

IMPRIME - DRUKWERK

*

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

*

**N° 1/2002
Januari-Februari-Maart
Janvier-Février-Mars
2002**

*

**Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever
Robert Feuillen
Rue Montoyer 1/13
1000 Bruxelles-Brussel**

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15

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

Ter attentie van – A l'attention de

23 mars

**Assemblée générale statutaire
Banquet annuel**

23 maart

**Algemene statutaire vergadering
Jaarlijks banket**

ASBL

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

VZW

DE "VIEILLES TIGES"
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Le courrier des membres...

Daniel Colin (80 I.C. et 77^{ème}) nous écrit ce qui suit au sujet de la biographie de Roger Malengrau publiée dans le bulletin N° 2/2001.

"J'ai été scandalisé à la lecture de la notice biographique de Roger Malengrau. Quelle soupe! Il faut savoir que les candidats-aviateurs issus de l'Ecole Militaire devaient passer d'abord par l'Ecole d'Aéronautique à Evere pour obtenir leur brevet d'observateur. Ils étaient nommés officiers dans un régiment d'infanterie ou de cavalerie et prestaient en uniforme kaki à l'aviation. Après l'école d'armes et un stage en escadrille, brevetés observateurs, ils pouvaient se mettre en bleu et passer à l'Ecole de Pilotage à Wevelgem pour obtenir leur brevet de pilote et passer dans le cadre de l'Aéronautique Militaire. Ainsi Roger Malengrau issu de la 80^e promotion I.C. (1934-1936) fut nommé sous-lieutenant au 11^{ème} de Ligne en étant élève à l'E.Aé et breveté observateur fit partie de la 77^{ème} promotion d'élèves officiers à l'Ecole de Pilotage en juin 1937. Le 14 mars 1939 breveté pilote, il est désigné pour la 5/III Aé à Tirlemont où la guerre le surprendra le 10 mai 1940. L'escadrille repliée sur son terrain de campagne fut détruite par des Me109 le lendemain et fut repliée en France le 15 mai 1940. Il fut un des rares à s'échapper en Angleterre et à faire partie des 29 Belges, héros de la Battle of Britain.

Les biographies que nous publions sont des reproductions intégrales de curriculum vitae de parrains de promotions d'élèves pilotes, remises aux personnes invitées aux cérémonies de remise d'aile.



De la Résistance à la guerre aérienne, le courage extraordinaire d'un héros ordinaire

Ce livre écrit par le Lieutenant général aviateur Baron Mike Donnet et préfacé par le Prince Antoine de ligne, raconte l'histoire d'un homme hors du commun. Ingénieur en chef chez Traction Electricité à l'âge de 36 ans, il est appelé comme officier de réserve de l'aéronautique en 1939.

A l'issue de la campagne de 1940, il est actif dans la Résistance comme agent de renseignement dès l'automne 1940. Il aide les aviateurs Divoy et Donnet à s'évader par air en juillet 1941.

Arrêté par la Gestapo en décembre de la même année, il est condamné à mort. Il parvient à s'évader de la prison de Saint-Gilles et à rejoindre l'Angleterre. Il s'engage à la Royal Air Force et participe à 86 missions de bombardement comme mitrailleur de bord.

De 1946 à 1968, date de sa retraite, il est successivement directeur général de la régie des Voies Aériennes, ingénieur responsable des divers projets en Belgique et au Congo belge chez traction et Electricité, et termine sa carrière comme ingénieur responsable du complexe sidérurgique de SIDMAR à Zelzate. Il décède en mai 1980.

Volume: environ 160 pages
Format: 15 x 23 cm
Prix: 18,60 €

SOCIÉTÉ ROYALE
Association sans but lucratif
PIONNIERS ET ANCIENS
DE L'AVIATION

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

BULLETIN TRIMESTRIEL

N° 1/2002
Janvier-Février-Mars 2002

23^{ème} année

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
PIONNIERS EN ANCIENS
VAN DE LUCHTVAART

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II

DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr 1/2002
Januari-Februari-Maart 2002

23^{ste} jaar



Edmond THIEFFRY

Siège social
LA MAISON DES AILES
rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

Compte bancaire: 210-0619966-91



Maatschappelijke zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Bank rekening: 210-0619966-91

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Robert FEUILLEN

Collaborateurs – Medewerkers

Alphonse DUMOULIN

Jean-Pierre SONCK

Vertalers – Traducteurs

Gil GEBHARD-VAN DEN BROECK

Leon BERGMANS

Piet CLAES

Alex DEELAERS

Wilfried TERSAGO

Prochain bulletin
Volgend Tijdschrift

15.03.2002

**Les
Vieilles Tiges
de l'Aviation belge,**

Pour ceux qui sont attachés à la
famille aéronautique
civile et militaire.

Pour ceux qui souhaitent la
découvrir et ... s'y joindre.

**De
"Vieilles Tiges"
van de Belgische
luchtvaart**

Voor hen die zich gebonden voelen
aan de burgerlijk en militaire
familie van de luchtvaart.

Voor hen die haar willen
kennen ... en toetreden

SOMMAIRE DU BULLETIN 1/2002

- Biographie d'Edmond Thieffry
- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Convocation pour l'assemblée générale
statutaire du 23 mars 2002
- Une "Tante Ju" au musée
- L'aérodrome de Diest-Schaffen
- Chronique de Matadi
- Quand les anges faisaient voler des
briques
- Liste des membres

INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 1/2002

- Biografie van Edmond Thieffry
- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Uitnodiging tot de algemene statutaire
vergadering van 23 maart 2002
- Een "Tante Ju" op het museum
- Het vliegveld van Diest-Schaffen
- De Matadi kroniek
- Toen de engelen nog bakstenen deden
vliegen
- Lijst van de leden

Le lieutenant aviateur Edmond Thieffry

Edmond Thieffry est né à Etterbeek le 28 septembre 1892.

Après avoir terminé ses études secondaires qu'il fit en néerlandais à Turnhout, il commence ses études de Droit à l'université de Louvain. Il obtient son doctorat en droit et effectue ensuite son service militaire au 10^e de Ligne. Celui-ci se termine en 1913. Le 29 juillet 1914, il reçoit l'ordre de rejoindre le Fort de Loncin où il est attaché à l'état-major du général Leman. Capturé à Herstal par les Allemands, il s'évade et gagne Maastricht. Arrêté par des gendarmes hollandais, il parvient grâce à sa parfaite connaissance du néerlandais et à sa formation juridique, à éviter l'internement en Hollande. Il peut ainsi gagner Anvers et y rejoindre l'Armée belge.

Il participe alors aux opérations de la 3^e Division en fonction d'officier d'Infanterie. En 1915, il passe à l'aviation militaire.

Pilote à Etampes où il obtient son brevet, il se livre à de multiples exploits qui deviennent bientôt légendaires (10 victoires). Malheureusement, son avion est abattu le 25 février 1918 dans les lignes allemandes. Prisonnier, il tente trois fois de s'évader. Après l'Armistice, il rentre en Belgique et prête serment comme avocat au barreau de Bruxelles le 16 décembre 1918.

En 1925, il conçoit le projet d'établir une liaison aérienne entre la Belgique et le Congo. Il reçoit pour ce grand projet l'appui du Roi Albert.

La Sabena accepte de lui prêter un appareil Handley Page dont la vitesse maximum est de 110 km/h. Le lieutenant Thieffry voulait entreprendre le voyage avant que les tempêtes de sable, très fréquentes de mars à novembre, fassent du Sahara un traquenard; il fallait partir avant la fin février. Il choisit son équipage et accompagné de Jef De Bruycker, mécanicien et Léopold Roger, pilote, il entreprend cette grande aventure.

Les trois aviateurs s'envolent de Bruxelles le 12 février 1925. Tout au long du voyage, ils connaissent de sérieuses difficultés notamment cinq atterrissages forcés, des vents contraires violents et des incidents techniques dont un bris d'hélice.

Enfin, après avoir surmonté bien des souffrances et triomphé de tous les obstacles, ils posent leur avion sur la piste de N'Dolo-Léopoldville le 3 avril 1925 et y sont acclamés par une foule enthousiaste.

Cette première liaison aérienne Bruxelles-Kinshasa (8.200 km parcourus en 75 heures de vol effectif) avait été accomplie en 51 jours.

De retour en Belgique, le lieutenant Thieffry rêve d'autres voyages aériens. Il décide alors de retourner en Afrique afin d'y explorer une voie de communication interne. C'est au cours de cette seconde tentative qu'il trouva la mort dans la brousse africaine, le 11 avril 1929. Il était âgé de trente-sept ans.

Luitenant vlieger Edmond Thieffry

Edmond Thieffry werd op 28 september 1892 te Etterbeek geboren. Middelbaar onderwijs volgt hij in het Nederlands te Turnhout en studeert daarna Rechten aan de Leuvense Universiteit. Kort nadat hij zijn doctoraat in de rechten behaalt, wordt hij ingelijfd bij het 10^e Linie Regiment. Hij beëindigt zijn militaire dienst in 1913.

Bij het begin van WO I krijgt hij het bevel om het Fort van Loncin te vervoegen als stafattaché van generaal Leman. Wanneer hij door de Duitsers gevangen genomen wordt kan hij toch ontsnappen en geraakt tot in Maastricht waar hij door de Nederlandse Marechaussee opnieuw wordt aangehouden. Dankzij zijn juridische vorming en zijn perfecte kennis van het Nederlands ontkomt hij aan de opsluiting in een gevangenis in Nederland. Dit stelt hem in staat terug te keren naar Antwerpen en het Belgisch leger te vervoegen. Als officier van de infanterie neemt Edmond Thieffry deel aan de operaties van de 3^e Divisie. In 1915 bekomt hij de toelating om over te gaan naar de Militaire vliegwezen.

Zijn brevet van piloot behaalt hij te Etampes. Tijdens WO I behaalt Thieffry tien overwinningen bij diverse luchtgevechten. Ongelukkigerwijze wordt zijn toestel op 25 februari neergeschoten boven de Duitse linies. Als krijgsgevangene tracht hij tot driemaal toe te ontsnappen. Na de Wapenstilstand keert hij naar België terug en legt op 16 december 1918 de eed af als advocaat bij de balie te Brussel.

In 1925 ontwerpt Edmond Thieffry een project om een luchtverbinding België-Kongo tot stand te brengen. Hij kan hiervoor rekenen op de steun van koning Albert en de medewerking van Sabena dat een vliegtuig ter beschikking stelt namelijk een Handley-Page met een maximum snelheid van 110 km/u. Om de zware zandstormen in de Sahara te vermijden moet hij vóór het einde van februari vertrekken. Met zijn twee reisgenoten, mecanicien Jef De Bruycker en piloot Leopold Roger, gaat hij het groot avontuur tegemoet. De drie vliegers vertrekken uit Brussel op 12.2.1925. Gedurende de hele reis hebben ze met zeer ernstige moeilijkheden te kampen waaronder 5 noodlandingen, sterke tegenwinden en technische defecten zoals het afbreken van een schroef. Na het hoofd te hebben geboden aan tal van tegenslagen en hindernissen landen ze eindelijk op het vliegveld van N'Dolo-Leopoldstad op 3 april 1925. Ze worden er door een uitbundige menigte toegejuicht.

Dit eerste luchtverbinding Brussel-Kinshasa (8.200 km afgelegd in 75 vlieguren) duurt 51 dagen.

Terug in België droomt Edmond Thieffry van andere vluchten. Hij neemt het besluit naar Afrika terug te keren om er binnenlandse luchtverbindingen tot stand te brengen. Tijdens zijn tweede proefvlucht slaat het noodlot toe. Op 11 april 1929 verongelukt Edmond Thieffry in het Afrikaanse oerwoud. Hij is op dat ogenblik 37 jaar.

Het woordje van de voorzitter *Le mot du président*



DE TELEURGANG VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Het voorbije jaar is zeker één van de droevigste, zoniet het meest dramatische van de Belgische Luchtvaart geweest. Het verdwijnen van de nationale luchtvaartmaatschappij SABENA en de chartermaatschappij City Bird heeft ons land diep geschokt. Dan spreken wij nog niet van toeleveranciers die in moeilijkheden geraakten door het bankroet van deze maatschappijen. De laatste maanden hebben de media breedvoerig verslag uitgebracht over het faillissement van vooral SABENA. Ik kom daarop dan ook niet terug. Maar wat ik dan wel kort wil samenvatten zijn de hoofdpunten van deze ondergang.

Sedert 1960 (na Kongo) heeft de directie nooit een degelijk beleid gevoerd om tegen het regelmatig weerkerend tekort in te gaan. De beheerders lieten betijen. De Staat, als hoofdaandeelhouder, heeft altijd toegelaten dat de maatschappij ondergekapitaliseerd was. Controle bestond er nauwelijks en hoge interesten moesten worden betaald. Syndicaten stelden maar altijd hogere eisen. Het samenwerken met vreemde maatschappijen liep niet altijd van een leien dakje. Vooral SWISSAIR heeft SABENA letterlijk en figuurlijk leeggezogen. Waar bleef de tussenkomst van onze bewindslieden?

Een verwijt gaat ook naar sommige landgenoten die liever met een naburige maatschappij vlogen dan met onze nationale maatschappij, die dezelfde bestemmingen had. Onze nationale trots verdwijnt. In het buitenland was België vooral bekend door SABENA. De toekomst voor een nieuwe maatschappij ziet er niet rooskleurig uit. Een kleine Europese DAT (or whatever!) zonder een degelijk langeafstandsnet maakt weinig kans. Het is hoog tijd dat verantwoordelijken beslissingen nemen want door te lang te wachten neemt de concurrentie de beste bestemmingen weg.

Indien de burgerluchtvaart zwaar getroffen is, heeft ook de Luchtmacht met tegenslagen af te rekenen, o.a. het progressieve inkrimpen van zijn gevechtsvloot tot 72 jachtvliegtuigen F-16 en de herstructurering van de krijgsmachten waardoor de Luchtmacht één van de vier components (onderdelen) wordt en hierdoor haar onafhankelijkheid verliest.

LE DÉCLIN DE L'AVIATION BELGE

L'année passée fut certainement une des plus tristes, voire même la plus dramatique pour l'aviation belge. La disparition de la compagnie nationale SABENA, ainsi que celle de la compagnie charter City Bird, a profondément bouleversé notre pays. Nous ne parlerons même pas des entreprises de sous-traitance qui sont maintenant en difficulté suite à la disparition de ces deux sociétés. Les derniers mois, les media ont répercuté en long et en large ces faillites, principalement celle de la SABENA. Je n'y reviendrai pas mais j'aimerais bien faire un résumé des causes principales responsables de ce déclin.

Depuis 1960 (après le Congo), la direction n'a jamais défini une stratégie pour combattre le déficit périodique chronique. Les administrateurs laissaient faire. L'Etat, actionnaire principal, a toujours toléré la sous-capitalisation de la société. Le contrôle existait à peine et des intérêts élevés devaient être payés. Les syndicats devenaient de plus en plus exigeants. La collaboration avec des compagnies aériennes étrangères ne fonctionna pas comme sur des roulettes. La SWISSAIR en particulier, a, au propre comme au figuré, vidé la SABENA. Pourquoi nos dirigeants ne sont-ils intervenus?

Je fais des reproches également à certains de nos compatriotes qui préféraient voyager avec une autre compagnie au lieu d'utiliser la compagnie nationale qui avait les mêmes destinations. Notre fierté nationale n'existe plus, or à l'étranger la Belgique était souvent connue à travers la SABENA.

L'avenir d'une nouvelle compagnie n'est pas brillant. Une petite DAT européenne (or whatever!) sans un réseau long-courrier solide a peu de chances de réussir. Il est grand temps que des responsables prennent des décisions car la concurrence va saisir l'occasion de prendre les destinations les plus rentables.

Si l'aviation civile est lourdement touchée, l'aviation militaire a subi également des contre temps, entre autres, la réduction progressive des avions de combat à 72 chasseurs F-16 et la restructuration des Forces armées dans laquelle la Force Aérienne devient une des quatre composantes et risque bien de perdre son indépendance.

Afwachten of dit een goed of slecht idee is: als wij maar niet terugkeren naar toestanden van 1939-1940.

Het uitblijven van een keuze naar een nieuw jachttoestel is ook te betreuren met als gevolg dat de F-16s hoogstwaarschijnlijk tot 2015 in gebruik zullen blijven. Het goede nieuws is echter dat de 15 Wing in Melsbroek zal blijven en de bestelling van 7 Airbus A400M transportvliegtuigen (6 voor België en 1 voor Luxemburg) is goedgekeurd.

Niettegenstaande dit alles moeten wij optimistisch blijven en hopen dat de Luchtvaart uit zijn as zal verrijzen en de toekomst rooskleuriger zal zijn dan de gebeurtenissen van de voorbije jaren.



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Bienvenue aux nouveaux membres

Admissions du – Toelatingen van 12.12.2001

GILLIEUX Claude
Avenue Jacques Pastur 104
1180 BRUXELLES
Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique en 1963
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS et Robert FEUILLEN

MARIEN Fons
Kapelstraat 23
3360 BIEERSBEEK
Gebrevetteerd piloot door de Luchtmacht in september 1971 (Promotie 72B)
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Jean KAMERS en Hugo CLOECKAERT

Toelatingen van - Admissions du 9.1.2002

BUYENS Eric
Willekensmolenstraat 63
3500 HASSELT
Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door Bestuur der Luchtvaart in 1967
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Jozef VERLAAK en Robert FEUILLEN

CABOOTER Danny
Ploegsebaan 30
2930 BRASSCHAAT
Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door Belgisch Leger (Licht Vliegwezen) – 68B Promotie
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Robert FEUILLEN en Norbert NIELS

L'avenir dira si l'idée est bonne ou mauvaise, mais espérons qu'on ne retournera pas à la situation que le pays connu de 1939 à 1940. Il faut également regretter le manque de décision dans le choix d'un nouveau chasseur avec comme conséquence que le F-16 sera utilisé très probablement jusqu'à l'an 2015.

Le 15 Wing reste à Melsbroek, c'est une bonne nouvelle ainsi que la commande ferme de 7 Airbus A400M de transport (6 pour la Belgique et 1 pour le Luxembourg).

Gardons malgré tout notre optimisme, espérons que l'aviation renaîtra de ses cendres et que les prochaines années seront plus brillantes que les dernières.



NIEUWS VAN DE VERENIGING

Welkom aan de nieuwe leden

Toelatingen van – Admissions du 9.1.2002

GREGOIRE Guy
Vlierbeekberg 269
3090 OVERIJSE
Breveté pilote par USAF le 2.10.1952
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS et Norbert NIELS

HERINCKX Jean-Pierre
Avenue Bourgmestre Herinckx 8/39
1180 BRUXELLES
Breveté pilote en 1961 par l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean KAMERS et Alphonse DUMOULIN

Ceux qui nous ont quittés Diegenen die ons verlaten hebben

Madame LEROY du VIVIER, le 30 novembre
Charles PESSENDORFER, le 30 décembre
Nestor MATON, le 7 janvier
Georges LIBERT, ancien président des Vieilles Tiges,
Ancien chef pilote, Chef du personnel navigant à Air France.

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles et amis de ces chers disparus.
Onze innige deelneming aan de families en vrienden van deze dierbaar overledenen

Le mot du trésorier

Si ce bulletin trimestriel est agrémenté d'un point rouge, vous n'êtes pas en règle de cotisation pour 2002. Si vous souhaitez rester membre de l'association, veuillez de toute urgence verser 18€ si vous résidez en Belgique et 20 € si vous résidez à l'étranger (Pour les veuves, respectivement 9 et 11 €) au compte:

210-0619966-91

Vieilles Tiges de l'Aviation belge
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 BRUXELLES

Faute de vous mettre en règle pour l'assemblée générale du 23 mars prochain, ceci est le dernier bulletin trimestriel qui vous sera envoyé.

Qui pourrait donner des nouvelles de Paul CHRISTIAENS, ancien instructeur sur SV4B à l'EPE à Goetsenhoven?

CONVOCATION A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 23 mars 2002 à 10h45 dans la salle Léopold, au 26^{ème} étage de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles**

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs (catégories "Vieille Tige" et "Actif") en règle de cotisation. Les membres "Sympathisants" sont également cordialement invités mais n'ont pas droit de voix délibérative.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale, faites-vous représenter par un membre de votre catégorie de votre choix qui sera présent en lui faisant parvenir la procuration jointe à ce bulletin.

Het woord van de schatbewaarder

Indien deze trimestriel tijdschrift een rood merkpunt heeft, u bent niet in orde met het lidgeld voor 2002.

Indien u wenst verder lid te blijven van onze vereniging, gelieve dan onmiddellijk de som van 18 indien u in België won of 20 indien u woon i n het buitenland (Voor de weduwen, respectievelijk 9 en 11 €) te storten op de rekening:

210-0619966-91

Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 BRUSSEL

Indien u toestand niet regulariseert voor de aanstaande algemene statutaire vergadering van 23 maart, is het laatste tijdschrift dat u wordt toegestuurd.

Wie zou nieuws kunnen geven van Paul CHRISTIAENS, instructor geweest op SV4B in EVS te Goetsenhoven?

UITNODIGING TOT DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

U wordt uitgenodigd de algemene statutaire vergadering bij te wonen op zaterdag 23 maart 2002 om 10.45u in de zaal Leopold, op de 26^{ste} verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel.**

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden (categorieën "Vieille Tige" en Actief), in regel met hun bijdragebetaling. De "Sympathisanten" mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.

Indien u de vergadering niet kan bijwonen, gelieve de bijgaande volmacht te overhandigen aan een lid van uw categorie van uw keuze, waarvan u weet dat hij zal aanwezig zijn. aanwezig zijn.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 24 mars 2001 paru dans le bulletin trimestriel N°2/2001.
4. Rapport du secrétaire général
5. Rapport du trésorier
6. Rapport des commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée.
7. Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2002.
8. Nomination de deux suppléants aux commissaires aux comptes pour le même exercice.
9. **Elections statutaires:** En vertu de l'article 9 des statuts, un tiers des membres du conseil d'administration est renouvelable chaque année à l'occasion de l'assemblée générale.
Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 2002 sont: Georges de CONINCK, Hubert MOJET, Alex PEELAERS et Jacques ROELAND-HELMAN.
10. **Démission d'administrateurs:**
Paul DE CLERCK et Jacques DOME
Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat de l'association au moins 8 jours avant la date de l'assemblée.
11. Remise du diplôme de 70 ans de brevet à: Gustave DESMET et Louis FONTAINE
12. Remise du diplôme de 60 ans de brevet à: Serge CASTERMANS, Albert DEBECHE, Robert HIRSCH, Fernand JAMOULLE, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU et Raoul SCHREIDEN.
13. Remise de la médaille de 50 ans de brevet à: Jacques BAECKELAND, Jozef BOONE, Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX, Robert BUYSE, Georges CASTERMANS, Hugo CLOECKAERT, Robert DEBATISSE, Alphonse DE GREEF, Pierre DE KEERSMAECKER, Marcel DEKNOP, Jean DELBECQ, Jean DELCOUR, Maurice de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN, Antoine GAYE, Guy GREGOIRE, Marcel HUMBLE, Leo LAMBERMONT, Robert LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN, Johan MAUS, Denis MEERT, Edgard MICHIELS, Louis NEVE de MEVERGNIES, Robert NOIRHOMME, Jacques VANDEMEULEBROECK, Ernest VANDEN BOSSCHE, François VANDEN NIEUWENHUYZEN, Isidoor VANOPPEN et Edouard WATHELET.

Note: Les diplômes et médailles ne seront attribués qu'aux bénéficiaires nommés ci-dessus en règle de cotisation pour l'année 2002.

AGENDA

1. Opening van de zitting door de voorzitter en afroeping van de namen van leden die in de loop van vorig dienstjaar overleden zijn.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 24 maart 2001, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/2001.
4. Verslag van de secretaris generaal.
5. Verslag van de schatbewaarder.
6. Verslag van de rekeningscommissarissen en verlening van ontlasting aan de beheerders voor het beheer van het afgelopen dienstjaar.
7. Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 2002.
8. Benoeming van twee vervangers voor de rekeningscommissarissen.
9. **Statutaire verkiezingen:** Krachtens artikel 9 van de statuten, is het mandaat van een derde van de leden van de raad van beheer elk jaar hernieuwbaar naar aanleiding van de algemene vergadering.
De uittreedende en voor 2002 herkiesbare beheerders zijn: Georges de CONINCK, Hubert MOJET, Alex PEELAERS en Jacques ROELAND-HELMAN.
10. **Ontslag van beheerders:**
Paul DE CLERCK en Jacques DOME.
De effectieve leden die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van beheerder, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat ten laatste 8 dagen vóór de algemene vergadering.
11. Uitreiking van het diploma van 70 jaar brevet aan: Gustave DESMET en Louis FONTAINE
12. Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet aan: Serge CASTERMANS, Albert DEBECHE, Robert HIRSCH, Fernand JAMOULLE, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU en Raoul SCHREIDEN.
13. Uitreiking van de medaille van 50 jaar brevet aan: Jacques BAECKELAND, Jozef BOONE, Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX, Robert BUYSE, Georges CASTERMANS, Hugo CLOECKAERT, Robert DEBATISSE, Alphonse DE GREEF, Pierre DE KEERSMAECKER, Marcel DEKNOP, Jean DELBECQ, Jean DELCOUR, Maurice de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN, Antoine GAYE, Guy GREGOIRE, Marcel HUMBLE, Leo LAMBERMONT, Robert LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN, Johan MAUS, Denis MEERT, Edgard MICHIELS, Louis NEVE de MEVERGNIES, Robert NOIRHOMME, Jacques VANDEMEULEBROECK, Ernest VANDEN BOSSCHE, François VANDEN NIEUWENHUIZEN, Isidoor VANOPPEN en Edouard WATHELET.

NOTA: Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden hierboven genoemd in regel met hun bijdragebetaling voor het jaar 2002.

11. Remise du diplôme de 70 ans de brevet à:
Gustave DESMETH et Louis FONTAINE
12. Remise du diplôme de 60 ans de brevet à:
Serge CASTERMANS, Albert DEBECHE,
Robert HIRSCH, Fernand JAMOULLE,
Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John
MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU,
et Raoul SCHREIDEN.
13. Remise de la médaille de 50 ans de brevet à:
Jacques BAECKELAND, Jozef BOONE,
Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX,
Robert BUYSE, Georges CASTERMANS,
Hugo CLOECKAERT, Robert DEBATISSE,
Alphonse DE GREEF,
Pierre DE KEERSMAECKER, Marcel DEKNOP,
Jean DELBECQ, Jean DELCOUR, Maurice
de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN,
Antoine GAYE, Guy GREGOIRE, Marcel
HUMBLE, Leo LAMBERMONT, Robert
LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN,
Johan MAUS, Denis MEERT, Edgard MICHIELS,
Louis NEVE de MEVERGNIES,
Robert NOIRHOMME,
Jacques VANDEMEULEBROECK,
Ernest VANDEN BOSSCHE,
François VANDEN NIEUWENHUIZEN,
Isidoor VANOPPEN et Edouard WATHELET.

NOTE: Les diplômes et médailles ne seront attribués qu'aux bénéficiaires nommés ci-dessus en règle de cotisation pour l'année 2002.

14. Les membres qui souhaitent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée générale statutaire, sont aimablement priés de le faire par écrit par pli adressé au secrétariat de l'association pour le 15 mars 2002.

BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale et aura lieu à 13.00 heures le 23 mars, au 27^{ème} étage, salle "Plein Ciel" de l'hôtel Hilton.

L'apéritif sera servi à partir de 12.15 heures dans la même salle.

Le prix de la participation est de 48,50 euros par personne.

Billet d'inscription: à la couverture blanche de ce bulletin.

Paiement: uniquement à l'aide du formulaire de virement ci-joint.

15 mars

Clôture impérative des inscriptions

Parking proposé: "Les Deux Portes" (1,62 € /heure)
Porte de Namur ou avenue de la Toison d'Or

11. Uitreiking van het diploma van 70 jaar brevet aan:
Gustave DESMETH en Louis FONTAINE
12. Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet aan:
Serge CASTERMANS, Albert DEBECHE,
Robert HIRSCH, Fernand JAMOULLE,
Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE,
John MICHAUX, Roger MINNE,
Joseph MOUREAU en Raoul SCHREIDEN.
13. Uitreiking van de medaille van 50 jaar brevet aan:
Jacques BAECKELAND, Jozef BOONE,
Jean BOUCHAT, Guy BRUYNINCKX,
Robert BUYSE, Georges CASTERMANS,
Hugo CLOECKAERT, Robert DEBATISSE,
Alphonse DE GREEF, Pierre
DE KEERSMAECKER, Marcel DEKNOP,
Jean DELBECQ, Jean DELCOUR, Maurice
de RAIKEM, Michel DE TEMMERMAN,
Antoine GAYE, Guy GREGOIRE, Marcel
HUMBLE, Leo LAMBERMONT, Robert
LAURENT, René LEURQUAIN, André LUYTEN,
Johan MAUS, Denis MEERT, Edgard MICHIELS,
Louis NEVE de MEVERGNIES,
Robert NOIRHOMME,
Jacques VANDEMEULEBROECK,
Ernest VANDEN BOSSCHE,
François VANDEN NIEUWENHUIZEN,
Isidoor VANOPPEN en Edouard WATHELET.

NOTA: Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden hierboven genoemd in regel met hun bijdragebetaling voor het jaar 2002.

14. De leden die een andere punt wensen in te schrijven op het agenda van deze algemene statutaire vergadering, worden uitgenodigd ons dit schriftelijk te laten weten door middel van een brief gericht aan het secretariaat ten laatste op 15 maart 2002.

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijks banket zal aansluiten op de algemene vergadering en zal plaats hebben om 13.00 uur op 23 maart, op de 27^{ste} verdieping "Plein Ciel" van het hotel Hilton

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in dezelfde zaal.

De deelnameprijs is 48,50 euro's per persoon.
Inschrijvingsbriefje: op de witte kaff van dit tijdschrift.

Betaling: uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsbulletin.

15 maart

Onverbiddelijke afsluiting van de inschrijvingen
Voorgestelde parking: "De Twee Poorten" (1,62€/u)
Naamsepoort of Gulden Vlieslaan

14. Les membres qui souhaitent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée générale statutaire, sont aimablement priés de le faire par écrit par pli adressé au secrétariat de l'association pour le 15 mars 2002.

BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale et aura lieu à 13.00 heures le 23 mars, au 27^{ème} étage, salle "Plein Ciel" de l'hôtel Hilton.

L'apéritif sera servi à partir de 12.15 heures dans la même salle.

Le prix de la participation est de 48,50 euros par personne.

Billet d'inscription:

à la couverture blanche de ce bulletin.

Païement: uniquement à l'aide du formulaire de virement ci-joint.

15 mars

Clôture impérative des inscriptions

Parking proposé: "Les Deux Portes" (1,62 € /heure)

Porte de Namur ou avenue de la Toison d'Or

*

Quand les anges faisaient voler des briques !

*ou l'histoire de
Notre-Dame de Lorette,
patronne des aviateurs*

Des traditions écrites au XV^e siècle racontent que la maison de la Vierge, à Nazareth, a été transportée en 1294 par les anges en Italie, après escale en Illyrie.

Si l'on considère qu'il y a entre la date de ce transport et celui du reportage un hiatus dans le temps, de près de 2 siècles, on en déduit que l'époque était apte à croire en de fabuleux miracles ce qui caractérisait l'imaginaire du Moyen Age ...

14. De leden die een andere punt wensen in te schrijven op het agenda van deze algemene statutaire vergadering, worden uitgenodigd ons dit schriftelijk te laten weten door middel van een brief gericht aan het secretariaat ten laatste op 15 maart 2002.

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijks banket zal aansluiten op de algemene vergadering en zal plaats hebben om 13.00 uur op 23 maart, op de 27^{ste} verdieping "Plein Ciel" van het hotel Hilton

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in dezelfde zaal.

De deelnameprijs is 48,50 euro's per persoon. Inschrijvingsbriefje: op de witte kift van dit tijdschrift.

Betaling: uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsbulletin.

15 maart

Onverbiddelijke afsluiting van de inschrijvingen

Voorgestelde parking: "De Twee Poorten" (1,62€/u)

Naamsepoort of Gulden Vlieslaan

*

Toen de engelen nog bakstenen deden vliegen !

*of het verhaal van
Onze-Lieve-Vrouw van Loretto,
patrones van de vliegeniers*

In geschreven overleveringen uit de XV^e eeuw lezen we dat het huis van de Maagd in Nazareth, in 1294 na een tussenhalte in Illyrië door engelen naar Italië werd gebracht. Merken we op dat er tussen de datum van het transport en die van de traditie bijna twee eeuwen liggen, het valt dan op dat de Middeleeuwen inderdaad geschikt waren voor allerlei mirakels ...

Mais ... mais... un chercheur, G. Santarelli, dans une étude sur la "Casa di Loreto" (1988) fondée sur des sources historiques ignorées jusqu'alors, a révélé qu'une pierre provenant de la maison désignée à Nazareth comme étant celle de l'Annonciation a bien été prélevée par les Croisés en déroute.

Cette pierre a voyagé. En 1294, elle est recueillie par la famille byzantine de Nicéphore Angeli Commène qui gouverne l'Épire, puis elle passera chez les Angevins de Naples, Philippe II, et se retrouve dans les mains du pape Célestin V. Ce dernier la confiera au couvent d'Avellana à Loreto, proche d'Ancône.

Dès le début du XV^e siècle se développa le culte de la pierre de Nazareth, culte de la relique puis celui de la maison entière avec les images de la Vierge.

Au XV^e siècle, écrit S. Vilatte, la narration du voyage de la pierre fera que l'auteur Angeli, par une erreur d'interprétation, sera devenu une escadrille d'anges ... Voilà comment le miracle aura créé la première ligne aérienne !

Voici, trouvées dans un recueil paru en 1842 intitulé "Année de Marie" (Mame éditeur à Tours), ces quelques lignes:

"Après les désastres des Croisades, la Galilée, blanchie des ossements des guerriers latins, étant devenue mahométane, Dieu ne voulut pas, dit le Jésuite Torsellini, que la Sainte Maison de Marie demeurât exposée aux profanations des barbares. Il la fit transporter par les anges en Esclavonie, et de là dans la marche d'Ancône, au milieu d'un bois appartenant à une pieuse et noble veuve, nommée Lauretta"

"Le bruit court, ajoute le même auteur, qu'à l'arrivée de la maison sainte, les grands arbres de la forêt italienne s'inclinèrent en signe de respect ... L'église de Loreto, l'une des plus belles d'Italie, a été ornée à plaisir par les papes. Trois portes de bronze ciselé donnent entrée dans le saint temple, au centre duquel s'élève la *Santa Casa* dans sa robe de marbre blanc".

La statue miraculeuse de la madone a trente pouces de hauteur. Elle est taillée en bois de cèdre, couverte de draperies magnifiques et placée sur un autel éblouissant de pierres précieuses (abbé Orsini, dixit 1842).

On peut consulter le livre du pape Benoît XIV: "*De festo translationes sanctae domus Lauretanae*" pour voir sur quelles admirables preuves repose la tradition relative à la miraculeuse translation.

Texte de Pierre Cros communiqué à Henri Sana
Sources: Giacomo Ricci 1468-1469
Pier Teramano 1472
S. Vilatte, Revue belge de Philologie et d'Histoire

Maar toch: in een studie over de "Casa di Loreto" uit 1988 die was gebaseerd op dat dan toe genegeerde bronnen, weet een onderzoeker, G. Santarelli, ons te vertellen dat een steen, afkomstig van het huis dat in Nazareth als dat van de Boodschap aan Maria wordt toegewezen, inderdaad door afgedwaalde kruisvaarders werd meegenomen.

En die steen heeft wat afgereisd: in 1294 wordt hij door de Byzantijnse familie van Niceforus Angeli Comnenus die over Epirus heerste opgenomen; nadien wordt hij door Filips II van het Napelse huis van Anjou overgenomen en komt hij in handen van paus Celestinus V. Deze laatste vertrouwt de steen toe aan het klooster van Avella te Loreto, dichtbij Ancona.

Vanaf het begin van de XV^e eeuw neemt de verering van de steen van Nazareth uitbreiding: eerst van de relikwie en nadien van het ganse huis met beelden van de Maagd.

In de XV^e eeuw, schrijft S. Vilatte, zorgt het verhaal van de steen ervoor dat zijn bewerker Angeli, door een interpretatiefout tot een ganse schare engelen wordt ... Op die manier schept een mirakel de eerste luchtvaartlijn !

Hieronder enkele regels die gevonden werden in een in 1842 verschenen bundel met als titel "Année de Marie" (uitgeverij Mame in Tours):

"Na het fiasco van de kruistochten was Galilea, dat wit zag van de gebeenten van Latijnse krijgers, mohammedaans geworden. Volgens de jezuit Torsellini wilde God niet dat het Heilige Huis van Maria blootgesteld bleef aan ontheiligingen door de barbaren. Hij liet het door engelen overbrengen naar Slavonië en vandaar naar de grens met Ancona, midden een bos dat toebehoorde".

"Dezelfde auteur voegt eraan toe dat het gerucht de ronde doet als zouden de grote bomen van het Italiaanse woud bij aankomst van het heilige huis, zich eerbiedig hebben gebogen ...

De kerk van Loreto, een van de mooiste van Italië, werd door de pausen naar eigen believen versierd.

Drie gedreven bronzen poorten geven toegang tot de heilige tempel, waar in het midden de *Santa Casa* in een kleed van witte marmer prijkt.

Het wonderbaarlijke beeld van de madonna is dertig duim hoog. Het is uit cederhout gesneden en bedekt met prachtige gewaden, het staat op een verblindend altaar van edelstenen (abt Orsini, dixit 1842).

Men kan er ook het boek van paus Benedictus XIV op naslaan: "*De festo translationes sanctae domus Lauretanae*" om vast stellen op welke verbazingwekkende bewijzen de traditie van de miraculeuze overbrenging steunt.

Tekst van Pierre Cros, meegedeeld aan Henri Sana
Bronnen: Giacomo Ricci 1468-1469
Pier Teramano 1472
S. Vilatte, Revue belge de Philologie et d'Histoire
Vertaling: Wilfried TERSAGO

In memoriam

Georges LIBERT

Ancien président des Vieilles Tigres

Membre d'honneur des Vieilles Tigres de l'Aviation belge

Georges Libert nous a quittés le 3 janvier dernier. Parmi toutes les carrières de pilotes français qui se sont illustrées au cours du XX^{ème} siècle, celle de Libert est la plus fascinante parce qu'étonnamment diversifiée au cours de 67 ans de pratique!

Il est breveté pilote militaire à vingt ans, le 28 juillet 1929. Affecté à Istres, il est volontaire pour un stage VSV. Il se perfectionne et se fait remarquer par le commandant Pierre Weiss qu'il accompagne en Afrique du Nord en escadre où le grand patron est le général Vuillemin. Il sillonne l'Afrique en Potez 25.

Le jour où le général Vuillemin lui propose de faire partie des 28 pilotes de la "Croisière Noire" sa fabuleuse carrière débute. Il sera le plus jeune des 56 membres de cette tournée de deux mois et de 23.000 km fin 1933. Il en était le dernier survivant.

Moniteur à Tours au moment où Dider Daurat, préparant Air-Bleu poste aérienne de jour, fait sa connaissance et le fait quitter l'armée. Il sera le plus jeune pilote des "Simoun" d'Air Bleu, jusqu'à l'arrêt de cette expédition en 1937.

Il effectue, avec le radio Gilbert Denis, une liaison record France-Indochine en 50 heures en 1937. Création de la "Postale de nuit", il l'inaugure comme pilote en 1939.

La guerre éclate, il est affecté comme chef pilote pour la réception des chasseurs Bloch 152 ... occasion d'abattre un He-111 en 1940.



Ayant refusé de réceptionner des Bloch 175 pour l'Allemagne, il est nommé commandant du S.C.L.A.M. (Section Civile de Liaison Aérienne Métropolitaine) tout en appartenant à la Résistance en 1941.

Evacué vers Londres à bord d'un Lockheed Electra le 27 juillet 1943, il est affecté au BCRA et effectuera 8 missions de nuit en Lysander.

Ce sera ensuite une longue carrière à Air France de 1945 à 1970 comme moniteur, commandant de bord, sur Constellation et Boeing 707 et finalement, chef du Personnel navigant.

A la retraite en 1970, il se consacre à l'Aviation Légère comme moniteur, président de l'Aéroclub de Dreux et propriétaire d'un Jodel "Sicile" jusqu'en 1996.

Généreux, modeste, intègre, animé d'un grand idéal, toujours prêt à aider, à secourir, Georges Libert, membre d'honneur de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, avait été président des Vieilles Tigres de 1982 à 1992, vice-président des Ailes Brisées, de l'Aéroclub de France et de la FAI pour la France.

Il était Commandeur de la Légion d'honneur, ayant été décoré de la Rosette par le Président de la république, Vincent Auriol, lors d'un vol transatlantique en Constellation en 1951. Il nous laisse l'image d'une vie exemplaire et d'une carrière menée avec une rare maîtrise pour totaliser 25.300 heures de vol.

A ses obsèques, il ne voulait ni fleurs ni couronne mais souhaitait, qu'en sa mémoire, de nombreux dons soient adressés aux "Vieilles Tigres" auxquelles il s'était tant donné

Jacques NOETINGER
Membre des Vieilles Tigres
Membre du Comité de rédaction
de la revue aéronautique "Pionniers".

Anecdote: Un soir, dans un couloir de l'aéroport de JFK. Kennedy à New York, Georges croise un commandant de bord de la Sabena et se présente: "Georges Libert". L'autre répond: "Paul Libert, enchanté"! Avaient-ils la même ascendance?

Une "Tante Ju" au musée

Le 30 mars 1985, arrivait au port de Zeebrugge, transporté par le Bâtiment logistique Godetia de la Marine, un Junkers Ju-52/3m, fruit d'un échange avec le musée de l'air portugais qui reçut en retour une Alouette II et un Sikorsky S-55. Les trois moteurs avaient été réceptionnés un an auparavant par les Old Timers de la Sabena.

Un peu d'histoire

Le professeur Hugo Junkers créa avant la guerre 1914-1918, l'une des plus importantes firmes d'aviation allemandes, la Flugzeug-und-Motorenbau à Dessau, ville située à 175 km au SW de Berlin et à 75 km au SE de Magdeburg. Ses idées très en avance pour l'époque, n'eurent pas beaucoup d'audience pendant cette guerre, mais, au début des années 1920, lorsqu'il réalisa ses monoplans Cantilevers de transport à revêtement travaillant en tôle de duralumin ondulée, le succès vint et demeura. La voilure trapézoïdale reçut deux moteurs latéraux fixés au droit du bord d'attaque (axes divergents par rapport au plan de symétrie de l'avion). La désignation de la seconde version fut Ju-52/3m, appelée "Tante Ju" par les pilotes de la Luftwaffe et "Grosse Julie" par les Français. Le premier vol de cette version eut lieu fin avril 1932.

La production totale se chiffrà à 4.845 appareils dans les usines allemandes, 400 furent fabriqués en France par les Ateliers aéronautiques de Colombes (ex SECM-Amiot) sous la dénomination AAC-1 "Toucan" pour les besoins de l'Aviation française tant civile que militaire et les 170 derniers exemplaires sortirent des usines espagnoles sous le code CA-SA-352.

Le Ju-52/3m fut utilisé par la Luftwaffe comme bombardier durant la guerre d'Espagne en 1936 avant de l'employer comme avion de transport ou pour le largage de parachutistes. Il fut aussi mis en service dans plusieurs compagnies aériennes et notamment à la Sabena en 1936 qui utilisa neuf unités sur ses liaisons européennes et africaines. Il fut mis en service sur la ligne Bruxelles-Berlin via Düsseldorf et Essen, sur celle de Londres-Bruxelles-Frankfurt-Munich et en postale de nuit entre Bruxelles et Londres. La ligne Belgique Congo fut exploitée conjointement en Savoia-Marchetti S-83 et S-73 et en Ju-52. La ligne était coupée en deux: Bruxelles-Gao était effectué en Savoia-Marchetti, tandis que le reste du voyage, jusqu'à Léopoldville, se faisait en Ju-52/3m.

Een "Tante Ju" in het museum

Op 30 maart 1985 arriveerde in de haven van Zeebrugge een Junkers Ju-52/3m aan boord van de Godetia van de Belgische Marine, het resultaat van een ruil met het Portugese luchtvaartmuseum dat hiervoor een Alouette II en een Sikorsky S-55 ontving. De Sabena Old Timers hadden de drie motoren een jaar eerder in ontvangst genomen.

Een beetje geschiedenis

Professor Hugo Junkers stichtte voor de oorlog van 1914-1918 één van de belangrijkste Duitse luchtvaartbedrijven, de Flugzeug-und-Motorenbau in Dessau, een stad op 175 km ten ZW van Berlijn en op 75 km ten ZO van Magdeburg. Zijn ideeën waren vooruit op hun tijd, maar kenden weinig succes tijdens deze oorlog. Toen hij, in het begin van de jaren 1920, zijn vrijdragende ééndekker transportvliegtuigen produceerde, met een bekleding van gegolfde duraluminiumplaten, kwam en bleef het succes. De trapeziumvormige vleugels kregen ieder een motor loodrecht op de aanvalsboord (met divergerende hoeken ten opzichte van de symmetrieas van het vliegtuig). De aanduiding van de tweede versie van dit toestel werd Ju-52/3m, kortweg "Tante Ju" genoemd door de piloten van de Luftwaffe en "Grosse Julie" door de Fransen. De eerste vlucht van deze versie had eind april 1932 plaats.

De totale productie in de Duitse fabrieken bedroeg 4.845 toestellen. In Frankrijk werden er 400 geproduceerd door de Ateliers aéronautiques de Colombes (ex SECM-Amiot) met de aanduiding AAC-1 "Toucan" ten behoeve van zowel de Franse burger- als militaire luchtvaart. De laatste 170 exemplaren rolden in Spanje van de band met als aanduiding CA-SA-352.

De Ju-52/3m werd in 1936 tijdens de burgeroorlog in Spanje door de Luftwaffe als bommenwerper gebruikt vooraleer het in te zetten als transportvliegtuig of als platform voor parachutisten. Het toestel werd ook in dienst genomen door verschillende luchtvaartmaatschappijen, onder meer bij Sabena waar 9 toestellen in dienst waren op de Europese en Afrikaanse verbindingen. Het was ook in dienst op de lijn Brussel-Berlijn via Düsseldorf en Essen, op de lijn Londen-Brussel-Frankfurt-München en als nachtpost tussen Brussel en Londen. De verbinding naar Congo werd samen met de Savoia-Marchetti S-83 en S-73 en met Ju-52 uitgevoerd. De lijn was in twee gesplitst: Brussel-Gao werd met Savoia-Marchetti uitgevoerd en de rest van de reis naar Leopoldstad met de Ju-52/3m.

Le dernier appareil, le OO-AUK, fut livré à la Sabena le 22 mai 1939.

En mai 1940, six de ces appareils étaient au Congo Belge et contribuèrent à l'effort de guerre. En août 1940, le ministre britannique de l'aviation demanda à la Sabena d'exploiter, pour le compte de la BOAC (British Overseas Airways Corporation), un service sur le trajet Takoradi (Ghana)-Accra-Lagos-Douala-Bangui-Libenge-Stanleyville-Entebbe-Juba-Malakal-Karthoum-Wadi Halfa-Le Caire. Cette ligne stratégique resta assurée en service régulier durant toute la durée des hostilités et ne fut arrêtée qu'en octobre 1945.

A partir de juin 1941, une ligne hebdomadaire Léopoldville-Elisabethville-Johannesbourg-Le Cap fut également ouverte. Elle fut empruntée par le gouverneur général André RYCKMANS pour sa rencontre avec le maréchal SMUTS. C'est également à bord d'un Ju-52 de la Sabena que le général DE GAULLE effectua son périple en Afrique Occidentale Française après le ralliement de ces colonies aux Forces Françaises Libres. Ceux de l'Aviation militaire de la Force Publique se souviendront aussi que c'est avec ces appareils, réquisitionnés par les autorités coloniales, que les troupes en Abyssinie furent ravitaillées et les blessés évacués en 1941 durant la campagne de Saïo.

Les Ju-52/3m de la Sabena furent retirés du service en 1946.

Après la guerre, l'Administration de l'Aéronautique prit possession pour ses services, de cinq Ju-52, butin de guerre livré pour la plupart par le RAF Enemy Aircraft Servicing 2 Storage Unit à Gütersloh. Ils furent immatriculés OO-SNA, OO-SNB, OO-SNC et OO-SND; le cinquième ne fut jamais immatriculé officiellement et fut "cannibalisé" au profit des quatre autres. Les derniers furent vendus par les Domaines le 17 avril 1954.

Le Ju-52/3m du musée

En 1937, le gouvernement portugais commanda à l'usine allemande, 10 Ju-52/3mge pour créer une escadrille de bombardement de nuit (Grupo de bombardeamento nocturno). Les appareils furent livrés en 1938. Certaines informations font mention de l'intervention d'un riche industriel portugais qui aurait financé l'achat des appareils. La première unité de parachutistes (Batalhão de caçadores paraquedistas) fut créée en 1955. Elle utilisa cinq Ju-52 dont certains de la première heure, complétés par deux Ju-52 achetés en 1950 en Norvège. En novembre et décembre 1960, treize Ju-52 furent encore acquis des surplus français en Algérie. C'était des Amiot AAC-1 Toucan qui étaient toujours en état de vol en 1970. Au total, la Force Aérienne portugaise utilisa vingt-deux Ju-52.

Quoique la plupart des premiers Ju-52 furent grésés par la suite avec des moteurs Pratt & Whitney R-1340, similaires à ceux qui équipaient les T-6 Harvard, beaucoup de Toucans avaient conservés les moteurs d'origine, les BMW 132 A de 750 cv.

Het laatste toestel, de OO-AUK, werd afgeleverd op 22 mei 1939.

In mei 1940 waren zes van de toestellen in Belgisch Congo waar zij voor de oorlogsinspanning werden gebruikt. In augustus 1940 vroeg de Britse minister van luchtvaart aan Sabena om, voor rekening van de BOAC (British Overseas Airways Corporation), een regelmatige lijn op te richten voor het traject Takoradi (Ghana) - Accra-Lagos-Douala-Bangui-Libenge-Stanleystad-Entebbe-Juba-Malakal-Kartoem-Wadi Halfa-Kaïro. Deze strategische lijn werd gedurende de ganse duur van de vijandelijkheden uitgebaat en werd slechts in oktober 1945 stopgezet.

Vanaf juni 1941 werd ook een wekelijkse verbinding Leopoldstad-Elizabethstad-Johannesburg-Kaapstad opgestart. Zij werd gebruikt door de gouverneur-generaal André Rijckmans voor zijn ontmoeting met maarschalk Smuts. Het was ook aan boord van een Ju-52 dat generaal De Gaulle zijn rotreis door Oostelijk Frans Afrika maakte na de aansluiting van de kolonies bij de Forces Françaises Libres. Diegenen die bij de Militaire Luchtvaart van de Weermacht dienden, zullen zich herinneren dat deze toestellen, opgeëist door de koloniale autoriteiten, in 1941 zorgden voor de bevoorrading van de troepen in Abessinië en voor de evacuatie van gewonden tijdens de campagne van Saïo. De Ju-52/3m van Sabena werden in 1946 uit dienst genomen.

Na de oorlog nam het Bestuur van de Luchtvaart vijf Ju-52 in dienst, oorlogsbuit geleverd door de RAF Enemy Aircraft Servicing 2 Storage Unit in Gütersloh. Zij kregen de immatriculatieletters OO-SNA, OO-SNB, OO-SNC en OO-SND. Het vijfde toestel werd niet officieel ingeschreven, maar werd "gekannibaliseerd" voor de vier anderen. De laatste exemplaren werden op 17 april 1954 door de Domeinen verkocht.

De Ju-52/3m van het museum

In 1937 bestelde de Portugese regering 10 Ju-52/3mge bij de Duitse fabriek om een smaldeel nachtbombenwerpers op te richten (Grupo de bombardeamento nocturno). De toestellen werden in 1938 geleverd. Volgens sommige bronnen zou een rijke Portugese industrieel de aankoop van de toestellen gefinancierd hebben. De eerste eenheid parachutisten (Batalhao de caçadores paraquedistas) werd in 1955 opgericht. Zij gebruikte vijf Ju-52 waarvan sommige van het eerste uur, aangevuld met twee Ju-52 die in 1950 in Noorwegen waren aangekocht. In november en december 1960 werden nog 13 Ju-52 aangekocht uit overvloedige Franse stocks in Algerije. Dit waren Amiot AAC-1 Toucan die in 1970 nog altijd vliegwaardig waren. In totaal gebruikte de Portugese Luchtmacht 22 Ju-52.

Alhoewel de meeste van de eerste Ju-52 later werden uitgerust met Pratt & Whitney R-1340 motoren, te vergelijken met de motor van de T-6 Harvard, behielden vele Toucans de originele BMW 132 A motoren van 750 pk.

Le 25 avril 1985, le vétéran portugais fut acheminé à Zaventem où la Sabena offrit l'hospitalité dans un de ses hangars. Les Old Timers de la compagnie nationale avait la ferme intention de le restaurer complètement afin qu'il puisse obtenir un certificat de navigabilité et le faire voler sous les couleurs de la compagnie. Hélas, la corrosion était importante et particulièrement sévère dans la structure des ailes. Devant l'importance des travaux à effectuer, par manque de fonds et malgré l'offre faite par le musée allemand de Siensheim de fournir deux ailes en meilleur état, les Anciens de la Sabena durent s'avouer vaincus et abandonnèrent le projet.

Le Ju-52 du musée fut construit par l'usine Junkers en Allemagne en 1936. La plaque d'immatriculation du fuselage porte les mentions suivantes:

Serie: 3521016/7
Zeichn.: 55667
Typ u. Gru 52 Tm VIII
K.M. 836

Il faut rappeler cependant que le fuselage et les ailes proviennent de deux appareils différents.

Un défi est relevé

En 1998, Monsieur Jean MICHOTTE, une des chevilles ouvrières de la Section Air et Espace du Musée de l'Armée, ancien pilote de la RAF, de la Force Aérienne, de l'Aviation militaire de la Force Publique et de la Sabena au Congo, prit le pari de restaurer la vieille "Tante Ju" pour compléter l'inventaire des avions de transport qui portèrent une immatriculation belge et ainsi contribuer à l'enrichissement du patrimoine historique du musée.

C'était une lourde tâche car le Ju-52 avait été abandonné à l'extérieur sans protection durant 14 ans. La corrosion déjà importante au moment de l'acheminement de l'avion en Belgique, avait poursuivi son œuvre. La foi déplace les montagnes dit-on. Fort de ce credo, Jean MICHOTTE qui venait d'achever la magnifique restauration d'un Bristol Blenheim, appareil à bord duquel s'illustrèrent plusieurs Belges durant la Bataille d'Angleterre, releva le défi et reconstitua l'équipe d'anciens techniciens de la Force Aérienne qui avait mené à bien cette restauration.

20.000 heures de travail

Le colonel aviateur MATHUVIS, à l'époque, chef de corps de la base aérienne de Brustem, lui donna l'autorisation d'abriter tous les éléments du Ju-52 dans le hangar N° 43 dans lequel étaient remisés les planeurs des Cadets de l'Air. Mais, bien sûr, il y était défendu de

Op 25 april 1985 kwam de Portugese veteraan in Zaventem toe waar Sabena hem onderdak bood in één van haar loodsen. De Old Timers van onze nationale maatschappij hadden de vaste wil hem volledig te restaureren om een luchtwaardigheidscertificaat te bekomen en hem in de kleuren van de maatschappij te laten vliegen. Maar helaas had de corrosie zwaar toegeslagen, vooral dan in de structuur van de vleugels. Door de omvang van de uit te voeren werken, door een gebrek aan fondsen en ondanks een aanbod van het Duitse museum van Siensheim om twee vleugels in betere staat ter beschikking te stellen, moesten de oudgedienden van Sabena zich gewonnen geven en het project opgeven.

De Ju-52 van het museum werd in 1936 in de fabriek van Junkers in Duitsland gebouwd. Het identificatieplaatje op de romp draagt de volgende vermeldingen :

Men moet nochtans vermelden dat de romp en de vleugels van twee verschillende vliegtuigen komen.

Een uitdaging wordt aangenomen

Jean Michotte, één van de werkpaarden van de Afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Legermuseum, oud-piloot van de RAF, van de Luchtmacht, van de Militaire Luchtvaart van de Weermacht en van Sabena in Congo, nam in 1998 de uitdaging aan om de oude "Tante Ju" te restaureren, zo de inventaris te vervolledigen van de transportvliegtuigen die Belgische kentekens droegen en op die manier bij te dragen tot de uitbreiding van het geschiedkundig patrimonium van het museum.

Het was een zware taak, want de Ju-52 was zonder enige bescherming gedurende 14 jaar aan de elementen blootgesteld. De bij aankomst reeds belangrijke corrosie had haar werk verder gezet. De wil verzet bergen, zegt men wel eens. Dit gezegde indachtig verzamelde Jean Michotte opnieuw zijn ploeg vrijwilligers, oudgediende mecaniciens van de Luchtmacht, die net de prachtige restauratie van een Bristol Blenheim had afgewerkt, een vliegtuig waarmee verschillende Belgen zich onderscheidden tijdens de Slag om Engeland.

20.000 werkuren

Kolonel Vlieger MATHUVIS, toen korpscommandant van de basis van Brustem, gaf de toelating om alle elementen van de Ju-52 in Loods 43 op te slaan, de loods voor de vliegtuigen van de Luchtkadetten. Uiteraard was het verboden om hier te zandstralen of te schilderen en de ploeg verhuisde daarom naar Loods 22, die gedeeltelijk verwarmd was, waardoor



De ploeg van L. naar R. — L'équipe: de G à D
JACQUEMIJN, MICHOTTE, MAHIDINNE, GABRIEL, STIENEN et MAES (Niet vertoond — Non représenté: Roger CHARLIER)

sabler et de peindre et l'équipe émigra alors vers le hangar 22 qui pouvait être partiellement chauffé et permettre ainsi la poursuite des travaux en hiver. En dernier lieu, suite à des travaux d'infrastructure sur l'ancienne base, c'est dans le hangar 55, ancien hangar des Alpha Jet, que le travail fut achevé.

On se souvient que le moteur du fuselage fut restauré par les Old Timers de la Sabena. La restauration des deux autres fut entreprise dans les installations de l'Ecole Royale Technique de la Force Aérienne à Saffraanberg, sous la conduite de deux membres de l'équipe, les adjudants CRAENINXKS et ROSSEELS. Après travaux, les trois moteurs, grésés de leur hélice, étaient en état de tourner mais les circuits d'essence pour les alimenter étant trop endommagés que pour entreprendre les réparations avec des moyens limités, l'idée fut abandonnée. D'ailleurs, ça n'aurait représenté aucun intérêt supplémentaire dans le but final de la restauration.

Les membres de l'équipe se réunissaient à Brustem un jour par semaine, le jeudi et chacun avait sa propre tâche. Il n'y a pas de mots pour décrire par exemple le remarquable travail de tôlerie qui a été effectué. La photo de l'aile avant sa restauration parle d'elle-même. Les tôles du gouvernail de direction avaient été éraillées dans le transport et retrouvèrent leur forme initiale grâce à l'habileté professionnelle des tôliers.

ook tijdens de wintermaanden het werk verder kon gaan. Als gevolg van infrastructuurwerken werd tenslotte verhuisd naar Loods 55, de oude loods voor de Alpha-Jets, waar het werk voltooid werd.

Men herinnert zich dat de motor van de romp door de Sabena Old Timers werd gerestaureerd. De restauratie van de beide andere motoren werd uitgevoerd in de werkplaatsen van de Koninklijke Technische School van de Luchtvaart in Saffraanberg, onder leiding van twee ploegleden, de adjudanten Craeninxks en Rosseels. Na de werken waren de drie motoren, voorzien van hun schroef, in staat om te draaien, maar de benzineleidingen voor de voeding waren zo zwaar beschadigd dat, gezien de beperkte middelen, afgezien werd van een herstelling. Trouwens, dit zou geen enkele bijkomende waarde gegeven hebben aan het uiteindelijk doel van de restauratie

De ploegleden kwamen één dag per week, op donderdag, in Brustem samen waar ieder zijn taak had. Zo is het moeilijk om woorden te vinden voor bijvoorbeeld het opmerkelijk stuk plaatslagers dat werd uitgevoerd. De foto van de vleugel vóór de restauratie spreekt boekdelen. De bekleding van het richtingsroer was tijdens het transport zwaar beschadigd, maar kreeg haar oorspronkelijke vorm terug dank zij de kunde van de plaatslagers.



Etat de l'aile avant restauration — Staat van de vleugel vóór restauratie

Il fallut quitter le hangar 22 pour le hangar 55 et c'est alors que la fabrication d'un timon de remorquage s'avéra nécessaire. Il fut réalisé par l'Ecole technique. Le décès prématuré d'Albert MAES, peintre, fut un coup dur pour l'équipe. Les principaux travaux de peinture étaient achevés, mais il restait quelques retouches à faire. Elles furent réalisées grâce à l'obligeance du 1^{er} Wing de Beauvechain qui mit un peintre à la disposition de l'équipe. La même unité fournit aussi un tourneur sur métaux en renfort. Pour respecter la date fixée pour l'inauguration du Ju-52 au musée, le 5 novembre 2001, il fallut mettre les bouchées doubles. L'équipe se retrouva alors deux jours par semaine à Brustem, et vers la fin, trois jours par semaine même.

Nettoyer, sabler, réparer, peindre, tel fut le lot des membres de l'équipe qui se dépensèrent durant 4 ans, faisant preuve d'ingéniosité et de persévérance et animé de la foi qui souleva tous les obstacles. Comme l'a signalé le lieutenant-général aviateur Marcel TERRASSON, président de l'AELR, lors de son discours inaugural, l'avion était une ruine lorsque l'équipe le prit en main en 1997. Quatre ans plus tard, la reconstitution est digne d'une sortie d'usine de la vénérable "Tante Ju". Que l'équipe trouve ici l'expression de la reconnaissance et les remerciements des membres de l'association "Les Vieilles Tigres de l'Aviation belge".

Enfin, le grand jour arriva où le transfert de la machine vers le Cinquantenaire devait être envisagé. La Tante "Ju" avait retrouvé sa splendeur extérieure mais aussi intérieure car le cockpit et la cabine n'avaient pas été oubliés. Monsieur TABURIAUX dont le grand-père avait volé sur la machine offrit deux sièges d'origine qu'il possédait, les autres sièges furent offerts par l'Administration de l'Aéronautique, stock probable

Toen men Loods 22 moest ruilen voor Loods 55 bleek dat er nood was aan een sleepdissel. Die werd gemaakt door de Technische School. Het vroegtijdig overlijden van de schilder Albert MAES was een zware slag voor de ploeg. De belangrijkste schilderwerken waren voltooid, maar hier en daar waren nog enkele "retouches" nodig. De 1 Wing van Beauvechain was zo vriendelijk hiervoor steun te verlenen door het uitlenen van een schilder. Diezelfde eenheid stelde ook een metaaldraaier ter beschikking. Om de vooropgezette datum, 5 november 2001, voor de inhuldiging van de Ju-52 in het museum te halen, moest nu dubbel gewerkt worden. De ploeg kwam dus twee keer per week bijeen in Brustem, op het einde zelfs drie keer.

Reinigen, zandstralen, herstellen, schilderen, dat was het lot van de ploegleden die zich gedurende 4 jaar inspanden, die dikwijls blijk gaven van vindingrijkheid en doorzetting, gedreven door de wil om alle hindernissen op te ruimen. Zoals de voorzitter van de AELR, luitenant generaal vlieger Marcel TERRASSON, tijdens de inhuldiging zei, was het vliegtuig een ruïne toen de ploeg het in 1997 in handen kreeg. Vier jaar later is de wedergeboorte van de eerbiedwaardige "Tante Ju" bijna zo goed als bij het verlaten van de fabriek. Deze ploeg mag hier dan ook de dank van en de erkenning door de leden van de "Vieilles Tigres" van België in ontvangst nemen.

Tenslotte kwam de grote dag waarop het transport van het toestel naar het Jubelpark zou gebeuren. Tante "Ju" had een volledige gedaanteverwisseling ondergaan, niet alleen aan de buitenkant, want ook de passagiersruimte en de cockpit werden niet vergeten. Als herinnering aan zijn grootvader die met dit toestel vloog, schonk de heer TABURIAUX schonk twee originele stoelen die in zijn bezit waren. De andere stoelen werden geschonken door het Bestuur der Luchtvaart, mogelijk

provenant des Ju-52 qu'elle exploita après la dernière guerre.

Après démontage, le Ju-52 fut transféré au Cinquantenaire à Bruxelles et installé dans le hall de la Section Air et Espace du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, grâce à la collaboration des 21 et 22 Wing Logistiques de la Force Aérienne. Il trône maintenant à quelques mètres du sol en attendant de lui trouver un espace suffisant au sol, près des autres avions de transport qui illustrèrent les ailes belges.

Jean MICHOTTE, toujours animé du feu sacré, envisage maintenant de restaurer un Avro-Anson. Les Anciens se souviendront, peut être avec nostalgie, des tours de manivelle qu'ils donnèrent pour remonter le train d'atterrissage de cet appareil ... Mais, ça fera l'objet d'une nouvelle histoire. Bonne chance à Jean.

La plus haute passion de l'homme, c'est la foi
Sören Kierkegaard

R.F.

Sources: Témoignages et documents de Jean MICHOTTE
Carnet de vol N°10-Juin 1985
Notre Sabena N° 463-Mai 1985
Jean-Pierre SONCK

afkomstig uit de Ju-52 die het na de oorlog in dienst had.

Na demontage werd de Ju-52, met de hulp van de 21 en 22 Logistieke Wings van de Luchtmacht, naar het Jubelpark overgebracht en in de hall van de Afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis geïnstalleerd. Hij troont nu op enkele meters boven de grond in afwachting van een definitieve plaats op de grond in de buurt van de andere transportvliegtuigen die ooit met Belgische kleuren vlogen.

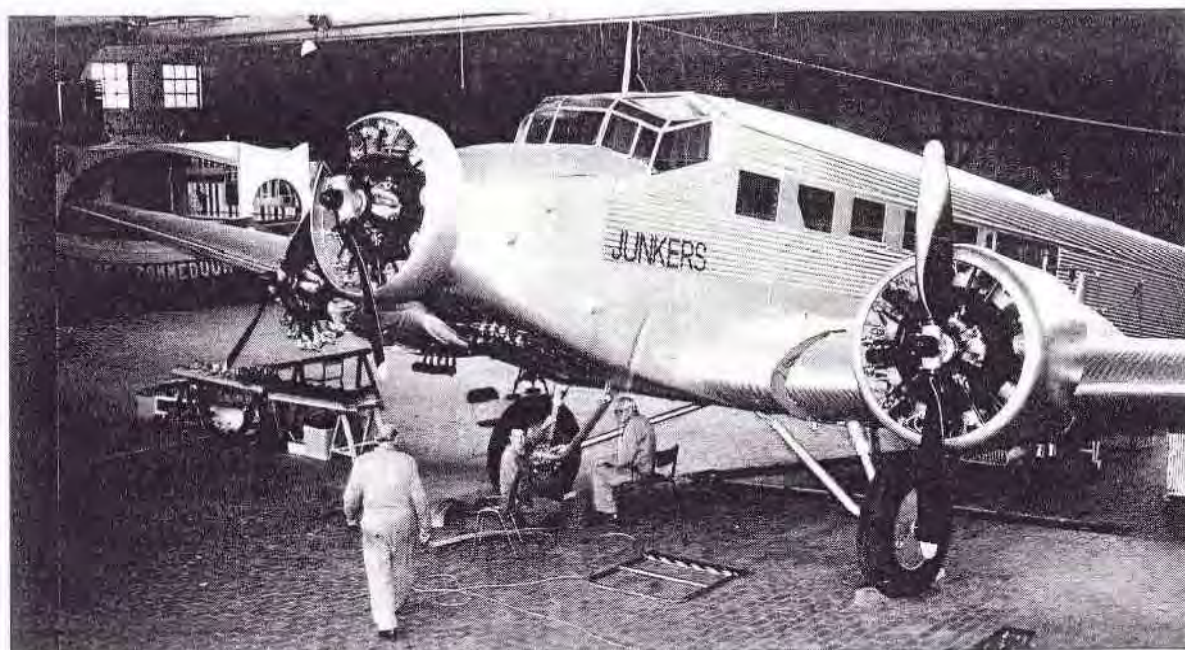
Jean Michotte, nog altijd gedreven door het "heilig vuur", denkt er nu over om een Avro Anson te restaureren. De anciens kunnen, misschien met enige heimwee, terugdenken aan het aantal keren dat zij aan de "manivelle" gedraaid hebben om de wielen van dit toestel op te halen... Maar dat wordt weer een ander verhaal. Veel geluk, Jean.

Vertaling: Alex PEELAERS

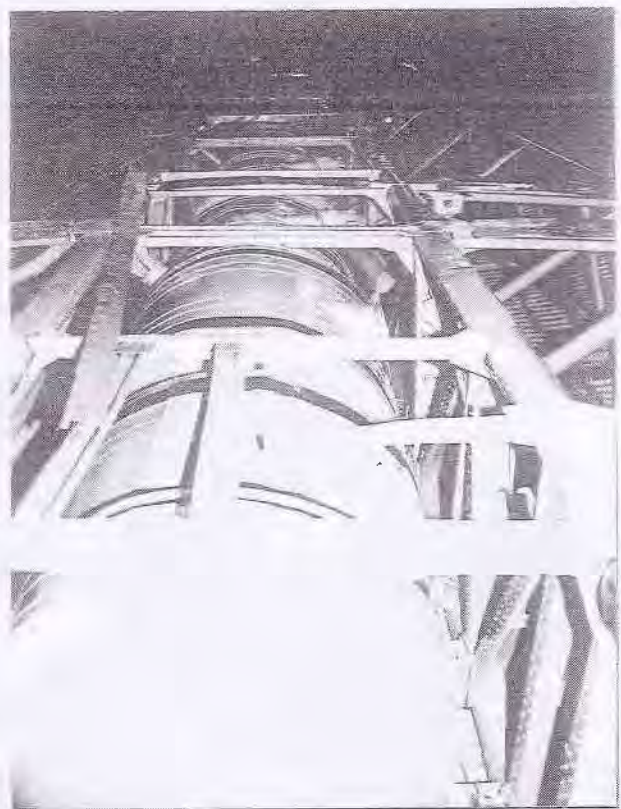
Bronnen: Getuigenissen en documenten van Jean MICHOTTE
Carnet de vol N° 19-Juni 1985
Onze Sabena Nr 463-Mei 1985
Jean-Pierre SONCK



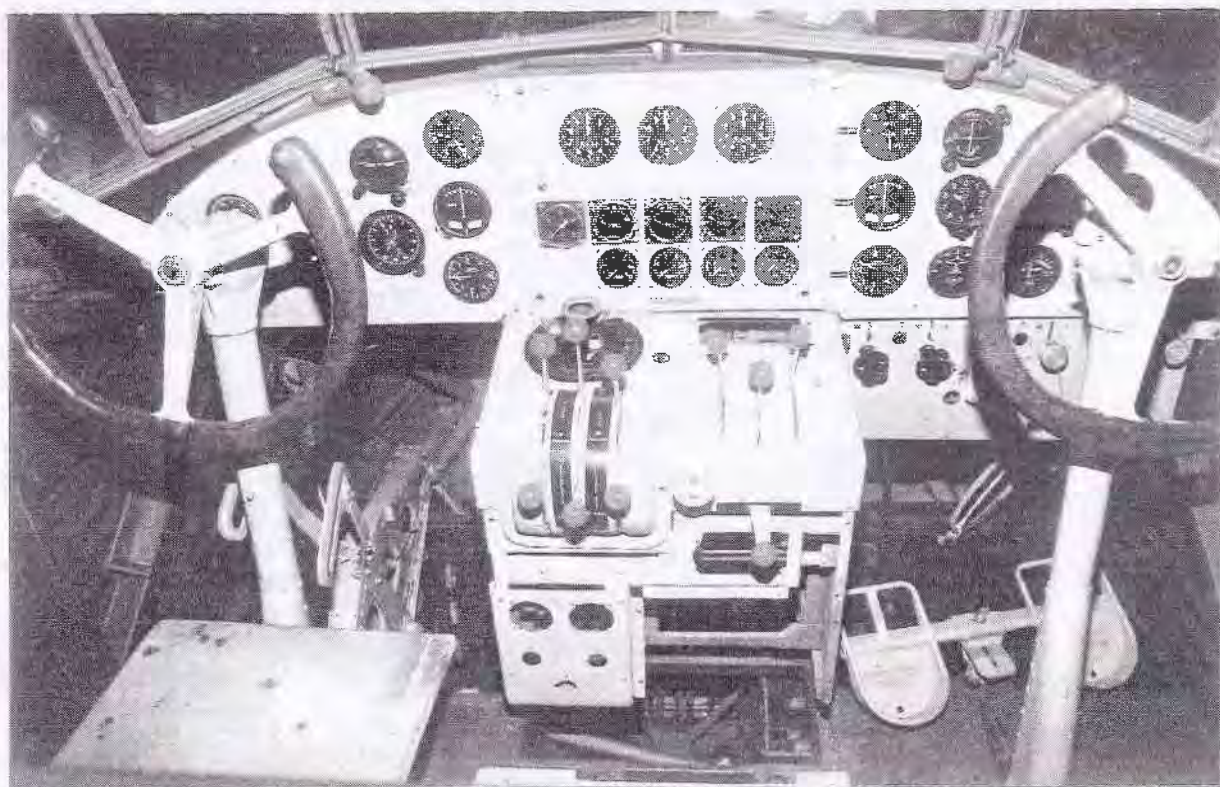
Restauration de l'aile – Restauratie van de vleugel



Bientôt prêt pour le musée – Bijna klaar voor het museum



Restauratie van de vleugel – Restauration de l'aile



Cockpit (après restauration – na restauratie)



Inauguration le 5 novembre 2001
Onthulling op 5 novembre 2001



Installation au musée les 17 et 18 septembre 2001
Plaatsing in het museum, de 17 en 18 september 2001

Restauration d'un Ju-52/3m – Restauratie van een Ju-52/3m

L'équipe - De ploeg

Responsable du projet
Verantwoordelijk van het projekt
Jean MICHOTTE

Anciens van de Luchtmacht
Anciens de la Force Aérienne

Tôliers – Plaatslagers
Victor JACQUEMIJN
Armand STIENEN
Albert MAHIDDINE (Régt ParaCdo)

Electriciens
Roger CHARLIER
Roger GABRIEL

Schilder – Peintre
Albert MAES

Les membres de l'asbl
Amis du Musée de l'Air et de l'Espace
De leden van de vzw
Vrienden van het Lucht en Ruimtevaart
Museum

Appui de la Force aérienne
Steun van de luchtmacht

Plaatslagers – Tôliers
Adjudant Eric VILTERS
1er Sergent-major
VANDENAERDEN

Tourneurs – Draaiers
Adjudant Karel ELSSEN
1er Sergent-major GIAGGIO

Spécialistes moteur
Adjudant ROSSEELS
Adjudant CRAENINXKS

Ecole Royale technique de
Saffraanberg
1 Wing – Beauvechain
21 et 22 Wing Logistique

SPONSORS

Lippens W. n.v.
Gent
Onderhoudsmiddelen en verf
Produits d'entretien et peinture

Junkers-Service
Aartselaar
Financiële steun
Soutien financier

BOSAL-Quickly bvba
Sint-Niklaas
Fabricatie op maat van de
uitlaatpijpen voor de motoren
Fabrication sur mesure des pipes
d'échappement pour les moteurs



Firma DEWIT
Steunpalen in het museum
Piliers de soutien au musée

Arsenal militaire de Rocourt
Fabrication de diverses pièces
Aanmaken van verschillende
stukkern

*

Colonel aviateur e.r.
Charles MARINUS
Intervention personnelle pour
l'achat du plancher



Ju-52/3m belges – Belgische Ju-52/3m

*

Caractéristiques

Moteurs: Trois BMW-132 Hornet de 750 cv
 Vitesse de croisière: 245 km/h ou 130 kt
 Autonomie: 915 km
 Plafond: 5.200 m ou 17.000 ft
 Equipage: 3 (Pilote, Radio et Mécanicien)
 Nombre de sièges passagers: 17

Technische gegevens

Motoren: Drie BMW-132 Hornet van 750 pk
 Kruissnelheid: 245 km/h of 130 kt
 Actieradius: 915 km
 Plafond: 5.200 m of 17.000 ft
 Bemanning: 3 (Piloot, Radio en Boordwerktuigkundige)
 Aantal passagiers zetels: 17

Ju-52/3m en service à la Sabena Ju-52/3m in dienst bij Sabena

Immatriculation Registratie	Date Datum	Remarque Opmerking
OO-AGU	27.04.1936	Vers/Naar Sabena Congo – Crash Bukavu 25.03.1944
OO-AGV	09.05.1936	Vers/Naar Sabena Congo: 29.02.1940 – Hors service/Buiten dienst 22.11.46
OO-AGW	31.12.1936	Vers/Naar Sabena Congo: 29.02.1940 – Hors service/Buiten dienst 22.11.46
OO-AUA	23.05.1937	Crash Haren 14.03.1939
OO-AUB	02.06.1937	Crash Oostende 16.11.1937
OO-AUF	06.01.1938	Vers/Naar Sabena Congo: 10.12.1938 – Crash Lisala 03.04.1944
OO-AUG	15.12.1938	Vers/Naar Sabena Congo: 06.06.1939 – Crash Bangui 01.01.1943
OO-AUK	22.05.1939	Vers/Naar Sabena Congo – Vendu/Verkocht Daimenjai, Libreville 25.11.1946
OO-CAP	09.01.1942	Sabena Congo – Ex BOAC – Hors service/In buiten dienst 21.03.1946
(S/N 5440)	09.01.1942	Ex BOAC – Provision pièces détachées/Voorraad voor wisselstukken

Ju-52/3m in dienst met het Bestuur der Luchtvaart Ju-52/3m en service à l'Administration de l'Aéronautique

Immatriculation Registratie	Date Datum	Remarque Opmerking
OO-SNA	18.04.1946	Révision générale/Algemeen onderhoud Fairey 29.03.1947 Dernière inspection/Laatste inspectie "SMV" 28.01.1953 Vendu/Verkocht 17.04.1954
OO-SNB	26.04.1946	Venu de/Komt van Hanover (Ex RAF VN751) Vendu/Verkocht 17.04.1954
OO-SNC	24.04.1946	Venu de/Komt van Gütersloh (Ex RAF VN930) Volait encore en 1953 chez ? Vliegt nog in 1953 bij?
OO-SND	06.06.1946	Venu de/Komt van Gütersloh – Vendu/Verkocht 31.05.1951
(OO-SNE)	06.06.1946	N'a jamais été immatriculé officiellement – Provision pour pièces de rechange Werd nooit officieel geregistreerd – Voorraad voor wisselstukken

Le champ d'aviation de Diest-Schaffen

1. Le village de Schaffen

L'origine du nom n'est pas très claire mais on présume que le nom est dérivé du mot néerlandais "Schaven" (bêcher). Le nom de Schaffen est retenu pour la première fois dans l'histoire quand le domaine de Schaffen est offert à l'abbaye de St Trond par Robrecht, comte de Hasbanië en 741. Les orthographes employées étaient *Scafuis* en 714, *Scafne* en 1253 et *Scaffene* en 1302. Il est important de savoir que Schaffen appartenait à la seigneurie de Diest. Après la Première guerre mondiale, Schaffen devint célèbre grâce à son champ d'aviation. Le village a été rattaché à la ville de Diest lors des fusions des communes intervenues en Belgique en 1971.

2. Origine du champ d'aviation

En septembre 1915, les occupants allemands entament les travaux de réalisation d'un champ d'aviation militaire au hameau "t Sjenaat", sous la direction de l'ingénieur Kurt Tank, de la future célèbre firme Focke Wulf. Tout le long de la chaussée reliant Schaffen à Tessenderlo, une quarantaine de maisons sont expropriées puis détruites. 40 hectares de terrain sont égalisés jusqu'aux pentes du Rodeberg. Ce terrain est utilisé pour la première fois en janvier 1917 avec l'installation de la "Flieger Beobachter Schule West" (Ecole d'observateurs aériens), sous les ordres d'un certain Bernhard. En mai 1917, une soixantaine d'hommes et une trentaine d'appareils sont abrités dans des hangars pouvant contenir chacun douze appareils, le personnel logeant à Diest. A la fin 1917, l'école compte environ 350 élèves-aviateurs et 150 soldats, le terrain ayant quant à lui été étendu sur 70 hectares.

Les occupants s'installent dans la caserne Bogaarden, Begijnenstraat, dans l'Arsenal, Hasseltsestraat et à la Citadelle; le mess des officiers prend possession de la salle St Georges à l'Hôtel de ville de Diest.

Het vliegveld van Diest-Schaffen

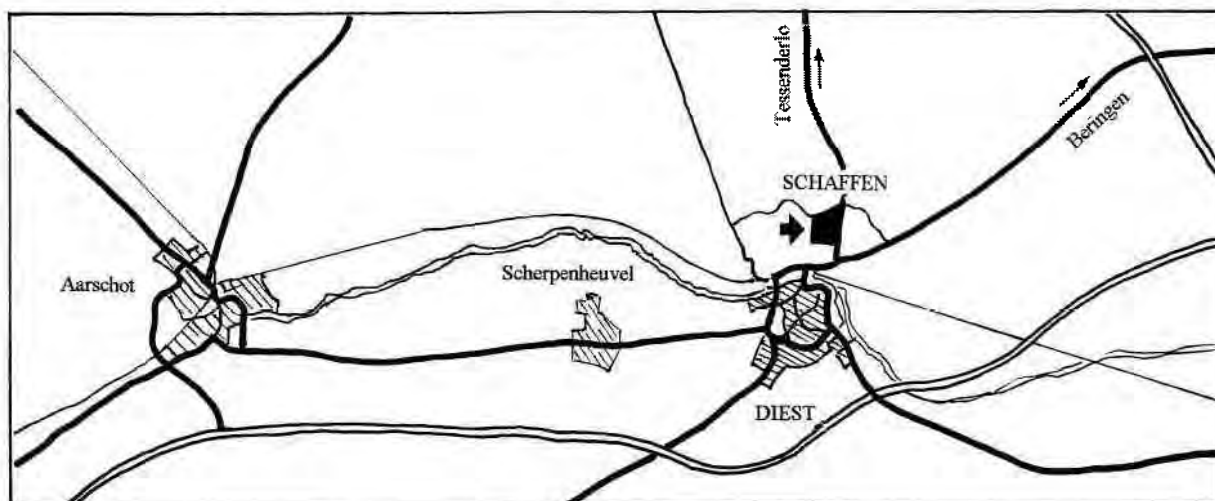
1. Het dorp van Schaffen

De naam heeft een onduidelijke oorsprong maar aangenomen wordt dat het afgeleid is van "Schaven" (graven). Schaffen duikt het eerst in de geschiedenis op in 741, wanneer Graaf Robrecht van Hasbanië het domein Schaffen aan de abdij van St Truiden schonk. In 714 werd de naam *Scafuis* geschreven, in 1253 *Scafne* en in 1302 *Scaffene*. Belangrijk is ook nog het feit dat Schaffen afhankelijk was van de Heer van Diest die daar de heerlijkheid uitoefende. Na de Eerste wereldoorlog werd Schaffen vooral door zijn vliegveld bekend. Het dorp werd afhankelijk van de stad Diest met de fusie van gemeenten in 1971.

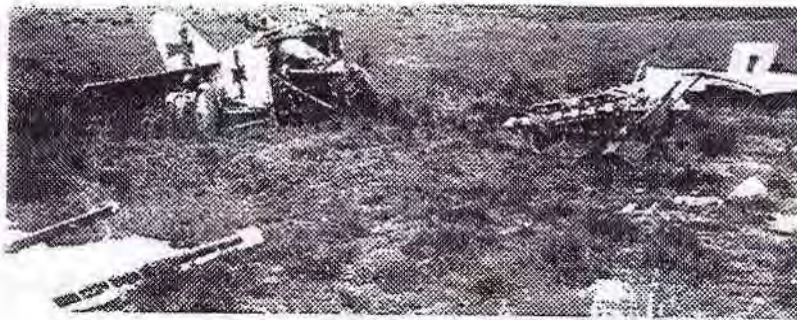
2. Ontstaan van het vliegveld

In september 1915 begonnen de Duitse bezetters met de aanleg van een militair vliegveld op het gehucht "t Sjenaat" onder leiding van Ir Kurt Tank van de firma Focke Wulf. Langs de steenweg van Schaffen naar Tessenderlo werden een 40-tal huizen onteigend en afgebroken, en een terrein van 40 ha werd geëffend op een lichte glooiing tegen de flanken van de Rodeberg. Het werd voor de eerste maal in dienst genomen in januari 1917 als de "Flieger Beobachter Schule West", onder bevel van een zekere Bernhard. In mei 1917 bestond de bezetting uit een 60-tal koppen en een 30-tal vliegtuigen, ondergebracht in loodsen die ieder twaalf toestellen konden herbergen, terwijl de manschappen in Diest logeerden. Eind 1917 beschikte de "Schule West" echter reeds over 350 leerling-vliegers en 150 soldaten, terwijl het vliegveld ondertussen 70 ha in beslag nam.

De bewoners vonden een onderkomen in de Bogaardenkazerne, Begijnenstraat, in het Arsenaal, Hasseltsestraat en op de Citadelle, terwijl de officierenmess was ondergebracht in de Sint Joriszaal van het stadhuis te Diest.



A la fin de la guerre, plusieurs appareils allemands sont victimes d'accidents: des voleurs ont remplacé le carburant par de l'eau ...



Op het einde van de Eerste Wereldoorlog zouden verscheidene Duitse toestellen verongelukt zijn, te wijten aan het vervangen van vliegtuigbrandstof door water opdat de diefstal niet zou opvallen.

Au début novembre 1918, tous les civils qui travaillent sur le terrain sont renvoyés chez eux. Le matin du 11 novembre, jour de l'Armistice, 47 avions quittent Schaffen à destination de l'Allemagne.

Begin november 1918 werden alle burgers die op het vliegveld werkten naar huis gezonden en in de vroege ochtend van 11 november, dag van de wapenstilstand, verlieten 47 toestellen de basis met bestemming Duitsland.

3. L'entre-deux-guerres

Une dizaine de jours après que les Allemands se soient retirés, les troupes françaises occupent le terrain de Schaffen. L'infrastructure existante est utilisée comme zone de rassemblement et d'entreposage pour butin de guerre. Une fois leur tâche accomplie, les Français se retirent et, aux environs de mars 1919, l'Aéronautique militaire belge prend possession du champ d'aviation. Au milieu de l'année 1919, on y trouve les unités suivantes: la 2^{ème} Escadrille d'Observation, la 9^{ème} Escadrille de Chasse "Chardon", la 10^{ème} Escadrille de Chasse "Comète" et un certain nombre d'avions de la 11^{ème} Escadrille "Cocotte"; en août 1919, ces derniers sont transférés à leur base principale de Sainte-Agathe-Berchem. Les escadrilles sont équipées de Hanriot HD-1, de Nieuport XVII, de Sopwith FA, Camel, de Spad VII et de Fokker D-VII.

Lors de la réorganisation du 1^{er} mars 1920, le IV^e Groupe de l'Aéronautique militaire belge est transféré à Schaffen, prenant sous son commandement les unités qui s'y trouvent, en sus de l'Escadrille de Maintenance (Escadrille du Parc, en terminologie d'alors). Les années 1921-1927 se signalent par des réorganisations et changements qui touchent le terrain de Schaffen: les avions de chasse sont systématiquement remplacés par des Spad XIII, des Nieuport D29C1 et des Avia BH-21. En 1923, la 11^{ème} Escadrille de chasse "Cocotte" est transférée à Nivelles.

En 1926, Schaffen devient la base du 1^{er} Groupement de Chasse du 2^{ème} Régiment d'Aéronautique qui se compose d'un état-major, de la 1^{ère} Escadrille de Chasse "Chardon" (ex-9^{ème} Escadrille), la 2^{ème} Escadrille de Chasse "Comète" (ex-10^{ème} Escadrille) et une Escadrille du Parc. Le champ d'aviation lui-même est agrandi jusqu'à couvrir 100 hectares. Un stand de tir spécial est mis sur pied à destination des mitrailleurs de bord. En 1931, quatre hangars métalliques, présentant chacun une longueur de 66 m à front de plaine,

3. het interbellum

Een tiental dagen na het terugtrekken van de Duitse troepen op 11 november 1918 nemen Franse troepen het terrein van het vliegveld in. De bestaande infrastructuur wordt aangewend als verzamelpunt voor de oorlogsbuit. Eenmaal hun taak vervuld, trekken de Franse troepen zich terug en neemt het Belgisch Militair Vliegwezen bezit van het vliegveld Schaffen omstreeks maart 1919. Medio 1919 bevinden er zich de volgende smaldelen: het 2^{de} Smaldeel waarnemingsvliegtuigen, het 9^{de} Jachtsmaldeel "Distel", het 10^{de} Jachtsmaldeel "Komeet" en een aantal vliegtuigen behorend tot het 11^{de} Jachtsmaldeel "Cocotte". Deze plaatsten worden in augustus 1919 overgeheveld naar hun hoofdstandplaats St Agatha Berchem. De smaldelen zijn uitgerust met Hanriot HD-1, de Nieuport XVII, de Sopwith F.A.Camel, de Spad VII en de Fokker D-VII.

Bij de reorganisatie van 1 maart 1920 wordt de IV^{de} Groep van het Militair Vliegwezen ondergebracht in Schaffen, die de bovenvermelde eenheden onder zijn bevel heeft, naast een Onderhoudssmaldeel (Escadrille du Parc in de terminologie van toen). De jaren 1921-1927 worden gekenmerkt door een reeks reorganisaties en veranderingen die ook de vliegbasis Schaffen beïnvloeden. De jachtvliegtuigen worden stelselmatig vervangen achtereenvolgens door de Spad XIII, de Nieuport D29C1 en de Avia BH-21. In 1923 wordt het 11^{de} Jachtsmaldeel "Cocotte" overgeheveld naar Nijvel.

In 1926 is Schaffen de thuishaven van de 1^{ste} Jachtgroep van het 2^{de} Luchtvaartregiment met als samenstelling een staf, het 1^{ste} Jachtsmaldeel "Distel" (ex 9^{de} smaldeel), het 2^{de} Jachtsmaldeel "Komeet" ex 10^{de} smaldeel en een Onderhoudssmaldeel. Het vliegveld zelf wordt uitgebreid tot een oppervlakte van ca. 100 ha, terwijl een speciale schietstand voor het inschieten van de boordmitrailleurs wordt in dienst gesteld. In 1931 worden vier metalen hangars opgetrokken, elk 66m uitgevend op het vliegveld.



Gloster Gladiator

La modernisation du matériel volant poursuit son cours. Dans un premier temps (1932-1936), les deux escadrilles de chasse reçoivent des Fairey Firefly. Les trois premiers Hurricane Mk.I atterrissent à Evere le 19 mai 1939; la 2^{ème} Escadrille de Chasse de Schaffen va s'en trouver équipée. A partir d'août 1937, 22 Gloster Gladiator sont mis en service à la 1^{ère} Escadrille de chasse.

Le ciel belge est régulièrement survolé par des avions militaires étrangers, surtout allemands, qui violent notre indépendance.

Le 2 mars 1940, une patrouille de 3 Hurricane conduite par le lieutenant Xavier Henrard dit "Le Sioux" intercepte un Do17 aux environs de St Hubert à 24.000 pieds. Henrard et ses ailiers, le sergent Edmond Lieutenant et le sous-lieutenant Lelièvre dit "Le Lapin", encadrent le bombardier allemand dans une tentative pour le diriger vers un aérodrome belge. L'équipage du Do17 ouvre le feu sur les 3 Hurricane. Henrard touché de plein fouet s'écrase dans un bois près de Bastogne, le sergent Lieutenant fait un atterrissage forcé à Achène près de Ciney, moteur calé. Seul le sous-lieutenant Lelièvre parvient à rejoindre Schaffen.



Xavier Henrard

Le 20 avril, 3 Gloster Gladiator sous la conduite du premier sergent Delorme, avec comme ailiers les sergents Fifi Verpoorten et Marcel Van den Broeck intercepte près de Tongres un He111. Les Gladiator s'approchent et mitraillent le bombardier avant qu'il ne s'échappe à la faveur de la brume sèche qui s'élève jusqu'à 3000 pieds. Rentré à Schaffen; les pilotes apprennent que le Heinkel s'est écrasé en Hollande à Bunde, près de Maastricht. Le "Sioux" est vengé.

Ook de modernisatie van het vliegend materieel evolueert verder. In een eerste fase worden de twee Jachtsmaldelen uitgerust met de Fairey Firefly (1932-1936). De eerste drie Hurricane Mk.1 landden in Evere op 19 mei 1939 en van dan af wordt het 2^{de} Jachtsmaldeel in Schaffen hiermee uitgerust. Anderzijds werden vanaf augustus 1937, 22 Gloster Gladiator in gebruik genomen door het 1^{ste} Jachtsmaldeel. Het Belgisch luchtruim wordt regelmatig overvlogen door vreemde, voornamelijk Duitse militaire vliegtuigen, die onze neutraliteit schenden.

Op 2 maart 1940 intercepteert een formatie van 3 Hurricane met als leader luitenant Xavier Henrard, "Sioux" genaamd, een Do17 in de omgeving van St Hubert op een hoogte van 24.000 voet. Henrard en zijn wingmen, de sergeant Edmond Lieutenant en de onderluitenant Lelièvre, bijgenaamd "Le Lapin" escorteren de Duitse bommenwerper naar een Belgisch vliegveld. De bemanning van de Do17 opent het vuur op de 3 Hurricane. Henrard, zwaar geraakt, crasht in een bos in de omgeving van Bastogne, terwijl sergeant Lieutenant een noodlanding moet maken met vastgelopen motor te Achène in de buurt van Ciney. Enkel onderluitenant Lelièvre kan Schaffen bereiken.

Op 20 april intercepteren 3 Gloster Gladiator met als leader de eerste sergeant Delorme en als wingmen de sergeanten Fifi Verpoorten en marcel Van den Broeck een He111 in de omgeving van Tongeren. De Gladiators naderen en mitrilleren de bommenwerper vooraleer hij kan vluchten in de droge nevel, die zich tot 3.000 voet verspreid heeft. Eens terug in Schaffen vernemen de piloten dat de Heinkel neergestort is in Nederland, te Bunde, in de omgeving van Maastricht. De "Sioux" werd gewroken.

4. Mai 1940

Avec le passage au statut de Pied de Paix Renforcé (septembre 1939 à mai 1940) un numéro secret est attribué à chaque champ d'aviation militaire; Schaffen reçoit le N° 9, tandis que son terrain de secours, Le Culot reçoit le N° 21.



De g à dr/Van I naar r. Janssens-Hansel-Eyskens-Wégria-Jacobs-Boridewitz (Photo Wégria)

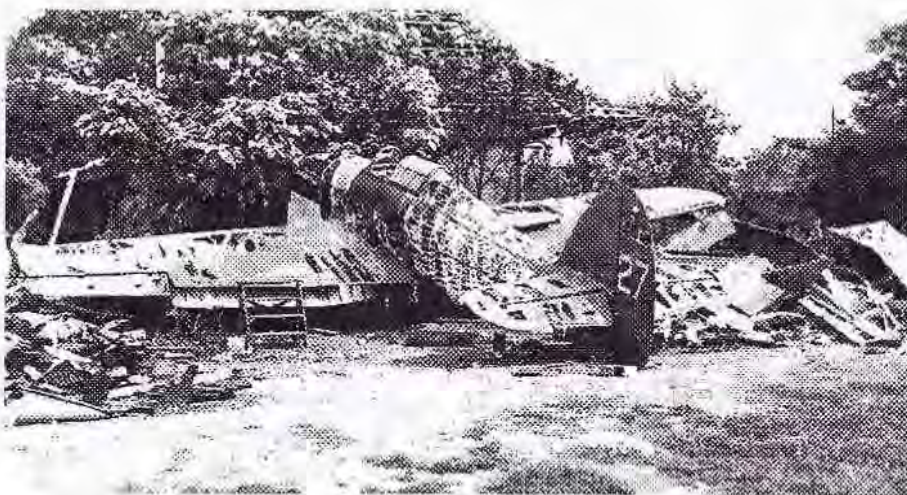
A la veille de la campagne des 19 Jours, la 1^{re} Escadrille de chasse dispose de 15 Gloster Gladiator en état de vol. A côté de cela, une escadrille d'Evere est présente sur le terrain, à savoir la 7^{me} Escadrille de Reconnaissance avec 7 Fairey Fox, tandis que la 5^{me} Escadrille de Nivelles y est également déployée à avec ses Fairey Fox VI, pour des manœuvres.

5. L'attaque du 10 mai 1940

Le commandement de l'aérodrome de Schaffen est assuré à ce moment par, le major Hendricks qui commande le 1^{er} Groupe, le capitaine Guisgand qui commande la 1^{re} Escadrille équipée de 15 Gladiator et le capitaine Charlier qui commande la 2^{me} Escadrille équipée de 11 Hurricane.

Le statut d'alerte est supprimé le 9 mai à 19h00 après avoir été renforcé depuis le 7 mai; des permissions sont même accordées. L'alerte survient vers 2 heure du matin le 10 mai. Quatre escadrilles sont à ce moment réunies à Schaffen.

Tous les Fox de la 5/III/2Aé décollent à temps et rejoignent le terrain de secours de Vissenaken; les premiers Gladiators de la 1/I/2Aé et de la 2/I/2Aé les suivent et se posent au Culot Les Hurricane alignés au cordeau face au



4. Mei 1940

Met het overschakelen naar de toestand van Versterkte Vredesvoet (september 1939 tot mei 1940) wordt aan de militaire vliegvelden een geheim terrein nummer toegekend. Zo word Schaffen bedacht met het nummer 9, terwijl haar hulpvliegveld Le Culot het terreinnummer 21 toegewezen kreeg.

Op de vooravond van de Achttiendaagse Veldtocht beschikt het 1^{ste} Smaldeel over 15 vliegklare Gloster Gladiator, terwijl het 2^{de} Smaldeel 11 vliegbare Hurricane kan opstijgen. Daarnaast is een smaldeel van Evere aanwezig op het vliegveld, nl. het 7^{de} Verkeningssmaldeel met 7 Fairey Fox VIII toestellen, terwijl het 5^{de} Smaldeel vanuit Nijvel (Jacht) eveneens te Schaffen ontplooid is voor manoeuvres met haar Fairey Fox VI.

5. De inval van 10 mei 1940

De commandant van het vliegveld van Schaffen is majoor Hendricks, bevelhebber van de 1^{ste} Groep, kapitein Guisgand, bevelhebber van de 1^{ste} Smaldeel uitgerust met 15 Gladiator en kapitein Charlier, bevelhebber van de 2^{de} Smaldeel uitgerust met 11 Hurricane.

Op 9 mei om 19 uur, werd de alarmtoestand beëindigd na verhoogd te zijn sedert 7 mei en zelfs verloven werden toegestaan terwijl de 10^{de} mei rond 2 uur 's morgens de nakende aanval aangekondigd werd. Op dit ogenblik, zijn er vier smaldelen verzameld in Schaffen.

De vliegtuigen stonden netjes opgeleijnd met de neus naar de hangars, hetgeen de taak van de aanvallende Duitsers vergemakkelijkte en het bovendien onmogelijk maakt voor een reeks toestellen om uit de rij weg

hangar, attendent moteur tournant, que le dernier peloton de Gladiator soit passé derrière eux car le dégagement pour effectuer le taxi est limité.

A ce moment, venant de l'est, surgissent les trois premiers bimoteurs de bombardement allemands. C'est un véritable désastre. Lorsque l'accalmie survient, seuls deux Hurricane ont pu décoller sous l'attaque; d'autres sont incendiés, ainsi qu'un Gladiator. Les 7 derniers sont plus ou moins endommagés. En outre, tous les Fox de la 7^{ème} Escadrille sont détruits.

Cette catastrophe signifie la perte des meilleurs avions de chasse belges, présage du déroulement général des opérations.

6. L'occupation allemande

Déjà avant la capitulation belge du 28 mai, les Allemands occupent le champ d'aviation de Schaffen et le placent sous le commandement d'un certain Mittach. La Résistance signalera régulièrement à Londres la présence de Junkers Ju-87 Stuka à Schaffen, ainsi que d'ateliers de réparation et de hangars pour pièces détachées de Stuka "Erla" (Frontreparaturbetrieb GL. Erla Werk VII Schaffen-Diest). Environ 400 civils – hommes et femmes – y travaillent. Le 10 avril 1944, "Erla" est complètement détruit par un bombardement allié qui coûte également la vie à beaucoup de civils qui travaillent sur le champ d'aviation mais aussi à des habitants du quartier Schoonaarde. Les ateliers sont hors d'usage pour trois mois. La libération intervient d'ailleurs avant qu'ils ne soient redevenus tout à fait opérationnels.

7. Après la libération

Au cours du mois de novembre et décembre 1944, le champ d'aviation de Schaffen est pris en charge par des unités de transport britanniques équipées de DC3/C-47 Dakota, ainsi que par les 41 et 130 Squadrons de la RAF, équipés de Spitfire XIV, et par le Squadron 402 de la RCAF équipé de Spitfire IX.

te geraken tijdens het bombardement omdat er geen taxi ruimte beschikbaar was. Het opstijgen gebeurde te laat, Hurricane waarvan er slechts twee weggeraakte naast 15 Gladiator, en die landen op het uitwijkingsvliegveld van Le Culot.

13 Fairey Fox VI van het 5^{de} Smaldeel waren net op tijd opgestegen en landden in Vissenaken, terwijl zeven Fairey Fox VII van het 7^{de} Smaldeel eveneens vernietigd werden in Schaffen.

Deze catastrofe elimineerde de beste Belgische jachtvliegtuigen, en was een voorbode van de algemene ondergang.

6. De Duitse bezetting

Nog voor de Belgische overgave op 28 mei 1940 nemen de Duitsers het vliegveld van Schaffen in bezit onder bevel van een zekere Mittach. Door de Weerstand werden geregeld Stuka's gesignaleerd op dit vliegveld aan Londen, doch eveneens de aanwezigheid van herstellingsdiensten en werkplaatsen voor stuka-onderdelen "Erla" (Frontreparaturbetrieb GL Erla-Werk VII Schaffen-Diest). Ongeveer 400 burgers, mannen en vrouwen werkten op het vliegveld onder Duitse bezetting. Op 10 april 1944 werd de "Erla" volledig verwoest bij een bombardement door geallieerde vliegtuigen, waarbij vele burgers die op het vliegveld werkten de dood vonden. De herstellingswerkplaats lag voor een drietal maanden stil, en er de werkplaats weer op volle toeren draaide, was de bevrijding reeds nakend.

7. Na de bevrijding

Tijdens de maanden november en december 1944 wordt het vliegveld in gebruik genomen door elementen van de RAF: DC3/C-47 voor bevoorradingsopdrachten, het 41 en 402 Squadron van de RCAF met Spitfire IX en het 130 Squadron van de RAF met Spitfire XIV.



8. Le temps de paix

Le 9 mars 1946, la Section belge de la RAF installe l'Ecole de Pilotage Élémentaire à Diest et à Schaffen. Les élèves-pilotes de la 107 et de la 108 réunis en une seule promotion, qui avaient commencé leur instruction en vol à Botisham, aérodrome situé à l'est de Cambridge en Grande-Bretagne, s'installent à Diest, dans le centre de la ville, dans un ancien couvent de religieuses de l'ordre des Cisterciennes de St Bernard, confisqué lors de la Révolution française. Après 1830, il deviendra un hôpital militaire, l'école régimentaire du 18^{ème} Régiment de Ligne, puis un arsenal, nom qui lui restera.

L'école est commandée par le Squadron Leader Léon Prévot, DFC, encadré de 217 hommes.

L'entraînement en vol (EFTS) est sous les ordres du Flight Lieutenant Jean Wilkin et se déroule à Schaffen où les élèves sont amenés en camion. L'école dispose de 31 Tiger Moth et de deux DH-89 Dominic.

Il faut d'abord enlever le "Square mesh" qui avait été posé en grande quantité sur l'aérodrome, pour empêcher que les béquilles des avions ne s'y accrochent.

Priorité est donnée à la surface qui s'étend devant les hangars.

L'enlèvement sera poursuivi plus tard, lors de l'arrivée des 109 et 110^{ème} promotions, dans la partie nord du terrain, moins utilisée.

8. Vredesvoet

Op 9 maart 1946 wordt besloten tot de installatie van de Elementaire Vliegschool te Diest en Schaffen. De leerling piloten van de 107 en 108, verenigd in één promotie, die hun vliegopleiding begonnen waren in Botisham, vliegveld ten oosten van Cambridge, installeerden zich in Diest-Centrum, in een klooster van de zusters Cistersenzers van St Bernard, pand dat tijdens de franse revolutie was opgeëist. Na 1830 werd het achtereenvolgens een militair hospitaal, de school van het 18^e Linierregiment, en ten slotte een arsenaal, benaming die het zou behouden

De school wordt bevolen door Squadron Leader Léon Prévot, DFC, bijgestaan door 217 manschappen. De instructie in vlucht (EFTS) wordt geleid door Flight Lieutenant Jean Wilkin en heeft plaats te Schaffen, naar waar de leerlingen per camion vervoerd worden. De school beschikt over 31 Tiger Moth en 2 DH-89 Dominic. Vooraleer te kunnen opereren moest overgegaan worden tot het opruimen van de "Square mesh", die in grote hoeveelheden over het veld gespreid lag om te beletten dat de staartsteun van de vliegtuigen eraan bleef haperen. Bij de opruiming werd het oppervlak vóór de loodsen in eerste prioriteit behandeld. De opruiming zal later, bij de aankomst van de 109 en 110 promotie verdergezet worden in het minder gebruikte noordelijk gedeelte van het terrein.



Enlèvement du Square mesh par des élèves de la 107/108 Prom
Het ophalen van Square mesh door leerlingen van 107/108 Prom Photo: Léon de Ville de Goyet

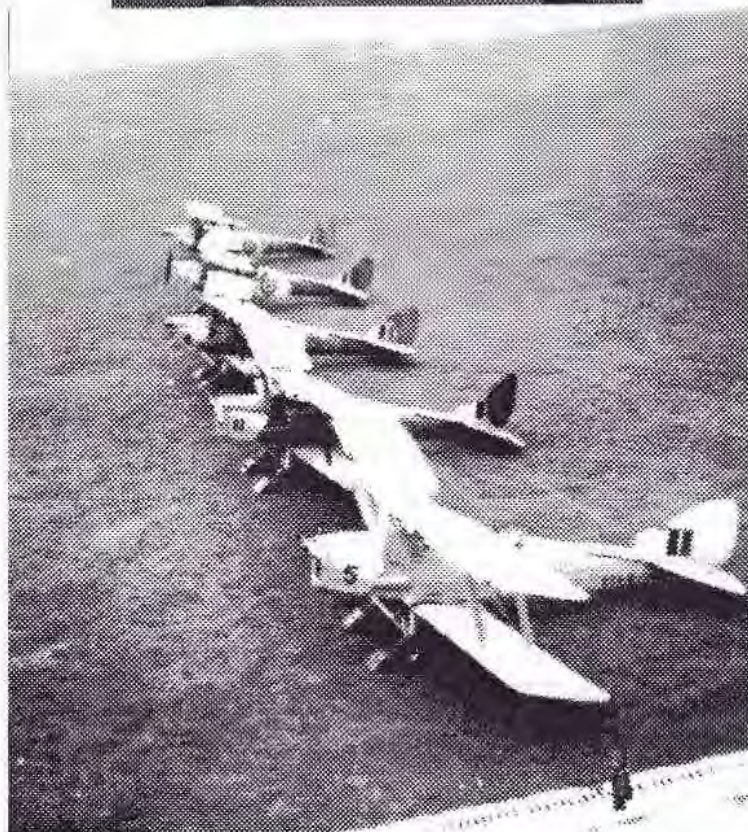


Quelques élèves de la 110^e Prom — Enkele leerlingen van de 110^e Prom

La 107/108 retourne en Grande-Bretagne en octobre 1946 à Kirton-In-Lintsey, Lincolnshire, pour poursuivre son entraînement avancé sur Harvard (SFTS). Les élèves sont brevetés le 24 septembre 1947; ce sera la dernière promotion belge à recevoir les ailes de la RAF.

Petit à petit, les Tiger Moth sont remplacés par des avions plus modernes. En 1948, deux Chipmunk de De Havilland Canada, appareil à aile basse entièrement métallique sont livrés, suivis des premiers SV4B qui constitueront bientôt la flotte exclusive de l'école. La 114^{ème} promotion dernière à recevoir la totalité de son entraînement élémentaire en vol à Schaffen, utilise encore de temps en temps le Tiger Moth pour les séances de pilotage aux instruments car cet appareil est le seul pour le moment à disposer d'une capote opaque qui est rabattue sur le cockpit de l'élève.

Le déménagement de l'école à Goetsenhoven près de Tirlemont a lieu le 22 juillet 1950. Le terrain d'aviation de Schaffen passe alors entre les mains de la Force Terrestre. Une page de l'histoire de l'Aéronautique militaire belge est tournée.



N. Vandriessche

A. De Cock

R. Feuillen

De 107/108 keert terug naar Groot Britannië (Kirton-In-Lintsey, Lincolnshire) in oktober 1946, ten einde er de voortgezette vliegopleiding op Harvard (SFTS) te volbrengen. De leerlingen worden gebrevetteerd op 24 september 1947; het is de laatste Belgische promotie die de RAF vleugels krijgt.

Langzamerhand worden de Tiger Moth vervangen door moderne vliegtuigen. In 1948 worden twee Chipmunk van De Havilland Canada geleverd. Deze vliegtuigen zijn volledig in metaal en uitgerust met een lage vleugel. Zij worden opgevolgd door de eerste SV4-B, die weldra de exclusiviteit van het vliegtuigenpark zal uitmaken. De 114^{de} promotie, de laatste die zijn volledige elementaire vliegopleiding te Schaffen zal genieten, gebruikte bijwijken nog de Tiger Moth voor instrumentkwalificatie, omdat dit toestel het enige was, uitgerust met een ondoorzichtelijke hoes die over de cockpit van de leerling kon bevestigd worden.

De verhuis van de school naar Goetsenhoven bij Tienen heeft plaats op 22 juli 1950. Het vliegveld van Schaffen gaat dan over de Landmacht. Een bladzijde van het Belgisch Militair Vliegwezen wordt hiermee omgedraaid.

9. Le Centre d'Entraînement au Parachutage

Les premiers éléments du Centre de Parachutage s'installent à Schaffen en avril 1947, sous les ordres du capitaine Debefve, DSO. Les premiers largages de mannequins depuis des DC3 du 15 Wing ont lieu immédiatement; les premiers sauts sont exécutés le 11 septembre. Ceux en ballon ont lieu le 28 novembre.

Dès 1953, le ronronnement des moteurs des C-119, nouvel appareil de transport du 15 Wing se font entendre dans le ciel de Schaffen. Le "Flying Boxcar" sera l'image des Para-commandos dans le ciel de Schaffen pendant 20 ans.

9. Het Trainingscentrum voor Parachutage

In de maand april 1947 kwam de voorwacht van het Trainingscentrum voor Parachutage in het kwartier te Schaffen aan, onder bevel van kapitein Debefve, DSO.

Onmiddellijk werden vanuit DC3's van de 15^{de} Wing proefdroppings met poppen gemaakt; de eerste sprongen worden uitgevoerd op 11 september. De sprongen uit een ballon vangen aan op 28 november.

Vanaf 1953 neemt men het geronk van de motoren waar van de C-119, nieuw transportvliegtuig van de 15^{de} Wing. De "Flying Boxcar" zal voor de volgende 20 jaar het vertrouwd beeld van de Para Commando's worden in de Schaffense hemel.



L'aérodrome de Schaffen aujourd'hui – Het huidige vliegveld van Schaffen

Pendant les années 1960, la plaine de Schaffen est à nouveau étendue en direction du sud-ouest, vers le Fort Léopold et la gare du chemin de fer. Quelques maisons sont expropriées et le terrain est aplani, non pour permettre l'atterrissage et le décollage des C-119 mais pour agrandir la zone de largage (DZ) et par conséquent, l'aire de sécurité pour les parachutistes. La fonction de champ d'aviation est aujourd'hui réduite à l'usage des avions et hélicoptères de l'Aviation Légère de la Force Terrestre. Le Diest Aéroclub est autorisé à utiliser la plaine le week-end lorsqu'il n'y a pas d'activité militaire.

En 1972, la Force Aérienne a remplacé ses C-119G par des C-130H, appareil devenu très familier pour les diestois.

In de loop van de jaren 60 wordt het terrein van Schaffen opnieuw uitgebreid in zuidwestelijk richting langs de zijde van het Leopoldfort en het spoorwegstation. Enkele huizen worden onteigend en het terrein afgevlakt, niet om het opstijgen en landen van de C-119 toe te laten, maar wel om de landingszone (DZ), en aldus de veiligheidszone voor de parachutisten uit te breiden. De vliegactiviteiten worden tot op heden beperkt tot het gebruik van vliegtuigen en helicopters van de Landmacht. De Aeroclub van Diest mag het veld gebruiken tijdens het weekend, als er geen militaire activiteiten gepland zijn. In 1972 heeft de Luchtmacht zijn C-119G vervangen door de C-130H, een zeer vertrouwd silhouet voor de Diestenaars.

R.F.

Vertaling: Leon BERGMANS

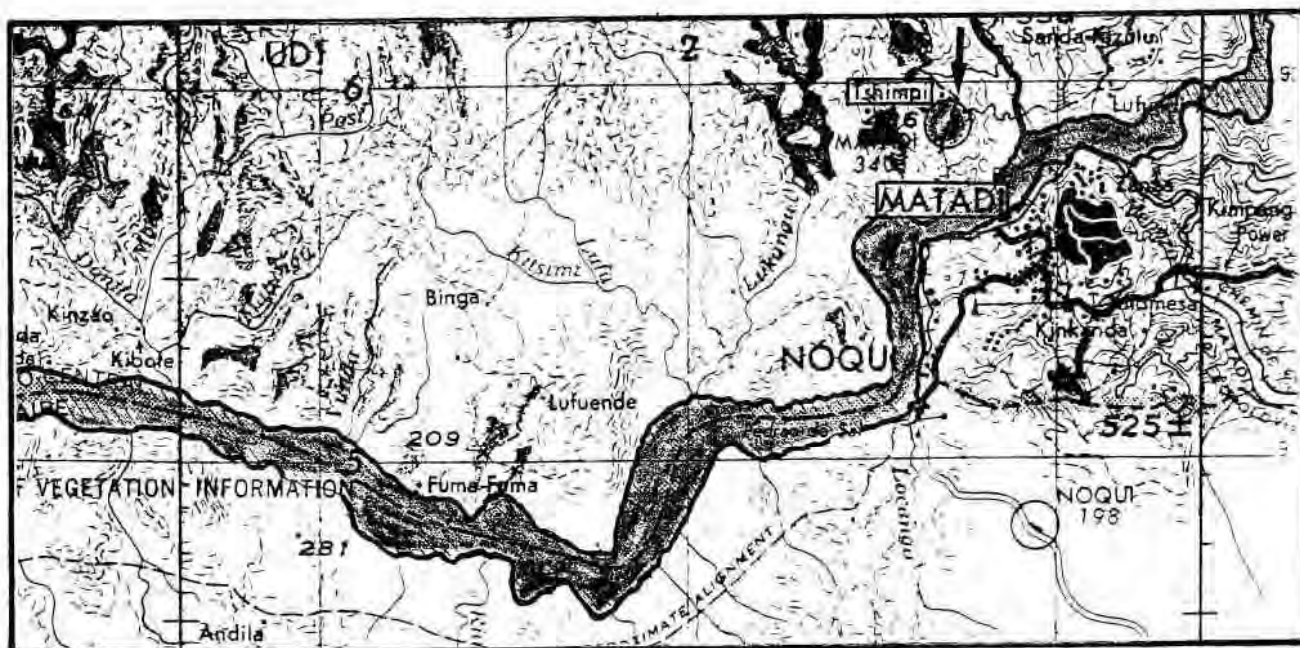
Chronique de Matadi (Juillet 1960)

La mutinerie de la Force Publique, dans les jours qui suivirent les fêtes de l'indépendance du Congo et les diverses exactions qui en découlèrent ont été largement évoquées dans des bulletins trimestriels précédents.

Il est malgré tout intéressant de relater aujourd'hui un fait qui s'est passé à l'aérodrome de Tshimpi, aménagé sur la colline située sur la rive droite du fleuve Congo, en face de la ville de Matadi, dont un de nos membres Edouard WATHELET en fut le protagoniste.

De Matadi kroniek (Juli 1960)

De muiterij van de Force Publique in de dagen na de onafhankelijkheidsfeesten van Kongo en de verschillende machtsmisbruiken die er uit voortvloeiden, werden eerder uitgebreid weergegeven in de driemaandelijks bulletins. Desondanks is het interessant er de dag van vandaag een feit aan te verbinden waarin één van onze leden, Edouard Wathelet, de hoofdrolspeler was en dat zich heeft voorgedaan op de luchthaven van Tshimpi, aangelegd tegenover de stad Matadi, op de heuvel gesitueerd op de rechteroever van de Kongostroom.



A cette époque, j'effectuais le remplacement du commandant d'aéroport rentré en Belgique en congé statutaire. J'ai donc vécu là-bas les jours de l'Indépendance. J'étais arrivé sur place fin décembre 1959, avec mon épouse et mon fils âgé de cinq ans, pour permettre la remise et reprise de la fonction. Les premiers jours, nous logions en ville, à l'hôtel Central, proche de la rampe d'accès au bac qui permettait la traversée du fleuve.

La mutinerie du camp militaire de Matadi survint le lendemain de celle qui se produisit à Thysville et elle durât plusieurs jours. Pendant ces journées critiques, aucunes directives, ordres ou conseils ne me parvint de l'Aéronautique Civile établie à Léopoldville, service auquel j'appartenais! J'étais néanmoins au courant de la situation tant à Léopoldville que dans le Bas-Congo.

J'avais profité des six mois précédents pour aménager, entre autres, une installation radio et un pupitre de contrôle aérien des plus adéquats. Il est vrai que ma formation et mon passage aux Troupes de Transmission (TTR) à Vilvoorde (opérateur radio) lors de mon service militaire y étaient pour quelque chose. Mais cela est une autre histoire.

In deze periode verving ik de luchthavencommandant die was teruggekeerd naar België met statutair verlof. Ik heb dus de dagen van de onafhankelijkheid daarginder meegemaakt. Eind december 1959 was ik ter plaatse aangekomen, samen met mijn echtgenote en mijn vijfjarige zoon, teneinde de overgave en overname van de functie toe te laten. De eerste dagen logeerden wij in de stad in het hotel Central, kortbij het toegangplatform tot het veerpont, dat de oversteek van de stroom verzekerde.

De muiterij in het militaire kamp van Matadi die verschillende dagen duurde, brak uit de morgen die volgde op deze van Thijsstad. Gedurende deze kritieke dagen bereikte mij geen enkele aanwijzing, order of advies vanwege de Burgerlijke Luchtvaart te Leopoldstad waartoe ik behoorde! Niettemin was ik op de hoogte van de toestand zowel in Leopoldstad als in de Beneden-Kongo.

Van de voorbije zes maanden had ik gebruik gemaakt om o.a. de meest geschikte radio en een paneel voor luchtcontrole te installeren. Het is waar dat mijn vorming (radio-operator) en verblijf bij de transmissietroepen (TTR) te Vilvoorde gedurende mijn militaire dienst er voor iets tussen zat. Maar dat is een andere geschiedenis.

J'eus le temps le jour J, très tôt le matin, de véhiculer ma famille chez Monsieur Reypens, exploitant forestier du Mayumbe et le prévenir ainsi que sa famille, de l'urgence d'évacuer. C'est en rentrant à la plaine d'aviation que je me suis trouvé nez à nez avec des insurgés qui voulaient me faire subir les mêmes outrages que les officiers de la Force Publique. Heureusement pour moi, arriva à ce moment le camion citerne conduit par un de mes agents congolais. C'est grâce à l'intervention de cet homme qui entreprit une longue palabre que je ne fut pas molesté. Emmené sans ménagements, j'ai été alors jeté dans une case servant de dépôt, située à l'arrière des bâtiments de l'aéroport. Les militaires mutins étaient maîtres des lieux. Heureusement, cette séquestration fut adoucie par le dévouement des hommes du camp de l'aéroport qui m'apportèrent de quoi me sustenter en me glissant de la moambe et des bananes au travers d'une ouverture pratiquée dans la cloison arrière de la case.

A la nuit tombante, l'ouverture fut agrandie et aidé par plusieurs de mes agents, je me suis évadé. Après un détour dans la brousse j'ai trouvé refuge dans une maisonnette du camp. Je m'y terrais plusieurs jours, mort d'inquiétude. J'entendais les va-et-vient tout proche des militaires. Ils avaient amené en bout de piste, des canons qu'ils avaient pointés sur le "Chaudron de l'Enfer", coude prononcé du fleuve, juste en aval du port. Régulièrement, on venait me communiquer l'évolution de la situation: violés en ville, mouvements dans le port et au camp de l'aéroport, etc. Ces journées sont restées bien ancrées dans ma mémoire.

Un beau matin, dès potron-minet, deux de mes hommes vinrent me trouver et tinrent des mots étonnants. Je devais absolument me rendre à la tour de contrôle afin de faire atterrir un avion qui amenait le Président Kasavubu et le Premier ministre Lumumba. C'était urgent. Ces personnalités devaient venir parlementer avec les militaires et permettre la libération et l'évacuation des blancs de Matadi, séquestrés à l'hôtel Métropole.

C'était inespéré pour moi. Mais quelle serait l'attitude des militaires qui m'avaient séquestré et qui occupaient les lieux? Je n'avais aucune envie de retomber entre les mains de ces soudards. Om me rassura; les chefs (sic) étaient informés. Le nécessaire avait déjà été fait auprès des hommes de troupe. Finalement, je me décidais quand même de quitter ma cache.

Effectivement, le parcours entre celle-ci et la tour de contrôle s'effectua sans encombre. Les points stratégiques étaient tous désertés. C'est ainsi que je me suis retrouvé assis à la table d'écoute bien avant l'heure prévue. De longues heures utilisées pour faire un état des lieux: radios, gonio, téléphone, etc ... Tout était impeccable, rien n'avait été touché ou abîmé.

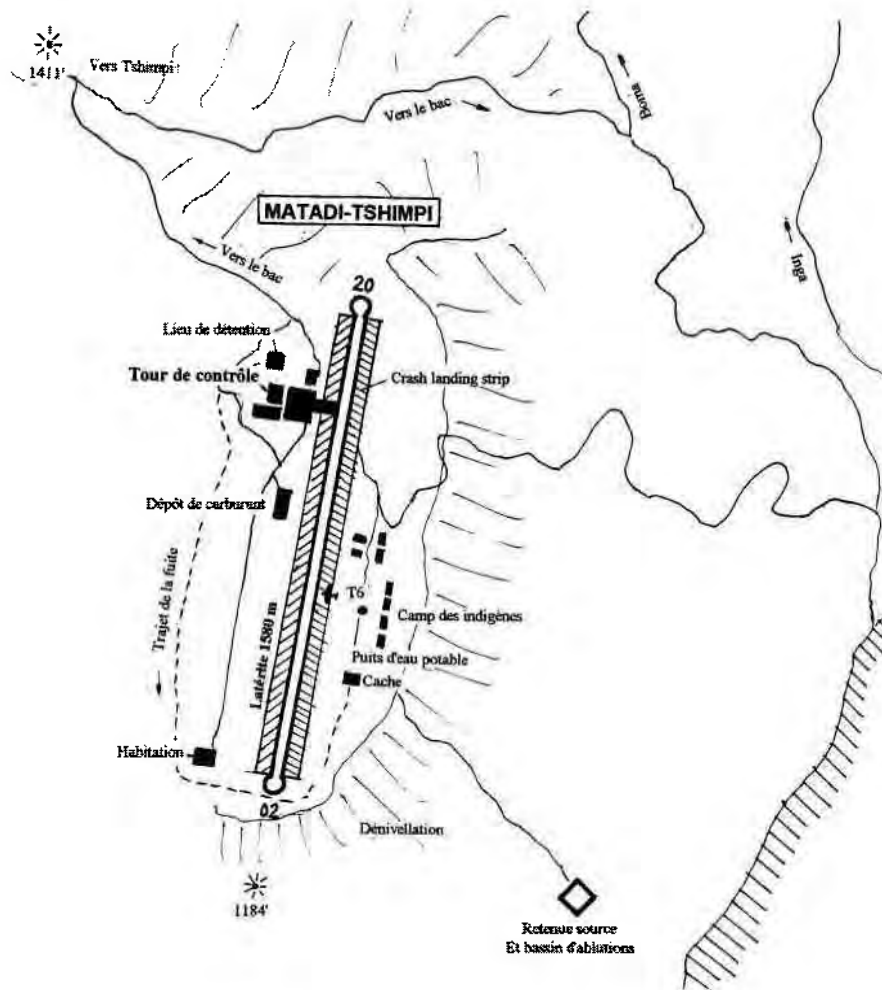
Op de dag J, zeer vroeg in de morgen, had ik de tijd om mijn familie te vervoeren naar mijnheer Reypens, bosexploitant van te Mayumbe, en hem also te waarschuwen tot een dringende evacuatie van zijn familie. Het was bij het binnengaan van het vliegplein dat ik mij neus aan neus bevond met de opstandelingen die mij dezelfde beledigingen wilden doen ondergaan als de officieren van de Force Publique. Gelukkig voor mij arriveerde op dat ogenblik de tankwagen, bestuurd door een van mijn Kongolese agenten. Het is dank zij de tussenkomst van deze man en veel gepalaver dat ik niet werd gemolesteerd. Meegenomen zonder plichtplegingen werd ik vervolgens in een kot gegooid in de achterste gebouwen van de luchthaven, dat als opslagplaats dienst deed. De militaire muiters waren meester over deze plaatsen. Gelukkig werd deze opsluiting verzacht door de toewijding van de mannen uit het kamp van de luchthaven die mij sterken door mij palmnoten (moambe) en bananen toe te schuiven door een opening aangebracht in de achterste wand van het kot.

Bij het invallen van de nacht werd de opening vergroot en met behulp van meerdere van mijn agenten ben ik gevlucht. Na een omweg door het oerwoud vond ik een toevlucht in een huisje van het kamp. Ik hield er mij verschillende dagen schuil, dodelijk ongerust. Ik hoorde van dichtbij het heen en weer geloop van de militairen. Op het einde van de landingsbaan hadden zij kanonnen aangebracht gericht op de "Chaudron de l'Enfer" ⁽¹⁾, een uitgesproken bocht van de stroom, stroomafwaarts van de haven. Regelmatig kwam men mij berichten over de evolutie van de toestand: verkrachtingen in de stad, bewegingen in de haven en in het kamp van de luchthaven enz. Deze dagen zijn goed verankerd gebleven in mijn geheugen.

Op een mooie morgen bij het krieken van de dag, kwamen twee van mijn mannen mij vinden, verbazingwekkende woorden uitkramende. Ik moest mij dwingend begeven naar de controletoren teneinde de landing te verzekeren van een vliegtuig dat president Kasavubu en eerste minister Lumumba vervoerde. Het was dringend. Deze personaliteiten moesten komen praten met de militairen en de bevrijding en evacuatie van blanken te Matadi toelaten, opgesloten in het hotel Métropole.

Voor mij was het onverhoopt. Maar wat zou de houding zijn van de militairen die mij hadden opgesloten en die de plaats bezetten? Ik had geen enkele goesting om terug te vallen in de handen van deze onbehouwen vechtjassen. Men stelde mij gerust. De chefs (sic) waren op de hoogte. Bij de mannen van het troepenkader was het nodige reeds gedaan. Uiteindelijk besloot ik toch mijn schuilplaats te verlaten. En werkelijk, het doorlopen van het traject tussen deze (de schuilplaats n.v.d.r.) en de controletoren verliep zonder moeilijkheden. Al de strategische punten waren verlaten. Het is op die wijze dat ik mij, lang voor het voorziene uur, aan mijn luisterpost bevond. Meerdere uren waren nodig om een boedeldoestand op te maken: radio's, gonio, telefoon enz. Alles was perfect, niets was aangeraakt of beschadigd.

Et l'appel vint. C'était le Héron de l'Aviation Militaire de la Force Publique avec l'adjudant-chef Lembourg comme pilote. Je l'avais connu au 15 Wing de Transport Aérien de la Force Aérienne. C'était la saison sèche et une couverture de nuages obligea le pilote à effectuer une percée à l'aide du radiophare. La procédure s'effectua normalement et l'avion se posa puis vint s'immobiliser sur le tarmac près de la tour.



En dan de oproep. Het was de Héron van het Militaire Vliegwezen van de Force Publique, met adjudant-chef Lembourg als piloot. Ik had hem gekend in de 15^e Wing van Luchttransport van de Luchtmacht. Het was het droog seizoen en een wolkenlaag verplichtte de piloot een doorsteek te maken bijmiddel van het radiobaken (beacon let down n.v.d.r.). De procedure verliep normaal. Het vliegtuig landde en kwam tot stilstand op de tarmac dichtbij de toren.

Après une ruée indescriptible des hommes de la plaine pour poser le marche pied, les éminents passagers sortirent de l'avion. Le premier président du Congo indépendant d'abord, petit homme râblé, un peu pataud, au visage bon enfant et l'autre qui resta figé un instant dans l'encadrement de la porte, Monsieur le Premier ministre en personne, échalas au profil de Lénine (ressemblance voulue peut-être), au regard aigu, perçant, scrutateur et très persuasif.

Ils venaient à peine de sortir qu'un autre appel vint à la radio. Il venait d'un avion en finale et émanait d'un "crack", un des vétérans d'Afrique, le commandant Delhaes de la Sabena. En bimoteur Cessna, il avait à son bord un Attaché d'ambassade qui venait aussi assister aux pourparlers. Le "Mayélé" avait effectué une percée sur la mer avant de remonter en VFR sur Matadi !

Scène mémorable: dès que l'avion se posa, le pilote et l'Attaché furent encadrés par deux sbires armés. Scène mémorable: dès que l'avion se posa, le pilote et l'Attaché furent encadrés par deux sbires armés jusqu'aux dents: fusil FAL croisé sur la poitrine, cartouchières rebondies, grenades accrochées aux poches et au ceinturon. D'un comique, mais à faire peur. Malgré la distance qui me séparait d'eux, je remarquais les traits livides chez tous.

Na een onbeschrijflijke stormloop door mensen van het vliegveld om de treeplank te plaatsen, stapten de eminente passagiers uit het vliegtuig. Eerst de eerste president van het onafhankelijke Kongo, klein en fors, enigszins onbeholpen en met een kindvriendelijk gezicht. En dan de andere die een ogenblik als verstijfd in de deuropening bleef staan. Mijnheer de eerste minister in eigen persoon, lang opgeschoten Lenin-profiel (gewilde gelijkenis misschien), scherpe, indringende blik, monsterend en overtuigend.

Nauwelijks waren zij uitgestapt of een andere oproep klonk over de radio. Hij kwam van een vliegtuig dat in finale was en ging uit van een "crack", één van de Afrika-veteranen, commandant Delhaes van de Sabena. Aan boord van de tweemotorige Cessna bevond zich een ambassadelid die eveneens kwam deelnemen aan de besprekingen. De "Mayélé" had een doorsteek (van het wolkendek n.v.d.r.) uitgevoerd boven zee, alvorens onder VFR te klimmen richting Matadi!

Onvergetelijke scène! Van zodra het vliegtuig was geland werd de piloot en het ambassadelid omringd door twee tot de tanden gewapende smerissen. Het Fal-geweer gekruist over de borst, geronde kogeltassen, aan zakken en koppelriem vastgemaakte granaten. Komisch, maar bang makend. Ondanks de afstand die mij van hen scheidde merkte ik bij hen beiden de lijkleke trekken op.

Après palabres tout azimut, parade de militaires insurgés, le reste se passa normalement. Des ordres furent donnés et, à part quelques gardes restés sur place, un convoi prit le départ vers le bac. J'étais ébahi, je restais libre de mes mouvements, personne ne vint à la tour. J'en profitais pour quitter celle-ci et aviser le commandant Delhaes de la situation. Je l'invitais à mon habitation assez éloignée du tarmac afin de se reposer et surtout, quant à moi, faire l'état des lieux. A part le poulailler vide, rien n'avait été dérobé. Nous avons eu droit cependant à une moambe venue du camp de l'aéroport. C'était peut être une de mes poules, qui sait?

Je téléphone alors à l'hôtel Central afin de savoir où en sont les tractations. J'obtiens un serveur et de suite, je replace violemment le cornet sur son socle car à travers la réponse que me faisait le boy, j'entendais de nombreux rires et cris. Ces porcs étaient en train de festoyer depuis leur arrivée en ville alors qu'à l'hôtel Métropole des gens meurtris par les derniers événements espéraient pouvoir quitter la ville.

Les VIP revinrent à la plaine assez tard dans l'après-midi. Tout avait été arrangé semble-t-il, les gens cloîtrés au Métropole pouvaient rejoindre un bateau amarré à quai.

L'adjutant-chef Lembourg me demanda alors des informations au sujet de l'aérodrome de Moanda. Les autorités avaient décidé de s'y rendre. Un peu tard car cet aérodrome n'avait pas de balisage de nuit. Om me demanda de faire le nécessaire et j'ai alerté la Base militaire de Kitona pour que des brûlots soient posés le long de la piste de Moanda afin de permettre à ces Messieurs d'atterrir. Le nécessaire fut fait et ils s'envolèrent vers leur destination.

La grande surprise était pour le lendemain. J'étais à la tour afin de capter tous renseignements possibles sur la situation quand soudain je reçus un appel de l'hélicoptère de l'Aviation militaire de la Force Publique (Avimil) piloté par le lieutenant Jean-Jacques Mans, un copain de la Force Aérienne. Il se trouvait à l'héliport de Matadi, sur les hauteurs sud de la ville et me demandait de préparer des fûts pour faire le plein.

Une heure plus tard, il se posait devant la tour. Il transportait deux personnes qu'il avait recueilli, Monsieur Rose de l'OTRACO (Office des Transports Congolais) et un représentant de la Bralima (Brasserie, limonade et malterie). N'étant nullement au courant de tous les accords Belgo-congolais survenus, je demandais à Jean-Jacques Mans le but de sa mission dans cette tourmente. Il me dit: "La Force Publique au complet et son Avimil sont à la disposition du gouvernement congolais. L'Avimil quant à elle, effectue tous les déplacements que les autorités congolaises désirent. Ainsi que l'avait écrit un grand "Mundele": *Avant = Après*.

En fait, il venait de Thysville avec des députés lumumbistes qu'il avait débarqué à l'héliport. Que diable venaient-ils faire alors que tout était rentré dans l'ordre? Semé le bordel pardi!

Na oeverloos gepraat in alle windrichtingen en opstandig militair vertoon, verliep voor de rest alles normaal. Bevelen werden gegeven en afgezien van enkele ter plaatse gebleven wachtposten, vertrok een konvooi naar het veerpunt. Ik keek er verbaasd van op: ik bleef vrij in mijn bewegingen en niemand kwam naar de toren. Ik maakte er gebruik van om deze te verlaten en commandant Delhaes op de hoogte te brengen van de toestand. Ik nodigde hem uit in mijn woning, nogal verwijderd van de tarmac, om zich uit te rusten en wat mij betrof, vooral een plaatsopname te doen. Afgezien van het lege hoenderhok was er niets gestolen. Wij kregen echter een moambe op ons bord die afkomstig was van het kamp van de luchthaven. Misschien was het wel één van mijn kippen, wie weet? Vervolgens telefoneer ik naar het hotel Central teneinde te weten te komen hoever de onderhandelingen stonden. Ik kreeg een ober aan de lijn en onmiddellijk legde ik de hoorn weer op de haak daar ik, doorheen het antwoord dat de boy mij gaf, veel gelach en geschreeuw hoorde. Sinds hun aankomst in de stad waren deze varkens bezig met fuiven, terwijl in het hotel Métropole de gekwetsten van deze laatste gebeurtenissen hoopten de stad te kunnen verlaten.

De VIP's kwamen terug naar het plein, nogal laat in de namiddag. Alles was blijkbaar geregeld. De mensen opgesloten in de Métropole, konden een boot nemen die aangemeerd lag aan de kade. Adjudant-chef Lembourg vroeg me vervolgens inlichtingen over de luchthaven van Moanda. De autoriteiten hadden beslist zich er naar toe te begeven. Een beetje laat, want deze luchthaven had geen nachtbekanning. Men verzocht me het nodige te doen en ik alarmeerde de militaire basis van Kitona opdat te Moanda brandpotten zouden worden geplaatst langsheen de landingsbaan, teneinde deze heren toe te laten er te landen. Het nodige werd gedaan en zij stegen op naar hun bestemming.

De grote verrassing was voor de volgende morgen. Ik bevond mij in de toren teneinde alle mogelijke informatie in te winnen omtrent de toestand, wanneer ik plots een oproep kreeg van een helikopter van de Militaire Luchtvaart van de Force Publique (Avimil), bestuurd door luitenant Jean-Jacques Mans, een makker uit de Luchtmacht. Hij bevond zich in de helihaven van Matadi op de zuidelijke hoogten van de stad en vroeg mij de vaten klaar te zetten om bij te tanken. Een uur later zette hij zich neer vóór de toren. Hij vervoerde twee personen die hij aan boord had genomen. Mijnheer Rose van Otraco (Office des Transports Congolais) en een vertegenwoordiger van Bralima (Brasserie limonade et malterie). Helemaal niet op de hoogte van al de onverwachte Belgisch-Kongolese akkoorden, vroeg ik Jean-Jacques Mans het doel van zijn zending midden deze troebelen. Hij zei mij "de volledige Force Publique en zijn Avimil staan ter beschikking van de Kongolese regering. En meer bepaald de voert Avimil al de verplaatsingen uit die de Kongolese autoriteiten verlangen". Alzo schreef een grote "Mundele": Voorheen = Nadien.

In feite kwam hij van Thysstad met de lumumbistische gedeputeerden die hij had afgezet op de helihaven. Wat voor de duivel kwam hij doen, nu alles weer normaal was? De boel op stelten zetten!

L'avenir le confirma. Les malversations continuèrent dans le Bas-Congo et dans une grande partie du Mayumbe. Je lui faisais remarquer que l'on était en train de spolier les Belges et qu'il venait de sauver ses deux passagers qui s'étaient cachés près de l'héliport.

Monsieur Rose me persuada de quitter mon poste et de me réfugier avec lui et son compagnon sur un des bateaux amarrés au port (une frégate de la Marine et le MS Thysville). Après avoir effectué le plein de l'hélicoptère et assuré son décollage vers l'héliport, je pris mes dispositions pour rejoindre le bac qui était relativement loin en dessous de nous. Pas question d'utiliser un véhicule de l'aérodrome. Nous avons découvert une vieille Ford laissée au parking par son propriétaire probablement parti vers Léopoldville avant les événements. Après quelques manipulations, le moteur a démarré et nous avons tous les trois dévalé la route menant au bac. Là, nous avons aperçu des hors-bord qui près de l'autre rive, tournoyaient près des deux navires. Après un certain temps, un des occupants nous aperçu et vint nous prendre. Nous avons pu alors monter à bord de la frégate puis du MS Thysville. Nous étions en sécurité. Ce bateau descendit le fleuve pour s'amarrer au port militaire de Banana.

Ancien militaire, je me présentais à la base proche de Kitona où je fus réincorporé par le major Remi, adjoint au commandant de la base, frère d'Hergé et caricature vivante de Tintin. J'effectuais des vols en "petit porteur" à la recherche de personnes demandant de l'aide et des reconnaissances à Boma et à Matadi. Je constatais que ma maison avait été pillée et qu'un T-6 du Flight Appui-feu avait fait un atterrissage forcé sur l'aérodrome de Matadi. Il gisait, perpendiculaire à la piste.

Ensuite, je pris place à bord d'un C119 piloté par le major Laforce, à destination de Léopoldville et fin décembre, je suis rentré en Belgique.

L'année suivante, j'ai rallié Elisabethville (Lubumbashi) au Katanga, au service de l'Avikat (Aviation militaire katangaise). J'effectuais des vols en Dove et en Héron et j'officiais également comme instructeur pour former de jeunes pilotes katangais. J'eus par exemple, les élèves N'Gosa et Ilingio.

Depuis mon arrivée à Lubumbashi en janvier 1961, des tracts circulaient dans les rangs des aviateurs militaires belges au service de l'Avikat, dans ceux des mercenaires et des militaires katangais concernant Patrice Lumumba. Le contenu exact de ces tracts n'est plus très vivace dans ma mémoire. En bref, ils dénigraient le personnage et signalaient qu'il était dangereux.

De toekomst woees het uit. De malversaties gingen door in de Beneden-Kongo en in een groot deel van Mayumbe. Ik deed hem opmerken dat men bezig was met de Belgen te beroven en dat hij zojuist zijn twee passagiers, die verstopt waren bij de helihaven, had gered.

Mijnheer Rose overtuigde mij er van mijn post te verlaten om samen met hem en zijn compagnon te vluchten met een van de boten die aangemeerd lagen in de haven (een fregat van de Marine en de MS Thysville). Na de helikopter te hebben volgetankt en zijn vertrek naar de helihaven te hebben verzekerd, maakte ik mij klaar om het veerpont te vervoegen dat relatief ver beneden ons lag. Geen kwestie een voertuig van de luchthaven te gebruiken. Wij hadden een oude Ford ontdekt, achtergelaten op de parking door zijn eigenaar die waarschijnlijk vertrokken was naar Leopoldstad. Na enkele pogingen sloeg de motor aan en stormden wij alle drie naar beneden op weg naar het veerpont. Daar zagen wij buiten boord motorboten die, aan de andere oever, rond twee boten draaiden. Na enige tijd merkte een van de bezetters ons op en kwam ons oppikken. Dan konden wij aan boord gaan van het fregat en nadien van de MS Thysville. Wij waren in veiligheid. Deze boot voer de stroom af om aan te meren in de militaire haven van Banana.

Als oud militair bood ik mij aan bij de nabij gelegen basis van Kitona waar ik opnieuw werd ingelijfd door majoor Remi, adjunct van de basiscommandant, broer van Hergé en een levende karikatuur van Kuifje. Ik voerde vluchten uit met een "petit porteur" op zoek naar personen die om hulp vroegen en voerde verkenningen uit te Boma en te Matadi. Ik stelde vast dat mijn huis geplunderd was en dat een T-6 van de Flight Vuursteun een noodlanding had gemaakt op de luchthaven van Matadi. Hij lag haaks op de landingsbaan.

Vervolgens nam ik plaats aan boord van een C119, bestuurd door majoor Laforce, met bestemming Leopoldstad. Eind december ben ik teruggekeerd naar België.

Het jaar daarop heb ik Elisabethstad (Lubumbashi) weer samen gebracht met Katanga, in dienst van Avikat (Aviation militaire katangaise). Ik voerde vluchten uit met Dove en Héron en was eveneens doende als onderrichter tot vorming van jonge Katangese piloten. Ik had ondermeer de leerlingen N'Gosa en Ilingio.

Sinds mijn aankomst te Elisabethstad in januari 1961, circuleerden er pamfletten over Patrice Lumumba in de rangen van de Belgische militaire vliegers in dienst van Avikat en bij de huurlingen en Katangese militairen. De juiste inhoud van deze strooibrieven heb ik niet sterk meer in mijn geheugen. In het kort kamden zij het personage af (Lumumba n.v.d.r.) en gaven aan dat hij gevaarlijk was.



Discours de départ du Lieutenant général aviateur Michel Mandl, Aide camp du Roi, Chef d'état-major de la Force Aérienne

Monsieur le ministre, Messieurs les bourgmestres, Messieurs les généraux, Chers invités en vos titres et qualité, geachte genodigden, et pour la première fois sans doute à une cérémonie militaire, Chers amis malentendants.

Si nous sommes réunis cet après-midi au 1^{er} Wing, c'est, comme ce fut précisé dans l'invitation que je vous ai adressée pour assister à cette cérémonie organisée à l'occasion de mon départ. Mais si vous avez tenu à être présent aussi nombreux à cette manifestation, c'est bien sûr parce que ce départ coïncide avec une page importante que nous tournons dans l'histoire des Forces armées et plus spécialement de la Force Aérienne. Je vous en remercie très chaleureusement et je m'empresse de présenter mes excuses à tous ceux que nous aurions pu oublier.

Een geschiedenispagina die ik vandaag heb willen omslaan in het gezelschap van mijn voorgangers. Ik zou hen te bedanken voor hun steun in het verleden en meer in het bijzonder vandaag, want ik kan moeilijk ontkennen dat deze taak, vol symboliek, die ik moet vervullen niet eenvoudig is. Ik bedank natuurlijk ook de aanwezige politici, om te beginnen met U Mijnheer de Minister. Uw belangstelling die ons te beurt valt, overstijgt zonder meer de protocollaire aspecten van uw functie en wij zijn er u uitermate erkentelijk voor.

La réorganisation des Forces Armées qui a officiellement débuté le 12 mai de l'an passé, avec l'approbation par le gouvernement du plan stratégique 2000-2015 est entrée aujourd'hui dans sa phase d'implémentation. Au cours des derniers 18 mois, plus de 600 officiers de grande valeur ont eu l'occasion d'imaginer une structure qui soit mieux adaptée à l'évolution des missions de nos Forces Armées. Une armée qui tient compte de perspectives réalistes de recrutement d'ici 2015 et qui rationalise son fonctionnement dans tous les domaines, mais plus spécialement dans les tâches de support

administratif et logistique qui ne sont pas directement liées aux opérations.

Inderdaad, één van de basisdoelstellingen van de reorganisatie bestaat erin om de operationele "output" te verbeteren of op zijn minst te behouden en dit met een beter getraind en uitgerust personeel. Om dit te bereiken moet de reorganisatie gepaard gaan met een gevoelige verhoging van de investeringen voor Defensie gedurende de vooropgestelde periode. Deze zal een beter evenwicht toelaten tussen de budgettaire enveloppen voor respectievelijk personeel, investeringen werkingsuitgaven. Deze modernisering- en rationaliseringsinspanningen van het defensieapparaat zullen een belangrijke impact hebben op het dagelijks leven van een groot deel van het personeel, vanwege de hergroepering en spijtig genoeg ook vanwege de onvermijdelijke ontbinding van eenheden.

Cette année, les décisions prises à l'issue du conclave budgétaire de début octobre n'ont pas épargné notre département, et ont entraîné un report des investissements liés aux capacités opérationnelles. Ceci va à l'encontre des objectifs poursuivis, mais il est à espérer que l'évolution de la situation économique du pays permette au gouvernement de faire réussir la réorganisation. Nous ne disposons bien sûr que d'une vision partielle des problèmes auxquels nos responsables politiques sont confrontés, mais la vigilance s'impose.

Gedurende de laatste tien jaar meen ik te mogen stellen, en dit zonder afbreuk te willen doen aan de andere machten, dat de Luchtmacht getracht heeft om permanent de ter beschikking gestelde middelen te optimaliseren. Ik hou eraan om vandaag de verantwoordelijken binnen te willen bedanken, want zij hebben ons de te volgen weg getoond. Deze beheersprincipes, die doeltreffendheid en doelmatigheid mastreven, werden uitgebreid naar het geheel van de Macht.

De reorganisaties en hergroeperingen hebben geleid tot de oprichting van een beheersinstrument binnen ComOpsAir, waar de logistiek zich uitermate geïntegreerd voelt bij de operaties. Ik heb voor het nastreven van dit objectief persoonlijk geijverd. Ik heb eraan gehouden om dit te verlengen tot in de eenheden, opdat binnen de nieuwe context van projectie van strijdkrachten, iedereen begrijpt dat de technische en logistiek steun onafscheidelijk zijn van de operaties en dat zij het succes er van bepalen.

Wij hebben verschillende lessen getrokken uit onze deelneming aan de gevoerde operaties in de Balkan. Een laatste maal wens ik het professionalisme te benadrukken van al diegenen die gedurende onze vijf jaar durende aanwezigheid in Italië, aan de operaties in de regio hebben meegewerkt. Ik meen ook te mogen stellen dat de prestaties van de 58 piloten, die tijdens 79 gevechtsdagen geopereerd hebben binnen het kader van de operatie Allied Force, een bijzondere vermelding verdient. Ik durf te hopen dat in de toekomst de verantwoordelijken binnen de eenheidsstructuur, in welk departement zij ook zijn. Ondergebracht, zich herinneren dat één van de fundamentele doelstellingen van hun opdracht bestaat in het inwerking stellen van de operationele middelen op het terrein.

Dans le contexte de la modernisation des Forces Armées, le concept "Joint" interforce ou interarmes, a pris une importance considérable. Votre volonté? Monsieur le ministre, d'aller le plus loin possible dans ce domaine, nous entraîne dans un modèle de gestion qui, il ne faut pas le cacher, peut surprendre lorsqu'on n'a pas suivi l'évolution de la réorganisation. J'aimerais au moment où nous entrons dans la phase concrète d'exécution du plan stratégique, rappeler ce que nous entendons par "Joint". "Joint" signifie l'union des efforts de chacun pour atteindre la meilleure performance des opérations menées par la Défense.

"Joint" signifie disposer d'une doctrine commune, intégrer les différents matériels pour opérer en harmonie et aussi disposer d'un volet commun d'entraînement. Nul doute que la structure unique constituera un moteur dans ces domaines. Mais il faut aussi continuer à exploiter au mieux les caractéristiques spécifiques de chaque composante. L'expertise typique à chaque domaine doit être préservée et nous devons aussi la retrouver aux niveaux de décision adéquats. Le succès des opérations en dépend.

Heren vertegenwoordigers van de operationele eenheden.

Uw aanwezigheid op deze plechtigheid symboliseert deze deskundigheid. Zij verrechtvaardigt de opdracht van de toekomstige eenheidsstaf. Dat diegenen die er morgen deel van zullen uitmaken zich herinneren dat ieder van U belangrijk is, dat U al onze standvastig moeten gehoor hebben voor de boodschappen die U aan de hiërarchische oversten overmaakt.

Van uw kant, moet U de draagwijdte begrijpen van uw aanwezigheid binnen het Departement defensie. De operaties waaraan we recent hebben deelgenomen, hebben U de ernst van uw opdracht doen begrijpen en hebben van U dan ook echte professionele gemaakt.

Mais tout n'est pas parfait. Nous en sommes pleinement conscients. Il nous appartiendra, ou plutôt, il vous appartiendra de faire en sorte que les dysfonctionnements qui apparaissent dans n'importe quelle organisation par manque de vigilance, par laxisme ou tout simplement la routine, fassent immédiatement l'objet d'actions correctives à tous les niveaux de responsabilité. Il y a de votre sécurité, de la sécurité de ceux qui vous entourent et plus généralement du succès de la mission, et donc de l'image de marque de notre organisation qui, demain encore plus que par le passé, devra évoluer, s'adapter, en un mot, se moderniser si nous voulons inciter les jeunes à la rejoindre.

Bij het verlaten van mijn functie zou ik in dit verband enkele bedenkingen met u willen delen. Tien jaar na de val van de muur van Berlijn beseffen wij uiteindelijk welke uitdagingen de omschakeling van een dienstplichtigen naar een professioneel leger inhoudt. Tot voor het overvallig personeel meegemaakt en de rekrutering stond op een laag niveau. Vandaag moeten we opnieuw

normaal rekruteren, opleiden na geselecteerd te hebben, fatsoenlijk vergoeden teneinde een ganse generatie jongeren te behouden voor wie het begrip Defensie niet evident is.

Par le passé, nous consacrons d'importants efforts au recrutement d'une catégorie essentielle de notre force: le personnel navigant. S'il est certain que nous devons toujours à l'avenir nous concentrer sur ce personnel, d'autres spécialités sont aujourd'hui devenues tout aussi critiques.

Informaticiens, électroniciens, contrôleurs de trafic et de défense aérienne se font rares et il nous est de plus en plus difficile d'attirer et surtout retenir ce personnel dans un climat très concurrentiel. Même si l'on assiste à une importante régression dans le secteur aéronautique civil après le 11 septembre, avec un lissage important des rémunérations, les Forces Armées ne seront jamais en mesure de rivaliser avec les organismes civils.

Het komt er voor ons dus op aan om jobperspectieven te ontwikkelen met reconversiemogelijkheden op basis van een gepersonaliseerd loopbaanbeheer met variabele duur. Ook moeten overtapmaatregelen tussen militair en burger voorzien worden, zoals wij dit reeds jaren toepassen, bij het hulpkader van het varend personeel. Mijnheer de minister U hebt allicht begrepen welke omvang de uitdaging die de strijdkrachten hebben in dit domein. U hebt dan ook geen moment gearzeld om u persoonlijk te bekommeren om het imago van Defensie en zodoende de onverschilligheid die bij de bevolking bestaat ten overstaan van het leger te doorbreken.

Efforts extrêmement louables, et on ne peut qu'applaudir les nombreuses initiatives que vous avez prises afin d'éviter, comme le formule sans doute exagérément Jacques Isnard dans le Monde début décembre, une certaine "ghettoïsation" de la collectivité militaire. Personnellement, je parlerais plutôt d'un risque de marginalisation des problèmes de défense. Ce danger est réel, en Europe demain mais déjà largement perceptible en Belgique. Le désintéressement des citoyens et plus spécialement de nombreux de nos élus pose un réel problème pour l'avenir de cette institution.

Indien wij in staat willen zijn om gezamenlijk de prioriteiten te bepalen, zowel op het niveau van de

zendingen als op het niveau van de noodzakelijk uitrusting, lijkt het mij onontbeerlijk om een daadwerkelijk dialoog tussen de politieke wereld en zijn leger tot stand te brengen. Het strategisch plan van mei 2000 is een goede leidraad in dit opzicht, maar is zeker valbaar voor verbetering zeker wat belangrijke vervangprogramma's aangaat, zoals bijvoorbeeld deze van onze jachtvliegtuigen tegen 2015.

Het werd nogmaals benadrukt door meerdere sprekers tijdens de studiedag, die gehouden werd ter gelegenheid van de 55^{ste} verjaardag van de Luchtmacht, dat het weinig waarschijnlijk is, zelf denkbeeldig dat België een vervanger voor de F-16 "Off the shelf" kan aanschaffen, dus zonder voorafgaandelijk deelname van onze industrie aan een ontwikkelingsprogramma. Dit is ook mijn overtuiging. We moeten, ieder op zijn niveau, onze verantwoordelijkheid opnemen.

Si nous voulons être en mesure de contribuer demain à l'effort de défense européen au niveau d'une capacité de l'arme aérienne, les plans actuels doivent être adaptés. Je pense que la Belgique a le devoir de partager les risques du fardeau au niveau d'une des missions essentielles des Forces Armées.

Mais la Force Aérienne, ce ne sont pas que des chasseurs. Après avoir été modernisés, les C-130 voient poindre un successeur à l'horizon. Le contrat de l'A-400M pour l'acquisition de 196 appareils a été signé cette semaine par les 8 partenaires du programme, la Belgique et le Luxembourg montrant la voie d'une nouvelle forme de coopération dans ce domaine. Premier programme européen d'une telle ampleur, il nous a une fois de plus permis de confirmer toute la complexité de l'harmonisation des besoins et de la difficulté d'un partage équitable des tâches entre les nombreux partenaires industriels, alors que politiquement ce programme ne pose pas vraiment de problème de fond.

Le coup d'envoi est enfin donné, l'Europe ne peut se permettre d'échouer.

Dans le cadre de la restructuration, nous nous sommes par ailleurs engagés à rationaliser le fonctionnement des moyens de contrôle et de défense aérienne, à revoir au niveau interforce la formation des pilotes et des sous-officiers et à construire ensemble une nouvelle entité d'hélicoptères à la base de Coxyde.

De logistieke eenheden worden op hun beurt in de nieuwe structuur versmolten met een niet te verwaarlozen weerslag op het gebied van het personeel en op het vlak van de installaties die wij moeten verlaten. Ik denk hierbij in het bijzonder aan het Kwartier Koning Albert I, bakermat van onze militaire en burgerluchtvaart. We zijn er ons ten volle bewust van dat deze veranderingen uitgevoerd worden in een gespannen emotioneel klimaat. Het is de prijs die de restructuratie binnen de krijgsmacht willen doen slagen.

Na 38 jaar te hebben gediend in de Luchtmacht waarvan 196 dagen in de lucht, zou ik willen besluiten met wat ik als de krachtlijnen van ons aandeel aan de eenheidsstructuur beschouw.

"Foserais même dire notre dot" Eerst wat U, Mijnheer de minister "le devoir de mémoire" noemt. In dit opzicht hou ik eraan om als laatste Stafchef van de Luchtmacht hulde te brengen aan allen die van bij het begin van de militaire luchtvaart, zo'n 90 jaar geleden, hebben gestreven om haar de nodige adellijken te bezorgen, aan diegenen tijdens en juist na de Tweede Wereldoorlog de Luchtmacht boven het doopvont hebben gehouden, aan al diegenen die slachtoffer zijn geworden van hun passie, hun enthousiasme en nooit aflatende toewijding ter verdediging van onze cultuur. Hoe zou het ook anders kunnen zijn, wanneer men zoveel vrienden heeft zien vertrekken en er ons nog slechts emoties overblijven om te delen met familie en naasten.

Mais ces trop nombreux accidents nous ont mûris et nous ont amenés à constamment perfectionner nos méthodes de travail, de formation, d'encadrement, en un mot,

d'améliorer le rendement des moyens de plus en plus coûteux, mais aussi plus performants et fiables, mis à notre disposition.

Cette remise en cause permanente de nos processus d'acquisition et de production, la recherche systématique d'une adéquation entre les moyens et la mission, avec bien sûr des écarts qui nous amènent à rebaliser la voie à suivre, cela fait partie dorénavant de notre culture d'entreprise depuis l'adoption des principes de gestion de la qualité totale.

Cloisonnement que tout cela, diront certains! Que du contraire. Nous voulons partager nos idées, échanger nos expériences, tout en précisant que nous attachons une grande importance aux vertus du travail en équipe qui suppose une discipline intellectuelle rigoureuse et une large ouverture d'esprit.

Tevens houden wij eraan om het initiatief te stimuleren en om een pro-actieve houding aan te nemen. Dit veronderstelt een bereidheid tot delegeren maar ook een controletaak op de verschillende verantwoordelijkheidsniveau's. Wij streven naar een verbetering van de kwaliteit van het leven en dit voor alle personeelscategorieën.

Dit omvat een grote bezorgdheid omtrent alles wat milieu, veiligheid en verfraaiing van de werkomgeving betreft. Maar ook op relationeel vlak, zoals een verbetering van de werksfeer binnen de diensten en tussen de verschillende commando-echelons. Nog te veel kaderleden beelden zich in dat zij belangrijk zijn omdat zij plaatsen bekleden met verantwoordelijkheden niet voor terug om een overdreven druk uit te oefenen op hun medewerkers. Een

zowel interne als externe communicatie is uiteindelijk onontbeerlijk in een moderne organisatie.

Permettez-moi pour conclure, en tant que doyen de la Force, de formuler une seule mise en garde. Elle me paraît fondamentale. On a sacrifié les états-majors de force sur l'autel du décloisonnement. Nous y avons largement contribué sans arrière-pensées.

Le danger qui guette toutefois la nouvelle structure pourrait être un autre cloisonnement, entre départements et directions cette fois. Les conséquences d'une telle évolution pourraient s'avérer dramatiques puisqu'elles toucheraient à la cohérence de l'outil dans son ensemble et plus spécialement au fonctionnement des composantes. La vigilance s'impose donc d'autant plus que les effets d'une telle déviation ne seraient pas immédiatement perceptibles.

Nous jugerons donc l'arbre à son fruit et en temps que "Wijnbroeder" du meilleur vignoble de Belgique à Genocls-Elderen, cela ne vous étonnera pas que je termine en vous disant que nous jugerons la vigne à son vin. Qu'il soit d'une qualité égale, généreux, épanoui, c'est tout ce que nous lui souhaitons.

Vive la Force Aérienne – Et bonne chance à la nouvelle structure unique. So long!

Président d'honneur – Erevoorzitter

Léon BRANDERS
Colonel aviateur e.r.
Kolonel vlieger b.d.

Vice président d'honneur – Ere vicevoorzitter

Jacques DÔME
Colonel aviateur hre
Ere Kolonel vlieger

Membres d'honneur – Ereleden

Monseigneur le Prince Antoine de Ligne
Burggraaf Dirk FRIMOUT
Monsieur Camille MONTAIGU, Président des
Vieilles Tigres luxembourgeoises
Docteur Dominique WEIBEL, ancien président de
l'association des vétérans du vol à moteur de AC de Suisse

Monsieur Alfred BODET
Monsieur Jean DELCOUR
Monsieur Léopold HEIMES
Monsieur Alfred VANHEE
Monsieur Victor WINANTS

RAAD VAN BEHEER – CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bureau

Voorzitter – Président	Jean KAMERS	02. 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067. 790 337
Secrétaire général – Secretaris generaal	Robert FEUILLEN	013. 312 870*
Trésorier – Schatbewaarder	Georges de CONINCK	02.344 46 38

Leden – Membres

Hugo CLOECKAERT	02.657 00 54
André DILLIEN	02.673 36 32*
Hubert MOJET	02.770 93 71
Norbert NIELS	016. 581 086
Alex PEELAERS	014.547 063 – Fax 014.540 972 – GSM 0495.217 063
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465 46 51
Wilfried TERSAGO	011.689 878 – Fax 011.692 589

* Fax

Secretariaat – Secrétariat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél & Fax: 013. 312 870

*Indien U een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.
Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen*

*

*Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.
Egalement vos événements familiaux importants*

**Prochain bulletin
Volgend tijdschrift**

15.04.2002

**Banquet annuel du 23 mars 2002
BILLET D'INSCRIPTION**

à envoyer à: R. FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

NOM:

Prénom:

Accompagné par:

Soit au total: personne(s)

Je souhaite partager la table avec:

ou

Clôture des inscriptions: samedi 17 mars

Note

1. Votre inscription ne sera définitive qu'après réception de votre versement.
2. Dans la mesure du possible, votre table sera organisée selon votre souhait *sauf si votre inscription est reçue tardivement*. Veuillez également tenir compte que le nombre maximal de convives par table est de 10.



**Assemblée générale statutaire
du 23 mars 2002
PROCURATION**

Je soussigné(e):

donne pouvoir par la présente à:

à l'effet de me représenter à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 23 mars 2002 à 10h45, à l'hôtel Hilton, salle Léopold, 27^{ème} étage, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

Date et signature

précédée de la formule: "*Bon pour pouvoir*"

**Jaarlijks banket van 23 maart 2002
INSCHRIJVINGSBRIEFJE**

te sturen naar: R. FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

NAAM:

Voornaam:

Vergezeld van:

Het zij persoon(onen)

Ik wens de tafel te delen met:

of

Sluiting van de inschrijvingen: zaterdag 17 maart

Nota

1. Uw inschrijving zal uiteraard pas definitief zijn na ontvangst van uw storting.
2. Er zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met uw wensen, *behalve indien we uw inschrijving te laat ontvangen*. Gelieve er rekening mee te houden dat het maximum aantal gasten per tafel beperkt is tot 10.



**Algemene statutaire vergadering
van 23 maart 2002
VOLMACHT**

Ik ondergetekende:

verleen hierbij volmacht aan:

ten einde hem vertegenwoordigen op de algemene statutaire vergadering die zal plaats hebben op zaterdag 23 maart 2002 om 10.45 uur in het hotel Hilton, zaal Leopold, 27^{ste} verdieping, Waterloolaan 38 te Brussel, deel te nemen aan alle beraadslagingen en stem uit te brengen met betrekking tot de onderwerpen op de dagorde gebracht waarbij, indien nodig, de bekrachtiging wordt toegezegd.

Datum en handtekening

voorafgegaan van de formule "*Goed voor volmacht*"