



Het driemaandelijkse bulletin van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart

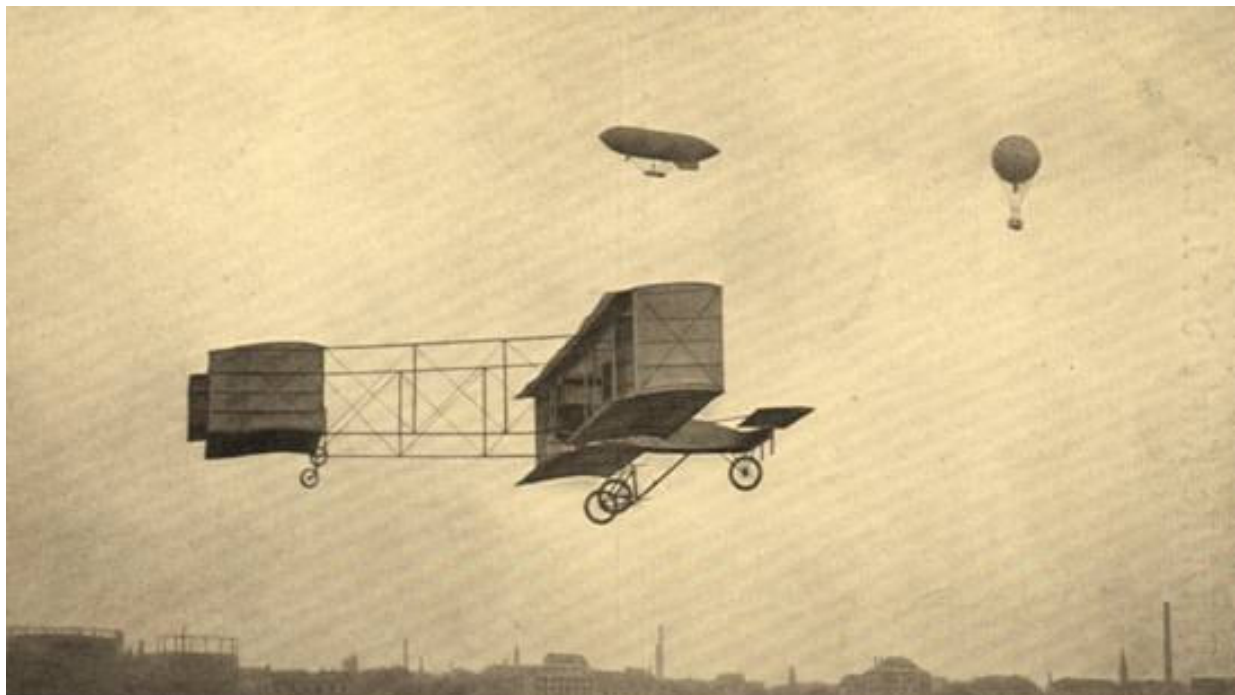
VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 1-2008
29ste jaar – 29^{ème} année
janvier-février-mars
januari-februari-maart
2008



1908 ~ 2008
100TH
ANNIVERSARY OF THE
FIRST MANNED FLIGHT
IN BELGIUM

Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge
Société Royale

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

*
Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

*
Site Web
www.maisondesailles.be/vieillestiges
cliquer sur le logo

ooo

Conseil d'administration
Bestuursraad

Président - Voorzitter
Michel Mandl
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse
Dumoulin, Bob Feuillen
Jean-Pierre Herinckx, Jean Kamers,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart
Koninklijke Maatschappij
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

*
Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

*
Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

INHOUD VAN BULLETIN 1-2008

Van de redactie: woordje van de voorzitter en van de
secretaris
Nieuws van de vereniging
Lijst van de komende activiteiten
Biografie Georges Jaspis, DFC
JAARBOEK
Leopold Heimes, 91 jaar
Bobby Laumans weet het nog
Guillaume Deguel, eerste luchtvaartmechanicien
Vaandel van het 2/II
Boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 1-2008

Rédactionnel : le mot du Président et du secrétaire
Nouvelles de l'association
Liste des activités prochaines
Biografie Georges Jaspis, DFC
ANNUAIRE
Léopold Heimes, 91 ans
Bobby Laumans se souvient
Guillaume Deguel, premier mécanicien d'aviation
Remise de fanion du 2/II
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 20,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 10,00 euro)
Buitenland-Etranger: 25,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 12,00 euro)

*

Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

IBAN: BE23 2100 6199 6691
BIC: GEBABEBB

*

Secrétariat- Secretariaat
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel: 02 2513310
E-mail: VTB.Secretary@gmail.com

Het volgende magazine verschijnt op 9 mei

Le magazine suivant paraîtra le 9 mai



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

En ce début d'année 2008, qu'il me soit permis de vous faire part de quelques considérations que m'inspirent d'une part, le centenaire des premiers vols effectués en Belgique (Henri Farman et Pierre de Caters respectivement en mai et novembre 1908) et d'autre part, la situation politique en Belgique.

Il y a cinq ans, mon prédécesseur Jean Kamers avait, à l'occasion du centenaire du premier vol des frères Wright, rappelé que la Belgique aussi avait contribué au développement du « plus lourd que l'air ». En effet, nos pionniers se distinguèrent un peu partout en Europe, mais aussi en Asie et en Afrique. Nos pilotes ont démontré leur vaillance au cours des deux guerres. Au cours du dernier demi-siècle, notre aviation militaire s'est hissée au niveau des meilleures forces aériennes en Europe. Notre aviation civile a sillonné le monde entier, arborant fièrement notre bannière tricolore. Jean Kamers terminait son petit mot en disant que nous étions « fiers de nos anciens et de l'aviation belge ».

Aujourd'hui, cinq ans plus tard, le centenaire de notre propre aviation est une fois de plus l'occasion de rappeler ce que fut notre illustre passé aéronautique. Nous nous y attacherons tout au long de l'année. Car nous avons effectivement toutes les raisons d'être fiers de ce passé et de ces hommes qui n'ont pas hésité à mettre leur fortune, leur vie en jeu pour une certaine idée qu'ils avaient de leur patrie et du rôle que la Belgique pouvait, à leurs yeux, jouer dans le domaine de l'aviation naissante.

Quel contraste, surtout pour nos amis Vieilles Tiges suisses et des pays avoisinants que nous saluons très chaleureusement, avec le spectacle affligeant offert au cours de ces derniers mois par notre monde politique complètement déboussolé. Là vraiment, il n'y a pas de quoi être fier ! Alors que notre société occidentale se trouve, si l'on en croit certains observateurs avisés tel Edgard Morin en France, à une croisée des chemins et que des choix fondamentaux s'imposent à nos dirigeants, en Belgique, nous nous permettons le luxe de jouer avec l'avenir du pays, voire de remettre son existence en cause. Que cela soit clair en ce qui concerne notre association,

Beste vrienden vliegeniers,

Bij het begin van dit nieuwe jaar had ik jullie graag een aantal beschouwingen geleverd n.a.v. de honderdste verjaardag van de eerste vluchten in België (Henri Farman en Pierre de Caters resp. in mei en november 1908), maar anderzijds ook i.v.m. de politieke situatie in België.

Vijf jaar geleden had mijn voorganger Jean Kamers bij de honderdste verjaardag van de eerste vlucht door de gebroeders Wright, eraan herinnerd dat ook België had bijgedragen tot de ontwikkeling van de « zwaarder dan lucht »-toestellen. Onze pioniers deden zich immers overal in Europa opmerken en zelfs in Azië en Afrika. Tijdens de twee wereldoorlogen bewezen onze piloten hun dapperheid. En in de loop van de laatste halve eeuw heeft onze militaire luchtvaart zich opgetrokken tot het niveau van de beste luchtwapens in Europa. Onder onze Belgische driekleur heeft onze burgerluchtvaart trots de ganse wereld doorkruist. Jean Kamers sloot zijn woordje toen af door te zeggen dat we « trots konden zijn op onze oudgedienden en op de Belgische luchtvaart ».

Vandaag, vijf jaar later, biedt het eeuwfeest van ons eigen vliegwezen alweer een gelegenheid om te herinneren aan ons illustere luchtvaartverleden. We zullen er dit ganse jaar naar verwijzen. We hebben immers alle redenen om trots te zijn op die geschiedenis en zijn mensen die niet gearzeld hebben om hun lot en hun leven op het spel te zetten voor een opvatting die ze hadden van hun vaderland en van de rol die België in hun ogen kon spelen op het vlak van het ontluikende vliegwezen.

Wat een contrast dan, vooral dan voor onze vrienden, de Zwitserse en de naburige Vieilles Tiges die we hier hartelijk begroeten: het bedroevende schouwspel dat onze compleet ontwrichte politieke wereld de laatste maanden heeft geboden. Er is daar echt niets om trots op te zijn! Daar waar onze westerse wereld, althans volgens sommige intelligente waarnemers zoals Edgard Morin in Frankrijk, zich op het kruispunt van wegen bevindt en dat er zich een aantal fundamentele keuzes opdringen aan onze bestuurders, veroorloven wij ons in België de luxe met de toekomst van het land te spelen, ja zelfs zijn bestaan in vraag te stellen.

société royale et nationale : nous ne pouvons qu'applaudir lorsqu'il s'agit d'améliorer le fonctionnement de nos institutions, mais nous ne pouvons nous inscrire dans une démarche qui vise à détricoter les acquis du passé. Nous ne pouvons admettre que nos hommes politiques poursuivent dans la voie d'une aberration qui fait qu'aujourd'hui, à l'aéroport de Zaventem, la piste en usage et donc le survol de la région, soit fonction d'une logique communautaire. Comment accepter, sous prétexte d'une autonomie régionale, que des normes de bruit, de pollution, diffèrent en fonction de la frontière linguistique ? Et que dès lors, pour ne citer qu'un exemple, les limitations de vitesse en cas de Smog varient trois à quatre fois entre Liège et Bruxelles !

Nous avons la réputation de gens pragmatiques, débrouillards. Nous étions les champions du compromis. Force est de constater que nos égarements communautaires nous font perdre la voie du bon sens. En ce début d'année 2008, je formule le souhait pour que nos hommes politiques se ressaisissent et, s'il y a encore de véritables hommes d'état dans ce pays, qu'ils sortent du bois et trouvent le courage pour s'attaquer aux vrais défis de notre société.

Dat het voor onze koninklijke en nationale vereniging duidelijk weze: we kunnen alleen maar toejuichen als het gaat om een verbetering van de werking van onze instellingen, maar we kunnen ons niet vinden in stappen die erop gericht zijn om de verworvenheden van het verleden te doen versplinteren. We kunnen niet toestaan dat politici de weg van de dwaling volgen, waardoor vandaag het gebruik van de baan in Zaventem en dus het overvliegen van de omgeving, functie is van een communautaire logica. Hoe kan men –onder voorwendsel van regionale autonomie- aanvaarden dat geluids- en vervuilingnormen verschillen in functie van de taalgrens? En hoe de snelheidsbeperkingen ingeval van smog dan drie à vier keer verschillen tussen Luik en Brussel, om maar een voorbeeld te noemen!

We hebben de reputatie pragmatische mensen en plantrekkers te zijn. We waren de meesters van het compromis. Nu moeten we echter vaststellen dat onze communautaire ontsparingen ons de weg van het gezond verstand doen kwijtraken. Bij het begin van dit jaar 2008 druk ik de wens uit dat onze politieke beleids mensen zich herpakken en als er nog voldoende echte staatslui zijn in dit land, dat ze te voorschijn treden en de moed vinden om de echte uitdagingen van onze maatschappij aan te pakken.

Michel Mandl

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION			
Président d'Honneur - Erevoorzitter	Léon BRANDERS		
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	VTB.Secretary@gmail.com
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	alex.peelaers@pandora.be
Hoofdredacteur – Redacteur en chef	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	bill.tersago@gmail.com
AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR			
Danny CABOOTER		03 663 22 42	stampe@skynet.be
André DILLIEN		02 673 36 32 (Fax incl.)	
Alphonse DUMOULIN		04 362 63 79	al.dumoulin@skynet.be
Robert FEUILLEN		013 31 28 70 (Fax incl.)	robert.feullen@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX		02 343 93 77	jph5@skynet.be
Jean KAMERS		02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Norbert NIELS		016 58 10 86 (Fax incl.)	patricia.helios@telenet.be
Guido WUYTS		03 827 41 69	g.wuyts@skynet.be

From the office of the secretary...

Bonjour à tous !

Il faut un début à tout... voici donc mon premier laïus depuis mon entrée en fonction. Il n'entre pas dans mon intention de philosopher beaucoup sur l'évolution ou l'histoire de l'aviation, d'autres sont bien mieux documentés sur ces sujets. Non, restons plutôt terre à terre ; mon but est de vous entretenir de choses qui touchent directement à l'organisation et à la gestion journalière de notre association, donc celles auxquelles je suis presque journalièrement confronté. J'espère ainsi pouvoir faciliter le travail (surtout le mien) et arrondir les angles là où il le faut ! Donc, à l'avenir, prenez-le temps qu'il faut pour lire ma prose, même si elle est parfois un peu rébarbative ; elle ne sera pas fréquente mais vous pourriez y trouver des choses intéressantes.

Commençons donc par ce qui fait vivre notre association, les cotisations... Ceux qui ont bien lu le magazine 4-2007 n'ont pas raté notre appel à renouvellement de la cotisation. Appel bien reçu d'ailleurs car au début de l'année, plus de 300 membres s'étaient déjà acquittés de leur modeste contribution financière. Pour les autres, n'attendez pas trop longtemps pour ce faire, ce serait dommage de ne pas recevoir votre magazine favori en temps et en heure et risquer ainsi de rater quelque chose d'intéressant. Vous trouverez tous les détails ainsi que le montant dû en page 2 du magazine.

Depuis l'automatisation de l'expédition du magazine, et pour ne pas vous obliger à saccager ce dernier en devant y découper un formulaire ou autre, nous utilisons maintenant le verso du feuillet adresse pour les bulletins d'inscription. **Règle d'or donc : ne pas jeter le feuillet adresse sans avoir vérifié le verso !** C'est ainsi que pour ce numéro-ci, le feuillet adresse sert aussi de bulletin d'inscription pour le banquet et fournit par la même occasion la procuration pour ceux qui ne peuvent pas assister à l'assemblée générale du 9 avril. Pour le banquet, le nombre de places est limité à 150. La règle n'a pas changé : les premiers inscrits seront les premiers servis... Une fois de plus, c'est comme avec un fusil : « *enrayage = action immédiate* »... ne reportez donc pas votre inscription ! Et pour s'inscrire, vous avez 2 actions à prendre, aussi simples que « *flaps up* » et « *gear down* »... : compléter et renvoyer le bulletin d'inscription et immédiatement, directement, tout de suite dans la foulée, effectuer le versement sur le compte de l'association. Ce n'est qu'après réception du bulletin d'inscription **et** du versement que votre inscription sera définitive... Lorsque vous renverrez votre bulletin de participation, ajoutez-y un petit *Post-it* pour nous signaler si vous participez à l'assemblée générale, merci.

Comme chaque année, le premier magazine vous apporte



Dag allemaal!

Aan alles is er een begin en dus komt hier mijn eerste woordje sinds ik secretaris ben. Het is niet de bedoeling om veel te vertellen over de ontwikkelingen of de geschiedenis van de luchtvaart, anderen zijn daar meer in beslagen. We blijven met de beide voeten op de grond. Ik zou u over een aantal dingen willen spreken die onze vereniging en haar dagelijkse beheer direct aanbelangen, zaken waarmee ik bijna dagelijks wordt geconfronteerd. Daarmee hoop ik het (en vooral mijn) werk wat te verlichten en de hoekjes af te ronden waar het hoort! Neem dus in het vervolg wat tijd om mijn proza te lezen, ook al is het soms wat saai. Het zal niet zo vaak gebeuren en je kunt er allicht interessante dingen in vinden.

We beginnen dus met wat onze vereniging in leven houdt: de bijdragen... Wie het magazine 4-2007 goed gelezen heeft, zal gereageerd hebben op onze vraag om lidmaatschapshernieuwing, in zover dat bij het begin van het jaar meer dan 300 leden hun bescheiden financiële bijdrage al hadden geregeld. Voor de anderen: wacht niet te lang om het te doen want het zou jammer zijn mocht je favoriete tijdschrift niet bijtijds ontvangen en op die manier iets interessants missen. Alle details en bedragen vind je op pagina 2 van dit magazine.

Sinds de automatisering van de verzending van het magazine en om u niet te verplichten het te beschadigen door er een formulier of ander strookje uit te moeten knippen, gebruiken we voortaan de keerzijde van het adresblad (of 'postblad') voor die inschrijvingsformulieren. **Een gulden regel dus: gooi het adresblad niet weg voordat je de keerzijde hebt bekeken!** Ook zo voor dit nummer waar het adresblad dient als inschrijvingsformulier voor het banket. Het dient tevens als volmachtgeving voor hen die niet op de algemene vergadering van 9 april aanwezig kunnen zijn. Voor het banket is het aantal plaatsen beperkt tot 150. De regel is niet veranderd: wie eerst is ingeschreven, wordt eerst bediend... Het is zoals met een geweer: « *blokkering = onmiddellijke actie* ». Stel je inschrijving dus niet uit! Daarvoor moet je twee acties uitvoeren, zo eenvoudig als « *flaps up* » en « *gear down* »: vul het formulier in, stuur het op en voer in één beweging de betaling mee uit op de rekening van de vereniging. Het is pas na ontvangst van je formulier **en** betaling dat de

en bonus l'annuaire des membres. Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour maintenir les informations à jour. Cependant, lors de l'expédition du magazine e.a., nous devons à chaque fois constater que certaines choses se passent *à l'insu de notre plein gré...*, comme par exemple des changements d'adresse qui ne nous ont pas été communiqués... et donc des magazines qui nous reviennent avec des mentions du genre « *a déménagé* », « *adresse incomplète* » ou autres joyeusetés du même genre... Je vous demande donc de vérifier vos données personnelles reprises dans l'annuaire et de me communiquer le moindre petit changement dès que possible, soit par courrier soit par e-mail.

En parlant d'e-mail, nous avons déjà un peu plus de 200 membres qui nous ont communiqué leur adresse électronique. Cela nous permet de faire passer des messages urgents ou mises à jour concernant des activités intéressantes qui ne peuvent attendre la sortie du prochain magazine. Si vous êtes connectés à « la toile » mais que vous n'avez pas encore reçu d'e-mails émanant de « VTB.Secretary@gmail.com », c'est que vous n'êtes pas encore repris dans la liste de nos destinataires. Faites-vous dès lors connaître le plus rapidement possible... par e-mail bien sûr ! Petit détail : n'oubliez pas de régulièrement vider la corbeille de votre messagerie électronique ! Nous avons à chaque mailing des messages qui nous reviennent signalant que « *User's mailbox quota exceeded* », en d'autres termes, vous avez trop d'e-mails... Dans la majorité des cas cependant, c'est la corbeille qui est pleine et il est grand temps de faire un peu le ménage dans votre PC !

Finalement, parlons un peu des activités de 2008. Vous connaissez bien sûr les classiques comme la réunion mensuelle à la Maison des Ailes le 2^e mercredi du mois où nous vous donnons rendez-vous vers 12 hr, Vroenhoven le 11 mai, etc. La réunion de mai aura lieu au Wing Hélicoptères à Bierset : toutes les informations utiles pour cette journée se trouvent plus loin dans ce magazine. La réunion mensuelle de juillet aura lieu, comme cela est devenu la tradition, au Musée de l'Air. Pour la réunion d'août, nous nous expatrierons au Cercle Nautique de la Force Aérienne à Nieuport... Toutes les infos pratiques pour ces deux dernières activités vous seront bien sûr communiquées dans le magazine 2-2008 de mai !

Et bien voilà, briefing terminé, la météo est bonne, presque CAVOK, il n'y a plus qu'à prendre son casque et son parachute, *and let's get airborne !*

Bonne lecture !
Didier

inschrijving definitief is. Als je je deelnemingsformulier verstuurt, voeg er dan een klein *Post-it*je bij om te vertellen of je aan de algemene vergadering deelneemt, waarvoor dank.

Zoals in elk eerste magazine van het jaar krijg je ook nu weer de complete ledenlijst cadeau. We doen er alles aan om deze informatie up-to-date te houden. Nochtans overkomt het ons bij de verzending van het tijdschrift en andere documenten, dat sommige dingen gebeuren *buiten het weten van onze goede wil om...*, zoals adreswijzigingen die niet werden doorgegeven met dus magazines die teruggezonden worden met de vermelding in de stijl van « *is verhuisd* », « *onvolledig adres* » en andere geestigheden van die soort. Wil je dus je persoonlijke gegevens in het jaarboek nakijken en me elke wijziging hoe klein ook, per brief of per e-mail doorgeven.

Over e-mail gesproken: we hebben nu van iets meer dan 200 leden hun elektronische adres gekregen. Daarmee kunnen we sommige dringende berichten doorsturen of aanpassingen van interessante activiteiten die niet kunnen wachten op het volgende magazine. Ben je aangesloten op « het web » maar heb je nog geen e-mails ontvangen vanwege « VTB.Secretary@gmail.com », dan sta je nog niet op de lijst van onze bestemmingen. Maak je dus zo snel mogelijk kenbaar, uiteraard met een e-mailtje! Klein detail: vergeet niet af en toe de prullenmand van je mailbox te ledigen want bij elke mailing krijgen we wel berichten terug met de vermelding « *User's mailbox quota exceeded* », m.a.w. je hebt te veel mails ontvangen. In het merendeel van de gevallen is je mailbox dan vol en is het de hoogste tijd om wat orde in je pc te brengen!

Ten slotte nog een woordje over de activiteiten van 2008. Natuurlijk ken je de klassiekers zoals de maandelijks vergadering in het Huis der Vleugels elke tweede woensdag van de maand, waar we afspreken om 12 uur, Vroenhoven op 11 mei, enz. De samenkomst van mei zal plaatshebben in de Wing Helikopters te Bierset: alle informatie hierover vind je wat verder in dit magazine. Het is nu traditie geworden dat de vergadering van juli doorgaat in het Luchtvaartmuseum. Voor de vergadering van augustus trekken we naar de Watersportkring van de Luchtmacht in Nieuwpoort. Alle praktische gegevens over deze beide activiteiten krijg je natuurlijk in het magazine 2-2008 van mei!

Daarmee is de briefing afgelopen, het weer is prima, bijna CAVOK, rest nog helm en parachute te nemen, *and let's get airborne!*

Een aangename lezing gewenst!
Didier



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Henri (Rik) HAYOT op 23 oktober 2007.
Roger BUSSCHOTS, le 1 novembre 2007.
Nelly JERKOV, épouse d' Alex Janssens, le 6 novembre 2007.
Hans BEYAERT op 10 december 2007.
Jean-Léon FUCHS, le 7 décembre 2007.
Gilbert MAUROO, le 13 décembre 2007.
Georges JASPIS, le 14 décembre 2007 (voir plus loin dans ce magazine).

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun blijken van medeleven aan.

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent l'expression de leurs plus sincères condoléances aux familles des défunts.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Jean-Marie DALCQ
Av. Général Bastin 13
1200 BRUXELLES
Tél : 02 7622721 – Fax 02 7624145
Admis A

Comité GUYNEMER – p/a Piet STEEN
Langemarkstraat 16
8920 Poelkapelle
Tel: 057 488700 – E-mail: pietsteen@hotmail.com
Aanvaard als A

Rudy RYCKEBOER
Solveld 20
3440 Zoutleeuw
Tel : 01 782010 – gsm : 0474 900123 – e-mail :
rudy.ryckeboer@skynet.be
Aanvaard als Act

Michel GOOSSENS
Ter Doncklaan 18
2812 Muizen
Tel : 015 415243 – gsm : 0473 896435 – e-mail :
michel.goossens2@telenet.be
Aanvaard als Act

Michel TOP
Duifhuisstraat 13
3800 Sint-Truiden
Tel: 011 687607 – gm: 0474 330090 – e-mail:
michel.top@telenet.be
Aanvaard als VT

Didier SIBILLE
Chemin de Fawetay 42
4900 Spa
Tél & fax : 087 773528 – GSM : 0475 503292 – E-mail :
d.sibille@skynet.be
Admis VT

Mme Veuve Alfred BAUER
Rue Calmette 5
F-62000 Dainville
Tél : 0033 321 514 892
(Mme Bauer est l'épouse d' Alfred Bauer, ancien secrétaire-trésorier des VTB du Nord-Pas-de-Calais et décédé récemment)

Liévin van OUTRYVE d'YDEWALLE
Wellingstraat 121
8730 Beernem
Tel: 050 788407
Admis VT

Charles BORENSTEIN
Villa Carlotta, Urbanización Montiboli 15A
E-03570 Villajoyosa (Alicante)
Tel & fax: 0034 96 589 3141 – GSM: +34 629 604 184
Admis VT

Frieda ENGELEN
Heikant 99
2560 Bevel
Tel: 03 4818102 – Fax: 03 4112767 – gsm: 0475 620447 – e-mail:
frieda.engelen@telenet.be
Aanvaard als VT

Paul NAVEAU
Beekboshoek 138
2550 Kontich
Tel: 015 320408 – gsm: 0476 971375 – e-mail:
p_naveau@worldonline.be
Aanvaard als VT

Ook de rugzijde van het postblad gezien?

Avez-vous vu le verso du feuillet adresse?

BANQUET ANNUEL

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier au banquet annuel de l'association le samedi 5 avril 2008 dans le salon « En Plein Ciel », au 27^e étage de l'hôtel Hilton Brussels, Boulevard de Waterloo 38 à 1000 Bruxelles.

L'apéritif sera servi à 11.30 heures et nous passerons à table à 12.15 heures pour le toast au Roi et la remise des médailles et diplômes. Dîner vers 13 heures.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 60 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation au dos du feuillet-adresse.

Paiement : uniquement par virement au compte de l'association : 210-0619966-91
(IBAN : BE23 2100 6199 6691 - BIC : GEBABEBB 210061996691)

Clôture des inscriptions : Lundi 31 mars à 12.00 hr

Attention : Le nombre de participants est strictement limité à 150. Faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu !

Accès : le plus aisé est le métro, ligne 2, stations « Porte de Namur » ou « Louise » (la ligne 2 passe par la Gare du Midi). Pour ceux qui préfèrent le déplacement en voiture, sachez que le parking en surface est limité et il y a un parking souterrain « Deux Portes » ; ces parkings sont payants, soit environ 2,10 €/hr. Et si vous optez pour le parking de l'hôtel Hilton, il vous en coûtera 35 euro...



JAARLIJKS BANKET

De voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur hebben het genoegen u uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, op zaterdag 5 april 2008 in het salon « En Plein Ciel » op de 27ste verdieping van het Hilton-hotel in Brussel, Waterloolaan 38 te 1000 Brussel.

Het aperitief begint om 11.30 uur en we gaan aan tafel om 12.15 uur voor de toast aan de koning en de uitreiking van de medailles en eretekens. Diner rond 13 uur.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen inbegrepen) bedraagt €60 per persoon. U vindt het deelnemingsformulier op de keerzijde van het adresblad.

Betaling: uitsluitend door storting op de rekening van de vereniging: 210-0619966-91
(IBAN : BE23 2100 6199 6691 - BIC : GEBABEBB 210061996691)

Afsluiten van de inschrijvingen: maandag 31 maart om 12.00 h

Opgelet: het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 150. Voer uw betaling bijtijds uit om niet ontgoocheld te worden!

Toegang: het makkelijkste is de metro, lijn 2, stations « Naamsepoort » of « Louiza » (lijn 2 gaat via het Zuidstation). Voor wie zich met de auto willen verplaatsen, weet dat de parking bovengronds beperkt is en dat er een ondergrondse parkeergarage bestaat: « Twee Poorten ». Die parking is betalend, ongeveer €2,10 /h. En als u opteert voor de parking van de Hilton, dan kost dat u 35 euro...

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE - 9 AVRIL 2008

CONVOCAATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 9 avril 2008 à 15h00. En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2008.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par Monsieur Michel Mandl, président, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2007.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 11 avril 2007, publié dans le magazine N° 2/2007 du 15 mai 2007.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
 - ◆ Bilan financier 2007 et Budget 2008;
 - ◆ Proposition de radiation des membres suivants pour non règlement de la cotisation : *BROOSENS-STAS Francine (Vve)*, de *GOES Jacques (VT)*, *DRUEZ Monique (A)*, *FAVRESSE-LAMBYE Gisèle (Vve)*, *LALLEMAND Raymond (VT)*, *LEMPEREUR Nicolas (A)*, *MAQUET Maurice (VT)*, *MATON-BIARD Denise (Vve)*, *MOONS Rik (ACT)*, *VAN DYCK Félix (VT)* & *VANDEMEULEBROECK Jacques (VT)*.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes.
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2007.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2008.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2008.
10. Election :
 - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2008 : Norbert NIELS et Alex PEELAERS.
 - ◆ Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, au moins huit jours ouvrables avant le 9 avril 2008.
11. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 9 avril 2008.
12. Election du nouveau bureau du conseil d'administration par les administrateurs.
13. Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation. Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée générale.

GEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING 9 APRIL 2008

OPROEP

U wordt opgeroepen om de gewone algemene ledenvergadering bij te wonen, die georganiseerd wordt in het Huis der Vleugels op woensdag 9 april 2008 om 15h. In toepassing van artikel 17 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, hetzij de leden met categorie « Vieille Tige » en « Actief », in regel met hun bijdrage voor het jaar 2008.

DAGORDE

1. Opening door de heer Michel Mandl, voorzitter, en afroeping van de namen van de leden die in boekjaar 2007 zijn overleden.
2. Toespraak door de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de stautaire algemene vergadering van 11 april 2007, gepubliceerd in magazine nummer 2/2007 van 15 mei 2007.
4. Verslag van de secretaris-generaal.

5. Verslag van de penningmeester :
 - ◆ Financiële balans 2007 en budget 2008;
 - ◆ Voorstel tot schrapping van volgende leden die niet in regel zijn met hun bijdrage: *BROOSENS-STAS Francine (Wed), de GOES Jacques (VT), DRUEZ Monique (A), FAVRESSE-LAMBYE Gisèle (Wed), LALLEMAND Raymond (VT), LEMPEREUR Nicolas (A), MAQUET Maurice (VT), MATON-BIARD Denise (Wed), MOONS Rik (ACT), VAN DYCK Félix (VT) & VANDEMEULEBROECK Jacques (VT).*
6. Verslag van de rekeningcommissarissen.
7. Kwijting te verlenen aan de commissarissen en aan de bestuurders voor het boekjaar 2007.
8. Aanstelling van twee rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2008.
9. Aanstelling van twee supplementaire rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2008.
10. Verkiezing:
 - ◆ In 2008 uittredende en herkiesbare bestuurders: Norbert NIELS en Alex PEELAERS.
 - ◆ De effectieve leden die hun kandidatuur als bestuurder wensen in te dienen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk te richten aan het secretariaat, Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, ten minste acht werkdagen voor de 9 april 2008.
11. De leden die een ander agendapunt op de agenda van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit voor 9 april 2008 en per brief aan het secretariaat te doen : Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen.
12. Verkiezing van de nieuwe raad van bestuur door de bestuurders.
13. Afsluiting.

Om organisatorische redenen vragen wij u de secretaris-generaal te willen verwittigen van uw deelname. Na afloop van de algemene vergadering wordt u een drink aangeboden.



Make your dreams come true

Come and visit us...

 **sabenaflyght
academy**

HOW TO REACH US?
SFA, Brussels Airport, Building 201, 1820 Steenokkerzeel, Belgium, +32 (0)2 752 57 47, info@sfa.be, www.sfa.be

ACTIVITEITEN IN 2008:

ACTIVITES EN 2008:

VROENHOVEN

ZONDAG 11 MEI: samenkomst zoals gewoonlijk om 10.45 uur aan de kerk van Vroenhoven; daarna optocht naar het monument. Na de plechtigheid volgt een korte receptie in Vroenhoven-dorp.

DIMANCHE 11 MAI: rassemblement comme d'habitude près de l'église de Vroenhoven à 10.45 heures, ensuite départ vers le monument. Une courte réception suivra à Vroenhoven.

BIERSET

WOENSDAG 14 MEI:

BEZOEK AAN DE WING HELI TE BIERSET

U bent uitgenodigd voor het bezoek aan de Wing Heli van Comopsair dat we organiseren op woensdag 14 mei 2008. Op de basis van Bierset bij Luik omvat deze grote eenheid alle lucht- technische en logistieke middelen van wat 50 jaar lang het Licht Vliegwezen van de Landmacht was.

Het gedetailleerde verloop van de dag moet nog verfijnd worden met de Commandant van de Wing maar het algemene schema ziet er uit als volgt (het definitieve programma wordt dan later naar de deelnemers verzonden):

- 09.30: Aankomst op de militaire basis van Bierset (Kwartier Noord) – Onthaal en koffie.
- 10.30 tot 12.45: Bezoek aan de installaties: briefing over de organisatie en middelen van de Wing – Voorstelling van het vliegend materieel en de bijhorende bewapening – Bezoek aan de vluchtsimulator van de A-109BA-helikopter en aan de tactische simulator.
- 13.00: middagmaal in de mess van de basis.
- Na het middagmaal facultatief bezoek aan de «*Traditiezaal van de Air OP, van het Licht Vliegwezen en de Wing Heli*».

OPGELET:

- Schrijf u zo snel mogelijk in maar best **voor 1 mei 2008** door storting van € 26 (drank bij het onthaal en maaltijd) per persoon op rekening 210-0619966-91 van de Vieilles Tiges (IBAN : BE23 2100 6199 6691 – BIC : GEBABEBB) met als mededeling «Bierset», gevolgd door uw naam en het aantal personen.
- Om een vlotte toegangscontrole aan de ingang van Kwartier Noord te verzekeren, vragen we u om eveneens **voor 1 mei** aan secretaris Didier Waelkens (per e-mail aan VTB.secretary@gmail.com of per post aan *Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen*) naam en voornaam van de deelnemers door te sturen, evenals de nummerplaat van uw auto.

Als u een gps gebruikt om naar de Wing Heli te rijden, dan is het adres van Kwartier Noord van de militaire basis: Rue de Velroux in 4460 Bierset.

VISITE AU WING HELI À BIERSET

Vous êtes invités à la visite que nous organisons le mercredi 14 mai 2008 au Wing Hélicoptères de ComOpsAir. Cette grande unité réunit sur la base militaire de Bierset, près de Liège, l'ensemble des moyens aériens, techniques et logistiques de ce qui fut pendant 50 ans l'Aviation légère de la Force terrestre.

Le déroulement détaillé de la journée doit encore être finalisé avec le Commandant du Wing mais le schéma général serait le suivant (le programme définitif sera transmis ultérieurement aux participants) :

- 09.30 : Arrivée à la base militaire de Bierset (Quartier Nord) – Accueil et café.
- 10.30 à 12.45 : Visite des installations : Briefing sur l'organisation et les missions du Wing – Présentation des matériels volants et des équipements et armements associés – Visite du simulateur de vol de l'hélicoptère A-109BA et du simulateur tactique.
- 13.00 : Dîner au mess de la base.
- Après le dîner : visite facultative à la « *Salle de tradition des Air OP, de l'Aviation légère et du Wing Heli* ».

ATTENTION :

- Inscrivez-vous dès que possible mais **avant le 01 mai 2008** par versement de **26 €** (boissons d'accueil et dîner) par personne au compte des Vieilles Tiges n° 210-0619966-91 (IBAN : BE23 2100 6199 6691 – BIC : GEBABEBB) avec en communication « Bierset » suivi de votre nom et du nombre de personnes.
- Pour permettre un contrôle rapide des entrées au corps de garde du Quartier Nord, transmettez également **avant le 01 mai** au secrétaire Didier Waelkens (par courriel à VTB.secretary@gmail.com ou par la poste *Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen*) les noms et prénoms des participants ainsi que le numéro d'immatriculation de la voiture.

Si pour naviguer jusqu'au Wing Heli, vous utilisez un GPS, l'adresse du Quartier Nord de la base militaire est : Rue de Velroux à 4460 Bierset.

NIEUWPOORT

WOENSDAG 13 AUGUSTUS: jaarlijkse lunch buiten het Huis der Vleugels; gezien het succes van vorige keer, trekken we opnieuw naar de Watersportkring van de Luchtmacht in Nieuwpoort. Meer details in ons magazine 2-2008.

NIEUPOORT

MERCREDI 13 AOUT: lunch annuel en dehors de la Maison des Ailes. Au vu du succès de la fois dernière, nous fixons à nouveau rendez-vous au Cercle Nautique de la Force Aérienne à Nieuport. Pour plus de détails, voir notre magazine 2-2008.

MAANDELIJKSE SAMENKOMSTEN IN HET HUIS DER VLEUGELS:

12 maart, 9 april, 14 mei, 11 juni, 10 september, 8 oktober, 12 november en 10 december.

REUNIONS MENSUELLES À LA MAISON DES AILES:

12 mars, 9 avril, 14 mai, 11 juin, 10 septembre, 8 octobre, 12 novembre et 10 décembre.





S.A.B.C.A.

Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques
 Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht • B-1130 Brussel-Bruxelles
 Tel. +32 (0)2 729 55 11 • Fax +32 (0)2 705 15 70 • e-mail: sabca.secr@sabca.be

www.sabca.com

In mémoriam Georges Jaspis

Pour Georges Jaspis, né le 11 novembre 1916 à Opprebais, la conquête de l'air, c'est d'abord la réalisation d'un rêve de gosse. Il était subjugué par ces hommes qui n'hésitent pas à voler sur ces biplans dont il apercevait journalièrement les évolutions. « À part le curé et l'instituteur, tout le monde était agriculteur dans le patelin », nous disait-il, mais cela ne lui disait rien de le devenir aussi, bien qu'il aime beaucoup la terre. « Je lisais, du Jules Verne notamment. Avant dix ans, j'étais certain que je voulais être aviateur. Je ne sais pas comment, mais les escadrilles de chasse qui se trouvaient à Diest et à Nivelles, je les connaissais. J'avais même appris le nom de certains pilotes. » Pour le jeune Georges, le chemin vers le cockpit passe d'abord par Saint-Berthuin à Malonne, suivi d'une formation chez les Aumôniers du Travail à Charleroi d'où il sort comme candidat-ingénieur technicien. Il se présente aux examens d'entrée à l'Aviation Militaire, sans toutefois parvenir à se faire classer parmi les 30 heureux retenus (sur 2.000 !). Qu'importe, il prendra une autre filière en se faisant recruter avec une licence civile. En 1939, il est pilote de chasse sur Fairey Firefly. Vient la drôle de guerre, l'invasion allemande et son cortège de vexations, de trahisons et d'amères déceptions, le passage en France avant le retour en Belgique et enfin, l'évasion vers l'Angleterre, réussie grâce à l'efficacité reconnue de la célèbre « Ligne Comète ». La guerre va lui permettre de s'illustrer aux commandes de son Typhoon, « un avion superbe, le Destroyer du ciel », au sein du 609 squadron (le Top Victory squadron de la RAF), basé près de Ramsgate. Titulaire de la Distinguished Flying Cross (DFC), pour avoir abattu trois avions ennemis seul et trois autres en formation, il est lui-même touché treize fois par la défense aérienne allemande, la Flak. Le 10 janvier 1944, il réalisait, en abattant, près de Melsbroek, un Ju 88, la 100^{ième} victoire inscrite au palmarès des aviateurs belges durant la Seconde Guerre mondiale.

Le 26 février 1944 à 11h45, alors qu'il est en « rhubarb » aux environs de Beauvechain avec trois autres « Typhoon boys », Georges, après avoir reçu l'autorisation de quitter la formation, se dirige vers Opprebais. Arrivé à la verticale de son village natal, il effectue un passage en rase-mottes. Au deuxième passage, tout le monde est dehors, y compris les enfants de l'école. Tous savent que c'est lui. « Ça, c'est Georges ! »

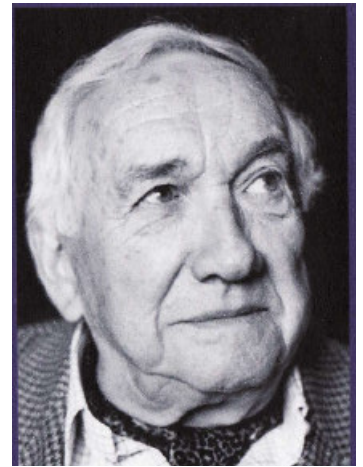
Sur la route du retour vers l'Angleterre, dans une « nwêre bîje » (*Wallon : mauvais vent très froid du nord*), un Ju 88, chasseur de nuit allemand, croise subitement sa route. Aussitôt, Georges effectue une manoeuvre en vue de se positionner derrière l'avion et fait cracher ses 4 canons de 20 mm : le moteur droit du Ju 88 est en feu. Des morceaux d'aile se détachent. L'avion allemand continue courageusement sa route vers Jodoigne, mais dans la traînée de fumée, le Typhoon lui envoie une dernière salve : le Ju finira dans un champ aux environs d'Hoegaarden.

Après la bataille de Normandie et la bataille de Hollande, la guerre touche à sa fin. Il faut envisager l'avenir et le passage vers le civil. Il commença dès

11 – 11 – 1916

★

14 – 12 – 2007



Voor Georges Jaspis, op 11 november 1916 te Opprebais geboren, betekende het veroveren van het luchtruim in de eerste plaats het verwezenlijken van zijn jeugdroom. Hij kwam in de ban van mannen die er niet voor aarzelden met tweedekkers te vliegen en waarvan hij dagelijks de evoluties volgde. “Uitgezonderd de pastoor en de onderwijzer was iedereen in ons dorp landbouwer” vertelde hij ons. Maar het zegde hem niets in die voetsporen te treden en dit hoewel hij zeer veel van de natuur hield. “Ik las voornamelijk Jules Verne. Nog voor ik tien jaar was, stond het al vast dat ik vliegenier zou worden. Ik weet niet hoe het kwam maar ik kende de escadrilles van Diest en van Nijvel. Ik kende zelfs de naam van enkele piloten”.

Voor de jonge Georges begon de weg naar de cockpit eerst langs Saint-Berthuin te Malonne, gevolgd door een opleiding bij de “Aalmoezeniers van de Arbeid” in Charleroi die hij beëindigde als kandidaat-technisch ingenieur. Hij nam deel aan het ingangsexamen van het Militair Vliegwezen. Hij werd echter niet weerhouden bij de 30 gelukkigen (van de 2000 kandidaten). Geen probleem: hij besliste een andere weg in te slaan door zich te laten aanvaarden met een burgerlicentie. In 1939 was hij dan uiteindelijk jachtpiloot op Fairey Firefly. Komt dan de vreemde oorlog met zijn reeks grieven, verraad en bittere ontgoochelingen; het verblijf in Frankrijk vooraleer terug te keren naar België en uiteindelijk dankzij de erkende doeltreffendheid van de “Komeetlijn”¹, de ontsnapping naar Engeland. De oorlog zou hem toelaten zich te onderscheiden aan de sturen van zijn Typhoon, “een schitterend toestel, de “Vernietiger uit de Hemel”, in de schoot van het 609 Squadron (het Top Victory Squadron van de RAF), gestationeerd in de nabijheid van Ramsgate. Titularis van het Distinguished Flying Cross voor het persoonlijk neerschieten van drie vijandelijke vliegtuigen en samen in formatie het neerhalen van nog eens drie andere toestellen. Hijzelf werd hierbij 13 maal geraakt door de Duitse luchtafweer: de Flak. Op 10 januari 1944 schoot hij in de omstreken van Melsbroek een Ju 88 neer. Dit was de honderdste overwinning van een Belgische piloot tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Op 26 februari 1944 om 11.45 uur, wanneer hij samen met drie andere “Typhoon-boys” een “rhubarb” uitvoerde boven Bevekom, kreeg Georges de toestemming de formatie te verlaten om zich naar Opprebais te begeven. In scheervlucht overvloed hij zijn geboortedorp. Bij de tweede overvlucht stond iedereen buiten om te kijken, schoolkinderen inbegrepen. Iedereen wist het: “dat is Georges!”.

Op de terugtocht naar Engeland bij met een koude noordenwind, kruiste hij een Ju 88, een Duitse nachtjager. Hij wist niet waar die vandaan kwam. Onmiddellijk voerde Georges een acrobatische bocht uit en liet hij zijn vier 20 mm

après la chute du Reich, par un ordre, presque formel et militaire, d'aller suivre l'entraînement du Transport Command. Celui-ci devait notamment conduire les troupes britanniques et alliées vers Singapour, l'Inde, les Emirats, etc. Pareilles destinations étaient encore synonymes d'une longue et agréable épopée. Il fallait aussi ramener des troupes et des blessés : la Pacifique était encore en guerre.

Après la guerre, en manque de personnel expérimenté, la Sabena se met à faire les yeux doux aux futurs démobilisés, pour relancer la compagnie. Le directeur de l'époque est lui aussi un ancien de la RAF. En janvier 1946, Georges Jaspis finit par se laisser convaincre. « *J'ai commencé à la société en Ju 52, abandonné par les Allemands ; un vieux mécano m'a aidé. Le Ju 88 était un trimoteur très agréable et silencieux. J'avais pour mission d'aller chercher des avions en Allemagne* », se souvient-il. Des activités régulières ne tardent pas à reprendre et notre jeune transporteur d'entamer sa brillante carrière civile, inaugurant première ligne sur première ligne vers la Suède, la Suisse, la Grande-Bretagne, New York, le Congo et l'Amérique du Sud. Ces vols s'effectuent en DC-3, puis en DC-4, DC-6, DC-7, B-707, B-747. Georges Jaspis accumulera 27.000 heures de vol et traversera 2.200 fois l'Atlantique Nord.

En 1978, un matin, venant de New York, un Boeing 747 se posait dans la grisaille de Bruxelles-National. Quoi de plus banal à notre époque ? Cependant, à bord de ce Jumbo-Jet se trouve un commandant âgé de 61 ans venant d'effectuer sa dernière traversée de l'Atlantique, son dernier vol avant la retraite. Un pilote chevronné dont le souci essentiel depuis 32 ans a été d'assurer la ligne et de remplir sa mission. L'aviation, c'est cela !

Mais sa carrière de pilote n'était pas encore tout à fait terminée. La Sabena, assembleuse d'avions spéciaux et agricoles, à court de pilotes d'essai, lui demande de se charger des essais en vol de ces drôles d'engins, sortes de tracteurs agricoles volants, chargés de 300 Kg de poudre et de liquide. Il s'acquitta de cette tâche sur des avions Cessna. Au terme de cette carrière combien riche en épisodes héroïques, Georges Jaspis peut enfin jouir pleinement de sa retraite, dorlotant ses tomates son potager, poursuivant de son fusil les claires et le petit gibier et profitant de la joie de vivre dans sa jolie ferme à Wastines qu'il avait transformée lui-même et qu'il a occupée depuis 30 ans.



kanonnen vuur spuwen: de rechtermotor van de Ju 88 vatte vuur terwijl er stukken van de vleugel vlogen. Het Duitse vliegtuig zette moedig met een rooksluier zijn weg richting Jodoigne verder, maar de Typhoon stuurde hem een laatste salvo na: de Ju stortte te pletter op een veld in de omgeving van Hoegaarden.

Na de slag om Normandië en de slag om Holland, loopt de oorlog ten einde. Er moet vooruit worden gekeken en de overgang naar het burgerleven voorbereid. Na de val van het Duitse Rijk begint hij na een bijna formeel en militair bevel, zijn opleiding bij Transport Command. Die moest voornamelijk Britse en geallieerde troepen overvliegen naar Singapore, India, de Emiraten, enz. Die bestemmingen hadden nog de kenmerken van een lange en aangename reis. Er moesten ook troepen en gekwetsten worden gerepatriëerd want de oorlog woedde nog op en rondom de Stille Oceaan. Eens de oorlog gedaan en gezien het tekort aan ervaren personeel, begon Sabena haar activiteiten opnieuw op te starten en te lonken naar de toekomstige gedemobiliseerden. Haar toenmalige directeur had ook gediend in de RAF. In de loop van januari 1946 liet Georges Jaspis zich dan ook overtuigen. Hij herinnert zich: “*Ik ben bij Sabena beginnen vliegen met een door de Duitsers achtergelaten Ju 52. Ik werd geassisteerd door een oude mecanicien. De Ju 52 was een zeer aangenaam en stil driemotorig toestel. Mijn opdracht bestond erin om in Duitsland vliegtuigen te gaan ophalen*”. Het heropstarten van regelmatige lijnvluchten liet niet op zich wachten, waardoor de burgerluchtvaartmaatschappij aan haar schitterende ontwikkeling begon. De een na de andere nieuwe lijn werd ingevlogen naar Zweden, Zwitserland, Groot-Brittannië, New York, Congo en Zuid-Amerika. Deze vluchten werden uitgevoerd met DC-3 en achtereenvolgens met DC-4, DC-6, DC-7, B707 en B747. Georges Jaspis stapelde hierdoor 27.000 vlieguren op en stak 2200 maal de Atlantische Oceaan over.

In een grauwe morgen van 1978 landde er op Brussel Nationaal een Boeing 747 uit New York. In die tijd geen noemenswaardig feit, hoewel de 61-jarige boordcommandant van deze Jumbojet zijn laatste oversteek van de Atlantische Oceaan gemaakt had. Het betekende meteen zijn laatste vlucht vooraleer met pensioen te gaan. Een doorwinterde piloot wiens voornaamste zorg sinds 32 jaar bestond in het uitvoeren van vluchten en dus in het uitvoeren van zijn opdracht. Dat is pas luchtvaart!

Maar zijn loopbaan als piloot was nog niet helemaal beëindigd. Sabena monteerde speciale uitgeruste en ook voor de landbouw bestemde vliegtuigen. Daar er een tekort was aan testpiloten, werd hem gevraagd zich te gelasten met het proefvliegen van deze eigenaardige machines. Ze leken op een soort van vliegende landbouwtractoren, geladen met 300 kg sproeimiddel in poeder of vloeistof. Met Cessna's kweet hij zich van deze taak. Op het einde van deze loopbaan, doorspekt met heroïsche episodens, kon Georges Jaspis volop van zijn pensioen genieten met het vertroetelen van zijn tomaten en zijn groentetuin, met zijn geweer naar kleidieven schieten, met jagen op klein wild en genieten van de vreugde van het leven in zijn schilderachtige ferme te Wastines, die hij volledig zelf heropgebouwd en heringericht had en waar hij meer dan 30 jaar heeft gewoond.

Vertaling: Marie-Christine en Paul Buyse

FLY PBY!



Le Catalina PH-PBY, une machine volante superbe et racée, malgré son âge.

De Catalina PH-PBY, een voortrekkelijk rasvliegtuig, ondanks zijn leeftijd. (John Redeker)

CHEMINEMENT IMPROBABLE

En août 2006, j'ai été approché par un bureau d'architectes de Bruxelles en tant qu'historien de l'aviation belge pour une mission de sauvegarde – non pas des bâtiments, car la démolition en avait déjà été décidée, bravo MM Kir et Picqué – mais du patrimoine historique représenté par l'ancienne aérogare de Haren (ex QG TAF F.Aé.) et d'un grand hangar avec travées et sans pilastres datant des années 20, l'Avia-Palace était déjà irrémédiablement condamné. Cela m'a amené à examiner d'autres bâtiments "Art Déco" dévolus à l'aviation, ce style architectural s'étant développé conjointement à l'essor de l'aviation commerciale (soit la période 1925-1935). L'essentiel d'entre eux a disparu victime du progrès ou de la guerre. L'exception résidait – et réside encore – en Hollande : l'aérogare de Schiphol avait été démolie par un bombardement allié en 1943. N'empêche, en installant l'Aviodrome à Lelystad (Flevoland, les nouveaux territoires conquis sur le Zuiderzee) comme *le* centre historique de l'aviation de leur pays, les Hollandais ont eu l'intelligence de reconstruire à l'identique l'aérogare de Schiphol inaugurée en 1928, tandis que nous avons accepté de laisser démolir la nôtre récemment pour faire place aux nouveaux blocs de l'OTAN (bravo et merci encore Monsieur Emir Kir !). A la recherche d'informations sur cette aérogare, j'ai pu découvrir à quel point l'Aviodrome était dynamique et offrait même des vols à bord d'avions historiques.

LE BEAU CATALINA QUE VOILA !

EEN ONWAARSCHIJNLIJKE ONTWIKKELING

In augustus 2006 werd ik, in hoedanigheid van historicus van de Belgische luchtvaart, door een Brussels architectenbureau benaderd voor een beschermingsopdracht, niet van de gebouwen want de afbraak ervan was toen al beslist (bravo, heren Kir en Picqué), maar van het historische patrimonium, vertegenwoordigd door de oude luchthaven van Haren (ex –HK Comdo TAF LuM.) en van een ruime loods uit de jaren 20 met dwarsliggers en zonder pilaren. Dit heeft me er toe aangezet om andere "Art deco"-gebouwen gewijd aan de luchtvaart te onderzoeken. Deze architecturale stijl ontwikkelde zich samen met de bloei van de handelsluchtvaart (de periode 1925 – 1935). De voornaamste gebouwen zijn slachtoffer geworden van de vooruitgang of van de oorlog. De uitzondering bestond en bestaat nog in Nederland: de luchthaven van Schiphol werd vernietigd door een geallieerd bombardement in 1943. Bij het installeren van de Aviodrome te Lelystad (Flevoland, d.w.z. op de nieuwe terreinen gewonnen op de Zuiderzee) als historisch luchtvaartcentrum van hun land, hebben de Nederlanders echter de intelligentie gehad om de luchthaven van Schiphol, oorspronkelijk gebouwd in 1928, identiek te herbouwen, terwijl wij de afbraak van onze luchthaven hebben aanvaard om plaats te maken voor de nieuwe blokken van de NAVO (nogmaals dank, mijnheer Emir Kir). Bij zoeken naar informatie over deze luchthaven heb ik het dynamisme van de Aviodrome ontdekt. Zij bieden o.a. zelfs rondvluchten met historische vliegtuigen aan.

WAT EEN MOOIE CATALINA!

Quel beau Consolidated PBY-5A Catalina, l'un des deux seuls volant en Europe, l'autre étant le G-PBYA britannique qui vole encore mais n'amerrit plus, suite au tragique accident des années 90. Le Catalina hollandais, immatriculé fort judicieusement PH-PBY, est sorti d'usine le 15.11.1941 et s'est vu attribuer le numéro 2459 auprès du Bureau of Aeronautics de l'U.S. Navy. Il était du type PBY (Patrol Boat, le Y étant la lettre attribuée exclusivement au constructeur Consolidated) et -5A, la 5^e version mais Amphibie de l'appareil. Il fut l'un des quelques 4.000 Catalina construits dans l'une des 4 usines aux USA ou assemblés au Canada ou en URSS.

Le Bu.Aer. 2459 fit une longue carrière à l'U.S. Navy et il semblerait qu'il ait mis 3 U-Bote à son tableau de chasse durant la dernière guerre. Il fut revendu dans le civil à la fin des années 50 et servit en tant que "fire fighter" au Canada et en Amérique Latine avant d'échouer à Schiphol-Oost (Amsterdam) où il fut laissé à l'abandon jusqu'à ce qu'un groupe d'enthousiastes vienne le récupérer en 1999 pour l'amener à la base de Valkenburg toute proche aux fins de restauration. Les efforts et la ténacité des restaurateurs durant plus de quatre ans ont permis de remettre le Catalina en état de vol en 2005. Tout resplendissant dans sa livrée argentée, le PBY-5A arbore les cocardes et l'immatriculation 16-218 du MLD (Marine Luchtvaartdienst) néerlandais qui mit 78 appareils de ce type en service entre 1941 et 1958 aux Pays-Bas mais surtout dans ce qu'ils appelaient Oost Indies (l'actuelle Indonésie) ainsi que dans les West Indies (Antilles Néerlandaises). Il est 100% bon de vol en tant qu'amphibie, c'est-à-dire qu'il peut également se poser sur l'eau, or un seul autre Catalina au monde effectue encore des amerrissages, mais aux antipodes, car immatriculé ZK-PBY en Nouvelle-Zélande. Rappelons que l'avion du célèbre Commandant Cousteau était un authentique Catalina.

EN PBY A TERRE, EN L'AIR ET SUR L'EAU

Un vol en Catalina, que voilà une idée de cadeau de Noël qu'elle est bonne ! Encore fallait-il attendre le moment

Deze mooie Consolidated PBY-5A Catalina is één van nog twee vliegende exemplaren in Europa. De andere is de Engelse G-PBYA, die nog vliegt maar niet meer landt op water als gevolg van een tragisch ongeval in de jaren 90. De Nederlandse Catalina, oordeelkundig ingeschreven als PH-PBY, liep van stapel op 15.11.1941 en droeg het nummer 2495 bij het luchtvaartbureau van de US Navy. Hij was van het type PBY (patrol boat, de Y was exclusief toebedeeld aan de constructeur Consolidated) en -5A, de 5^e versie, maar amfibie. Hij was één van de 4000 Catalina's die in de 4 fabrieken van de USA werden gebouwd, of in Canada of de USSR geassembleerd. De Bu. Aer. 2459 had een lange loopbaan bij de US Navy en het schijnt dat hij tijdens de oorlog 3 U-boten op zijn jachtpalmares schreef. Hij werd burgerlijk doorverkocht op het einde van de jaren 50 en deed dienst als "fire fighter" in Canada en Latijns Amerika alvorens op Schiphol-oost (Amsterdam) te belanden, waar hij werd achtergelaten tot een groep enthousiasten hem in 1999 kwamen ophalen en hem naar de basis van Valkenburg brachten voor restauratie. Gedurende 4 jaar hebben de moed en het doorzettingsvermogen van de restaurateurs de Catalina in 2005 weer vliegwaardig gemaakt. In blinkend zilver draagt de PBY-5A de kokardes en kenletters 16-128 van de MLD (Marine LuchtvaartDienst), die tussen 1941 en 1958 75 toestellen van dit type in Nederland maar voornamelijk in Oost-Indië (Indonesië) en West-Indië (Antillen) in gebruik had. Hij is 100% vliegklaar als amfibie d.w.z. hij kan op het water landen. Slechts één andere Catalina op de wereld land nog op het water en die bevindt zich op onze tegenpool, Nieuw-Zeeland, met als inschrijving ZK-PBY. Herinneren we even aan dat het bekende vliegtuig van commandant Cousteau een authentieke Catalina was.

IN PBY TE LAND, IN DE LUCHT EN TE WATER.

Wat een mooi kerstgeschenk. Een vlucht in Catalina! Nochtans moeten we het geschikte ogenblik afwachten want op een eenvoudige vingervuig vlieg je niet met een Catalina. De vliegmogelijkheden zijn: één vlucht



*Le PBY-5A devant la réplique de l'aérogare de Schiphol de 1928, reconstruite à Lelystad à la fin des années 90. (JP Decock)
De PBY-5A voor de replica van de luchthaven Schiphol uit 1928, in Lelystad heropgebouwd op het einde van de jaren 90.*

propice, car on ne vole pas dans un vénérable Catalina pour un simple claquement de doigts. Les possibilités de vol sont effectives à raison d'un vol (rarement deux) certains dimanches de mai à mi-octobre. Le Catalina emmène 15 passagers et ne vole que s'il est complet ! Je réserve donc en avril par Internet pour le 24 juin 2007 (en croisant les doigts pour la météo...) et paye mon billet bien à l'avance afin d'éviter tout impair fâcheux par la suite. Parti de grand matin, j'arrive à Lelystad à 10h30 pour le briefing du vol prévu à 12h30.

Et nous voilà, équipage, organisateurs et passagers, réunis pour le briefing dans une salle de l'aérogare de Schiphol 1928 reconstruite. On découvre ainsi les sorties de secours, en réalité des panneaux d'évacuation tels que prévus par les militaires. Pas de toboggans gonflables, mais des grosses cordes à nœuds à jeter par-dessus bord pour quitter l'appareil en détresse. Enfin l'embarquement par une passerelle face à la coupole arrière gauche relevée pour les 15 passagers et l'équipage. Ce qui frappe de suite, c'est l'aspect spartiate, militaire, du zinc : les parois intérieures sur lesquelles courent conduites et fils divers, sont nues, sans autre revêtement qu'une couche uniforme de peinture grise. Il y a deux compartiments pour les passagers, un à l'avant, juste derrière le poste de pilotage visible pour l'essentiel par dessus ou par le centre évidé de la cloison, premier maître couple de l'appareil. Accueillant 8 passagers, cet espace était autrefois le poste du navigateur et du marconiste. Un sas, sous le pylône supportant l'aile haute et le poste du mécanicien de bord surélevé, contenait parachutes et dinghies et sépare les cabines avant et arrière, cette dernière abritant 7 passagers ; c'était autrefois le carré (la popote) de l'équipage, utile lors des patrouilles maritimes qui duraient de 8 à 12 heures ! L'arrière avec les coupoles était occupé par les observateurs mitrailleurs. Les sièges confortables sont ceux de tout avion de ligne et il y a les fameux petits panneaux lumineux « fasten seat belts » et « no smoking » lequel est à présent définitivement occulté.

Après un parcours semé d'embûches pour la tête et les pieds, je m'installe dans le compartiment avant, juste derrière les pilotes et à côté d'un panneau d'évacuation avec, à mes pieds, l'une des fameuses cordes à nœuds.

Les moteurs sont lancés et les bons vieux Pratt & Whitney Wasp de 1.200 CV toussotent et crachent leur panache de fumée blanchâtre, signe de leur bonne lubrification. La carlingue se met à vibrer et je redécouvre cette sensation unique et propre aux multimoteurs à pistons qui s'animent, ce que les anglosaxons décrivent si bien par l'expressions « the ship bursts into life ». Les moteurs chauffent, la check-list est parcourue par l'équipage et la machine s'ébroue sur le tarmac en direction de la piste 23 d'où elle décolle avec aisance après un bref roulement. Les hélices, au petit pas, accrochent bien l'air, le Catalina grimpe à 85 nœuds et nous survolons aussitôt l'IJsselmeer jouxtant Flevoland et Lelystad d'où nous venons de décoller.

L'équipage est manifestement ravi de piloter cet avion d'exception. Dans le siège de gauche se trouve Chris Goezinne, pilote aux tempes grises qui a volé 29 ans chez Martinair et vole à présent sur Boeing 747 cargo ; il a plus de 20.000 heures de vol au compteur dont 150 environ sur Catalina. Dans le siège de droite, Rogier

(uitzonderlijk 2) op bepaalde zondagen van mei tot half oktober. De Catalina neemt 15 passagiers mee en vliegt enkel als hij volzet is. Zodoende reserveer ik op 24 juni 2007 via het internet (en kruis mijn vingers voor het weer) en betaal op voorhand mijn reisticket om alle latere misverstanden te vermijden. Na een vroeg vertrek kom ik om 10.30 h. in Lelystad aan voor de vliegbriefing om 12.30h. De bemanning, organisatoren en passagiers komen samen in een zaal van de luchthaven van Schiphol (bouwjaar 1928) voor de briefing. Zo ontdekken we de nooduitgangen: in werkelijkheid zijn het evacuatieluiken voorzien voor militairen: geen opblaasbare glijbanen maar dikke, geknoopte touwen die overboord dienen geworpen te worden bij noodevacuatie van het toestel. Eindelijk dan de inscheping langs een loopbrug naar de linker achterkoepel die opengeklapt is. Wat onmiddellijk opvalt, is het militaire, Spartaanse uitzicht van het toestel: de wanden zijn kaal, zonder enige andere bekleding dan een laag grijze verf waarop de leidingen en diverse kabels lopen. Er zijn 2 compartimenten voor de passagiers, één vooraan juist achter de cockpit die zichtbaar is langs boven of langs het open middendeel van de afscheiding. Hier kunnen 8 passagiers ondergebracht in de afdeling die vroeger dienst deed als werkruimte voor de navigator en de marconist. Een sas onder de pijler die de vleugel ondersteunt en de verhoogde positie van de boordwerktuigkundige, bevat de parachutes en de dinghy's en verdeelt de cabine in een voor en achter-kajuit. Deze laatste kan 7 passagiers herbergen en was vroeger de kombuis voor de bemanning, nuttig tijdens de marinepatrouilles die 8 tot 12 uren duurden. De achterste ruimte met de koepels werd ingenomen door militaire waarnemers. De comfortabele zetels zijn zoals die van elk lijnvliegtuig; er zijn de welgekende "fasten seat belt" en "no smoking" plaatjes. Na een parcours bezaaid met hindernissen voor hoofd en voeten, neem ik plaats in de voorste kajuit, net achter de piloten en naast een nooduitgang, met aan mijn voeten de fameuze geknoopte touwen.

De motoren worden gestart en de goede oude Pratt & Whitney Wasp van 1200 pk. hoesten en spuwen hun mengsel van witte rook uit, teken van een goede smering. De cabine begint te trillen en ik ontdek opnieuw die unieke sensatie van meermotorige zuigervliegtuigen die tot leven komen en waarvan de Engelsen een mooie beschrijving geven in de uitdrukking "The ship bursts into life". De motoren warmen op, de checklist wordt doorlopen en het toestel briaest over de tarmac in de richting van baan 23 vanwaar het normaal na een korte aanloop opstijgt. Met kleine spoed hebben de schroeven een goede greep in de lucht en klimt de Catalina tegen een snelheid van 85 knopen. Weldra overvliegen we het IJsselmeer dat Flevoland en Lelystad verbindt. De bemanning is duidelijk verheugd om dit uitzonderlijke vliegtuig te besturen. In de linkse zetel zit Chris Goezinne, een piloot met grijzende slapen die 29 jaar bij Martin Air gevlogen heeft en op dit ogenblik op Boeing 747 cargo vliegt. Hij heeft meer dan 20 000 vlieguren, waarvan 150 op Catalina. In de rechterzetel zit Rogier Leeftang, een goede dertiger en gezagvoerder op Boeing 767 bij TUI. Hij heeft er 7000 vlieguren op zitten waarvan ongeveer 120 op Catalina. Hij kan het niet nalaten om met een benepen hartje aan zijn grootvader te denken die in de jaren 40 op Catalina vloog



L'équipage du Catalina : dans le cockpit du PH-PBY, Chris Goezinne (20.000 heures de vol), devant l'appareil, Rogier Leeftang (7.000 heures de vol). (JP Decock)
In de cockpit van de PH-PBY Chris Goezinne (20.000 vlieguren) en voor het vliegtuig Rogier Leeftang (7.000 vlieguren).

Leeftang dans la plénitude de la trentaine et commandant de bord sur Boeing 767 chez TUI ; il totalise quelques 7.000 heures de vol dont à peu près 120 sur Catalina. Il ne peut s'empêcher de penser, avec un petit pincement au cœur, à son grand-père qui pilotait des Catalina en Indonésie dans les années 40. Le moins qu'on puisse dire, c'est que nous sommes dans de bonnes mains... Stabilisés à 1.000 pieds d'altitude, le pas des hélices et le boost des moteurs sont réglés pour croiser à 110 nœuds. Le "fasten seat belts" s'éteint et notre hôtesse Sarine Veldman passe en souriant d'un compartiment à l'autre en incitant les passagers à se déplacer dans l'avion pour voir le poste de pilotage ou aller faire quelques photos depuis les coupoles à l'arrière. Au bout d'une vingtaine de minutes, l'hôtesse convainc vite et avec beaucoup de tact tout le monde de regagner un siège et de s'y attacher, car voici venu le grand moment –le climax – du vol. Les pilotes réduisent les gaz, virent gentiment sur l'aile et se préparent à amerrir sur l'IJsselmeer. Après un long palier, le Catalina s'enfonce progressivement jusqu'au contact avec l'eau. Même si le toucher s'effectue en douceur, on s'en rend vite compte car en hydroplanant à un peu plus de 60 nœuds avec un creux de vague inférieur à 1 mètre (donc mer calme), on a bientôt la sensation de voler et de flotter en même temps, mais le ressac des vaguelettes sur la coque de l'avion lancé à plus de 100 km/h y ajoute la sensation d'un parcours en chemin de fer... du temps où il y avait encore la 3^{ème} classe ! C'est une sensation unique, qui ne se compare à rien de ce que j'ai connu jusque-là en avion ou en bateau. Mais c'est vraiment exaltant car, si l'on ne voit pas le sillage rejeté loin derrière la coque, l'eau est cependant omniprésente. En effet, le panneau de secours amovible, qui est mon

in Indonesië. Dat alles om maar te zeggen dat we in goede handen zijn...

Op een hoogte van 1000 ft. worden de schroeven en de boost van de motoren geregeld om tegen 110 knopen te vliegen. Het "fasten seatbelt"-signaal gaat uit en onze stewardess Sarine Veldman passeert al glimlachend van het ene compartiment naar het andere om de passagiers aan te zetten de cockpit te bezichtigen of om foto's te nemen vanuit de achterkoepel. Na een twintigtal minuten, overtuigt zij met veel tact alle passagiers om hun plaats weer in te nemen en de riemen aan te snoeren want het grote moment is aangebroken, de climax van de vlucht. De piloten nemen gas terug, draaien zachtjes en bereiden zich voor om op het IJsselmeer te landen. Na een lang horizontaal gedeelte, duikt de Catalina tot bij het contact met het water. Zelfs als het landen zeer zacht is, beseft men snel dat hydroplaning aan meer dan 60 knopen met een barenhoogte van minder dan 1 meter (kalme zee) een sensatie geeft van zowel vliegen als drijven. De golfjes van de branding op de kajuit, die tegen 100 km/h voortbeweegt, geven het gevoel van een treinreis uit de tijd dat er nog een 3^{de} klas was. Het is een unieke sensatie, die zich niet laat vergelijken met eender wat ik tot hier toe gekend heb per vliegtuig of per boot. Maar het is opwindend, want als je het kielzog achter de kajuit niet ziet is het water toch alomtegenwoordig. Daar het uitneembare paneel dat mijn venstertje is, niet volledig waterdicht is, vallen er fijne waterspatjes op mijn rechterarm en -knie. Het saaie wateroppervlak oogt kleiner als we op afstand een zeilboot en een andere boot kruisen. Tot groot genoegen van de passagiers herhaalt de bemanning het manoeuvre maar na een dik half uur is het tijd om terug naar Lelystad en de Aviodrome te vliegen.

Die vlucht op Catalina van zo een 45 minuten was echt fabelachtig, ik hou er enkel en alleen erg positieve herinneringen aan over. Mijn oprechte dank aan de Stichting Catalina PBY, van wie ik hoop dat ze nog zeer lang zo verstandig zullen zijn om op dit historische vliegtuig vluchten aan te bieden, voor het grootste genoegen van hen die met nostalgie en enthousiasme denken aan de luchtvaart van gisteren. Nog even de hoed afgenomen voor het personeel van de Aviodrome en voor de bemanning van de Catalina, die deze uitzonderlijke vlucht tot een goed einde brachten in een combinatie van



Un poste de pilotage étroit, un tableau de bord à l'ancienne, les manettes de commande de pas d'hélice et de gaz suspendues, nostalgie du Catalina... (JP Decock)

Een enge stuurcabine, een ouderwets instrumentenbord, gas- en spoedhendels bovenaan, nostalgie van de Catalina...

hublot, n'est pas parfaitement jointif et je me prends des gouttes d'eau sur le coude et le genou droits. La mer étendue d'eau l'est moins lorsqu'en hydroplanant l'on croise à distance un voilier ou un bateau. L'équipage s'y livre par deux fois pour le plus grand plaisir des passagers mais, après une grosse demi-heure, il est temps de rentrer et nous regagnons Lelystad et l'Aviodrome.

Ce vol d'environ 45 minutes en Catalina était positivement fabuleux et je n'en ai éprouvé que de bonnes, très bonnes même, vibrations ! Mes remerciements les plus vifs vont à la Stichting Catalina PBY qui a eu, et j'espère aura encore longtemps, l'intelligence d'offrir des vols sur cet avion historique pour le plus grand plaisir des passionnés et des nostalgiques de l'aviation d'hier. Enfin, un grand coup de chapeau au personnel de l'Aviodrome et à l'équipage du Catalina qui ont mené à bien ce vol exceptionnel avec la rigueur conjugée à la bonhomie dont les Hollandais ont le secret.

TOI AUSSI, VOLE EN CATALINA !

Lelystad est à 1h45 de Bruxelles par un itinéraire autoroutier à 99%. Le coût d'un vol de 50 minutes environ est de 215€ plus 3,50€ de frais d'inscription, l'entrée à l'Aviodrome (14,90€) est comprise. Tous renseignements sur www.aviodrome.nl ou www.catalina-pby.nl. Enjoy !

Jean-Pierre Decock

striktheid en vriendelijkheid, waarvan de Nederlanders het geheim kennen.

OOK JIJ KUNT MET DE CATALINA VLIEGEN!

Lelystad ligt op 1 uur 45 van Brussel langs 99% autosnelweg. De prijs van een vlucht van ongeveer 50 minuten bedraagt 215 euro, plus 3,50 euro inschrijvingsrecht. De toegang tot Aviodrome (€ 14,90) is inbegrepen. Alle informatie staat op www.aviodrome.nl of www.catalina-pby.nl. Enjoy it!

Jean-Pierre Decock
Vertaling: Guido Wuyts



*Le PH-PBY en plein hydroplanage sur l'IJsselmeer. (John Redeker)
De PH-PBY in volle hydroplaning op het IJsselmeer*

Léopold Heimes (91)



En fin d'année 2007, le Président, Philippe Deman et Marc Artiges (le père de « Mickey » Artiges, pilote démo F-16), deux fidèles membres de nos réunions mensuelles à la Maison des Ailes, ont rendu visite, à Couvin, à notre cher ancien, Léopold Heimes.

Comme chacun de nous le sait sans doute, Léopold a participé comme mitrailleur à la Bataille d'Angleterre. Il faisait partie du 235 Sqd et volait sur Blenheim. Devenu lui-même pilote, il poursuit sa carrière à la RAF d'abord sur Spit au sein de la 350^e escadrille et ensuite sur avion Catalina. Après la guerre, il est engagé par la Société Fairey en Angleterre. Il a entre autres à son actif, plus de 13.000 heures de vol sur DC-3...à très haute et très basse altitude. En effet, il a effectué de nombreuses missions cartographiques au-dessus de l'Himalaya (à bord d'un avion non pressurisé, faut-il le préciser...) et des centaines d'heures au-dessus de la Mer du Nord et de l'Atlantique, à la recherche de pétrole, à une altitude moyenne de 120 pieds !

Après l'apéro pris dans sa demeure à Baileux, une visite dans un bon restaurant de la région s'imposait. Dans l'après-midi, ils se rendirent à la stèle érigée à la mémoire de l'équipage canadien tombé dans les bois de Virelles le 10 avril 1943, à bord de leur Wellington. Ils avaient été abattus par l'as allemand, Wilhelm Herget. Le monument est entouré de quatre mats rouges et blancs. Les membres d'équipage ont été enterrés à Florennes.

Au cours de cette sympathique rencontre, Léopold Heimes raconta l'aventure qui lui était arrivée avant la guerre comme élève pilote civil. À ce moment, il n'a pas encore 15 ans...et vole à Gosselies, sur avion Centaure (Skyhawk), moteur Anzani 110 cv. Cela se passe tout au début de son entraînement. Il a à peine effectué 4 à 5 vols, lorsqu'au cours d'une sortie avec son instructeur, il constate au décollage que l'avion ne répond pas normalement aux commandes...Il pousse dans le stick pour faire lever la queue. Rien ne se passe. Du coup, il décide de tirer dans le manche et l'avion se dresse sur les roues avant. À peine perturbé, – il se dit que cela doit faire partie de l'entraînement, puisque le moniteur ne réagit pas– il poursuit son décollage...en poussant cette fois dans le stick ! Au cours de la montée, de même, il constate que pour maintenir l'assiette de l'avion, il doit pousser le stick à gauche pour virer à droite. C'est à ce moment que le moniteur, paniqué, se rend compte qu'il y a un problème. Mais au lieu de reprendre les commandes, il laisse à son élève le soin de poursuivre le vol. Dix minutes de vol qui comptent dans la vie d'un élève pilote...Léopold a réussi l'in vraisemblable, ramener l'avion au sol.

L'avion sortait de maintenance et manifestement les vérifications d'avant vol n'avaient pas été effectuées avec le sérieux nécessaire. Les commandes de vol avaient été inversées et personne ne s'en était rendu compte.



Les VTB tiennent à remercier Philippe Deman, Marc Artiges et Jean-Christophe Derzelle (policier à Couvin) pour l'amitié qu'ils témoignent à notre grand ancien.



Eind 2007 brachten de voorzitter, Philippe Deman en Marc Artiges (vader van « Mickey » Artiges, demopiloot F-16), twee getrouwen van de maandelijkse samenkomsten in het Huis der Vleugels een bezoek aan onze dierbare ancien, Léopold Heimes in Couvin.

Zoals ieder van ons ongetwijfeld wel weet, nam Léopold Heimes als mitrailleur deel aan de Slag om Engeland. Hij maakte deel uit van het 235 Sqd en vloog op Blenheim. Eens piloot geworden, zette hij bij de RAF zijn loopbaan verder, eerst op Spit in het 350^e smaldeel en nadien op Catalina. Na de oorlog wordt hij door de maatschappij Fairey in Engeland aangeworven. Op zijn actief heeft hij o.a. meer dan 13.000 vliegreuren op DC-3...op zeer grote en zeer lage hoogte. Hij heeft immers talrijke cartografische opdrachten uitgevoerd boven de Himalaya (aan boord van een gepressuriseerd vliegtuig, dat wel ...) en honderden vliegreuren boven de Noordzee en de Atlantische Oceaan, op zoek naar aardolie op een gemiddelde hoogte van 120 voet!

Na het aperitief in zijn woning te Baileux trokken we natuurlijk naar een goed restaurant in de streek. 's Namiddags ging het naar de gedenksteen, opgericht ter nagedachtenis van de Canadese bemanning die met een Wellington gevallen is in het bos van Virelles op 10 april 1943, aan boord van hun Wellington. Ze waren neergehaald door de Duitse aas Wilhelm Herget. Het monument is omringd met vier rood-witte staken. De bemanningsleden werden in Florennes begraven.

In de loop van die gezellige samenkomst, vertelde Léopold Heimes het voorval dat hem voor de oorlog was overkomen als civiel leerling-piloot. Hij was op dat ogenblik nog geen 15 jaar...en vloog in Gosselies op een Centaure-vliegtuig (Skyhawk) met Anzani-motor van 110 pk.

Het gebeurde aan het begin van zijn opleiding. Hij had nauwelijks 4 à 5 vluchten achter de rug toen hij tijdens een vlucht met zijn instructeur bij het opstijgen vaststelde dat het vliegtuig niet normaal reageerde op de sturen... Hij duwt in de stick om de staart van de grond te krijgen. Er gebeurt niets. Daarop beslist hij aan de stick te trekken en het vliegtuig gaat op zijn voorste wielen staan. Nauwelijks verontrust – hij denkt dat zoets deel uitmaakt van de opleiding want zijn instructeur reageert niet – zet hij de start verder ...door nu weer in de stick te duwen! Tijdens de klim stelt hij alweer vast dat, om de stand van het vliegtuig te behouden, hij de stick naar links moet duwen om naar rechts te draaien. Op dat ogenblik geeft de instructeur er zich in paniek rekenschap van dat er een probleem is. Maar in plaats van de sturen over te nemen, laat hij de leerling de vlucht verderzetten. De volgende tien minuten tellen in het leven van een leerling-piloot... Léopold is in iets onwaarschijnlijk geslaagd: het toestel terug aan de grond te zetten.

Het vliegtuig kwam uit onderhoud en het nazicht voor de vlucht was overduidelijk niet uitgevoerd met de nodige zorg. De besturing was omgekeerd ingebouwd en niemand had er zich rekenschap van gegeven.



Michel Mandl, Léopold Heimes, Jean-Christophe Derzelle & Pilippe Deman.

De VTB danken Philippe Deman, Marc Artiges en Jean-Christophe Derzelle (politieaanvoerder te Couvin) voor de betoonde vriendschap aan onze grote oudgediende.

Michel MANDL
(Vertaling: Bill Tersago)

Bobby Laumans se souvient : EXODUS, SUITE ET FIN.

C'est à la demande de notre Président que je me décide de vous raconter une histoire « vraie ». Cela s'est passé il y a exactement soixante ans, et je dois avouer que mes souvenirs sont parfois confus. C'est une histoire d'aviation évidemment. Je pense qu'en la racontant les plus jeunes auront ainsi une idée de la manière dont fonctionnait une compagnie d'aviation commerciale dans les premières années d'après-guerre.

J'étais jeune commandant de bord DC-3 à l'époque à la SABENA, mais faisais encore occasionnellement un vol sur DC-4 en tant que co-pilote. Qui n'a pas entendu parler de l'EXODUS, ce navire qui à plusieurs reprises transporta des passagers juifs qui espéraient s'installer en Palestine, encore à ce moment un Protectorat britannique, et qui furent chaque fois refoulés. Il se fait qu'en 1947 un groupe de ces Israélites (l'état d'Israël n'existe pas encore) décident qu'il serait peut-être préférable de s'établir en Amérique du Sud plutôt qu'en Palestine. Une cinquantaine d'entre eux, après avoir essayé d'autres compagnies, dont AIR-FRANCE, sonnent à la porte de la SABENA. Notre Directeur des Exploitations est Mr. Anselme Vernieuwe, ancien pilote du « Bomber Command » de la R.A.F. durant la 2^e Guerre Mondiale. C'est d'ailleurs lui qui a débauché pas mal de pilotes militaires (aussi de la R.A.F.) pour tenter une carrière à la SABENA.

Donc l'affaire intéresse la SABENA, car en 1947 nous n'avons pas d'exploitations en Amérique du Sud. Ce peut donc être une expérience fort intéressante pour la société. Le département juridique ayant vérifié que les passagers disposent tous de passeports et visas en règle, le vol est mis sur pied. L'âge des passagers varie de moins d'un an à plus de 80 ans. Le groupe est composé de tous les milieux mais principalement d'ingénieurs, d'anciens commerçants et aussi plusieurs musiciens. Il y a notamment un violoniste classique, qui fera plus tard une carrière internationale.

L'avion que la compagnie peut mettre en ligne est un DC-4, quadrimoteur non pressurisé, descendant du fameux C-54 de l'USAF ayant fait merveille après D-Day, 6 juin 1944. Il peut accueillir cinquante passagers. Mr. Vernieuwe pensant que ce vol peut bien être une aventure un peu incertaine, décide que tout l'équipage de maîtrise sera composé de gens ayant combattu durant la guerre et donc si nécessaire, supposés pouvoir prendre des initiatives. Dans la cabine, il n'y a pas d'hôtesse de l'air, mais deux stewards, solides gaillards ex para commandos. Georges Jaspis, ex pilote de Typhoon, ayant plusieurs victoires à son crédit est désigné comme commandant de bord. Il faut lire le livre « Georges Jaspis D.F.C. » de Freddy Capron, paru aux éditions « The Golden Falcon » et vous saurez tout sur lui. Moi je suis donc le co-pilote et Roger Tambour (ex R.A.F.) est le navigateur. Le radio de bord (à cette époque il fallait encore un marconiste) se nomme H. De Geynst. Il a fait la guerre comme radio de bord dans la « British Merchant Navy ». Mais surtout, il parle très couramment l'espagnol, car il faut pouvoir se faire comprendre en Amérique du Sud où tout le monde ne parle pas nécessairement l'anglais. Le mécanicien de bord, Achille Erzeel n'a pas été à la R.A.F., mais il nous faut quelqu'un ayant une connaissance pratique de la mécanique. Il a été formé dans les ateliers de la SABENA d'avant guerre et peut donc mettre la main à la pâte si c'est nécessaire. Nous emportons quelques pièces de rechange. Le chef de cabine est J. De Bruyn. Notre avion est le DC-4, OO-CBI. Il sort des usines Douglas de Santa Monica. La date de départ est le 7 novembre 1947.



Nous devons déposer la moitié de nos passagers au Venezuela, donc destination Caracas ; l'autre moitié en Équateur sur la côte du Pacifique. Évidemment, nous ne pouvons pas faire ce vol d'une traite. Des escales techniques sont nécessaires. La veille du départ, Georges, Achille et moi faisons un vol d'essai pour être certain de

*Sabena Douglas DC.4-1009 OO-CBD (c/n 42906) in company of identical OO-CBI (c/n 43096) seen at Haren airport in the late forties. reserved.
© BAHA*

disposer d'une bonne machine.

Le retour à Melsbroek est prévu cinq jours plus tard. En réalité, l'expédition (car c'en fut une) durera neuf jours.

Depuis quelques jours, je n'étais pas bien et j'avais de la fièvre. En ayant parlé à Mr. Vernieuwe, il me dit directement : « Écoutes mon cher, il faut des jours pour obtenir des visas. On ne peut plus modifier l'horaire et il n'y a pas d'autre pilote. Vas voir le docteur Allard et explique lui la situation ». Ce que je fais. Il me donne quelques pilules, déclare que j'ai un début d'oreillon, mais que vu les circonstances exceptionnelles, je peux voler. Je soupçonne Vernieuwe d'avoir passé un petit coup de fil au doc.

Mais je ne demandais pas mieux.

Le 7 novembre 1947 tout est prêt. Notre première escale ? Santa Maria dans l'archipel des Açores. Les passagers sont embarqués et nous décollons. Arrivé en altitude de croisière sous pilote automatique, voyant que je n'allais pas bien, Georges me dit d'aller m'allonger sur la couchette. Dans le cockpit des DC-4, l'équipage dispose d'une couchette. Ayant pris les médicaments du Dr. Allard, je m'endors rapidement, et lorsque je me réveille, nous sommes en descente sur Santa Maria. J'ai repris ma place dans le siège de droite. C'était un atterrissage de nuit. Ayant commandé le plein de carburant et après qu'Erzeel ait vérifié l'état de l'avion, nous accompagnons les passagers dans un hôtel tout proche. Je n'ai pas pris le repas du soir et suis allé dormir directement. Encore quelques médicaments et au lit.

Le lendemain matin, la fièvre a disparu et je me sens prêt pour un bon « breakfast ». Tout le restant du voyage fut parfait au point de vue de ma santé. L'étape suivante fut la traversée de cette partie de l'Atlantique entre les Açores et une autre île : Bermuda. Vol sans histoire vers les dix mille pieds d'altitude et nous posons notre CBI à Kindley Field le samedi soir. Les Bermudes étaient encore sous influence britannique. Durant la guerre, le Duc de Windsor y fut gouverneur général. Mais l'aérodrome était sous contrôle américain (99 year lease). Nous présentant au contrôle, l'officier américain nous déclare qu'il doit obtenir l'autorisation de Washington et quand Jaspis lui demande de le faire, la réponse fuse : « But old chap, au Pentagon ils sont tous au golf. (du moins le service qui nous intéressait). Revenez lundi matin ».

Toute tentative d'explication était inutile. Mais il y avait pire endroit pour passer le week-end. La SABENA n'avait évidemment pas de représentant sur place, mais nous avons pu nous adresser à la PANAM qui s'est occupé des hôtels. Donc rapidement nous avons pu loger les passagers et l'équipage a trouvé place dans un hôtel sur la plage et dans les salons, nous côtoyions des vedettes d'Hollywood (de l'époque) qui passaient des vacances aux Bermudes. Le dimanche, nous avons même loué un petit voilier et sommes partis à quatre à bord de cet esquif pour une après-midi en mer (sans Achille cette fois). C'était fort agréable. Les escales suivantes n'allaient pas avoir la même saveur.

Le lundi matin, on se présente à l'aérodrome. L'officier de service a déjà fait le nécessaire et nous attend pour le plan de vol.

Les passagers sont satisfaits, bien reposés, l'avion toujours en bonne forme. Nous quittons les Bermudes pour notre destination suivante : Caracas au Venezuela. Sur ce trajet-ci, nous allons passer près de plusieurs îles paradisiaques ; en réalité nous traversons les Antilles.

Cette partie du vol se passe aussi sans incident comme les deux premières. Le DC-4 fait merveille et le temps est beau. Le radio De Geynst envoie et reçoit ses messages. En fin de parcours, on reçoit un message en VHF et on est contacté en anglais par le contrôle hollandais de Curaçao.

Le soleil se couche et nous arrivons de nuit en vue de Caracas. Notre navigateur a emporté des cartes de l'Atlantique et des approches côtières, mais nous les pilotes, nous n'avons pratiquement aucune carte d'approche d'aérodrome sauf quelques anciennes cartes américaines périmées et quelques renseignements grappillés à gauche et à droite avant le départ. Nous n'avons donc pas les classiques « route books » qu'on trouve dans tous les cockpits à l'heure actuelle. Nous savons que nous devons atterrir à la Guaira qui est doté d'une piste unique sur la plage au pied de la falaise sur laquelle s'étend Caracas. Nous volons à vue et nous sommes en contact VHF avec le contrôleur d'aérodrome qui heureusement donne ses instructions en anglais. Si les NOTAMS existaient à ce moment, nous n'en n'avons pas connaissance. Le contrôleur nous avertit qu'il y a des travaux sur la piste mais qu'ils sont balisés. Nous ne comprenons pas de quelle nature sont ces travaux, mais sommes contents de le savoir. Nous faisons le circuit habituel par virage à gauche, mais en restant au-dessus de la mer.

Nous sommes en « vent arrière » toujours au-dessus de la mer. Brusquement l'éclairage de la piste disparaît. Je demande au contrôleur pourquoi il a éteint le balisage et il me répond que tout est normal. Dans le doute, nous continuons plus loin restant à mille pieds en vent arrière.

Puis en virant à gauche, les lumières réapparaissent et tout semble normal. Ne sachant pas exactement où étaient les travaux de piste, Jaspis exécute un « precautionary landing » et réussit un très bel atterrissage vraiment en bordure de piste et nous freinons au maximum. Effectivement encore loin devant nous apparaissent des lumières rouges sur la piste.

Ayant rejoint le tarmac, nous déposons nos passagers dans une minuscule aérogare.

Ceux dont c'est la destination, sont attendus par des connaissances ou s'en vont d'une manière ou d'une autre. Les passagers restants, 28 je crois, et l'équipage, nous trouvons à nous loger sur place et n'allons donc pas à Caracas. Erzeel s'occupe du plein et le bon DC - 4 est prêt pour l'étape suivante.

Mais en arrivant à l'aérodrome le matin, Georges et moi avons un coup au cœur. La raison pour laquelle l'éclairage d'aérodrome avait disparu la veille nous saute aux yeux. En mer devant la piste, il y avait un récif, une petite île, d'environ 400 mètres de haut. Nous avions donc volé plus bas que son sommet et heureusement de l'autre côté. Nous n'en savions rien, n'ayant pas de carte d'approche. Il n'y avait pas de procédure spéciale, pas d'ILS, rien. Je suppose qu'il y avait une lumière rouge sur le récif, mais nous ne l'avons pas vue.

Et nous voilà partis pour la côte du Pacifique, notre prochaine destination étant l'aérodrome de Salinas en Équateur. Nous ne pouvons pas aller à Quito, la capitale, l'aérodrome se trouvant à plus de 4000 pieds et trop court pour un DC-4. Uniquement les DC-3 y atterrissent. Nous devons traverser la partie nord de la Cordillère des Andes et ne pouvons monter plus haut que 10.000 pieds n'ayant pas de pressurisation. Nous pensons à Mermoz et Saint-Exupéry qui, une dizaine d'années plus tôt volaient régulièrement dans ces régions. Ici le vol est un peu plus inconfortable dû aux turbulences causées par les montagnes. Nous sommes assez bien secoués et beaucoup de passagers sont malades. Enfin nous arrivons au-dessus d'Équateur. Lorsque notre radio demande l'autorisation de descendre sur Salinas, le contrôle répond que Salinas est fermé et que nous ne pouvons pas atterrir.

Sans en donner la raison. Il nous conseille de prendre Guayaquil comme diversion. En survolant Salinas nous comprenons : la piste de l'aérodrome militaire est remplie de camions et autres véhicules. Nous n'insistons donc pas. Mais de nouveau, nous n'avons pas de carte pour nous rendre à Guayaquil. Le contrôle nous donne un cap à suivre et la fréquence du « beacon » d'entrée. Heureusement, nous volons en VFR et de jour. Mais le coucher du soleil n'est pas loin. Nous volons déjà depuis plus de huit heures. En approchant, nous réalisons qu'il s'agit d'un aérodrome en herbe. Nous ne voyons pas d'aérogare. Nous demandons au contrôleur (heureusement en anglais) s'il nous aperçoit dans son circuit. La réponse est affirmative et il nous donne l'autorisation d'atterrir en disant que dans la diagonale la plus longue, le sol est recouvert de plaques PSP et qu'un DC-4 peut s'y poser. De nouveau Georges fait un très bel atterrissage et nous roulons vers un baraquement où nous pensons trouver le contrôle.

Dès que l'avion est immobilisé, une troupe de soldats en armes se poste devant les portes et aucun escalier n'est amené. Nous demandons aux passagers de rester assis et Achille ouvre la porte arrière. Les soldats semblent porter un uniforme kaki assez loqueteux et certains n'ont même pas de chaussures. Ils ont tous le type « indien ». Mais un officier, lui sanglé dans un uniforme impeccable et portant de magnifiques bottes noires se détache et nous adresse la parole en espagnol, lui au sol, nous dans l'avion. Jaspis demande à De Geynst de traduire et la réponse est ahurissante : « Démarrez vos moteurs et repartez ». Jaspis fait remarquer que l'aérodrome est notre destination, et que de toute façon nous avons besoin d'essence pour nous en aller. Nous n'avions plus que pour moins d'une heure de vol. L'officier permet que le commandant et l'interprète descendent, mais il n'y a toujours pas d'escalier.



Georges demande à Erzeel, le mécanicien, de déployer l'échelle de secours que nous avons à bord, et les deux descendent. S'en suit alors une discussion interminable en espagnol et finalement tout l'équipage peut descendre (toujours par l'échelle), les passagers restant à bord avec les deux stewards.

Nous sommes conduits vers le baraquement où nous entrons et immédiatement la porte se referme et on entend la clef tourner dans la serrure.

De la fenêtre fermée, nous voyons que les soldats sont postés autour et devant la baraque. Il y a une table et des bancs. Jaspis tambourine sur la porte et l'officier réapparaît. Georges exige de voir le Consul de Belgique. Nous savions qu'il y en avait un à Guayaquil, un Équatorien ayant vécu dix ans à Anvers avant guerre. Nous exigeons également que les passagers puissent descendre de l'avion, qu'ils soient pris en charge et qu'on leur donne des boissons. Il faisait horriblement chaud. Mais aucune suite n'est donnée à ces demandes. Pour finir toujours par la fenêtre, on voit arriver des journalistes, prévenus on ne sait comment. Certains parlent anglais et nous comprenons que nos passagers sont clandestins et ne peuvent poser le pied sur le sol d'Équateur. Nous lisons dans la presse du lendemain que la « SABENA est une compagnie qui essaie d'introduire clandestinement des personnes avec de faux passeports ». Voici quelques titres : le journal « El Universo » publie en première page : « *Avión belga aterrizó furtivamente aquí, procedente de Caracas con 28 pasajeros* »; (photo de quelques passagers). En première page également « El Telegrafo » titre : « 28 semitas llegaron ayer clandestinamente a Guayaquil ».

G. Jaspis essaie de faire appeler un représentant de la compagnie Panagra, mais les militaires refusent tout contact. Finalement vers minuit, une grosse Cadillac blanche décapotable fait son apparition et nous voyons (toujours par la fenêtre) en descendre deux messieurs en smoking blanc. Ils parlent avec autorité à l'officier commandant la garde. Celui-ci se met au garde-à-vous, salue et ô miracle, nous ouvre la porte. Georges s'adresse aux deux arrivants et il se fait que l'un est le Consul de Belgique et l'autre, le fils du Président de la République d'Équateur. Ils se confondent en excuses et nous font conduire ainsi que nos passagers enfin libérés, dans un local de la Panagra pas trop éloigné. Nous recevons enfin l'explication de ces agissements bizarres des autorités. Nos passagers avaient obtenu leurs passeports et visas en Europe plusieurs mois auparavant. Entre temps, il y avait eu un coup d'état (comme dans les histoires de Tintin !) et le nouveau gouvernement ne reconnaissait plus ces visas. Les passagers sont conduits en bus dans un hôtel de la ville et l'équipage conduit au palais du Gouverneur où nous recevons des chambres de premier ordre. Dans la matinée du 13, les choses ne traînent pas. Certains passagers ont des connaissances juives fortunées et haut placées dans le pays et rapidement les choses s'arrangent : les Juifs peuvent rester dans le pays. Nous ne saurons jamais ce qu'ils sont devenus, sauf le violoniste virtuose qui a fait une très belle carrière. Durant ces pourparlers, l'équipage est traité en V.I.P., comme hôtes du Gouverneur. Nous en profitons pour visiter brièvement la ville...

et préparer la suite de notre voyage. Dans leurs éditions suivantes les journaux changent de ton et titrent notamment ; « *Se resolvió la situación de los 28 inmigrantes judíos* ». El Universo précise : « *Semitas llegados con destino al Ecuador han traído pasaporte en perfecto orden.* ».

Le plein d'essence a été fait. Le DC-4 est toujours en ordre de vol grâce aux bons soins de notre mécanicien et le plan de vol a été déposé au contrôle aérien. Notre nouvelle destination : Miami en Floride. Notre avion est vide cette fois, plus aucun passager. Mais avant de quitter le sol équatorien, nous pensons devoir laisser un souvenir de notre passage. Nous avions remarqué que le baraquement, sorte de corps de garde, où nous avions été enfermés de si longues heures sans boire et sous une chaleur épouvantable, se trouvait un peu à l'écart. Georges a placé son DC-4 à quelques mètres devant la baraque en bois. Soit disant pour faire les essais moteurs avant le décollage, il a mis les quatre moteurs en même temps à la puissance de décollage pendant une dizaine de secondes, puis a lâché les freins après avoir réduit les moteurs. En virant pour se placer sur la piste, on a pu constater que la baraque avait été endommagée. On s'est empressé de décoller...

Cette partie du vol-retour a été un enchantement. Nous survolons la jungle de Colombie à basse altitude dans un temps sans nuages. Et les deux pilotes de chasse qui sont aux commandes profitent d'un avion sans passagers pour voir si ce quadrimoteur est aussi maniable qu'un Typhoon ou un Spitfire. Nous l'avons donc balancé un peu à tour de rôle et sommes descendus parfois à quelques cinq ou six cents pieds pour admirer l'un ou l'autre village ou la beauté de la nature. À un moment donné, il s'est passé une chose fantastique. Nous apercevons une formation de grands échassiers multicolores, principalement rouges. Nous avons réduit la vitesse, sorti les flaps et volé à leur hauteur pendant plusieurs minutes. Ils ne semblaient pas effrayés et n'ont pas rompu leur formation. Quel spectacle !

Nous avons traversé l'Amérique Centrale, puis la mer des Caraïbes, traversé Cuba du Sud au Nord pour finalement atterrir, de nouveau de nuit à Miami. Là, plus question de fantaisie. C'est le contrôle américain dans toute sa rigueur. Nous sommes très fatigués et sommes pris en main par la Pan American (disparue avant la Sabena). Nous avons passé une nuit confortable dans un hôtel voisin de l'aéroport. Le lendemain 14 novembre, le vol vers New-York, s'est encore fait à vide, mais cette fois nous suivons correctement les airways sous contrôle strict. Plus question de voler avec les oiseaux. À New-York, l'aérodrome JFK bien connu, n'existait pas encore et nous sommes allés nous poser sur l'aérodrome de La Guardia encore en usage aujourd'hui pour les vols locaux.

La SABENA n'avait pas de ligne régulière avec les USA à ce moment et je ne me souviens pas si nous avions une représentation à NYK à ce moment. Toujours est-il que le retour se fait en vol commercial, en embarquant donc fret et passagers. A cette époque, en DC-4 il fallait en général deux escales intermédiaires, la première étant normalement Gander en Terre Neuve, mais ce jour-là l'aérodrome est sous les minima d'atterrissage et nous sommes allés atterrir à Stephenville, notre aérodrome de diversion situé un peu plus au Nord. Nous y passons la nuit et c'est donc le 16 novembre que nous réalisons, sans escale en Irlande, le trajet final : Stephenville-Evere. Oui, nous avons pu nous poser à Evere, encore en usage, car après 14.45 heures de vol nous sommes suffisamment légers que pour y atterrir.

Ce fut un voyage mémorable. Malgré quelques péripéties, ces passagers, refoulés de l'EXODUS, sont arrivés à bon port grâce à la SABENA. Rappelez-vous notre publicité le long de la Nationale 7 en France, en route vers la Provence : « Par Sabena vous y seriez déjà !! »

Ci-après les heures de vol effectuées par le 00-CBI :

		<u>JOUR</u>	<u>NUIT</u>
6-Nov-1947	Test flight	0.50h	
7-Nov-47	BRU-Açores (Santa Maria)	1.30	8.15
8-Nov-47	Açores - Bermuda (Kindley Field)	6.45	6.30
10-Nov-47	Bermuda – Caracas (La Guaira)	6.35	1.25
11-Nov-47	Caracas – Guayaquil (Équateur)	8.50	
13-Nov-47	Guayaquil – Miami	8.20	3.25
14-Nov-47	Miami – New-York (La Guardia)	6.35	
15-Nov-47	NYK – Stephenville (Canada)	1.45	4.05
16-Nov-47	Stephenville – Evere	7.00	7.45
		<u>48.10</u>	<u>31.25</u>

Total : 79.35 heures

Sans “pépins” mécaniques!
Très fatigués, mais heureux!

Bobby LAUMANS

Bobby Laumans weet het nog: EXODUS, VERVOLG EN EINDE.

Op vraag van onze voorzitter zou ik jullie een waar verhaal willen vertellen, iets dat precies zestig jaar geleden plaats had. Ik moet echter toegeven dat mijn herinneringen soms verward zijn. Natuurlijk is het een luchtvaartverhaal. Ik denk dat door het relaas jongeren zich een idee kunnen vormen van de manier waarop een luchtvaartmaatschappij werkte tijdens de eerste jaren na de oorlog.

Ik was jong gezagvoerder op DC-3 bij SABENA maar deed nog occasioneel een vlucht op DC-4 als copiloot. Wie heeft er niet horen spreken over de EXODUS, het schip dat vaak joodse passagiers vervoerde, die hoopten zich te gaan vestigen in Palestina. Dat was toen nog een Brits protectoraat en telkens weer werden ze teruggedreven. Zo kwam het dat in 1947 een groep Israëlieten (de staat bestond toen nog niet) beslisten dat het interessanter was zich in Zuid-Amerika te vestigen in plaats van in Palestina. Na andere maatschappijen zoals AIR FRANCE benaderd te hebben, klopten ze aan bij SABENA. Onze Exploitatie-directeur was de heer Anselme Vernieuwe, tijdens de Tweede Wereldoorlog piloot bij Bomber Command. Hij was het, die vele militaire piloten (ook bij de RAF) aanwierf om een carrière bij SABENA te beginnen.

De zaak interesseerde SABENA, want in 1947 hadden we geen exploitatie naar Zuid-Amerika. Dit kon dus een interessante ervaring zijn voor de maatschappij. Nadat de juridische dienst nagekeken had dat alle passagiers de nodige paspoorten en visa hadden, werd de vlucht op stapel gezet. De ouderdom van de passagiers schommelde tussen 1 en 80 jaar. De groep bestond uit mensen van alle milieus maar voornamelijk ingenieurs, voormalige handelslui en ook enkele musici. Er was een klassieke violist bij die later een internationale carrière zou maken.

Het vliegtuig is een DC-4, een viermotorig toestel zonder drukcabine en afgeleid van de beroemde C-54 van de USAF, die na D-day op 6 juni 1944 prachtig werk had geleverd. Hij kan 50 passagiers vervoeren. M. Vernieuwe denkt dat deze vlucht wel eens een onzeker avontuur zou kunnen worden. Hij beslist dat de ganse cockpitbemanning zou bestaan uit mensen die aan oorlogsopdrachten hadden deelgenomen en indien nodig initiatieven konden nemen. In de cabine waren geen airhostesses maar twee stewards, stevige kerels, ex-paracommando's. Georges Jaspis, ex-piloot op Typhoon met verschillende zeges op zijn actief, wordt aangeduid als gezagvoerder. Lees het boek "Georges Jaspis DFC" van Freddy Capron, uitgegeven door "Golden Falcon" en je weet alles over die man. Ik ben copiloot en Roger Tambour (ex -RAF) is navigator. De boordradio (toen nog marconist) was H. De Geijnst. Hij heeft de oorlog meegemaakt aan boord van de "British Merchant Navy", maar spreekt vooral vloeiend Spaans (in Zuid-Amerika spreekt niet iedereen noodzakelijk Engels). De boordmecanicien is Achille Erzeel, hij was niet bij de RAF maar er was iemand nodig die veel praktische kennis van de machine had. Hij was vóór de oorlog opgeleid in de werkplaatsen van SABENA en kon dus indien nodig een handje toesteken. We namen ook enkele reserveonderdelen mee. De cabineoverste was J. De Bruyn. Ons vliegtuig is de DC-4 – OO-CBI. Hij kwam uit de Douglasfabrieken van Santa Monica. De vertrekdatum is 7 november 1947.

We moeten de helft van onze passagiers naar Venezuela brengen, dus bestemming Caracas; de andere helft moet naar Ecuador, aan de kust van de Stille Oceaan. Natuurlijk kunnen we de vlucht niet in één trek maken en zijn technische landingen noodzakelijk. De dag voor het vertrek maken Georges, Achille en ik een proefvlucht om er ons van te vergewissen dat we een goed toestel hebben. De terugkeer in Melsbroek is voorzien voor vijf dagen later. In werkelijkheid zijn het er negen geworden. Sinds enkele dagen voelde ik mij niet lekker en had ik koorts. Ik spreek er over met M. Vernieuwe, hij antwoordt onmiddellijk "luister, mijn beste, het duurt dagen om een visum te krijgen, we kunnen de dienstregeling niet wijzigen en er is geen andere piloot, ga naar dokter Allard en leg hem je situatie uit". Zo gezegd, zo gedaan. De dokter geeft me enkele pillen en zegt dat ik een beginnende bof heb, maar gezien de uitzonderlijke situatie mag ik toch vliegen. Ik verdenk er Vernieuwe van een heimelijk telefoontje gegeven te hebben. Maar ik vroeg niet beter.

Op 7 november 1947 is alles klaar. Onze eerste tussenlanding is Santa Maria op de Azoren. De passagiers zijn aan boord en we starten. Op kruishoogte en op automatische piloot, ziet Georges dat het niet goed gaat met mij en vraagt me even te gaan liggen, want in de cockpit van de DC-4 zijn er slaapbanken. Door de medicatie van Dr. Allard slaap ik snel in en als ik wakker word, zijn we aan het dalen naar Santa Maria. Ik neem terug plaats in de rechterzetel. Het is een nachtlanding. Na brandstof besteld te hebben en nazicht van het vliegtuig door Erzeel, vergezellen we de passagiers naar een nabijgelegen hotel. Ik neem geen avondmaal en slaap onmiddellijk in, na nog wat pillen.

's Anderendaags is de koorts verdwenen en voel ik me klaar voor een degelijke "breakfast". Qua gezondheid verloopt de rest van de reis perfect. De volgende etappe is de overtocht van de Atlantische Oceaan tussen de Azoren en een ander eiland: Bermuda. Een vlucht zonder geschiedenis, op een hoogte van 10.000 voet. Op zaterdagavond landen we onze CBI op Kindley Field. De Bermuda's staan nog onder Britse invloed. Tijdens de oorlog was de Hertog van Windsor er Gouverneur-generaal. De luchthaven staat echter onder Amerikaans beheer (99 year lease). Als we ons aan de controle melden, verklaart de Amerikaanse officier dat hij toelating moet krijgen van Washington en als Jaspis vraagt om dat onmiddellijk te doen, is het antwoord "but old chap, op het Pentagon zijn ze nu allemaal op de golf (zeker onze dienst) . Kom maandagmorgen maar terug."

Elke vraag om uitleg is nutteloos maar er zijn slechtere plekken om het weekend door te brengen. Natuurlijk had SABENA geen vertegenwoordiger ter plaatse, maar we hebben PANAM om zich om de hotels te bekommeren. We hebben snel plaats gevonden in een hotel op het strand en in de salons lopen we langs Hollywood-vedetten die op de Bermuda's vakantie nemen.

's Zondags hebben we een kleine zeilboot gehoord. We vertrekken met zijn vieren voor een namiddag op zee (zonder Achille deze keer). Het was zeer aangenaam, volgende landingsplaatsen zullen dezelfde beking niet hebben.

Maandagmorgen melden we ons op de luchthaven waar de dienstdoende officier het nodige had gedaan en ons opwacht voor het vliegplan. De passagiers zijn tevreden, goed uitgerust, het vliegtuig is in uitstekende conditie. We verlaten de Bermuda's voor onze volgende halte: Caracas in Venezuela. Op dit traject overvliegen we paradijselijke eilanden; in werkelijkheid zijn het de Antillen.

Ook dat deel verloopt zonder incidenten, de DC-4 doet het uitstekend en het weer is mooi. Boordradio De Geynst zendt en ontvangt zijn berichten. Op het einde van het traject hebben we VHF-contact in het Engels met de Nederlandse verkeersleiding op Curaçao. De zon gaat onder en we landen er 's avonds. Onze navigator heeft kaarten van de Atlantische Oceaan en de kustomgeving maar wij piloten hadden vrijwel geen "approach charts", uitgezonderd enkele vervallen Amerikaanse kaarten en inlichtingen, links en rechts bijeengeraapt vóór het vertrek. Wij hadden geen "routebooks" die nu in alle cockpits aanwezig zijn. We weten dat we in La Guaira moeten landen. Het heeft één landingsbaan langs het strand aan de voet van de klif waarop Caracas gelegen is. We vliegen op zicht en hebben VHF-contact met de luchthaven waar men Engels spreekt. Indien NOTAMS toen al bestonden, hadden wij er geen weet van. De verkeersleiding verwittigt ons dat er werken op de landingsbaan zijn maar dat ze bebakend zijn. We kennen de aard van de werken niet maar zijn toch blij dat we het weten. We maken een gebruikelijke linkse omloop maar blijven over zee.

In "downwind" over de zee verdwijnt plots de baanverlichting. Ik vraag de verkeersleider waarom de verlichting uitvalt maar hij antwoordt dat alles normaal is. We zijn niet zeker en dus vliegen we verder in downwind op duizend voet. In de linkerbocht verschijnt de verlichting weer en lijkt alles normaal. Zonder te weten waar de werken juist aan gang zijn, maakt Jaspis een mooie "precautionary landing", echt op de rand van de landingsbaan en we remmen maximaal. En waarlijk, ver voor ons zien we de rode lichten op de baan. Eens op de tarmac ontschepen de passagiers in een klein luchthavengebouw.

Wie daar zijn moet, wordt opgewacht door kennissen of verdwijnt op één of ander manier. De overige 28 passagiers en de bemanning vinden ter plaatse logies en gaan niet naar Caracas. Erzeel tankt het toestel bij en de DC-4 is klaar voor het volgende traject.

Maar 's morgens bij aankomst op de luchthaven hebben George en ik een benepen hartje. De reden waarom de baanverlichting de avond voordien verdween, wordt duidelijk: in zee, vóór de baan was een klif, een klein eiland van zowat 400 m hoog. We vlogen dus lager dan de top ervan maar gelukkig langs de andere zijde. Doordat we geen landingskaarten hadden wisten we van niets, er was geen speciale procedure, geen ILS, niets. Ik veronderstel dat er een rode bakken op de klif stond maar die hebben we niet gezien.

Nu op weg naar de kust van de Stille Oceaan, onze volgende bestemming is immers de luchthaven van Salinas in Ecuador. Naar de hoofdstad Quito kunnen we niet want de luchthaven die op 4000 voet hoogte ligt, is te kort voor een DC-4, enkel de DC-3 kan er landen. We moeten de "Cordillera des Andes" overvliegen en kunnen niet hoger dan 10.000 voet want het vliegtuig heeft geen drukcabine. We denken aan Mermoz en de Saint-Exupéry die een tiental jaren terug regelmatig in deze regio vlogen. Door de bergturbulentie is vliegen hier minder comfortabel, we worden dooreengeschud en vele passagiers worden ziek. Eindelijk bereiken we Ecuador. Als de marconist toestemming vraagt voor de nadering naar Salinas, antwoordt men dat zij gesloten zijn en dat we er niet mogen landen.

Er word geen reden voor gegeven. Men raadt ons aan om Guayaquil als uitwijkhaven te nemen. Als we Salinas overvliegen,

zien we de oorzaak: de baan van het militaire vliegveld staat vol met vrachtwagens en andere voertuigen. We dringen niet aan, maar eens te meer hebben we geen kaarten om naar Guayaquil te vliegen. De

verkeersleiding geeft ons een koers en de frequentie van het radiobaken. Gelukkig vliegen we in VFR en bij dag maar de zonsondergang is nabij. We vliegen al meer dan acht uur. Bij de nadering realiseren we ons dat het om een gras piste gaat en we zien ook geen luchthavengebouw. We vragen de verkeersleider (gelukkig in 't Engels) of hij ons ziet. Het antwoord is positief en hij geeft ons de toelating om te landen, zeggende dat de langste diagonaal overdekt is met PSP-platen en dat een DC-4

er kan op landen. Opnieuw maakt Georges een erg mooie landing en we rijden naar een barak waar we veronderstellen dat de controle zich bevindt.



Zodra we stilstaan, vat een troep soldaten post bij de deuren en wordt er een trap gebracht. We vragen aan de passagiers om te blijven zitten en Achille opent de achterdeur. De soldaten dragen een vunzig kaki uniform, sommigen hebben zelfs geen schoenen. Ze zijn allen van het indiaanse type. Een officier in een onberispelijk uniform, met blinkende zwarte laarzen komt naar voor en spreekt ons aan in het Spaans: hij beneden en wij in het vliegtuig. Jaspis vraagt aan De Geynst om de vertaling en het antwoord is onthutsend: “start uw motoren en vertrek”. Jaspis doet opmerken dat de luchthaven onze bestemming is en dat we in elk geval benzine nodig hebben. We hadden voor minder dan één uur brandstof. De officier laat toe dat de gezagvoerder en de tolk uitstappen, maar er is nog altijd geen trap. Georges vraagt aan Erzeel om de noodladder uit te gooien en de twee dalen af. Er ontstaat een eindeloze discussie in 't Spaans en uiteindelijk mag de bemanning uitstappen. De passagiers blijven aan boord samen met de twee stewards.

We worden naar de barakken gebracht, gaan binnen en onmiddellijk worden de deuren vergrendeld en de vensters gesloten. We zien dat soldaten post hebben gevat rond de barak. Er is een tafel en een bank. Jaspis klopt op de deur en de officier komt terug. Georges eist om de Belgische consul te zien. We weten dat er een is in Guayaquil, een Ecuadoriaan die vóór de oorlog tien jaar in Antwerpen heeft gewoond. We eisen tevens dat de passagiers mogen uitstappen en verzorging en drank krijgen. Het is hier erg warm. Onze vraag blijft zonder gevolg. Door het raam zien we journalisten komen die op de een of andere manier verwittigd werden. Sommigen spreken Engels en we begrijpen dat onze passagiers clandestien zijn en geen voet op Ecuadoriaanse grond mogen zetten. 's Anderendaags lezen we dat SABENA een maatschappij is die tracht personen met valse paspoorten binnen te brengen. Een paar titels: het dagblad “El Universo” publiceert op de eerste pagina “*Avion Belga aterrizó furtivamente aquí, procedente de Caracas con 28 pasajeros*” (foto van enkele passagiers). Op de voorpagina van “El Telegrafo” staat “*28 semitas llegaron ayer clandestinamente a Guayaquil*”.

G. Jaspis tracht de vertegenwoordiger van de maatschappij Panagra te doen halen maar de militairen weigeren elk contact. Uiteindelijk, tegen middernacht, verschijnt er een grote witte open Cadillac en zien we (door het raam) dat twee heren in witte smoking uitstappen. Zij spreken met gezag tegen de officier van wacht, die zich in de houding zet, groet en godzijdank de deur opent. Georges praat met de twee heren en het blijkt dat één de Belgische consul is en de andere de zoon van de president van de Ecuadoriaanse republiek. Zij uiten verontschuldiging en laten ons en de passagiers naar een nabijgelegen lokaal van Panagra brengen. Eindelijk krijgen we uitleg over deze vreemde zaak. Onze passagiers hadden hun paspoorten en visa enkele maanden eerder in Europa gekregen. Ondertussen was er een staatsgreep geweest (zoals in de verhalen van Kuifje) en de nieuwe regering erkende de visa niet meer. De passagiers werden per bus naar een hotel in de stad gebracht en de bemanning naar het paleis van de gouverneur. We krijgen er eersteklaskamers. De ochtend van de 13de wordt er niet getreuzeld. Sommige passagiers hebben rijke en hooggeplaatste joodse kennissen en dan gaat het snel: de joden mogen in het land blijven. We zullen nooit weten wat er van hen geworden is, uitgezonderd de virtuoze violist die een mooie carrière maakte. Tijdens de gesprekken wordt de bemanning behandeld als VIP-gasten van de gouverneur. We maken er gebruik van om de stad te bezoeken en het vervolg van onze reis te plannen. In de volgende uitgaven veranderen de dagbladen van toon en luiden de titels: “*Se resolvió la situación de los 28 inmigrantes judíos*”. El Universo preciseerd: “*Semitos llegados con destino al Ecuador han traído pasaporte en perfecto orden*”.

De volgetankte DC-4 is nog altijd in goede doen. Dankzij de goede zorgen van onze mecanici wordt het vliegplan ingediend bij de verkeersleiding. De nieuwe bestemming is Miami in Florida. Het vliegtuig is leeg, geen enkele passagier. Maar alvorens het Ecuadoriaanse grondgebied te verlaten, denken we er aan om een souvenir achter te laten. We hebben opgemerkt dat een barak, een soort wachtpost, waar we lange uren zonder drinken en in een drukkende hitte opgesloten waren, een beetje geïsoleerd lag. Georges stelde de DC-4 enkele meter vóór de houten barak op. En om voor het opstijgen de motoren zagezegd te testen, zet hij gedurende een tiental seconden alle motoren terzelfdertijd op maximumvermogen. Na wat vermogen teruggenomen te hebben, lost hij de remmen. In de bocht om de baan op te rijden, hebben we kunnen zien dat de barak beschadigd is. We zijn er snel vertrokken...

Dit deel van de terugvlucht is een verrukking. We overvliegen de jungle van Colombia op lage hoogte, onder een wolkenloze hemel. De twee jachtpiloten aan de sturen profiteren van een vliegtuig zonder passagiers om te zien of een viermotorig toestel even handelbaar is als een Typhoon of een Spitfire. Om beurten hebben doen we hem kantelen en zijn we soms gedaald tot 5 à 600 voet om een of ander dorp of de natuur te bewonderen. Op een bepaald moment gebeurt er iets wondermoois: we zien een groep veelkleurige maar vooral rode steltlopers, we minderen snelheid, laten de flaps neer en vliegen gedurende enkele minuten op hun hoogte. Zij lijken niet opgeschrikt en blijven in groep.

We doorkruisen Centraal-Amerika, vervolgens de Caraïbische zee, dwarsen Cuba van zuid naar noord om eindelijk 's nachts in Miami te landen. Van daar af geen fantasietjes meer maar de strenge Amerikaanse luchtverkeersleiding. We zijn erg vermoeid en worden opgevangen door PANAM (nog vóór SABENA verdwenen). We overnachten in een comfortabel hotel bij de luchthaven. 's Anderendaags, op 14 november, vliegen we naar New York, nog altijd zonder lading, maar nu volgen we de voorgeschreven airways onder strenge controle. Geen kwestie meer van om met de vogels te vliegen. In New York bestaat het bekende JFK nog niet en zo landen we op de luchthaven La Guardia, dat vandaag nog voor lokale vluchten wordt gebruikt.

SABENA had op dat ogenblik nog geen geregelde vluchten op de USA en ik herinner me niet dat er toen al een vertegenwoordiging was in NYK. In elk geval wordt de vlucht nu commercieel en worden er vracht en passagiers geladen. In die tijd moesten er in DC-4 twee tussenlandingen gemaakt worden, gewoonlijk eerst Gander in New Foundland maar omdat Gander vandaag beneden de weerminima ligt, wordt het ons wat noordelijker gelegen uitwijkvliegveld Stephenville. We overnachten er en op 16 november vliegen we het eindtraject, zonder tussenstop in Ierland: Stephenville – Evere. Ja, we zijn in Evere geland dat toen nog in gebruik was. Na een reis van 14.45 h. vliegen zijn we immers licht genoeg om er te landen.

Dit was een gedenkwaardige reis. Ondanks enkele verwikkelingen zijn de passagiers, uitgewezen door de EXODUS, door SABENA goed ter bestemming gekomen. Herinner je onze publiciteit langs de weg naar de Provence, de N7: “Par SABENA vous y seriez déjà”.

Dit zijn de vliegreizen van de OO-CBI:

		<u>Dag</u>	<u>Nacht</u>
6 nov 1947	Testvlucht	0.50 h.	
7 nov.	Bru – Azoren (Santa Maria)	1.30 h.	8.15 h.
8 nov.	Azoren – Bermuda (Kindley field)	6.45 h.	6.30 h.
10 nov.	Bermuda – Caracas (La Guaira)	6.35 h.	1.25 h.
11 nov.	Caracas – Guayaquil (Ecuador)	8.50 h.	
13 nov.	Guayaquil – Miami	8.20 h.	3.25 h.
14 nov.	Miami – New York (La Guardia)	6.35 h.	
15 nov.	NYK – Stephenville (Canada)	1.45 h.	4.05 h.
16 nov.	Stephenville – Evere	7.00 h.	7.45 h.
	Totaal	48.10 h.	31.25 h.
		<u>79.35 h.</u>	

Zonder mechanische storingen.
Erg vermoeid, maar voldaan.

Bobby Laumans

(Vertaling: Guido Wuyts)



 **brussels airlines**
flying your way

PARMI LES PIONNIERS, UN TECHNICIEN :

GUILLAUME DEGUEL



En marge du centenaire de l'aviation belge 1908 – 2008

Le dîner estival des Vieilles Tiges organisé en août 2007 à l'aérodrome de Kiewit a été l'occasion de relancer un projet datant de quelques années. Le projet était de faire mieux connaître un personnage qui fut associé très activement et de manière marquante aux premières années du temps des pionniers de l'aviation en Belgique. La relance de cette idée tient à deux éléments « déclencheurs » liés à notre présence à Kiewit.

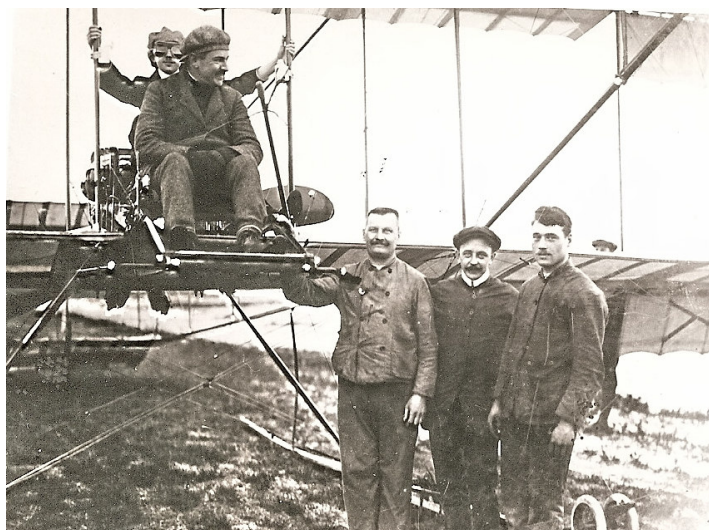
Premier élément : la consultation sur place d'une brochure intitulée « Aëro Kiewit 1910 – 2000 Het oudste vliegveld van België » publié par Aero Kiewit vzw ; cet intéressant fascicule retrace en textes et en images l'histoire du premier champ d'aviation de Belgique utilisé dès 1910 à quelques kilomètres au nord de Hasselt. Une des belles photos datant de cette période héroïque montre en gros plan l'avion Farman du Chevalier Jules de Laminne que l'on voit assis aux commandes ; devant l'appareil posent trois personnages dont les deux mécaniciens qui ont assemblé la machine à Kiewit : l'un d'eux s'appelle Guillaume Deguel.

Deuxième élément, décisif celui-ci : la présence parmi nous à Kiewit de Madame Nicole Peltier-Deguel, membre adhérent des Vieilles Tiges depuis 1992 et petite-fille de Guillaume Deguel, le mécanicien de la photo !! Lisant avec nous la brochure, elle proposa de redemander à son oncle Jean, deuxième fils de Guillaume, de finaliser le petit dossier qu'il avait commencé à constituer pour garder vivace la trace de la carrière pionnière de son père dans l'aéronautique.

C'est chose faite ! Promesse tenue : Monsieur Jean Deguel a confié aux Vieilles Tiges les notes qu'il a rédigées et les documents rassemblés en hommage à son père. C'est ce dossier qui sert de fil conducteur au récit que vous lirez ci-après. Il prolonge la brève fiche biographique consacrée à Guillaume Deguel publiée dans les colonnes du trimestriel des VTB n° 2 de 1997.

AD

Guillaume Nicolas Deguel, fils de Jean Nicolas Joseph et de Marie Josée Liely, est né à Grivegnée en région liégeoise le 31 décembre 1887. En cette fin du 19^e siècle, peu d'enfants pouvaient espérer fréquenter régulièrement l'école jusqu'à l'âge de douze ans : il n'était pas rare qu'on les mette au travail bien avant cela. Guillaume, quant à lui, fut de ceux à qui les parents donnèrent la chance d'une bonne scolarité de base. Il participa ensuite à des formations de mécanique générale. Vu l'intérêt grandissant pour l'automobile que montraient des gens entrepreneurs et fortunés, sa formation technique lui permit de rencontrer le Chevalier Jules de Laminne qui l'engagea à son service en qualité de mécanicien auto et de chauffeur.



Son patron l'entraîna ensuite irrésistiblement vers l'aviation naissante : le « Flyer » des frères Wright avait fait l'actualité après avoir réussi le premier « vol humain » en 1903 aux États-Unis. Le Chevalier de Laminne se rendit en France, à Mourmelon, pour y prendre sur avion Farman le brevet de pilote n° 23 attribué le 2 mars 1910 par l'Aéro-Club de France, une qualification qui fut entérinée sous le n° 9 le 23 mai par l'Aéro-Club de Belgique.

Vers 1910 : Kiewit – de Laminne et son Farman. Deguel tient la main sur l'avion.

Rond 1910: Kiewit – de Laminne in zijn Farman. Deguel heeft zijn hand op het toestel.

Plein d'enthousiasme pour l'aviation naissante lui aussi, Guillaume Deguel reçut dans la même école une formation de mécanicien d'aviation. L'avion Henri Farman type III acheté par Jules de Laminne arriva en Belgique par

chemin de fer. Son montage sur la pleine de Kiewit fut confié à Guillaume Deguel, aidé par Joseph Erade. L'avion était prêt à la mi-mai 1910.

La trajectoire future de Guillaume était ainsi tracée. Il va dans un premier temps suivre les pérégrinations historiques du Chevalier de Laminne, incontestable précurseur de l'aviation en Belgique qui, plus tard, sera un des pionniers fondateurs de l'association des Vieilles Tiges. Accompagné de son fidèle et dévoué mécanicien, on le verra évoluer sur son Farman dans le ciel des plaines d'aviation de Kiewit, de Brasschaat et de Beverloo.

Lorsqu'en 1910 fut créée notre Aviation Militaire, les candidats spécialistes des futures unités aériennes allèrent à Kiewit pour y recevoir une formation technique de base dispensée par Guillaume Deguel dont la grande compétence fut vite appréciée par les autorités militaires qui l'invitèrent à passer au service de l'Armée belge. Ce qu'il acceptera de faire un peu plus tard.

Le 25 avril 1912 Guillaume épouse Marie Anne Janssen, née à Maastricht le 4 novembre 1890. De leur union naîtront Nicolas (Liège le 22 novembre 1913), Marie-Louise (Pithiviers, dans le Loiret en France, le 1^{er} octobre 1918) et Jean (As, le 17 mai 1924).

Le 12 septembre 1912 il entre au service de la toute jeune Aviation Militaire qui l'enrôle sous le numéro matricule 1839578. L'année suivante, une lettre du Ministère de la Guerre, l'informe que, par arrêté ministériel n° 8863 du 28 mai 1913, il a été nommé « **premier mécanicien aviateur** » au traitement annuel de 2000 francs. Il est affecté à la 3^e Escadrille de pilotage de l'École d'aviation.

Guillaume Deguel participera avec cette unité aux mouvements qu'imposent les opérations de la « grande guerre » déclenchée le 4 août 1914 par les Allemands. Il est blessé par l'explosion d'un projectile tombé sur la Grand Place de Furnes. La fracture d'une jambe nécessitera deux interventions chirurgicales dont une pratiquée à l'hôpital anglais établi à Calais. Il passera une période de convalescence dans le sud de la France, près d'Orange. Ses états de service de guerre lui vaudront l'octroi de la Croix de guerre avec palme « pour le courage et le dévouement dont il a fait preuve au cours de sa longue présence au front ».

Ayant appris que son mari, blessé à Furnes, était hospitalisé puis en convalescence en France, Marie Anne conçoit un téméraire et courageux projet qu'elle conduira à bonne fin. Faisant état de ses origines hollandaises (son pays n'est pas en état de guerre avec l'Allemagne), elle obtient de l'autorité militaire occupante l'autorisation de rentrer au pays natal avec le petit Nicolas, né en 1913. De là, elle entreprend les dangereuses traversées maritimes vers l'Angleterre puis vers la France où elle retrouve son mari ; elle s'établira là jusqu'à la fin du conflit.

*1ère Guerre Mondiale – A l'hôpital de Calais.
Deguel est le 4^{ème} à partir de la gauche.
1ste WO – In het hospitaal van Calais. Deguel is
de 4de van links.*



Après l'armistice signé le 11 novembre 1918, l'École de pilotage s'installe à As, en province de Limbourg, avant d'être transférée près de

Courtrai à l'aérodrome de Wevelgem. Guillaume Deguel est nommé adjudant spécialiste le 6 juillet 1920 puis spécialiste de 1^{ère} classe le 26 septembre 1935. Admis dans le cadre des sous-officiers de carrière, il prête serment le 24 juillet 1935.

Le « premier mécanicien aviateur » poursuit avec enthousiasme et compétence sa carrière de technicien estimé dans diverses fonctions de l'école qui fonctionnera à Wevelgem jusqu'au moment de l'invasion allemande du 10 mai 1940. L'occupation du territoire par les unités du III^e Reich entraîne l'évacuation rapide de l'École de pilotage qui, passée en France, stationne peu de temps à l'aérodrome de Caen-Carpiquet. Puis elle entreprend le long transfert vers l'Afrique pour s'installer à Oudja, au Maroc. Aux cotés de moniteurs expérimentés, de mécaniciens chevronnés et d'élèves pilotes enthousiastes et attachés à leur pays, Guillaume Deguel espère à ce moment pouvoir, sur le continent africain, continuer la lutte au sein du camp des pays alliés.

Cet espoir sera de courte durée car le gouvernement belge en exil décide le rapatriement du personnel de l'unité vers la Belgique occupée. Ce retour au pays, fort critiqué, va jeter ces gens dans la gueule du loup. Beaucoup d'entre eux seront détenus longuement outre-Rhin dans les camps de prisonniers de guerre. Capturé par les Allemands le 18 septembre 1940, Guillaume Deguel se retrouve au Stalag II b jusqu'au 22 septembre 1941. Malade, il est rapatrié en Belgique à l'intervention de la Croix Rouge.

Il part à la retraite en 1944 après 32 années passées au service de son pays dans les rangs de l'Aviation Militaire.

On évoque souvent le lien étroit qui, à l'époque des pionniers surtout, unit le pilote d'un avion et le mécanicien chargé de l'entretien méticuleux de l'appareil. Ce lien était capital : l'aviateur accordait une confiance totale à « son » mécanicien dont il appréciait le savoir-faire et la compétence ; en retour le mécanicien vouait à « son » pilote un dévouement absolu. Guillaume Deguel fut de ceux qui se sont donnés avec abnégation à cette tâche parfois ingrate. Un lien fort, confiant et complice s'établit dès 1909 entre lui et Jules de Laminne, son pilote des débuts. Le Chevalier de Laminne n'oublia jamais le dévouement et la compétence de son fidèle mécano. Passé au service des forces armées, Guillaume fera preuve des mêmes qualités d'organisateur et de pédagogue dans ce domaine de pointe qu'était notre aviation en constante évolution technique et opérationnelle.

Dans la logique des choses, le « premier mécanicien aviateur » de notre Aéronautique Militaire fut membre actif de l'association « les Vieilles Racines de Belgique » regroupant les techniciens des métiers de l'aviation. Il en fut un administrateur actif. Quant aux comités techniques des expositions nationales du travail 1945-1950, ils lui décernèrent leur diplôme d'honneur.

Vieille racine, Guillaume Deguel produisit lui-même une belle tige : son fils aîné, Nicolas fut breveté pilote militaire à 19 ans, en 1932, avec la 67^e promotion. De 1973 jusqu'à son décès en 1992, il fut membre de la Société Royale les Vieilles Tiges de l'Aviation belge au sein de laquelle sa fille, Nicole Peltier-Deguel, assure aujourd'hui la continuité de la présence de sa famille



parmi nous. Guillaume Deguel s'est éteint à Laeken le 19 janvier 1952. Lors de ses funérailles le 22 janvier, le Chevalier de Laminne tint à prononcer lui-même l'éloge funèbre de celui qui, plus de 40 ans plus tôt, avait assemblé et mis au point son premier Farman sur l'aérodrome de Kiewit et qui, avant d'être « le premier mécanicien aviateur militaire », avait été un collaborateur exemplaire de ses premiers succès d'aviateur civil.

Jean Deguel
(avec Alphonse Dumoulin)

SOURCES

- 1) Curriculum vitae et notes sur Guillaume Deguel, par son fils Jean Deguel – septembre 2007
- 2) Jules de Laminne – « Le printemps de l'aviation belge » Éd. Horizon nouveau Liège 1938
- 3) « Guillaume Deguel, premier mécanicien de l'aéronautique militaire belge » - magazine des Vieilles Tiges n° 2/1997.
- 4) Lettre de nomination de premier mécanicien aviateur - Ministère de la Guerre - Bruxelles le 13.06.1913
- 5) Jules de Laminne – éloge funèbre aux funérailles de Guillaume Deguel – 23.01.1952
- 6) Aero Kiewit 1910-2000 – Het oudste vliegveld van België (uitgave Aero-kiewit vzw)

EEN TECHNICUS ONDER DE PIONIERS :

GUILLAUME DEGUEL



Ook dat is het eeuwfeest van de luchtvaart in België (1908 – 2008)

Tijdens de zomerbijeenkomst van de Vieilles Tiges in augustus 2007 op het vliegveld van Kiewit, kon een project van een paar jaar geleden worden heropgestart. Het was de bedoeling om een personage beter bekend te maken dat erg actief en op merkwaardige wijze was betrokken tijdens de eerste jaren van de luchtvaartpioniers in België. Dat we dat idee in Kiewit opnieuw lanceerden, heeft twee oorzaken.

Eerste element: de lezing ter plaatse van een brochure met als titel «Aëro Kiewit 1910 – 2000, het oudste vliegveld van België», een publicatie van de vzw Aero Kiewit. Dit interessante boekje vertelt in woord en beeld de geschiedenis van het eerste vliegveld in België. Het ligt ten noorden van Hasselt en geeft een close-up van het

vliegtuig van ridder Jules de Laminne die men aan de sturen ziet zitten; voor het toestel staan drie personen onder wie de beide mecaniciens die het toestel in Kiewit hebben geassembleerd: een van hen heet Guillaume Deguel.

Tweede en beslissende element: de aanwezigheid onder ons daar in Kiewit van mevrouw Nicole Peltier-Deguel, sinds 1992 toegevoegd lid van de Vieilles Tiges en kleindochter van Guillaume Deguel, de mecanicien op de foto!! Ze leest samen met ons in de brochure en stelt voor om haar oom Jean, tweede zoon van Guillaume, te vragen om het kleine dossiertje af te werken, dat hij was begonnen om de herinnering aan de pioniersloopbaan van zijn vader in de luchtvaartwereld levendig te houden.

Zo gezegd, zo gedaan: de heer Jean Deguel heeft de Vieilles Tiges de al opgestelde notities toevertrouwd, samen met de documenten die hij ter ere van zijn vader had verzameld. Dat dossier dient als leidraad voor het verhaal dat hierna volgt. Het is een verlengstuk van de bondige biografische fiche over Guillaume Deguel die in het nummer 2 van het trimestriële bulletin van de Vieilles Tiges in 1997 is verschenen.

A.D.

Guillaume Nicolas Deguel is de zoon van Jean Nicolas Joseph en van Mmarie Josée Liély. Hij wordt geboren op 31 december 1887 in Grivegnée bij Luik. Op het einde van de 19de eeuw hadden slechts weinig kinderen hoop om langer dan hun twaalfde naar school te gaan: vaak werden ze al veel vroeger aan het werk gezet. Guillaume was echter iemand die van zijn ouders de kans kreeg op een degelijke schoolopvoeding. Hij nam dus deel aan opleidingen in algemene mechanica. Door de groeiende belangstelling van ondernemers en begoede mensen voor de automobiel, kwam zijn technische vorming goed van pas voor een ontmoeting met ridder Jules de Laminne. Die wierf hem aan als automecanicien en chauffeur.

Zijn baas leidde hem dan onweerstaanbaar verder naar de ontluikende luchtvaart: de «flyer» van de gebroeders Wright was toen erg actueel na de eerste «menselijke vlucht» in 1903 in de Verenigde Staten. Ridder de Laminne trok naar Mourmelon in Frankrijk, waar hij op een Farman-vliegtuig het vliegbrevet nummer 23 verwierf, toegekend op 2 maart 1910 door de Aéro-Club de France, een kwalificatie die door de Aeroclub van België werd bevestigd met het nummer 9 van 23 mei.

Guillaume Deguel zelf was zeer enthousiast voor de jonge luchtvaart. In dezelfde school kreeg hij een opleiding als vliegtuigmecanicien. Het vliegtuig Henri Farman type III dat Jules de Laminne had gekocht, kwam in België per spoor aan. De montage ervan op het veld van Kiewit werd aan Guillaume Deguel toevertrouwd, met hulp van Joseph Erade. Half mei 1910 was het toestel klaar.

Nu lag de toekomstige loopbaan van Guillaume vast. In het begin volgt hij de historische omzwervingen van ridder de Laminne, onbetwiste voorloper van de luchtvaart in België. Hij wordt later zelfs een van de stichtende leden van de vereniging van de Vieilles Tiges. Samen met zijn trouwe en toegewijde mecaniciens zal men hem in zijn Farman zien evolueren in de lucht boven de vliegvelden van Kiewit, Brasschaat en Beverlo.

Als in 1910 ons Militair Vliegwezen werd opgericht, trokken de kandidaat-specialisten van de toekomstige vliegende eenheden naar Kiewit. Daar kregen ze van Guillaume Deguel een elementaire technische opleiding. Zijn grote competentie wordt al snel door de militaire overheid naar waarde geschat en er wordt hem gevraagd om dienst te nemen in het Belgisch leger, iets wat hij wat later aanvaardt.

Op 25 april 1912 huwt Guillaume met Marie-Anne Janssen, geboren in Maastricht op 4 november 1890. Uit hun huwelijk worden geboren: Nicolas (Luik, de 22 november 1913), Marie-Louise (Pithiviers, in de Loiret in Frankrijk, de 1 oktober 1918) en Jean (As, de 17 mei 1924).

Op 12 september 1912 neemt hij dienst bij het prille Militaire Vliegwezen met het stamnummer 1839578. Het jaar daarop krijgt hij een brief van het Ministerie van Oorlog waarin hij per ministerieel besluit nummer 8863 van 28 mei 1913, benoemd wordt tot « eerste mecanicien-vliegenier » met een jaarwedde van 2000 francs. Hij wordt toegevoegd aan het 3^e vliegsmaaldeel van de vliegschool.

Guillaume Deguel zal met die eenheid deelnemen aan de troepenbewegingen die opgelegd zijn door de operaties van de « grote oorlog », door de Duitsers op 4 augustus 1914 afgekondigd. Hij raakt gekwetst door een projectiel dat op de grote markt van Veurne neerkomt. Een beenbreuk vergt twee chirurgische ingrepen, waarvan er een in het Engelse hospitaal in Calais wordt uitgevoerd. Hij brengt een herstelperiode door in het zuiden van Frankrijk, nabij Orange. Zijn staat van krijgsdienst levert hem het oorlogskruis met palm op « voor de bewezen moed en toewijding waarvan hij tijdens zijn lange aanwezigheid aan het front blijkt heeft gegeven ».

Als Marie-Anne verneemt dat haar man in Veurne is gekwetst en nadien in Frankrijk herstelt, vat ze het gedurfde en moedige plan op, dat ze tot een goed einde zal weten brengen. Door zich te beroepen op haar Nederlandse afkomst (haar land is niet in staat van oorlog met Duitsland), krijgt ze van de militaire bezetter de toelating om met de in 1913 geboren kleine Nicolas naar haar moederland terug te keren. Van daaruit onderneemt ze de gewaagde oversteek naar Engeland en dan naar Frankrijk waar ze haar man weervindt; ze zal er tot het einde van de vijandelijkheden blijven.



*Réception en plein air chez de Laminne.
Receptie in openlucht bij de Laminne*

Na de Wapenstilstand van 11 november 1918 gaat de vliegschool naar As in de provincie Limburg, daarop verhuist ze naar het vliegveld van Wevelgem bij Kortrijk. Guillaume Deguel wordt op 6 juli 1920 benoemd tot adjudant-specialist en op 26 september 1935 tot specialist 1^{ste} klasse. Hij wordt opgenomen in het kader van de beroepsonderofficieren en legt er op 24 juli 1935 de eed af.



Deguel (au fond) – (achteraan).

De « eerste mecanicien-vliegenier » vervolgt enthousiast en met onderleg zijn loopbaan als technicus. Hij is erg gewaardeerd in de verschillende functies van de vliegschool, die tot aan de Duitse bezetting van 10 mei 1940 in Wevelgem zal blijven. Door de bezetting van het grondgebied door eenheden van het Derde Rijk moet de vliegschool snel evacueren; via Frankrijk blijft ze een poosje op het vliegveld van Caen-Carpiquet. Dan begint ze aan de lange tocht tot in Afrika om er zich in Oudja, in Marokko te vestigen. Aan de zijde van ervaren instructeurs, doorwinterde mecaniciens en enthousiaste leerling-piloten die

aan hun land gehecht zijn, hoopt Guillaume Deguel om op het Afrikaanse continent met de Geallieerden de strijd verder te kunnen zetten.

Die hoop zal van korte duur zijn want de regering beslist het personeel van de eenheid naar bezet België te repatriëren. Die zeer aangevochten terugkeer zal alle betrokkenen in de muil van de leeuw gooien. Velen onder hen zullen lang worden vastgehouden in krijgsgevangenenkampen over de Rijn. De Duitsers grijpen Guillaume Deguel op 18 september 1940 die tot 22 september 1941 in stalag II b zal blijven. Als zieke wordt hij na tussenkomst van het rood kruis naar België gerepatriëerd.

Na 32 jaar dienst voor zijn land in de rangen van het Militair Vliegwezen, vertrekt hij in 1944 met pensioen.

Er wordt vaak over de nauwe band gesproken die vooral dan ten tijde van de pioniers, de vliegtuigpilot verbond met de mecaniciens die het nauwkeurige onderhoud van het toestel verzekerde. Die band was kapitaal: de vliegenier had een totaal vertrouwen in « zijn » mecaniciens van wie hij de vakkunde en de competentie naar waarde schatte; van zijn kant was de mecaniciens « zijn » piloot helemaal toegewijd. Guillaume Deguel behoort tot die mensen die zich onbaatzuchtig hebben gewijd aan die soms ondankbare taak. Vanaf 1909 ontstaat er tussen hem en Jules de Laminne, 'zijn' piloot vanaf het begin, een hechte en sterke vertrouwensband. Ridder de Laminne zal de toewijding en de vakkunde van zijn trouwe mecaniciens nooit vergeten. Eens hij bij de strijdkrachten was, gaf Guillaume blijk van dezelfde organisatorische en pedagogische kwaliteiten in dat spitsdomein, dat ons vliegwezen in constante technische en operationele evolutie toen was.

De « eerste mecanicien-vliegenier » van ons militair vliegwezen was logischerwijze een actief lid van de vereniging « les Vieilles Racines de Belgique », die de technici van de luchtvaartberoepen omvatte. Hij was er een actief bestuurder van. De technische comités van de nationale arbeidstentoonstellingen 1945-1950 verleenden hem van hun kant hun erediploma.



Als Vieille Racine bracht Guillaume Deguel zelf een mooie tak voort: zijn oudste zoon Nicolas werd op 19-jarige leeftijd in 1932 met de 67^{ste} promotie tot piloot gebrevetteerd. Van 1973 tot aan zijn dood in 1992 was hij lid van de Koninklijke Maatschappij van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart. Zijn dochter Nicole Peltier-Deguel zorgt er vandaag nog voor de verderzetting van de familieaanwezigheid onder ons.

Guillaume Deguel overlijdt in Laken op 19 januari 1952. Tijdens de plechtigheid op 22 januari staat ridder de Laminne er op om zelf de lijkrede uit te spreken van de man, die 40 jaar voordien zijn eerste Farman had geassembleerd op het vliegveld van Kiewit en die een voorbeeldig medewerker was geweest bij zijn eerste successen in de burgerluchtvaart voordat hij zelf « de eerste mecanicien-vliegenier » was geworden.

Jean Deguel

(met Alphonse Dumoulin)
(vertaling: Bill Tersago)

Bronnen:

- 1) Curriculum vitae en noten over Guillaume Deguel, door zijn zoon Jean Deguel – september 2007
- 2) Jules de Laminne – « le printemps de l'aviation belge » Uitg. Horizon nouveau Liège 1938
- 3) «Guillaume Deguel, premier mécanicien de l'aéronautique militaire belge » - magazine Vieilles Tiges nr 2/1997
- 4) Benoemingsbrief van eerste mecanicien-vliegenier – Ministerie van Oorlog - Brussel van 13.06.1913
- 5) Jules de Laminne – Lijkrede bij de begrafenis van Guillaume Deguel – 23.01.1952
Aero Kiewit 1910-2000 – het oudste vliegveld van België (uitgave Aero-Kiewit vzw)



SONACA
Votre partenaire aérospatial de classe mondiale

PLEIADES AIRBUS EMBRAER BOMBARDIER DASSAULT 7X GROB G180 A400M B-HUNTER

VOTRE PARTENAIRE FIABLE POUR LE DEVELOPPEMENT ET LA FABRICATION DE STRUCTURES AERONAUTIQUES ET DE LEURS SYSTEMES ASSOCIES

www.sonaca.com

Sonaca S.A. • Route Nationale Cinq • B-6041 Gosselies • Tel. 32 71 25 51 11 • Fax 32 71 34 40 35

Le saviez-vous ?

Notre membre d'honneur Frank De Winne sera la doublure de l'astronaute français Léopold Eyharts. Frank s'est entraîné pour un séjour de longue durée dans l'International Space Station (ISS). Rencontré au Cape Canaveral alors qu'il attendait le décollage de la navette Atlantis qui devait emporter le laboratoire Columbus de l'ESA, il nous décrit quelques aspects de son entraînement en vue d'un vol de six mois qui pourrait avoir lieu en 2009-2010. En savoir plus:

http://www.esa.int/esaCP/SEMf65KV3AF_Belgium_fr_0.html



Wist je dit?

Ons erelid Frank De Winne is invaller voor de Franse astronaut Léopold Eyharts. Frank heeft getraind voor een verblijf van lange duur in het International Space Station (ISS). Bij een ontmoeting op Cape Canaveral toen hij wachtte op de start van de ruimtewagen Atlantis die het Columbus-laboratorium van de ESA moest meenemen, vertelde hij ons over een aantal aspecten van zijn training met het oog op een vlucht van zes maand die kon plaatshebben in 2009-2010.

Lees er meer over op: http://www.esa.int/esaCP/SEM5CN2MDAF_Belgium_du_0.html

Et saviez-vous ceci?

En wist je dit?



Remise de fanion d'unité

En date du 28 novembre 2007, Madame Delbaere, épouse du regretté Ewald Delbaere, décédé il y a une dizaine d'années, a remis à notre association, le fanion ayant appartenu au II^e Groupe de Chasse du 2^e Régiment de l'Aviation militaire belge. Membre de l'AELR, (association de soutien au Musée Royal de l'Armée) Ewald Delbaere était un passionné d'aviation, qui possédait une impressionnante collection de livres, documents et autres reliques de notre patrimoine aéronautique.

C'est grâce à l'entremise de Yves Duwelz et Daniel Brackx, deux membres de notre association, que Madame Delbaere a accepté de nous remettre ce fanion.

Conscients de sa valeur historique, les Vieilles Tiges ont décidé de confier le fanion à la Maison des Ailes, représentée par son secrétaire général, Johnny Maus, afin qu'il puisse dans un premier temps être restauré et exposé par la suite dans la Salle Leboutte.

Le fanion rejoint ainsi un des plus illustres membres de cette unité, puisque le Lt Gen Lucien Leboutte, tout comme son frère Norbert d'ailleurs, a avant la Guerre, commandé une escadrille du II^e Groupe de chasse de Nivelles. Les trois escadrilles (les 3, 4 et 7^e) avaient la célèbre Cocotte comme insigne.

Nous savons par Ewald Delbaere, que ce fanion a été ramené de Fréjorgues en Belgique après la capitulation française, par le lieutenant aviateur Joan Braun. Celui-ci le conserva précautionneusement pendant l'occupation et en 1965 le remit à Ewald Delbaere.

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est de pouvoir montrer le certificat d'authenticité du fanion, signé de la main même du Général en 1984. Il est à remarquer que le Général parle de plusieurs fanions... Que sont devenus

Overdracht van eenheidsvaandel

Mevrouw Delbaere, echtgenote van de betreunde Ewald Delbaere die een tiental jaar geleden overleed, heeft op 28 november jl. aan onze vereniging het vaandel overhandigd dat toebehoorde aan de IIde Jachtgroep van het 2^{de} Regiment van het Belgisch Militair Vliegwezen. Ewald Delbaere was lid van de AELR (de vereniging voor steun aan het Koninklijk Legermuseum) en een fervent aanhanger van de luchtvaart. Hij bezat een indrukwekkende verzameling boeken, documenten en andere memorabilia van ons luchtvaartpatrimonium.

Door tussendoen van Yves Duwelz en Daniel Brackx, beiden lid van onze vereniging, heeft mevrouw Delbaere aanvaard om ons dit vaandel over te maken.

De Vieilles Tiges zijn zich bewust van de historische waarde ervan en hebben beslist om het toe te vertrouwen aan het Huis der Vleugels, vertegenwoordigd door zijn secretaris-generaal Johnny Maus. Het vaandel moet eerst gerestaureerd worden om daarna in de zaal Leboutte tentoongesteld worden.

Het vaandel komt op die manier naast een van de beroemdste leden van die eenheid: Lt Gen Lucien Leboutte heeft, net als zijn broer Norbert trouwens, voor de oorlog het bevel gevoerd over een smaldeel van de IIde Jachtgroep van Nijvel. De drie smaldelen (3^{de}, 4^{de} en 7^{de}) hadden als kenteken de beroemde 'cocotte'.

Van Ewald Delbaere weten we dat dit vaandel door luitenant-vlieger Joan Braun na de Franse capitulatie van Fréjorgues naar België is gebracht. Die heeft het tijdens de bezetting zorgvuldig bewaard en in 1965 aan Ewald Delbaere overgemaakt.

Bijzonder interessant is dat het certificaat van echtheid van het vaandel bestaat, met de handtekening van dezelfde generaal in 1984. Noteer dat de generaal het

les autres ?

Aux noms des Vieilles Tiges et de la Maison des Ailes, nous remercions vivement Madame Delbaere pour ce geste qui permet de sortir de l'oubli un des derniers témoins d'une époque mouvementée. En effet, ce drapeau a accompagné ce qui restait de l'unité, à Fréjorgues près de Montpellier, en juin 1940, comme en témoigne la photo ci-jointe.

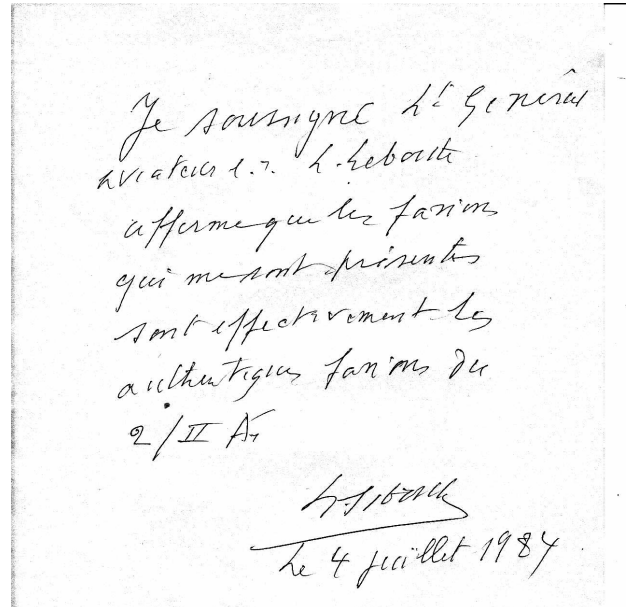


Tekst van Ewald Delbaere :

Dit vaandel werd in 1940 na de capitulatie van het Franse leger door Lt Vl Joan Braun uit Fréjorgues terug meegenomen naar België en tijdens de bezetting zorgvuldig door hem bewaard. In 1965 schonk hij het vaandel aan Ewald Delbaere.

over meerdere vaandels heeft... Wat is er van die andere geworden?

In naam van de Vieilles Tiges en van het Huis der Vleugels danken we mevrouw Delbaere van harte voor dit gebaar, waardoor een der laatste getuigen van die bewogen periode uit de vergetelheid gehaald wordt. Dit vaandel is immers in juni 1940 bij de rest van de eenheid gebleven in Fréjorgues bij Montpellier, zoals de foto hiernaast laat zien.



Lt Gen Lucien Leboutte in een Fairey Firefly van de IIde Groep

TECHNISCHE FICHE
& BESTELINFORMATIE

MONY VAN LIERDE

NIEUW!

Het boek is een luxe uitgave, voorzien van harde koft en stofwikkelt. Het meet 215 x 280 mm, en is rijklijk geillustreerd. Kostprijs bedraagt 32 €, maar wie voor 30 oktober 2007 intekent, betaalt slechts 26 €. Wie het boek thuis wil ontvangen, gelieve 4 € port toe te voegen. Het boek verschijnt op 6 december 2007, en zal in Geraardsbergen voorgesteld worden. De voorintekenaars kunnen het daar ook afhalen. Meer info hierover t.z.t. op www.flyingpencil.be. Bestellen gebeurt door storting van het bedrag (t.ex. 4 € port) op rekeningnummer 063-4145898-56 van Flying Pencil

VAN VOLKSJONGEN TOT VOLKSHELD
EEN PILOOT IN HET OOG VAN DE STORM

Peter Celis & Cymrik De Decker
Met een voorwoord van
Wing Commander Roland P. "Bee" Beament,
CBE, DSO, DFC

een uitgave van
Flying Pencil

NIEUW!

Een tweetal maand geleden verscheen bij Flying Pencil dit boek over Mony Van Lierde DFC. Het biedt de ganse levensloop van alweer een opmerkelijke figuur. De auteurs zijn niet meer aan hun proefstuk, hun kunde is immers al eerder bewezen. Ook voor dit werk mochten ze een beroep doen op de archieven van deze ancien uit Geraardsbergen.

Het werk –uitsluitend in het Nederlands– kan worden besteld zoals hiernaast aangegeven: € 32,00 + € 4 port op het rekeningnummer 063-4145898-56 van Flying Pencil te 9320 Erembodegem.

Het RAF-vliegveld Manston, voorjaar 1943. "Mony" Van Lierde vertrekt voor een solo-aanvalsopdracht naar de krachtcentrale van Deux-Acres, een doelwit haast op wandelafstand van waar hij geboren werd. Het Britse personeel wuift hem enthousiast uit, ze hebben hun spaarzegeltjes op de bommen gekleefd. (archief 609 Squadron Association)



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe, where knowledge meets your needs.



10 Brugmann avenue | B-1060 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 99 | www.aviabel.be

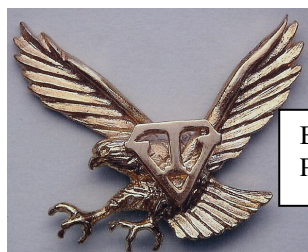
INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0001 (01/07/1979) - 01/16/77/1979



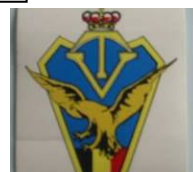
€ 15,00 het vel/
la feuille



Drapeau belge- Belgische
vlag (polyester, 100 x 150
cm): € 11



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



**NIEUW!
NOUVEAU!**
Wenskaarten/ Cartes de
voeux: 10ea: € 10,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50



Petje/ Casquette:
€ 10,00

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendingskosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,52 (sticker), € 1,56 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,56 (das, petje of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn benaderende prijzen!





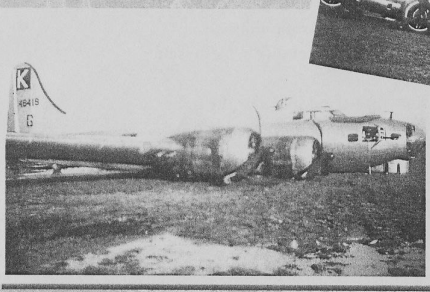
Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,52 € (autocollant), 1,56 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,56 € (cravate, casquette ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs !

EN NOG EEN BOEK!

Van mevrouw Mimi De Vinck – Depuydt kregen we een folder met informatie over het boek dat haar man in 2003 publiceerde. Het boek werd geschreven in drie talen: NI, Fr en Eng.
Alle informatie staat op de folder hieronder, alleen het rekeningnummer niet en dat is het volgende: 280-0520767-11.

<p>Drukkerij Lannoo, Tielt-Belgium Printing details – Détails techniques – Technische gegevens</p> <p>Title – Titre – Titel: From Blitz to Victory Du Blitz à la Victoire Van Blitz naar Victorie</p> <p>Size – Format – Formaat: 21 × 28 cm</p> <p>Number of pages – Nombre de pages – Aantal bladzijden: 160 Paperback – Couverture souple</p> <p>Printed recto verso – Imprimée recto verso – Gedrukt recto verso: Black & white – Noir et blanc – Zwart / wit</p> <p>Price – Prix – Prijs:  30 €</p> <p>Limited edition – Edition limitée – Beperkte uitgave</p> <p>Dhr. Michel de Vinck Pirsonlaan 26 8670 Koksijde tel.  068 51 38 39</p>	<p>Michel J.H. de Vinck</p> <p>My wartime scrapbook Mes mémoires de guerre Mijn oorlogsdagboek</p>  <p>From Blitz To Victory Du Blitz à la Victoire Van Blitz naar Victorie</p> <p>Illustrated 1940–1945 Limited edition</p>  <p>My own photographs</p>
 <p>U.S.A.A.F Flying Fortress on return from Germany, crash landed. Forteresse Volante B 17/G K-48419-USAAF, atterrissage forcé. Vliegend Fort B17 komende van Duitsland, noodlanding.</p>	

ET ENCORE UN LIVRE!

Madame Mimi De Vinck-Depuydt nous a transmis ce dépliant avec les informations nécessaires sur le livre que son mari vient de publier en 2003. L'œuvre est écrit en trois langues, à savoir : Fr, NI et An.
Vous trouverez tout ce qu'il vous faut pour vous procurer ce levre, sauf le numéro de compte en banque : 280-0520767-11.

How low can you get?



Pacman@cix.co.uk

18th ANTWERP STAMPE FLY IN

LUCHTHAVEN ANTWERPEN



3 mei
2008

10u

**aankomst deelnemers
static show**

4 mei
2008

11u

formatievlucht

inkom gratis

