

Numéro 1/2004
25^{ème} année
Janvier-Février-Mars
2004

*

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

*

Web site
[www.maisondesailles](http://www.maisondesailles.be)
→ sommaire → insigne VTB

*

Compte bancaire
210-0619966-91

*

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



Nummer 1/2004
25ste jaar
Janvier-Février-Mars
2004

*

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

*

Web site
[www.huisdervleugels](http://www.huisdervleugels.be)
→ inhoud → badge VTB

*

Bank rekening
210-0619966-91

*

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

Pionniers et Anciens de l'aviation

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

*

SOCIÉTÉ ROYALE
Sous le Haut Patronage de
Sa Majesté le Roi Albert II



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

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Onder de Hoge Bescherming van
Zijne Majesteit Koning Albert II

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

Redacteur:
Wilfried Tersago

Medewerkers - Collaborateurs:
Bob Feuillen
Alphonse Dumoulin

*

Vertalers – Traducteurs
Paul Buyse
Wilfried Tersago

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

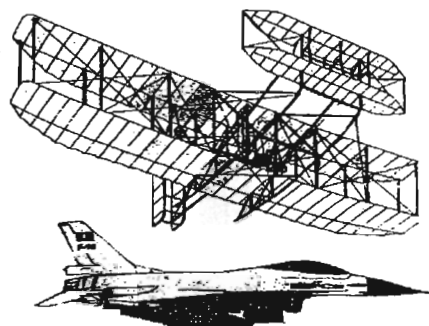
**DE “VIEILLES TIGES” van de
BELGISCHE LUCHTVAART**

INHOUD VAN BULLETIN 1/2004

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws uit de vereniging
- In memoriam
- Inlassing Huis der Vleugels
- Gedenkboek: Nicolas Florine
- Woordje van de schatbewaarder
- Banket 2004 en Algemene Vergadering

SOMMAIRE DU BULLETIN 1/2004

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- In mémoriam
- Encart Maison des Ailes
- Mémorial: Nicolas Florine
- Mot du trésorier
- Banquet et Assemblée Générale



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

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

Volgend bulletin – prochain bulletin:

15 – 5 – 2004

Le mot du président

Het woordje van de voorzitter



Beste vriend piloot,

Onze beste nieuwjaarswensen zijn wat laattijdig maar niettegenstaande dat zijn ze welgemeend. Het verschijnen van ons eerste bulletin rond half februari is hier de oorzaak van.

Bij het begin van dit jaar 2004 is het gepast om hulde te brengen aan onze beheerders. Sommige leden geven zich niet altijd rekenschap van het dynamisme waarmee de beheerders zich van hun taak kwijten.

De maandelijkse vergaderingen vinden plaats in een uitstekende sfeer en zijn steeds zeer constructief. Met verbazing stellen we vast met hoeveel geestdrift en passie er wordt gepraat en we verzekeren u dat de 'Vieilles Tigres' steeds jong en scherpzinnig blijven. Ook de teamgeest heerst er, wat vandaag uitzonderlijk is.

Het comité houdt zich bezig met de Algemene Vergadering en het banket dat elk jaar veel bijval oogst, het organiseert enkele uitstappen waaronder in de maand augustus een bezoek (met lunch) aan een vliegveld (dit jaar hoogst waarschijnlijk Valenciennes-Frankrijk) en zoekt naar sprekers die voordrachten houden met de medewerking van het Huis der Vleugels.

Ons hoogtepunt is wel het driemaandelijkse bulletin, zeer gewaardeerd door onze leden, vooral door hen die zich moeilijk kunnen verplaatsen en die nog een band met het vliegwezen willen behouden. Wij danken zeer hartelijk onze secretaris-generaal Bob Feuillen, die gedurende een tiental jaren van dit bulletin een meesterwerk heeft gemaakt en dat door vele verenigingen wordt benijd. Hij doet afstand van de redactie maar behoudt het secretariaat tot in 2005. Deze zware opdracht wordt door Bill Tersago (perfect viertalig!)

Cher ami aviateur,

Si nos vœux de nouvel an sont tardifs, ils le sont néanmoins avec beaucoup de sincérité. La parution de notre premier bulletin de l'année, seulement vers la mi-février, en est la cause.

Il est bon au début de cette année 2004 de rendre hommage à nos administrateurs. Certains de nos membres ne se réalisent pas toujours avec quel dynamisme les administrateurs s'acquittent de leur tâche.

Les réunions mensuelles se passent dans la meilleure ambiance et sont toujours très constructives. Il est étonnant de constater avec quel enthousiasme et quelle passion les discussions ont lieu et nous vous assurons que ces 'Vieilles Tigres' restent jeunes et lucides. De plus, l'esprit d'équipe y règne ce qui est assez rare aujourd'hui.

Le comité se penche sur l'assemblée générale, suivie d'un banquet qui remporte chaque année un très grand succès; il s'occupe de quelques excursions dont la visite (avec repas) à un aéroport au mois d'août (cette année très probablement Valenciennes - France) et cherche des conférenciers pour des causeries en collaboration avec la Maison des Ailes.

Notre clou semble être le bulletin trimestriel qui est très apprécié par nos membres et particulièrement par ceux et par celles qui ont difficile à se déplacer mais qui désirent garder un lien avec l'aviation. Nous tenons à remercier vivement notre secrétaire général Bob Feuillen qui, durant une dizaine d'années, a fait de ce bulletin un chef d'œuvre remarquable, envié par beaucoup d'associations. Il abandonne la rédaction du bulletin mais garde le secrétariat jusqu'en 2005. Cette lourde tâche est reprise par Bill

overgenomen, die naar onze mening een waardevolle opvolger voor Bob zal zijn.

Voor diegenen die het nog niet wisten, sinds kort bestaat onze website 'VTB' en die is in het Huis der Vleugels opgenomen. Met veel bedrevenheid heeft Hugo Cloeckaert er de leiding van.

Paul Jourez en Alphonse Dumoulin zijn de scheppers en de beheerders van onze benjamin, het Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart.

Onze nieuwe penningmeester Alex Peelaers is de strenge bewaarder van ons patrimonium.

Zonder in bijzonderheden te willen treden rusten de andere beheerders niet maar werken ze aanzienlijk mee in verschillende domeinen, naargelang hun bekwaamheden.

Hiermede hebt u een idee waar de beheerders zich mee bezighouden en hun ambitie is dat de 'Vieilles Tigres' nog lang mogen overleven.

Tersago (quadrilingue!) qui sera, nous en sommes sûrs et certains, un très valable successeur de Bob.

Pour ceux qui ne seraient pas encore au courant, notre site Web 'VTB' existe depuis peu et est intégré dans celui de la Maison des Ailes. Hugo Cloeckaert s'en occupe avec beaucoup de dextérité.

Paul Jourez et Alphonse Dumoulin sont les créateurs et les gérants de notre benjamin, le Mémorial de l'Aviation belge.

Notre nouveau trésorier Alex Peelaers est le gardien rigoureux de notre patrimoine.

Sans entrer dans les détails, les autres administrateurs ne chôment pas mais coopèrent largement dans plusieurs domaines suivant leurs compétences.

Ceci vous donne une idée de quoi s'occupent nos administrateurs et leur ambition pour que les Vieilles Tigres puissent encore survivre très longtemps.

Nieuws van de vereniging

Zij die ons hebben verlaten:

Generaal-majoor vlieger Albert Henry (zie in memoriam in dit nummer)

Guy Bruyninckx (eveneens een in memoriam in dit nummer)

Met onze oprechte deelneming aan de familie en vrienden van de overledenen.

Welkom aan de nieuwe leden:

Herman DEWULF
Hof ter Hammelaan 29
1785 Merchtem
Tel: 02-460 23 02 Gsm: 0475-71 62 35
Door BL in 1985 gebrevetteerd vliegtuigpilot.
Toegelaten als "A".
Peters: Jean Kamers en Norbert Niels

Paul OCKET
Mechelsesteenweg 210a

Nouvelles de l'association

Ceux qui nous ont quittés:

Général-major aviateur Albert Henry (voir in mémoriam dans ce bulletin)

Guy Bruyninckx (voir également un in mémoriam dans ce bulletin)

Nous présentons nos sincères condoléances à la famille et aux amis de ces chers disparus.

Bienvenue aux nouveaux membres :

Gaby DEFAYS-BONTEMPS
Rue des ecoles 2
5372 Mean
Tél: 086-32 22 84
Proposée « A » (veuve du Major Avi Defays).
Parrains : Albert Leduc et Jean Guillot-Pingue

Charles BOUSEZ
Avenue de la Charmille 10/50
2018 Antwerpen
Tel : 03-238 58 33 Gsm : 0477-23 48 71

Piloot gebrevetteerd door de USAF (52C) in 1952
Toegelaten als VT
Peters: Hugo Cloeckaert en Paul Jourez

Jean SCHOEFS
Kloosterlaan 58
3500 Hasselt
Tel : 011-27 28 66 Gsm : 0473-25 27 67
Gebreveteerd piloot door USAF (54R) in 1954
Toegelaten als VT
Peters: Hugo Cloeckaert en Paul Jourez

Gustaaf VANDAELE
Kadodderstraat 50
2800 Mechelen
Tel : 015-21 75 87 Gsm : 0477-49 58 30
Gebreveteerd piloot door USAF (54O) in 1954
Toegelaten als VT
Peters: Hugo Cloeckaert en Paul Jourez

Julien VAN HURCK
Koning Leopold III laan 15
3970 Leopoldsburg
011-34 12 14
Gebreveteerd piloot door USAF (54N) in 1954
Toegelaten VT
Peters: Hugo Cloeckaert en Paul Jourez

Onze website : www.huisdervleugels.be
→ inhoud → insigne VTB

Notre site web: www.maisondesailles.be
→ sommaire → insigne VTB

1200 Bruxelles
Tél : 02-770 90 59 fax : 02-779 57 90 Gsm : 0476-52 27 89
Breveté pilote de planeur par Cadets de l'Air en 1959
Admis VT
Parrains : Hubert Mojet et Robert Verheggen

Daniel PAYEUR
Perkstraat 10
1933 Sterrebeek
Tél: 02-731 88 83 Gsm: 0477-47 75 11
Breveté pilote par la FAé (Prom 70C) en 1972
Admis VT
Parrains: R. Lallemand et Louis Nève de Mévergnies

Joseph THIELS
Avenue Vanden Thoren 70
1160 Bruxelles
Tél: 02-672 68 18
Breveté pilote par USAF (52A) en 1952
Admis VT
Parrains : Hugo Cloeckaert et Paul Jourez

Jacques BOGAERTS
Rue des Atrébates 139
1040 Bruxelles
Tél : 02-734 38 67 Fax : 02-736 29 52 Gsm : 0478-90 01 59
Breveté pilote par BAR (Prom 119) en 1952
Admis VT
Parrains : Alphonse Dumoulin et Thierry Tournay

Paul VAN CASTEREN
Tichelrijstraat 27/201
3800 Sint-Truiden
Tel: 011-70 76 42 Gsm: 0479-46 30 68
Breveté pilote par USAF (54N) en 1954
Admis VT
Peters: Hugo Cloeckaert en Paul Jourez

Charles WILSON
Avenue Franklin Roosevelt 144
1050 Bruxelles
Tél & fax: 02-358 61 53
Graduated 1944 by Army Air Corps (Class 44E)
Admitted VT
Sponsors: Michel Moulin and Philippe Van Beethoven

In memoriam generaal-majoor vlieger
Albert Henry.

Generaal-majoor vlieger b.d. Albert Henry is op 13 november 2003 overleden.

De vereniging 'De Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart' wiens actieve erevoorzitter hij lange tijd is geweest, brengt hem oprechte hulde.

Albert Henry werd geboren op 13 februari 1915. Na een vorming aan de Koninklijke Militaire School, wordt hij in 1939 als piloot gebrevetteerd.

Tijdens de achttiendaagse veldtocht van 1940 voert hij drie opdrachten uit maar wordt op 28 mei gevangen genomen.

Kapitein Henry verdraagt echter de gevangenschap van Oflag II in Prenzlau niet. Na een eerste mislukte ontsnappingspoging, geraakt hij op 9 december 1942 weg; na een lange en moeizame tocht doorheen België, Frankrijk en Spanje, bereikt hij in januari 1944 Londen. De ontvangst door sommige Belgische bureaucraten zint hem niet maar hij wordt toch toegewezen aan een smaldeel B-25 bommenwerpers, waarmee hij zich op het einde van de oorlog in Osnabrück zal bevinden.

Hij wordt dan overgeplaatst naar de Transport Command van de RAF vooraleer het 20^e Transportsmaldeel te commanderen.

Na een verblijf bij het Comité der Stafchefs (COCEM), wordt hij de bevelhebber van de vlieggroep van de 2^e Wing van Florennes. In 1953 richt hij de 9^e Wing jager-bommenwerpers van Bierset op en leidt hij die eenheid.

Hij is vervolgens Onderstafchef van de Luchtmacht, auditeur bij het NAVO-college, Stafchef van de COCEM. In 1960 wordt hij tot Stafchef van de Luchtmacht benoemd en tot generaal-majoor bevorderd.

In 1964 neemt hij ontslag uit deze functie omdat hij het oneens is met een maatregel die de Minister van Landsverdediging had genomen en die hij

In mémoriam le général-major aviateur
Albert Henry.

Le général-major aviateur e.r. Albert Henry est décédé le 13 novembre 2003.

L'association 'Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge', dont il fut le président d'honneur tellement présent pendant de nombreuses années, lui rend un hommage ému.

Albert Henry est né le 13 février 1915. Après avoir suivi la formation de l'Ecole Royale Militaire, il est breveté pilote en 1939.

En 1940, au cours de la campagne des 18 jours, il exécute trois missions puis est fait prisonnier le 28 mai.

Mais le capitaine Henry ne supporte pas la captivité de l'Oflag II à Prenzlau. Après une première tentative avortée, il s'évade le 9 décembre 1942 et après un long et difficile périple à travers la Belgique, la France et l'Espagne, il arrive à Londres en janvier 1944. Il n'apprécie pas davantage l'accueil de certains bureaucrates belges mais il est néanmoins affecté dans une escadrille de bombardiers B-25 avec laquelle il se trouvera à Osnabrück à la fin de la guerre.

Il sera ensuite affecté au Transport Command de la RAF avant de commander la 20^{ème} Escadrille de Transport.

Après un passage au Comité des Chefs d'Etat-Major (COCEM), il devient commandant du groupe de vol du 2^{ème} Wing de Florennes. En 1953 il crée et commande le 9^{ème} Wing de chasseurs-bombardiers à Bierset.

Successivement sous-chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, auditeur au collège de l'OTAN, chef d'Etat-Major du COCEM, il est nommé Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et promu au grade de général-major en 1960.

Il démissionne de cette fonction en 1964 pour marquer son désaccord à l'encontre d'une mesure prise par le Ministre de la Défense Nationale, qu'il



te eigenmachtig en schadelijk voor de belangen van de Luchtmacht vindt.

Wie zijn wapenmakker of zijn medewerker was, wie het voorrecht had onder zijn bevel te staan in de operationele eenheden waarover hij het bevel voerde, bewaren aan generaal Henry de respectvolle herinnering aan een officier en voorbeeldige chef, die volledig was toegewijd aan de Luchtmacht. Allemaal herinneren ze zich de moedige, integere en hartelijke man die hij was.

estime arbitraire et nuisible aux intérêts de la Force Aérienne.

Ceux qui furent ses compagnons d'armes ou ses collaborateurs, ceux qui eurent le privilège de servir sous ses ordres dans les unités opérationnelles qu'il a commandées, gardent du général aviateur Henry le souvenir respectueux de l'officier qu'il fut, totalement dévoué à la Force Aérienne et chef exemplaire. Et tous se souviennent de l'homme courageux, intègre et cordial qu'il fut.

HOMMAGE A GUY BRUYNINCKX, MON AMI

01 AVRIL 1927 - 02 JANVIER 2004

- What's your name, Mister?
- Bruyninckx, Sir!
- Say that again.
- Bruyninckx, Sir!
- How do you spell that ?
- B.R.U.Y.N.I.N.C.K.X. , Sir!
- OK, forget it !

Guy l'espiègle ne pouvait pas s'appeler Brown ou Dupont comme tout le monde mais plutôt Uilenspiegel, lui qui était né à Bruxelles et un 1^{er} avril de surcroît !

Nous formions une bonne bande de copains, au sein de la 52-C. Il y avait Roland, Bemard, Jacques, Roger, Gilbert, Paul*, Guy et moi. Comme nos deux noms se suivaient dans la liste alphabétique de la promotion, j'ai eu la chance et le plaisir d'être son « RoomMate» durant tout notre

entraînement. Nous avons eu le même moniteur sur SV-4, sur T-6 et sur T -28. Et tout naturellement, lorsque nous sommes rentrés en Belgique, affectés tous deux à la 2ième escadrille à Florennes, nous avons choisi de partager la même chambre. Si par la suite nos vies professionnelles nous ont souvent séparés, cette amitié est restée sincère et profonde durant près de 53 ans.

Guy était avant tout un pilote, un vrai, un pur ! Déjà en 1948, il obtenait son brevet de pilote privé et en 1951, lorsque nous n'étions encore que des candidats élèves-pilotes, il nous emmenait à l'aérodrome de Keerbergen pour nous faire partager en Tiger Moth sa passion du vol et de l'acrobatie.

Et quel bonheur, quelle fierté, lorsque le 10 mai 1952, il reçut ses « Silver Wings » de Pilote de Chasse. Des ailes qu'il allait faire briller en escadrille sur Thunderjet à la 2ième à Florennes et à la 22ième à Moth. Il s'imposait d'emblée comme un des meilleurs dans toutes les disciplines et surtout en acro et en combat aérien.

Frustré par les lois du temps de paix qui l'empêchaient d'envisager une carrière valable à la Force Aérienne, il rejoint alors la Sabena où ses qualités de pilote et sa connaissance des caractéristiques techniques des avions qu'il maîtrise, lui permettent de s'épanouir et de poursuivre sa passion du vol. Ayant rongé son frein durant les premières années, au temps où le « Split Cockpit » n'était pas encore entré dans les mœurs, il effectue des dizaines et des dizaines de traversées de l'atlantique sans pouvoir manipuler autre chose que le micro de la radio. « Merci, Commandant » ! Mais il se rattrapera plus tard en choisissant les courts-courriers et aussi Sabena Congo pour pouvoir effectuer plus de « Stick Time » et pour ne pas devoir confier à « George » et aux ordinateurs le temps précieux qu'il passe à bord.

C'est aussi à la Sabena qu'il rencontre Lydie, sa douce épouse qui, en véritable Geisha, sera aux petits soins pour lui pendant plus de 45 ans et surtout durant les derniers mois. Elle lui donnera deux filles dont il était si fier, auxquelles il va inoculer le virus de l'Aviation et à qui il transmettra ses qualités. Carine d'abord, la bûcheuse, la perfectionniste qui fera tout pour conserver ses licences et pour poursuivre sa carrière de pilote. Titane ensuite, la joyeuse, la fantaisiste qui sera le boute-en-train de tant d'équipages lors des escales à travers le monde.

Et lorsque la Sabena bien imprévoyante remercie Guy pour limite d'âge - beaucoup trop tôt à son gré - il achète son propre avion, le Victor Lima Uniform, avec lequel il retrouve les joies de l'acrobatie, de la formation serrée et du « Tail Chase » qui lui ont tant manqué. Jusqu'au jour où des médecins fonctionnaires décident que son cœur bat trop lentement - lui qui vit en permanence à cent à l'heure - et ils lui retirent sa licence. Mais rien n'arrête Guy et il repasse une licence française pour pouvoir continuer à voler et vivre sa passion quelques années encore.

Autant il pouvait être rigoureux et sévère dans son métier autant Guy était ou joyeux luron dans la vie. Il enrichissait continuellement son répertoire et une invitation chez lui ou sa présence à une party ou à un dîner étaient toujours une garantie de succès pour une soirée.

Guy était aussi un motard passionné de grosses cylindrées avec lesquelles il sillonnait toutes les routes de Belgique. Il entraînera même Lydie dans de folles randonnées jusqu'à la Côte d'Azur où ils se perdront moult fois dans la traversée des villes.

Il avait aussi la passion des armes, discipline dans laquelle il a pu faire montre de sa méticulosité, son perfectionnisme et sa rigueur. Il m'avait inculqué ce goût des armes et du tir de précision lorsqu'au Texas, nous allions tirer au Smith & Wesson et à la 22 longue sur les rives de la Brazos River.

La perte définitive de sa licence de pilote et la faillite de la Sabena avaient fortement affecté Guy. Et puis vint le « MAL ». Parti d'une brindille, il va progressivement ronger le tronc tout entier de ce chêne indéracinable et finir par l'abattre.

Ce 2 janvier 2004, à quatorze heures, le Commandant Bruyninckx a lu sa dernière « check-list » et il a poussé les manettes à fond pour son dernier décollage.

Adieu Guy, bon vol... ..et bonjour aux copains, là-haut, au Paradis des Pilotes!

Georges Castermans

* Koch. Neefs. Lefebvre. Dandois. Ravyts. Ocket.

EERBETOON AAN GUY BRUYNINCKX, MIJN VRIEND

01 APRIL 1927 - 02 JANUARI 2004

- What's your name, Mister?
- Bruyninckx, Sir!
- Say that again.
- Bruyninckx, Sir!
- How do you spell that ?
- B.R.U.Y.N.I.N.C.K.X. , Sir!
- o.k., forget it !

Schalkse Guy kon moeilijk zoals iedereen Brown of Janssens heten maar eerder Uilenspiegel; hij was in Brussel geboren en dan nog een 1^e april!

In de 52-C vormden we een hechte ploeg. Er waren daar toen Roland, Bemard, Jacques, Roger, Gilbert, Paul*, Guy en ik. In de promotielijst volgden onze beide namen alfabetisch op elkaar en dus had ik het geluk en het plezier om tijdens gans onze opleiding zijn « room mate » te zijn. We hadden zelfs dezelfde instructeur op SV-4, op T-6 en op T-28. Toen we naar België terugkeerden, werden we alweer samen naar het 2^e smaldeel van Florennes gestuurd. En natuurlijk deelden we samen dezelfde kamer. Ook al raakten we nadien door het beroepsleven vaak gescheiden, toch bleef onze vriendschap gedurende bijna 53 jaar diep en oprecht.

Guy was voor alles een echte en pure piloot! Hij had al in 1948 zijn brevet van privépiloot. Toen we in 1951 nog maar kandidaat-leerling-piloten waren, nam hij ons mee naar het vliegveld van Keerbergen om er ons zijn passie voor vliegen en acrobatie op Tiger Moth te laten delen.

En hoe gelukkig en trots was hij niet de 10 mei 1952, toen hij zijn « Silver Wings » van jachtpiloot kreeg. Vleugels die hij zou doen schitteren in smaldeel op Thunderjet bij het 2^e in Florennes en bij het 22^e in Bierset. Vanaf het begin toonde hij zich in alle disciplines als de beste, vooral in acro en in luchtgevecht.

Hij raakte gefrustreerd door de wetten in vreedetijd waardoor hij geen waardevolle loopbaan bij de Luchtmacht kon opbouwen. Hij trok dan naar Sabena waar zijn vliegerkwaliteiten en zijn kennis van de technische eigenschappen van de vliegtuigen die hij bestuurde, hem toelieten zich verder te vervolmaken en zijn passie voor het vliegen door te zetten. Ongeduldig als hij de eerste jaren was en in een tijd dat de « split cockpit » nog niet in voege was, voerde hij tientallen en tientallen overvluchten van de Atlantische Oceaan, zonder ook maar iets anders te kunnen dan het werken met de microfoon van de radio. «Bedankt, commandant » ! Maar later herpakt hij zich en kiest voor de kortafstandsvluchten en ook voor Sabena Congo om er op die manier meer « stick time » te hebben en om niet aan « george » en aan de computers zijn kostbare tijd aan boord te laten.

Bij de Sabena zal hij ook zijn Lydie ontmoeten, zijn lieflijke echtgenote die als een ware geisha voor hem zal zorgen, vijfenveertig jaar lang en dan vooral naar het einde toe. Ze zal hem twee dochters schenken op wie hij erg trots was. Door hem zullen ze besmet raken met het luchtvaartvirus maar hij zal hen ook zijn kwaliteiten doorgeven. Eerst Carine : zij is een zwouger, een perfectioniste die er alles voor over heeft om haar licenties in stand te houden en om een vliegersloopbaan uit te werken. En dan is er Titane : ze is een vrolijke fantase en gangmaakster van even zovele bemanningen tijdens tussenlandingen over heel de wereld.

En wanneer de kortzichtige Sabena Guy wegens de leeftijdsgrens bedankt, dan vindt Guy dat veel te vroeg en koopt hij zijn eigen vliegtuig. Met de Victor Lima Uniform vindt hij opnieuw de vreugde van de acrobatie, het gesloten formatievliegen en de « Tail Chase », die hem zo ontbroken hebben. Tot de dag dat dokters-functionarissen beslissen dat zijn hart te snel slaat, hij die voortdurend tegen honderd per uur leeft. Ze trekken hem zijn licentie in maar Guy is niet te stoppen. Hij behaalt een Franse licentie om verder te kunnen blijven vliegen en nog een paar jaren zijn passie te beleven.

Zo streng en onbuigzaam als hij in zijn vak kon zijn, zo was Guy tijdens zijn leven ook een vrolijke Frans. Hij verrijkte voortdurend zijn repertorium. Een uitnodiging bij hem thuis of zijn aanwezigheid op een party of diner waren dan altijd een garantie voor succes.

Guy was ook een vurig motorrijder. Hij hield van zware motoren waarmee hij alle wegen van België doorkruiste. Op die gekke tochten nam hij ook Lydie mee, soms tot aan de Azurenkust waar ze talloze keren verloren reden bij het doorkruisen van de stad.

Hij was ook gek op wapens, een discipline waarin hij blijk kon geven van zijn zorgvuldigheid, zijn perfectionisme en zijn striktheid. Die zin voor wapens en voor precisievuren had hij me bijgebracht in Texas: daar gingen we langs de oevers van de Brazos-rivier schieten met de Smith & Wesson en met de .22.

Het definitief vervallen van zijn vliegerlicentie en het failliet van Sabena hebben Guy diep geraakt. En dan kwam de « ZIEKTE ». Het begon als een twijgje maar zou langzamerhand de ganze stam aanvreten van die stevige eik, om hem uiteindelijk te vellen.

Op deze 2 januari 2004 om veertien uur, heeft commandant Bruyninckx zijn laatste « checklist » gelezen en heeft hij de gashendels wijddopen geduwd voor zijn laatste start.

Vaarwel Guy, goeie vlucht... ..en de groeten aan de vrienden daarboven, in het Pilotenparadijs!

Georges Castermans

* Koch, Neefs, Lefebvre, Dandois, Ravyts, Ocket.



Assemblée générale ordinaire

CONVOCATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra le samedi 20 mars 2004 à 10,45 heures 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, soit les catégories « Vieille Tige » et « Actif » en règle de cotisation. Les membres de la catégorie « Adhérent » sont cordialement invités à cette assemblée mais n'ont pas droit de vote.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale ordinaire, faites-vous représenter par un membre de votre catégorie qui sera présent en lui remettant une procuration.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par Monsieur Jean Kamers, président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
2. Allocation du président
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 22 mars 2003, publié dans le bulletin trimestriel N° 2/2003 du 15 avril 2003.
4. Rapport du secrétaire général, Robert Feuillen
5. Rapport du trésorier, Alex Peelaers
6. Rapport des commissaires aux comptes, MM. Claude Buisseret et Xavier Janssens
7. Décharge à accorder aux administrateurs pour l'exécution de leurs missions pour l'exercice 2003.
8. Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2004
9. Nomination de deux commissaires aux comptes suppléants.
10. 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 ordinaire.
Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 2004 sont : Hugo Cloeckart, Alphonse Dumoulin, Robert Feuillen et Hubert Mojet.

Gewone algemene vergadering

UITNODIGING

U wordt uitgenodigd de gewone algemene vergadering bij te wonen op zaterdag 20 maart 2004 om 10,45 uur in de Leopold-zaal op de 26ste verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel.

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de effectieven leden, hetzij de categorieën "Vieille Tige" en "Actief" in regel met hun bijdragebetaling. De leden van de categorie "Aangesloten" 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 waarvan u weet dat hij zal aanwezig zijn.

AGENDA

1. Opening van de zitting door de heer Jean Kamers, 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 gewone algemene vergadering van 22 maart 2003, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/2003 van 15 april 2003.
4. Verslag van de secretaris generaal Robert Feuillen.
5. Verslag van de penningmeester, Alex Peelaers
6. Verslag van de rekeningscommissarissen, de heren Claude Buisseret en Xavier Janssens.
7. Ontheffing te verlenen aan de beheerders voor hun opdrachten in het dienstjaar 2003.
8. Benoeming van twee rekeningcommissarissen voor het dienstjaar 2004
9. Benoeming van twee vervangers voor de rekeningcommissarissen.
10. 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 uittredende en voor 2004 herkiesbare beheerders zijn: Hugo Cloeckart, Alphonse Dumoulin, Robert Feuillen en Hubert Mojet

Les candidatures suivantes sont soumises à votre approbation: Jean-Pierre Herinckx et Hugo Wuyts.

Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat au moins 8 jours avant la date de l'assemblée.

11. Proposition de radiation des membres suivants pour non paiement de la cotisation en 2003. Si entre-temps des membres proposés à la radiation ont réglé leur situation, il en sera tenu compte à l'assemblée générale: Bodart Gilbert, De Kimpe Adhémar, Destrebecq Gabriel, Dhynes Léon, Dotreppe Guy, d'Otreppe de Bouvette Jean, Fontaine Louis, Galland Michel, Gilet Vincent, Gillet Guy, Grouwels François-Xavier, Kongs Walter, Lejeune Edouard, Mariën Fons, Morthier Auguste, Mouzon Pol, Paepe Hugo, Philippe Louis, Van de Meersche Pierre, Vanden Bossche Ernest, Van der Taelen Didier, Van Vreckem François et Vermeire Pierre-Sylvère. Ainsi que Mesdames Dedeurwaerder et Pirotte.
12. Remise du diplôme de 60 ans de brevet* à: Prince Antoine de Ligne, Baron Gaston de Gerlache de Goméry, Robert François, Pierre-Jean Goemaere, Edouard Laden, René Maquet, Jean-Louis Pirson, Gustave Rens et Robert Techy.
13. Remise de la médaille de 50 ans de brevet* à: Roger Arnhem, Frans-Hugo Boerewaart, Antoine Bonné, Jacques Brisbois, Claude Buisseret, Robert Coulée, André Darquennes, Jacques Davoine, Olivier Defour, André Depierreux, Jacques De Stuyver, Guy De Volder, Charles D'Haes, Francis Esch, Michel Gêruzet, Pierre Gouters, Jacques Guffens, Jean Guillot-Pingue, André Herphelin, Michel Homblé, Emile Honnay, Pierre Housiaux, Aloïs Jorion, Paul Jourez, Willy Kother, Roger Lefèbvre, Pierre Michel, Michel Moulin, Antoine Muls, Guy Parkinson, Michel Ronveaux, Henri Sana, Willy Schaut, Casimir Stegenda, Philippe Van Beethoven, Paul Van Casteren, Gustaaf Vandaele, Gilberte Van den Broeck, Frank Van den Broeke, Guibert Vanderlinden, Victor Van Hal, Julien Van Hurck, Guy Van Quickenborne et Guido Wuyts.
14. Les membres qui souhaitent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée générale sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat avant le 15 mars 2004

- Les diplômes et médailles ne seront attribuées qu'aux membres en règle de cotisation.

De volgende candidaturen worden ter goedkeuring voorgelegd: Jean-Pierre Herinckx en Guido Wuyts.

De effectieven 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 vergadering.

11. Voorstelling tot schrapping van volgende leden wegens niet-betaling van de bijdrage in 2003. Mochten leden die voorgesteld zijn tot schrapping, intussen hun bijdrage betaald hebben, dan zal er tijdens de vergadering rekening mee worden gehouden: Bodart Gilbert, De Kimpe Adhémar, Destrebecq Gabriel, Dhynes Léon, Dotreppe Guy, d'Otreppe de Bouvette Jean, Fontaine Louis, Galland Michel, Gilet Vincent, Gillet Guy, Grouwels François-Xavier, Kongs Walter, Lejeune Edouard, Mariën Fons, Morthier Auguste, Mouzon Pol, Paepe Hugo, Philippe Louis, Van de Meersche Pierre, Vanden Bossche Ernest, Van der taelen Didier, Van Vreckem François en Vermeire Pierre-Sylvère.
12. Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet* aan: Prins Antoine de Ligne, Baron Gaston de Gerlache de Goméry, Robert François, Pierre-Jean Goemaere, Edouard laden, René Maquet, Jean-Louis Pirson, Gustave Rens en Robert Techy.
13. Uitreiking van de medaille van 50 jaar brevet* aan: Roger Arnhem, Frans-Hugo Boerewaart, Antoine Bonné, Jacques Brisbois, Claude Buisseret, Robert Coulée, André Darquennes, Jacques Davoine, Olivier Defour, André Depierreux, Jacques De Stuyver, Guy De Volder, Charles D'Haes, Francis Esch, Michel Gêruzet, Pierre Gouters, Jacques Guffens, Jean Guillot-Pingue, André Herphelin, Michel Homblé, Emile Honnay, Pierre Housiaux, Aloïs Jorion, Paul Jourez, Willy Kother, Roger Lefèbvre, Pierre Michel, Michel Moulin, Antoine Muls, Guy Parkinson, Michel Ronveaux, Henri Sana, Willy Schaut, Casimir Stegenda, Philippe Van Beethoven, Paul Van Casteren, Gustaaf Vandaele, Gilberte Van den Broeck, Frank Van den Broeke, Guibert Vanderlinden, Victor Van Hal, Julien Van Hurck, Guy Van Quickenborne en Guido Wuyts.
14. De leden die een ander onderwerp wensen in te schrijven op het agenda van deze algemene vergadering, worden uitgenodigd ons dit schriftelijk te laten weten door middel van een brief, gericht aan het secretariaat ten laatste op 15 maart 2004.

- Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden in regel met hun bijdragebetaling.

LE MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE

Notre MAB prend forme peu à peu. La couverture avec titre bilingue en lettres d'or et avec l'insigne brodé VTB est réalisée. Le premier dossier, accepté le 8 octobre 2003 par le Conseil d'Administration, y a été inséré. Lors de la réunion du 14 janvier, le Conseil a accepté un autre dossier, celui d'Alex Janssens.

Comme annoncé dans le bulletin n° 4/2003, un résumé succinct de ce premier dossier – qui est consacré à Florine – est présenté ci-après.

NICOLAS FLORINE

Pionnier belge de l'hélicoptère

LA PERSONNALITÉ - SA CARRIÈRE

Nicolas Florine est né à Batoum (Géorgie) le 1^{er} août 1891

Fuyant la révolution bolchevique, il émigre en 1920 vers la Belgique où il obtient rapidement la petite naturalisation belge.

Détenteur du diplôme d'Ingénieur civil en mécanique aéronautique obtenu en 1914 à Saint-Petersbourg, il est immédiatement affecté au Service Technique de l'Aéronautique et mis en fonction d'ingénieur au Laboratoire Aérotechnique de Belgique récemment créé à Rhode-Saint-Genèse.

Il y conduit des études mathématiques relatives à des phénomènes aérodynamiques encore mal connus, notamment dans le domaine encore en friche des appareils à voilures tournantes.

En 1926, il dépose à Bruxelles un brevet d'invention pour des dispositifs nouveaux destinés aux hélicoptères multirotors (ce brevet sera déposé ultérieurement en Grande-Bretagne, en Allemagne et aux Etats-Unis). Dès la fin des années 1920, il conçoit un projet basé sur l'utilisation de deux rotors sustentateurs disposés en tandem. Cette « Solution Florine » se concrétise sous la forme de trois hélicoptères prototypes entre 1929 et 1939. Après la 2^e Guerre mondiale, le projet d'un petit hélicoptère à quatre rotors est lancé mais il ne survit pas au retrait du soutien officiel en 1949.

La grande naturalisation lui est offerte par la Belgique en 1934 en reconnaissance des services éminents rendus à la nation et à son aéronautique.

Nicolas Florine reste attaché au Service Technique de l'Aéronautique jusqu'à sa retraite en 1956. Il meurt à Bruxelles le 21 janvier 1972 dans sa 81^e année.



*Caricature de Delp dans La Conquête de l'Air, avril 1929.
Karikatuur door Delp in La Conquête de l'Air, april 1929.*

UNE RÉALISATION EXCEPTIONNELLE

Le cadre

Contrairement à l'évolution rapide de l'avion au cours du premier tiers du 20^e siècle, l'hélicoptère reste à cette époque quasiment « un rêve inaccessible » !!! Ses progrès sont lents et la plupart des tentatives faites par d'audacieux pionniers sont des échecs.

En Belgique, sous l'égide du Service Technique de l'Aéronautique, Nicolas Florine s'attaque dès les années 1920 aux énormes défis aérodynamiques et mécaniques que posent la stabilité et la manœuvrabilité des appareils à voilures tournantes. Il conduit à ce sujet de savantes études mathématiques et réalise de nombreux essais pratiques en soufflerie aérodynamique. Les résultats obtenus le conduisent à expérimenter la formule de l'hélicoptère à deux rotors sustentateurs disposés en tandem. La « solution Florine » met en pratique les dispositifs nouveaux qu'il a protégés par le brevet d'invention déposé dès 1926.

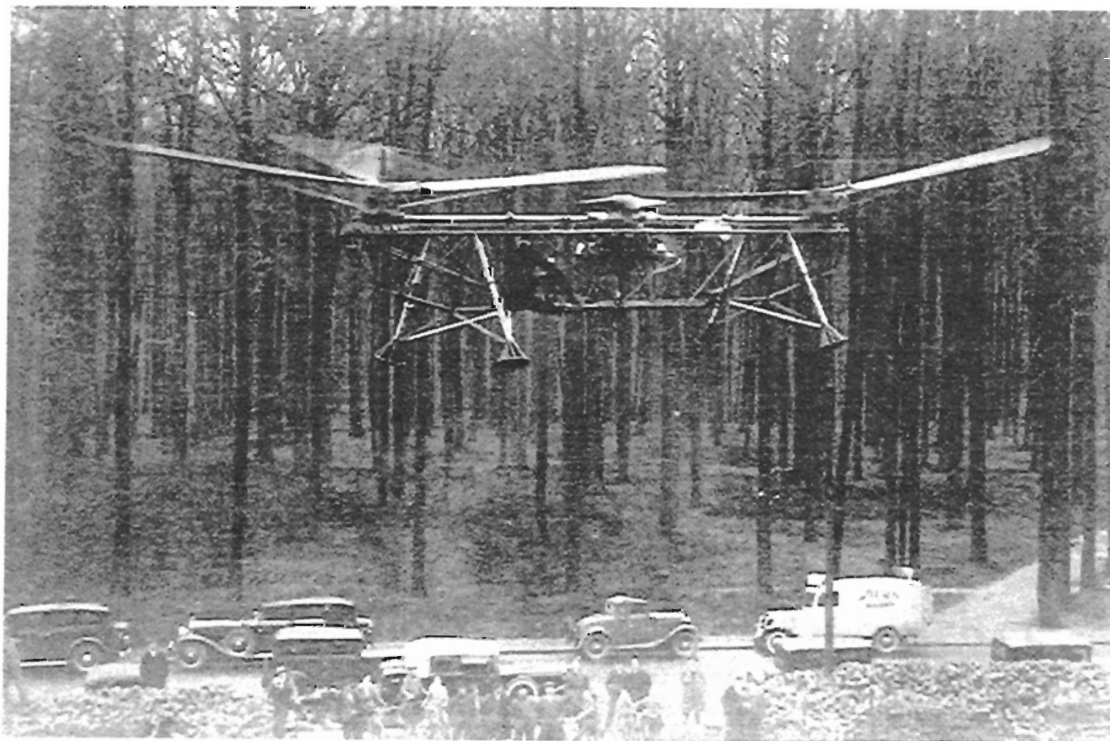
La réalisation

Pour maîtriser les problèmes récurrents qui maintiennent les progrès de l'hélicoptère loin derrière ceux de l'avion, Nicolas Florine va jeter dans la balance tout le poids de sa science, de son génie et de son inventivité. Il dispose à Rhode-Saint-Genèse des moyens modernes mis à sa disposition par le Laboratoire Aérotechnique. Les essais des éléments dynamiques et des principaux ensembles mécaniques nécessaires à la construction d'un hélicoptère à rotors en tandem sont réalisés au Laboratoire, notamment sur des modèles réduits de pales et sur des modèles réduits de rotors complets avec commande du pas des pales.

La solution des rotors en tandem telle que la conçoit Nicolas Florine présente une caractéristique exceptionnelle et innovante : celle de faire tourner les deux hélices sustentatrices dans le même sens. Leurs couples de réaction ne s'équilibrent donc pas mutuellement mais les calculs faits par l'inventeur indiquent que l'appareil bénéficiera ainsi pleinement des effets stabilisateurs gyroscopiques et aérodynamiques inhérents à la rotation des deux voilures indépendantes. Mais pour contrôler le vol de l'appareil, il faut nécessairement équilibrer les couples de réaction ; pour cela Florine étudie et réalise une solution totalement inédite : il incline latéralement (l'un vers la gauche l'autre vers la droite) les axes de rotation des rotors d'environ 7° de part et d'autre de l'axe longitudinal de l'hélicoptère et obtient ainsi l'équilibrage automatique des couples ; d'autre part, par action du pilote sur les palonniers, l'inclinaison des axes peut être légèrement modifiée pour provoquer et contrôler la rotation horizontale de l'hélicoptère autour de son axe vertical.

Un premier prototype – le Florine I – est prêt en 1929 ; il servira exclusivement de banc d'essai au sol pour mettre méthodiquement à l'épreuve les nouveautés techniques et aérodynamiques conçues par l'inventeur.

Tirant parti des essais faits avec le premier prototype, Florine conçoit un nouvel hélicoptère dont le fuselage plus léger (tubes d'acier soudés) est fabriqué dans les ateliers d'Alfred Renard ; le moteur en étoile à 9 cylindres de 200 CV vient aussi de chez Renard. Un jeune ingénieur du Laboratoire Aérotechnique – Robert Collin – est associé à la réalisation du Florine II dont il devient le pilote d'essai.

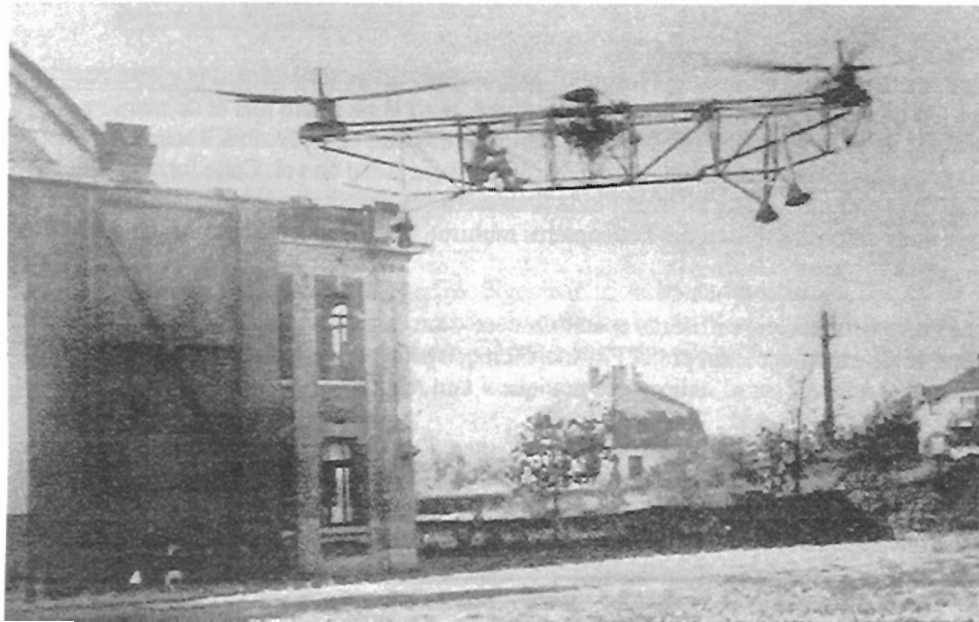


L'hélicoptère Florine II en vol au-dessus de l'étroite pelouse du Laboratoire Aérotechnique de Belgique à Rhode-Saint-Genèse, au sud de Bruxelles, au cours de l'été 1933 ; l'événement, alors exceptionnel, attirait beaucoup de curieux.

De Florine II-helikopter in vlucht boven het krappe grasperkje van het Technisch Luchtvaartlaboratorium van België te Sint-Genesius-Rode, ten zuiden van Brussel. In de zomer van 1933 trok zo een gebeurtenis veel nieuwsgierigen.

Le premier vol est tenté le 12 avril 1933 à Rhode-Saint-Genèse sur l'étroite pelouse entre les bâtiments du Laboratoire et la Chaussée de Waterloo. C'est le début d'une longue série d'une vingtaine de vols (ce qui,

pour un prototype, est exceptionnel à cette époque des pionniers). Ces vols, de quelques secondes puis progressivement de quelques minutes, sont émaillés de multiples incidents techniques auxquels Florine, Collin et Renard apportent méthodiquement des solutions. A l'automne, les progrès sont marquants, la stabilité et la manœuvrabilité sont très satisfaisantes au point de permettre, dès le 25 octobre 1933, de battre officiellement le record mondial de durée de vol en hélicoptère : Robert Collin aux commandes du Florine II tient l'air pendant 9 minutes 58 secondes. Les vols réalisés à Rhode-Saint-Genèse démontrent pour la première fois la faisabilité pratique de l'hélicoptère à rotors en tandem qui a pu voler de façon continue grâce notamment à un système de commandes de vol efficaces, fiables et précises qui permettent au pilote de bien contrôler l'appareil autour des trois axes.



Evénement historique à Rhode-Saint-Genèse le 25 octobre 1933 ! Collin, aux commandes de son docile Florine II, améliore officiellement mais incontestablement le record du monde de durée de vol en hélicoptère en tenant l'air pendant 9 minutes 58 secondes.

Historische gebeurtenis in Sint-Genesius-Rode op 25 oktober 1933! Aan de sturen van de volgzame Florine II veretert Collin officieus maar onbetwistbaar het wereldduurrecord op helikopter; hij blijft 9 minuten en 58 seconden in de lucht.

Au début de 1934, le Florine II est transporté à l'aérodrome de Haren pour y poursuivre les essais de vol en ligne droite et en virage à des vitesses progressivement augmentées. L'appareil est détruit le 4 mai 1934. Suite au dysfonctionnement d'un des embrayages de la transmission, les rotors tournent à des vitesses légèrement différentes et développent donc des portances déséquilibrées. Robert Collin perd le contrôle de l'hélicoptère mais, bien protégé par le fuselage en tubes soudés, il sort indemne de l'accident. Fait remarquable à cette époque des pionniers où les hélicoptères prototypes ont une vie éphémère, le Florine II a fait plus de trente vols d'essai entre avril 1933 et mai 1934.

Les principes fondamentaux de la « solution Florine » n'étant pas remis en cause par l'accident du prototype II, la décision est prise de construire un troisième appareil de la même formule: mais le Florine III sera un bimoteur (pour la puissance et la sécurité) ; les pales des rotors seront repliables à l'arrêt (réduction de l'encombrement au sol) ; la structure en tubes soudés sera plus légère que celle du Florine II. Le premier vol est fait par Collin le 15 septembre 1936. Malgré les progrès techniques incorporés dans le nouveau prototype, le Florine III se révèle moins bien né que son prédécesseur : le fuselage est allégé mais manque de rigidité, d'où une stabilité au sol et une manœuvrabilité en vol capricieuses. De brefs vols peu satisfaisants se succéderont jusqu'à l'automne 1937 où, au cours d'un essai, Collin perd au sol le contrôle du Florine III qui se couche lourdement sur l'herbe. La décision est prise en 1939 de ne pas poursuivre les essais. C'est la fin du programme des hélicoptères Florine à rotors en tandem tournant dans le même sens.

Au cours de l'occupation de la Belgique pendant la Deuxième Guerre mondiale, Nicolas Florine étudie en secret un petit hélicoptère monomoteur à quatre rotors. Après la libération du territoire, le projet est approuvé et la construction du Florine IV entreprise dès 1945. L'hélicoptère partiellement monté ainsi qu'une maquette de soufflerie à l'échelle 1/5 seront exposés au Salon de l'Aéronautique de Bruxelles en 1947 où l'on annonce les essais pour 1948. Mais le soutien officiel au Florine IV est suspendu avant finition de l'hélicoptère ; le projet est

définitivement abandonné en 1949. Ceci marque pour Nicolas Florine la fin des travaux officiels consacrés en Belgique à la conception et à la fabrication d'appareils à voilures tournantes.

En conclusion

Il n'est pas téméraire d'affirmer que, dès 1930, Nicolas Florine maîtrisait les éléments de base de la formule des rotors en tandem. Ainsi, dès cette époque, son œuvre pionnière a porté la Belgique à une position d'avant-garde dans ce domaine. Par des études scientifiques et des réalisations concrètes, la Nation a contribué de façon significative aux progrès de la technique balbutiante de l'hélicoptère en général et de l'hélicoptère multirotor en particulier.

Il est internationalement reconnu qu'avec le Florine II, propulsé par un moteur Renard et piloté par l'ingénieur d'essai Robert Collin, Nicolas Florine a dès 1933 démontré, pour la première fois et de manière répétitive, la valeur potentielle de la formule de l'hélicoptère à rotors en tandem en réalisant à Rhode-Saint-Genèse de nombreux vols bien contrôlés et un record du monde officieux de durée de vol. Cette formule fut reprise plus tard aux Etats-Unis où Frank Piasecki, avec l'aide financière des Forces armées américaines, réussit à faire aboutir la complexe mais efficace solution des hélicoptères multirotors défrichée 12 ans plus tôt par Nicolas Florine.

Faute de moyens financiers suffisants et en l'absence d'un engagement ferme des autorités civiles et militaires du pays, le développement du projet Florine, bien que prometteur, ne put être poussé assez vite et assez loin pour déboucher à temps sur « l'hélicoptère pratique » tant recherché.

Les faits brièvement rapportés ci-devant, ainsi que les témoignages internationaux contenus dans l'importante bibliographie s'y rapportant, constituent une incontestable reconnaissance du génie, de la science mais aussi de la prescience de Nicolas Florine. Il fut un remarquable pionnier de l'hélicoptère, un très humble savant et inventeur que son pays d'adoption omit longtemps d'honorer.

En inscrivant le nom de Nicolas Florine sur les feuillets de ce Mémorial, la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge a souhaité participer concrètement à l'hommage posthume qu'il mérite et à contribuer à la pérennité du souvenir de l'œuvre pionnière qui l'a placé parmi les grands de l'histoire de l'hélicoptère.

POUR CONSULTER LE MAB.....

Le MAB lui-même peut être consulté, **sur rendez-vous**, chaque 2^e mercredi du mois à partir de 12h30 à la Maison des Ailes, après la réunion du Conseil d'administration VTB (**demande de RV à adresser au Secrétaire Général par téléphone ou fax avec préavis de 48 heures au moins**).

Les textes des dossiers du Mémorial et les illustrations d'époque qui les accompagnent se trouvent aussi sur notre site Internet http://www.maisondesailles.be/vtb_sitemap.htm#memorial. Ils sont disponibles sous deux formats : HTML (lecture) et PDF (téléchargement et impression). Les textes et images relatifs au Mémorial sont la propriété de la Société Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge : **ils peuvent être copiés en vue d'une utilisation exclusivement privée. Toute autre utilisation est soumise à une autorisation écrite préalable de l'Association.**

GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Ons GBL krijgt langzaam aan vorm. Het kaft met tweetalige letters in gouden opdruk en met het geborduurde kenteken van de VTB, is al klaar. Het eerste dossier werd op 8 oktober 2003 door de Raad van

Beheer aanvaard en is al in het 'GBL' opgenomen. Tijdens de vergadering van 14 januari jl. werd het volgende dossier aanvaard, dat van Alex Janssens.

Zoals aangekondigd in ons bulletin met nummer 4/2003, volgt hierna een korte samenvatting van dit eerste dossier dat aan Florine is gewijd.

NICOLAS FLORINE

Belgisch helikopterpionier

ZIJN PERSOONLIJKHEID – ZIJN CARRIERE

Nicolas Florine wordt op 1 augustus 1891 geboren in Batum (Georgië).

Hij vlucht voor de bolsjewiekse revolutie en wijkt uit naar België waar hij snel de kleine Belgische nationaliteit verwerft.

Met zijn diploma van burgerlijk ingenieur in luchtvaartmechanica dat hij in 1914 in Sint-Petersburg behaalde, krijgt hij onmiddellijk een functie aangeboden bij de 'Technische Dienst van de Luchtvaart'; hij wordt ingenieur in het 'Technisch Luchtvaartlaboratorium van België' dat onlangs in Sint-Genesius-Rode was opgericht.

Hij voert er wiskundige studies uit van aërodynamische fenomenen die toen nog onvoldoende waren gekend, meer bepaald in het onontgonnen domein van toestellen met draaiende vleugels.

In 1926 deponert hij in Brussel een uitvindingsbrevet voor nieuwe voorzieningen die bestemd zijn voor helikopters met meerdere rotors (dit brevet zal achteraf nog in Groot-Brittannië, Duitsland en de Verenigde Staten worden gedeponert). Vanaf het einde van de jaren twintig werkt hij aan een project met als basis twee dragende rotors in tandem. Deze « Florine-oplossing » mondt tussen 1929 en 1939 uit in drie helikopterprototypes. Na de Tweede Wereldoorlog wordt het project van een kleine helikopter met vier rotors gelanceerd maar valt in 1949 stil na de intrekking van de officiële steun.

België biedt hem in 1934 de grote naturalisatie aan, als erkenning van de uitstekende diensten die hij aan het land en zijn luchtvaart heeft bewezen.

Nicolas Florine blijft tot aan zijn opruststelling in 1956 verbonden aan de Technische Dienst van de Luchtvaart. Hij overlijdt te Brussel op 21 januari 1972 op de leeftijd van 81 jaar.

EEN UITZONDERLIJKE VERWEZENLIJING

Het kader

In tegenstelling tot de snelle evolutie van het vliegtuig in de eerste dertig jaar van de twintigste eeuw, blijft de helikopter nog een vage droom! De vorderingen gaan langzaam en de pogingen van stoutmoedige pioniers lopen dikwijls spaak.

Onder bescherming van de Technische Dienst van de Luchtvaart gaat Nicolas Florine vanaf de jaren twintig de enorme uitdagingen aan, die vliegtuigen met draaiende vleugels op aërodynamisch en mechanisch vlak stellen voor hun stabiliteit en handelbaarheid. Op dit vlak maakt hij knappe wiskundige studies en brengt hij verschillende praktische proeven in de aërodynamische windtunnel tot een goed einde. Met de verkregen resultaten kan hij proeven doen met de helikopter voorzien van twee dragende tandemrotors. De « Florine-oplossing » zet de nieuwe toepassingen in praktijk, die hij vanaf 1926 met een patent heeft beschermd.

De verwezenlijking

Steeds opnieuw opduikende problemen houden de vooruitgang van de helikopter ver achter die van de vliegtuigen. Daarom gaat Nicolas Florine het volle gewicht van zijn kunde, zijn kennis en zijn vindingrijkheid in de weegschaal gooien. In Sint-Genesius-Rode beschikt hij over moderne middelen die hem door het Technisch Luchtvaartlaboratorium ter beschikking zijn gesteld. De proefnemingen op de aërodynamische elementen en op de voornaamste mechanische structuren, nodig voor de bouw van een helikopter met tandemrotors, worden in het laboratorium uitgevoerd; dat is meer bepaald het geval voor schaalmodellen van rotorbladen en van volledige rotors, compleet met bediening van de spoed van de bladen.

De oplossing van de tandemrotors zoals Nicolas Florine die ziet, heeft een uitzonderlijke en vernieuwende eigenschap: beide dragende rotors draaien in dezelfde zin. Hun reactiekoppels heffen elkaar dus niet op, maar uit de berekeningen van de uitvinder blijkt dat het toestel op die manier volop kan profiteren van de gyroscopische en aërodynamische stabilisatiefactoren die inherent zijn aan de rotatie van twee onafhankelijk draaiende wiken. Echter om de vlucht van het toestel te stabiliseren moeten de reactiekoppels noodzakelijkerwijze in evenwicht worden gebracht. Hiervoor had Florine een compleet nieuwe oplossing bedacht: hij doet de rotatie-assen van de rotors t.o.v. de lengteas van de helikopter ongeveer 7° zijwaarts hellen, de ene naar links en de andere naar rechts; op die manier verkrijgt hij een automatisch evenwicht van de koppels. Door een actie van de piloot op het voetenstuur kan de hellingsas lichtjes worden gewijzigd om de horizontale rotatie van de helikopter om zijn verticale as te besturen.

Een eerste prototype – de Florine I – is klaar in 1929; het zal uitsluitend als proefbank op de grond dienen om de technische en aërodynamische nieuwigheden van de uitvinder methodologisch te onderzoeken.

Gebruik makend van de tests met het eerste prototype, ontwerpt Florine een nieuwe helikopter met lichtere romp (gelast stalen buizenframe) die in de werkhuizen van Alfred Renard wordt gebouwd. Ook de 9 cilindermotor van 200 pk komt van bij Renard. Robert Collin, een jonge ingenieur van het Luchtvaart-Technisch Laboratorium, wordt betrokken bij de verwezenlijking van de Florine II, waarvan hij de testpiloot wordt.

De eerste vlucht heeft plaats op 12 april 1933 in Sint-Genesius-Rode, op het kleine grasperk tussen de gebouwen van het Laboratorium en de Steenweg op Waterloo. Ze vormt het begin van een lange reeks van zo een twintig vluchten (wat voor een prototype in die pionierstijd uitzonderlijk was). Die vluchten duren enkele seconden en later verschillende minuten; ze zijn doorspekt met talrijke technische incidenten waarvoor Florine, Collin en Renard op methodische wijze een oplossing vinden. In de herfst zijn de vorderingen opvallend, de stabiliteit en de bestuurbaarheid zijn zo doeltreffend dat er vanaf 25 oktober 1933 gedacht kan worden aan een officiële aanval op het wereldduurrecord op helikopter: Robert Collin blijft gedurende 9 minuten en 58 seconden in de lucht aan de sturen van de Florine II! De vluchten in Sint-Genesius-Rode bewijzen voor de eerste maal de praktische haalbaarheid van een helikopter met tandemrotors. Die heeft kunnen vliegen dankzij een doeltreffend, betrouwbaar en precies besturingssysteem dat de piloot toeliet om het toestel terdege rond de drie assen te besturen.



De 9-cilinder stermotor Renard 200 is midden de romp gemonteerd met daarboven een vierbladige houten ventilator. Uitvinder Nicolas Florine staat naast de ingenieur-vlieger Robert Collin die in de stuurhut zit. De helikopter rust nog op de transporttrolley.

Monté au centre du fuselage, le moteur à 9 cylindres en étoile Renard 200 est surmonté d'un ventilateur à 4 pales en bois. L'inventeur Nicolas Florine est debout aux côtés de l'ingénieur-pilote Robert Collin assis dans le poste de pilotage. L'hélicoptère est toujours posé sur son chariot de transport au sol.

Begin 1934 wordt de Florine II naar het vliegveld van Haren overgebracht om er de vliegtests verder te zetten, waarbij aan steeds toenemende snelheid rechtdoor en in bochten zal worden gevlogen. Het toestel wordt echter op 4 mei 1934 vernield. Door het slecht functioneren van een van de transmissiekoppelingen, draaien de rotors aan lichtjes verschillende snelheid en brengen dus verschillende draagvermogens mee. Robert Collin verliest de controle over de helikopter maar komt dankzij de romp in gelaste buizen heelhuids uit het ongeval. Een opmerkelijk feit in een pionierstijd waar helikopterprototypes een kortstondig leven beschoren is. Toch heeft de Florine II tussen april 1933 en mei 1934 meer dan dertig testvluchten uitgevoerd.

Door het ongeval met de Florine II worden de basisprincipes van de « Florine-oplossing » echter niet in vraag gesteld. Men beslist dan ook om een derde toestel rond dezelfde formule te bouwen, alleen wordt de Florine III tweemotorig (voor het vermogen en de veiligheid); de rotorbladen zijn bij stilstand oplooibaar (beperking van de benodigde ruimte op de grond); de gelaste buizenstructuur wordt lichter dan op de Florine II. Collin voert de eerste vlucht uit op 15 september 1936. Maar ondanks de technische vernieuwingen die in het nieuwe prototype zijn verwerkt, blijkt de Florine III minder goed dan zijn voorganger: de romp is wel lichter maar mist stijfheid en dus zijn de bestuurbaarheid in vlucht en de stabiliteit op de grond wispelturig. Korte, onvoldoende vluchten volgen elkaar op tot in de herfst van 1937, wanneer Collin tijdens een testvlucht de controle over de Florine III verliest en het toestel zwaar op het gras neerstort. In 1939 wordt beslist om de proeven niet verder te zetten. Dat betekent het einde van de Florine-helikopters met tandemrotors in dezelfde draaizin.

Tijdens de bezetting van België in de Tweede Wereldoorlog bestudeert Florine in het geheim een kleine eenmotorige helikopter met vier rotors. Na de bevrijding wordt het project goedgekeurd en wordt de Florine IV vanaf 1945 gebouwd. De gedeeltelijk afgewerkte helikopter en een windtunnelmodel op schaal 1/5 worden op het Luchtvaartsalon van 1947 in Brussel tentoongesteld. De tests worden aangekondigd voor 1948, maar de officiële steun voor de Florine IV wordt opgeschort nog voor de helikopter klaar is. In 1949 wordt het project definitief opgezegd. In België betekent dat voor Nicolas Florine het einde van de officiële werkzaamheden aan het ontwerpen en bouwen van toestellen met draaiende wiken.



Nicolas Florine thuis in Ukkel in 1981.

Nicolas Florine chez lui à Uccle en 1981.

Tot besluit

Het is niet overdreven om te beweren dat vanaf 1930 Nicolas Florine de basiselementen beheerste van de formule van tandemrotors. Vanaf die tijd verleende zijn pionierswerk aan België een voorhoedepositie in dit domein. Door wetenschappelijke studies en concrete verwezenlijkingen heeft het land op een betekenisvolle wijze bijgedragen tot de vooruitgang van de hordende helikoptertechniek in het algemeen, en van de helikopter met meerdere rotors in het bijzonder.

Het staat internationaal vast dat Nicolas Florine al in 1933 voor het eerst en verschillende keren aantoonde wat de potentiële waarde was van de formule voor een helikopter met tandemrotors. Met de Florine II, die werd aangedreven door een Renard-motor en door Robert Collin bestuurd, voerde hij in Sint-Genesius-Rode talrijke gecontroleerde vluchten uit en vestigde hij een officieus wereldduurrecord. Later werd deze formule in de USA overgenomen door Frank Piasecki. Met de financiële hulp van het Amerikaanse leger slaagde hij er in om de complexe –maar doeltreffende– oplossing voor helikopters met meerdere rotors in praktijk te zetten, een oplossing die 12 jaar voordien door Nicolas Florine was uitgedacht.

Hoewel het Florine-project veelbelovend was, bleven stevige garanties vanwege militaire en burgerlijke autoriteiten in België achterwege. Daardoor kon de ontwikkeling niet snel en niet ver genoeg doorgedreven worden om tijdig uit te monden op een zeer gezochte « praktische helikopter ».

De feiten die hierboven bondig werden beschreven en de internationale getuigenissen die in de aanzienlijke bibliografie zijn vervat, vormen de onbetwistbare erkenning van het genie, de kennis maar ook van de voorkennis van Nicolas Florine. Hij was een opmerkelijke pionier van de helikopter, een zeer bescheiden wetenschapsman en uitvinder die in zijn adoptieland lang op een eerbetoon diende te wachten.

Met de inlassing van de naam van Nicolas Florine in het Gedenkboek, heeft de koninklijke vereniging de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart concreet willen bijdragen tot het postume eerbetoon dat hij verdiende. De vereniging wil tevens bijdragen tot het voortbestaan van de herinnering aan het pionierswerk dat hem een plaats bezorgde onder de groten van de geschiedenis van de helikopter.

OM HET GBL TE RAADPLEGEN.....

Het Eigenlijke GBL kan worden geraadpleegd **mits voorafgaandelijke afspraak**, elke woensdag vanaf 12.30 uur in het Huis der Vleugels, na de vergadering van de Raad van Beheer van de VTB. De aanvraag voor een R-V dient u best in **bij de secretaris-generaal, per telefoon of per fax, met een preadvies van 48 uur.**

De dossierteksten van het Gedenkboek en de illustraties uit die periode staan ook op onze internetsite http://www.huisdervleugels.be/vtb_sitemap.htm#memorial. Ze zijn beschikbaar in twee formaten: HTML (lezing) en PDF (downloaden en afdrukken). Teksten en afbeeldingen in het Gedenkboek zijn het eigendom van de vereniging de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart; ze kunnen met het oog op uitsluitend privégebruik worden gekopieerd. Elk ander gebruik is onderworpen aan een schriftelijke en voorafgaandelijke toestemming van de vereniging.

BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel de l'association suivra l'assemblée générale ordinaire et aura lieu à 13,00 heures au « Plein Ciel » 27^{ème} étage 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 55,00 EUR par personne.

Billet de réservation en couverture blanche du bulletin.

Païement : Uniquement à l'aide du formulaire de virement ci-joint. Pour les membres résidant à l'étranger, utilisez les codes IBAN et BIC du compte bancaire pour vous éviter des frais bancaires élevés :

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Clôture des inscriptions : Lundi 15 mars 2004.

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijkse banket zal aansluiten op de algemene vergadering en zal plaats hebben om 13,00 uur in "Plein Ciel" op de 27^{ste} verdieping van het hotel Hilton.

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in dezelfde zaal.

De deelnemingsprijs bedraagt 55.00 euro per persoon.

Inschrijvingsbriefje op het witte käft van dit tijdschrift.

Betaling: Uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsformulier. Leden in het buitenland gebruiken best de IBAN- en BIC-codes bij het rekeningnummer, zo besparen ze een aanzienlijk bedrag aan bankkosten:

IBAN: BE 23 2100 6199 6691

BIC: GEBABEBB

Afsluiting der inschrijvingen: Maandag 15 maart 2004

Le mot du trésorier

Si ce bulletin est agrémenté d'un point rouge, vous n'êtes pas encore en règle de cotisation pour 2004. Pour rester membre de notre association, veuillez d'urgence verser votre cotisation au compte n° 210-0619966-91 des VTB, Rue Montoyer 1, 1000 Bruxelles.

Montant de la cotisation

membre résidant en Belgique: € 18.00,

membre résidant à l'étranger: € 20.00,

veuve résidant en Belgique: € 9.00,

veuve résidant à l'étranger: € 11.00.

Faute de vous mettre en règle pour le 31 mars, ceci est le dernier bulletin que vous recevrez.

Important pour nos membres résidants à l'étranger

Utilisez les codes IBAN et BIC ci-dessous.

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Het woordje van de penningmeester

Indien dit bulletin met een rode stip versierd is, bent u nog niet in orde met uw lidgeld 2004.

Om lid te blijven van onze vereniging dient u zo snel mogelijk het lidgeld te storten op rekening nr 210-0619966-91 van VTB, Montoyerstraat 1, 1000 Brussel.

Bedrag van het lidgeld

- lid wonend in België: € 18.00,

- lid wonend in het buitenland: € 20.00,

- weduwe wonend in België: € 9.00,

- weduwe wonend in het buitenland: € 11.00.

Indien uw lidgeld op 31 maart niet betaald is, is dit het laatste bulletin dat u ontvangt.

Belangrijk voor de leden in het buitenland

Gebruik voor uw betalingen de onderstaande IBAN en BIC codes.

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Vanaf volgend nummer komt hier een korte synthese van wat er reilt en zeilt bij onze zusterverenigingen: Les Vieilles Tiges (van Frankrijk) en Alte Adler (uit Duitsland). Als we hun bulletin tijdig ontvangen, dan signaleren we u de zaken die u in die publicaties kunnen aanbelangen.

Watch this space!

A partir du numéro suivant, nous vous présenterons ici une petite synthèse de ce que nos associations voisines publient dans leur bulletins :
Les Vieilles Tiges (françaises) et Alte Adler (d'Allemagne).
Si nous recevons leurs bulletins à temps, nous vous signalerons les informations qui pourraient vous intéresser.

Watch this space!

Président d'honneur - Erevoorzitter
Léon BRANDERS

Vice-président d'honneur - Ere vicevoorzitter
Jacques DÔME

Membres d'honneur - Ereleden

Son Altesse le prince Antoine de Ligne
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,
Président national des Vieilles Tiges
Monsieur Camille Montaigu, président des
Monsieur Dominique WEIBEL, ancien président
de l'association des vétérans du vol à moteur
de l'Aéroclub de Suisse

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

RAAD VAN BEHEER - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Membres du bureau - Leden van het bureau

Voorzitter - Président Jean KAMERS
Vice-président Paul JOUREZ
Secrétaire général-Secretaris-generaal Robert FEUILLEN

Penningmeester - Trésorier Alex PEELAERS

02 7311788
067 790337
013 312870*
robert.feullen@belgacom.net
014 547063 – 014 540972*
alex.peelaers@pandora.be

Autres membres du conseil- Andere leden van raad van beheer

Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 - hugo.cloeckaert@pandora.be
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04362 63 79*
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 581 086
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Wilfried TERSAGO	011689878* - wilfried.tersago@pandora.be

(* Fax)

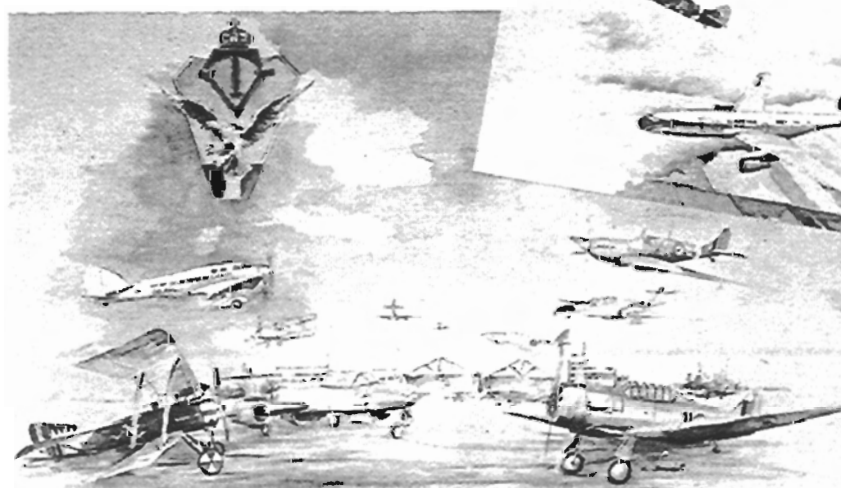
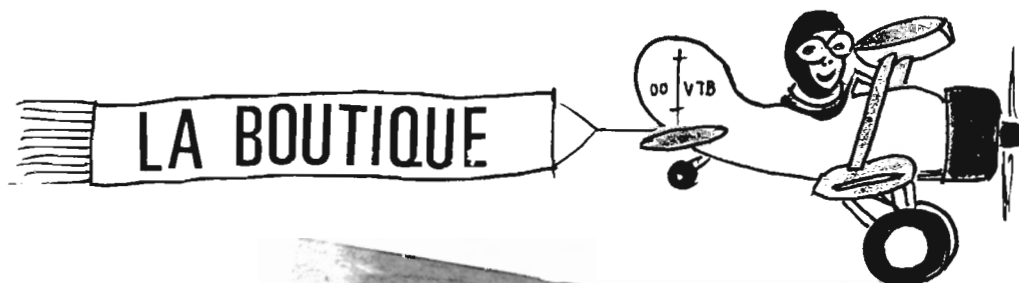
Secrétariat - Secretariaat
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél & Fax: 013 312 870
E-mail :
robert.feullen@belgacom.net

[www.maisondesailles/sommaire/insigne Vieilles Tiges](http://www.maisondesailles/sommaire/insigneVieillesTiges)
[www.huisdervleugels.be/inhoud/insigne Vieilles Tiges](http://www.huisdervleugels.be/inhoud/insigneVieillesTiges)



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

8,5 x 7 cm



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



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



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

8 x 6,5 cm

Hoe kunt U deze artikelen krijgen ?

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

Verzending kosten voor België:

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

Comment vous les procurer ?

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

Frais de port pour envoi postal (Belgique) :

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