

Numéro 3/2004  
25ième année  
Juillet-août-septembre  
2004  
\*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles  
\*

**Site web**  
[www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm)  
cliquer sur logo  
\*

**Compte bancaire**  
210-0619966-91  
\*

**Cotisation**  
Belgique : 18,00 euros  
(veuves : 9,00 euros)  
Etranger : 20,00 euros  
(Veuves : 11,00 euros)



Nummer 3/2004  
25ste jaar  
juli-augustus-september  
2004  
\*

Sociale zetel  
**HET HUIS DER VLEUGELS**  
Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Brussel  
\*

**Website**  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm)  
en logo aanklikken  
\*

**Bankrekening**  
210-0619966-91  
\*

**Bijdrage**  
België: 18,00 euro  
(weduwen: 9,00 euro)  
Buitenland: 20,00 euro  
(Weduwen: 11,00 euro)

## Pionniers et Anciens de l'aviation

Association sans but lucratif  
**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE  
\*

**SOCIETE ROYALE**  
Sous le haut patronage de  
Sa Majesté le Roi Albert II



Vereniging zonder winstgevend doel  
**DE « VIEILLES TIGES »**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART  
\*

**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Onder de hoge bescherming van  
Zijne Majesteit Koning Albert II

**Pioniers en oudgedienden**  
van de luchtvaart

**Redacteur:**  
Wilfried Tersago

**Medewerkers - Collaborateurs:**

Bob Feuillen  
Alphonse Dumoulin  
Jean Guillot-Pingue  
Roger Arnhem

\*

**Vertalers – Traducteurs**

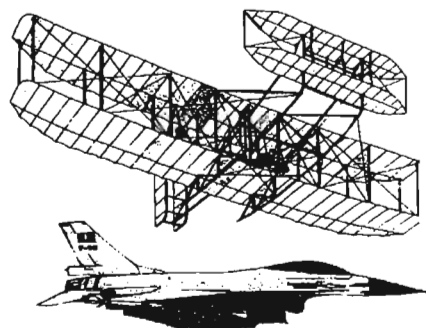
Hugo Cloeckaert  
Wilfried Tersago

**Voor hen die zich verbonden  
voelen met de familie van de  
luchtvaart.  
Voor hen dien haar willen kennen  
en ... toetreden:**

**DE “VIEILLES TIGES” van de  
BELGISCHE LUCHTVAART**

**INHOUD VAN BULLETIN 3/2004**

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws uit de vereniging
- Vrije val – deel 2
- Activiteiten van de VTB
- De 125<sup>e</sup> promotie
- Van Kaapstad naar Brussel in een Cessna 180
- Informaties



**SOMMAIRE DU BULLETIN 3/2004**

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- Chute libre – partie 2
- Activités des VTB
- La 125<sup>ème</sup> Promotion
- De Cape Town à Bruxelles en Cessna 180
- Informations

**Pour ceux qui sont attachés à la  
famille aéronautique.  
Pour ceux qui souhaitent la  
découvrir ... et s'y joindre :**

**LES VIEILLES TIGES DE  
L'AVIATION BELGE**

Volgend bulletin – prochain bulletin:

18 – 11 – 2004



**Het woordje van de voorzitter**

**Le mot du président**

Chers amis aviateurs,

Nous avons deux bonnes nouvelles à vous communiquer.

Notre requête présentée à Monsieur le Ministre de la Défense concernant l'entretien de la pelouse d'honneur des Aviateurs (*notez la nouvelle dénomination !*) au cimetière de Bruxelles a été accueillie favorablement par ses services. Voyez notre bulletin précédent pour des informations supplémentaires.

Voici le résumé de la réponse du ministre :

La Pelouse d'honneur sera, comme c'était le cas dans le passé, entretenue de façon continue à l'intervention de la Défense. A cette fin, une convention sera conclue avec la commune d'Evere qui assurera les travaux d'entretien et répercutera ses frais à la Défense. En attendant la conclusion de cet accord, des unités de la Défense assureront l'entretien (Direction Territoriale).

Donc nous pouvons espérer que pour le 1er novembre 2004, la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne sera dans un état impeccable et nous vous invitons à venir nombreux assister à la cérémonie annuelle.

Nous avons été agréablement surpris de la réaction rapide et spontanée de nos membres suite à notre demande de fonds pour fleurir les tombes de cette pelouse. Au 12 juin, notre trésorier avait récolté 419,00 EUR ce qui est vraiment inattendu et très généreux de votre part.

Nous remercions très sincèrement tous les donateurs et donatrices pour leur contribution à ce projet. Un rapport détaillé des dépenses qui seront engagées paraîtra dans le premier bulletin trimestriel de 2005.

« We shall remember them »

Beste vrienden vliegeniers,

Wij hebben U twee aangename berichten mee te delen.

Ons verzoekschrift dat werd ingediend bij de minister van Defensie aangaande het onderhoud van het Ereperk van de Vliegeniers (*let op de nieuwe benaming!*) op het kerkhof van Brussel werd door zijn diensten gunstig onthaald. Zie ons voorgaande bulletin voor meer informatie.

Hier volgt een samenvatting van zijn antwoord:

Het Ereperk zal in de toekomst, zoals dit in het verleden reeds het geval was, op continue basis onderhouden worden door Defensie. Daartoe zal een conventie onderschreven worden met de gemeente Evere. Het feitelijke onderhoud zal door de gemeente worden verzorgd maar de kosten zijn voor rekening van Defensie. In afwachting van de afhandeling van dit dossier zal het onderhoud gebeuren door eenheden van Defensie (Territoriale Directie).

Wij verwachten dus dat tegen 1 november 2004 het Ereperk in een onberispelijke staat zal zijn en wij nodigen U uit om deze jaarlijkse ceremonie in groten getale bij te wonen.

We waren ook aangenaam verrast door de vlugge en spontane respons van onze leden op ons verzoek om deel te nemen aan de versiering met bloemen op de graven van het Ereperk. Tot nog toe (12 juni) heeft onze penningmeester 419,00 EUR ontvangen wat zeer gul en onverwacht is.

Wij danken van harte alle schenkers en schenksters voor hun bijdrage aan dit project. Een uitvoerig verslag met de uitgaven zal in ons eerste bulletin van 2005 gegeven worden.

“We shall remember them”

# NIEUWS VAN DE VERENIGING

# NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Bienvenue aux nouveaux membres

## Welkom aan de nieuwe leden

Patrick JANSSENS de VAEREBEKE  
Hertogenveld 20  
3052 BLANDEN  
Tél & Fax: 016/40 24 82 GSM: 0475/62 86 90  
E-mail: [rajan@skynet.be](mailto:rajan@skynet.be)  
Breveté pilote par AA en 1965  
Admis VT  
Parrains: Jean KAMERS et Alex PEELAERS

VAN DE GRAAF Arie  
Kleine Begijnhofbogaard 14  
2800 MECHELEN  
Tel 015/21 10 70  
E-mail: [arie.vandegraaf@swing.be](mailto:arie.vandegraaf@swing.be)  
& [arie.vandegraaf@hotmail.com](mailto:arie.vandegraaf@hotmail.com)  
Gebrevetteerd piloot door BAF in 1954 (126° prom)  
Aanvaard als VT  
Peters: Albert DUQUET en Guido WUYTS

WIAME Thierry  
Rue Commandant Matteredne 10  
5020 TEMPLoux  
GSM: 0495/61 55 89  
E-mail: [wiamethierry@yahoo.fr](mailto:wiamethierry@yahoo.fr)  
Breveté pilote par AA en 1966  
Admis ACT  
Parrains: Jean FLORENT et Joseph CARPENTIER

BARBIER Christian  
Rue du centre 246  
4420 SAINT-NICOLAS  
Tél: 04/253 04 17 E-mail:  
[christian.barbier@skynet.be](mailto:christian.barbier@skynet.be)  
Admis A  
Parrains: Jean KAMERS et Alphonse DUMOULIN

DEMEY-BANS Josette  
H. Serruyslaan 4/14  
8400 OOSTENDE  
Tél & Fax: 059/51 65 92  
Admise A  
Parrains: Jean KAMERS et Alex PEELAERS

SCHELLEKENS Jean-Pierre  
Jan van Rijswijcklaan 275  
2020 ANTWERPEN  
Tel: 03/216 07 06 E-mail: [schellekens@imexo.be](mailto:schellekens@imexo.be)  
Admis A  
Parrains: Jean KAMERS et Mike DONNET

VAN KEIRSBILCK Marc  
Baertlaan 27  
3020 HERENT  
Tel: 016/49 03 01 Gsm: 0475/44 34 01  
E-mail: [marc.vankeirsbilck@planetinternet.be](mailto:marc.vankeirsbilck@planetinternet.be)  
Gebrevetterd piloot door USAF (UPT 76-08) in  
1976  
Aanvaard als VT  
Peters: Hugo CLOECKAERT en Paul JOUREZ

STANER Jean-Pierre  
Lou Roucas  
Route de Châteauneuf le Rouge  
F-13100 BEAURECUEIL, France  
Tél: 0033/4 42 66 95 68 Fax: 0033/4 42 22 50 32  
Breveté pilote par FAé en 1956 (127ième Prom)  
Admis VT  
Parrains: Guido WUYTS et Jean-Pierre  
HERINCKX

ALBOS Nicolas  
Rue de fayembois 54/3  
4610 BEYNE-HEUSAY  
Tél: 04/365 60 01 GSM: 0474/61 20 76  
E-mail: [nicolas.albos@proximus.be](mailto:nicolas.albos@proximus.be)  
Breveté pilote avion en 1997 par AA  
Admis membre A  
Parrains: Jean FLORENT et Joseph CARPENTIER

GERARD Arthur  
Rue de la station 49  
5030 BEUZET  
Tél: 081/56 84 21 GSM: 0496/16 58 43  
Admis membre A  
Parrains: Jean FLORENT et Joseph CARPENTIER

### Errata:

Dans le bulletin précédent, nous avons souhaité la bienvenue à Jean DESQUIENS en tant que 'ACT'. Evidemment, il fallait lire 'VT'.

Het e-mailadres van Hugo CLOECKAERT is wel degelijk [cloeckart@pandora.be](mailto:cloeckart@pandora.be), dus zonder voornaam. Achteraan dit nummer (blauwe pagina) is de fout eveneens rechtgezet.

L'adresse électronique d'Hugo CLOECKAERT ne contient pas de prénom, donc [cloeckart@pandora.be](mailto:cloeckart@pandora.be). La correction a été faite à la fin de ce bulletin (voir page bleue).

Gelieve ook de nieuwe, correcte URL van onze website te vinden op diezelfde blauwe pagina.

A cette même page bleue, veuillez également prendre note de l'adresse correcte de notre site web.



Trois membres des VTB ont reçu la Légion d'Honneur. Il s'agit de:

- Mike Donnet
- Georges Jaspis
- Robert Laurent

Deze drie leden van de de VTB hebben het Erelegioen ontvangen.

*Avec nos félicitations! Met onze gelukwensen!*

## Jalhay/le Tigelot

**Dimanche 29 août 2004**

**Zondag 29 augustus 2004**

Le souvenir de 6 aviateurs Canadiens et d'un aviateur Britannique tombés au Tigelot près de Jalhay le 2 novembre 1944 sera célébré le dimanche 29 août 2004. La mémoire des aviateurs belges et alliés qui ont perdu la vie dans les Hautes Fagnes durant la dernière guerre sera associée à cette cérémonie.

### Programme

- 10h30: messe solennelle en l'église de Jalhay avec la participation de l'excellente chorale de Manailhant.
- Après la messe, cérémonie au monument canadien du Tigelot, route vers le barrage de la Gileppe.
- 13h00: lunch au restaurant "Le Brévent", route d'Oneux à Verviers (près de la sortie 7 de l'autoroute E42 Verviers-Prüm).

Le prix du déjeuner, apéritif et vins compris est de 33,00 euros à verser avant le lundi 23 août au compte 348-0133190-73 de Mémorial canadien du Tigelot à Verviers. (Mentionner membre VTB).

Le comité organisateur est reconnaissant envers les membres des Vieilles Tiges qui aideraient son action en versant 5,00 EUR au compte.

*(voir le billet d'inscription en fin de ce bulletin)*

\*\*\*\*\*

De herdenking van 6 Canadese vliegeniers en één Brit, gevallen te Tigelot nabij Jalhay op 2 november 1944, zal op 29 augustus 2004 worden herdacht. Bij deze plechtigheid gedenken wij eveneens alle Belgische en geallieerde vliegeniers die gedurende de laatste oorlog in de Hoge Venen hun leven lieten.

### Programma

- 10.30u: plechtige mis in de kerk van Jalhay met de medewerking van het zangkoor van Manailhant.
- Na de mis, plechtigheid aan het Canadese monument te Tigelot, weg naar de stuwdam van de Gileppe.
- 13.00u lunch in het restaurant "Le Brévent" weg naar Oneux te Verviers (naast afrit 7 van de autoweg E42 Verviers-Prüm).

De prijs van de lunch, aperitief en wijn inbegrepen is 33,00 euro, te storten voor maandag 23 augustus op de rekening 348-0133190-73 van Mémorial canadien du Tigelot - Verviers. (Vermeld 'Lid VTB' AUB).

Het organiserend comité dankt de leden van de "Vieilles Tiges" die de actie willen steunen door 5,00 EUR te storten op dezelfde rekening.

*(Zie het inschrijvingsstrookje achteraan dit bulletin)*

# LES DÉBUTS DE LA « CHUTE LIBRE MILITAIRE » EN BELGIQUE

(2<sup>E</sup> PARTIE) par Alphonse DUMOULIN

*Dans la première partie (qui a paru aux pages 13 à 18 du précédent bulletin), on a rappelé comment dans les années 50 commença pour nos parachutistes militaires la prodigieuse aventure du saut en parachute avec ouverture retardée (OR). L'autorisation ministérielle se fit longuement attendre, jusqu'à l'été 1957. Il fut alors décidé que, en présence du Ministre de la Défense nationale, le Capitaine Léon Huyberechts effectuerait le premier saut OR officiel le 30 juillet sur une « dropping zone » à quelques kilomètres au nord de Marche-les-Dames; l'avion largueur serait un Piper L18C de l'Escadrille Ecole d'Aviation Légère de la Force terrestre.*

*Les paragraphes ci-après racontent les préparatifs et l'exécution de cette mission qui allait ouvrir chez nous l'ère des sauts OR, couronnée (provisoirement ?) par l'exploit des Black Devils, notre Equipe Nationale qui, en 2002, fut sacrée Championne du monde de « Sky Dive » pour la quatrième année consécutive.*

\*\*\*

## HET DEBUUT VAN DE « MILITAIRE VRIJE VAL » IN BELGIE (2<sup>DE</sup> DEEL) door Alphonse DUMOULIN

*Het eerste deel verscheen in het vorige nummer op pagina's 13 tot 18. Daarin werd het begin van het wonderbare verhaal van de jaren 50 uit de doeken gedaan, toen onze militaire valschermspringers met de vertraagde opening of VO begonnen. Op de ministeriële toestemming zou men nog lang hoeven wachten en wel tot de zomer van 1957. Er werd toen beslist dat, in aanwezigheid van de minister van Landsverdediging, kapitein Léon Huyberechts de eerste officiële VO-sprong op 30 juli zou uitvoeren. Dat zou gebeuren op een « dropping zone » op enkele kilometer ten noorden van Marche-les-Dames; het droppingsvliegtuig zou een Piper L18C zijn van de School voor Licht Vliegwezen van de Landmacht.*

*De paragrafen die nu volgen geven het relaas van de voorbereidingen en de uitvoering van deze opdracht. Die zou de aanzet vormen van de VO-periode die (voorlopig ?) bekroond werd met de prestatie van de Black Devils, onze nationale ploeg. In 2002 werd ze voor het vierde opeenvolgende jaar wereldkampioen « Sky Dive ».*

### ACTION !!!

Le « grand jour » ayant été fixé au 30 juillet 1957, nous avons prévu de faire la veille un vol de reconnaissance de la DZ, avec répétition en vol de la procédure d'alignement avant largage et répétition au sol des « manœuvres » de sortie de l'avion.

La météo de ce mois de juillet, en général assez chaud et parfois bien arrosé et orageux, ne semblait pas devoir nous poser de gros problème ; la période dépressionnaire qui avait prévalu pendant quelques jours allait dès le 28 céder la

### ACTIE !!!

De « grote dag » was vastgelegd op 30 juli 1957 en we hadden voorzien om de dag voordien een verkenningsvlucht naar de DZ uit te voeren, met herhaling in vlucht van de procedure voor het oplijnen voor het springen en herhaling op de grond van de « manoeuvres » voor het verlaten van het vliegtuig.

De meteo van deze julimaand, in het algemeen redelijk warm maar soms goed nat en onweerachtig, zou normaal geen groot probleem mogen vormen. De depressie die al enkele dagen aanhield, zou tegen de 28<sup>ste</sup> plaats ruimen voor een

place à un régime anticyclonique, avec des vents modérés. Seule l'altitude du plafond nuageux pourrait nous gêner.

Le 29 donc, à bord du L 65, je décolle vers Wartet où je souhaite d'abord tâter l'état de la piste. Je suis accompagné par mon bon ami Georges Streel qui, au cas où je serais indisponible demain, reprendrait ma mission. Atterrissage face à l'ouest dans un vent de 8 à 10 nœuds ; vitesse air réduite à 45 mph avec 1200/1300 tours/minute au moteur ; toucher « trois points » très court en début de piste pour anticiper une possible glissade (qui se produit d'ailleurs) sur l'herbe mouillée par les pluies du matin. Arrêt en 150 mètres malgré la légère pente défavorable. Temps de vol : 50 minutes. Léon Huyberechts est là.

Il monte à bord. Alignement de l'avion en haut de piste ; plein gaz en tenant l'avion sur les freins puis décollage en 150 mètres malgré le terrain un peu lourd ; passage à la verticale du château d'Arenberg coincé dans la profonde vallée de la Gelbressée. Cap au nord vers le village de Tillier, atteint en quelques minutes. La visibilité à 1000 pieds est satisfaisante, de l'ordre de 5 km. Nous repérons l'emplacement de ce qui sera demain la DZ. Je prends un peu d'altitude : les stratus épars vers 1500 pieds/sol ne nous empêchent pas de grimper jusqu'à la base de quelques cumulus vers 3000 pieds : c'est idéal avec cette bonne visibilité pour prendre nos repères d'alignement. Si la force et la direction du vent sont demain comme aujourd'hui, l'axe de largage sera sud/nord . A une vitesse indiquée de 50 mph, les portes du cockpit ouvertes pour que Léon penché à droite voit bien ses repères et l'éventuelle dérive due au vent en altitude, nous faisons deux fois la procédure ; il me crie les corrections de trajectoire à appliquer jusqu'au point (aujourd'hui fictif) où il décide de sauter dans le vide. Nous en avons vu assez : tout est mémorisé.

Retour à Wartet après 40 minutes de vol. Avion à l'arrêt, les deux demi-portes ouvertes, Huyberechts exécute quelques fois la séquence de préparation pour le saut : sortir les jambes ; caler le talon de la chaussure droite dans la ferrure du petit marchepied ; de la main droite tenir fermement l'encadrement droit de la porte et sortir le corps de la cabine en prenant appui de la main gauche sur le hauban de l'aile droite. Ça marche ; chacun a ses apaisements ; nous pouvons quitter notre parachutiste.

anticyclonaal regime met gematigde wind. Alleen de wolkenbasis zou ons parten kunnen spelen.

De 29<sup>ste</sup> stijg ik op met de L 65 in de richting van Wartet waar ik eerst de toestand van de startbaan wil testen. Ik ben in het gezelschap van mijn goede vriend Georges Streel die de zending morgen zal overnemen indien ik onbeschikbaar zou raken. Landing met de neus naar het westen bij een wind van 8 tot 10 knopen, een lichtsnelheid van 45 mph met 1200/1300 t/m op de motor, een korte « driepunter » in het begin van de baan om een mogelijke schuiver op te vangen (die zich trouwens voordoet) als gevolg van de ochtendregen die het gras nat maakte. Stilstand na 150 meter, ondanks de lichte helling. Vliegtijd : 50 minuten. Leon Huyberechts is er al.

Hij stapt in. Oplijnen van het vliegtuig boven aan de helling, remmen dicht en volgas, dan opstijgen na 150 meter ondanks het ietwat zware terrein ; we passeren het kasteel van Arenberg, gevangen in de diepe vallei van de Gelbressée. Richting noord naar het dorpje Tillier dat we na enkele minuten bereiken. De zichtbaarheid op 1000 voet is voldoende, zo'n 5 km. We zien de plaats waar morgen de DZ komt. Ik ga een beetje hoger, maar de schaarse stratus rond 1500 voet grond belet ons niet om naar de basis van enkele cumulus te klimmen tot 3000 voet. Ideaal om met een goede zichtbaarheid onze oplijningspunten vast te leggen. Als de wind morgen uit dezelfde hoek en met dezelfde snelheid waait, wordt het een zuid/noord as. Aan 50 mph lichtsnelheid gaan de cockpitdeuren open en Leon buigt zich naar rechts om de punten en de afdrijving te volgen. We voeren de procedure tweemaal uit en hij roept me de verbeteringen toe tot aan het punt waar hij (nu nog fictief) in de leegte wil springen. We hebben genoeg gezien en alles gememoriseerd.

Terug in Wartet na 40 minuten vliegen. Met het vliegtuig op de grond en de deuren geopend, oefent Huyberechts enkele keren de voorbereiding van zijn sprong uit : benen naar buiten, de rechterhiel vastzetten in het metalen opstapje, met de rechterhand de rechtse deurlijst vasthouden en dan het lichaam naar buiten en met de linkerhand de vleugelsteun vastnemen. Het werkt, iedereen is gerustgesteld en we kunnen onze parachutist verlaten.

Dit keer zit Georges Streel aan het stuur van de L 65. We verlaten Wartet en vliegen naar Tillier zodat ook Georges de DZ en de oplijning kan verkennen voor het geval ik morgen « ontbrekend » zou zijn. Dan richting Brasschaat waar we ons na 55

Avec cette fois Georges Streel aux commandes du L 65, nous quittons Wartet et mettons le cap sur Tillier pour permettre à Georges d'identifier lui aussi la DZ et les repères d'alignement dont il aurait besoin demain si j'étais « défaillant ». Cette reconnaissance faite, cap sur Brasschaat où nous nous posons après 55 minutes de vol. Bonne journée ! La « grande première » de demain est bien préparée. Coup de fil au Régiment Para-Commando pour confirmer notre optimisme que renforce une prévision météo satisfaisante pour le lendemain.

### **30 JUILLET 1957 : TOUS LES FEUX PASSENT AU VERT !**

Par téléphone dès le matin, le Régiment Para-Commando confirme à l'Escadrille de Brasschaat la mission qui reste prévue pour l'après-midi. Léon Huyberechts m'attendra à Wartet. Les prévisions de route et de zone sont bonnes : la tendance barométrique est toujours en hausse, à plus de 1024 mb ; le vent devrait être calme ou faible d'ouest. La zone pluvieuse s'est éloignée et le temps sera donc sec avec une température modérée. La visibilité sera bonne, de l'ordre de 6 à 8 km Un seul bémol parmi ces informations favorables : la nébulosité variable pourrait limiter notre prise d'altitude à environ 5000 pieds.

Coup d'œil à la maintenance : c'est l'avion L 76 qui m'est attribué pour la « mission phare » de cette journée ! Je vérifie que le deuxième manche à balai a bien été enlevé devant le siège arrière. Avec la tour de contrôle, on fait un essai du poste de radio FM qui permettra les liaisons directes avec l'équipe au sol à Tillier. Placé derrière le siège du passager, ce poste est lourd, et mon camarade parachutiste le sera aussi avec son dorsal et le ventral de secours surmonté du petit « tableau d'instruments » (altimètre et chronomètre). On calcule donc attentivement la quantité d'essence à mettre à bord pour ne pas, dans quelques heures, être inutilement lourd au décollage de Wartet et pendant la longue montée jusqu'à l'altitude de largage.

Le vol jusqu'à Marche-les-Dames dure, comme hier, une cinquantaine de minutes. Les conditions observées en route confirment les prévisions, notamment un plafond nuageux vers 4 à 5000 pieds mais avec une tendance à s'ouvrir un peu dès le passage par le travers de Beauvechain. Une tendance qui se précise en approchant de la vallée de la Meuse où les éclaircies sont plus larges. L'atterrissage se fait même sous le soleil.

Comme le ciel se dégage, nous allons

minuten neerzetten. Mooie dag geweest. De « grote première » van morgen is goed voorbereid. Telefoontje naar het Regiment Paracommando om hun ons optimisme mee te delen, dat nog wordt versterkt door een goede weersvoorspelling voor de volgende dag.

### **30 JULI 1957 : ALLE LICHTEN OP GROEN!**

Vanaf 's morgens ontvangt Brasschaat de bevestiging van het Regiment Paracommando dat de zending die namiddag doorgaat. Leon Huyberechts zal in Wartet op mij wachten. De voorspellingen onderweg en boven de zone zijn goed : de barometer stijgt nog tot boven 1024 mb, de wind blijft kalm of matig uit het westen. De regenzone is voorbijgetrokken en het wordt dus droog met een matige temperatuur. De zichtbaarheid wordt goed, tussen 6 en 8 km. Eén valse noot tussen dit goede nieuws : de wisselende bewolking zou onze hoogte tot ongeveer 5000 voet kunnen beperken.

Een blik naar de maintenance en het wordt de L 76 die vandaag deze speciale zending zal uitvoeren. Even controleren of de tweede stuurknuppel voor de achterste stoel wel degelijk verwijderd is. Dan nog een test met de controletoren voor de FM radio die rechtstreekse verbinding met de ploeg op de grond in Tillier toelaat. De radio is opgesteld achter de passagiersstoel en is zwaar. En mijn vriend parachutist zal dat ook zijn met een parachute op de rug en een noodparachute op zijn borst met bovenop een « instrumentenbord » (onmisbare hoogtemeter en chronometer). Er wordt dus nauwkeurig berekend welke hoeveelheid benzine aan boord genomen moet worden om over enkele uren geen overgewicht te hebben voor het opstijgen in Wartet en voor de lange klim naar de gewenste hoogte.

De vlucht naar Marche-les-Dames duurt zoals gisteren zo'n vijftig minuten. De waarnemingen onderweg bevestigen de voorspellingen, onder meer een wolkenbasis tussen 4 en 5000 voet maar met de neiging om open te trekken na het overvliegen van Beauvechain. Een neiging die bevestigd wordt naarmate de Maasvallei nadert en de opklaringen breder worden. De landing gebeurt zelfs onder een stralende zon.

Aangezien de lucht opklaart, zullen we waarschijnlijk zo hoog mogelijk kunnen klimmen (zoals gewent door Huyberechts !) Om ons de tijd te geven en zo hoog mogelijk te klimmen zonder ademnood voor onze zeer betrouwbare Continental viercilinder (« Powerful as the Nation » zoals de Amerikaanse bouwer beweert !), stel ik voor om 40



probablement pouvoir monter .....le plus haut possible (comme le souhaite Huyberechts !). Pour nous donner le temps de grimper là-haut sans époumoner notre très fiable moteur Continental 4 cylindres (« Powerful as the Nation » dit le slogan du motoriste américain !), je propose de décoller environ 40 minute avant l'heure du saut programmée par le Régiment Para-Commando qui organise l'accueil et la mise en place des autorités.

J'aide Léon à bien se sangler sur le siège arrière puis je m'installe aux commandes. Essais moteur : à pleine puissance, les 95 CV ronflent agréablement, pression et température d'huile normales. Réglage de l'altimètre au QFE. Vérification du robinet et du niveau de carburant : ceci me confirme que nous ne serons pas lourds ! Essai radio avec le QG Régiment qui est à l'écoute sur notre fréquence. Tout est vraiment « dans le vert »...et le ciel, lui, est de plus en plus bleu !

Décollage et début immédiat de la longue grimpe, initialement cap au nord. La température extérieure heureusement pas trop élevée (environ 20° C au sol) favorise le rendement du moteur qui, en plus de son agréable tonalité rageuse aux régimes élevés, nous gratifie d'un bon taux de montée. L'équipe au sol est sur place dans la campagne de Tillier ; nous établissons un très bon contact radio avec elle. Le balisage est bien visible ainsi qu'un premier fumigène qui confirme un vent au sol assez faible d'ouest.

Les 5000 pieds sont atteints en contournant l'un ou l'autre joli strato-cumulus. Notre « Pipette » continue à grimper allègrement mais les nuages limitent notre montée à environ 6000 pieds afin de garder une vue suffisante du sol. Les véhicules de service et les voitures des autorités se rangent à bonne distance de la DZ. Je communique au sol nos intentions : larguer à environ 6000 pieds sur un alignement sud/nord légèrement décalé vers l'ouest (vers la gauche) de la DZ : Léon sautant obligatoirement à droite de l'avion (puisque la porte est de ce côté !), il aura donc pendant la phase d'approche une très bonne visibilité sur sa cible et sur les repères avant et latéraux dont il a besoin pour décider du moment du grand plongeon.

Je passe en régime de croisière lente pour orbiter la zone en attendant le « go » que le sol nous donnera par radio. Puisque nous avons encore un peu de temps, j'effectue les manœuvres de vérification de la vitesse de décrochage à cette altitude assez inhabituelle pour nous qui, par nécessité opérationnelle, sommes des adeptes de la très faible hauteur de vol : les décrochages avec 1200 tours/moteur puis avec moteur au ralenti se passent en douceur comme d'habitude ; nos L 18C sont en général très dociles mais, à cette altitude, il est

minuten voor de geprogrammeerde tijd van de sprong op te stijgen. Op de grond regelt het Regiment Paracommando de ontvangst en opstelling van de autoriteiten.

Ik help Leon bij het vastriemen op de achterste stoel en neem vooraan plaats. Motortest op volle kracht : de 95 pk geven een aangenaam geronk, oliedruk en -temperatuur zijn normaal. De hoogtemeter wordt ingesteld op de QFE. Check van de benzinekraan en het -peil dat bevestigt dat we niet te zwaar zijn ! Radiotest met het HK van het Regiment dat op onze frequentie luistert. Alles staat « in het groen » en de lucht ... die wordt alsmaar blauwer !

Opstijgen en begin van de lange klim naar het noorden. De buitentemperatuur is gelukkig niet te hoog (ongeveer 20° C aan de grond) zodat de motor een beter rendement levert wat ons, naast een aangenaam geluid op hoog regime, ook een goede stijgsnelheid oplevert. De ploeg op de grond in Tillier is ter plaatse en we hebben een zeer goed radiocontact. De bebakening is goed zichtbaar, net als een eerste rookpot die een kalme wind uit westelijke richting aangeeft.

We bereiken 5000 voet door rondom één of andere mooie cumulus te draaien. Ons « Pipetje » klimt gestaag door maar de wolken beletten ons verder te klimmen dan zo een 6.000 voet, zo niet verliezen we het contact met de grond. De dienstvoertuigen en de voertuigen van de autoriteiten nemen hun plaats in op een redelijke afstand van de DZ. Ik verwittig de grondploeg van onze intenties : op zo een 6.000 voet droppen, langs een as zuid/noord aanvliegen met een verbetering naar het westen (naar links) van de DZ. Leon moet het vliegtuig rechts verlaten (want de deur is aan die kant) en hij zal dus tijdens de nadering een zeer goed uitzicht hebben op zijn doel en op de merkpunten vooraan en lateraal die hij nodig heeft om het juiste moment te bepalen waarop hij zal springen.

Ik schakel over op langzame kruisvlucht om rond de zone te vliegen in afwachting van de « go » vanop de grond. Vermits we nog even tijd hebben, voer ik enkele manoeuvres uit om de overtreksnelheid op die voor ons ongewone hoogte te controleren, want om operationele redenen zijn wij aanhangers van zeer kleine hoogtes : de stalls aan 1200 t/m en daarna met motor op traagloop zijn zacht, zoals gewoonlijk. Onze L 18C zijn over het algemeen zeer mak, maar op deze hoogte kan het geen kwaad om toch even een « check » uit te voeren.

néanmoins prudent de faire un « check ».

### **ENFIN LE « GO » LIBÉRATEUR....**

Tout est en place là en bas ; les autorités et le Ministre Spinoy sont arrivés en bordure des champs. On allume les marqueurs fumigènes qui confirment qu'un léger vent souffle toujours de l'ouest. Par radio, le Directeur de l'exercice nous autorise à « dropper » dès que nous serons prêts : j'en avertis Léon Huyberechts qui commence ses ultimes préparatifs. Tout va aller très vite maintenant. Pendant que je manœuvre pour amener l'avion au point initial de l'alignement que nous avons bien repéré, il déboucle les sangles de sécurité de son siège et il les écartent soigneusement pour qu'elles n'accrochent aucune pièce de son équipement pendant la sortie ; il fait rapidement sa check liste finale et d'une tape sur le haut de mon parachute me signale qu'il est prêt. Je glisse mon siège vers l'avant pour faciliter sa sortie puis j'ouvre les deux demi-portes du cockpit. Je sens contre mon siège les mouvements de Léon qui commence à s'extraire de l'étroite cabine.

L'avion est stabilisé à 6200 pieds, aligné sur la trajectoire souhaitée. Léon passe les jambes dehors, cale le talon droit dans le marchepied, puis sort le haut du corps, main gauche en appui sur le hauban. L'enveloppe de son dorsal touche mon épaule droite...j'ai à ce moment la sensation de vraiment « faire corps » avec l'ami qui bientôt va sauter. J'entends le bruit saccadé produit par l'étoffe de sa combinaison qui claquent dans le souffle de l'hélice. Il m'indique une correction de cap de quelques degrés vers la gauche car le vent en altitude a légèrement fait dériver l'avion : le « drop » va avoir lieu dans quelques secondes. J'en informe la direction d'exercice : les spectateurs au sol ont reçu des jumelles et il est donc grand temps qu'ils cadrent bien l'avion pour vivre « en direct » le début de la chute.

La vitesse est stabilisée à environ 55 mph et le régime moteur réduit progressivement à 1200 t/m en acceptant un léger taux de descente, sans importance puisque nous avons quelques milliers de pieds d'altitude en dessous de nous. D'un signe de tête, Léon m'annonce qu'il va partir ; je réduis encore la manette des gaz pour lui ménager un départ aussi peu turbulent que possible. J'entends (un peu comme en planeur) l'agréable sifflement de l'air autour de la cellule, des haubans et des câbles de commande des ailerons. Avec un cri joyeux, Léon lâche ses appuis, se lance dans le vide et disparaît à mes yeux.

Parfait !! la première phase de la mission

### **EINDELIJK HET BEVRIJDENDE « GO » ....**

Beneden is alles op zijn plaats ; de autoriteiten en minister Spinoy zijn bij de rand van de weide aangekomen. De rookpotten worden aangestoken en die bevestigen nog steeds de lichte westenwind. De directeur van de oefening laat ons via de radio weten dat we kunnen « droppen » als we daar klaar voor zijn: Ik geef het door aan Leon die de allerlaatste voorbereidselen treft. Nu gaat alles zeer snel. Terwijl ik manoeuvreer om het vliegtuig op zijn initieel oplijningspunt te brengen, dat we nu goed hebben gezien, maakt hij de veiligheidsgespen van zijn stoel los. Hij legt ze zorgvuldig opzij zodat ze geen enkel onderdeel van zijn uitrusting bij de uitgang zouden hinderen. Hij overloopt nog snel zijn laatste checklist en laat me met een schouderklopje weten dat hij klaar is. Ik schuif mijn stoel naar voren om zijn uitgang te vergemakkelijken en open de twee halve cockpitdeuren. Tegen mijn stoel voel ik Leon bewegen om zich uit de nauwe cabine te wurmen.

Het vliegtuig is op 6200 voet gestabiliseerd en opgelijnd met het gewenste traject. Leon steekt zijn benen naar buiten, stapt met de rechterhiel in het opstapje en brengt zijn bovenlichaam uit het vliegtuig terwijl hij zijn linkerhand op de vleugelsteun heeft. Het omhulsel van zijn rugparachute raakt mijn rechterschouder aan .... ik heb dan echt het gevoel « één te zijn » met mijn vriend die zo dadelijk gaat springen. Door de schroefwind hoor ik het klapperende geluid van de stof van zijn pak. Hij doet me een correctie van enkele graden naar links maken, de wind en de hoogte hebben de Piper wat doen afwijken : de « drop » gaat binnen enkele seconden gebeuren. Ik geef het door aan de oefeningsdirecteur: de toeschouwers op de grond hebben verrekijkers gekregen, het is dus de hoogste tijd dat ze het vliegtuig goed in beeld hebben om het begin van de val « rechtstreeks » mee te volgen.

De snelheid is nu stabiel rond de 55 mph met een motorvermogen dat ik geleidelijk heb teruggebracht tot 1200 t/m; ik heb nu een kleine daalsnelheid maar dat heeft geen belang gezien de vele duizenden voet hoogte onder ons. Met een hoofdknikje laat Leon me weten dat hij gaat springen; ik breng de motor nog wat terug om hem een zo weinig turbulent mogelijk vertrek te bieden. Ik hoor (een beetje zoals in een zweefvliegtuig) het aangename gefluit van de wind rond de vliegtuigromp, de vleugelsteun en de besturingskabels voor de rolroeren. Met een vreugdekreet laat Leon zijn greep los, springt in het

s'est fort bien passée...mais je suis impatient de pouvoir manoeuvrer l'avion pour m'assurer qu'il en est de même pour la chute libre et l'atterrissage de mon ex-passager qui (c'est la première fois dans ma vie de pilote !), m'a abandonné pendant le vol. Après avoir reculé mon siège, je referme les portes du cockpit avant d'entamer une rapide descente en spirale autour de la zone, sans espoir bien sûr de suivre mon parachutiste qui a déjà pris des centaines de pieds d'avance sur moi ! Je ne réussis d'ailleurs pas à le repérer pendant sa descente qui me semble interminable(j'apprendrai après qu'elle a duré 33 secondes). Enfin la coupole du parachute déployé me rassure : le Capitaine Huyberechts est en train de réussir le pari d'officialiser enfin la chute libre militaire en Belgique. Bientôt en souplesse il touche le sol de la DZ : ....à cet instant il cesse d'être « Monsieur Léon » ! Je le vois qui se débarrasse du harnais de son parachute et s'avance vers le Ministre et les autorités dont il serre les mains. Bravo Léon !!!

Ma mission est terminée. Je rejoins le strip de Wartet où l'avion touche le sol tout juste après 60 minutes de vol. Je me rends au Château d'Arenberg où je retrouve un Huyberechts parfaitement heureux et souriant. Pour marquer le « **début officiel de l'ère du saut en OR aux Forces armées belges** », le Commandant du Régiment Para-Commando organise dans l'imposant château une agréable et joyeuse réception qui rassemble le Ministre, les autorités, les organisateurs et les exécutants que l'on congratule cordialement.

\*\*\*\*\*

Dans le prolongement de cette « grande première » bien réussie et convaincante du 30 juillet 1957, les choses vont aller vite pour la chute libre militaire belge. Quelques faits pour baliser cette passionnante épopée :

- 05.09.57 : le Capitaine Huyberechts effectue la première OR à partir d'un C 119 du 15<sup>e</sup> Wing ;
- 06.09.57 : il effectue à Schaffen la première chute libre à partir du ballon exceptionnellement monté à 1000 mètres (chute de 16 secondes) ; le même jour, il fait un autre saut à partir d'un C 119 ;
- 19.09.57 : il se voit octroyer le brevet OR de base N° 1 ;
- 21.09.57 : au meeting aérien de Schaffen,

ijle en verdwijnt uit mijn gezicht.

Perfect !! De eerste fase van de vlucht is prima verlopen ...maar ik kan niet wachten om het vliegtuig te manoeuvreren zodat ik kan zien dat zijn vrije val ook prima verloopt. Ik wil ook de landing zien van mijn ex-passagier die me (voor het eerst in mijn vliegerloopbaan !) tijdens de vlucht heeft verlaten. Ik heb mijn stoel terug naar achter geschoven en de deurtjes van de cockpit gesloten. In spiraalvlucht begin ik nu rond de zone te dalen, natuurlijk zonder hoop om mijn parachutist te zien die al een honderden voet voorsprong heeft op mij! Ik slaag er trouwens niet in om hem in zijn schijnbaar oneindige val te volgen (ik zal later vernemen dat ze 33 seconden heeft geduurd). Uiteindelijk stelt de open koepel van zijn valscherme me gerust: kapitein Huyberechts is bezig om eindelijk de weddenschap te winnen voor de eerste officiële, militaire vrije val in België. Hij komt nu soepel neer op de begane grond van de DZ: .... hij houdt nu op « mijnheer Leon » te zijn! Ik zie hem nog zijn riemenstel losmaken en naar de minister en de autoriteiten toestappen, van wie hij de hand schudt. Bravo Leon !!!

Mijn opdracht zit erop. Ik keer terug naar de strip van Wartet waar het vliegtuig na precies 60 minuten vliegen de grond raakt. Ik begeef me naar het kasteel d'Arenberg waar ik een volmaakt gelukkige en glimlachende Huyberechts weervind. Om dit « **officiële debuut van het tijdperk van de VO bij de Belgische strijdkrachten** » luister bij te zetten, organiseert de Commandant van het Regiment Paracommando in het indrukwekkende kasteel een aangename en vrolijke receptie. De minister, de autoriteiten en de uitvoerders treffen er elkaar en wensen iedereen van harte geluk.

\*\*\*\*\*

Als verlengstuk van deze geslaagde en overtuigende « grote première » van 30 juli 1957 gaan de dingen nu snel voor de Belgische militaire vrije val. Nog een paar feiten om die opwindende periode te stofferen:

- 05.09.57 : Kapitein Huyberechts voert de eerste VO uit vanuit een C-119 van de 15<sup>e</sup> Wing ;
- 06.09.57 : in Schaffen voert hij de eerste vrije val uit vanuit de ballon, die voor de gelegenheid tot 1000 meter was geklommen (val van 16 seconden) ; diezelfde dag voert hij nog een andere sprong uit vanuit een C-119;
- 19.09.57 : hij ontvangt het elementaire VO-brevet Nr. 1;
- 21.09.57 : tijdens de luchtvaartmeeting te



*Un « chuteur » vient de quitter la cabine d'un des Britten-Norman de la Force terrestre spécialement équipés pour le parachutage.*

*Een springer is net uit een speciaal voor het valschermspringen uitgeruste Britten-Norman van de Landmacht gesprongen.*

malgré une météo peu favorable, Léon Huyberechts

saute d'un L 18C de l'Aviation légère à 2000 pieds pour une courte chute de quelques secondes ;

- 24.09.57 : à partir d'un C 119 du 15<sup>e</sup> Wing, il effectue le premier saut OR de nuit ;
- décembre 57 : début de l'entraînement OR des dispatchers de Schaffen ; 199 sauts sont effectués au cours du mois ;
- mai/juin 58 : attribution des premiers brevets supérieurs OR ;
- août 62 : première participation à une compétition internationale (Championnat du Monde aux Etats-Unis) ;
- 1967 : création au CE Para de Schaffen de l'équipe officielle de démonstration de saut en chute libre sous le nom de « Black Devils » ;
- 1969 : première médaille d'or individuelle toutes catégories aux Championnats de Belgique (Temploux) ;
- 1972 : Champion d'Italie individuel en atterrissage de précision (PA)  
Première place en PA par équipe de trois (US Special Forces en RFA) ;
- Au cours des années 70, tous les volontaires de carrière de la Cie ESR puis ceux de toutes les unités du Régiment sont autorisés à prendre le brevet de base OR. Ensuite, formation de « chuteurs opérationnels » de la Cie ESR. En 1973, début de la formation de chuteurs opérationnels parmi les cadres des unités Para-

Schaffen en ondanks het weinig gunstige weer, springt Leon Huyberechts op 2000 voet uit een L 18C van het Licht Vliegwezen voor een korte val van 10 seconden;

- 24.09.57 : de eerste nachtsprong in VO doet hij vanuit een C-119 van de 15<sup>de</sup> Wing;
- december 57 : begin van de VO-opleiding van de dispatchers van Schaffen; in de loop van die maand worden 199 sprongen uitgevoerd;
- mei/juni 58 : toekenning van de eerste hogere VO-brevetten;
- augustus 62 : eerste deelneming aan een internationale competitie (Wereldkampioenschap in de Verenigde Staten) ;
- 1967 : oprichting in het TrC te Schaffen van het officiële demonstratieteam vrije val, met de naam « Black Devils »;
- 1969 : eerste individuele gouden medaille alle categorieën tijdens de Belgische Kampioenschappen (Temploux) ;
- 1972 : individueel Kampioen van Italië voor precisielanding (PL)

Eerste plaats in PL met een ploeg van drie (US Special Forces in de BRD) ;

- In de loop van de jaren 70 krijgen alle beroepsvrijwilligers van de Cie GVP, en daarna die van alle eenheden van het Regiment de toelating om het elementaire VO-brevet te behalen. Vervolgens de opleiding van « operationele springers » van de Cie SVE. In 1973 begint de vorming van operationele springers uit het kader van de Paracommando-eenheden;

- Commando ;
- 1980 : Champion du monde individuel en PA (Bulgarie) ;
- août 1983 : SAR le Prince Philippe, breveté Para A et Commando A, effectue les 15 sauts OR qui permettent l'octroi au Duc de Brabant du brevet de base de saut en OR (brevet n°758) ;
- 1985 : mise sur pied au CE Para du Cours « High Altitude Penetration Parachute System (HAPPS) ;
- 1986 : pour les Black Devils, débuts des entraînements intensifs du saut « en relatif » ; dès 1988, première médaille de bronze dans cette discipline (Brésil) ;
- 1991 : Première place individuelle en PA et Première place en formation –Sky Dive relatif (Championnat du monde en Italie) ;
- 1994 : Champion d'Europe individuel en PA ;
- **1999-2000-2001-2002 : Les Black Devils sont sacrés Champions du monde en formation - Sky Dive.**

**A la fin de janvier 2004, le CE Para avait enregistré 338.401 sauts en ouverture retardée.**

Il est important, avant de conclure cette rétrospective sur l'histoire de la chute libre en Belgique, de faire remarquer au lecteur que l'on ne s'est pas limité, à la Brigade Para-Commando, à la seule pratique intensive de cette audacieuse et spectaculaire discipline sportive. On en a, en effet, dérivé et perfectionné des méthodes d'intervention nouvelles en formant des chuteurs opérationnels et en développant le HAPPS pour permettre l'insertion discrète de nuit d'équipes spéciales loin en territoire adverse. C'est incontestablement, parmi d'autres, un fleuron de la large panoplie des moyens exclusifs de la Brigade.

#### Sources

- 1) *Histoire de la Brigade Para-Commando depuis ses origines jusqu'à ce jour*  
Lt-Col Hre E. Genot  
*Brigade Para-Commando – 2002*
- 2) *Les « Black Devils » champions du monde pour la 4<sup>e</sup> fois*  
Lt-Col Hre E. Genot  
*dans « Para-Commando », le trimestriel de l'Amicale Nationale Para-Commando – 2003*
- 3) *Renseignements climatologiques juillet 1957*  
*Wing Météorologique – Fax du 16.12.2003*
- 4) *Carnet de vol de pilote Lt Avn - année 1957*  
*Alphonse Dumoulin*
- 5) *Un chaleureux merci à Léon Huyberechts qui, depuis le Canada où il réside, en s'aidant de son précieux carnet de sauts, a bien voulu par téléphone compléter notre information à propos de ces moments historiques des débuts de la chute libre militaire en Belgique dont il fut un ardent et efficace promoteur.*

- 1980 : Individueel Wereldkampioenschap PL (Bulgarije) ;
- augustus 1983 : ZKH Prins Filip, met Para A- en Commando A-brevet, voert de 15 VO-sprongen uit die de Hertog van Brabant het elementaire VO-brevet opleveren (brevet Nr. 758) ;
- 1985 : start in het TrC Para van de cursus « High Altitude Penetration Parachute System (HAPPS) ;
- 1986 : voor de Black Devils, begin van de intensieve training voor « relatieve » sprongen; vanaf 1988 eerste bronzen medaille in die discipline (Brazilië) ;
- 1991 : eerste (individuele) plaats in PL en eerste plaats in formatie –relatieve Sky Dive (Wereldkampioenschap in Italië) ;
- 1994 : individueel Europees kampioen in PL;
- **1999-2000-2001-2002 : de Black Devils worden Wereldkampioen in formatie - Sky Dive.**

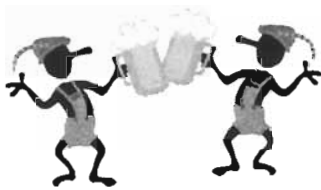
**Einde januari 2004 had het TrC Para 338.401 sprongen met vertraagde opening genoteerd.**

Het is voor de lezer belangrijk om bij het einde van dit historisch overzicht op te merken, dat men zich bij de Brigade Paracommando niet heeft beperkt tot de intensieve praktijkervaring van deze stoutmoedige en spectaculaire sportdiscipline. Er werden immers nieuwe interventiemethodes uitgedacht en bijgestuurd door operationele springers te vormen en door de HAPPS te vervolmaken; hiermee kunnen 's nachts en discreet speciale teams ver van het eigen grondgebied in vijandelijk terrein worden gebracht. Dit is ontegenzeggelijk één van de talrijke paradepaardjes van de exclusieve middelen van de Brigade.

Vertaling: W. Tersago

#### Bronnen

- 1) *Geschiedenis van de Brigade Paracommando van haar oorsprong tot heden*  
Ere Lt-Kol E. Genot  
*Brigade Para-Commando – 2002*
- 2) *De « Black Devils » voor de 4<sup>e</sup> keer wereldkampioen*  
Ere Lt-Kol E. Genot  
*in « Paracommando », het trimestrieel blad van de Paracommando Vriendenkring – 2003*
- 3) *Klimatologische inlichtingen juli 1957*  
*Meteowing– Fax van 16.12.2003*
- 4) *Vliegboek piloot LtAvn - jaar 1957*  
*Alphonse Dumoulin*
- 5) *Een oprecht woordje van dank aan Leon Huyberechts die vanuit Canada waar hij thans woont, en met de hulp van zijn kostbaar sprongenboekje, per telefoon onze gegevens heeft willen vervolledigen. Het gaat hem om niet minder dan de historische momenten bij het begin van de militaire vrije val in België, waarvan hij een vurig en doeltreffend promotor was.*



## **DONTFORGET THESE TWO DATES!**

### **Valenciennes & Aviodrome**

We worden op **11 augustus** om 12 uur verwacht in Valenciennes voor de maandelijkse vergadering 'op verplaatsing'. Plaatsen zijn voorzien in het chalet en in een tent ernaast. Er is een menu voorzien met aperitief, buffet, wijn en koffie, alles voor het bedrag van 38 euro. De betaling gebeurt ter plaatse maar u dient zich wel in te schrijven bij onze secretaris en wel **vóór 3 augustus**.

Reisroute: E19/A2 richting Parijs nemen; na Valenciennes-centre de afrit ROUVIGNIES nemen en dan linksaf naar het vliegveld. Het chalet ligt vlak bij het vliegveldgebouw. Reken op 105 km vanuit Brussel.

En voor wie met het vliegtuig wou komen: de landingstakken vallen ten laste van onze gastheer, de heer Deprez!

Le **11 août** nous sommes attendus à midi à Valenciennes pour notre rencontre mensuelle 'en déplacement'. Des places nous ont été réservées dans le restaurant du chalet, ainsi que sous un chapiteau à côté du chalet. Le menu prévoit l'apéritif, le buffet, les vins et le café, le tout pour un montant de 38 euros. Le paiement est à effectuer sur place mais une inscription est nécessaire auprès de notre secrétaire, et ce **avant le 3 août**.

Chemin à suivre: prendre l'autoroute E19/A2 vers Paris; après Valenciennes-centre prendre la sortie ROUVIGNIES; ensuite à gauche vers l'aérodrome. Le chalet se trouve près du bâtiment principal. Comptez sur 105 km en partant de Bruxelles.

Ceux qui désireraient venir en avion doivent savoir que les taxes d'atterrissage sont à charge de notre hôte, monsieur Deprez!

\*\*\*\*\*

Na de geslaagde uitstap naar Hermeskeil van vorig jaar, zoeken we het nu iets dichterbij en wel in Nederland: de Aviodrome in Lelystad. De Aviodrome is van Schiphol naar Lelystad verhuisd en is nu een volwaardig luchtvaart-themapark met museum, permanente filmvoorstelling, restaurant, nagebouwd Schiphol-gebouw anno 1928, shop, enzovoort. Lelystad ligt op net geen 200 km van Brussel. Voor alle details kan u kijken op <http://www.aviodrome.nl/>. We hebben weer een autocar bij dezelfde maatschappij gereserveerd voor deze uitstap die 25 euro per persoon kost, als er minstens 25 deelnemers zijn. In de prijs zit de toegang tot de Aviodrome, de autocarreis en het drinkgeld voor de chauffeur. We zijn nog aan het onderzoeken of we ter plaatse in de Aviodrome dan wel onderweg een maaltijd gaan nemen. Dat laten we de deelnemers zo snel mogelijk weten.

De autocar vertrekt om 8 uur achter het Woluwe Shopping Center en stopt ook nog om 8.45 uur in Antwerpen (E19, afrit 5).

Graag inschrijven met (alweer) het strookje achteraan en door betaling van 25 euro p.p. op rekening 335-0135532-69 van Wilfried Tersago.

Après notre excursion bien réussie à Hermeskeil en 2003, nous nous dirigeons cette fois vers nos voisins du nord. Nous vous présentons une excursion à l'Aviodrome à Lelystad, qui vient de déménager de Schiphol. L'Aviodrome est un 'parc à thème', consacré à l'aviation et qui offre un musée, une projection permanente de films, un restaurant, une reconstruction du hall d'arrivée et de départ version 1928, un magasin, etc. Lelystad se trouve à 200 km de Bruxelles. Pour plus de détails, voyez leur site sur <http://www.aviodrome.nl/>.

Cette excursion, pour laquelle nous avons réservé un autocar chez le même exploitant, coûtera 25 euros par personne, si 25 personnes au moins s'inscrivent. Le prix comprend le voyage, l'entrée à l'Aviodrome et le pourboire du chauffeur. Nous sommes en train de voir s'il y a moyen de prendre le lunch sur place, sinon sur la route du retour. Nous en avertirons les participants le plus vite possible.

Le car quittera Bruxelles (derrière le Woluwe shopping) à 8 heures et s'arrêtera une seconde fois à 8.45 heures à Anvers (E19, sortie 5).

Vous pouvez vous inscrire en revoyant le talon en fin de ce bulletin (encore un!) et en réglant la somme de 25 euros par participant au compte 335-0135532-69 de Wilfried Tersago.

## EN MARGE D'UN ANNIVERSAIRE

### Petite histoire de la 125

*Parmi les "Vieilles Tiges" qui, lors de l'assemblée générale 2004, ont reçu la médaille "50 ans de brevet de pilote": six sont issus de la 125ème promotion de la Force Aérienne.*

*Gette promotion au parcours bousculé eut le privilège d'encore faire ronronner dans notre ciel les combien célèbres SPITFIRE XIV dont ce furent les dernières missions.*

*En effet, pour les promotions "belges" suivantes, l'Ecole de Pilotage Avancé fut transférée à KAMINA (T6-HARVARD) et l'Ecole de Chasse équipée exclusivement de METEOR.*

Recrutée mi 1952, pendant la guerre de Corée, en fonction des plans de l'époque qui prévoyaient 20 escadrilles de chasse, 10 escadrilles de chasseurs-bombardiers et un wing de transport, la 125ème promotion, comptant plus d'une centaine d'élèves-pilotes fit une entrée remarquée à GOSSONCOURT. Du jamais vu!

Durant cette période troublée, des dizaines d'élèves furent également envoyés dans des écoles aux Etats-Unis après un lacher solo en SV4B ou TIGERMOTH et 2 vols en HARVARD à COXYDE ou WEVELGEM. (Voir à ce sujet l'article y consacré dans le bulletin VTB 3/2003).

Quelle belle occasion que ce 50ème anniversaire pour nous (re)plonger dans l'atmosphère survoltée de ce "bon vieux temps" à la lumière de quelques anecdotes vécues, inconcevables actuellement.

#### A l'Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE)

La promotion vit fondre ses effectifs assez rapidement.

Nombre de leurs collègues étant détachés à COXYDE ou à WEVELGEM, les moniteurs présents à GOSSONCOURT (des anciens de la RAF) volaient sans discontinuer car ils assuraient également l'entraînement des élèves-pilotes de l'Aviation Légère de la Force Terrestre dont les futurs cadres.

Nous étions confrontés à 2 écueils importants: le premier solo en SV4B qu'il était vivement "conseillé" d'effectuer vers les 6 Hrs de vol et ensuite le "progress-test" qui agissait tel un couperet aux alentours des 30 Hrs.

En général, la radiation était automatique après deux vols non satisfaisants ou un échec aux cours théoriques.

Forte de ses 65 Hrs en SV4B, la cinquantaine de rescapés quitta l'EPE fin juillet 53 à destination de BRUSTEM.

## EEN VERJAARDAG....

### Kleine geschiedenis van de 125e

*Onder de "Vieilles Tiges" die tijdens de Algemene Vergadering van 2004 hun herinneringsmedaille van "50 jaar vliegbrevet" ontvingen, waren er zes die tot de 125e promotie behoorden.*

*Deze promotie, met hobbelig parcours, was de laatste die de zo befaamde SPITFIRE XIV door de lucht liet klieven.*

*Voor de training van de volgende promoties was de Vorderings Vliegschool (VVS- T6 - HARVARD) reeds naar KAMINA overgebracht en in de Jacht Vliegschool werd uitsluitend met METEOR gevlogen.*

De 125e werd in 1952 aangeworven en vervoegde de EVS van GOETSENHOVEN met niet minder dan 100 leerlingen. Een nog nooit gezien aantal! Maar het is nodig dit alles in de kontekst van toen te plaatsen. Het Korea-konflikt draaide nog op volle toeren en een forse uitbouw van de Luchtmacht lag in het vooruitzicht: 20 Jachtsmaldelen, 10 Jager-Bommenwerpers eenheden, een volledige Wing Luchttransport zaten in de planning. En daar was volk voor nodig! Naast de leerlingen die tot de 125e promotie behoorden, waren er nog tientallen anderen die opleiding kregen in Amerika, na een voorselectie op SV4B of TIGERMOTH in WEVELGEM of KOKSIJDE. (Zie artikel hierover in VTB 3/2003). Wat een mooie gelegenheid nu, die 50e verjaardag, om even onder te duiken in die uiterst gespannen atmosfeer van toen en enkele - heden onvoorstelbare - anekdotes te vertellen.

#### In de Elementaire Vliegshool (EVS)

Zeer vlug zag de promotie haar getalsterkte wegsmelten. ..

De vluchtopleiders van GOETSENHOVEN, allen oud-gedienden van de RAF, waren er echt overbelast en vlogen van vroeg tot laat, temeer nog omdat zij ook nog de opleiding van de leerlingen van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht moesten verzekeren.

Twee belangrijke hinderpalen stonden op onze baan: de eerste solo met SV4B, "aanbevolen" rond het zesde vluchtuur (!!) en de "progress test", een echte valbijl die rond de 30 vluchturen neerkwam.

In 't algemeen waren twee "unsatisfactory flights" of één mishap in de theoretische lessen voldoende om de kandidaat terug naar huis te sturen.

De vijftig "overlevenden" van de 125e prom, met een logbook waar met fierheid 65 vluchtturen op SV4B ingeschreven werden, verlieten de EVS rond einde juli 1953 en vervoegden de VVS van BRUSTEM.

Sur HARVARD

Le scénario connu ( premier solo, tests dans toutes les disciplines de vol, cours au sol) se renouvela mais le taux d'élimination fut nettement moindre.

Il faut reconnaître que la première sélection avait été sévère, certains de nos camarades, titulaires d'une licence de pilote privé, ne parvenant pas à doubler le cap de l'EPE.

Durant cette période, il nous fut donné d'assister au premier des accidents spectaculaires survenus pendant notre écolage.

Lors d'un vol d'instruction en DC consacré aux atterrissages (Touch & Go), l'avion dévia vers la droite après la remise des gaz et sortit de la piste au moment où il allait redécoller.

Devant lui se trouvait parké un autre HARVARD et l'impact fut violent.

Ailes et fuselage se séparèrent.

Les ailes s'encastèrent dans l'avion parké et le fuselage seul continua sa course pendant quelques dizaines de mètres avant de s'immobiliser.

La petite issue de secours de la verrière permit au moniteur et à notre copain Fons de s'en extraire.

La stupeur et la violence du choc ne les empêchèrent pas de reprendre l'air une heure plus tard !

Avec plaisir, nous vîmes arriver certains de nos moniteurs de l'EPE venus combler les vides laissés par leurs collègues partis à KAMINA.

Vu le petit nombre de SPITFIRE IX encore disponibles (une dizaine), il fut décidé, fin 53, de scinder la promotion en trois groupes.

Les douze élèves qui totalisaient le plus d'heures de vol constituèrent le premier groupe dont je fis partie. A partir de ce moment, tout fut mis en oeuvre pour accélérer notre formation.

Lorsque la météo le permettait, 2 à 3 vols par jour devinrent la norme mais, le balisage de la piste étant en cours de remplacement en vue de l'arrivée du 13ème Wing de Chasse, aucun vol de nuit n'eut lieu. Malgré cette lacune, après avoir réussi tous les tests sur HARVARD et avoir effectué un vol du siège arrière pour nous habituer au long nez du futur Spit et à la réputée "Spit Approach" (Finale en virage jusqu'au seuil de piste), nous étions prêts pour le grand saut.

Sur SPITFIRE IX

Je relève dans mon log-book à la date du 09-03-53 : un vol solo suivi du "Final Test" en HARVARD puis, d'emblée, mon premier solo en Spitfire IX.

De HARVARD

Het gekende scenario van eerste solo, vorderings-testen in alle vluchtdisciplines, examens in de grondopleiding hernieuwde zich hier, maar het schrappingspercentage lag duidelijk lager dan in de EVS. Er moet toegegeven worden dat de eerste selectie in de EVS uiterst streng is geweest, zo streng zelf dat sommige van onze kameraden die nochtans een prive-vergunning op zak hadden, het niet gehaald hebben. In de VVS-periode waren we getuigen van het eerste van de spectaculaire vliegtuigongevallen die we tijdens onze opleiding gekend hebben. In de beginfase van de opleiding, wanneer de leerling de landings-techniek onder de knie tracht te krijgen, worden er een reeks "touch & go"-vluchten uitgevoerd (landen en onmiddellijk terug opstijgen). Tijdens de go-fase na één van de landingen zien we dat het vliegtuig plots hevig naar rechts afzwenkt en uit de startbaan bolt op het ogenblik dat het normaal terug de grond had moeten verlaten. ... Enkele meters verder stond een andere HARVARD geparkeerd en de botsing was hevig. Vleugels en romp braken uiteen, de vleugels ankerden zich als het ware in de geparkeerde T6 en de romp alleen gleed nog tientallen meters verder.

De moniteur en onze vriend Fons konden zich uit de cockpit wringen... en een uurtje later stegen beiden terug op voor een bijkomende les in "touch & go" !!! Met veel genoegen zagen we enkele van onze EVS-moniteurs in de VVS binnenvallen ter vervanging van hun kollega's die naar KAMINA vertrokken waren. Er waren nog slechts een tiental SPITFIRE IX

beschikbaar in BRUSTEM zodat einde 1953 beslist werd de promotie in drie groepen te splitsen.

De twaalf leerlingen - en ik was er gelukkig bij - die het grootste aantal vluchten telden, vormden een eerste groep. Vanaf dat ogenblik werd alles in het werk gesteld om onze opleiding te versnellen. Als de meteo gunstig was, werden dagelijks twee à drie vluchten uitgevoerd en de vordering was duidelijk. Alleen het nachtvliegen ontbrak in ons programma, maar dat was te wijten aan de startbaanverlichting die, in het vooruitzicht van de komst van de 13e Jachtwing, in orde gebracht werd. Ondanks dat, en na het wellukken van alle voorziene testen op T6, waren we klaar voor onze overgang naar de Spit IX. We hadden ook een "backseat flight" in T6 kunnen uitvoeren om een idee te bekomen van hoe lang de neus van een Spit is, en hoe de beroemde "Spit Approach" eruit ziet ( in de eindnadering blijft het vliegtuig in een dalende bocht tot bij het begin van de landingsbaan ).

De SPITFIRE IX

In mijn logbook zie ik op datum van 09.03.53 : één solo vlucht op T6, de "Final Test" op T6 en ... mijn eerste vlucht op SPITFIRE IX.



*L'Inhabituelle série d'événements qui vont suivre est à resituer dans le contexte de l'époque dont question au début de l'article.*

*Pour invraisemblables qu'elles puissent paraître, ces situations ont cependant bien été vécues par l'ensemble de la promotion.*

Dans l'après-midi de ce 9 mars mémorable, c'est à 9 que nous avons rejoint le mythique flight Spit situé à l'Est de la plaine ("Out of bounds" jusqu'alors).

Là, ô surprise, 9 splendides Spit IX, alignés de part et d'autre du hangar, étincelaient au soleil!

A ce moment, nous nous rendîmes compte que notre rêve le plus fou allait se réaliser et tous les cœurs se mirent à battre la chamade.

Après un briefing rondement mené et une inspection avant vol prolongée car nous allions de surprises en surprises, nous sommes parvenus, non sans émotion, à faire décoller, à laisser voler et à convaincre d'atterrir sans incidents, ces 9 merveilleuses machines.

Le lendemain, notre ami Philippe ramena son Spit amputé d'une pale, celle-ci l'ayant abandonné au cours de ses évolutions.

Quelques jours plus tard, mon camarade Youp ne parvint pas à maintenir son avion sur la piste en fin d'atterrissage.

Suite aux travaux le long de celle-ci, la roue droite s'enfonça dans la tranchée, le Spit se mit en pylone et se retrouva sur le dos.

Assez vite, nous fûmes sur la piste pour assister au sauvetage.

Notre ami fut sorti de sa facheuse position plutôt groggy car de l'essence s'échappant du réservoir fêlé commençait à remplir le cockpit.

Nous avons bien remarqué, se tenant un peu à l'écart, deux policiers militaires à bord d'une Jeep, mais personne ne se doutait cependant que leur mission consistait à conduire notre copain..... au cachot!

Eh oui, c'était la sanction choisie pour avoir réduit d'une unité la flotie des Spits et un moyen jugé adéquat pour apprendre à atterrir.

Heureusement, il n'y passa que quelques nuits, les activités aériennes bénéficiant, à ce moment, d'une certaine préséance sur le règlement de discipline. La nervosité ambiante devint assez vite inversément proportionnelle au nombre d'avions disponibles.

C'est à ce moment qu'il m'échut d'encore aggraver temporairement la situation.

#### "Over rev" ...

A la sortie d'un looping, et malgré l'application des procédures correctes, je m'aperçus, tout en entendant un bruit anormal, que la vitesse du moteur dépassait de plusieurs centaines de tours le maximum autorisé et ce durant quelques secondes.

Au retour, le chef de hangar me confirma qu'il s'agissait d'une panne très sérieuse exigeant une inspection approfondie à la Maintenance.

J'inscrivis l'incident dans la "Form 700".

*Een woordje uitleg is nodig ter verklaring van deze eigenaardige en geconcentreerde opeenvolging, en een verwijzing ook naar het begin van dit artikel waar ik spreek van de "uiterst gespannen atmosfeer" van toen en van "heden ondenkbare anekdotes".*

In de namiddag van deze gedenkwaardige 9 maart 53 was het met negen dat we de mystische "Spit Flight" vervoegden, een ietwat afgezonderd gebouw aan de oostrand van het vliegveld gelegen, en voorheen "out of bounds" voor ons.

En daar stonden de negen SPITFIRE IX, links en rechts van de loods opgesteld, schitterend in de namiddagzon. Op dat ogenblik werd het ons duidelijk dat onze droom zich zou verwezenlijken en onze hartslag werd bijna hoorbaar.

Na een korte, gecondenseerde briefing, onmiddellijk naar de vliegtuigen! Grondige "preflight" inspectie, "start-the-engine" en de negen leerling-piloten maakten hun eerste vlucht, helemaal alleen aan boord van deze wonderbare machines.

... De volgende dag bracht onze vriend Philippe zijn Spit aan de grond, maar de schroef had maar drie bladen meer... eentje was eraf gevlogen tijdens een of ander maneuver.

... Enkele dagen nadien kon mijn vriend Youp zijn vliegtuig niet op de landingsbaan houden tijdens het landen en zijn rechter wiel kwam in een modderige gleuf terecht waardoor de Spit hals-over-kop ging. Zeer vlug waren we ter plaatse om mogelijk hulp te bieden aan de reddingsploeg die de piloot toch al uit de brokstukken had kunnen bevrijden, groggy maar zonder verwondingen. We hadden het ietwat eigenaardig gevonden dat er twee militaire politiemannen in de omgeving waren, maar hadden er geen vermoeden van dat ze de Youp zouden meevoeren om hem ... in het cachot op te bergen.

Maar dat was de straf voor wie ook, door eigen fout, het aantal beschikbare Spitfires met één verminderde, en het gekozen middel om de landingsvaardigheid van de leerling-piloten te doen verbeteren!!

Youp moest maar enkele nachten in het cachot doorbrengen want de vluchtactiviteiten hadden toen toch voorrang op het tuchtreglement.

De gespannen en zenuwslopende atmosfeer die destijds heerste, werd vlug omgekeerd evenredig met het aantal beschikbare vliegtuigen!

En het was op dat moment dat me iets is overkomen dat de bestaande toestand zeker niet deed opklaren.

#### "Over rev"...

Op het einde van een "looping", waarbij ik scrupuleus alle voorziene procedures had gevolgd, hoor ik plots een abnormaal geluid en zie dat de toerenteller gedurende een paar seconden, enkele honderden RPM boven zijn toegelaten maximum aanduidt. Terug op de parking zegt de loodsoverste me dat het een heel ernstige zaak is en dat het vliegtuig een grondig nazicht moet krijgen in de Maintenance loods. Ik noteer het incident op de "Form 700".



L'HARVARD de Fons mais en deux morceaux



De HARVARD van Fons, maar in twee stukken



Yoop I

Foto Jan Govaerts



La merveille : le SPITFIRE IX  
Het wonder : de SPITFIRE IX



The beast : le SPITFIRE XIV  
The beast : de SPITFIRE XIV



Prêts pour le défilé final  
Wacht voor de laatste parade



Dernière étape : le METEOR  
Laatste stap : de METEOR

Des clignotants durent passer au rouge en haut lieu car une autorité de la base m'attendait au téléphone dès mon arrivée au dispersal pour m'asséner une fameuse engueulade.

Par ma faute, l'entraînement de toute la promotion était en péril et je reçus l'ordre d'aller modifier mes constatations en divisant par 5 les éléments de la survitesse.

Cette correction aurait permis de garder l'avion en ligne après un air-test que cette autorité se proposait de venir effectuer.

Suite à mon refus, je fus menacé de radiation, ni plus ni moins.

Passant à la Maintenance après une nuit blanche, à mon grand soulagement, j'y appris que la survitesse était due au bris du CSU (Constant Speed Unit), panne récurrente sur Spit IX, "non réparable", évidemment lors d'un simple air-test, air-test qui aurait d'ailleurs pu très mal se terminer!

L'incident et les menaces furent oubliés; le téléphone resta muet.

Pour couronner le tout, quelques jours plus tard, un autre Spit IX fut rayé des inventaires.

En panne de moteur, le pilote le ramenait en plané lorsqu'il dut, en courte finale, "sauter" par dessus un semi-remorque circulant sur la route civile longeant l'aérodrome.

La perte de sustentation qui s'ensuivit eut pour résultat de réduire l'avion à un tas de ferraille d'ou notre ami H. sortit miraculeusement sain et sauf.

Cependant, l'entraînement reprit de plus belle, car, la période des vols de nuit étant arrivée, la cadence quotidienne passa à 2 vols en Spit (de jour) et 2 vols en HARVARD (de nuit), sans parler des cours au sol qui se poursuivaient.

A l'issue de ce programme qui nous amena à 120 Hrs d'HARVARD et 15 Hrs de Spit IX, nous reçûmes un ordre de marche pour COXYDE, laissant quelques Spit aux groupes suivants.

11 en restait si peu que 3 Spit XIV durent être empruntés à l'Ecole de Chasse pour permettre aux moniteurs de conduire les vols en formation de Spit IX.

#### Enfin l'Ecole de Chasse (OTU)

Habités à recevoir des pilotes nouvellement brevetés pour effectuer leur OTU sur SPITFIRE XIV, les moniteurs furent étonnés de nous voir débarquer sans ailes.

Ils nous acceptèrent cependant comme pilotes à part entière et nous le prouvèrent dès le lendemain. Pour nous permettre d'assister à une fête à BRUSTEM, notre ancien moniteur, l'Adjt HAWAY, vint chercher les non-motorisés d'entre nous en OXFORD.

Rode lichtjes moeten ergens aan 't knipperen gegaan zijn op de Staf want amper terug in de "dispersal" word ik aan de telefoon geroepen en ... krijg een felle uitbrander: door mijn fout wordt de training van de ganse promotie in het gedrang gebracht, en ik moest maar mijn inschrijving in de "Form 700" gaan wijzigen en de vermelde "overspeed" delen door vijf!

Deze "verbetering" zou toelaten het vliegtuig beschikbaar te houden na het uitvoeren van een kleine "air-test" door een bevoegd piloot. Volgend op mijn weigering de voorgestelde "verbetering" te gaan noteren, kwam de ernstige bedreiging mijn naam onmiddellijk op de schrappingslijst te vermelden!! De dag nadien - na een slaaploze nacht want de "bedreiging" had me wakker gehouden - vernam ik in de onderhoudsdienst dat het incident het gevolg was van het breken van de "CSU" (Constant Speed Unit), een veelvuldig voorkomende panne op de Spit IX die, zonder de nodige herstelling, bij verder gebruiken van het vliegtuig, heel kwaai gevolgen had kunnen hebben. Nooit meer werd er gesproken over het incident, noch over een mogelijke schrapping! Enkele dagen later werd een andere Spit IX van de lijsten geschrapt.

Gevolg van het stilvallen van zijn motor trachtte onze vriend H. zijn Spit in glijvlucht naar de landingsbaan te brengen. Een zware vrachtwagen reed op de baan die naast het begin van de piste loopt. H. trachtte over deze onvoorziene hindernis te wippen maar het draagkrachtsverlies dat op dit maneuver volgde, smakte de Spit tegen de grond en er bleef H., gelukkig niet gewond, alleen maar over zich uit de brokstukken te bevrijden.

Maar ondertussen ging de opleiding verder, op hoog tempo zelfs want de nachtvluchtperiode lag voor de boeg en het dagelijkse omvatte nu twee dagvluchten op Spit IX en twee nachtvluchten op ... T6, HARVARD, zonder de "grondschool" te vergeten.

Dit hobbelig programma had ons tot 120 vluchten op T6 en 15 vluchten op Spit IX gebracht, en het marsbevel voor KOKSIJDE was ingevuld. Er bleven zo weinig Spits IX over in BRUSTEM dat drie exemplaren Spit XIV van de Jacht Vliegschool van KOKSIJDE overgebracht werden naar de VVS om daar de opleiding in formatievliegen te kunnen verzekeren.

#### En uiteindelijk... de JachtVliegschool (OTU)

De moniteurs van de OTU waren eraan gewend gebrevetteerde piloten op te vangen voor de operationele conversie en waren dan ook verwonderd een groep "ongevleugelden" te zien binnenvallen. Maar ze aanvaarden ons toch als "volwassenen" en de volgende dag reeds gaven ze ons er een bewijs van. Om ons in de gelegenheid te stellen deel te kunnen nemen aan een feestje in BRUSTEM, had onze vroegere moniteur, Adjudant HAWAY, de mogelijkheid gevonden de "niet-gemotoriseerden" te komen ophalen met een OXFORD.

Deux places manquant à bord, un coup de fil salvateur fit sortir du hangar, comme par magie, l'HARV ARD 53 grace auquel, mon ami Bob et moi ralliames BRUSTEM à temps pour la soirée du vendredi soir, les discussions, les pintes et la bonne humeur!

#### Sur SPITFIRE XIV

De retour à COXYDE, après le lacher en Spit XIV, le rythme journalier fut de 3 ou 4 vols. Ceux-ci se déroulaient généralement en formations de quatre avions et se terminaient toujours en combats tournoyants.

Contrairement à l'EPA ou les Spit IX se faisaient rares, le nombre d'avions disponibles ne créa jamais de problèmes, les unités opérationnelles ayant amené leurs Spit XIV à COXYDE lors du rééquipement en Jets.

Curieusement, cette pléthore d'avions était parfois à l'origine de situations insolites. Un beau jour, en approche finale, (choix du moment!), le contrôleur m'ordonna d'amener mon Spit à la Maintenance au lieu de retourner à l'OTU. Arrivé là, deux mécaniciens m'empêchèrent de couper le moteur et m'escortèrent vers une route contournant le hangar. Je me trouvai bientôt piégé sur un parking pour voitures à côté d'une longue remorque chargée de morceaux d'avions. C'était la remorque d'un ferrailleur qui, par contrat avec la Défense Nationale, était chargé d'évacuer les avions déclassés et devenus "inutiles". A la question de savoir à quoi rimait cette bizarre mise en scène, la réponse, logique, allait de soi : de la place restant disponible dans la remorque, il fut convenu, le matin même, pour contenter le ferrailleur, de lui allouer l'avion auquel il restait le moins d'heures à effectuer avant la prochaine inspection périodique. Et le sort tomba sur ... le mien. Merci aux responsables de ne pas avoir écourté mon vol! Je venais de conduire mon Spit à l'abattoir car, moins d'une heure plus tard, nous rendant au mess, nous "aperçûmes, les ailes brisées et, dans l'après-midi, toute trace du forfait avait disparu. Ces images restent encore gravées dans ma mémoire.

Au point de vue de l'entraînement en vol, un seul incident fut à signaier pendant un vol au-dessus de la mer, lorsqu'une vague mal intentionnée vint grignoter 10 cm des cinq pales du Spit de notre ami Fred. Un essai d'explication de raclage de la piste (au décollage, en ligne de vol, le bout des pales ne se trouvait qu'à 12 cm du sol) fut vite démenti par la quantité de sel marin tapissant les entrées d'air des radiateurs!

Twee plaatsen ontbraken echter, maar een magisch telefoontje deed de T6 nr 53 uit de loods komen en samen met mijn vriend Bob kon ik BRUSTEM bereiken en deelnemen aan het vrijdagavond-pintje, de discussies, de kameraadschap ...

#### De SPITFIRE XIV

Na het lossen op SPITFIRE XIV verhoogde het tempo van de opleiding tot 3 à 4 vluchten per dag. Meestal waren het vluchten in formaties van 4 vliegtuigen die altijd met dwarrelende luchtgevechten eindigden.

Daar waar de VVS een echt probleem kende met het aantal beschikbare Spit IX, was er een overvloed aan Spit XIV in KOKSIJDE. Het waarom lag in de aan gang zijnde overgang van verschillende Luchtmachtbasissen naar straaljagers en de afvoer van de niet meer gebruikte Spit XIV naar KOKSIJDE.

Maar deze overvloed gaf soms aanleiding tot eigenaardige toestanden...

Op 'n goeie dag, tijdens mijn eindnadering, word ik door de verkeersleiding verwittigd dat ik mijn Spit naar de onderhoudsloods moet brengen, en niet naar de smaldeelparking. Daar geven twee technikers me teken dat ik mijn motor moet laten draaien en hen volgen. Ze brengen me via de weg die rond de loods draait tot op een parking voor... gewone voertuigen waarop zich een grote vrachtwagen bevindt, halfvol geladen met stukken en brokken van vliegtuigen. Mijn vraagteken was groot.. en de uitleg bijna logisch! De vrachtwagen was deze van een schroothandelaar die brokstukken van afgekeurde vliegtuigen opkocht om deze als schroot te verhandelen.

Hij had een kontrakt met Landsverdediging. Die dag was hij allerlei stukken komen ophalen maar er was nog vrije ruimte op zijn wagen.

In de onderhoudsgroep was beslist geweest hem een bijkomend vliegtuig mee te geven, namelijk dat vliegtuig dat op het afdanken stond en het minste aantal vluchten voor de komende onderhoudsbeurt telde. Het was mijn vliegtuig !!! Gelukkig nog dat ze me niet vroeger teruggeroepen hadden.

En zo had ik mijn Spit naar het slachthuis gebracht want een uurtje later, toen ik naar de mess ging, bemerkte ik, tussen allerlei brokstukken, MIJN Spit met afgeknakte vleugels. En in de namiddag was alles verdwenen. Die beelden heb ik nu nog voor ogen. Een ander incident blijft me nog in het geheugen.

Na een (scheer)vlucht boven zee landt mijn vriend Fred, maar elk van de vijf bladen van zijn propeller is tien cm. korter dan bij het opstijgen. Heeft hij tijdens het opstijgen de startbaan geraakt met zijn schroef? (in de laatste fase van het opstijgen met een Spit is er een vrije ruimte van slechts 12 cm. tussen de uiteinden van de schroefbladen en het beton van de startbaan), of is er in zee een kwaadwillige golf geweest die tijdens de vlucht hongerig in de schroef heeft gebeten? Waarschijnlijk was deze laatste verklaring de goede want de luchtinlaten van het afkoelingssysteem van de motor waren wit gekleurd van het zeezout

## Sur METEOR

A la fin du programme Spit XIV, nous dûmes nous résoudre, après ce mois fou de liberté totale dans le cockpit, à "endurer" les 4 vols en DC (METEOR VII) nécessaires pour notre lâchage en METEOR IV.

Contrairement aux idées reçues, ce passage sur Jet ne posa aucun problème vu la relative facilité de pilotage par rapport à l'avion précédent. Il nous fallut cependant dire adieu aux reprises fulgurantes du moteur GRIFFON, nous méfier des phénomènes de compressibilité et agir avec prudence lors des vols sur un moteur.

Le syllabus comprenant 45 Hrs de Spit XIV et 10 Hrs de METEOR fut réalisé entre le 12 Avril et le 12 Mai.

La veille de notre départ, les moniteurs décidèrent que nous ne pouvions pas quitter "OTU sans l'insigne fétiche tant convoité.

Ils se cotisèrent et prirent l'initiative d'organiser une remise d'ailes inoubliable dans le "stamcafé" des aviateurs de l'époque : le "Carillon du Bois".

En ce qui me concerne, je reçus les ailes personnelles du Lt (futur Colonel) ONGENA et c'est ainsi nanti que je me présentai à BEAUVECHAIN.

## Groupes suivants

Le groupe qui nous suivit eut moins de chance et paya le tribut du manque de visibilité vers l'avant des Spit Or donc, les avions de deux de nos camarades se suivaient sur le taxi-track.

Le premier, s'étant immobilisé sans prévenir, vit son fuselage rapidement découpé en rondelles par l'hélice du second.

Le cône de celle-ci ne s'arrêta qu'à quelques dizaines de centimètres de la tête d'un pilote horrifié !

Dans une course contre la montre, le 3ème groupe fut transféré en DC-3 et nos copains effectuèrent, le jour même, leur premier solo en Spit XIV.

## Remise d'ailes

Le temps pressait car, quelques jours plus tard, le 31 Mai 1954, une remise d'ailes solennelle était organisée sur la base de COXYDE.

A cette occasion, toute la promotion fut réunie pour la dernière fois.

Les membres du premier groupe, volant déjà en escadrille à BEAUVECHAIN et à CHIEVRES, durent, à l'entrée de la base, enlever les précieuses ailes reçues officieusement pour faire place aux officielles (beaucoup moins belles).

Une fois de plus, le "Carillon du Bois" fut réquisitionné pour servir de cadre, dans l'euphorie générale, à nos libations qui se prolongèrent.... très.....très..... tard ! Seule ombre au tableau: un de nos amis ne put assister à la cérémonie, étant à l'hôpital suite à l'accident survenu à CHIEVRES en METEOR VII lors du vol prévu pour son lâchage en METEOR VIII.

## Op METEOR

Na verloop van het Spit XIV programma - en met wat heimwee naar die grote vrijheid die we gekend hadden helemaal alleen te zijn aan boord van een vliegtuig - moesten we de vier voorziene "DC vluchten" (moniteur en leerling) uitvoeren op METEOR VII, vooraleer een eerste vlucht te doen in de METEOR IV, een ééznitter. In tegenstelling tot wat algemeen gedacht wordt, is de overschakeling van een schroefvliegtuig naar een reactievliegtuig niet zo moeilijk omdat het loutere besturen van een "jet" in feite gemakkelijker is dan dat van een schroefvliegtuig. Het voelbare verschil ligt in het veel trager optrekken van een straalmotor en in het delikate van het vliegen op één motor.

Ons opleidingsprogramma dat 45 vluchten op Spit XIV en 10 uur op METEOR voorzag, werd afgewerkt tussen 12 april en 12 mei 1954.

Onze nieuwe toewijzing was reeds bepaald (voor mij was het BEAUVECHAIN) alhoewel we ons vliegerbrevet slechts op 31 mei 1954 zouden ontvangen.

De moniteurs van de OTU hadden echter beslist dat wij de eenheid niet konden verlaten zonder drager te zijn van de zo begeerde "pilotenvleugel" en hadden de "Carillon du Bois" gereserveerd om er een officieuze vleugelluitreiking te organiseren. Ik had de eer en het genoegen om de officiële vleugels van de Lt (later Kol) VI ONGENA te mogen ontvangen.

## De andere groepen van de 125e promotie

De groep leerlingen die ons in KOKSIJDE opvolgde, had minder geluk dan wij en twee ervan ervoeren de moeilijkheden eigen aan het zeer beperkte uitzicht naar voor in een Spit tijdens de bewegingen op de grond.

Twee Spitfires rolden naar de startbaan; de eerste stopte plots en de piloot van het tweede toestel had het niet bemerkt. Zijn propeller heeft de romp van het stilstaand toestel werkelijk in schijfjes gehakt... en zijn hakwerk gelukkig gestopt op een dertigtal centimeter van het hoofd van de piloot.

De derde groep leerlingen van onze prom werd per DC-3 naar KOKSIJDE gebracht en voerde dezelfde dag nog een eerste vlucht uit op de Spit XIV!

## De Vleugelluitreiking

De tijd vorderde snel en enkele dagen na de komst van de derde groep in KOKSIJDE werd de officiële ceremonie van de vleugelluitreiking op 31 mei 1954 georganiseerd.

Het was ook de laatste keer dat de ganse promotie verenigd was.

De "leerlingen" van de eerste groep die reeds in de smaldelen van BEAUVECHAIN en CHIEVRES als operationele piloten opgedeeld waren, moesten voor de gelegenheid hun "officieuze" vleugels afspelden om plaats te maken voor de "officiële" (maar minder mooi). De "Carillon du Bois" was eens te meer het theater om dit evenement zeer royaal te vieren.

Een schaduwbeeld: één van onze vrienden was er niet bij, gehospitaliseerd nog na een ongeval te CHIEVRES met een METEOR VII.

Alors que les promotions "belges" précédentes, brevetées à BRUSTEM, posaient devant un Spit IX, la 125ème eut l'honneur de s'aligner devant un Spit XIV.

Signalons aussi que les pilotes de la 125 sont les seuls dont la date de brevet correspond au jour où ils ont effectué leur cinquième heure de vol en Spit XIV.

#### Epilogue

Malgré ce parcours chahuté, aucun accident mortel ne fut à déplorer pendant ces deux années d'entraînement qui permirent à la Force Aérienne d'étoffer ses rangs de quarante nouveaux pilotes dont elle avait un urgent besoin. Toute comparaison avec la situation actuelle est, sans aucun doute, hors de propos, mais, heureusement, il nous est encore permis de rêver !

Jean GUILLOT-  
PINGUE

Daar waar voor de voorgaande promoties de officiële foto genomen werd aan de voet van een SPITFIRE IX in BRUSTEM, kan de 125e promotie er prat op gaan voor een SPITFIRE XIV geposeerd te hebben.

Nog een kleine anekdote: voor de piloten van onze promotie, komt de officiële datum van hun brevet overeen met deze waarop zij hun vijfde vlucht op Spit XIV uitvoerden dus verschillend voor iedereen.

#### Nawoordje

Ondanks dit eigenaardig parcours valt er met niemand van de 125e promotie leerling-vliegers een enkel dodelijk luchtongeval te betreuren. De twee jaar durende opleiding heeft toegelaten de Luchtmachtgelederen met veertig nieuwe piloten te versterken, piloten die in die tijd uiterst welkom waren.

En nu blijft nog de tijd voor herinneringen en dromen...

Vertaald door Frans-Hugo  
BOEREWAART



**De haut en bas, de gauche à droite. Van boven naar beneden, van links naar rechts:** M. Proot, P. Lalou, J. Brems, J.J. Mans, L. Mommens, A. Wauters, J. Davoine, F. Deschamps, G. Van Goethem, G. D'hert, E. De Landtsheer, L. Philippart (Mon.-Ond.), H. Ravyts, L. Stouten (Mon.-Ond.), W. O'haese, J. Van Bogaert, P. Sterpin, J. Dethier, G. Meyus, J. Guillot-Pingue, L. Hollebosch, J. Lehardy, E. Brokken, J. Cremers, C. Delforge, D. Boussu, F. Vermeulen, R. du Roy de Blicquy, T. Blomme, M. Krauthausen, A. Delvaux, R. Coulée, J. Lambot, Willocq (CO EPA-VVS), R. Souvenir (Mon.-Ond.), F. Langen, P. Mouzon, C. D'haese, W. Vercammen, F. Hoes, E. Salteur, P. Vereecke, P. Michel. **Etait absent. Was afwezig:** J. Jongen.

# De Cape Town à Bruxelles en Cessna 180

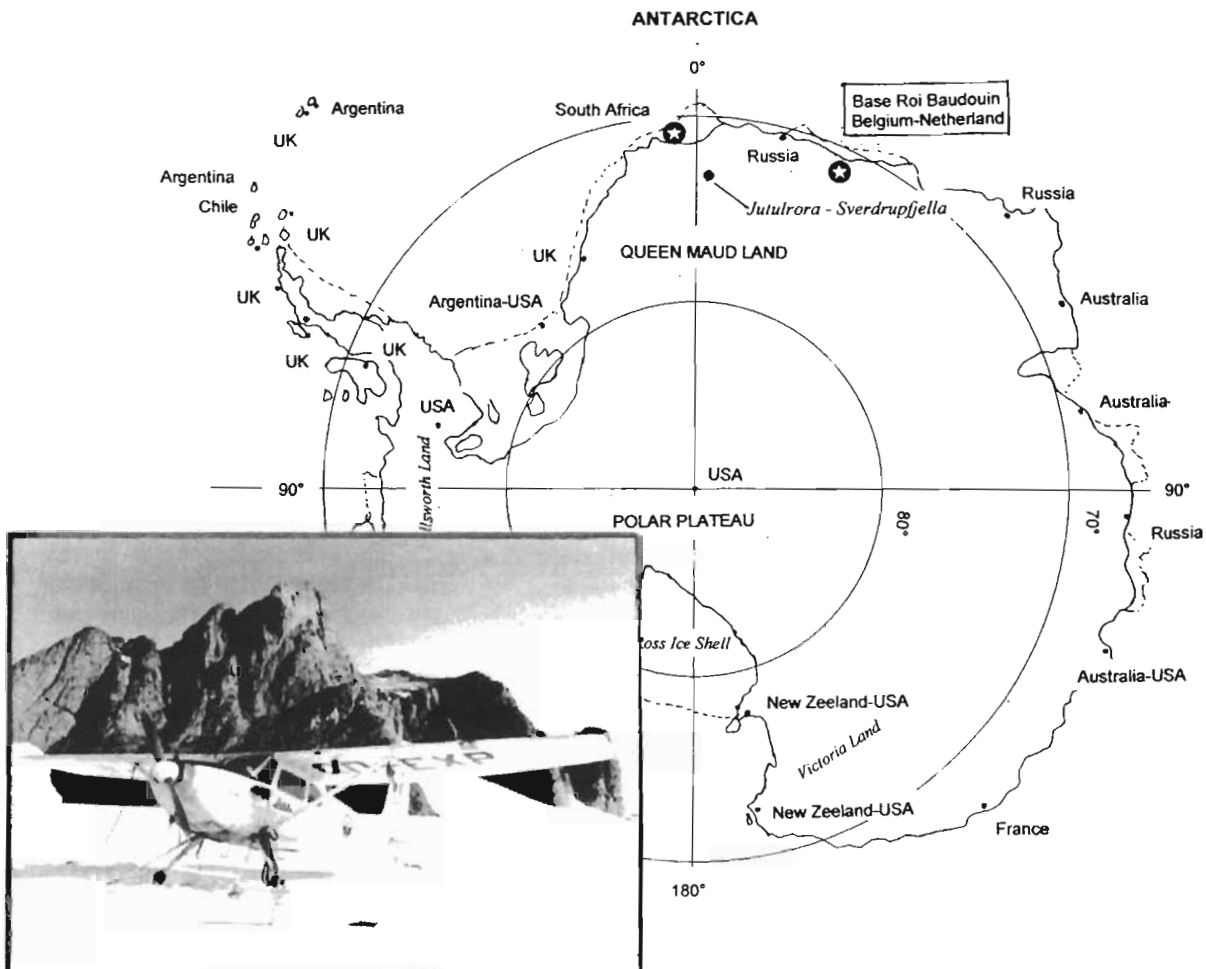
Roger Arnhem, officier pilote à l'Aviation légère de la Force Terrestre est sélectionné pour participer à la campagne d'été 1967-1968 de l'Expédition antarctique organisée par la Belgique et l'Afrique du Sud (SANAE 9 – South African National Antarctica Expédition). L'expédition est présidée par le Baron Gaston de Gerlache de Goméry.

Roger Arnhem pilote le Cessna 180 et, avec Jean-Pierre Deruyck photographe détaché de la Force Aérienne, est chargé d'effectuer des relevés photogrammétriques au-dessus des montagnes de la Traumsvola au profit de l'Institut Cartographique de l'Abbaye de la Cambre à Bruxelles. Roger Arnhem participe aussi à la nouvelle campagne 1969-1970 (SANAE 11) avec le même appareil qu'il ramène chaque fois en Belgique. L'avion ne possède ni horizon artificiel, ni de gyro directionnel, pas de « Turn & bank » ni de jauge de carburant et aucun équipement de radio-navigation et de communication HF. Voici le récit d'un de ces voyages entre Cape Town et Bruxelles.

# Van Kaapstad naar Brussel in een Cessna 180

Roger Arnhem is officier-vlieger bij het Licht Vliegwezen van de Landmacht. Hij wordt uitgekozen om deel te nemen aan de zomercampagne 1967-1968 van de Zuidpoolexpeditie die België en Zuid-Afrika organiseren (SANAE – South African National Antarctica Expedition). De tocht heeft als leider baron Gaston de Gerlache de Goméry.

Roger Arnhem is piloot van de Cessna 180 en samen met Jean-Pierre Deruyck, de fotograaf die door de Luchtmacht is afgedeeld, belast met het realiseren van fotogrammetrische opmetingen boven het Traumsvola-gebergte, ten voordele van het Cartografisch Instituut van de Ter Kameren-abdij in Brussel. Roger Arnhem neemt ook deel aan de nieuwe campagne 1969-1970 (SANAE 11) met hetzelfde toestel dat hij telkens naar België terugvliegt. Het vliegtuig heeft geen kunstmatige horizon, geen richtingsgyro, geen turn & bank, geen brandstofpeilmeter, geen enkel radionavigatiehulpmiddel en ook geen HF-communicatie. Hier volgt dan het verhaal van een van die overvluchten tussen Kaapstad en Brussel.



29 février 1968 : le Steam Ship « RSA » accoste au port de Cape Town dans l'allégresse des retrouvailles ! L'expédition antarctique de l'été 1967-1968 s'achève pour les neuf Belges (dont cinq militaires) qui ont apporté leur soutien scientifique et logistique à SANAE 9, l'équipe hivernante sud-africaine de la Base de Queen Maud Land. Deux mois passés dans les montagnes inviolées des Jutulrora et Sverdrupfella ...

29 februari 1968: de Steamship "RSA" legt aan in de haven van Cape Town in de vreugde van een blij weerzien! De Antarctische zomerexpeditie 1967-1968 eindigt voor negen Belgische deelnemers (waarvan vijf militairen) die hun wetenschappelijke en logistieke steun bijgedragen hebben aan SANAE 9, de Zuid-Afrikaanse overwinteringploeg van de basis Queen Maud Land. Twee maanden werden doorgebracht in het ongeschonden gebergte van Jutulrora en Sverdrupfella..



De gauche à droite :

Roger Fagnoul,  
Prof. Dr. Tony  
Van Autenboer  
Dr Hugo Declair  
Adjt Valère Daniels  
Roger Arnhem  
Adjt Frans Beyens

Des vols quotidiens en mission photogrammétrique à plus de 9.000 pieds, au-dessus des massifs rocheux engoncés jusqu'au col dans une neige éternelle ... Température extérieure avoisinant le  $-45^{\circ}\text{C}$  et pas de chauffage à l'intérieur du Cessna.

Si le pilote pouvait profiter d'un réchauffement parcimonieux du soleil au travers du pare-brise, il n'en était pas de même de l'opérateur-photographe. L'adjutant Jean-Pierre Deruyck, assis à même le plancher avec, entre les jambes, sa caméra pour prises de vues verticales, se pétrifiait au fil des heures. Pauvre Jean-Pierre ! Après trois heures de mission, il fallait le retirer de sa situation inconfortable dont il gardait obstinément la position de travail à tel point qu'il fallait le « déplier » tout doucement en le retirant de la carlingue ... Mais la « page blanche » de notre expédition est à présent tournée.

En mettant le pied sur le sol africain, une nouvelle vie commençait pour moi-même et mon fidèle mécanicien, le 1<sup>er</sup> Sergent-major Jos Beyens : EXANTAR avait projeté de rapatrier les avions par la voie des airs, en bonds successifs de Cape Town à Bruxelles-National. Le voyage devait s'effectuer, pour des raisons diplomatiques et d'autonomie, le long de la côte occidentale de l'Afrique.

Dagelijkse vluchten in fotogrammetrische opdracht op meer dan 9.000 voet boven de door eeuwig sneeuw bijna bedolven rotsmassieven ...

Buiten temperatuur rond  $-45^{\circ}\text{C}$ , en geen verwarming binnen de Cessna . Daar waar de piloot kon genieten van een bleek zonnetje doorheen het windscherm, was dit niet het geval voor de operatorfotograaf. Adjudant Jean-Pierre Deruyck op de vloer gezeten, met de camera voor verticale foto's tussen de benen geklemd, versteende zienderogen. Arme Jean-Pierre! Na drie uren vlucht moest hij uit zijn ongemakkelijke zitplaats worden geheven, waarvan zijn lichaam koppig de vorm scheen te willen behouden, zodanig dat we hem voorzichtig moesten "ontplooiën" wanneer we hem uit de kist haalden ... Maar nu is de "sneeuw witte" periode van onze expeditie ten einde.

Bij de voet aan land zetten op Afrikaanse bodem begon een nieuw leven voor mijzelf en voor mijn trouwe mecanicien, 1<sup>ste</sup> Sergeant-majoor Jos Beyens: het plan van EXANTAR voorzag dat de terugreis van de vliegtuigen van Cape Town naar Brussel-Nationaal langs de lucht zou geschieden met opeenvolgende sprongen. Om redenen van diplomatieke aard en van vliegduur dienden wij de Afrikaanse westkust te volgen.



Dès le 1<sup>er</sup> mars 1968, les avions furent remorqués vers l'aérodrome militaire de Ysterplaat où une équipe sympathique et dynamique de près de 20 mécaniciens et techniciens sud-africains fit appel à son ingéniosité et à son amour de la mécanique pour retaper tant bien que mal notre Cessna et le Otter de mon ami, le capitaine aviateur Roger Fagnoul qui devait trouver une mort accidentelle en 1971 en Irak, au-dessus des Monts Khandil\*.



Roger Arnhem (C180) et Roger Fagnoul (Otter)

Op 1 maart 1968 werden de vliegtuigen naar het militaire vliegveld van Ysterplaat vervoerd. Daar wijdde een ploeg van ongeveer twintig, sympathieke en dynamische Zuid-Afrikaanse mecaniciens al haar schrandrheid en liefde voor de mechaniek aan het terug oplappen van onze Cessna, evenals van de Otter van mijn vriend, kapitein vlieger Roger Fagnoul, die in 1971 de dood zou vinden bij een ongeval in Irak, boven het Khandilgeberge\*.

Et le 11 mars, après la photo de famille traditionnelle, avec énormément de confiance, stimulés par cet adjuvant que procure l'attrait enthousiaste d'horizons nouveaux à découvrir, le premier décollage eut lieu ... Comme le survol de la côte ouest de l'Afrique du Sud est interdit à tout aéronef civil (exploitations minières de diamants à fleur de sol !), il a fallu mettre le premier cap sur Alexander Bay via le Piquetberg : vol à la fois monotone et grandiose au-dessus des immenses terrasses montagneuses des vallées abruptes aux cours d'eau asséchés, avec de loin en loin quelques très rares fermes isolées. L'atterrissage à Alexander Bay s'effectue sur une petite bétonnée dans un site désertique entouré d'une triple barrière de sécurité : nous nous trouvons dans un de ces camps miniers où le contrôle est sévère. L'accueil strict est pourtant cordial et nous sommes acheminés vers une villa de la société. Les « vacances » débutent sur un mode mineur mais agréable ... Le lendemain, cap sur Windhoek que nous atteignons après 4,10 heures de vol, ayant survolé les Huns Mountains avec leurs canyons effrayants et leurs monts érodés en étages successifs où nulle vie n'est décelée. Déjà on se pose la question, in petto, des possibilités de survie dans pareille contrée d'une brutale magnificence.

A l'escale technique de Ondekarema, nous fraternisons avec un équipage d'un Cessna militaire (et quel Cessna !) frappé de l'emblème national du « Springbok » : le béret « bleu pâle » des jeunes pilotes nous fait plaisir à voir ... La comparaison de nos deux avions, nous plonge un moment (oh ! si court !) dans la rêverie.

\* Roger Fagnoul convoyait un SAAI Marchetti 260 vers l'Irak

Op 11 maart, na de traditionele familiefoto, boordevol vertrouwen en enthousiasme voor de nieuwe te ontdekken horizonten stegen wij op.

Vermits het overvliegen van de westkust van Zuid-Afrika verboden is aan alle burgervliegtuigen (wegens de bovengrondse diamantmijnen!), dienden we aanvankelijk koers te zetten naar Alexander Bay via de Piquetberg: eentonige en tegelijkertijd grandioze vlucht over uitgestrekte bergterrassen, wilde valleien met uitgedroogde riviertjes, en in de verte af en toe enkele zeldzame boerderijtjes. We landden in Alexander Bay op een kleine betonbaan in een verlaten oord, omringd door een driedubbele omheining; wij bevinden ons in één van deze mijnkampen waar de controle zeer streng is.

Het onthaal is stijf en toch hartelijk; vervolgens worden wij naar een "villa" van de maatschappij gebracht. De "vakantie" begint in mineurtoon maar op een aangename manier ... 's Anderdaags gaat de vlucht over de Huns Mountains met zijn huiveringwekkende canyons en zijn uitgevreten bergwanden in opeenvolgende verdiepingen waar geen leven te bespeuren valt; we landen in Windhoek na een vlucht van 4,10 uur. In ons binnenste beginnen we ons reeds vragen te stellen aangaande de overlevingskansen in een dergelijk desolaat gebied.

Bij de technische halte te Ondekarema verbreederen we met de bemanning van een militaire Cessna (en wat voor een Cessna !), voorzien van het nationale kenteken, de "Springbok". We verheugen ons bij het zien van de hemelsblauwe mutsen van de jong piloten... De vergelijking van onze twee vliegtuigen dompelt ons een tijdje in weemoedige dromerij.

Il faut dire que notre OO-EXP n'est pas particulièrement gâté au niveau des aides de pilotage et de navigation ! Jugez-en : pas d'horizon artificiel, pas de « turn and bank », pas de jauge de carburant, ni d'indicateur de pression d'essence, de température, tête de cylindres, pas de gyro directionnel, aucune aide à la navigation (radiocompas ou VOR), pas de poste HF, et j'en passe ! Mais par contre, une fois inébranlable en ce Cessna qui en a vu bien d'autres durant ses quelques années d'embauche en Antarctique.

Arrivée sans histoire à Grootfontein où nous sommes obligés de passer la nuit à cause des forts orages sévissant sur la région. Les conditions particulières africaines provoquant régulièrement des orages en fin d'après-midi, nous décidant à mettre l'heure du lever à 4 heures pour un décollage à l'aube et profiter aussi des meilleures heures de la journée.



D'autant plus que les « couvertures météo » que nous recevons (quand on les recevra !) sont plus que sombres.

La troisième journée, avec arrivée à Sada Bandera en Angola, nous fait découvrir de nouveaux paysages. Après les monts arides et les « bushes » du Sud-Ouest africain, nous rencontrons les premiers villages typiquement indigènes bâtis dans l'immense zone marécageuse. La frontière angolaise est atteinte, le changement est frappant et ponctué par le survol de la réserve de Tiposha Pan. Nous continuons notre route sur Lobito après avoir fait connaissance avec quelques troupeaux de zèbres et d'antilopes. La soirée à Lobito se termine, comme toutes les soirées, par l'étude détaillée d'une carte (non détaillée), afin de supputer (plutôt que de « tracer ») une route aléatoire sans points de repère marquants. Il faut dire que nos cartes à très petite échelle, nous servent davantage à ne pas quitter le continent africain qu'à suivre une route, les indications « River unknown » et « Mountain unknown » étant presque les seules indications lisibles.

Luanda est atteinte le lendemain 14 mars, sans problèmes. Sans trop de perte de temps, nous nous mettons en route pour Cabinda, cette enclave portugaise qui nous permet de faire le bond Angola Guinée espagnole. Dès cette étape, les problèmes de toutes espèces (climatologiques, diplomatiques, techniques ou tout simplement administratifs) allaient commencer pour ne finir qu'à Lyon avec le bris de la roulette de queue du Otter à l'atterrissage.

Het dient gezegd dat onze OO-EXP niet bepaald overladen was met pilotage- en navigatieapparatuur. Oordeel zelf: geen kunstmatige horizon, geen "turn and bank", geen benzinepeil- noch benzinedrukkermeter, geen thermometer voor de cilinderkoppen, geen koersstel, geen enkel radionavigatiemiddel (radiokompas of VOR), geen HF-radiopost, enz ...! Maar daarentegen waren wijzelf beziet met een onwankelbaar vertrouwen in deze Cessna, die wel voor heter vuren had gestaan gedurende zijn inzet in het Zuidpoolgebied.

Vervolgens komen wij zonder problemen aan in Grootfontein, waar we de nacht moeten doorbrengen wegens hevige onwederen in de streek. Aangezien de bijzondere Afrikaanse weeromstandigheden regelmatig onwederend doen losbarsten in de late namiddag, beslissen wij op te staan om vier uur en op te stijgen bij dageraad, om aldus te kunnen genieten van de beste uren van de dag.

Des te meer daar de weersvoorspellingen, ten minste wanneer we er konden bekomen, zeer beknop waren!

De derde dag, met aankomst te Sada Bandera in Angola, laat ons toe een nieuw landschap te ontdekken. Na de dorre bergen en "bushes" van Zuidwest Afrika, ontmoeten wij de eerste typische inheemse dorpen gebouwd midden tin moerassige streken. Bij het bereiken van de Angolese grens is de overgang markant, meer bepaald bij het overvliegen van het reservaat Tiposha Pan. De reis leidt verder naar Lobito; we ontmoeten enkele kudden zebra's en antilopen. De avond in Lobito eindigt, zoals alle andere, met een detailstudie van de (helemaal niet gedetailleerde) kaart, om een vage route uit te stippelen aan de hand van al even vage merkpunten. Het dient gezegd dat de kleine schaal van onze kaarten ons veeleer toelaat het Afrikaanse vaste land niet te verlaten, dan wel een precieze route te volgen; de aanduidingen "River unknown" en "Mountain unknown" waren praktisch de enige leesbare vermeldingen.

's Anderendaags op 14 maart bereiken wij zonder problemen Luanda. Zonder tijd te verliezen wij naar Cabinda, de Portugese enclave die ons toelaat de sprong te doen van Angola naar Spaanse Guinee. Van daar af beginnen problemen van alle aard (klimatologische, diplomatieke, technische of dooreenvoudig administratieve) op te rijzen, welke slechts zouden eindigen met het afbreken van het staartwiel van de Otter bij de landing in Lyon.

Un quart de tour de l'île en « rase flots », une trouée dans la forêt, virage court et approche directe, sans contact radio, sur une mince piste qui remonte en pente douce vers l'intérieur de l'île.

Après l'atterrissage, au grand ahurissement des contrôleurs espagnols et après avoir frappé le sol à pleine main tant notre joie de retrouver cette bonne terre était vive, nous apprenons à notre honte que nous avons atterri à contresens ! Après ces émotions, il fut décidé de prendre un jour de repos complet. Ce repos nous fut d'ailleurs imposé par une crise monétaire en Europe qui nous interdisait de payer notre hôtel en dollars.

Le 17 mars, décollage pour Lagos au Nigeria : interdiction de pénétrer à l'intérieur du pays à cause des combats (même aériens) suite à la rébellion du Biafra. Pendant plus de 4 heures, nous passons en altitude au-dessus d'un vaste delta et d'immenses marécages. Un pétrolier brûle le long de la côte.



L'auteur ravitaillé à Port Gentil

Après le Nigeria, nous arrivons, heureux et détendu, à Abidjan en Côte d'Ivoire. Ce furent ensuite (18 mars), l'escale à Monrovia dans cet état assez particulier du Liberia qui vit à l'américaine, à l'heure du coca et des ice-creams, mais où la misère se rencontre dès que l'on quitte la rue centrale de la capitale. Le 19 mars, décollage pour Freetown en Sierra Leone, sans plan de vol ni couverture météo et, ensuite, arrivée à Dakar au Sénégal (via la Guinée portugaise et la Gambie). Enfin un aéroport équipé : Yoff Dakar !

Le 21 mars, départ pour la Mauritanie : 4 heures de vol dans une tempête de sable qui teinte le sol et le ciel mélangé d'une palette de tons allant de l'ocre au gris jaunâtre et réduisant toute visibilité même verticale.

Arrivée à Port Etienne où le représentant du gouvernement local met notre patience à rude épreuve, refusant toute autorisation de décollage (nous ressemblons trop à des mercenaires barbus !) pendant plusieurs heures de palabres obséquieuses aux silences longs et inquiétants ...

We beschrijven een kaartcirkel rond het eiland, rake- lings boven de golven, en landen onmiddellijk zonder radiocontact, op een smalle, lichtjes bergop lopende baan die we in een open ruimte in het woud ontdekken. Na de landing, tot grote verbijstering van de Spaanse verkeersleiders en na uit pure blijdschap om het terugvinden van deze vaste grond er met onze vlakke hand op geklopt te hebben, vernemen we tot onze schaamte dat we in de verkeerde richting geland zijn! Na deze emoties beslisten we een dag uit te rusten. We konden trouwens niet anders, aangezien een monetaire crisis in Europa ons niet toeliet onze hotel rekening in US-dollars te betalen.

Op 17 maart starten we naar Lagos in Nigeria. Het binnendringen in het binnenland is verboden wegens gevechten (zelfs luchtgevechten) ten gevolge van de Biafrase opstand. Gedurende meer dan vier uren overvliegen we op grote hoogte een uitgestrekte delta en onmetelijke moerassen. Nabij de kust brandt een olietanker.

Na Nigeria, komen wij ontspannen en opgelucht aan te Abidjan (Ivoorkust). 18 maart: landing te Monrovia in de staat Liberia. In de hoofdstad van de stad heerst een typisch Amerikaanse sfeer, met coca en icecream, doch daarbuiten ontmoet men al vlug de grootste ellende. Op 19 maart vliegen we naar Freetown in Sierra Leone, zonder vluchtplan en zonder meteorvoorspelling, en vervolgens belanden we te Dakar in Senegal (via Portugees Guinea, Conakry en Gambia). Eindelijk een goed uitgerust vliegveld: Yoff-Dakar!

21 maart: op de weg naar Mauritanië. Vier uren vlucht in een zandstorm, waardoor zowel de grond als de lucht in oker- en grijsgele kleuren gezet worden, en die elk zicht zelfs verticaal tot een minimum herleidt.

Aangeland in Port-Etienne wordt ons geduld zwaar op de proef gesteld door de vertegenwoordiger van de lokale regering, die ons de toelating om op te stijgen weigert; we gelijken te zeer op baardige huurlingen! Na urenlange, pijnlijk hoffelijke onderhandelingen, met langdurige en verontrustende pauzen, stijgen wij tenslotte op oor een toeristische wandeling, tijdens de welke wij gedurende vijf uren op 300 voet hoogte vliegen boven witte zandvlakten en donkere duinen, vooraleer eerst te landen in Villa Cisneros en nadien in Al Aaiun in de Spaanse Sahara.

Cabina nous accueille dans un hôtel minable (appelé « Grande » !) où nous sommes conduits par un banquier américain. L'ambiance générale est pleine de suspicion. Une atmosphère lourde de guerre du pétrole à l'ombre des derricks et plates-formes de forage à quelques encablures de la côte.

Un déjeuner avec frites et poulet nous est servi par le gérant ... qui est belge, comme par hasard ! La nuit se passe dans l'insomnie et l'énerverment, les mouchettes voraces étant myriades et indomptables ... Nous sommes heureux de quitter Cabinda dans l'obscurité d'une aube blafarde et humide. Le temps est lourd et incertain. Le survol de la forêt équatoriale se fait à très basse altitude pendant plus de deux heures, sans points de repère valables. Le fleuve Gabon est en vue et nous atterrissons à Port-Gentil qui n'a pas volé son nom car les douaniers gabonais nous accueillent à la française, avec grande amabilité. La seconde partie de cette cinquième journée est abordée avec inquiétude : le temps est franchement mauvais et aucune erreur de navigation ne saurait être tolérée. En effet, l'espace aérien du Cameroun nous étant formellement interdit, nous ne pouvons compter que sur nous-mêmes. Car nous devons transiter par ce pays pour obliquer ensuite vers l'ouest sur l'île de Fernando Po, en plein Golfe de Guinée Equatoriale. Comme le point de non-retour se situe à hauteur de Douala, nous devons ou arriver coûte que coûte à Santa Isabel sur l'île de la Guinée espagnole ou atterrir à Douala et clôturer du même coup notre expédition, car nous n'avons pas pu obtenir les visas nécessaires malgré notre passeport diplomatique (venant d'Afrique du Sud, ce même refus d'atterrir nous avait été signifié par le Congo-Kinshasa, Congo Brazzaville, le Cameroun, le Dahomey, le Togo et le Ghana qui se trouvaient sur notre route de vol).

Après 3 heures de vol, à hauteur de Douala, la tour de contrôle nous donne la météo sur tout le Cameroun : moins de 500 ft de plafond avec orages. Au point où nous estimons que nous nous trouvons par le travers de l'île de Fernando Po, nous virons vers l'Atlantique et nous nous engageons au-dessus de l'océan. Normalement calculé, le temps de vol pour atteindre Santa Isabel est de 20 minutes. Mais nous ne connaissons ni la force du vent ni sa direction du moment et l'île est si petite ...

Après 30 minutes de vol, toujours rien en vue, si ce n'est les nuages bas sombres qui barrent notre route et qui nous forcent à descendre à 400 ft, avec une pluie battante qui frappe le pare-brise avec violence. Jos et moi-même sommes en nage ; autant la peur que la chaleur moite qui nous entoure. Heureusement notre équipement de vol est plus que sommaire : sandalettes, caleçon de bain et lunettes solaires (qui ne nous servent à rien !). Je crois que je n'ai jamais prié avec autant de ferveur la Vierge que ce jour-là ! Même à la Sainte Isabelle, patronne de l'île, j'ai promis n'importe quoi pour voir un palmier au milieu de cet océan ! Un espoir fugitif : nous croyons apercevoir les contours de l'île si petite, au ras de l'eau : mais non, c'est encore un gros nuage noir qui se traîne devant nous ...

In Cabinda worden we onthaald in een armzalig hotelletje (met opschrift "Grand"), en we worden er rondgeleid door een Amerikaanse bankier. De algemene stemming is vol argwaan. De sfeer is bezwaard door de petroleumoorlog in de schaduw van de boortoren en -platformen dicht onder de kust.

Het middagmaal bestaande uit kip met frieten wordt opgediend door de gerant, die een Bel gis ! Wegens de duizenden vraatzuchtige en ontembare vliegen brengen we een slapeloze nacht door. Wij zijn gelukkig Cabinda te verlaten in de vaalbleke en vochtige ochtend. Het weer is drukkend en onzeker. We overvliegen op zeer lage hoogte gedurende meer dan twee uren het oerwoud, zonder betrouwbare merkpunten. De stroom Gabon komt in het zicht en we landen te Port Gentil. Dit oord heeft zijn naam niet gestolen, gezien de Gabonese douaniers ons ontvangen, "à la française", met de grootste vriendelijkheid. Het tweede deel van de vijfde dag wordt aangevat in onzekerheid: het weer is werkelijk slecht, en geen enkele navigatiefout mag gemaakt worden. Inderdaad, aangezien het luchtruim van Kameroen ons formeel verboden is, kunnen we slechts op onszelf rekenen; we moeten nochtans dit land overvliegen om vervolgens uit te wijken naar het westen, naar het eiland Fernando Po, midden in de Golf van Equatoriaal Guinea. Het "punt van niet-terugkeer" ligt in de omgeving van Douala. We moeten kost wat kost geraken tot ofwel landen in Douala en aldus onze expeditie beëindigen, want we hadden niet de nodige visa bekomen, ondanks onze diplomatieke reispass (vermits ons eveneens geweigerd door Kongo Kinshasa, Kongo Brazzaville, Kameroen, Dahomey, Togo en Ghana, die allen op onze reisroute lagen).

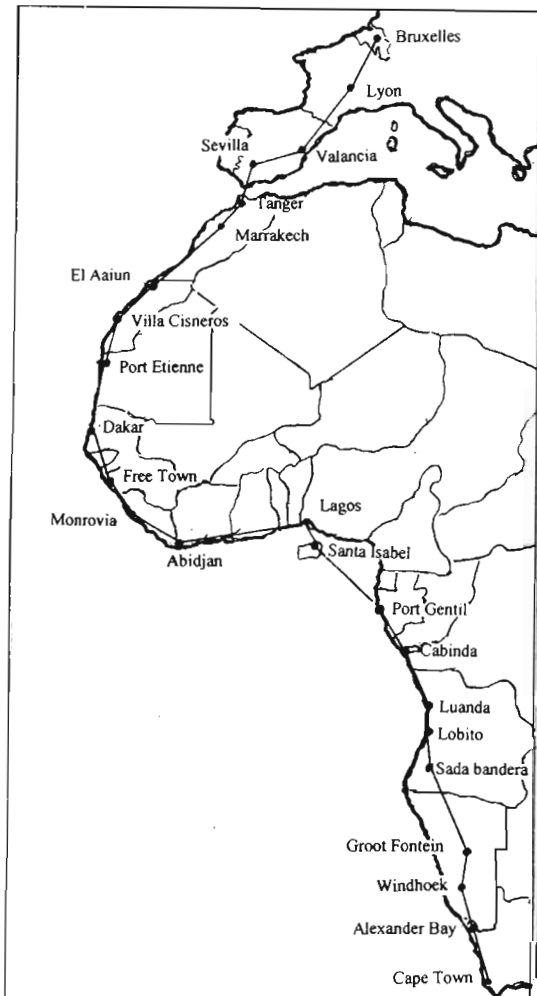
Na drie uren vlucht, ter hoogte van Douala, meldt de toren ons het weer boven gans Kameroen: wolkenbasis beneden de 500 voet en onweer.

Wanneer we vermoeden dat we ons bevinden ter hoogte van het eiland Fernando Po, zetten we koers naar de zee en wagen we ons boven de Atlantische Oceaan. Als alles normaal verloopt, moeten we Santa Isabel na twintig minuten vlucht bereiken. We kennen echter noch de sterkte van de wind, noch zijn juiste richting, en het eiland is zo klein ... Na dertig minuten vlucht hebben we nog steeds niets in het zicht behalve donkere lage wolken die de weg versperren en ons verplichten te dalen tot op 400 voet. De slagregen hamert voortdurend op het windscherm. Jos en ikzelf zijn doorweekt, zowel van het angstzweet als van de klamme vochtigheid. Gelukkig dragen we slechts een beperkte vlieguitrusting: sandalen, zwemslip en zonnebril (deze laatste was zelfs overbodig!). Ik herinner me niet, ooit de Heilig Maagd met zeer vurigheid aangeroepen te hebben dan die dag! Zelfs aan de Heilige Isabella, patrones van het eiland, beloofde ik gelijk wat, om toch maar een palmboom te mogen ontwaren midden in deze oceaan! Een vluchtige hoop: we menen de omtrekken van het eiland te zien, vlak boven het water.

Ensuite, promenade touristique pendant plus de 5 heures à 300 ft au-dessus des étendues de sable clair et de dunes sombres pour atterrir d'abord à Villa Cisneros et ensuite à Al Aaiun dans le Sahara espagnol. Sur le parking, le Cessna remorqué par un camion militaire tant le vent est violent, je retrouve des Hr-111, des Ju-52 et un Do-27 !

Wegens de sterke wind moet de Cessna door een militaire camion naar de parking gesleept worden. Naast enkele He-111 en Ju-52 bemerk ik er ook de Do-27!

Van 22 tot 26 verloopt de reis zonder grote moeilijkheden langs Marrakech, Tanger en Gibraltar.



Du 22 au 26 mars, les étapes se succèdent sans grandes difficultés (Marrakech, Tanger, Gibraltar). Sauf à Lisbonne, où à moins de 5 minutes de la piste, l'autorisation d'atterrir nous est refusée à cause du mauvais temps : ce fut un petit moment de panique, tous les aérodromes portugais sur notre route vers l'Espagne refusant une clearance. En fin de compte, ce fut Séville qui nous hébergea après bien des difficultés de compréhension de la part des carabiniers espagnols. Par après, ce sera Valence et puis Lyon.

In Lissabon, op vijf minuten van het vliegveld gekomen, wordt ons de toelating om te landen geweigerd wegens het slechte weer. Na een korte periode van verwarring, omdat alle Portugese vliegvelden langs onze route naar Spanje het "clearance" weigeren, vinden we onderkomen in Sevilla, na een heleboel taalproblemen met de Spaanse carabinieri. De volgende tussenlandingen gebeuren in Valence en Lyon.

Le 27 mars, dernier vol avec passage de la frontière belge par un temps radieux et printanier dont on ne connaissait plus la saveur. La Patrouille des Diables Rouges nous attendait au-dessus de la vallée mosane ; ce fut, ailes dans ailes, étoiles bleues de l'emblème des Expéditions Antarctiques et cocardes nationales associées dans une formation fraternelle, une explosion de joie, de sourires rendus et de pouces levés. Une façon mémorable de nous souhaiter la bienvenue dans l'espace aérien belge

Op 27 maart 1968 leggen we de laatste etappe af welke ons over de Belgische grens brengt, bij een stralend lenteweertje zoals we er sinds lang geen meer gekend hadden. De formatie der Rode Duivels verwelkomt ons boven de Maasvallei. Vleugel aan vleugel mengen de blauwe sterren van het kenteken der Zuidpoolexpeditie zich met de nationale kokardes in een broederlijke formatie. De glimlachende gezichten, en de triomfantelijk opgestoken duimen zorgen voor een onvergetelijke verwelkoming in het Belgische luchtruim!



### **Si jamais un jour l'envie vous prenait...**

de rédiger un article pour le bulletin des Vieilles Tiges, voici quelques conseils:

- Ecrivez dans votre langue maternelle, nous nous occuperons bien de la traduction. Cependant, si vous avez quelqu'un qui serait prêt à entreprendre ce travail, cela nous épargnerait évidemment beaucoup de travail.
- "A picture is worth a thousand words": pensez à illustrer votre texte par des dessins, croquis, photos, cartes, etc.
- Envoyez-nous ces illustrations dans leur format d'origine et sous pli séparé. Nous les insérerons pour vous en tenant compte des indications dans le texte, que vous aurez bien voulu nous transmettre.
- Si possible, envoyez le texte proprement dit dans un des nombreux formats 'électroniques': diskette, CD, courriel,... Ceci nous facilitera grandement notre travail.
- Dans un premier temps, ne vous souciez pas trop des fautes d'orthographe. Heureusement, parmi les administrateurs des VTB nous pouvons faire appel à des 'correcteurs' capables et bénévoles.
- Enfin, si vous tenez à relire la version définitive de votre travail avant sa publication, dites-le nous pour que nous puissions en tenir compte avant la sortie du bulletin.

### **Mocht ooit het verlangen u bekruipten...**

om voor het bulletin van de Vieilles Tiges een artikel te schrijven, lees dan even dit:

- Schrijf rustig in uw moedertaal, wij zorgen wel voor de vertaling. Heeft of kent u echter iemand die die taak op zich wil nemen, dan bespaart u ons veel werk.
- "A picture is worth a thousand words": denk er aan om uw artikel te illustreren met schetsen, tekeningen, foto's, kaarten, enz.
- Stuur ons die illustraties afzonderlijk op en in hun originele vorm. Wij zullen ze voor u in het artikel inlassen, rekening houdend met de aanduidingen die u ons opdraagt.
- Indien enigszins mogelijk, graag de tekst op een elektronische drager: diskette, cd, e-mail,... Zoiets vergemakkelijkt ons werk enorm.
- Let u aanvankelijk niet te veel op taal- en schrijffouten. Onder de beheerders van de VTB hebben we gelukkig bekwame en vrijwillige 'correctoren'.
- Als u ten slotte graag de definitieve versie van uw artikel wil herlezen voor zijn publicatie, zeg het ons dan zodat we er rekening mee kunnen houden voordat het bulletin verschijnt.



De website van de VTB vindt u het makkelijkst via deze link:

<http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm> en dan op ons logo klikken.

La façon la plus facile de retrouver notre site web se fait via

<http://www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm>, ensuite vous cliquez sur notre logo.

\*\*\*\*\*

Als vliegeniers houden we ook het weer scherp in het oog. Dan is deze site echt de moeite waard:

<http://users.skynet.be/trullemans/weather>. De site is in het Engels.

Le site mentionné ci-dessus est un des meilleurs du point de vue météo. Si vous désirez des informations sérieuses, voici le site recherché!

**Président d'honneur - Erevoorzitter**  
Léon BRANDERS

**Vice-président d'honneur - Ere vicevoorzitter**  
Jacques DÔME

**Membres d'honneur - Ereleden**

Son Altesse le prince Antoine DE LIGNE  
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,  
Président national des Vieilles Tiges de France  
Monsieur Camille MONTAIGU, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises.  
Monsieur Gaston MONOD, président des  
de l'association des vétérans du vol à moteur  
de l'Aéroclub de Suisse

Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Léopold HEIMES  
Monsieur Achille VANHEE  
Monsieur Victor WINANTS

\*\*\*

**BEHEERRAAD - CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Membres du bureau - Leden van het bureau**

Voorzitter - Président	Jean KAMERS	02 7311788
Vice-président	Paul JOUREZ	067 790337
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 312870*
		<a href="mailto:robert.feullen@belgacom.net">robert.feullen@belgacom.net</a>
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 547063 – 014 540972*
		<a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a>

**Autres membres du conseil- Andere leden van de beheerraad**

Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 - <a href="mailto:cloeckaert@pandora.be">cloeckaert@pandora.be</a>
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79*
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 58 10 86
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Wilfried TERSAGO	011 68 98 78* - <a href="mailto:wilfried.tersago@pandora.be">wilfried.tersago@pandora.be</a>
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - <a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>
Jean-Pierre HERINCKX	02 02 343 93 77 - <a href="mailto:jphs@skynet.be">jphs@skynet.be</a>

(\* Fax)

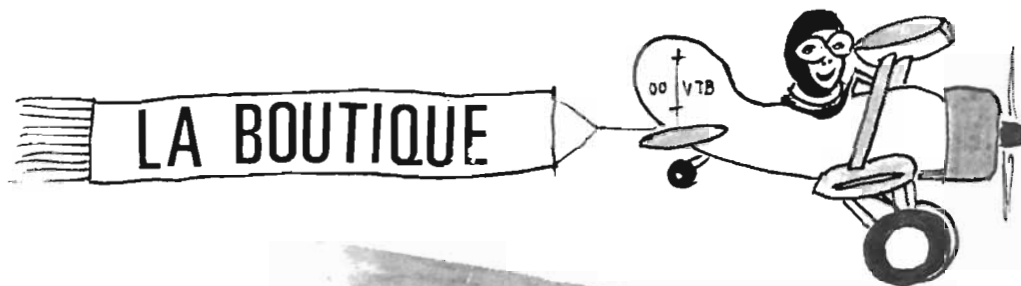
**Secrétariat - Secretariaat**  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax: 013 312 870  
E-mail :  
[robert.feullen@belgacom.net](mailto:robert.feullen@belgacom.net)

[www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges.htm) et cliquer sur le logo  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges.htm) en op het logo klikken

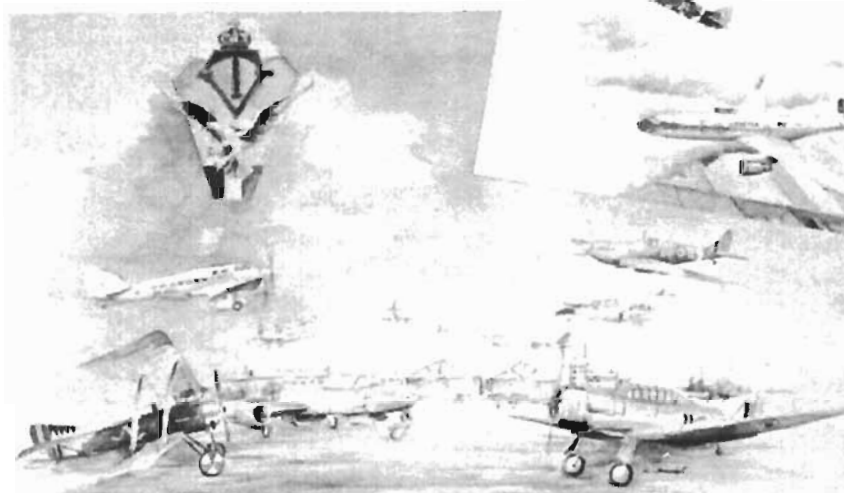


Vignette autocollante VTB pour voiture  
Sticker VTB zelfklevend voor voertuig  
1,00 €

8,5 x 7 cm



Poster (70 x 50 cm) 2 modèles/modellen  
Werk van wijlen Camille Bouchat, piloot, kunstschilder  
Oeuvre de feu Camille Bouchat, pilote, artiste-peintre  
2,50 €



Cravate avec insigne VTB  
Das met teken VTB  
Création Roger Wittamer  
20,00 €



Geborduurd op blauwe stof embleem voor blazer  
Ecusson brodé sur tissu bleu marine pour blazer  
20,00 €

8 x 6,5 cm

### Hoe kunt U deze artikelen krijgen ?

- **Bij Alex Peelaers, penningmeester:**  
De tweede woensdag van de maand  
vanaf 12.00 uur in het Huis der Vleugels
- **Bij Alphonse Dumoulin, beheerder:**  
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse  
Telefoon & Fax : 04 362 63 79
- **Door storting op rekening VTB 210-0619966-91**  
Natuur en aantal artikelen te vermeld op "Vermelding"

#### Verzending kosten voor België:

- Das, embleem en poster: 1,70 EUR
- Sticker: 0,41 EUR

### Comment vous les procurer ?

- **Auprès d'Alex Peelaers, trésorier :**  
Le deuxième mercredi du mois à  
la Maison des Ailes dès 12.00 heures
- **Auprès d'Alphonse Dumoulin, administrateur :**  
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse  
Téléphone & Fax : 04 362 63 79
- **Par virement au compte VTB 210-0619966-91**  
Indiquer en rubrique le nombre et le genre d'article

#### Frais de port pour envoi postal (Belgique) :

- Cravate, écusson et poster : 1,70 EUR
- Vignette autocollante : 0,41 EUR