, nabij Friston in afwachting van de D Day.

Op 6 juni 1944 stijgt het 350 op bij het krieken van de dag om 4h40, teneinde dekking te geven aan de invasiemacht. De laatste landing heeft plaats in volle duisternis om 23h40. Zesendertig vluchten hadden plaats bij drie zendingen. Leopold Collignon zou zijn sectie bij twee van deze leiden. Maar tot zijn groot spijt zullen zijn dagen in het smaldeel geteld zijn. Op 10 juni bij het uitvoeren van zijn eerste operatietour: hij heeft 120 operationele zendingen volbracht en wordt op rust gesteld. Het is op een post van het "Belgian Inspectorate" in Londen dat hij, een zekere tijd, nagelbijtend de veldtocht van het smaldeel volgt.

A force de persuasion il parvient à faire écourter sa période de repos et le 9 octobre 1944, il rejoint à nouveau la 350, cette fois comme CO et Squadron Leader en remplacement de Mike Donnet nommé Wing Commander et qui s'en va prendre en charge le Wing de Hawkinge le 23 octobre.

L'escadrille est toujours stationnée sur le sol britannique à Lympne, en attente d'un transfert sur le continent. Ce sont essentiellement des missions d'escorte au profit du Bomber Command qui sont confiées à l'escadrille. Elles la conduisent principalement sur la Ruhr et les îles zélandaises.

Le 4 novembre, émotion, Léopold Collignon, au retour d'un Ramrod sur Sollingen est victime d'une panne de transfert. En plané, il parvient à rejoindre les lignes amies et effectue un atterrissage forcé à l'ouest d'Aix-la-Chapelle, sans mal.

Le 4 décembre 1944, l'escadrille quitte Lympne et se pose à Evere. Elle est rattachée au 127 Wing dont le Wing Commander Flying n'est autre que Johnny Johnson, l'as aux 35 victoires.

Les pilotes n'ont guère le temps de savourer la joie du retour dans la mère-patrie car d'emblée ils sont engagés dans les patrouilles qui inlassablement couvrent la tête de pont établie sur les lignes d'eau Rhin-Waal-Meuse, au cours de l'opération "Market Garden". Après le désastre d'Arnhem, le maintien de cette tête de pont est essentiel car elle doit constituer la base de départ des opérations finales contre l'Allemagne. Activité intense puisque l'on comptera jusqu'à 52 sorties par jour.

Puis très vite va se déclencher la Bataille des Ardennes
Le 16 décembre 1944, l'offensive Von Rundstedt est lancée. Elle a pour objectif Anvers. Les prévisions météo allemandes prévoient quinze jours de brume sur l'Ardenne ce qui doit empêcher l'intervention de l'aviation alliée. Mais à partir du 23 décembre, le temps s'améliore et la supériorité aérienne anglo-américaine peut peser de tout son poids sur les opérations. Nos chasseurs participent à l'escorte des bombardiers légers qui attaquent les noeuds de communication entre Euskirchen et Trèves ou encore, aux côtés des chasseurs-bombardiers, à des missions d'interdiction en attaquant les colonnes blindées et les convois ennemis.

Missions à risque. Le 24 décembre dans la région d'Houffalize-Malmédy, le CO Collignon est touché par la Flak. Il tente de regagner les lignes alliées mais est obligé de sauter à très basse altitude. Il atterrit dans le no mans' land, la jambe brisée. Son deuxième tour d'opérations vient de se terminer brutalement. Récupéré par une patrouille américaine, il sera soigné dans un hôpital de campagne avant d'être évacué vers l'Angleterre où il devra rester en traitement pendant 7 mois. Dans l'intervalle, le rideau sera tombé sur la guerre à l'Ouest. Léopold Collignon aura effectué au cours de ses deux tours d'opérations 191 missions opérationnelles et au total plus de 700 heures de vol depuis son entrée dans la RAF.

Het is door zijn overredingskracht dat hij er toe komt zijn rustperiode in te laten korten en op 9 oktober 1944 is hij terug in het 350 maar deze maal als CO en Squadron Leader ter vervanging van Mike Donnet die op zijn beurt Wing Commander wordt en de Wing van Hawkinge overneemt op 23 oktober.

Het smaldeel is nog steeds op brits grondgebied te Lympne in opwachting van een transfert naar het continent. Het is vooral met escortes voor Bomber Command dat het smaldeel zich bezighoudt. Hierbij vliegen zij vooral boven het Roergebied en de Zelandse eilanden.

De 4 november, emoties, Léopold Collignon krijgt bij zijn terugkeer van een Ramrod boven Sollingen af te rekenen met een panne bij de brandstoftoevoer. In glijvlucht lukt het hem een noodlanding te maken, in de bevriende zone ten westen van Aken, zonder kleerscheuren.

Op 4 december 1944 verlaat het smaldeel Lympne en land in Evere. Het wordt ingelijfd bij de 127e Wing waarvan de Wing Commander niemand anders is dan Johnny Johnson, as met 35 overwinningen.

De piloten hebben helaas niet de tijd om met vreugde hun terugkeer in het vaderland te vieren want ze worden onmiddellijk en dit zonder verpozen ingezet bij patrouilles boven het bruggenhoofd van de volgende waterlopen: Rijn-Waal-Maas, tijdens de operatie "Market Garden". Na de desastreuze operatie van Arnhem is het van essentieel belang dit bruggenhoofd te behouden vermits het de startbasis wordt van de uiteindelijke aanvallen op Duitsland. Een intense activiteit tot gevolg vermits het smaldeel tot 52 vluchten per dag optekent.

Eerder snel gaat dan de veldslag in de Ardennen losbarsten. Op 16 december wordt het Von Rundstedt offensief gelanceerd. Dit heeft als doelwit de haven van Antwerpen. De Duitse weerdiensten verwachten een veertiendal dagen mist boven de Ardennen die de geallieerde vliegtuigen op de grond zou kunnen gekluisterd houden. Maar op 23 december klaart het weder op en kan het superieur anglo-amerikaans luchtoverwicht zijn volledig gewicht in de balans werpen van de operaties. Onze jachttoestellen nemen onder andere deel aan het escorte van de lichte bommenwerpers die de verkeersknooppunten bombarderen tussen Euskirchen en Trèves, alsook aan de zijde van de jachtbommenwerpers bij interdictie zendingen tijdens hun aanvallen op tanks en konvoien. Zendingen met een zeker risico. Op 24 december wordt CO Collignon in de regio Houffalize-Malmédy geraakt door Flak. Hij tracht nog de bevriende linies te bereiken maar is verplicht zich met het valscherp te redden en dit op zeer lage hoogte. Hij land even later in een no man's land en breekt het been. Zijn tweede operatietour neemt een abrupt einde. Gelukkig wordt hij door een Amerikaanse patrouille opgepikt en krijgt de eerste zorgen in een veldhospitaal alvorens naar Engeland gestuurd te worden waar hij gedurende 7 maanden moet verzorgd worden. In tussentijd valt het gordijn voor de oorlog in het westen. Léopold Collignon heeft tijdens zijn twee

33

Que réserve désormais l'avenir à Léopold Collignon et à ses camarades au statut d'auxiliaires-volontaires de la RAF ? La perspective de recréer une aviation militaire nationale cristallise les aspirations, le gouvernement britannique et la RAF se sont engagés à nous y aider. Pas mal d'obstacles devront cependant encore être franchis avant que des avions arborant nos cocardes nationales ne sillonnent notre ciel.

Le Squadron Leader Léopold Collignon apportera sa contribution à ce long et difficile processus. Dans un premier temps, il est désigné comme chef moniteur à la Belgian Training School de Snailwell. Mais dès le mois d'octobre 1945, il rejoint à Wunstdorf, l'Etat-Major du 123 Wing au sein duquel ont été regroupés la 349 et la 350. En novembre nos deux escadrilles nationales sont transférées au 135 Wing à Fassberg. Elles vont bientôt y constituer le 160 (Belgian) Wing sous le commandement du Wing Commander Daniel Le Roy du Viver. Léopold Collignon sera son officier-adjoint.

Fonction de l'ombre mais essentiellement dans cette période difficile où tant de problèmes restent à résoudre et au cours de laquelle l'exemple des anciens contribuera à soutenir le moral parfois défaillant de la troupe.

Le 24 octobre 1946, la 349 et la 350 se posent à Beauvechain. Elles forment la pierre angulaire de notre Aviation Militaire renaissante. Le Wing est passé sous le commandement de Léon Prévot. Léopold Collignon désormais major, poursuit son rôle de cheville ouvrière. Tout est à construire ou à reconstruire sur l'aérodrome. Dégagé de la tutelle de la RAF, le Wing doit s'intégrer dans une nouvelle structure opérationnelle et logistique. Alors qu'une certaine stabilité eut été de mise en cette période, les "tours" de commandement se révèlent parfois très courts, conséquence du développement rapide des structures de notre Aviation Militaire.

Succédant au major Prévot, le major Van Lierde a, pendant quelques mois, pris les commandes du 160 Wing de Chasse de Jour, puis en octobre 1947, il cède le relais à Léopold Collignon qui était sans conteste l'officier le plus qualifié pour assurer cette responsabilité ayant vécu toute la genèse du Wing et les étapes de son développement.

Léopold Collignon présidera aux destinées du Wing jusqu'en juillet 1948. C'est sous son commandement que finalement la dotation en avions de nos escadrilles se complète et que le premier Flight de Chasse de Nuit est constitué. Dans l'intervalle, l'unité a abandonné son appellation de 160 Wing pour celle de 1 Wing de Chasse de Jour. Notre Aviation Militaire prend définitivement son envol sous l'impulsion des recommandations de la Commission Militaire Mixte, qui définit la structure de nos Forces Armées, et de la signature du Traité de Bruxelles qui débouchera sur la mise en place de l'Organisation de Défense de l'Union Occidentale.

operatietours 191 operationele zendingen gevlogen met in totaal 700 uren vlucht sinds zijn aanluiting bij de RAF.

Wat houdt de toekomst in voor Leopold Collignon en zijn kamraden met hun statuut van "hulp-vrijwilligers" bij de RAF ? Het vooruitzicht tot het heroprichten van een nationale militaire luchtvaart kristalliseert het verlangen, de britse regering en de RAF zijn bereid ons te steunen. Er blijven echter vele hindernissen te nemen alvorens toestellen met onze nationale kleuren het luchtruim zullen kiezen.

Squadron Leader Leopold Collignon zal zijn steentje bijdragen bij deze lange en moeilijke ontwikkeling. In een eerste fase wordt hij aangeduid chef onderrichter in de "Belgian Training School" van Snailwell. Maar vanaf oktober 1945 vervoegt hij de generale Staf van de 123e Wing van Wunstdorf in wiens schoot het 349 en 350 zijn gehegroepeerd. In november worden onze twee nationale smaldelen verplaatst naar de 135e Wing te Fassberg. Daar zullen ze weldra de 160 (Belgian) vormen onder het bevel van Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Leopold Collignon wordt er zijn adjunct.

Weliswaar een schaduwfunctie maar zeer belangrijk in deze moeilijke periode waar nog zovele problemen moeten opgelost worden en tijdens dewelke het voorbeeld van de oudgediende het moraal van de troepen moet oppepen.

Op 24 oktober 1946 landen het 349 en 350 in Beauvechain. Ze zullen de hoeksteen vormen van onze herboren Militaire Luchtvaart. De Wing wordt onder het bevel geplaatst van Léon Prévot. Léopold Collignon majoor benoemd, blijft de spil waarom alles draait. Alles moet gebouwd en herbouwd worden op het vliegveld. Losgemaakt uit de voorgedij van de RAF, moet de Wing zich nu trachten te integreren in een nieuwe operationele en logistieke structuur. Niettegenstaande er een zekere stabiliteit was opgetreden tijdens deze periode bleven de "tours" in bevelvoering eerder aan de korte kant te zijn, een gevolg van de zeer snelle ontwikkeling bij de structuren van de Militaire Luchtvaart. Als vervanger van majoor Prévot heeft majoor Van Lierde gedurende enkele maanden het bevel van de 160e Jachtwing overgenomen om in oktober 1947 het vaandel over te dragen aan Leopold Collignon die zonder enige twijfel de best geplaatste officier was om deze verantwoordelijkheid te dragen gezien hij de volledige wording van de Wing in al zijn etappes van ontwikkeling had meegemaakt. Leopold Collignon hield om de toekomst te verzekeren de teugels strak in hand tot juli 1948. Het is onder zijn bevel dat uiteindelijk de dotatie in toestellen voor onze smaldelen zich realiseerde en de allereerste "Flight" Nachtjacht tot stand kwam. In tussentijd stapte de eenheid af van zijn benaming 160e Wing voor deze van 1 Wing Dagiacht. Onze Militaire Luchtvaart nam zijn definitieve vlucht onder de impuls der aanbevelingen van het Militaire Gemengd Comité, dat de structuur lijnen vastlegde van onze Gewapende Machten en de ondertekening van het Verdrag van Brussel, voortkomende bij het ontstaan van de "Organisation de Défense de l'Union Occidentale"

Le 6 juillet, Léopold Collignon passe le témoin à Albert Van de Velde, ancien CO de la 349. Quant à lui, il est désigné pour faire partie de l'Etat-Major de la Base de Kamina, complexe aéroterrestre, à établir sur les hauts plateaux du Katanga mais qui pour l'heure n'existe encore qu'à l'état de projet. Ce n'est que fin décembre 1948 que cet Etat-Major commencera à fonctionner de façon permanente ... à Bruxelles. Dans l'intervalle, à la demande expresse du général F. Burniaux, commandant du Groupement des Opérations, il accepte d'assurer au Wing les fonctions d'OSN ce qui témoigne d'un "spirit" peu ordinaire. A l'issue de cette période le général Burniaux note dans son CNA (Carnet de note pour aviateur):

"Sur demande du Commandant du Groupement des Opérations, cet officier a consenti à être mis en sous-ordre comme Officier Supérieur Navigant en vue d'améliorer l'entraînement et le rendement du Wing. S'est employé à ce travail avec dévouement et a obtenu d'excellents résultats. Excellent officier aviateur".

C'est principalement sous le ciel d'Afrique que les sept années suivantes de l'existence de Léopold Collignon vont se dérouler. De janvier 1949 à février 1952, il sera le représentant principal "Force Aérienne" dans l'équipe de la dizaine de pionniers que dirige le lieutenant-colonel Janssens futur commandant de la Force Publique au Congo belge. Tâche exaltante qui verra sortir de la brousse la Base de Kamina.

Il rentre en Belgique en février 1952 pour un congé bien mérité mais aussi pour préparer le transfert vers la colonie de l'Ecole de Pilotage Avancé (EPA). Par ailleurs, il profite de son congé pour effectuer une conversion "jet" sur Météor.

En février 1953, Léopold Collignon prend le commandement de l'EPA à Brustem avant de rejoindre en août 1953 la base de Kamina. En octobre 1953 il accueille dans les fonctions de commandant Force Aérienne/BAKA, la 126ème Promotion d'élèves-pilotes, première promotion à découvrir les grands horizons africains sous les brumes de la saison sèche et le ciel limpide de la saison des pluies ...

Nommé lieutenant-colonel le 26 mars 1956, il termine son tour en Afrique en juillet 1956. Rentré en Belgique, à l'issue de son congé, il effectue un réentraînement "jet" à l'Ecole de Chasse avant d'en assumer le commandement à partir d'octobre 1956. En mai 1957, retour aux racines: il passe au 9 Wing de Chasse à Bierset, et après sa conversion sur Hunter en prend le commandement le 3 juillet 1957.

Après tant d'années passées loin des opérations son enthousiasme est resté intact et plus d'un pilote d'escadrille aura la surprise de découvrir que l'avion qui l'avait si bien "encadré" et qu'il ne parvenait pas à décrocher était piloté par le Chef de Corps !

Le lieutenant-colonel Collignon sera malheureusement victime d'un accident grave à l'atterrissage le 22 décembre 1958. Blessé à la colonne vertébrale ce n'est que le 7 octobre 1959 qu'il pourra retrouver le chemin des nuages.

Op 6 juli 1948 geeft Leopold Collignon het bevel over aan Albert Van de Velde, gewezen CO van het 349. Wat hem betreft wordt hij aangeduid deel uit te maken van de Generale Staf van de basis Kamina, om een luchtvaartcomplex te bouwen op een hoogvlakte van Katanga maar dit project staat nog in zijn kinderschoenen. Het is slechts einde december 1948 dat deze Generale Staf op permanente basis begint te werken ... in Brussel. In tussentijd, en dit op uitdrukkelijke vraag van generaal Burniaux, bevelhebber van de Operationele Groepering, aanvaard hij het bevel van de Vlieggroep van de Wing op te nemen hetgeen van een uitzonderlijke "spirit". Bij het einde van deze periode schreef generaal Burniaux in zijn "CAN", ik citeer:

Sur demande du commandement du groupement des Opérations, cet officier a consenti à être mis en sous-ordre comme OSN en vue d'améliorer l'entraînement et le rendement du Wing. S'est employé à ce travail avec dévouement et a obtenu d'excellents résultats. Excellent officier aviateur". Einde citaat.

Het is voornamelijk in de hemel boven Afrika dat de volgende zeven jaren van Léopold Collignon's leven zich gaan afspelen. Van januari 1949 tot februari 1952 zal hij de voornaamste vertegenwoordiger van de "Luchtmacht" zijn in het team van een tiental pionniers onder de leiding van luitenant-kolonel Janssens, toekomstige bevelhebber van de Force Publique. Overheerlijke taak deze basis Kamina uit de brousse voor de dag te doen komen. Hij keert terug naar België in februari 1952 om van een welverdiend verlof te genieten maar ook om de voorbereiding te treffen van de verhuis van de VVS naar de Kolonie. Het is tijdens deze vakantie dat hij besluit een conversie "jet" op Meteor te maken.

In februari 1953 neemt Leopold Collignon het bevel van de VVS te Brustem alvorens in augustus 1953 de Basis Kamina te vervoegen. In oktober 1953 ontvangt hij, met de functie van bevelhebber van de Luchtmacht/BAKA, de 126e promotie leerling-piloten, allereerste promotie om de verre Afrikaanse horizons te verkennen bij de nevels van het droge seizoen en de klare hemel bij de regenseizoen ...!

Hij wordt luitenant-kolonel benoemd op 26 maart 1956 en beëindigd zijn Afrikaanse tour in juli 1956. Bij zijn thuiskomst in België, na enkele dagen vakantie, volgt hij een periode van heropleiding "jet" in de jachtvliegschool alvorens er het bevel van op te nemen vanaf oktober 1956; In mei 1957 keert hij terug waar het allemaal begon, de 9e Jachtwing van Bierset waar hij het bevel van overneemt na een convertie op Hunter en dit op 3 juli 1957.

Na zovele jaren onthouden te zijn geweest van de jachtvliegers is zijn enthousiasme echter intact gebleven en vele van de piloten van het smaldeel die gedacht hebben met een zacht eitje te maken hebben waren hoogst verbaasd vast te stellen dat het toestel dat zij niet konden afschudden, gepiloteerd werd door hun Korpsoverste ! Luitenant-kolonel Collignon kreeg ongelukkig af te rekenen met een zwaar ongeval bij zijn landing op 22 december 1958. Gekwetst aan de ruggegraat duurde het tot 7 oktober 1959 alvorens hij terug het valscherf kon aanbinden.

35

En juin 1960 le 9 Wing de Chasse est dissout. Le lieutenant-colonel Collignon continuera à exercer le commandement de la base de Bierset qui recevra bientôt les premiers éléments de nos futurs Wings Nike.

Le 1er janvier 1963 il est admis à la retraite. Nommé colonel aviateur de réserve le 26 mars 1963, il poursuivra sa vie active comme représentant commercial de la SABENA à Lisbonne.

Léopold Collignon est décédé à Liège le 11 septembre 1995.

In juni 1960 wordt de 9e Jachtwing ontbonden. Luitenant-kolonel Collignon behoudt echter het bevel van de Basis Bierset die weldra de eerste eenheden van de toekomstige Wings Nike gaat ontvangen.

Op 1 januari 1963 wordt hij op rust gesteld. Op 26 maart 1963 krijgt hij de graad van Reserve Kolonel Vlieger en volbrengt zijn actieve loopbaan als commercieel afgevaardigde van SABENA in Lissabon.

Leopold Collignon overleed in Luik op 11 september 1995.

Vertaling: Jan GOVAERTS

Un membre de la RAF raconte son évasion de Belgique

J'étais navigateur à bord d'un Lancaster du 61 Squadron basé à Syerston, Nottinghamshire. Dans la nuit du 10 au 11 août 1943, au retour d'une attaque sur Mannheim/Ludwigshafen, vers 01h00, nous avons été attaqués par des chasseurs et abattus dans les Ardennes belges.

Trois membres de notre équipage furent tués. Les quatre autres sautèrent en parachute et évitèrent d'être capturés. Pour retourner en Grande-Bretagne, je fus le seul qui profita des "facilités" de la ligne Comète.

Mon premier contact fut Mademoiselle Marie Bodart, la fille d'une famille de fermiers du village d'Etalle (15 km d'Arlon). Elle me prit immédiatement en charge et me cacha dans une petite étable, un peu en dehors du village, où je restai une vingtaine de jours, jusqu'au 31 août. Ensuite, je pus me cacher dans la maison, au village, jusqu'au 7 septembre.

Pendant ce temps, Marie avait pris contact avec la ligne d'évasion. Suite à mon premier déplacement à bicyclette, en train, puis à pied vers une forêt de Libramont, je fis la connaissance de trois rescapés d'un autre équipage, qui s'étaient cachés dans un pavillon de chasse. Quelques jours plus tard, et après un départ manqué en train pour conduits à un

château situé près de Libramont, où demeurait le baron de Wykerlooth. Nous avons quitté ce refuge le 17 septembre et, "aidés" à deux à la fois, nous nous sommes rendus à Bruxelles en train. On nous conduisit dans une maison située au centre de la ville où une dame connue sous le nom de "Madame Pauline" demeurait avec sa fille. Cette habitation semblait être une maison de passage. Je partis ensuite pour une maison en dehors de Bruxelles, à Groenendael, où je restai jusqu'au 8 octobre, aux soins de Marcel et Suzanne, qui eux-mêmes venaient de Liège et se cachaient des Allemands.

Après une nouvelle nuit passée chez Madame Pauline, nous partîmes, par deux et avec guides, en train pour Mons; ensuite en tram pendant plusieurs kilomètres à travers la campagne pour arriver à une maison occupée par un douanier belge. A la nuit tombante, deux d'entre nous furent guidés au poste frontière déserté, puis en France, dans une maison de Bavay. Les deux autres passèrent la frontière le lendemain au petit jour, à temps pour que, à quatre, nous puissions prendre le train pour Paris. Arrivés à Paris (gare du Nord) sans incidents, nous fûmes conduits vers un square tranquille où il y eut échange de

guides. Ensuite, on me conduisit avec un autre, à un flat situé dans les faubourgs Le lendemain soir, je fus conduit à la gare d'Orléans, au centre de Paris où, après avoir fait la connaissance de nouveaux guides et de trois autres rescapés, nous partîmes pour Bordeaux par train de nuit. Le voyage se déroula sans problème, malgré la présence de nombreux soldats allemands. Sur le quai de la gare de Bordeaux, nouvel échange de guides, et à cette occasion, nous reçûmes des papiers d'identité, avant de partir pour Dax. A la sortie de la gare de Dax, nous reçûmes deux bicyclettes avec deux guides. Nous roulâmes jusqu'au soir. Le voyage se termina au petit café d'un village que je crois être Espelette, aux pieds des Pyrénées. Ce fut une journée fatigante, surtout pour des évadés manquant d'exercices les dernières semaines. Le soir suivant, nous étions repartis et, après une heure, abandonnions nos bicyclettes en faveur d'une marche en montagne. Au point du jour, après avoir traversé une petite rivière, nos guides nous informaient de notre arrivée en Espagne. C'était le 14 octobre 1943. Il fallut encore trois semaines de plus avant de regagner l'Angleterre...

**Septembre 1939 -
Mai 1940:**

LA DROLE DE GUERRE

◇◇◇

Le 1er septembre 1939, l'armée allemande envahit la Pologne. La Grande-Bretagne puis la France déclarent alors la guerre au IIIème Reich.

Le 3 septembre, le roi des Belges, Léopold III, transforme la politique d'indépendance belge en "politique de neutralité". Cette décision, visant à écarter la guerre du territoire belge, est en général bien accueillie par la population.

Mais si la Belgique voulait se faire oublier, son territoire se trouvait entre deux des belligérants (France et Allemagne); l'un ou l'autre devait nécessairement le traverser. Ceci fut la cause de plusieurs incidents aériens pendant cette "drôle" de période.

Soucieux de défendre sa neutralité, le gouvernement belge devait de même interdire le ciel du pays. L'aéronautique Militaire (AéMi) ne disposait pas d'avions très modernes

La plupart de ses escadrilles étaient équipées de Fairey Fox et Firefly, biplans dont la conception remontait aux années vingt. Heureusement, deux unités pouvaient aligner une petite vingtaine d'avions plus modernes: des Gloster Gladiator et Hawker Hurricane.

Le 6 septembre 1939, le commandement de l'armée promulga les premières instructions concernant "la police de l'air". Le survol ou la traversée du territoire belge est interdit à tous les aéronefs militaires étrangers.

L'espace aérien belge va très vite être violé. Certainement par les seuls avions franco-britanniques, du moins dans un premier temps, car l'Allemagne est engagée en Pologne.

**September 1939 -
Mei 1940:**

DE SCHEMEROORLOG

◇◇◇

Op 1 september 1939 valt het Duitse leger Polen aan. Groot-Brittannië gevolgd door Frankrijk verklaren de oorlog aan het 3de Rijk.

Leopold III, koning der Belgen, vormt de onafhankelijke Belgische politiek om in een neutrale politiek. Deze beslissing, bedoeld om de oorlog op Belgisch grondgebied te mijden, wordt over 't algemeen goed onthaald door de bevolking.

Zelfs indien België trachtte zich te doen vergeten, bevond zijn grondgebied zich tussen twee oorlogvoerende landen (Frankrijk en Duitsland); het ene of het andere moest er noodzakelijkerwijze doortrekken. Dit was de oorsprong van verschillende luchtincidenten gedurende dit "schemer" tijdperk.

Bezorgd om zijn neutraliteit te verdedigen verbood de belgische regering het land te overvliegen. De militaire luchtvaart beschikte haast niet over moderne vliegtuigen. De meeste smaldelen waren uitgerust met Fairey Fox's en Firefly's, tweedekkers uit de jaren twintig. Gelukkig konden twee eenheden een twintigtal moderner vliegtuigen naar voren brengen: Gloster Gladiator's en Hawker Hurricane's.

Op 6 september 1939 vaardigde het legercommando de eerste richtlijnen uit aangaande de "luchtvaartpolitie". Het was alle vreemde militaire vliegtuigen verboden het belgisch grondgebied te overvliegen.

Het Belgisch luchtruim zal zeer vlug geschonden worden. In het begin was dit zeker uitsluitend door Frans-Britse vliegtuigen daar Duitsland oorlog voerde in Polen.

Premières interceptions

Au petit matin du 9 septembre, la première interception a lieu. Prévenus à temps par un centre de repérage, trois Fox Hispano décollent à 05h58 de Nivelles et encadrent un Whitley du 102 Squadron de la RAF revenant de larguer des tracts sur l'Allemagne. Répondant aux tirs de fusées éclairantes, l'équipage pose l'avion sur l'aérodrome de Nivelles.

La seconde interception de la nuit sera plus dramatique, des Firefly partis de Nivelles, rejoignent un autre Whitley sur la région de Mons. Cette fois, les Britanniques ripostent. Les rafales atteignent un Fox venu se joindre aux Firefly et l'abattent. Le chasseur part en vrille; les deux aviateurs peuvent sauter et se poser à Nouvelles. L'observateur est blessé. Le Whitley quitte très vite l'espace aérien belge. Le gouvernement britannique présente ses excuses et offre de remplacer l'avion détruit.

Les incidents se multiplient

Les viols de l'espace aérien belge se multiplient. De chaque côté on coupe au plus court pour ramener de précieuses photos d'installations militaires ou de points stratégiques. Les chasseurs modernes belges sont handicapés par des pannes du système d'oxygène qui réduisent les vols en altitude et rendent les interceptions moins efficaces.

Le 21 décembre, un peloton de Hurricane intercepte sur la Flandre Occidentale, un He-111 effectuant certainement un vol de reconnaissance. Le bimoteur fait demi-tour et riposte aux tirs belges. L'échange de coups de feu tourne court lorsque le He-111 pénètre dans l'espace aérien des Pays-Bas, forçant les Hurricane à revenir à leur base de Schaffen.

L'année 1940 voit très vite une nouvelle perte de la RAF. Le 3 janvier à 09h00, un Blenheim du 18 Squadron s'écrase à Raeren. Basé à Méharicourt, l'appareil devait effectuer une reconnaissance dans la région rhénane. Attaqué par deux Bf-109, l'avion pénètre en Belgique. Le mitrailleur est tué dans le combat. Les deux autres aviateurs sont secourus par des civils.

Le 10 janvier a lieu le célèbre "incident de Maasmechelen". En fait, c'est la commune de Vucht toute proche qui voit se poser un Bf-108 désarmé. Cet appareil de liaison avait décollé de Münster. Son pilote, le major Erich Hoenmanns, s'est égaré dans un épais brouillard. Il confond allègrement Rhin et Meuse et décide de se poser. Son passager est le major Reinberger, parachutiste, qui transporte les instructions pour larguer des troupes aéroportées dans le sud de la Belgique, en préparation à l'avance des troupes terrestres.

Eerste onderscheppingen

In de vroege ochtend van 9 september gebeurde de eerste onderschepping. Door een peilingscentrum op tijd verwittigd stegen drie Fox Hispano's om 05.58u vanuit Nijvel op om een Whitley van het 102de Smaldeel van de RAF, dat terugkeerde van een pamflettenvlucht boven Duitsland, te omsingelen. Gevolg gevend aan de afgevuurde lichtkogels landt het vliegtuig op het vliegveld van Nijvel. De tweede nachtelijke onderschepping is dramatischer. In de omgeving van Bergen halen Firefly's opgestegen vanuit Nijvel, een andere Whitley in. Deze keer slaan de Britten terug. Een Fox, die zich bij de Firefly's gevoegd had, wordt door een salvo geraakt en stort neer. Het jachttoestel maakt een tolvucht; de twee vliegeniers kunnen zich redden door te springen en landen in Nouvelles. De waarnemer is gekwetst. De Britse regering verontschuldigt zich en stelt voor het vernielde vliegtuig te vervangen.

De incidenten worden talrijker

De schendingen van het Belgisch luchtruim nemen sterk toe. Aan elke kant neemt men de kortste weg om kostbare foto's van militaire installaties en strategische punten te vergaren. De moderne Belgische jachtvliegtuigen zijn benadeeld door pech van de zuurstofinstallatie waardoor de hoogte van vluchten beperkt wordt en de onderscheppingen minder doeltreffend zijn.

Op 21 december onderschept een groep Hurricane's over West-Vlaanderen, een He-111 die hoogstwaarschijnlijk een verkenningsvlucht uitvoert. Het tweemotorige toestel maakt rechtsomkeer en beantwoordt het belgisch vuur. Het uitwisselen van schoten stopt zodra de He-111 het Nederlandse luchtruim invliegt zodat de Hurricane's verplicht werden naar Schaffen terug te keren.

In het begin van het jaar 1940 treft de RAF snel een nieuw verlies. Op 3 januari, om 09.00u, stort een Blenheim van het 18de Eskader te Raeren neer. In Méharicourt gelegerd moest het toestel een verkenningsvlucht over het Rijnland uitvoeren. Door twee Bf-109 aangevallen dringt het vliegtuig België binnen. De boordschutter wordt gedood. De twee ander vliegeniers worden door burgers geholpen.

Op 10 januari gebeurt het bekende incident van Maasmechelen. Eigenlijk is het op de gemeente Vucht dat een ontredderde Bf-108 neerstreek. Dit verbindingstoestel was in Münster opgestegen. De piloot, majoor Erich Hoenmanns vloog in een dikke mist verloren. Hij verwacht de Rijn en de Maas en beslist te landen. Zijn passagier, majoor Reinberger valschermspringer, vervoert de richtlijnen om luchtlandingstroepen in het zuiden van België te droppen ter voorbereiding van de landstrijdkrachten.

Interception mortelle

Le samedi 2 mars 1940, la population belge apprend pour la première fois que les interceptions peuvent être mortelles. Vers 12h15, une patrouille de Hurricane

Dodelijke onderschepping

Op zaterdag 2 maart 1940 vernooemt de Belgische bevolking voor de eerste maal dat onderscheppingen een dodelijke afloop kunnen hebben. Om 12.15u



repère un Do-17 sur le secteur de St Hubert. Le sous-lieutenant Xavier Henrard, chef de peloton, donne l'ordre de se rapprocher. Il est probable que manquant d'expérience, les trois aviateurs soient trop groupés. A environ 200 mètres, le mitrailleur arrière du Dornier tire et atteint l'avion du sergent Lieutenant (le H-25) qui doit rompre le combat et se poser en campagne à Achène, près de Cincy. Le Hurricane H-35 du sergent Lelièvre est de même endommagé mais il peut rejoindre Schaffen. Le H-26 de Henrard, par contre, va s'écraser dans un bois près de Bastogne. Henrard, dit "Le Sioux" est tué. L'émotion est grande dans tout le pays. Henrard devient un héros national et les plus grands hebdomadaires publient son portrait en couverture.

Le ministre de la Défense Nationale, le lieutenant-général Denis, est interpellé à la Chambre et présentera un récit quelque peu tronqué. Ce faisant, il voudra certainement masquer l'imprudance des trois aviateurs. Un mitrailleur de bombardier abattant deux chasseurs et endommageant un troisième en quelques rafales reste un fait très rare dans les annales de la guerre aérienne. Mais il est vrai que les consignes étaient strictes: s'approcher, puis tirer éventuellement

herkent een patrouille Hurricane's een Do-17 in de sector van St Hubert. Onderluitenant Xavier Henrard, pelotonoverste, geeft het bevel tot naderen. Door gebrek aan ondervinding vlogen de drie piloten waarschijnlijk te dicht in groepsverband. Op ongeveer 200 m. vuurt de staartboordschutter van de Dornier en raakt het vliegtuig van sergeant Luitenant (de H-25) die het gevecht afbreekt en in een veld in Achène nabij Cincy gaat landen. De Hurricane H-35 van sergeant Lelièvre is ook getroffen maar kan Schaffen nog bereiken. Daarentegen stort de H-26 van Henrard neer in een bos nabij Bastogne. Henrard bijgenaamd "De Sioux" is omgekomen. Heel het land is diep ontroerd. Henrard wordt een nationale held en de belangrijkste dagbladen plaatsen zijn portret op de voorpagina.

Luitenant-generaal Denis, minister van Landsverdediging, wordt in de Kamer om opheldering gevraagd en brengt een nogal verminkt verhaal uit. Hiermede wilde hij duidelijk de onvoorzichtigheid van de drie vliegeniers verbergen. Een boordschutter die twee jachttoestellen afschoot en een derde beschadigde met enkele salvo's blijft een zeldzaam feit in de luchtoorlogsannalen. Het is echter zo dat de instructies stipt dienden nageleefd te worden: naderen en dan

C'est en appliquant ces ordres que Henrard perdit la vie. Le ministre se devait certainement de dissimuler le fait: des pilotes non versés aux tactiques de la guerre moderne respectant des consignes draconiennes et quelque peu désuètes face à des belligérants motivés et peu sujets aux scrupules ! La Luftwaffe, en particulier, ne faisait pas le détail: tirer d'abord, réfléchir ensuite. C'est en ne voulant pas appliquer ce précepte que notre Aéronautique Militaire perdit un pilote plein de promesses

Intrusion belge en France

Nous avons parlé à l'envi des intrusions diverses des avions belligérants ainsi que des lointaines poursuites dans l'espace aérien belge.

Le 6 mai, trois Hurricane belges vont faire de même. Sur la région de Mons-Ath, la patrouille aperçoit un avion allemand. Les Belges grimpent à sa poursuite, Grisés par cette chasse, ils en oublient toute prudence mais après trois quart d'heure, décident d'abandonner. Piquant à travers les nuages, les Belges ne s'y reconnaissent plus. Ils ont dû survoler l'Allemagne et ... l'Alsace. Ils passent sur Colmar et Gerardmer. A 13h00, le 1er sergent Van Strijdonck pose son Hurricane sur la piste de St Omer. Il y est fort bien accueilli, on lui aurait même offert du champagne. Aimablement, le plein du Hurricane est assuré et, quelques heures plus tard, le Belge redécolle pour Schaffen. Ses deux équipiers ont eu moins de chance. L'un s'est posé à Dixmude et l'autre à Aertrijke. Les deux chasseurs sont légèrement endommagés. Cet épisode quelque peu saugrenu (des neutres violant l'espace aérien de deux belligérants) clôtura ainsi cette "drôle de guerre".

Ce texte est extrait de "Incidents aériens en Belgique pendant la drôle de guerre - Septembre 1939-Mai 1940. Numéros 22 et 23 du magazine "AVIONS", avec l'aimable autorisation de l'auteur, Monsieur Jean-Louis ROBA.

eventueel schieten. Door deze bevelen toe te passen verloor Henrard het leven. Het behoorde aan een minister zeker toe het feit te verbergen: piloten, niet ingewijd in de moderne oorlogstactieken, die zeer strenge en wellicht onderwetse instructies eerbiedigen tegenover gemotiveerde oorlogvoerenden met weinig scrupules. In het bijzonder maakte de Luftwaffe geen onderscheid: eerst schieten, dan nadenken. Door deze regel niet toe te passen verloor onze Militaire Luchtvaart een beloftevolle piloot.

Belgische indringing in Frankrijk

Wij hebben om het hardst gesproken over verschillende indringingen van oorlogvoerende vliegtuigen alsook over verre achtervolgingen in het belgisch luchtruim. Drie belgische Hurricane's gaan op 6 mei hetzelfde doen.

In de streek Bergen-Aat bemerkt een patrouille een duits vliegtuig. De Belgen klimmen en zetten de achtervolging in. Door deze jacht in een roes geraakt, vergeten zij elke voorzichtigheid, maar na driekwartier besluiten ze het op te geven. Na een duikvlucht door de wolken herkennen de Belgen niets. Zij vlogen langs Colmar en Gerardmer. Om 13.00 u. landt 1ste sergeant Van Strijdonck zijn Hurricane op de landingsbaan van St Omer. Hij wordt er goed ontvangen, men zou hem zelfs champagne geschonken hebben. Vriendelijk wordt zijn Hurricane volgetankt om enkele uren later op te stijgen richting Schaffen. Zijn twee equipiers hebben minder geluk. De ene is geland te Diksmuide, de andere te Aartrijke. De twee vliegtuigen zijn licht beschadigd.

Deze ongerijmde episode (neutralen die het luchtruim van twee oorlogvoerenden schenden) beëindigt aldus de "Schemeroorlog"

Vertaling: Jean KAMERS

AVIONS ET EQUIPAGES INTERNES EN BELGIQUE EN 1939-1940 VLIEGTUIGEN EN BEMANNINGEN OPGESLOTEN IN BELGIË IN 1939-1940

| <u>Date-Datum</u> | <u>Appareil-Toestel</u> | <u>Remarques-Opmerkingen</u> |
|-------------------|-------------------------|---|
| 09.09.39 | Whitley Mk III | 102 Squadron - Nivelles/Nijvel |
| 10.11.39 | Hurricane Mk I | 87 Squadron - Aalbeke |
| 14.11.39 | Hurricane Mk I | 87 Squadron - De Panne |
| 16.11.39 | Blenheim Mk IV | 57 Squadron - Vyve-St-Bavon |
| 22.11.39 | Heinkel He-111H | Stab/KG4 - Torhout |
| 09.12.39 | Hurricane Mk I | 1 Squadron - Esplechin |
| 03.01.40 | Blenheim Mk I | 18 Squadron - Eynatten (1 tué/1 dood) |
| 10.01.40 | BF-108 | Fliegerhorst Münster- Vucht |
| 24.02.40 | Wellington Mk I | 99 Squadron - La Sauvenière |
| 16.04.40 | Bloch 174 | GR II/33- Respelt-Longlier (2 tués/2 doden) |
| 20.04.40 | MS-406 | GC II/3- Rosée |
| 22.04.40 | Dornier Do-17P | 3(F)11- Rancimont-Léglise (1 tué/1 dood) |
| 25.04.40 | Dornier Do-17P | 4(F)121- Tintigny |
| 30.04.40 | Blenheim Mk IV | 18 Squadron - Evere |

Impressions de deux passagers de la ligne Sabena Belgique-Congo en 1939

Jean-Pierre Sonck

INTRODUCTION

Dès sa création en 1923, la Sabena étudia les possibilités d'une liaison aérienne régulière entre la Belgique et le Congo. Cela permit de joindre les économies belges et congolaises d'une manière plus rapide que par la voie maritime.

Le récit qui va suivre est le résumé d'un livre écrit par deux géologues belges, F. DELAHAYE et R. CAMBIER, sur une mission effectuée à Elisabethville en 1939. A l'époque, voyager en avion était encore une aventure ! Malgré la fatigue que représentait un tel trajet, cela avait plus de charme qu'aujourd'hui.

Les avions utilisés pour la ligne Belgique-Congo étaient des trimoteurs Savoia-Marchetti S-83, superbes machines sorties des usines italiennes qui construisaient également des bombardiers qui leur ressemblaient comme des frères.

Le trimoteur S-83 pouvait emporter quatorze personnes, mais ce nombre était réduit à dix (six passagers et quatre membres d'équipage) lors des vols vers l'Afrique. Il était équipé de moteurs Wright Cyclone de 810 CV et volait à une vitesse de croisière de 360 km/h à 11.500 pieds d'altitude.

CAP VERS L'AFRIQUE

Le voyage commence à l'aérodrome de Bruxelles-Haeren et l'embarquement dans un S-83. Après avoir décollé, l'avion fait un grand tour au-dessus du terrain, puis prend la direction de Charleroi. A peine deux heures plus tard, nous survolons Lyon et atteignons bientôt Marseille, première escale des vols hebdomadaires vers le Congo. Après le déjeuner sur place, nous repartons et survolons la

Méditerranée, immensité bleue qui semble déserte, puis nous atteignons Alger, où nous passons la nuit. Le lendemain à l'aube, l'avion redécollé et se dirige vers la prochaine escale: Colomb Béchar. Nous y refaisons le plein d'essence avant la longue traversée du désert du Sahara.

Ensuite, nous reprenons notre vol jusqu'à Reggan, où se rencontrent les lignes aériennes qui viennent d'Alger et d'Oran. Cette localité est également le carrefour de nombreuses pistes routières. Notre appareil reprend ensuite son voyage et commence la traversée du Tanesrouft qui s'étend sur près de 700 km. Deux heures plus tard, nous approchons de Gao et l'avion suit la piste automobile tracée sur le Reg entre Reggan et Bidon V. La visibilité n'est pas très bonne, car le vent soulève des nuages de poussière. Arrivant au terme de cette traversée monotone, notre pilote cherche des yeux le pylone portant le phare de Bidon V. Il fonctionne au gaz butane et est visible à 75 km pendant la nuit.

L'avion poursuit sa route vers Gao après avoir survolé le pylone et peu après, nous survolons l'ancien cours du fleuve Niger, dans la vallée du Tilemsi. Il y a dix mille ans, une population nombreuse habitait le long de ses rives et en 1927, un squelette accompagné d'une faune lacustre fut découvert à trois cents kilomètres de Gao. Curieusement, ces restes humains présentaient des affinités certaines avec un type d'homme en voie d'extinction, celui des Hottentots d'Afrique du Sud !

AU COEUR DE L'AFRIQUE

A Gao, nous sommes pour la première fois en contact avec l'Afrique noire et, après une nuit

de repos, nous regagnons l'aérodrome dès le lever du soleil pour reprendre notre voyage. L'avion suit d'abord le cours du fleuve Niger jusqu'à Niamey, puis il prend la direction de l'est et survole Zinder.

Dans ces contrées, les phénomènes atmosphériques sont tout à fait différents de ce qu'ils sont dans nos pays tempérés et certains jours, le pilote doit faire face à des circonstances imprévues. Passant sans nous arrêter au dessus de Zinder, nous poursuivons notre route et nous nous posons à Fort Lamy, près du lac Tchad.

La population noire y est très mélangée car elle est constituée du résidu de ce qu'y ont laissé les guerres locales et les razzias d'esclaves que les Arabes y pratiquaient avant la colonisation française.

Nous laissons bientôt le lac Tchad derrière nous et volons vers le sud. L'avion survole un paysage totalement différent, car la steppe semi-désertique laisse petit à petit la place à une végétation plus luxuriante. Nous approchons de la région équatoriale et la forêt devient de plus en plus dense.

L'avion prend de la hauteur pour atterrir à Bangui et brusquement, la vallée encaissée de l'Oubangui apparaît à nos yeux émerveillés. Pour nous qui arrivons d'Europe et voyons ce spectacle pour la première fois, c'est un dépaysement total !

Affluent du fleuve Congo, l'Oubangui est un immense cours d'eau qui semble s'étendre à l'infini dans toutes les directions. Soudain, notre appareil survole la ville de Bangui, bâtie sur la rive droite du fleuve, et effectue une manoeuvre d'atterrissage.

Après une escale prolongée, nous repartons vers Libenge que nous

survolons avant d'obliquer vers Coquilhatville, volant presque constamment au-dessus de la forêt inondée qui s'étend de l'Ubangui au Congo.

AVEC LES LIGNES INTERIEURES DE SABENA-CONGO

A l'escale de Coq, nous abandonnons le Savoia S-83 pour emprunter un des appareils effectuant les trajets sur les lignes intérieures de notre colonie. L'avion est un trimoteur Fokker F-VII-3M, vétéran de la création de la ligne Belgique-Congo et disposant de sept à dix places.

Il doit nous transporter à Stanleyville, d'où nous continuerons notre chemin vers le Katanga. Ce vétéran aérien, moins confortable que le S-83, vole beaucoup moins vite et nous avons le temps de contempler le somptueux tapis de la forêt équatoriale qui s'étend sous nos pieds. Il est sillonné par de nombreux cours d'eaux et au-dessus de Basankusu, où nous devons faire escale, le pilote nous montre la Lulonga, au point où elle se forme par la jonction de la Maringa et de la Lopori.

Après l'arrêt à Basankusu, le Fokker rejoint le fleuve Congo et survole la rive gauche, car nous devons faire une autre escale à Bumba. Ensuite, l'avion repart et survole le fleuve Congo jusqu'à Stanleyville, où nous comptons faire un peu de tourisme.

Après nous être reposés à l'hôtel Stanley, nous allons visiter les rapides des Stanley Falls, puis nous nous rendons aux chutes de la Tshopo, affluent qui se trouve en aval et qui se précipite du haut d'une barre rocheuse. Tout ceux qui sont passés par Stanleyville gardent le souvenir d'un fleuve énorme et bouillonnant et des longues pirogues Wagenya à vingt rameurs, franchissant les passes dangereuses et l'enchevêtrement des perches qui soutiennent les nasses servant à pêcher le poisson.

La ville se développe surtout sur la rive droite, mais les installations du chemin de fer des grands lacs se trouvent sur la rive gauche. C'est une des plus anciennes villes du Congo, car elle fut créée par Stanley en décembre 1883

CAP VERS LE KATANGA

L'avion dans lequel nous nous embarquons pour gagner le Katanga est plus imposant que le Fokker, c'est un Junker Ju-52 pouvant emporter seize à dix-sept passagers. Trimoteur de construction métallique, ses moteurs de 650 CV lui donnent une vitesse de croisière de 250 km/h à 16.000 pieds d'altitude.

Pendant que Stanleyville et ses avenues ombragées disparaissent au loin, nous admirons à nouveau l'uniformité de la forêt équatoriale qui s'étend à l'infini. Notre avion suit deux lignes directrices qui s'écartent ou se rapprochent suivant les accidents de terrain, mais conduisent l'une et l'autre vers le sud.

C'est d'une part la large brèche ouverte par le fleuve Lualaba, assez torrentueux, et de l'autre, le mince filet que forme la voie du Chemin de fer des Grands Lacs (CFL), souligné de place en place par les gares, les ateliers, les scieries et les compounds des travailleurs indigènes, ainsi que par les plantations des colons.

Le cours du Lualaba a un profil en escalier et est coupé de nombreux rapides entre Stan et Ponhierville. En amont, il présente deux importants biefs navigables, séparés par le tronçon démentiel appelé les "Portes d'enfer", près de Kongolo et par les gorges de la Nzilo, plus loin au Katanga.

Au fur et à mesure que l'avion s'éloigne vers le sud, la grande forêt devient plus clairsemée et nous survolons le Maniéma. De Kindu à Kongolo, les plantations semblent plus nombreuses, puis nous apercevons le grand pont jeté sur le fleuve pour permettre la liaison par voie ferrée avec Kabalo et Albertville. Autrefois

tête de pont de la ligne du CFL, Kongolo n'est plus qu'une simple station intermédiaire, mais reste néanmoins le point d'aboutissement du trafic fluvial du bief supérieur le reliant à Bukama. A ce titre, le CFL maintient sur la berge des chantiers de réparation et de montage, tandis que résidences et factories sont bâties en retrait sur une terrasse alluviale à une dizaine de mètres au-dessus du niveau de l'eau.

Alors que le Junker survole Kabalo, les derniers versants visibles de la vallée s'écartent et le Lualaba coule désormais au milieu d'une immense plaine couverte de sable et de gravier. Nous ne suivons le fleuve que jusqu'au voisinage d'Ankoro, confluent de la Luvua avec le Lualaba, puis l'avion quitte momentanément l'ancien bassin lacustre pour se diriger vers Manono, qui se trouve à une cinquantaine de kilomètres à l'est. C'est un centre minier important et notre appareil y fait une courte escale.

De Manono, le Junker redécoule vers Bukama et, peu après, il survole l'Upemba. Nous avons le loisir de contempler le revers nord des monts Kibara et la région des lagunes, ainsi que les monts Bia qui forment le versant méridional du graben de l'Upemba. A Bukama, le trimoteur remonte le long de la ligne du chemin de fer du Katanga, qui se dirige vers le sud.

DERNIERE ESCALE

Nous abordons la région des hauts plateaux et approchons d'Elisabethville. Notre avion Junker survole à présent les monts Bia, puis les installations et le camp de charbonnage de la Luena. Sur une distance approximative de 450 km, le chemin de fer parti du niveau du fleuve Lualaba, soit 300 mètres environ, grimpe à 1700 mètres sur le plateau Bianco-Manika, puis redescend progressivement à 1200 mètres sur le plateau

intermédiaire qui porte la capitale du Katanga et la plupart des mines de cette province industrielle.

Au delà de Luena, on survole le coeur des monts Bia, où dans le fond d'une gorge, on aperçoit les tourbillons de la rivière Kalule Nord, que le chemin de fer franchit sur un pont audacieux. Nous survolons ensuite le plateau de la Manika qui offre l'aspect d'une savane herbeuse.

Le haut-plateau finit en crête vers le sud et l'avion survole le camp militaire de la Force Publique à Ngule, installé sur l'autre flanc du promontoire. A partir de Tenke, point de bifurcation du

chemin de fer de l'Angola, la voie ferrée prend la direction du sud-est et le niveau du sol s'abaisse sensiblement. De Fungurume à E'Ville, nous voyons succéder la plupart des mines de l'Union Minière du Haut Katanga (UMHK) et leurs dépendances avec leurs excavations en gradins qui découpent sur la brousse des taches claires. Le pays, en dehors des installations minières, est couvert d'une savane monotone.

L'avion de la Sabena survole ensuite la Lufira, puis approche du champ d'aviation. Pendant que l'appareil vire pour atterrir, nous avons le temps d'admirer la

capitale du cuivre qui nous apparaît comme une cité-jardin, avec ses larges avenues, disposées en damier et bordées de villas coquettes. Au centre de la ville se dressent les principaux édifices: grands magasins, hôtels, Palais de Justice, Poste et résidence du gouverneur. La plupart sont d'une blancheur immaculée.

Notre appareil se pose sur la piste d'aviation et nous apercevons de nombreux habitants, venus assister à l'arrivée de l'avion qui leur apporte le courrier d'Europe. Un véhicule nous conduit jusqu'à notre hôtel où nous prenons un repos bien mérité.

The Comet Escape Line

In early 1942, the British Army constructed a camp for Prisoners of War captured in North Africa at Malton, 18 miles of York.

The site of PoW Camp 83 remained nearly intact for years, and was bought in 1986 to create a permanent museum dedicated to all the aspects of WWII. Each of the 29 huts presents a different theme and topics such as Women at war, U Boats, Bomber Command, Pathfinders, Land Army Girls, etc

Recently new presentations covered for instance the Dambusters and the Great Escape.

Also a special hut was inaugurated illustrating the Escape Lines and their "Helpers". The best know line in Belgium is COMET LINE founded in 1941 by Andrée (Dédée) DE JONG. This line helped more than 600 aircrew to return to England through Belgium, France and the Pyrennes to Gibraltar.

Were invited to this inauguration: 'Dédée being ill), FRANCO who took over the line when Dédée was arrested, MICHOU and NADINE, "Helpers" from Holland, Belgium, Denmark and France.

After a parade and wreath laying at the monument of the camp, the huts were opened and revealed, in a most dramatic lay-out, the history of the various Escape lines (Pat O'Leary, Dutch-Paris, Shelburn, etc) a total of 13 !

Every year the Comet Line organizes a reunion in October where many ex-escapees (who were called "children") come to meet again with the courageous people who helped them to escape and fight again.

This "Eden Camp" museum is a must and really worth the journey.

From a RAFA newsletter (Léon Rubin)

FÉDÉRATION BELGE D'AVIATION

membre de l'Aéroclub Royal de Belgique

Le rallye annuel de la Fédération Belge d'Aviation aura lieu les 5 et 6 septembre 1998. Il est baptisé "SIX-SEVEN" et aura comme destination:

GRANVILLE (Normandie)

Comme les années précédentes, au choix, deux possibilités:

A. RALLYE TOURISTIQUE

Aucune épreuve mais le respect du timing à l'arrivée (13h30 LT)

Le samedi

1. Accueil par le club local.
2. Briefing et départ vers l'hôtel en car
3. Excursion au Mont St Michel.
4. Dîner gastronomique le soir à l'hôtel.

Le dimanche

1. Petit déjeuner à l'hôtel.
2. Excursion en bateau vers l'île de Chausey. Promenade.
3. Barbecue de clôture à l'aérodrome.

B. RALLYE TOURISTIQUE + EPREUVE

Les épreuves pourraient comporter:

1. Repérage de sites photographiés.
2. Passage à une heure imposée à la verticale TWR de Granville.
3. Touch de précision.
4. Identification d'un signe cabalistique.
5. Eventuellement, une épreuve surprise.

PRIX ET RECOMPENSES: 10.000 Fr, 5.000 Fr
et 2 fois 3.000 Fr.

Coupe de Donna et Wieme

Les formulaires d'engagement, la réservation, le montant des inscriptions (voir verso) doivent impérativement parvenir avant le 30 juillet. (réservation des chambres d'hôtel ..!)

Un reçu et des informations complémentaires vous seront envoyés.

Pour la F.B.A.

Le Président
C. GOOSSENS
Gén.Maj Avi e.r.

Le Commissaire au rallye
R. WACHEUL

NOTE: Les membres des Vieilles Tiges peuvent demander une place de passager.

BELGISCHE FEDERATIE VOOR LUCHTVAART

lid van de Koninklijke Belgische Aeroclub

De traditionele internationale rally van de Belgische Federatie voor Luchtvaart gaat dit jaar door op 5 en 6 september en heeft als bestemming:

GRANVILLE (Normandie)

Dit jaar is onze rally "SIX-SEVEN" genaamd en u kan kiezen uit volgende mogelijkheden:

A. TOERISTISCH PROGRAMMA

geen enkele proef maar aankomst op vaste tijd (13.30u LT)

Zaterdag

1. na aankomst, verwelcoming in de lokale aeroclub.
2. Briefing en installatie hotel.
3. Excursie naar de Mont St Mixchel.
4. Gastronomisch diner in het hotel.

Zondag

1. Ontbijt in hotel
2. Excursie naar het eiland Chausey. Wandeling.
3. Barbecue op het vliegveld (Sluiting)

B. WEDSTRIJD PROGRAMMA

In principe, kunnen de proeven bestaan uit:

1. Lokaliseren van plaatsen aan de hand van foto's.
2. Passage op opgelegde tijd vertikaal TWR Granville.
3. Een precisie touch.
4. Herkennen van een kabalistiek teken.
5. Eventueel, een verrasingsproef

PRIJS: 10.000 Fr, 5.000 Fr en 2 maal 3.000 Fr
Wisselbikers: de Donna en Wieme.

De inschrijvings- en reservatieformulieren en de betalingen van de inschrijvingen (zie keerzijde) moeten vóór 30 juli in ons bezit zijn (reservatie kamers ..!).

Een ontvangstbewijs en bijkomende informatie worden u opgestuurd.

Voor de B.F.L.

De Voorzitter
C. GOOSSENS
Gen.Maj VI b.d.

De Commissaris van de Rally
R. WACHEUL

NOTA: De leden van de "Vieilles Tiges" kunnen een passagier plaats vragen.

BULLETIN D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL
Rallye "Six-Seven" des 5 et 6 septembre 1998

A renvoyer impérativement avant le 30 juillet à:
C. GOOSSENS, Groeningenstraat 10-1500 HALLE
Tél: 02/356.98.89 - Fax: 02/356.23.35
ou à

René WACHEUL, rue Peterinck 4/18-7500 TOURNAI
Tél: 069/22.07.73

**INDIVIDUEEL INSCRJVINGS- EN
RESERVATIE FORMULIER**
Rally "Six-Seven" op 5 en 6 september 1998

*zo snel mogelijk terug te sturen, ten laatste vóór
30 juli 1998 aan:*
C. GOOSSENS, Groeningenstraat 10-1500 HALLE
Tel: 02.356.98.89 - Fax: 02/356.23.35
of
René WACHEUL, rue Peterinck 4/18-7500 TOURNAI
Tel: 069/22.07.73

| |
|---|
| LE SOUSSIGNE/ONDERGETENDE: |
| Adresse/Adres: |
| Tel/Fax: |
| Date de naissance/Geboortedatum: |
| LICENCE/VERGUNNING - Type: |
| N°: |
| Validité/Geldig tot: |
| AVION/VLIEGTUIG - Type: |
| Immatriculation/Immatriculatie: |
| Propriétaire/Eigenaar: |
| Aérodrome de départ/Vertrekvliegveld: |
| Heure d'ouverture/Openingsuren: |
| Association représentée (éventuellement)/ Vereniging of club (eventueel): |
| Nombre de personnes à bord/Aantal personen aan boord: |
| <ul style="list-style-type: none">• participera au rallye touristique - neemt deel aan de toeristische rally: OUI/JA - NON/NEEN *• participera au rallye avec épreuves - neemt deel aan de wedstrijdrally: OUI/JA - NON/NEEN*• acceptera des "Vieilles Tigres" à bord - aanvaardt "Vieilles Tigres" aan boord: OUI/JA - NON/NEEN* |
| Nombre/Aantal: |

RESERVATIONS - RESERVATIES

Droit de participation avec chambre double - Prijs deelname in tweepersoonskamer:

4.800 BFR par personne/per persoon (single: 5.600 BFR)

Ce prix comprend: drink d'accueil, le diner du soir, le logement, les boissons au repas, les excursions et déplacements en car et le petit déjeuner du dimanche.

In deze prijs zijn inbegrepen: aankomstdrink, verplaatsingen per bus, avondmaaltijd met drank, logement en excursie

Je réserve/Ik reserveer: chambre(s)-double(s)/tweepersoonskamer(s): x 9.600 Fr = BFR
..... chambre(s)-single(s)/eenpersoonskamer(s) : x 5.600 Fr = BFR

Je verse la somme de/Ik stort de som van: CCP/PCR 000-0330234-46 de/van
Fédération Belge d'Aviation - Belgische Federatie voor Luchtvaart
rue Montoyer 1/35 Montoyerstraat 1/35
1000 Bruxelles 1000 Brussel

Je joins ci-joint/Ik voeg hierbij: un chèque de/een cheque van: BFR*
la preuve du paiement (extrait bancaire)/een betalingsbewijs (overschrijving)*

Le soussigné renonce à tout recours envers les organisateurs pour tout dommage subi ou causé à lui-même, à ses passagers, à son appareil. Il déclare être assuré suivant les normes en vigueur pour tous les accidents qui pourraient survenir au cours ou à l'occasion du rallye. Il possède la licence internationale de pilote privé au moins en cours de validité.

Ik zie af van elke klacht tegen de organisatoren wegens elke geleden of veroorzaakte schade aan mijn persoon, mijn passagiers en mijn toestel. Ik verklaar verzekerd te zijn volgens de geldende normen voor ongevallen tijdens of naar aanleiding van de rally en de internationale vergunning van privaat piloot te bezitten.

Date: Signature (précédée de la mention:
"lu et approuvé):

Datum: Handtekening (voorafgegaan van
"gelezen en goedgekeurd")

45

**UW RAAD VAN BESTUUR
VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION**

| | | |
|--|---------------------------|---------------|
| Président/Voorzitter | BRANDERS Léon | 02/734.63.77 |
| Vice-présidents/Vice-voorzitters | DOME Jacques | 02/762.60.56 |
| | KAMERS Jean | 02/731.17.88 |
| Secrétaire-général/Secretaris-generaal | FEUILLEN Robert | 013/31.28.70* |
| Trésorier/Schatbewaarder: | JOUREZ Paul | 067/79.03.37* |
| Secrétaire-adjoint/Adjunct-secretaris: | PEYRASSOL Charles | 02/771.12.48 |
| Administrateurs/Beheerders: | BOUZIN Eric | 02/242.57.74 |
| | CLOECKAERT Hugo | 02/657.00.54 |
| | de CONINCK Georges | 02/344.46.38 |
| | DILLIEN André | 02/673.36.32* |
| | MOJET Hubert | 02/770.93.71 |
| | NIELS Norbert | 016/58.10.86* |
| | ROELAND-HELMAN J. | 02/465.46.51 |
| | VERMANDER Gérard | 02/770.98.22 |

• (+Fax)

SECRETARIAT - SECRETARIAAT

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel/Fax: 013/31.28.70

Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser.

Communiquez aussi de préférence au secrétariat, vos événements familiaux

Indien U een adres- of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.

Deel ook bij voorkeur aan de secretariaat al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans la langue qu'ils ont choisi.
Droits de reproduction réservés.

De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de schrijvers en in hun taal.
Nadruk voorbehouden.

**Les
Vieilles Tigés de Belgique
ont plus de 60 ans d'existence.**



**C'est la seule et la plus ancienne
association réunissant aviateurs
civils et militaires, assurée de sa
pérénité!
Soutenez-la! Amenez des
nouveaux membres!**

**De
"Vieilles Tigés" van België
bestaan meer dan 60 jaar.**



**Het is de enige en oudste
vereniging die burgers en
militaire vliegeniers bijeenbrengt,
en waarvan het verdere bestaan
verzekerd is.
Steun ze! Maakt nieuwe leden!**

**Nos réunions mensuelles:
le deuxième mercredi du mois
à 12h00**



**Maison des Ailes
rue Montoyer 1
1000 Bruxelles**

Métro: Ligne N° 2 - Station Trône
Autobus: Ligne 20 et 38 (Rue de Luxembourg)

**Onze maandelijkse vergaderingen:
de tweede woensdag van de maand
om 12u00**



**Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 Brussel**

Metro: Lijn Nr 2 - Station Troon
Autobus: Lijnen 20 en 38 (Luxemburgstraat)

47

Temploux 12.08.1998

Billet d'inscription - Inschrijvingsbriefje

A envoyer, accompagné de votre chèque à: - Te sturen met uw check aan:

Paul JOUREZ
Rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

NOM/NAAM: **Prénom/Voornaam:**
sera accompagné par/Zal vergezeld worden van:
Soit au total/Hetzij: personne(s)/persoon(onen).

Je joins un chèque barré d'un montant total* de Fr, libellé à l'ordre de VTB-JOUREZ
Ik voeg een gekruiste check van een totaal bedrag* van Fr, uitschrijven aan VTB-JOUREZ
*850 Fr par personne/per persoon

..... ✂

Schaffen-Diest 08.09.1998

Billet d'inscription - Inschrijvingsbriefje

A envoyer, accompagné de votre chèque à: - Te sturen met uw check aan:

Paul JOUREZ
Rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

NOM/NAAM: **Prénom/Voornaam:**
sera accompagné par/zal vergezeld worden van:
Soit au total/Hetzij: personne(s)/persoon(onen).

Je joins un chèque barré d'un montant total * de Fr, libellé à l'ordre de VTB-JOUREZ
Ik voeg een gekruiste check van een totaal bedrag* van Fr, uitschrijven aan VTB-JOUREZ
*1200 Fr par personne/per persoon

..... ✂

Réunion du mercredi 14 octobre 1998
Vergadering van woensdag 14 oktober 1998
(Musée de l'Air - Luchtvaart museum)

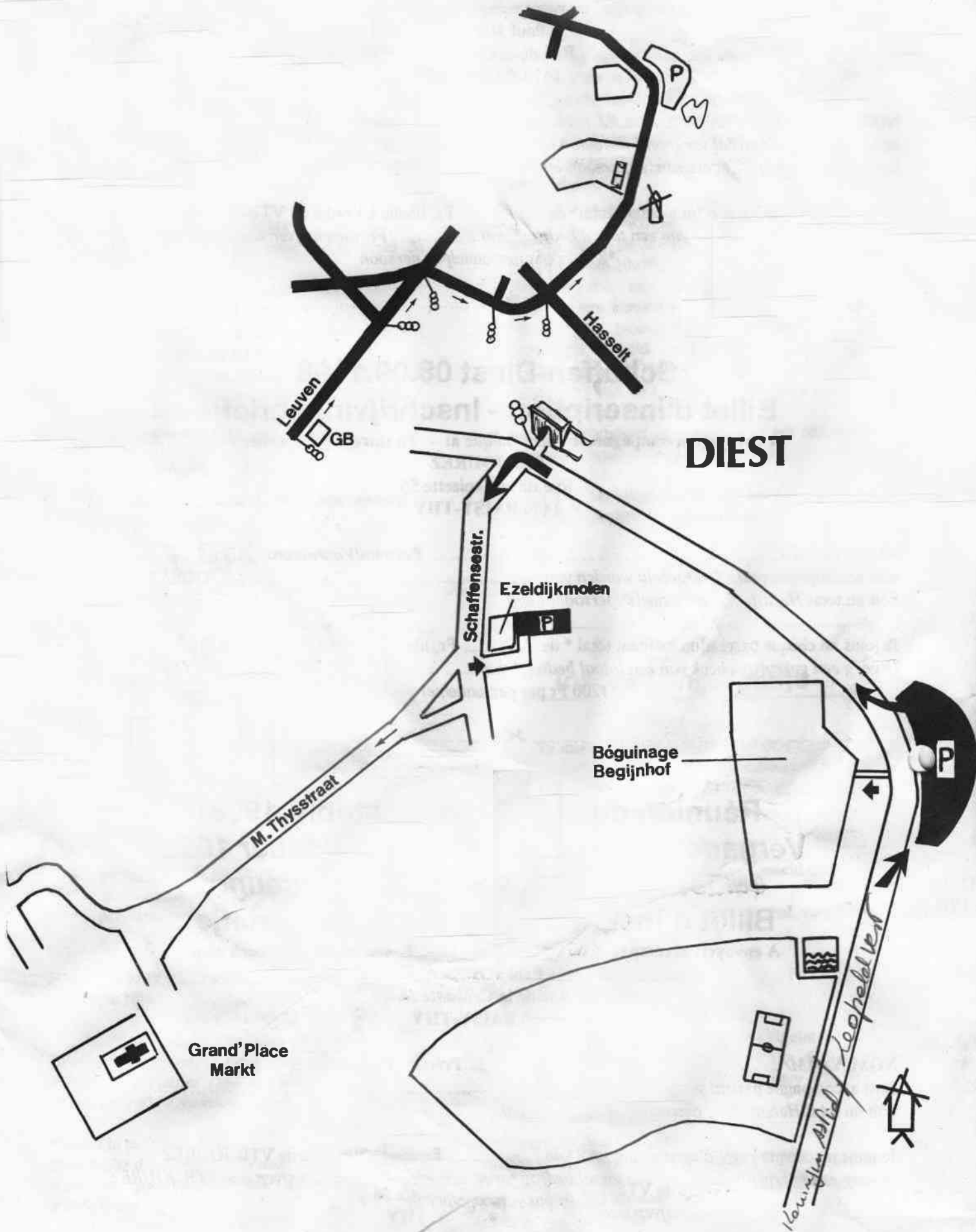
Billet d'inscription - Inschrijvingsbriefje

A envoyer, accompagné de votre chèque à: - Te sturen met uw check aan:

Paul JOUREZ
Rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

NOM/NAAM/ **Prénom/Voornaam:**
Sera accompagné par/zal vergezeld worden van:
Soit au total/Hetzij: personne(s)/persoon(onen).

Je joins un chèque barré d'un montant total* de Fr, libellé à l'ordre de VTB-JOUREZ
Ik voeg een gekruiste check van een totaal bedrag* van: Fr, uitschrijven aan VTB-JOUREZ
* 800 Fr par personne/per persoon .



Leuven
GB

Hasselt
P

DIEST

Scaffensestr.

Ezeldijkmolen
P

M. Thysstraat

Bóguinage
Begijnhof

Grand'Place
Markt

Kouwenhof
Leopoldaven
P