



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

Pionniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 1-2009
30e jaar – 30^e année
janvier-février-mars
januari-februari-maart
2009

In dit nummer:

- De tijd van de pinguïns
- De geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:
hoofdstuk 3
- Herinneringsvlucht Praag - Brussel
- Guynemer-plechtigheid

Dans ce numéro:

- Le temps des manchots
- Histoire des techniques aéronautiques en Belgique :
chapitre 3
- Vol commémoratif Prague - Bruxelles
- Cérémonie Guynemer

30 years!



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.vieillestiges.be

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 – Hoofdredacteur
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.vieillestiges.be

INHOUD VAN BULLETIN 1-2009

Van de redactie: woordje van de voorzitter
Nieuws van de vereniging
In memoriam
Agenda 2009
Woordje van onze secretaris-generaal
De tijd van de pinguïns
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:
Deel I, hoofdstuk 3
Herinneringsvlucht Praag – Brussel
Plechtigheid Guynemer-comité
SABENA-kalender
Poëzie
Corrigenda
Woordje van de redactie
Boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 1-2009

Rédactionnel : le mot du Président
Nouvelles de l'association
In mémoriam
Agenda 2009
Mot du secrétaire-général
Les manchots
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:
Partie I, chapitre 3
Vol ccommémoratif Prague - Bruxelles
Cérémonier Comité Guynemer
Poésie
Corrigenda
Le mot de la rédaction
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 22,00 euro

(Weduwen van leden-Veuves de membres: 11,00 euro)

Buitenland-Etranger: 27,50 euro

(Weduwen van leden-Veuves de membres: 13,50 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 8 mei

Le magazine suivant paraîtra le 8 mai



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

Après avoir déblayé la neige autour de la maison et, vu les conditions de route, avoir reporté à une date ultérieure ma visite aux soldes *lovanesques*, je me suis créé un espace temps me permettant de rédiger le mot du président, attendu avec impatience par le Rédac Chef... Comment ne pas songer à vous adresser en ce 4 janvier mes meilleurs souhaits pour une excellente année 2009. Lorsque vous lirez ce petit mot, les fêtes ne seront déjà plus qu'un lointain « bon » souvenir. Nous espérons en effet qu'elles vous auront apporté, outre les inévitables plaisirs d'une bonne table, la joie d'être entouré de membres de la famille ou d'amis dont vous appréciez la compagnie.

Pour certains d'entre nous, ce ne fut malheureusement pas le cas ; la perte récente d'un être cher, une chute ou encore un accident de voiture ont perturbé profondément les fêtes de fin d'année. Nous avons une pensée toute particulière pour ceux qui par les circonstances de la vie n'ont pu prendre part aux joies de « *las fiestas navideñas* » et de l'An Nouveau.

Au cours de l'année écoulée, notre association n'a pas été épargnée par les départs de membres illustres. Après le décès, fin janvier, du Colonel Aviateur Raymond Lallement, nous avons eu à déplorer le départ pour d'autres cieux de notre cher Président d'Honneur et regretté *past-president*, Léon Branders. Tout récemment, deux autres grands anciens de la RAF, les colonels Eddy Laden et Éric Bouzin nous ont également quittés. C'étaient l'un et l'autre de grands serviteurs de l'aviation militaire et tous deux laisseront un grand vide au sein des nombreuses associations dont ils étaient des membres fort actifs. Nous leur consacrons à tous les trois, un petit « *In Memoriam* » dans ce magazine.

Vous aurez remarqué que ce premier numéro 2009 de votre revue des Vieilles Tiges a pris une allure festive

Beste vrienden vliegeniers,

De sneeuw rond het huis is weggeruimd en gezien de toestand op de weg, heb ik een bezoekje aan de Leuvense *Solden* uitgesteld; ik heb dus wat tijd voor het woordje van de voorzitter, waarop de hoofdredacteur ongeduldig zit te wachten... Hoe zou ik het op deze 4 januari kunnen vergeten om jullie het beste toe te wensen voor een uitstekend jaar 2009. Als jullie dit hier lezen, zijn de feestdagen al een verre 'goede' herinnering'. We hopen dat ze u de vreugde van de familie- of vriendenkring hebben gebracht, naast de onvermijdelijke genoegens van een feesttafel.

Voor sommigen onder ons was dat jammer genoeg het geval niet. Het recente verlies van een geliefde, een val of zelfs een auto-ongeval hebben dan de eindejaarsfeesten grondig in de war gebracht. We denken hier vooral aan hen die door omstandigheden niet hebben kunnen deelnemen aan de vreugde van '*las fiestas navideñas*' en van Nieuwjaar.

In de loop van het voorbije jaar bleef onze vereniging niet gespaard van het heengaan van illustere leden. Na het overlijden eind januari van Kolonel Vlieger Raymond Lallement, hadden we het verlies te betreuren van onze geliefde erevoorzitter en *past president*, Léon Branders. Onlangs nog verlieten twee grote anciens van de RAF ons: de kolonels Eddy Laden en Éric Bouzin. Beiden waren grote figuren uit de militaire luchtvaart en beiden zullen een grote leegte achterlaten bij de talrijke verenigingen waarvan ze actieve leden waren. We wijden aan alle drie een kort '*In Memoriam*' in dit magazine.

U hebt natuurlijk ook gemerkt dat dit eerste nummer van 2009 van uw magazine van de Vieilles Tiges een feestelijke en erg geslaagd uiterlijk heeft door de geslaagde cover (*at least, I hope...I haven't seen it yet!*). We vieren immers de dertigste verjaardag van de eerste publicatie. Een grote proficiat aan ieder die in de loop der

avec une couverture couleur particulièrement réussie (*at least, I hope...I haven't seen it yet!*). Nous fêtons en effet le 30^e anniversaire de sa première parution. À tous ceux qui ont collaboré au cours de ces années à sa réalisation, un grand coup de chapeau. Bravo à ceux qui osèrent se risquer dans cette aventure. Que de chemin parcouru aussi depuis le premier numéro. Que d'initiatives, que de reportages, de mémoriaux et autres hommages rendus à nos anciens. Notre Rédac Chef a pris la plume pour souligner cet événement. Je l'en remercie et en profite pour marquer toute ma gratitude pour son travail et celui des nombreux collaborateurs pour la qualité de leurs contributions. Mes remerciements vont également à ceux qui travaillent dans l'ombre, les traducteurs, les responsables des tâches de manutention (par le passé, collage d'adresses, envois postaux, etc).

Outre d'excellents articles que nous devons à plusieurs collaborateurs ayant répondu positivement à l'appel de notre Rédac Chef, vous trouverez dans ce magazine le troisième chapitre « d'une certaine histoire des techniques aéronautiques en Belgique ». Il est, comment pouvait-il en être autrement, consacré au Baron Pierre de Caters, « *el numero uno* » de notre aviation belge. Je tiens à remercier son petit-fils, Monsieur Guy de Caters, pour nous avoir permis d'accéder à toute sa documentation. Nos félicitations lui sont également adressées ainsi qu'au *Heemkring* de 's-Gravenwezel pour le beau travail de mémoire réalisé avec la parution d'un livre consacré au baron. Que dire aussi de la réalisation du Musée de l'Armée – plus spécialement des Amis du Musée de l'Air, l'AELR et de sa section de restauration d'avions anciens – pour avoir réussi le pari de construire, dans les délais impartis, une réplique d'un des premiers avions du baron. Quel splendide travail ! Toutes nos félicitations à cette équipe de valeureux volontaires. Dans notre prochain magazine, nous consacrerons un article au « *making of* » de cette réplique.

J'ai déjà parlé des travaux de traduction. Qu'il me soit permis, en ce début d'année, de souligner tout particulièrement la collaboration, oh combien précieuse, de Paul Buyse et Marie-Christine Libaert dans ce contexte. Nous leur devons la traduction de toute la première partie de l'historique. Un tout grand merci « *for coop* »...

Je terminerai ce petit mot en adressant toutes nos félicitations à un illustre membre de notre association, le fraîchement nommé Général Aviateur Frank De Winne : d'abord pour cette nomination, ensuite pour sa désignation comme futur commandant de la station spatiale ISS, une première pour un astronaute européen.

En mon nom et celui des membres du Conseil d'Administration de votre association VTB, encore tous nos meilleurs souhaits pour une année « *zen* », pleine d'optimisme, question de pouvoir faire face aux inévitables aléas de la vie...Fortis, Dexia, etc.

jaren heeft bijgedragen tot de verwezenlijking ervan. Bravo voor hen die dit avontuur hebben aangedurf: er is een hele weg afgelegd sinds dat eerste nummer. Wat voor initiatieven, reportages, gedenkschriften en ander eerbetoon aan onze oudgedienden. Onze hoofdredacteur is in zijn pen gekropen om deze gebeurtenis in de verf te zetten. Ik dank er hem voor en wens hem tevens mijn dank te betuigen voor zijn werk en dat van de vele medewerkers voor hun kwaliteitsvolle bijdragen. Mijn dank gaat ook naar hen die achter de schermen werken, de vertalers, de verantwoordelijken voor de praktische taken (vroeger nog het aanbrengen van de adreslabels, de verzending met de post, enz.).

Naast de prima artikels die we na de oproep van onze hoofdredacteur van diverse medewerkers hebben ontvangen, vindt u in dit magazine het derde hoofdstuk van 'een bepaald verhaal van de luchtvaarttechniek in België'. Het is, hoe zou het anders kunnen, gewijd aan baron Pierre de Caters, 'el numero uno' van ons Belgische vliegwezen. Ik zou zijn kleinzoon, de heer Guy de Caters, willen bedanken om ons de toegang tot gans zijn documentatie te hebben verleend. We wensen hem geluk, evenals de *Heemkring* van 's Gravenwezel voor het mooie herinneringswerk dat ze geleverd hebben met de verschijning van een boek, dat aan de baron is gewijd. Ook een woordje over de realisatie van het Legermuseum – meer bepaald de Vrienden van het Luchtvaartmuseum, de AELR en de restauratiesectie van oude vliegtuigen – om in het opzet geslaagd te zijn: in een erg kort tijdsbestek een replica bouwen van een van de eerste vliegtuigen van baron de Caters. Wat een prachtig werk! Al onze gelukwensen aan die ploeg moedige vrijwilligers. In ons volgende magazine zullen we een artikel met de 'making of' van deze replica publiceren.

Ik had het al over het vertaalwerk. Bij het begin van dit nieuwe jaar zou ik graag ook de zeer gewaardeerde medewerking willen aanhalen van Paul Buyse en Marie-Christine Libaert voor dit soort werk. Ze hebben de vertaling gemaakt van het complete eerste deel van de luchtvaartgeschiedenis. Van harte dank 'for coop'.

Ik sluit dit woordje af met gelukwensen aan het adres van een illustre lid van onze vereniging, de zopas tot Generaal Vlieger benoemde Frank De Winne: uiteraard met zijn benoeming maar ook voor zijn aanduiding als toekomstig commandant van het ruimtestation ESA, een première voor een Europese astronaut.

In mijn eigen naam en die van de leden van de Bestuursraad van uw vereniging VTB, onze beste wensen voor een zeer 'zen' jaar, vol optimisme, zodat we de onvermijdelijke valstrikken van het leven onder ogen kunnen zien...Fortis, Dexia, enz.

Michel Mandl



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Tino Migliavacca op 10 september
Pierre Vermeir le 23 septembre



Guy Guerra le 3 octobre

Léon Branders le 22 octobre*
Jacques Bogaerts le 4 novembre
Christian de Smaele le 22 novembre
Eddy Laden le 4 décembre*
Fernand Poskin le 6 décembre
Jacques Baeckelandt le 21 décembre
Eric Bouzin le 3 janvier*

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

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

* Voir plus loin dans ce magazine – Zie verder in dit magazine

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Yves DUMORTIER
Place de Labliau 22, 7850 ENGHIE
Tél 02 395 33 61 – GSM 0478 292184 – E-mail
yvesdumortier@hotmail.com

Admis VT
Parrains : D. Cabooter & A. Dillien

Eddy UYTERSPROT
Drakenhoflaan 8, 2100 DEURNE
Tel & fax 03 321 63 180 – Gsm 0475 482216 – E-mail
baghera@pandora.be

Aanvaard VT
Peters: D. Cabooter & G. Wuyts

Claude VERMEULEN
Allée du Bois de Bercuit 99, 1390 GREZ-DOICEAU

Tél 010 84 60 84 – Fax 010 84 62 22 – GSM 0497 539032
E-mail claudevermeulen@yahoo.fr
Admis VT
Parrains : X. Janssens et M. Mandl

Alex DE WILDE
Kouter 37, 3060 BERTEM
Tel & fax 016 48 02 68 – Gsm 0473 669087 – E-mail
alex.de.wilde@hotmail.com
Aanvaard VT
Peters: D. Cabooter en G. Wuyts

Charles MALI
Rue de la Vallée 10, 6210 WAYAUX
Tél 071 85 25 37 – E-mail charles.mali@swing.be &
charles.mali@sabca.be

Admis A
Parrains : A. Dillien et G. Englebert

Edgard BROKKEN
Guido Gezelleplein 6, 8670 KOKSIJDE
Tel 058 51 61 28 – Gsm 0475 726042
E-mail edgard.brokken@telenet.be en
edgard.brokken@gmail.com

Aanvaard VT
Peters: P. Jourez en A. Duquet

Rudi GEIRNAERT
Plintveld 21, 3080 VOSSEM (TERVUREN)
Tel 02 767 24 43 – Gsm 0499 729092 – E-mail
rudy.geirnaert@telenet.be

Aanvaard VT
Peters: M. Mandl en H. Cloeckaert

Yves MEELBERGS
Admis Act
Parrains : D. Cabooter et M. Mandl

Willy VERDEYEN
Arthur Van Dijcklaan 46, 3080 TERVUREN
Tel 02 767 93 61 – E-mail willy.verdeyen@telenet.be
Aanvaard VT
Peters: D. Waelkens en M. Mandl

Julien LINSTER
Allée des Frésias 1 Bte 15, 1030 BRUXELLES
Tél 02 241 41 74
Admis VT

Parrains : N. Niels et M. Mandl

Dany ROOSEN
Kortenbergsesteenweg 54, 1820 STEENOKKERZEEL
Gsm 0478 980531 – E-mail dany.roosen@telenet.be
Aanvaard VT
Peters : D. Waelkens en F. Dalcq

Jean-Pierre DELORME
Chemin Haute Guardère, F-83830 Figanières, Fr
Tél 33/ 494 678 536 – GSM 0477 185978 – E-mail
jipfiga@hotmail.com
Admis VT
Parrains : A. Dumoulin et Ph. Van Beethoven

Wilfried LEMMERS
Luikersteenweg 137, 3800 Sint-Truiden
Tel 011 69 56 18 – Gsm 0475 683758
Aanvaard VT
Peters: W. Tersago en P. Jourez

Jean LEWALLE
Avenue de Lauzelle 25, 1340 OTTIGNIES-LIN
Tél 010 45 04 11 – GSM 0495 300411 – E-mail
jean.lewalle@uclouvain.be
Admis A
Parrains : H. Branders et M. Mandl

Serge NEMRY
Sint-Hubertusweg 13, 1982 ZEMST
GSM 0473 366753 – E-mail serge.nemry@hotmail.com
Admis A
Parrains: M. Mandl et A. Peelaers

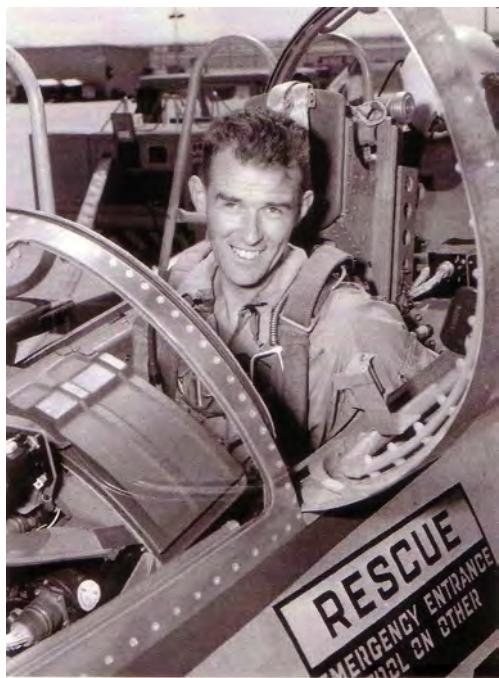


 sabenaflight
academy

HOW TO REACH US?

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

OUR PAST HONORARY PRESIDENT HAS LEFT US...



Né à Etterbeek le 22 juin 1922, Léon Branders est étudiant en 1940.

Lorsque la guerre éclate, Léon et Henri, son frère cadet, partent en vélo pour rejoindre les Centres de Réserve et d'Instruction de l'Armée Belge qui se sont constitués en France.

Après la capitulation, toute la famille Branders se retrouve à Villeneuve sur Lot mais Léon et Henri décident de partir pour l'Angleterre.

Après avoir traversé les Pyrénées, les deux frères sont arrêtées le 16 novembre 1941 et incarcérés à la prison de Barcelone puis dans celles de Lerida, Saragosse, Pamplune et Irun. Emprisonnés ensuite dans le camp de concentration de Miranda en mars 1942, ils sont libérés et embarquent en juin 1942 pour l'Angleterre.

Léon et Henri s'engagent immédiatement dans la RAF et sont envoyés au Canada pour y suivre leur entraînement de pilote.

Breveté en octobre 1943, Léon rejoint l'Angleterre où après un passage en OTU, il intègre le 349 (Belgian) Squadron, le 18 août 1944. Aux commandes de son Spitfire, il participe avec l'escadrille aux campagnes de France, de Belgique, de Hollande et d'Allemagne.

Il quitte la RAF le 1^{er} octobre 1946 mais poursuit sa carrière militaire au sein de la nouvelle Force Aérienne Belge. Le 30 août 1955, à Florennes, le major Branders et le capitaine Laloux passent, pour la première fois en Belgique, le mur du son à bord de leur F-84F Thunderstreak.

De 1958 à 1960, Léon Branders exerce la fonction d'Attaché Militaire à Washington. Nommé commandant du 2^{ème} Wing de chasse à Florennes de

1960 à 1963, il poursuit ensuite sa carrière militaire jusqu'en juillet 1976.

Léon Branders totalise 4.000 heures de vol sur Spitfire, Mosquito, F-84F, Meteor, Hunter, F-104 et C-119.

Peu avant sa mise à la retraite, Léon Branders devient en 1975, membre du Conseil d'administrateur de notre association. De 1976 à 1982, il en assure la fonction de secrétaire-général et en devient le Président à cette date. sa dernière année de Présidence, en 2001, lors de la cérémonie traditionnelle à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles.

Leon Branders wordt geboren in Etterbeek op 22 juni 1922; in 1940 is hij student.

Als de oorlog uitbreekt, vertrekken Leon en zijn jongere broer Henri met de fiets, op weg naar de Reserve- en Instructiecentra van het Belgisch Leger, die in Frankrijk zijn opgestart.

Na de overgave zit de ganse familie Branders samen in Villeneuve sur Lot maar Leon en Henri besluiten om naar Engeland te vertrekken.

Na hun overtocht van de Pyreneën worden de beide broers aangehouden op 16 november 1941. Ze worden opgesloten in de gevangenis van Barcelona, daarna in die van Lerida, Saragossa, Pamplona en Irun. Vervolgens worden ze in maart 1942 opgesloten in het concentratiekamp van Miranda, maar ze worden bevrijd en schepen in juni 1942 in naar Engeland.

Leon en Henri nemen direct dienst bij de RAF en worden daarop naar Canada gestuurd om er hun vliegopleiding aan te vatten.

Leon wordt in oktober 1943 gebrevet en keert dan terug naar Engeland, waar hij na een passage in de OTU, op 18 augustus 1944 het 349 (Belgian) Squadron vervoegt. In zijn Spitfire neemt hij deel aan de veldtochten in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

Op 1 oktober 1946 verlaat hij de RAF en zet zijn carrière verder bij de nieuwe Belgische Luchtmacht. Op 30 augustus 1955 doorbreken majoor Branders en kapitein Laloux voor de eerste keer in België de geluidsmuur, aan boord van hun F-84F Thunderstreak.

Van 1958 tot 1960 bezet Leon Branders de functie van Militair Attaché in Washington. Hij wordt vervolgens van 1960 tot 1963 de commandant van de 2^e Wing van Florennes. Zijn militaire loopbaan vervolgt hij tot in juli 1976.

Leon Branders heeft 4.000 vlieguren op Spitfire, Mosquito, F-84F, Meteor, Hunter, F-104 en C-119.

Kort voor zijn opruststelling wordt Leon Branders in 1975 lid van de Raad van Bestuur van onze vereniging. Van 1976 tot 1982 is hij er secretaris-generaal en wordt er dat laatste jaar de Voorzitter van. Zijn laatste voorzittersjaar zal 2001 zijn, tijdens de traditionele plechtigheid aan het Ereperk op het kerkhof van Brussel.





Capt LALOUX – LtGen Avi LEBOUTTE – Maj Avi BRANDERS

En quelques semaines, deux autres figures de notre Force Aérienne nous ont quittés, Edouard (Eddie) Laden et Eric (Toto) Bouzin

In enkele weken tijd hebben nog twee andere figuren van de Luchtmacht ons verlaten: Edouard (Eddie) Laden en Eric (Toto) Bouzin

Edouard (Eddie) Laden 17.10.1921 – 04.12.2008



Orphelin en 1933, Eddie Laden quitte sa Pologne natale et trouve refuge chez un oncle en Belgique. Le 29 avril 1940 pressentant l'invasion de la Belgique par les troupes nazies, il quitte le pays et parvient en Palestine via Le Caire. Il s'engage aussitôt dans une unité britannique, le Somerset Yeomanry Regiment, où il est chargé d'interroger les Allemands de l'Afrika Korps faits prisonniers en Cyrénaïque. Il rejoint ensuite les Forces belges du Moyen-Orient puis parvient en Grande-Bretagne où il intègre la Section belge de la RAF. Candidat élève dans le personnel navigant, il est rattaché à la 99e promotion. Envoyé au Canada, il est breveté Air Bomber-Air Gunner le 16 juin 1944 et navigateur le 3 novembre 1944. Il a la fierté d'être naturalisé belge en mars 1945. De retour en Grande-Bretagne en novembre 1945, il est affecté au Transport Command et en particulier au No 525 Squadron à Membury, pépinière d'équipages qui formeront un peu plus tard le 15e Wing de Transport aérien. Il participe à la création de l'Ecole de Navigation en 1948 puis occupe un temps la fonction d'adjoint de l'Attaché de l'Air à l'Ambassade de Belgique en Grande-Bretagne.

En 1958, le Major Aviateur Laden est navigateur-leader au 1er Wing de Chasse Tout-temps sur CF-100 Canuck et participe en juillet 1959 à l'opération Simba, raid de 4 CF-100 de Beauvechain au Congo Belge à l'occasion du 10e anniversaire de la création de la Base de Kamina. En janvier 1961 le Lieutenant-Colonel Aviateur Laden est directeur des stocks à l'État-Major de la Force Aérienne et commandera le CRC Glons durant 3 ans. En

1966, le Colonel Aviateur Laden est de retour à l'Etat-Major, comme Directeur de l'Instruction et de l'Entraînement. Il quitte le service actif le 31 décembre 1972 après avoir été le représentant militaire belge adjoint auprès du Comité militaire de l'OTAN à Evere. C'est en temps que fonctionnaire qu'il occupera quelques années un emploi à la Division Plan et Politique de Défense de cet organisme militaire international.

Eddie Laden était membre de l'association depuis 1973 et fut le trésorier de la Royal Air Force Association, Belgian Branch.

In 1933 is Eddie Laden al een wees en verlaat hij zijn vaderland Polen om bij een oom in België onderdak te zoeken. Hij voelt de nazi-inval in België naderen en verlaat het land op 29 april 1940, om via Caïro tot in Palestina te geraken. Hij neemt er dienst in een Britse eenheid, het Sommerset Yeomanry Regiment, waar hij wordt belast met de ondervraging van Duitsers uit het Afrika Korps die in Cyrenaica gevangen genomen zijn. Hij vervoecht nadien de Belgische troepen in het Midden-Oosten en geraakt zo in Groot-Brittannië, waar hij in de Belgische sectie van de RAF dienst neemt. Als kandidaat-leerling varend personeel wordt hij aangehecht aan de 99^e promotie. Hij wordt naar Canada gezonden om er op 16 juni 1944 tot Air Bomber-Air Gunner te worden gebreveteerd en op 3 november 1944 tot navigator. Hij is trots als hij in maart 1945 tot Belg wordt genaturaliseerd. Na zijn terugkeer uit Groot-Brittannië in november 1945, wordt hij aangehecht aan Transport Command, meer bepaald bij het 525 Squadron in Membury, de kweekschool voor bemanningen en die later de 15^e Luchttransportwing gaan vormen. In 1948 neemt hij deel aan de oprichting van de Navigatorenschool en is dan een tijdje de adjunct van de Luchtvaartattaché bij de Belgische ambassade in Groot-Brittannië.

In 1958 is Majoor vlieger Laden leader-navigator in de 1^e Jachtwing Alle Weder op CF-100 Canuck. In juli 1959 neemt hij deel aan de operatie Simba: de raid van 4 CF-100 van Beauvechain naar Belgisch Congo, ter gelegenheid van de 10^e verjaardag van de oprichting van de basis Kamina. In januari 1961 is Luitenant-kolonel Vlieger Laden directeur van de stocks bij de Staf van de Luchtmacht en voert hij 3 jaar lang het bevel over het CRC Glons. In 1966 is Kolonel Vlieger Laden terug op de Staf, nu als Directeur Opleiding en Training. Op 31 december 1972 verlaat hij de actieve dienst na de Belgische adjunct-vertegenwoordiger te zijn geweest van het Belgisch Militair Comité bij de NAVO in Evere. Als ambtenaar houdt hij nog een aantal jaren een betrekking bij de Divisie Plans and Policy van dat internationale orgaisme.

Eddie Laden was sinds 1973 lid van de vereniging en was de penningmeester van Royal Air Force Association, Belgian Branch.

Eric (Toto) Bouzin **15.08.1922 – 03.01.2009**



Le 10 juin 1941, Eric Bouzin quitte à vélo le pays occupé. Il est arrêté par la police de Vichy qui lui donne le choix : être remis aux mains des Allemands ou prendre un engagement dans la Légion Etrangère. Son choix est vite fait et il se retrouve à l'instruction militaire à Saïda en Algérie. Il est affecté ensuite au Peloton Auto à Sidi Bel Abbès puis à la 1re Compagnie Saharienne à Tindouf. C'est au sein de cette unité qu'il participe aux combats contre l'Afrika Korps à El Guettar en Tunisie. En 1943, il peut rompre son engagement à la Légion et arrive en Grande-Bretagne le 6 juin 1943 où il est enrôlé au Dépôt Aéronautique Militaire, comme élève-pilote, d'abord à la 100e Promotion, ensuite à la 101e. Il est muté au No 17 ITW de la RAF à Scarborough mais pour des raisons de réorganisation de la Section belge de la RAF, n'est breveté pilote que le 30 juillet 1946. Il est nommé Pilot Officer (Sous-Lieutenant) à la même date. Eric est muté au Squadron 350 du 160e Wing à Fassberg le 1er septembre et vole sur Hurricane. Il est à Beauvechain le 24 octobre après avoir été qualifié sur Spitfire XIV. Le Lieutenant Bouzin est commandant de Flight à la 1re Escadrille du 2e Wing à Florennes. Ailier dans un vol en formation, il entre en collision avec un SV4B de l'EPE et doit faire un atterrissage d'urgence à Beauvechain. Quelques mois plus tard, il est qualifié sur Meteor 4 à Coxyde puis, en 1951, sur F-84E à Neubiberg au 527 Squadron du 86th Fighter Bomber Group de l'USAF. Le 2 août de la même année, victime d'un « flame out » en F-84E à la verticale de Chièvres, il réussit à poser son appareil à Coxyde. Il sera 1er lauréat du Prix Marie Monseur-Fontaine pour cet exploit. En juillet 1952, Toto après avoir été qualifié sur F-84G est muté à Kastrup-Copenhagen où il est chargé de réceptionner les F-84G et les T-33 livrés par les USA, avant d'être convoyés en Belgique. Au cours d'un de ces convoys, l'un des pilotes, le Sergent Leclercq disparaît corps et bien. Des bruits circulent qu'il se serait posé derrière le Rideau de fer. Toto n'hésite pas : il survole à très basse altitude une grande partie de ce territoire à la recherche du disparu, mais sans succès. Leclercq ne sera jamais retrouvé.

Le 29 mars 1953, Toto est nommé Ops Officer à la 22e Escadrille du 9e Wing et l'année suivante Directeur du Section Leader Course. Il est commandant de la 42e Escadrille Recce à Wahn (Cologne) sur RF-84F, le 5 juin 1956. Le Major Aviateur Bouzin fait mutation pour l'Afrique et le 10 mai 1957 est en fonction de Sous-Chef d'Etat-Major G2-G3 au QG des Forces Métropolitaines à Léopoldville. En juillet 1960 la nouvelle ANC en rébellion prit le contrôle de l'aérodrome international de N'Djili . Il était nécessaire de reprendre ce contrôle pour permettre l'évacuation des civils blancs pris en otage. Une opération fut menée avec à la tête, les armes à la main, Toto Bouzin et Charles Laurent (Para). N'Djili fut occupé alors par un Bon Para, le temps d'achever par la voie des airs, l'évacuation des civils. Il est nommé Lieutenant-Colonel Aviateur le 3 septembre 1960 et devient chef des opérations au QG du Commandement Ruanda-Urundi. Envoûté par l'Afrique, Toto devient en mai 1961 le Conseiller Air du Commandant de l'Armée Nationale Congolaise, le Général Mobutu puis chargé de diriger les opérations aériennes contre les rebelles Simbas, plus particulièrement dans le Nord-Est du Congo où ils s'y manifestent dès 1963. En 1965, il rentre au pays et est affecté au QG du Groupement Instruction et Entraînement. Il prend sa retraite le 1er octobre 1974.

Toto Bouzin fut administrateur de l'association de 1991 à 1997, Président des Evadés de guerre de 1995 à 1997 et Secrétaire-général du Comité des Forces belges de Grande-Bretagne et du Commonwealth.

Op 10 juni 1941 verlaat Eric Bouzin met de fiets het bezette België. Hij wordt door de politie van Vichy tegengehouden, die hem voor de keuze stelt: overgedragen worden aan de Duitsers of ingelijfd worden bij het Vreemdelingenlegioen.

Zijn besluit is snel genomen en hij komt bij de militaire opleiding te Saïda in Algerije. Hij wordt daarop aangehecht bij het Peloton Auto te Sidi Bel Abbès en vervolgens bij de 1^e Saharaanse Compagnie in Tindouf. In deze eenheid neemt hij deel aan de gevechten tegen het Afrika Korps te El Guettar in Tunesië. In 1943 mag hij een einde maken aan zijn dienstverbintenis bij het Legioen en trekt hij naar Groot-Brittannië. Hij arriveert er op 6 juni 1943 en wordt er ingelijfd bij het Militaire Luchtvaartdepot als leerling-piloot, eerst bij de 100^e Promotie en nadien bij de 101^e. Hij wordt overgeplaatst naar No 17 ITW van de RAF in Scarborough maar omwille van de reorganisatie van de Belgische sectie van de RAF, wordt hij pas op 30 juli 1946 tot piloot gebreveteerd. Diezelfde dag wordt hij benoemd tot Pilot Officer (Onderluitenant). Eric gaat dan de 1 september naar het 350 Squadron van de 160^e Wing in Fassberg, waar hij op Hurricane vliegt. Na zijn kwalificatie op Spitfire XIV is hij op 24 oktober in Beauvechain. Luitenant Bouzin is dan flight commandant in het 1^e Smaldeel van de 2^e Wing in Florennes. Als vleugelman in een formatie komt hij in botsing met een SV4B van de EVS en moet in Beauvechain noodlanden. Een paar maand later wordt hij in Koksijde gekwalificeerd op Meteor 4 en in 1951 op F-84E in Neubiberg bij het 527 Squadron van de 86th Fighter Bomber Group van de USAF. Op 2 augustus van dat jaar krijgt hij boven Chièvres een 'flame out' op F-84E maar slaagt er in zijn vliegtuig in Koksijde aan de grond te zetten. Door die actie wordt hij de 1^e laureaat van de Prijs Marie Monseur-Fontaine. Na in juli 1952 op F-84G gekwalificeerd te zijn, wordt Toto overgeplaatst naar Kastrup-Kopenhagen, waar hij belast wordt met de ontvangst van de F-84G en de T-33 die door de USA geleverd worden, voordat ze naar België worden overgevlogen. Bij een van die overvluchten verdwijnt sergeant Leclercq, een van zijn piloten, met hebben en houden. Er gaan geruchten dat hij achter het IJzeren Gordijn zou zijn geland. Toto aarzelt niet en vliegt op lage hoogte over een groot deel van het gebied maar tevergeefs. Van Leclercq wordt niets meer gevonden.

De 29 maart 1953 wordt Toto benoemd tot Ops Officer van het 22^e Smaldeel van de 9^e Wing en het jaar daarop tot Directeur van de Section Leader Course. Hij wordt de 5 juni 1956 commandant van het 42^e Verkenningssmaldeel op RF-84F in Wahn bij Keulen. Majoor Vlieger Bouzin wordt dan op 10 mei 1957 overgeplaatst naar Afrika als Onderstafchef G2-G3 bij het HK van de Metropolaanse Strijdkrachten in Leopoldstad. In juli 1960 neemt het nieuwe maar rebellerende ANC de controle over van het internationaal vliegveld van N'Djili. Die controle moest heroverd worden om gegijzelde burgers te kunnen ontzetten. Er werd een operatie opgezet met aan het hoofd Toto Bouzin en Charles Laurent (Para), beiden met de wapens in de hand. N'Djili werd daarop bezet door een Bon Para, lang genoeg om de burgers via de lucht te evacueren. Op 3 september 1960 wordt hij tot Luitenant-kolonel Vlieger benoemd en wordt chef operaties bij het HK van het Commando Ruanda-Urundi. Afrika heeft hem in zijn ban en Toto wordt in mei 1961 raadgever Air van de Commandant van het nationale Congolese Leger, generaal Mobutu; daarna wordt hij belast met de leiding van de luchtoptekens tegen de Simba-rebellen, meer bepaald in het noordoosten van Congo waar ze vanaf 1963 opduiken. In 1965 keert hij naar ons land terug en gaat er naar het HK van de Groepering Opleiding en Training. Hij gaat met rust op 1 oktober 1974.

Toto Bouzin was bestuurder van onze vereniging van 1991 tot 1997, Voorzitter van de Oorlogsontsnapten van 1995 tot 1997 en Secretaris-Generaal van het Comité van de Belgische Strijdkrachten van Groot-Brittannië en van het Commonwealth.

Onze nieuwe website <http://www.vieillestiges.be>:

Als u nog niet bent gaan kijken, dan moet u dat nu beslist doen. Heeft u nog geen *Username & Password*, klik dan op *Create new account* en onze webmaster, Hugo Cloeckaert doet het nodige zodat u snel toegang krijgt tot al wat die website te bieden heeft. Vooral voor last minute changes is zo iets erg praktisch!

Notre nouveau site web <http://www.vieillestiges.be>:

Si vous n'avez pas encore jeté de coup d'œil, il faut absolument le faire. Si vous ne disposez pas encore de *Username & Password*, cliquez sur *Create new account* et notre webmestre, Hugo Cloeckaert, fera le nécessaire pour que vous ayez le plus rapidement possible accès à tout ce que le site peut vous offrir. Fort pratique pour les changements de dernière minute !



A la fin de la 2^e Guerre, les "Belgian Dakota Flight" et "Metropolitan Communication Flight" ont formé le 169 Wing de la RAF sur l'aérodrome de Hendon près de Londres et y sont restés jusqu'à la création de la Force Aérienne en 1946. Qui peut me fournir des renseignements (avec éventuellement des photos) sur le *Metropolitan Communication Flight* qui semble avoir été équipé de quelque 6 Hurricane Mk.IIb ou IIc ? Merci d'avance, Didier Waelkens.

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog vormden de 'Belgian Dakota Flight' en de 'Metropolitan Communication Flight' de 169^e Wing van de RAF op het vliegveld Hendon nabij Londen; ze bleven er tot de oprichting van de Luchtmacht in 1946. Wie kan er me inlichtingen (eventueel ook foto's) bezorgen over de *Metropolitan Communication Flight* die blijkbaar uitgerust was met een paar Hurricane Mk. IIb of IIc? Dank bij voorbaat, Didier Waelkens.



AGENDA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

11 MARS 2009

CONVOCATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 11 mars 2009 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 2009.

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 2008.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 09 avril 2008, publié dans le magazine N° 2/2008 du 09 mai 2008.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
 - ◆ Bilan financier 2008 et Budget 2009;
 - ◆ Proposition de radiation de 5 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes.
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2008.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2009.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2009.
10. Elections :
 - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2009 : D. Cabooter, H. Cloeckaert, A. Dillien, JP. Herinckx, P. Jourez, J. Kamers, M. Mandl, W. Tersago et G. Wuyts.
 - ◆ 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 11 mars 2009.
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 11 mars 2009.
12. 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

11 MAART 2009

OPROEP

U wordt verzocht om de gewone algemene ledenvergadering bij te wonen, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 11 maart 2009 om 15 uur. Volgens artikel 17 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', en die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2009.

DAGORDE

1. Opening van de zitting door de heer Michel Mandl, voorzitter, en afroepen van de namen van de leden die in het boekjaar 2008 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 9 april 2008, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2008 van 9 mei 2008.
4. Verslag van de secretaris-generaal.

5. Verslag van de penningmeester:
 - ◆ Financiële balans 2008 en budget 2009;
 - ◆ Voorstel tot schrapping van 5 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningcommissarissen.
7. Kwijting te verlenen aan de commissarissen en bestuurders voor het boekjaar 2008.
8. Benoeming van twee rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2009.
9. Benoeming van twee rekeningcommissarissen-vervangers voor het boekjaar 2009.
10. Verkiezingen:
 - ◆ Uittredende en voor 2009 herkiesbare bestuurders: D. Cabooter, H. Cloeckaert, A. Dillien, JP. Herinckx, P. Jourez, J. Kamers, M. Mandl, W. Tersago en G. Wuyts.
 - ◆ Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk aan het secretariaat te richten, Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten minste 8 werkdagen voor 11 maart 2009.
11. Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit onder omslag aan het secretariaat te doen, Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 11 maart 2009.
12. Sluiting.

Om organisatorische redenen zouden we u vragen om uw deelname te bevestigen bij de secretaris-generaal. Na afloop van de algemene vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden.

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 28 mars 2009 dans les Salons de Romrée, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Après la remise des médailles et diplômes, nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un *cash bar* sera ouvert après le dîner.

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 23 mars à 12.00 hr

Attention : Le nombre de participants est strictement limité à 170. Faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu !

Accès :

En voiture : sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

Bus De Lijn : plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur www.delijn.be.

A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 621 ETD 11h07 ; ligne 821 ETD 11h30 ou 12h00.

Durée du voyage env. 15 minutes (ETD = heure départ).

A partir de la gare SNCB Bruxelles-Nord : ligne 232 ETD 10h39 ou 11h39 ; ligne 231 ETD 10h54 ; ligne 230 ETD 11h09.

Durée du voyage env. 40 minutes.

Infos : www.salonsderomree.be . Un plan d'accès grande taille en couleur est disponible sur www.vieillestiges.be .

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, zaterdag 28 maart 2009 in de Salons de Romrée, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. Na de uitreiking van medailles en diploma's, gaan we rond 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een *cash bar* geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt € 60 per persoon. Het reservatieformulier vindt u op de keerzijde van het postblad van dit magazine.

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

Afsluiten van de inschrijvingen: maandag 23 maart om 12.00 u

Opgelet: het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden!

Toegang:

Met de auto: op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

Bus De Lijn: er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op www.delijn.be.

Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 621 ETD 11u07, lijn 821 ETD 11u30 of 12u00.

Reisduur ongeveer 15 minuten (ETD = vertrekuur).

Van aan het NMBS-station Brussel-Noord: lijn 232 ETD 10u39 of 11u39, lijn 231 ETD 10u54, lijn 230 ETD 11u09.

Reisduur ongeveer 40 minuten.

Info: www.salonsderomree.be. Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar op www.vieillestiges.be.



MERCREDI 6 MAI

Les VTB organisent un buffet froid à l'ulmodrome de Liernu (50° 34' 50" N et 004° 47' 33" E – voir croquis ci-dessous). Ce buffet sera précédé d'un apéritif avec des amuse-bouches ; un dessert est également prévu. Une demi bouteille de vin (sinon de l'eau ou de la bière) est comprise dans le prix.

Rendez-vous à sur place 11.30hrs. Si le temps le permet, nous déjeunerons à l'extérieur, bien entendu.

Paiement de 32€ par personne au compte de l'association avant le 30 avril 2009, en mentionnant 'LIERNU' et le nombre de personnes à inscrire.

Route à suivre venant de Bruxelles ou de Namur :

- Autoroute E411, sortie 12 Eghezée.
- Route nationale N912, direction Meux-Charleroi.
- A 2,5km tourner à droite et traverser Meux. Roulez lentement, route en zig-zag.
- **A la sortie de Meux, tourner à droite, direction Liernu.
- *A 1km avant d'entrer dans Liernu, tourner à gauche sur un chemin bétonné de desserte agricole à voie unique. A 1km, terminus à l'ulmodrome ; parking en gravier.

Venant de Gembloux ou de Namur :

- Sur la route nationale, sortie Didi.
- Prendre la direction de St-Denis, Meux, Liernu.
- Après le rond-point, direction Liernu, comme en * ci-dessus.

Venant de Liège ou de Charleroi :

- Autoroute E42.
- Sortie Dausoulx, prendre la direction de Bruxelles sur la E411.
- Sortie 12 Eghezée, prendre la route nationale N912, en direction de Meux, Jemeppe, Charleroi.
- Ensuite comme en **.

Attention à la traversée de l'entrée de piste : priorité aux avions atterrissant ou décollant.

WOENSDAG 6 MEI

De VTB organiseren een koud buffet op het ulm-vliegveld van Liernu (50° 34' 50" N en 004° 47' 33" O – zie schets hieronder). Het buffet wordt voorafgegaan door een apertief met snacks, een dessert is eveneens voorzien. Ook een halve fles wijn per persoon (of anders water en bier) is voorzien in de prijs.

Rendez-vous ter plaatse om 11.30 uur. Als het weer het toelaat, lunchen we natuurlijk buiten.

Betaling van € 32 per persoon op rekening van de vereniging vóór 30 april 2009, met vermelding 'LIERNU' en het aantal in te schrijven personen.

Te volgen weg vanaf Brussel of Namen:

- Autosnelweg E 411, uitrit 12 Eghezée.
- Weg N 912, richting Meux-Charleroi.
- Na 2,5 km rechtsaf slaan en Meux dwarsen. Rij langzaam, de weg slingert nogal.
- **Bij het buitenrijden van Meux, rechtsaf slaan, richting Liernu.
- *Na 1km, juist vooraleer Liernu binnen te rijden, linksaf slaan in een verkavelingsweg. Na 1 km: eindstation, het ulm-vliegveld; de parking is in grint.
-

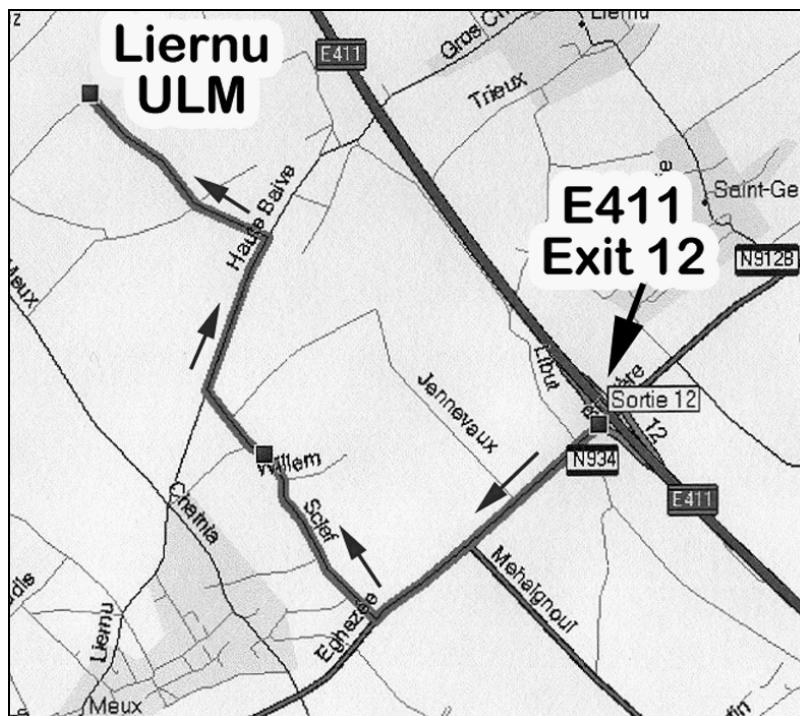
Vanaf Gembloux of Namen:

- Op de nationale weg, uitrit Didi nemen.
- Richting inslaan naar St-Denis, Meux, Liernu.
- Na de rotonde, richting Liernu, en dan als in * hierboven.
-

Vanaf Luik of Charleroi:

- Autosnelweg E 42.
- Uitrit Dausoulx, op de E 411 richting Brussel nemen.
- Uitrit 12 Eghezée, nationale weg N 912 nemen, richting Meux, Jemeppe, Charleroi.
- Vervolgens als in **.

Opgelet bij het oversteken van de baandrempel: voorrang aan landende of startende vliegtuigen.



VROENHOVEN

11 MEI

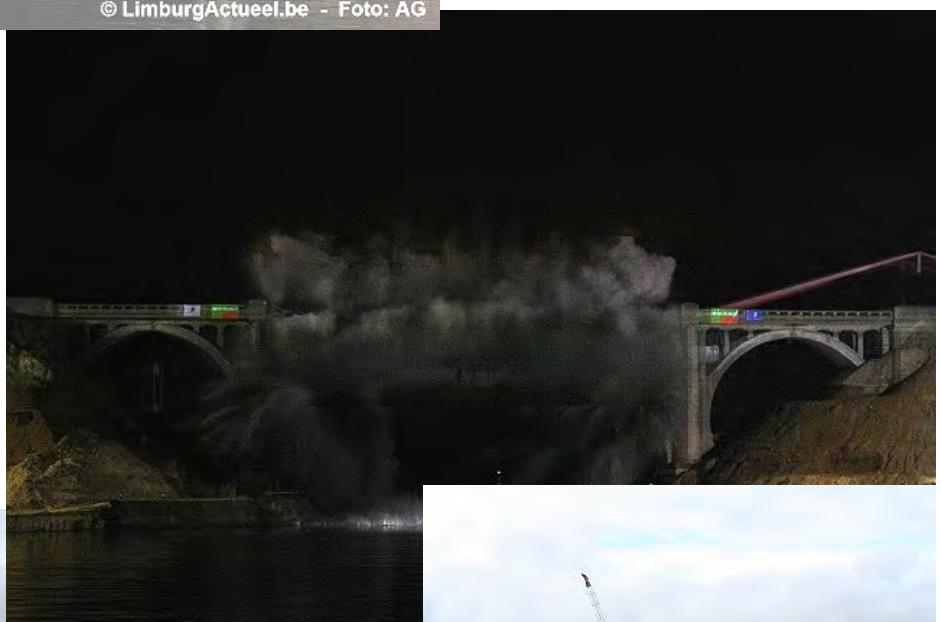
De oude brug werd op 17 januari afgebroken (zie de foto's van <http://www.limburgactueel.be/>). De traditionele plechtigheid bij het monument vervalt natuurlijk, maar een plechtigheid in Vroenhoven komt er wél. Meer info op onze website!



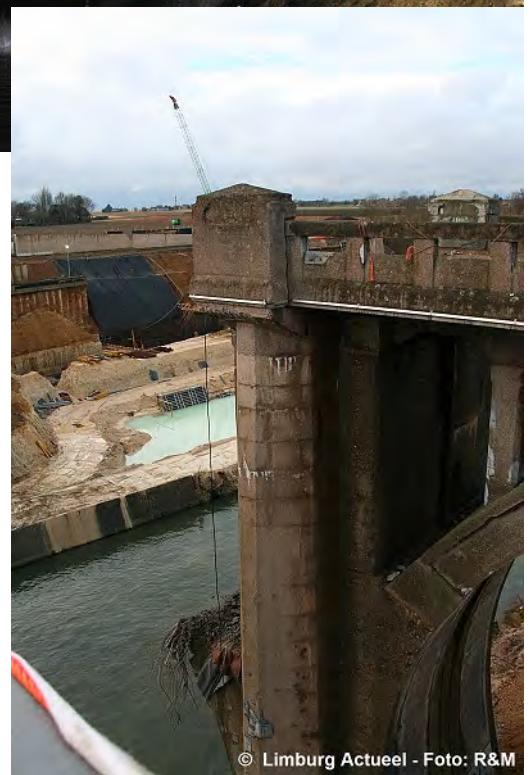
11 MAI

L'ancien pont ayant été détruit le 17 janvier dernier (voir les photos de <http://www.limburgactueel.be/>), la cérémonie traditionnelle au monument près du pont n'aura pas lieu en 2009. Une cérémonie alternative à Vroenhoven sera prévue. Plus d'infos sur notre site web!

© LimburgActueel.be - Foto: AG



© Limburg Actueel - Foto: I



© Limburg Actueel - Foto: R&M

MAANDELIJKSE BIJEENKOMSTEN IN 2009

In het Huis der Vleugels: 11 mar (+AV), 8 apr, 13 mei, 10 jun, 8 jul (in het Luchtvaartmuseum!), 9 sep, 14 okt, donderdag 12 nov & 9 dec.

REUNIONS MENSUELLES EN 2009

A la Maison des Ailes : les 11 mar (+AG), 8 avr, 13 mai, 10 jun, 8 jul (au Musée de l'Air !), 9 sep, 14 oct, **jeudi 12 nov & 9 déc.**

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.feuillen@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




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

From the office of the secretary...



Bonjour à tous !

Un an déjà que dans VTB Mag vous n'avez rien lu de ma plume, enfin, de mon clavier pour être correct. Mais bon, je vous l'avais annoncé, ma prose ne serait pas fréquente car si j'écris, c'est pour vous entretenir de choses qui touchent directement à l'organisation et à la gestion journalière de notre association, celles auxquelles je suis presque journellement confronté, rien de bien excitant donc. Et comme de toute façon, je ne vous avais pas fixé un prochain QRX...

Toute comme il y a un an, commençons donc par ce qui fait vivre notre association, les cotisations... Ceux qui ont bien lu le magazine 4-2008 n'ont pas raté notre appel à renouveler la cotisation. Appel bien reçu d'ailleurs car au 11 janvier, quelque 350 membres se sont déjà acquittés de leur modeste contribution financière. Attention cependant, nous avons pu constater que certains avaient lu entre les lignes alors que cette fois-ci, il fallait lire les lignes... Ils n'ont donc pas vu que pour 2009, les cotisations ont un peu augmenté, elles n'ont malheureusement pas suivi les cours à la baisse du baril de pétrole. Pour rappel, la cotisation est maintenant de 22 € pour les membres domiciliés en Belgique (autres montants, voir p. 2). 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. Nous vous rappelons aussi que, si vous le désirez, vous pouvez en même temps payer votre cotisation à la Maison des Ailes. Si cette dernière est versée en même temps que la cotisation aux VTB, elle ne s'élève alors qu'à 10 € (au lieu de 15).

Le banquet annuel des VTB est fixé au 28 mars. Il se déroulera dans les Salons de Romrée à Grimbergen. Vouserez tous les détails ailleurs dans le magazine. Comme nous l'avons déjà signalé, ne jetez pas le feuillet adresse car au verso vous trouverez le bulletin d'inscription au banquet ainsi que la procuration pour ceux qui ne peuvent pas assister à l'assemblée générale du 11 mars. Pour le banquet, le nombre de places est limité à 170. La règle est encore et toujours « *les premiers inscrits seront les premiers servis* »... Et pour s'inscrire, vous avez 2 actions à prendre : compléter et renvoyer le bulletin d'inscription et 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

Dag iedereen!

Al meer dan een jaar dat u niets van mij (van mijn klavier om juist te zijn) heeft gelezen in het VTB-magazine. Maar ik had al gezegd dat mijn proza schaars zou zijn want als ik wat schrijf, dan gaat het om dingen die onze vereniging en het dagelijkse bestuur direct aanbelangen. Ik ben er nagenoeg elke dag mee bezig, niet echt een verheven job. En omdat ik toch geen volgende QRX had vastgelegd met u...

Ook zoals een jaar geleden, hadden we het over wat onze vereniging in leven houdt: de bijdragen. Wie het magazine 4-2008 goed gelezen heeft, heeft niet gewacht om te hernieuwen. En zo zijn er velen want op 11 januari hadden al 350 leden hun bescheiden bijdrage gestort. Opgelet nochtans, want sommigen hadden tussen de lijnen door gelezen, terwijl je nu echt wel op de lijn moet lezen; ze hebben dus niet gemerkt dat de bijdrage voor 2009 wat verhoogd waren. Jammer genoeg hebben ze dalende olieprijs per vat niet gevolgd. Herinneren we er aan dat die bijdrage nu € 22 is voor leden die in België wonen (andere bijdragen, zie p 2). Wacht niet te lang om te betalen want het zou jammer zijn om je geliefde tijdschrift niet op tijd te ontvangen en zodoende iets leuks te missen. We wijzen er ook op dat, mocht je dat wensen, je ook de bijdrage voor het Huis der Vleugels kan regelen. Wordt die samen met de bijdrage voor de VTB gestort, dan bedraagt ze slechts € 10 i.p.v. € 15.

Het jaarlijkse banket van de Vieilles Tiges ligt nu vast voor 28 maart. Het heeft plaats in de Salons de Romrée in Grimbergen. Alle details lees je verder in dit magazine. We zegden het al maar gooit het adresblad niet weg: op de achterzijde staat immers de inschrijvingsstrook voor het banket en de volmacht voor zij die niet op de Algemene Ledenvergadering van 11 maart aanwezig kunnen zijn. Het maximum aantal deelnemers voor het banket is beperkt tot 170. De regel is nog altijd 'wie eerst is ingeschreven, wordt eerst bediend'. Voor dat inschrijven moet je twee dingen doen: het strookje invullen en verzenden, plus tegelijkertijd de storting op de rekening van de vereniging uitvoeren. Je inschrijving is slechts definitief na ontvangst van het strookje **en** de betaling van het juiste bedrag.

Traditiegetrouw brengt het eerste magazine van het jaar je ook het jaarboek met alle leden. We trachten alle gegevens bij te houden maar soms hebben we geen idee van bijvoorbeeld een adreswijziging. Kijk dus even na of al je persoonlijke gegevens correct zijn, of er geen fouten of weglatingen in staan, of er een gsm-nummer of een e-mailadres moet worden toegevoegd... met dank om me de kleinste wijziging zo snel mogelijk te laten weten, per brief of per e-mail. Het jaarboek verschijnt slecht één keer in dit blad maar op onze site www.vieillestiges.be wordt hij minstens om de 3 maand bijgewerkt. Ik maak er gebruik van om je te vragen in te schrijven op onze site: zo heb je toegang tot de pagina's die zijn voorbehouden voor de leden en dus ook het jaarboek.

Een jaar geleden hebben iets meer dan 200 leden ons hun e-mailadres doorgegeven. Vandaag zijn we al met 285! Een e-mailadres is een communicatiemiddel geworden waar je niet meer onderuit kan... eens je er een hebt! Het grote voordeel is dat we

définitive.

Comme le veut la tradition, le premier magazine de l'année vous apporte en bonus l'annuaire des membres. Nous essayons de maintenir toutes vos données à jour mais parfois, nous ne sommes pas avertis de changements d'adresse par exemple. Voici donc l'occasion de vérifier si toutes vos données personnelles sont correctes ; si des erreurs ou omissions sont trouvées, s'il faut ajouter un numéro de GSM ou une adresse e-mail... merci de me communiquer le moindre petit changement dès que possible, soit par courrier soit par e-mail. L'annuaire ne paraît qu'une fois l'an dans le magazine, mais sur notre site internet www.vieillesstiges.be, il est mis à jour tous les 3 mois au minimum. J'en profite pour vous inviter à vous inscrire sur notre site, vous aurez ainsi accès à la zone réservée aux membres et e.a. à l'annuaire.

Il y a un an, un peu plus de 200 membres nous avaient communiqué leur adresse électronique. Nous en sommes maintenant à 285 ! L'e-mail est devenu un moyen de communication dont on ne peut presque plus se passer... une fois qu'on l'a ! Le gros avantage est qu'il nous permet faire passer des messages urgents ou des mises à jour concernant des activités intéressantes qui ne peuvent attendre la sortie du prochain magazine. Certains messages sont plus tristes quand il s'agit d'annoncer le décès d'un membre par exemple, mais d'autre part, nous pouvons aussi faire circuler de très belles images d'aviation p.ex., et il en circule beaucoup sur le net ! Bref, tout ceci pour vous dire que, 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 le moment de vous faire connaître... par e-mail bien sûr !

Petit détail : n'oubliez pas de régulièrement vider la corbeille de votre messagerie électronique ! A chaque mailing, nous avons des retours de flamme du genre « *User's mailbox quota exceeded* », car vous avez trop d'e-mails dans votre boîte et elle déborde... C'est souvent votre corbeille qui est pleine et il est donc grand temps de vider les poubelles de votre PC !

Finalement, parlons un peu des activités de 2009. 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. Le 6 mai, nous rendrons visite l'ULModrome de Liernu tandis que traditionnellement, la réunion mensuelle de juillet aura lieu au Musée de l'Air. Pour la réunion d'août, nous répondrons à l'invitation du président des VTL et nous nous expatrierons au Grand-Duché de Luxembourg, à Mondorf-les-Bains plus précisément... infos pratiques dans le magazine 2-2008 de mai !

Pour terminer mon briefing, pas d'« emergency » à réciter par cœur cette fois, mais un rappel :

Règle d'or: ne pas jeter le feuillet adresse sans avoir vérifié le verso !

Bonne lecture !

Didier, VTB Srt

Certaines adresses e-mail dans notre carnet ne doivent pas être correctes car des messages du genre « inconnu » ou « adresse inexisteante » nous reviennent à chaque mailing. Veuillez vérifier la liste ci-contre ; elle reprend les adresses incorrectes. Merci de nous fournir la bonne adresse si vous

snez een bericht kunnen versturen of een aankondiging van een interessante activiteit die niet meer kan wachten op de verschijning van het volgende magazine. Sommige berichten zijn dan weer triest wanneer we bijv. het overlijden van een lid moeten melden. Anderzijds kunnen we bijv. ook mooie vliegtuigfoto's verspreiden, want op het internet zijn er zeer veel in omloop! Dit alles om je te vragen om, indien je aangesloten bent op het 'web' maar nog geen e-mails hebt ontvangen vanwege 'VTB.Secretary@gmail.com', je moet bekend maken ... met een e-mailtje natuurlijk!

Nog een klein detail: vergeet niet regelmatig de prullenmand van je mail box niet te ledigen! Bij elke mailing krijgen we wel berichten terug in de stijl van '*User's mailbox quota exceeded*', wan je hebt te veel berichten en je prullenmand loopt over. Vaak is die te vol en moet je ze dus dringend ledigen!

Ten slotte nog een paar woordjes over de activiteiten van 2009. Natuurlijk ken je de klassieke maandelijkse samenkomsten in het Huis der Vleugels op elke tweede woensdag van de maand. We zien er elkaar telkens rond 12 uur. Naast Vroenhoven op 11 mei, is er nu ook op 6 mei een bezoek met lunch aan het ulm-vliegveld van Liernu. In juli gaan we traditiegetrouw naar het Luchtvaartmuseum. Voor de bijeenkomst van augustus gaan we in op de uitnodiging van de voorzitter van de Luxemburgse Vieilles Tiges: we gaan naar Mondorf-les-Bains in het Groothertogdom. Alle informatie in het magazine 2-2008 van mei!

Om mijn briefing af te sluiten, geen uit het hoofd af te rammelen emergency maar een herinnering:

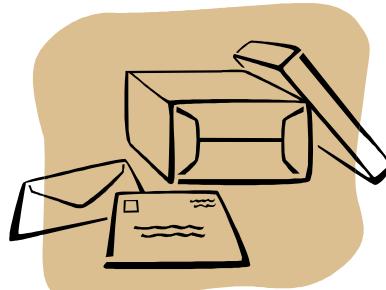
Gulden regel: nooit het postblad weggooien zonder de keerzijde bekeken te hebben!

Veel leesplezier!

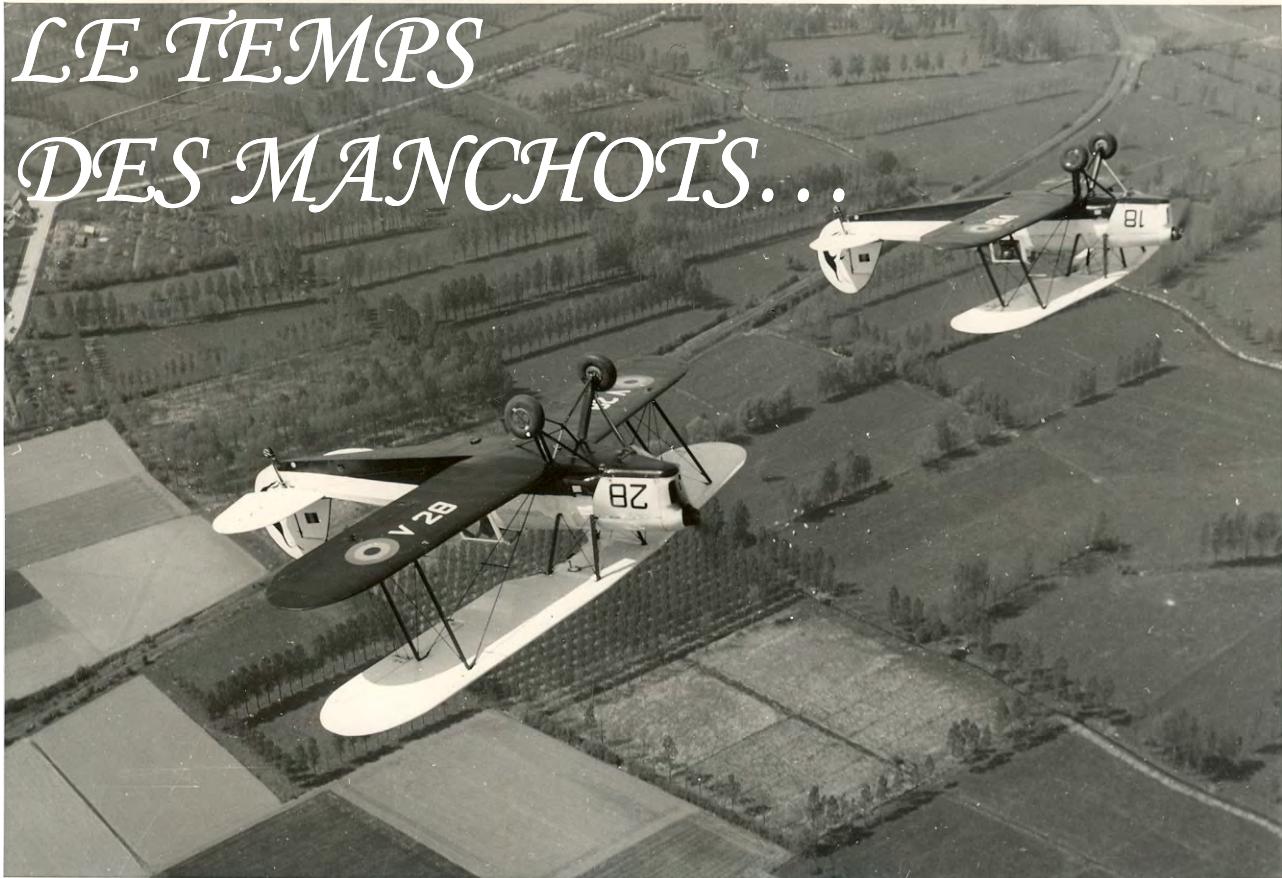
Didier, VTB Srt

Sommige e-mailadressen in ons adresboekje lijken niet te kloppen, want na elke mailing krijgen we het bericht terug met 'onbekend' of 'adres onbestaande'. Bekijk even de lijst hieronder met foutieve adressen. Met dank om ons het juiste adres te laten weten, als je betrokken bent natuurlijk!

ch.bou...@hypocredit
guibert.p...@tiscali
optiek.m...@pandora
ludogys...@telenet
p.nav...@worldonline
guylucde...@scarlet



LE TEMPS DES MANCHOTS...



« C'était le temps, le temps béni de la fanfare, c'était le temps où les chanteurs avaient de la voix », comme disait le chanteur populaire Serge Lama, on savait faire de la belle acro en ce temps-là ! Et la belle acro, c'était sans conteste l'affaire des Manchots qui enchantèrent littéralement le public des meetings aériens de 1964 à 1968, essentiellement de 1966 à 68, peu avant le retrait du service de leur monture, le Stampe & Vertongen SV4b, en 1969 au profit du SIAI-Marchetti SF 260M toujours sur la brèche de nos jours à l'Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE) rebaptisée entre-temps 5^{ème} escadrille.

DES PILOTES PLEINS DE SPIRIT ET INSPIRES

C'est lors d'un des derniers meetings aériens tenus à Melsbroek, en juin 1964, que la démonstration acrobatique d'une patrouille de SV4b fut effectuée par le Commandant Jean Feyten à bord du V64 et le Lieutenant Léo Lambermont pilotant le V28. Lors de cette même fête aérienne, une brillante prestation acrobatique en solo était effectuée, comme à l'accoutumée, par l'Adjudant Alexandre Janssens (V18) qui était le présentateur officiel du Stampe & Vertongen SV4b à la Force Aérienne depuis le milieu des années 50. Il était réputé pour ses acrobaties à couper le souffle qui étaient entamées ou se terminaient au ras des pâquerettes !

Le succès rencontré par la patrouille de SV4b évoluant en miroir et montée par les moniteurs de l'EPE les incita à peaufiner et à réitérer leur présentation pour la saison 1965 et l'enthousiasme considérable soulevé au meeting de Brustem le 27.06.1965 les récompensa amplement et leur valut même les félicitations de S.M. Baudouin Ier... Continuant sur leur lancée, ils constituèrent une équipe de 4 pilotes (J. Feyten, L. Lambermont, A. Janssens et F. Lamborelle) pour participer au premier Trophée Léon Biancotto qui s'était tué en 1960 aux commandes d'un Nord 3202 lors d'un entraînement en vue du premier championnat du monde d'acrobatie aérienne en Tchécoslovaquie cette même année. Léon Biancotto était un champion de voltige aérienne et avait remporté maintes compétitions internationales aux commandes d'un Stampe & Vertongen-SNCAN SV4c ou de l'unique Stampe-Renard SR 7b.

La présentation formidable et sans rivale de l'EPE amena dès 1966 de nombreuses demandes de participation à des fêtes aériennes, surtout à l'étranger. C'est également en 1966 que Léo Lambermont quitta l'EPE et Gossencourt et fut remplacé par le Lieutenant Paul Christiaens qui compléta le duo avec Jean Feyten durant les saisons de meetings de 1966, 1967 et 1968. Ce fut en juin 1967 qu'Alex Janssens effectua son dernier solo acrobatique en SV4b lors du meeting de Keiheuvel. Ceux qu'on n'appelait pas encore Les Manchots, quant à eux, eurent une saison 1966 et 1967 fort active et firent palpiter les foules lors des fêtes aériennes en Belgique (Beauvechain et Gosselies en 1966 et Melsbroek en 1967), mais également à l'étranger et notamment à Biggin Hill (Royaume-Uni), Troyes (France), Middleton Tee Side (Royaume-Uni), Eindhoven (Pays-Bas), Hunsborn (Allemagne) et même Ravenne (Italie). Les présentations exécutées hors de Belgique étaient fort contraignantes pour les équipages car les petits SV4b, avec une distance franchissable de 550 km nécessitaient plusieurs atterrissages intermédiaires avant d'arriver à destination ainsi qu'un sens développé de la navigation et un grand capital de patience, car

voler à 140 ou 150 km/h jusqu'à Ravenne en Italie par exemple, le moins qu'on puisse dire, c'est que cela prend un certain temps... La saison 1968 se termina en beauté en septembre par le meeting de Wevelgem près de Courtrai. Ce ne fut que fin 1967, début 1968, que le duo se choisit le nom officiel de « Les Manchots », en référence à l'emblème de l'Ecole de Pilotage Elémentaire, c'est-à-dire le pingouin (ou manchot, c'est selon) et avec une allusion tout en clin d'œil au « manchot », c'est-à-dire et populairement un individu malhabile ou estropié d'un bras : tout ce que les pilotes du team n'étaient manifestement pas !



Paul Christiaens fut muté fin septembre 1969 à Brustem en tant que moniteur sur Fouga CM170.R Magister et fera partie, durant de nombreuses années, de la réputée patrouille des Diables Rouges...

PLEIN LES YEUX

Le programme des Manchots apportait une note primesautière et une proximité au public unique parmi les séquences composant le programme d'un meeting aérien. Il faut dire que la seconde moitié des années 60 a vu l'émergence des chasseurs à réaction dits « mach 2 » qui, du fait de leurs performances, ne pouvaient qu'évoluer dans une espace dépassant largement les limites d'un grand aérodrome. Ces appareils, lors de leur présentation en meeting, disparaissaient fréquemment de la vue du spectateur par la gauche, la droite mais aussi par le dessus et pas uniquement lorsqu'il y avait un plafond nuageux solide ! Pour mieux illustrer ce propos, je me souviens encore de la première présentation du Lightning de la RAF à laquelle il m'a été donné d'assister lors du meeting de Bierset en juin 1969. Le souvenir des fortes vibrations dans la cage thoracique lors de chaque passage bas et plein pot, demeure encore extrêmement vivace... Les Manchots occupaient pleinement la scène et demeuraient toujours en vue du public pendant les 12 minutes de leur numéro. En effet, tout spectateur pouvait suivre leurs évolutions autant spectaculaires qu'artistiques sans risquer le torticolis ni être frustré par des temps morts. La durée de leur présentation était optimale, les spécialistes évaluant le temps idéal de show à 8-10 minutes, au-delà de quoi la capacité d'attention, et d'émerveillement, du spectateur faiblit grandement.

N'empêche qu'au cours de ces 12 minutes, les virtuoses du SV4b parvenaient à enchaîner 24 figures et ils en exécutaient la majeure partie en miroir, ce qui les rendait uniques et captivants dans le circuit des fêtes aériennes. Le vol en miroir de deux avions était à l'époque exceptionnel et donc inhabituel. Le spectateur avait, en effet, l'impression que chaque avion évoluait en étroite association à son reflet comme dans un miroir. Cette formation, par définition extrêmement serrée, exigeait de grandes qualités de pilotage de la part de chaque pilote, chacun étant tantôt en vol normal et tantôt en vol inversé. Un grand coup de chapeau donc aux pilotes qui constituèrent Les Manchots : le Commandant Jean Feyten, le Lieutenant Léo Lambergont et le Lieutenant Paul Christiaens qui avaient démontré en d'autres circonstances – et démontreront encore ultérieurement – le brio, la maîtrise et toute la science du pilotage dont ils étaient capables. Et tout cela en 12 minutes et en ne perdant, en finale, que 300 mètres par rapport à l'altitude de départ du show. Ce n'est pas une donnée anodine et celui qui a fait de l'acro en SV4 sait à quel point il faut « ramer » pour regagner l'altitude perdue !

Le programme des Manchots était d'un tenant et bien ficelé de bout en bout, sans interruptions ni temps morts et la fin de chaque figure se coulait déjà dans la suivante : de l'acrobatie tout en harmonie, en finesse, du « cousu main » comme diraient les grands couturiers. En voici les séquences successives :

- loopings / 8 cubains en formation frontale alternée
- loopings et renversements en formation frontale
- formation en miroir avec tonneaux lents
- demi-looping en formation frontale – vol dos en miroir – demi-boucle en miroir
- looping en miroir sur le dos suivi d'un looping en miroir puis vol en miroir avec sortie en formation frontale (en dessinant pratiquement un 8 dans le plan vertical)
- finale en formation frontale et glissade de chaque avion en sens opposé.

Ce programme, pratiquement inchangé depuis le début des présentations en duo des SV4b de l'EPE, souleva l'enthousiasme et reçut les applaudissements du public des fêtes aériennes, autant que des spécialistes de tous poils par son agilité et ses figures brillamment exécutées, dignes de l'âge d'or de la voltige aérienne, et démontrait à l'envi la virtuosité des pilotes qui firent le renom des Manchots.

Jean-Pierre Decock



DE TIJD VAN DE PINGUÏNS ...

«**D**at was nog eens een tijd, de zalige tijd van de fanfare, de periode dat zangers nog een stem hadden», zoals de populaire zanger Serge Lama het zong, toen werd er nog echt acro gevlogen! Die prachtige kunstvlucht was ongetwijfeld de zaak van de Manchots¹ die het publiek werkelijk bekoorden tijdens de luchtvaartmeetings van 1964 tot 1968, vooral dan van 1966 tot 1968. Hun werkpaard, de Stampe & Vertongen SV4b zou later in 1969 vervangen worden door de SIAI-Marchetti SF 260M, die ook vandaag nog dient bij de Elementaire Vliegschool (EVS), sindsdien omgedoopt tot 5^{de} smaldeel.

OVER GEDREVEN EN BEGEESTERDE PILOTEN

In juni 1964, tijdens een van de laatste luchtvaartmeetings die in Melsbroek gehouden werden, werd de luchtdromanie in patrouille op SV4b gevlogen door commandant Jean Feyten in de V64 en door luitenant Leo Lambermont in de V28. Gedurende dezelfde air show werd er ook nog een schitterende solo-demonstratie acro gegeven: als naar gewoonte door adjudant Alexandre Janssens (V18). Die was sinds midden jaren vijftig de officiële voorvlieger van de Stampe & Vertongen SV4b bij de Luchtmacht. Hij stond bekend voor zijn adembememende kunstvlucht die rakelings over de grond begonnen of eindigden!

De spiegelvlucht van het team op SV4b die beide instructeurs van de EVS vertoonden kende veel succes. Ze besloten hun voorstelling te verfijnen om opnieuw op te treden tijdens het seizoen 1965; het grote enthousiasme tijdens de meeting van Brustem op 27.06.1965 was hun beloning en leverde zelfs de gelukwensen op van Koning Boudewijn... Ze gingen verder op hun elan en vormden een ploeg van 4 piloten (J. Feyten, L. Lambermont, A. Janssens en F. Lamborelle) voor deelname aan de eerste Trofee Léon Biancotto. Die was in 1960 om het leven gekomen aan de sturen van een Nord 3202, tijdens een training voor het eerste wereldkampioenschap luchtdromanie in Tsjecho-Slowakije datzelfde jaar. Léon Biancotto was een kampioen in kunstvliegen en had al heel wat internationale competities op zijn palmares staan aan de stuurnuppel van een Stampe & Vertongen-SNCAN SV4c of van de unieke Stampe-Renard SR 7b.

De geweldige en onnavolgbare voorstelling door de EVS deed vanaf 1966 talrijke aanvragen binnenstromen voor deelname aan luchtvaartfestivals, vooral in het buitenland. Ook dat jaar verliet Leo Lambermont de EVS en Goetsenhoven; hij werd vervangen door luitenant Paul Christiaens die het duo vervolledigde met Jean Feyten voor de meetings in 1966, 1967 en 1968. In juni 1967 voerde Alex Janssens zijn laatste soloacrobatie op SV4b uit tijdens de meeting van Keiheuvel. Wie men toen nog niet Les Manchots noemde, kenden een zeer druk seizoen in 1966 en 1967. Ze begeesterden de menigte tijdens meetings in België (Beauvechain en Gosselies in 1966 en Melsbroek in 1967), maar ook daarbuiten en vooral dan in Biggin Hill (Verenigd Koninkrijk), Troyes (Frankrijk), Middleton Tee Side (Verenigd Koninkrijk), Eindhoven (Nederland), Hunsborn (Duitsland) en zelfs Ravenna (Italië). De voorstellingen in het buitenland waren zeer belastend voor het team omdat de kleine SV slechts 550 km ver kon vliegen. Dus waren er veel tussenstops nodig om ter bestemming te geraken, plus een doorgedreven zin voor navigatie en erg veel geduld: tegen 140 à 150 km/u tot in Ravenna vliegen neemt aardig wat tijd in beslag... Het seizoen 1968 eindigde in schoonheid met de meeting van Wevelgem in september.

Het was pas einde 1967, begin 1968, dat het duo zijn officiële naam ‘Les Manchots’ koos, met verwijzing naar het embleem van de Elementaire Vliegschool: de pinguïn en met een knipoogje naar de ‘kluns’, een onhandig figuur of een linkshandige, alles wat de piloten van het team zeker niet was!

1969 was het einde van de roemrijke patrouille van de Manchots. Er was enerzijds de (redelijk snelle) uitdienstname van de SV4b bij de Luchtmacht ten voordele van de nieuwe, prachtige SIAI-Marchetti SF 260M. Slechts een handvol SV4b voorzien

¹ ‘Manchot’ betekent in het Frans zowel ‘pinguïn, vetgans’ als ‘onhandig’.

van een sleepphaak beulden zich verder af met het slepen van de zwevers van de Luchtcadetten, tot in 1978 de laatste via de Domeinen werden verkocht. Net als verschillende andere, kenden die nog een tweede jeugd in de burgerij, vooral dankzij de restaurateurs Gerrit Titeca, Guy Valvekens en vooral het Stampe Center in Antwerpen onder de hoede van Danny Cabooter. Ook commandant Jean Feyten ging met rust en verliet in 1969 de Luchtmacht om instructeur te worden in Charleroi-Gosselies, waar hij een firma voor luchttaxi oprichtte met een tweemotorige Beech Baron. Het was trouwens Jean Feyten die de auteur de 15.06.1975 op Piper Cherokee Warrior kwalificeerde (wat slechts 36 minuten in totaal vergde!). Hij was ook de officiële vlieger van de unieke Stampe-Renard SV4D en SR 7b na de sluiting van de constructieateliers in 1970 en voordat ze in 1978 aan het Luchtvaartmuseum werden overgedragen. Luitenant Paul Christiaens werd einde september 1969 als instructeur op Fouga CM170.R Magister overgeplaatst naar Brustem, waar hij vele jaren deel zou uitmaken van de roemrijke patrouille der Rode Duivels...



A l'issue du meeting de Brustem le 27.06.1965, S.M. le Roi Baudouin Ier félicite les pilotes et serre la main du Commandant Jacques « Red » Dewalheyns, leader des Diables Rouges sur Fouga Magister, viennent ensuite le Capitaine Joseph « Jos » Lelotte, le Capitaine Paul Van Essche, le Capitaine Xavier Delbecke, le Lieutenant Wim Van Meerten, le Lieutenant Roger Fagnoul et enfin, en combinaison blanche, les pilotes de l'EPE le Commandant Jean Feyten et le Lieutenant Léo Lambermont après leur magistrale démonstration en vol miroir à bord de leurs SV4b.

Na afloop van de meeting in Brustem, wenst Z.M. koning Boudewijn op 27.06.1965 de piloten geluk en drukt hij de hand van commandant Jacques 'Red' Dewalheyns, leader van de Rode Duivels op Fouga Magister; naast hem kapitein 'Jos' Lelotte, kapitein Paul Van Essche, kapitein Xavier Delbecke, luitenant Wim Van Meerten, luitenant Roger Fagnoul en ten slotte, in witte vliegoveral, de piloten van de EVS: commandant Jean Feyten en luitenant Leo Lambermont na hun meesterlijke demonstratie in spiegelvlucht op SV4b.

OM NIET NAAST TE KIJKEN

Het programma van de Manchots bracht een vlotte noot en een afstand tot het publiek die uniek waren in alle sequenties van het programma van een luchtvaartmeeting. Noteer dat in de tweede helft van de jaren zestig de straaljagers van het type 'Mach 2' verschenen en door hun prestatievermogen enkel konden evolueren in een luchtruim dat de afmetingen van een groot vliegveld ruimschoots overtrof. Tijdens het voorvliegen op meetings verdwenen die toestellen herhaaldelijk uit het gezichtsveld van de toeschouwers: naar links, naar rechts, over de hoofden heen en niet enkel bij een dicht en laag wolkendek! Ter illustratie: ik herinner me nog de eerste voorstelling van een Lightning van de RAF die ik mocht bijwonen tijdens de meeting van Bierset in juni 1969. Ik kan me nog levendig de sterke trillingen herinneren in mijn borstkas telkens als hij met vol vermogen langs scheerde, maar tussendoor bleef het stil. De Manchots benamen de ganse scène en bleven de volle 12 minuten van hun show in het zicht van het publiek. Elke toeschouwer kon immers hun spectaculaire kunstvlucht volgen zonder een stijve nek te riskeren of zich in de dode momenten te vervelen. De duur van hun show was optimaal want specialisten hadden

de ideale show op 8 tot 10 minuten ingeschat. Daarboven vermindert het aandachtsvermogen en de bewondering van het publiek aanzienlijk.

Toch slaagden deze SV4b-instructeurs er in om gedurende die 12 minuten 24 figuren aaneen te schakelen; het merendeel was dan nog in spiegelvlucht, wat ze in de reeks luchtvartfestivals boeiend en uniek maakte. Spiegelvlucht met twee vliegtuigen was in die jaren uitzonderlijk en dus ongewoon. De toeschouwer kreeg immers de indruk dat elk vliegtuig in nauw contact met zijn spiegelbeeld evolueerde, net als in een spiegel. Dit soort formatie was per definitie erg dicht en vergde grote vliegkwaliteiten van elke piloot, die nu eens normaal en dan weer in rugvlucht vloog. Een dikke pluim dus voor de vliegers die deel uitmaakten van de Manchots: commandant Jean Feyten, luitenant Leo Lambergmont en luitenant Paul Christiaens die ook in andere omstandigheden -iets wat ze later nog zouden bewijzen- aantoonden wat voor brio, meesterschap en vliegkunde ze wel bezaten. En dat alles in 12 minuten en met een hoogteverlies van slechts 300 m t.o.v. de beginhoogte van de show. Dat is geen kleinigheid want wie op SV4 al eens aan kunstvliegen heeft gedaan, weet hoe hard je moet werken om de verloren hoogte terug te winnen!

Het programma van de Manchots bestond uit één enkel, doorlopend deel, goed ineengestoken en zonder onderbrekingen of dode tijden; het einde van een figuur liep over in het begin van de volgende: heel harmonische acrobatie met veel finesse, 'handgemaakt' zoals grote couturiers zouden zeggen. Dit waren de opeenvolgende sequenties:

- loopings / Cubaanse 8'en in line abreast en afwisselend (dus één toestel op de rug, het andere rechtop)
- loopings en stall turns in line abreast
- spiegelformatie met langzame rolls
- halve looping in line abreast – rugvlucht in spiegel – halve looping in spiegel
- looping in spiegelvlucht op de rug, gevolgd door een looping in spiegel en daarop spiegelvlucht met uitrollen in line abreast (door eigenlijk een 8 te maken in het verticale vlak)
- finale in line abreast en zijslip door elk vliegtuig maar in tegengestelde zin.

Dit programma bleef zo goed als onveranderd vanaf het begin van de voorstellingen in duo door de SV4b van de EVS. Het wekte enthousiasme en applaus op bij het publiek van de grote luchtvartmeetings maar ook bij de specialisten allerhande, dankzij de soepel en vlot uitgevoerde figuren. Die waren de vrucht van de gouden tijd van de luchtvartacrobatie en bewezen duidelijk het vakmanschap van de piloten die de faam van de Manchots hoog hielden.

Jean-Pierre Decock

Vertaling: Bill Tersago



Le Stampe & Vertongen SV4b est un biplan biplace école de conception et de fabrication belge. Il fut conçu par Georges Ivanov en 1932 en tant que SV4. Modifié sensiblement en 1939 pour devenir SV4bis, il bénéficia en juillet 1939 d'une commande de 30 appareils au profit des écoles de pilotage de l'Aéronautique militaire belge. L'Armée de l'air française en commanda 300 en septembre 1939 suite à sa brillante démonstration à Villacoublay quelques mois plus tôt. Le déclenchement de la guerre y mit un arrêt brutal. Rappelons que c'est à bord d'un SV4bis que Léon Divoy et Mike Donnet s'échappèrent de Belgique en juillet 1941 au nez et à la barbe des Allemands pour rallier l'Angleterre d'un coup d'aile... La

construction en fut relancée dès 1945 en France où 700 SV4c (version française du SV4bis construite par la SNCAN) furent construits plus 150 SV4a (a pour acrobatique) assemblés en Algérie afin d'équiper les écoles de l'Armée de l'air, de l'Aéronavale, de l'Aviation légère de l'armée de terre ainsi que celles du SALS (Services de l'Aviation Légère et Sportive). La Force Aérienne Belge en commanda 65 à partir de 1947 afin d'équiper l'Ecole de Pilotage Élémentaire à Schaffen d'abord et à Gossenourt ensuite. Ces SV4b furent construits par la nouvelle société Stampe-Renard à Evère. Ils s'acquittèrent vaillamment de leur besogne jusqu'en 1970 (1977 pour certains maintenus en tant que remorqueurs chez les Cadets de l'Air). Les brillantes qualités de vol acrobatique du SV4b en firent – et en font encore de nos jours – une machine très prisée. Nombreux sont les SV4 qui figurèrent dans des films tournés depuis les années 50 et qui volent encore en ce début du 21^{ème} siècle en Belgique, grâce surtout au Stampe Center, mais aussi en France, au Royaume-Uni, au Canada, aux USA et même en Australie !

Caractéristiques : Envergure : 8,40 m / Longueur : 6,77 m / Hauteur : 2,74 m / Surface alaire : 18,06 m² / Poids à vide : 563 kg / Poids maximum : 800 kg

Propulseur : un moteur De Havilland Gipsy Major MK 8 de 4 cylindres en ligne inversés refroidi par air et développant 145 CV

Performances : Vitesse maximum au niveau du sol : 190 km/h / Vitesse de croisière (rapide) : 140 km/h (175 km/h) / Vitesse d'entrée pour l'acrobatie : 180 km/h (100 KTS) et 220 km/h (120 KTS) pour un Immelmann / Montée à 1.000 mètres en 5 minutes 30 secondes / Vitesse ascensionnelle : 210 m/minute / Plafond : 5.200 mètres / Distance franchissable : 550 km

De Stampe & Vertongen SV4b is een tweedekker, tweezitslesvliegtuig van Belgisch ontwerp en makelij. Hij werd in 1932 ontworpen door Georges Ivanov als SV4. In 1939 werd hij grondig verbouwd om de SV4bis te worden. In juli 1939 kwam er een bestelling van 30 stuks voor de vliegschool van de Belgische Militaire Luchtvaart. Na een briljante voorstelling in Villacoublay enkele maanden voordien, bestelde de Franse Armée de l'Air er in september 1939 300 van. Het uitbreken van de oorlog legde het plan opeens stil. Herinneren we er aan dat het aan boord van een SV4bis was, dat Léon Divoy en Mike Donnet in juli 1941 uit België ontsnapten onder het oog van de Duitsers, om wat later Engeland te verwoegen... De bouw werd vanaf 1945 in Frankrijk hervat met de constructie van 700 SV4c (Franse versie van de SV4bis en gebouwd door SNCAN), plus 150 SV4a (a voor acrobatisch) die in Algerije werden geassembleerd om er de vliegscholen mee uit te rusten van het Armée de l'Air, van de Aéronavale, het Licht Vliegwezen van de Landmacht en die van de SALS (Services de l'Aviation Légère et Sportive). De Belgische Luchtmacht bestelde er vanaf 1947 65 stuks van, om er de Elementaire Vliegschool mee te voorzien, eerst in Schaffen en vervolgens in Goetshoven. Deze SV4b werden gebouwd door de nieuwe firma Stampe-Renard in Evere. Ze kweten zich dapper van hun taak tot in 1970 (1977 voor sommige die als sleepvliegtuigen bij de Luchtcadetten werden onderhouden). De briljante kunstvluchteigenschappen van de SV4b maakten – en maken er ook vandaag nog – een zeer begeerd toestel van. Vele SV4 hebben in films gevlogen die vanaf de jaren vijftig werden gemaakt en die nog in België vliegen bij het begin van de 21^{ste} eeuw, vooral dankzij het Stampe Center, maar ook nog in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, de VSA, Canada en zelfs in Australië!

Kenmerken: spanwijdte: 8,40 m / Lengte: 6,77 m / Hoogte: 2,74 m / Vleugelloppervlak: 18,06 m² / Leeggewicht: 563 kg / Maximumgewicht: 800 kg

Aandrijving: een De Havilland Gipsy Major MK 8 motor met 4 cilinders in lijn, luchtgekoeld en met een vermogen van 145 pk

Prestaties: topsnelheid op zee niveau: 190 km/h / (Snelle) kruissnelheid: (175 km/h) 140 km/h / Aanvangssnelheid voor acrobatie: 180 km/h (100 Kts) en 220 km/h (120 Kts) voor een immelmann / Klim naar 1.000 m in 5 minuten en 30 seconden / Stijgsnelheid: 210 m/minuut / Plafond: 5.200 m / Vliegbereik: 550 km



Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Chapitre 3 : Pierre de Caters, l'incontestable numéro un

Premier pilote belge, fondateur d'une école d'aviation et formateur d'aviateurs militaires, Pierre de Caters est aussi à la base de la première entreprise de construction d'aéroplanes.

Commentaires préliminaires au chapitre consacré au Baron Pierre de Caters

Avec ce troisième chapitre, nous entrons dans le vif du sujet. Les principaux développements dans les pays avoisinants et aux États-Unis ont été décrits dans le chapitre précédent. Pour Pierre de Caters, champion hors pair de la course automobile, la Belgique ne peut rester à la traîne et il décide sans plus tarder de se lancer lui aussi dans l'aventure aérienne. Les avions que le baron va commander à Paris chez les frères Voisin ont acquis leur réputation à la suite du vol d'un kilomètre, en circuit fermé, effectué le 13 janvier 1908 par Henri Farman.

En conclusion de ce vol mémorable, j'avais écrit que Farman avait réussi son exploit grâce entre autres aux « gouvernes de bouts d'ailes : les ailerons ». En fait, comme me l'a fait remarquer le Docteur Pierre Cryns¹, l'avion Voisin de Farman n'en était pas pourvu. Cette information provient du livre de Gabriel Voisin, « Mes 10.000 cerfs-volants », où ce dernier précise : « Notre machine n'avait pas d'aileron pour redresser les inclinaisons latérales, mais la cellule principale était établie avec assez de dièdre pour nous donner une stabilité latérale par les formes et l'emplacement du centre ». Ceci démontre que les frères Voisin n'ont pas vraiment réalisé la portée de cette innovation. Les avions qu'ils vont vendre à notre pionnier belge ne disposeront donc pas d'aileron. Le Baron Pierre de Caters n'en a que plus de mérite. Ce n'est apparemment (je deviens prudent) qu'à partir de l'Aviator que ses avions disposeront de « bouts d'ailes mobiles ».

Ceci dit, je vous laisse en compagnie de notre premier aviateur...Bonne lecture.

Emem

Selon la définition que donne le Chevalier Jules de Laminne, de la période des pionniers dans son ouvrage « Le printemps de l'Aviation belge »², le titre de pionniers ne s'applique qu'à quelques aviateurs de 1909 et 1910 et éventuellement à quelques-uns de leurs adeptes, tous avides d'aventures et d'émotions fortes.

Pierre de Caters, Jules de Laminne, Ernest-Oscar Tips, Jan Olieslagers, Charles Van den Born, Jules Tyck, Émile Allard, Hélène Dutrieu, Daniel et Nicolas Kinet, Joseph Christiaens et finalement Georges Nélis, figurent sans aucun doute dans cette liste prestigieuse des premiers aviateurs dont la Belgique peut s'enorgueillir. Cette poignée de passionnés du plus lourd que l'air, a joué un rôle déterminant dans le développement de l'aviation en Belgique, dans les pays avoisinants, et même dans d'autres continents.

Le parcours impressionnant de Pierre de Caters sera évoqué dans le présent chapitre. Les réalisations et exploits des autres pionniers belges seront examinés dans les chapitres suivants.

Pierre de Caters (1875-1944) découvre l'aviation

Lors de la Semaine aéronautique de Gand, organisée par l'« Aéro-Club des Flandres », on assiste au premier décollage d'un avion en Belgique. À son bord, Henri Farman qui effectue le 30 mai 1908, une première mondiale : un vol de plus d'un kilomètre avec passager. Ernest Archdeacon, fondateur de l'Aéro-Club de France et un des grands mécènes de l'aviation naissante, est son illustre passager. Parmi la foule enthousiaste qui s'est déplacée le long des quais du port de Gand, un spectateur, Pierre de Caters, est particulièrement attentif.

Né le 25 décembre 1875 dans une famille aisée, ce brillant sportif anversois est passionné par la mécanique et ses applications à la locomotion. Après des études d'ingénieur, Pierre de Caters se lance dans le sport automobile. Il devient un champion

¹Le Docteur Cryns est membre de l'AELR -Air et Espace, Lucht en Ruimtevaart.

Depuis de nombreuses années, il contribue à la revue de cette association qui regroupe les "Amis du Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire".

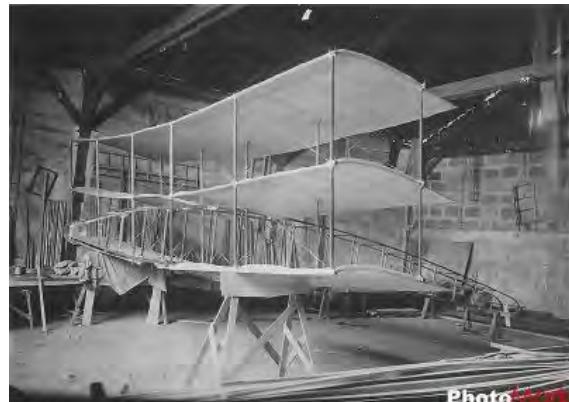
² Dans cet ouvrage, rédigé en 1938, le Chevalier Jules de Laminne, brevet de pilote N° 9, précise : « Il est certain que le temps des pionniers se termine en Belgique avant la fin de 1910 et qu'à l'entame de 1911, l'époque des pionniers est passée ».

réputé avec, à son actif, plusieurs records du monde et de nombreuses victoires en compétitions automobiles et nautiques. D'un esprit aventureux, de Caters s'estime capable, tout comme certains de ses amis du sport automobile³, de réussir une conversion dans l'aviation et de pouvoir contribuer ainsi au développement du plus lourd que l'air en Belgique.

Conscient du retard que la Belgique a pris dans ce domaine, Pierre de Caters se rend à Paris. Il s'adresse aux frères Voisin qui sont avec Blériot et Delagrange, les constructeurs français d'aéroplanes les plus en vogue. C'est dans les Ateliers de Billancourt que Pierre de Caters commande ses cinq premiers appareils. Grâce à cette commande, la Belgique va entrer par la grande porte dans le monde de l'aviation. Les deux premiers aéronefs arrivent en Belgique au début du mois de septembre 1908. Les trois autres aéroplanes sont livrés au cours de l'année 1909.

Les premiers appareils du baron

C'est sur ses terres du château de 's Gravenwezel, près d'Anvers, que le baron a décidé de faire ses premiers essais d'envol. Le « de Caters N°1 » est un appareil triplan imaginé par Ambroise Goupy et construit par les frères Voisin. Ce Goupy-Voisin est constitué de trois plans superposés, chacun de 7,5 m d'envergure et 1,6 m de largeur. Il est équipé d'un moteur belge Vivinus de 50 CV. Le motoriste Alexis Vivinus est bien connu dans le monde de l'automobile pour la robustesse et la fiabilité de ses moteurs.



Le triplan Goupy construit par Voisin, modèle avec cloisons verticales (1908).

Door Voisin gebouwde Goupy driedekker, model met verticale tussenschotten (1908).

Lors des premiers essais d'envol en octobre 1908, le baron parvient à plusieurs reprises à quitter le sol sur quelques dizaines de mètres.

Un mois plus tard, à bord de son biplan cellulaire⁴ le « de Caters N°2 » équipé d'un moteur Vivinus de 100 CV, notre vaillant pionnier parvient vraiment à s'élever dans les airs sur plusieurs centaines de mètres à une hauteur de 4 à 5 m. Par cette prouesse, il devient le premier aviateur belge et entre dans la légende de l'aéronautique. Est-il utile de préciser que Pierre de Caters est un autodidacte du pilotage qui s'est lancé dans cette aventure sans avoir pu prendre la moindre leçon de vol, vu qu'il n'existe pas encore d'avion biplace à cette époque !

En janvier 1909, de Caters expose son triplan Goupy-Voisin au Salon de l'Automobile de Bruxelles. Le Prince Albert est particulièrement intéressé par l'aéroplane lors de sa visite à la section consacrée à l'aviation.

Au mois de mars, Pierre de Caters avise le Ministre de la Guerre qu'il a l'intention d'aménager un terrain d'aviation à Sint-Job-in'-t-Goor, la commune voisine de 's Gravenwezel. Il annonce par la même occasion que tous les officiers désireux de se familiariser avec le fonctionnement des aéroplanes auront accès à ces installations. Pendant un certain temps, Sint-Job-in'-t-Goor est le centre de l'aviation en Belgique. Les cartes postales de l'époque mentionnent l'aérodrome comme « de Eerste Belgische Statie voor vliegmachienen ».

En avril 1909, Pierre de Caters se rend à Mourmelon en Champagne, pour y réceptionner son troisième appareil : le « de Caters N°3 ». Il a l'occasion d'y rencontrer les meilleurs aviateurs du moment. Dans le journal anversois « Le Matin d'Anvers » du 21 avril 1909, on peut lire : « le Baron de Caters a réussi trois vols d'un kilomètre, à des hauteurs variant entre 7 et 12 mètres ». La semaine suivante, le même journal poursuit : « Le dimanche 25 avril, le Baron de Caters a effectué un splendide vol de 2.800 mètres avec virage ». L'appareil est équipé d'un tout nouveau moteur Gobron 50 CV à 8 cylindres en X, développé dans les ateliers du motoriste français, Gustave Gobron.

En juin 1909, le Baron de Caters obtient un brevet d'invention pour un nouvel aéroplane qui, par rapport aux appareils précédents, constitue une amélioration sensible au niveau de la stabilité et de la maniabilité. Pour arriver à maintenir ses avions en état de vol, Pierre de Caters n'hésite pas à engloutir une fortune dans l'acquisition de divers moteurs.

³ Au cours des compétitions automobiles, Pierre de Caters, qui fut notamment capitaine du team Mercedes, a côtoyé le Franco-britannique Henri Farman, le Hollandais Frits Koolhoven, le Belge Jules de Laminne et l'Anglais Moore-Brabazon qui tous deviendront des pionniers de l'aviation.

⁴ L'appareil est dit cellulaire à cause des parois verticales qui relient les deux plans d'aile. Le 13 janvier 1908, Henri Farman a avec ce même appareil équipé d'aileron, effectuer un kilomètre en circuit fermé.

À l'été 1909, Pierre de Caters se rend en Allemagne et après avoir effectué une dizaine de vols à l'Exposition Aéronautique de Francfort, il participe successivement aux Semaines de Berlin et de Francfort. Il y remporte chaque fois un vif succès.



Pierre de Caters réceptionne son troisième appareil à Mourmelon.

Pierre de Caters neemt zijn derde toestel in ontvangst te Mourmelon.

Enfin, le 27 octobre 1909, au cours de la Semaine d'Aviation d'Anvers, la première grande rencontre internationale en Belgique, c'est la consécration : de Caters remporte la médaille d'or récompensant le premier aviateur belge ayant parcouru officiellement un kilomètre. Parmi les participants belges, on notera la présence de Jan Olieslagers, l'un de nos futurs as de l'aviation et Ernest-Oscar Tips, autre grand pionnier de l'aviation belge qui est présent avec un appareil de son invention.



Pierre de Caters et la première entreprise de construction aéronautique

Ayant sérieusement endommagé son appareil lors d'une embardée spectaculaire, au cours d'un des derniers vols du meeting à Anvers, Pierre de Caters s'adresse aux frères Bollekens pour réparer son appareil.

Créés en 1858, les établissements Bollekens sont spécialisés dans la boissellerie. En un temps record, les trois frères, Eugène, Isidore et Joseph, parviennent à remplacer la cellule, une partie du fuselage, l'empennage arrière et le « stabilisateur » avant. Les frères Bollekens ont immédiatement remarqué qu'il y avait beaucoup d'améliorations à apporter à l'appareil. Jusqu'à ce moment, les aéronefs étaient construits de façon rudimentaire par des personnes non initiées aux métiers du bois et qui utilisaient de moyens de fortune pour les assemblages. Avec l'aide de de Caters, les spécialistes de Bollekens s'appliqueront à construire une toute nouvelle cellule.

En fin d'année 1909, inspiré sans doute par le périple que Wilbur Wright effectue en Europe, de Caters décide de se rendre en Europe de l'Est et en Méditerranée. Grâce à l'excellent support logistique que lui fournissent les frères Bollekens, Pierre de Caters présente ses avions à Varsovie, à Budapest, à Constantinople et finalement au Caire, le 15 décembre 1909. Il devient ainsi le premier aviateur à avoir volé dans ces différentes capitales.



Pierre de Caters à Anvers.
Pierre de Caters in Antwerpen.

L'homme d'affaires et l'ambassadeur de l'aviation belge

Le 3 décembre 1909, il est le premier pilote belge à obtenir son brevet de la Fédération Aéronautique Internationale. Le journal « Le Figaro » du 16 février 1910, publie la liste des seize aviateurs dans le monde à avoir réussi à voler une heure. Le Baron de Caters est le seul Belge à y figurer.

Le 17 février 1910, le baron procède à la création d'une société d'aviation dénommée « Aviator ». La firme reçoit la représentation des appareils « Aviatik » d'origine allemande (sous licence Farman) qu'elle baptise « Aviator ». Les frères Bollekens sont chargés de construire les appareils pour le compte du baron.

Au cours de la « Flugwoche » de Berlin, en mai 1910, de Caters remporte les premiers prix de vol plané, d'atterrissement et de durée.

À Stockel, fin juillet 1910, le baron participe, avec la plupart des grands noms de la jeune aviation belge, à la grande fête aéronautique organisée par l'Aéro-Club de Belgique. Pierre de Caters a l'occasion d'y rencontrer le Roi Albert I^{er} auquel il confie qu'il a l'intention d'assurer gratuitement l'entraînement de six officiers. Le 30 août, il transmet officiellement la même offre au Ministre de la Guerre, le Général Hellebaut.

En septembre 1910, sans attendre la réponse du Ministre, de Caters entreprend, à ses frais, la formation des lieutenants Baudouin Montens et Alfred Sarteel à Sint-Job-in'-t-Goor. Il devient ainsi, officieusement, le premier instructeur de l'aviation militaire.

En fin d'année 1910, de Caters, accompagné du pilote belge Jules Tyck⁵, est à Calcutta.

Il y a emmené quatre avions démontables fabriqués par les frères Bollekens qui font breveter cette innovation sous la marque « Jero ». Montés sur place, ces appareils sont utilisés pour des vols de démonstration. Le 2 février 1911, à Bangalore, il effectue quelques belles exhibitions en présence de trente mille personnes. À la mi-février, clôturant son périple asiatique par une dernière démonstration à Secunderabad, il décide malheureusement de mettre un terme à sa carrière internationale d'aviateur.



Jules Tyck devant son Blériot XI.

Jules Tyck voor zijn Blériot XI.

À son retour à Anvers, de Caters se voit remettre par les autorités françaises, la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur pour les services qu'il a rendu à l'aviation.

Le baron ayant également décidé de mettre fin à sa société Aviator, les frères Bollekens reprennent ses quatre avions ainsi que les huit hangars de Sint-Job-in'-t-Goor. Ils louent le champ d'aviation à la famille de Caters et poursuivent toutes les activités de la société du baron.

Début 1912, ayant opté pour une vie plus paisible et moins onéreuse, Pierre de Caters « se retire » sur ses terres à la demande pressante de sa famille. Il réapparaît en 1914, dès le début des hostilités, pour se mettre au service du Roi et de la Nation. Pendant un an, de juin 1915 à l'été 1916, Pierre de Caters devient le premier commandant de l'École d'aviation militaire belge à Étampes (France). Fin 1916, le Lieutenant de Caters quitte définitivement le monde de l'aviation.

Il convient de synthétiser l'avant-gardisme du Baron Pierre de Caters. Aviateur belge numéro un, il a ouvert la voie de l'aviation en Belgique. Il a imaginé le premier champ d'aviation avec toute l'infrastructure nécessaire à son utilisation. Véritable visionnaire, il fonde une entreprise d'aviation, transforme les premiers avions en vue d'une utilisation militaire et commerciale, crée une école d'aviation et par là même, forme les premiers aviateurs militaires. Assurant la représentation

⁵ Jules Tyck n'est pas le premier venu. Il a obtenu le brevet numéro 8 de l'Aéro-Club de Belgique, le 7 mai 1910 et s'est déjà fait remarquer à la Semaine de Bordeaux (septembre 1910) en se classant troisième du concours d'altitude sur son Blériot XI.

initiale en Belgique d'une firme étrangère de construction d'avions, il devient ambassadeur de l'aviation belge en Europe, en Afrique et en Asie. Et, en point d'orgue de sa carrière d'aviateur, il est, pendant la Grande Guerre, le premier commandant de l'École militaire de pilotage.

Dans les chapitres 4 et 5, « Les autres pionniers » et « Les explorateurs », le parcours des autres grands aviateurs belges sera examiné en suivant la liste de sériorité, date de remise du brevet de pilote par l'Aéro-Club de Belgique.

Les chapitres consacrés aux « Avionneurs belges » et aux « Concepts originaux » mettront en exergue les réalisations de ces artisans de l'aviation naissante en Belgique. Au travers de leurs exploits, mais aussi de leurs déboires et de leurs échecs se tissera l'histoire des années pionnières de l'aviation belge.

.....

Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België

Hoofdstuk 3: Pierre de Caters, de onbetwistbare nummer één

Pierre de Caters, eerste Belgische piloot, stichter van een luchtvaartschool en opleider van militaire vliegeniers, staat ook aan de wieg van de eerste onderneming voor het bouwen van vliegtuigen.

Commentaar vooraf bij het hoofdstuk, gewijd aan baron Pierre de Caters

Met dit derde hoofdstuk komen we bij de kern van het verhaal. De voornaamste ontwikkelingen in de omringende landen en in de Verenigde Staten kwamen al aan bod in het vorige hoofdstuk. Voor baron Pierre de Caters, een begiftigde autoracer, kan België niet achterop blijven en dus besluit ook hij om zich in het luchtvaartavontuur te werpen. De vliegtuigen die de baron in Parijs gaat bestellen bij de gebroeders Voisin, hebben hun reputatie al verworven na een vlucht van één kilometer, in gesloten omloop en door Henri Farman op 13 januari 1908 gevlogen. Als afsluiting van die gedenkwaardige vlucht had ik geschreven dat Farman in zijn opzet geslaagd was dankzij o.a. de ‘roeren aan de vleugeltips: de rolroeren’. Zoals dokter Pierre Cryns⁶ me al had doen opmerken, was het vliegtuig Voisin van Farman er niet mee uitgerust. Die inlichting komt uit het boek van Gabriel Voisin ‘Mijn 10.000 vliegers’ en waarin die laatste uitlegt: ‘onze machine had geen rolroeren om de zijwaartse helling op te heffen. Het hoofdcasco bezat echter een voldoende negatieve V-stelling om door de vormgeving en de plaatsing van het centrum voldoende dwarsstabiliteit te bieden’. Dit toont aan dat de gebroeders Voisin het belang van deze innovatie niet echt beseften. De toestellen die ze aan onze Belgische pionier gaan verkopen, zullen er dus geen hebben. De verdienste van baron de Caters is er niet minder om. Het lijkt pas vanaf de Aviator (ik ben voorzichtig) dat zijn vliegtuigen over ‘beweegbare vleugeltips’ zullen beschikken.

Hiermee laat ik u achter in het gezelschap van onze eerste vliegenier... veel leesplezier.

Emem

Volgens de bepaling die Ridder Jules de Laminne geeft aan de periode der pioniers in zijn werk ‘De lente van de Belgische Luchtvaart’⁷, is de benaming pionier slechts toepasselijk op enkele vliegeniers van 1909 en 1910 en eventueel aan enkele van hun aanhangers, allemaal bezeten door de drang avontuur en sterke emoties.

Pierre de Caters, Jules de Laminne, Ernest-Oscar Tips, Jan Olieslagers, Charles Van den Born, Jules Tyck, Emile Allard, Hélène Dutrieu, Daniel en Nicolaas Kinet, Joseph Christiaens en uiteindelijk Georges Nélis, komen zonder twijfel voor op de prestigieuze lijst van de eerste vliegeniers waarop België prat kan gaan. Dit handvol gepassioneerden voor het zwaarder dan de lucht, heeft een beslissende rol gespeeld in de ontwikkeling van de luchtvaart in België, in de omringende landen, en zelfs in andere werelddelen.

⁶Dokter Cryns is lid van de AELR – Air et Espace, Lucht- en Ruimtevaart .

Hij levert al ettelijke jaren bijdragen aan het tijdschrift van die vereniging, die de ‘Vrienden van het Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis’ omvat.

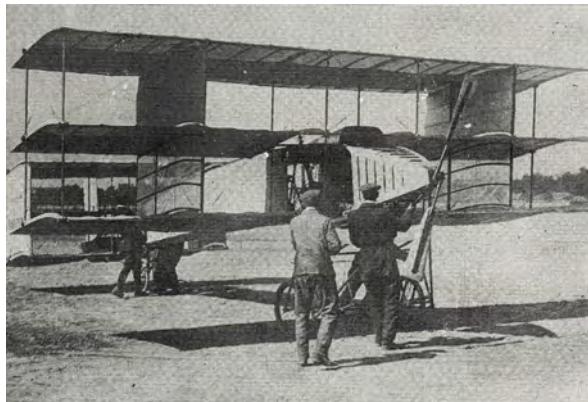
⁷In dit van 1938 daterende werk preciseert Ridder Jules de Laminne, met vliegbrevet No. 9: ‘Het is een feit dat de pionierstijd in België eindigt voor eind 1910 en dat bij het prille begin van 1911, het tijdperk van de pioniers tot het verleden behoort’.

De indrukwekkende weg die Pierre de Caters heeft afgelegd, zal in het huidige hoofdstuk worden beschreven. De verwezenlijkingen en de prestaties van de andere Belgische pioniers zullen in de erop volgende hoofdstukken worden bekeken.

Pierre de Caters (1875-1944) ontdekt de luchtvaart

Tijdens de Luchtvaartweek van Gent, georganiseerd door de ‘Vlaamse Aeroclub’, is men voor de eerste maal in België getuige van het opstijgen van een vliegtuig . Met Henri Farman aan boord die op 30 mei 1908 een wereldpremière uitvoert met een vlucht met passagier over een afstand van meer dan één kilometer. Zijn illustere passagier is Ernest Archdeacon, stichter van de Aeroclub van Frankrijk en één van de belangrijkste mecenassen van de prille luchtvaart. Onder de enthousiaste menigte die zich over de ganse lengte van de kaaien van de Gentse haven heeft opgesteld, bevindt zich een toeschouwer, Pierre de Caters, die een bijzondere aandacht aan de dag legt.

Geboren op 25 december 1875 uit een welgestelde familie, is deze Antwerpenaar gepassioneerd door de mechaniek en zijn toepassingen op gebied van aandrijving. Pierre de Caters lanceert zich na zijn ingenieursstudies in de autosport. Hij wordt een befaamd kampioen met verschillende wereldrecords en talrijke overwinningen op zijn actief in de automobiel- en de watersport. Met zijn avontuurlijke aanleg vindt de Caters dat hij in staat is, net als sommigen van zijn vrienden uit de automobilsport⁸, om te slagen in een omschakeling naar de luchtvaart en om zodoende voor België te kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het zwaarder dan de lucht.



Le triplan Goupy construit par Voisin, modèle avec cloisons verticales (1908).

Door Voisin gebouwde Goupy driedekker, model met verticale tussenschotten (1908).

Tijdens de eerste proeven in oktober 1908, slaagt de baron er verschillende malen in om over een afstand van enkele tientallen meter te vliegen.

Aan boord van zijn cellulaire⁹ tweedekker “de Caters Nr. 2” uitgerust met een motor Vivinus van 100 pk, slaagt onze verbeten pionier er werkelijk in om over een lengte van verschillende honderden meter en op een hoogte van 4 tot 5 m te vliegen. Door dit kunststukje wordt hij de eerste Belgische vliegenier en treedt als dusda-nig de legende van de luchtvaart in. Is het werkelijk noodzakelijk te vermelden dat Pierre de Caters een autodi-dact is in het vliegen, die zich in dit avontuur heeft gestort zonder de minste vliegles te hebben gevuld, omdat er in die periode nog geen tweezitstoestellen bestonden?

In januari 1909 stelt de Caters zijn driedekker Goupy-Voisin tentoon in het Salon van de Automobiel te Brussel. Tijdens zijn bezoek aan de vliegtuigsectie toont Prins Albert I een uitzonderlijke interesse in het vliegtuig. In de loop van de maand maart brengt Pierre de Caters de Minister van Oorlog er van op de hoogte dat hij het idee heeft een vliegveld aan te leggen te Sint-Job-in-'t Goor, een gemeente palend aan 's Gravenwezel. Bij dezelfde gelegenheid deelt hij mede dat alle officieren die verlangen zich eigen te maken met de werking van de vliegtuigen, toegang tot zijn installaties zullen krijgen. Sint-Job-in-'t Goor is gedurende een zekere tijd het middelpunt van de Belgische luchtvaart. De postkaarten van die tijd vermelden het vliegveld als “de Eerste Belgische Statie voor vliegmachinen”.

In april 1909 begeeft Pierre de Caters zich naar Mourmelon in Champagne om er zijn derde toestel, de ‘de Caters Nr. 3’ in ontvangst te nemen. Hij heeft er de gelegenheid om er de beste piloten van dat ogenblik te ontmoeten. In het Antwerpse dagblad ‘De Antwerpse Morgen’ van 21 april 1909 kan men lezen dat “de Baron de Caters er in geslaagd is drie vluchten van een kilometer uit te voeren op een hoogte variërend tussen de 7 en de 12 meter”. De daaropvolgende week vervolgt hetzelfde dag-blad: “Op zondag 25 april heeft Baron de Caters een schitterende vlucht uitgevoerd van 2800 meter waarbij hij een bocht heeft gemaakt”. Het toestel is uitgerust met een totaal nieuwe motor Gobron van 50 pk met 8 cilinders in X, ontwikkeld in de werkhuizen van de Franse motorenfabrikant, Gustave Gobron.

⁸Tijdens de autocompetities heeft Pierre de Caters, die daarenboven kapitein was van het Mercedes-team, contact gehad met de Franse Brit Henri Farman, de Hollander Frits Koolhoven, de Belg Jules de Laminne en de Engelsman Moore-Brabazon die allen pioniers in de luchtvaart zullen worden.

⁹Het toestel wordt cellulair genoemd omwille van de verticale tussenschotten die de twee vleugels verbinden. Op 13 januari 1908 heeft Henri Farman met hetzelfde vliegtuig voorzien van rolroeren, een gesloten circuit van één kilometer gevlogen.

In juni 1909 bekomt Baron de Caters een uitvindersbrevet voor een nieuw vliegtuig dat in vergelijking met de voorgaande toestellen een merkelijke verbetering vormt op het gebied van de stabiliteit en van de wendbaarheid. Om zijn vliegtuigen luchtwaardig te kunnen houden, aarzelt Pierre de Caters niet om een gedeelte van zijn fortuin te spenderen voor het aankopen van verschillende motoren.

In de zomer van 1909 begeeft Pierre de Caters zich naar Duitsland. Nadat hij een twaalftal vluchten heeft uitgevoerd tijdens de Luchtvaarttentoonstelling te Frankfurt, neemt hij achtereenvolgens deel aan de Weken van Berlijn en van Frankfurt. Hij behaalt er telkens een groot succes.



DE CATERS und CLOUTH im FLUGE.



*Le de Caters N°4 avec roue de nez à Francfort et à Berlin, en 1909.
De de Caters Nr 4 met neuswiel in Frankfurt en Berlijn, 1909.*

Tijdens de Week van de Luchtvaart te Antwerpen, de eerste belangrijke internationale samenkomst in België, komt op 27 oktober 1909 eindelijk de bekragting: de Caters wint de gouden medaille die de eerste Belgische vliegenier belooft die officieel één kilometer heeft afgelegd. Onder de Belgische deelnemers noteert men de tegenwoordigheid van Jan Olieslagers, één van onze toekomstige primussen in het vliegen en Ernest-Oscar Tips, een ander groot pionier van de Belgische luchtvaart die er aanwezig is met een door hemzelf ontworpen toestel.

Pierre de Caters en de eerste onderneming in het bouwen van vliegtuigen

Nadat tijdens één van zijn laatste vluchten op de Antwerpse vliegmeeting zijn toestel ernstige schade had opgelopen bij het nemen van een spectaculaire bocht, wendt Pierre de Caters zich tot de gebroeders Bollekens om zijn vliegtuig te herstellen. De werkhuizen Bollekens werden opgericht in 1858 en zijn gespecialiseerd in de houtbewerking. In een recordtijd komen de drie gebroeders Eugène, Isidore en Joseph er toe een deel van de romp, het achterste stabilisatievlak en de voorste 'stabilisator' te vernieuwen. Onmiddellijk hadden de gebroeders Bollekens opgemerkt dat er heel wat verbeteringen aan het toestel konden worden aangebracht. Tot op dat ogenblik werden de vliegtuigen op een rudimentaire wijze gebouwd door niet-ingewijde in de houtbewerking personen die zich van elementair gereedschap bedienden om de montage uit te voeren. Met de hulp van de Caters leggen de specialisten van Bollekens er zich op toe om een gans nieuwe romp te bouwen.

*Pierre de Caters in Antwerpen.
Pierre de Caters à Anvers.*



Op het einde van het jaar 1909, ongetwijfeld geïnspireerd door de rondreis die Wilbur Wright in Europa uitvoert, beslist de Caters om naar Oost-Europa en naar het gebied rond de Middellandse Zee te gaan. Pierre de Caters stelt, dankzij de excellente logistieke steun van de gebroeders Bollekens, zijn vliegtuigen voor in Warschau, Budapest, Konstantinopel en uiteindelijk op 15 december 1909 in Caïro. Hij wordt zodoende de eerste piloot die in deze verschillende hoofdsteden heeft gevlogen.

De zakenman en de ambassadeur van de Belgische luchtvaart

Hij is de eerste Belgische vliegenier die op 3 december 1909 het brevet behaalt van de Internationale Luchtvaartfederatie. Op 16 februari 1910 publiceert het dagblad ‘Le Figaro’ de lijst met de zestien piloten van de wereld die er in geslaagd zijn één uur te vliegen. Baron de Caters is de enige Belg die hierop voorkomt.

Op 17 februari 1910 sticht de baron een vliegmaatschappij, ‘Aviator’ genaamd. De firma krijgt de vertegenwoordiging van de toestellen ‘Aviatik’ afkomstig uit Duitsland (onder licentie van Farman) die ze ‘Aviator’ doopt. De gebroeders Bollekens worden voor rekening van de baron gelast de toestellen te bouwen.

Tijdens de “Flugwoche” van Berlijn in mei 1910 behaalt de Caters de eerste prijs in zweefvlucht, landing en duur.

Eind juli 1910 neemt de baron te Stockel, samen met de grote namen uit de prille Belgische luchtvaart, deel aan het grote vliegfeest dat door de Belgische Aeroclub wordt ingericht. Pierre de Caters krijgt er de kans om Koning Albert I te ontmoeten waarbij hij hem toevertrouwt dat hij de intentie heeft om gratis zes officieren op te leiden. Op 30 augustus overhandigt hij officieel hetzelfde aanbod aan de minister van Oorlog, Generaal Hellebaut.

Zonder het antwoord van de minister af te wachten, vangt hij in september 1910 te Sint-Job-in-'t Goor de opleiding aan van de luitenanten Baudouin Montens en Alfred Sartel. Zodoende wordt hij officieus de eerste instructeur van de Belgische luchtvaart.

Vergezeld door de Belgische piloot Jules Tyck¹⁰ is de Caters eind jaar 1910 in Calcutta.

Hij heeft vier demonterbare vliegtuigen meegenomen die gebouwd zijn door de gebroeders Bollekens en die deze uitvinding brevetteren onder de merknaam ‘Jero’. Deze toestellen worden ter plaatse gemonteerd en gebruikt voor het uitvoeren van demonstratievluchten. In Bangalore voert hij op 2 februari 1911 in het bijzijn van dertigduizend toeschouwers, enkele zeer merkwaardige demonstraties uit. Bij het afsluiten met een laatste voorstelling van zijn Aziatische rondreis te Secunderabad, beslist hij spijtig genoeg een einde te maken aan zijn loopbaan als internationaal vliegenier.



Jules Tyck tijdens de Antwerpse Week

Jules Tyck à la Semaine d'Anvers

Bij zijn terugkeer te Antwerpen wordt de Caters door de Franse autoriteiten het Kruis van Ridder in het Erelegioen toegekend voor zijn verdiensten aan de luchtvaart.

De baron heeft eveneens beslist een eind te maken aan zijn vennootschap Aviator. Zijn vier vliegtuigen samen met de acht looden te Sint-Job-in-'t Goor worden door de gebroeders Bollekens overgenomen. Zij huren het vliegveld van de familie de Caters en zetten alle activiteiten van de vennootschap van de baron verder.

Onder druk van zijn familie trekt Pierre de Caters, die gekozen heeft voor een rustiger en minder kostelijk leven, zich begin 1912 op zijn landerijen terug. Hij verschijnt in 1914 terug op het toneel wanneer hij zich van bij het begin van de vijandelijkheden ten dienste stelt van de Koning en van de Natie. Pierre de Caters wordt gedurende één jaar, van juni 1915 tot de zomer van 1916, de eerste bevelhebber van de Belgische Militaire Vliegschool te Etampes (Frankrijk). Eind 1916 verlaat Luitenant de Caters definitief de wereld van de luchtvaart.

Het past het avant-gardisme van Baron Pierre de Caters samen te vatten. Als Belgisch piloot nummer één, heeft hij de weg voor de luchtvaart van België geopend. Hij heeft het eerste vliegveld bedacht met alle noodzakelijke infrastructuur. Als een ware ziener richt hij een luchtvaartvennootschap op, bouwt de eerste vliegtuigen om met het oog op een militair en commercieel gebruik, sticht een vliegschool en vormt tezelfdertijd de eerste militaire piloten. Hij verzekert de initiële vertegenwoordiging in België voor een vreemde firma gespecialiseerd in de vliegtuigbouw. In Europa, Afrika en Azië wordt hij de ambassadeur van de Belgische luchtvaartindustrie. En als orgelpunt op zijn vliegeniersloopbaan, is hij tijdens de Grote Oorlog de eerste bevelhebber van de Militaire Vliegschool.

¹⁰Jules Tyck is niet de eerste de beste. Op 7 mei 1910 heeft hij zijn brevet nummer 8 behaald bij de Belgische Aeroclub en hij heeft zich reeds doen opmerken tijdens de Week van Bordeaux (september 1910) door zich met zijn Blériot XI derde te worden in de hoogteproef.

In de hoofdstukken 4 en 5, "De andere pioniers" en "De verkenners", zal de loopbaan van de andere grote Belgische vliegeniers worden bekenen naargelang de senioriteitslijst: de datum van het vliegbrevet, uitgereikt door de Belgische Aeroclub. De hoofdstukken gewijd aan de "Belgische Vliegtuigbouwers" en aan "Originele Concepten" zullen de verwezenlijkingen van de ambachtslui van de ontluikende Belgische luchtvaartindustrie benadrukken. Doorheen hun wapenfeiten, maar ook doorheen hun teleurstellingen en tegenslagen, zal de geschiedenis van de pioniersjaren van de Belgische luchtvaart worden geweven.

Vertaling: Paul & Marie-Christine Buyse-Libaert

Ons lid Micheline Himschoot stuurde ons deze foto's van Christian Hustinx op Blériot in 1910. Bedankt!

Notre membre, Micheline Himschoot, nous a fait parvenir ces deux photos de Christian Hustinx sur Blériot en 1910. Merci bien !



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.



HERDENKINGSVLUCHT PRAAG-BRUSSEL 1923-2008



Een beetje geschiedenis

Kort na de Eerste Wereldoorlog werd in Tsjecho-Slowakije (het hedendaagse Tsjechië) een onafhankelijke vliegtuigindustrie opgestart. In 1919 werd door de constructeur AVIA de BH-1 gebouwd, zo genoemd naar zijn ontwerpers Pavel BEnes en Miroslav HAjn. Proefondervinderlijke verbeteringen leidden tot de bouw van het type BH-5. Het was een laagdekker met dikke vleugel en uitgerust met een motor Walter NZ-60. Het toestel was uitermate geschikt voor opleiding en als toerismevliegtuig. Het bezat goede aerodynamische eigenschappen, wat het uitvoeren van basisacrobatie mogelijk maakte. Vandaar dat het merendeel van de Tsjechische piloten die tijdens WO II bij de RAF vlogen, hun elementaire opleiding op de BH-5 genoten hadden.

De wedstrijd van 85 jaar geleden

In 1923 schreef de toenmalige Belgische Aeroclub (deze vereniging was toen nog niet Koninklijk) op 30 juni en 01 juli een internationale wedstrijd uit voor toerismevliegtuigen. Deze stond onder de hoge bescherming van de toenmalige Koning Albert I, zelf een fervent aanhanger van de prille luchtvaart en persoonlijk zeer bevriend met bepaalde Tsjechische piloten. Eén van hen, Jan Stork, vocht tijdens WO I boven het door de Duitsers bezet België en werd na de oorlog door de Koning tot ridder in de Orde van Leopold II benoemd. Een reden te meer om aan de wedstrijd deel te nemen.

In eerste instantie bestond het plan al om met de AVIA BH-1 deel te nemen aan de race van 1922. Maar op het laatste ogenblik kon dit om bepaalde redenen niet doorgaan.

De wedstrijd bestond uit verschillende onderdelen: het toestel moest gemakkelijk gedemonteerd, vervoerd en hermonteerd kunnen worden, er werd rekening gehouden met de benodigde start- en landingsafstand, het diende over bepaalde aerodynamische karakteristieken te beschikken en bovendien moest er om ter snelst een bepaald circuit worden gevlogen.

Slechts enkele dagen voor de wedstrijd werd vanaf het vliegveld van Praag de proefvlucht met de BH-5 gevlogen. Die was uitgerust met een motor Walter NZ-60 van 65 pk. De piloot was de amateur-vlieger Dr Zdenko Lhota. Het resultaat van de testvlucht was dermate positief dat, niettegenstaande er praktisch geen tijd meer restte om het toestel optimaal af te stellen, constructeur AVIA besliste om deel te nemen aan de race van 1923, met als piloot Dr Zdenko Lhota. Hij steeg te Praag op richting Brussel op 28 juni om 15.45 u. Omwille van de mist en de vallende nacht, landde hij dezelfde dag om 17.00 u te Cheb. 's Anderendaags steeg hij op om 06.00 u en kwam te Mainz aan om 08.42 u.

Voor de eerste maal in de geschiedenis van de luchtvaart, vloog een Tsjecho-Slowaaks toestel via het Duitse luchtruim van Tsjecho-Slowakije naar Frankrijk en dit niettegenstaande de piloot door tijdgebrek niet de vereiste toelating had kunnen aanvragen om Duitsland te mogen overvliegen. De navigatie was door de mist uiterst moeilijk en de vliegenier was verplicht om het grootste deel van het traject af te leggen door zich enkel en alleen op zijn kompas te richten. Op het vliegveld van Mainz werd de piloot uiterst vriendschappelijk door de Franse eskadercommandant ontvangen. Na te hebben volgetankt, wordt de vlucht om 11.00 u richting Brussel verdergezet, waar het toestel om 13.20 u landt op het vliegplein van Evere. Niettegenstaande het slechte weer werd de afstand Praag-Brussel, ongeveer 800 km, afgelegd in 6.25 uur, hetzij een gemiddelde snelheid van 138 km/u. Dit betekende niet alleen voor het toerismevliegen doch ook voor de ganse luchtvaart een belangrijke prestatie. Het is dan ook met eenparigheid van stemmen dat de AVIA BH-5, tevens rekening houdend met zijn hiervoor vermelde karakteristieken, eenparig door de Belgische Jury niet alleen als winnaar van de Beker van de Koning maar

ook als winnaar in de Wedstrijd voor Toerismevliegtuigen werd uitgeroepen in de categorie met motorvermogen tot 100 pk. De wedstrijdbeker werd door Koning Albert I persoonlijk aan Dr Zdenko Lhota overhandigd.

Nog een anekdote: het was voorzien dat het toestel zou worden gedemonteerd en via de weg naar Tsjecho-Slowakije zou worden teruggebracht. Daar er zich tijdens de vlucht niet de minste problemen voordeden en het vliegtuig volledig aan de verwachtingen beantwoordde, besliste Dr Zdenko Lhota dan maar eenvoudigweg om zelf terug te vliegen! Die terugvlucht startte op 3 juli om 10.50 u en Dr Zdenko Lhota maakte te Mainz zijn eerste tussenlanding om 13.05 u. Daar vertrok hij om 15.15 u en landde om 17.30 u te Cheb. Hij stieeg opnieuw op om 18.30 u en kwam te Praag aan om 19.50 u. De totale trip werd dus eveneens aan een gemiddelde snelheid van 138 km/u afgelegd.

De BH-5 was geïmmatriculeerd als L-BOSA, waardoor alle toestellen van dit type de bijnaam Boska werd toegekend.

De overwinning van de BH-5 had voor de vliegtuigbouwer AVIA een belangrijk gevolg: ons Militair Vliegwezen diende ten spoedigste het jachtvliegtuig Nieuport te vervangen. Het voldeed niet meer aan de eisen van het ogenblik, onder andere op gebied van acrobatie, wendbaarheid en snelheid. Als gevolg van de vernoemde overwinning, kocht ons Vliegwezen een veertigtal toestellen aan. Deze waren ondertussen geëvolueerd naar het type BH-21. Dat was een dubbeldekker met nog betere karakteristieken. Deze bestelling was voor België economisch een goede zaak daar SABCA het belangrijkste deel van de bestelling onder licentie vervaardigde. Tussen haakjes: de BH-21 bleef tot begin van de jaren 1930 in dienst, waarna het werd vervangen door de fameuze Fairey Firefly.

De herdenkingsvlucht van 85 jaar later

In Tsjechië bestaat er een vereniging, de Historical Flight RCS, opgericht door Frantisek Perina, een jachtpiloot in de RAF tijdens WO II en een legende van de Tsjechische Luchtmacht. Hij houdt zich bezig met het vliegwaardig maken van oldtimers en ook met het bouwen van oude toestellen conform de originele plans. Zo hebben zij onder andere een replica gemaakt van de BH-1 en van de BH-5. Beide toestellen nemen regelmatig deel aan Tsjechische luchtshows.



AVIA BH-1

Constructie van de BH-5

Het toestel werd gebouwd op basis van de BH-1, het eerste vliegtuig dat de werkhuizen van Avia Works verliet. De BH-5 was groter, sterker en meer verfijnd op gebied van aerodynamica en technologie dan de BH-1. Het was ook het eerste Tsjecho-Slowaaks toestel dat een buitenlandse eerste prijs won. Met het bouwen van de replica werd in augustus 2003 gestart, nadat twee derde van de originele technische documentatie werd samengebundeld en de nodige berekeningen werden gemaakt. Verder steunde men op oorspronkelijke foto's. Het houten skelet werd op de originele wijze gemaakt: deels in fijnspar, den, linde, beuk en es, afkomstig uit de Tsjechische bossen. Het berkenhout voor het vervaardigen van de triplex werd uit Finland geïmporteerd. Dat bekleedt de ganse romp, het vaste staartgedeelte en gedeeltelijk de vleugels. Het geheel en dus ook de niet met triplex beklede delen werd volledig met linnen overtrokken. Het vliegtuig heeft een vast landingsgestel en geen staartwiel maar is wel voorzien van een kruk. Enkel de motorkap, de olie- en de brandstoffentank zijn vervaardigd uit duraluminium. Aan dit werk werden 17000 manuren besteed en het werd beëindigd in de maand mei van het jaar 2007. Daar het vliegtuig werd uitgerust met de originele Walter NZ-60 motor, moet het als experimenteel worden gebruikt. Tenslotte moet nog worden aangestipt dat alle bouwfases van de BH-5 werden gesuperviseerd door enerzijds een privaat keuringsorganisme terzake en anderzijds door de Burgerlijke Luchtvaartautoriteit van de Tsjechische Republiek.

Specificaties en Karakteristieken

Spanwijdte 9,7 m

Lengte 6,5 m

Hoogte 2,5 m

Leeggewicht 350 kg

Maximum startgewicht 580 kg

Kruissnelheid 140 à 160 km/H

Maximumsnelheid in horizontale vlucht 210 km/H

Stijgsnelheid met volle lading 2,7 m/s

Maximum stijgsnelheid 4,5 m/s

Vliegbereik 480 km

Motor Walter NZ-60 van 65 pk

Houten schroef

Het Idee

Als herdenking van deze historische vlucht hadden de leden van de Historical Flight CZ het idee deze trip nog eens over te doen. Uit erkentelijkheid aan de ontwerpers, de uitvoerders en de constructeur AVIA zou de tocht met de beide toestellen worden gemaakt: de BH-1, zoals reeds vermeld voorzien om deel te nemen aan de wedstrijd van het jaar 1922 en de BH-5. Een opmerkelijk feit zou ook zijn dat er met de beide toestellen voor de eerste maal in de geschiedenis met officiële toelating over Duitsland zou worden gevlogen. Een Cessna 150 zou de beide toestellen vergezellen om de navigatie en de radiooverbindingen te verzekeren.

De Vliegroute

Er zou worden getracht om zo nauwkeurig mogelijk de oorspronkelijke route te volgen. Het enige verschil zou bestaan in het aantal tussenlandingen. Op basis van de huidige reglementering moet nu de te volgen route in zes fases worden ingedeeld. Er zou worden gestart vanaf Praag-Letnany op zaterdag 26 juli om uiteindelijk in Brussel (EBGB) aan te komen op dinsdag 29 juli.

De verschillende etappes zijn de volgende (cfr kaart in bijlage):

- 1) Letnany-Praag – Tachev 145 km
 - 2) Tachev – Coburg 133 km
 - 3) Coburg – Ober-Mörden 164 km
 - 4) Ober-Mörden – Bad-Neuenahr – Ahrweiler 114 km
 - 5) Ahrweiler – Kiewit 138 km
 - 6) Kiewit – Grimbergen 69 km
- Hetzij een totale afstand van 760 km.

Van links naar rechts: Milan (piloot van de BH-5), Raymond Baccaert (LtKol Vl bd), Cynrik De Decker en Paul Buyse.

De gauche à droite: Milan (pilote du BH-5), Raymond Baccaert (Lt Col Avi er), Cynrik De Decker et Paul Buyse.



Petr Kříž © www.historicflight.cz

De Herdeningsvlucht

Voor de organisatie in Brussel werd door Historical Flight CZ een beroep gedaan op BAHA (Belgian Aviation History Association) vertegenwoordigd door zijn ondervoorzitter, de heer Cynrik De Decker, tevens uitgever van het boek *Geschiedenis van de 15^{de} Wing*. Hij nam contact op met Paul Buyse met de vraag de detailregeling op zich te nemen. In het kader van 60 Jaar 15^{de} Wing en als speciale attractie, had deze laatste de bedoeling de landing op zondag 16 september tijdens de Open Door te laten doorgaan op het vliegplein van Melsbroek.

Dit bleek reglementair onmogelijk aangezien de beide toestellen niet over een staartwiel beschikken maar wel uitgerust zijn met een kruk, zodat er op gras moet worden geland in plaats van op een verharde oppervlakte. Het grasplein tussen de startbaan 25R en de AML was hiervoor door de grote oneffenheden niet geschikt. Vandaar dat er moest worden uitgekeken naar een alternatieve landingsplaats, niet te ver van Melsbroek verwijderd. Grimbergen bleek de enige aanvaardbare oplossing en werd unaniem door de Tsjechische afvaardiging aanvaard tijdens een werkvergadering in de 15^{de} Wing en een controle ter plaatse van het vliegveld van Grimbergen op 18 juli.

De drie vliegtuigen vertrokken in Praag op 26 juli en landden op Grimbergen in de namiddag van de 29^{ste} juli. De bemanningen werden er ontvangen door o.a. de Ambassadeur van de Tsjechische Republiek Vladimir Müller en zijn Militaire Attaché Kolonel Jan Sitar; de Commandant Luchtcomponent LtGen VI Van Caelenberghe; de Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart LtGen VI b.d. Mandl; Kol VI Flamang, korpscommandant van de 15^{de} Wing samen met zijn adjunct Kol Philips; de heer Wieme, Voorzitter van de Koninklijke Belgische Aeroclub; mevrouw Juliette Liska van Tsjechische afkomst en tevens de eerste Tsjechische vrouwelijke pilote (was tussen beide wereldoorlogen naar België gevlogen en behaalde hier haar brevet op SV); e.a.

Replica van de Beker

Gezien de wedstrijd in 1923 werd ingericht door de huidige Koninklijke Belgische Aeroclub, (KBAC) contacteerde Paul Buyse de voorzitter van deze vereniging, de heer Victor Wieme, met de vraag of de Aeroclub eventueel een receptie zou kunnen organiseren ter ere van de beide piloten, namelijk Milan Mikulecky (BH-5) en Marcel Sezemsky (BH-1). Dit voorstel werd onmiddellijk aanvaard en er werd beslist deze manifestatie te organiseren in het Huis der Vleugels op de tweede

woensdag van november, t.t.z. tijdens de maandelijkse samenkomst van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart. Om bepaalde redenen kon deze receptie niet vroeger plaatshebben.

Paul Buyse kon via zijn persoonlijke relatie met de heer Georges Dirinck, afgevaardigd bestuurder van de n.v. GEDI-TROF een replica bekomen van de in 1923 overhandigde beker. Hierop is een plaatje aangebracht met de inscriptie: **MEMORIAL FLIGHT / Avia BH-5 (Replica) / Praha-Brussels (EBGB) / 1923-2008 / Royal Belgian Aeroclub**. Deze beker samen met een erediploma voor elke piloot werd tijdens de receptie door de voorzitter KBAC, de heer Victor Wieme, overhandigd aan de Ambassadeur van de Tsjechische Republiek de heer Vladimir Müller. Spijtig genoeg konden de beide piloten niet aanwezig zijn.

Epiloog

Het toestel de BH-1 is zonder de minste problemen op eigen kracht naar Tsjechië teruggevlogen. De BH-5 daarentegen werd door één van de C-130's van de 15^{de} Wing teruggebracht naar Brno, waar het toestel moest deelnemen aan een vliegmeeting. Er was voorzien dat het na deze meeting met de Hercules zou terugkomen om tot in de lente van volgend jaar te worden tentoongesteld in de Luchtvaartsectie van het Legermuseum te Brussel. Dit is echter niet doorgegaan omdat tijdens het verblijf in België, de uit 1923 originele motor Walter NZ-60 nationaal erfgoed werd verklaard en het toestel dus zonder bijzondere toelating van de Tsjechische Regering het land niet meer mag verlaten.

Door Paul Buyse



VOL COMMEMORATIF PRAGUE-BRUXELLES 1923-2008

Un peu d'histoire

C'est peu après la première guerre mondiale que fut mise sur pied en Tchécoslovaquie (actuellement la République Tchèque) une industrie aéronautique indépendante. En 1919 le constructeur AVIA construisait le BH-1, ainsi nommé d'après ses créateurs Pavel Benes et Miroslav Hajn. En se basant sur des améliorations expérimentales, ils aboutissaient à la construction du BH-5. C'était un biplan à aile épaisse et muni d'un moteur Walter NZ-60. L'appareil se convenait particulièrement à l'instruction et comme avion de tourisme. En plus il possédait de bonnes qualités aérodynamiques, ce qui le rendait apte à l'acrobatie de base. De ce fait, la plupart des pilotes tchèques qui pendant la seconde guerre mondiale rejoignirent à la RAF, avaient reçu leur instruction élémentaire sur le BH-5.

Le concours organisé il-y-a 85 ans

C'est en 1923 que l'Aéroclub belge de l'époque (à ce moment cette association n'était pas encore Royale) organisa le 30 juin et le 01 juillet un concours international pour avions de tourisme. Ce concours était mis sous la haute protection du Roi Albert I, qui était lui-même un adepte fervent de l'aviation naissante et qui avait des liens d'amitié avec certains pilotes tchèques. L'un d'entr'eux, Jan Stork, s'était battu pendant la première guerre mondiale au-dessus de la Belgique occupée par les allemands. Après la guerre il fut nommé Chevalier de l'Ordre de Léopold II personnellement par le Roi. Une raison de plus pour participer au concours.

Initialement, la Tchécoslovaquie avait eu l'intention de participer en 1922 avec le « AVIA BH-1 ». Au dernier moment il fallut y renoncer pour diverses raisons.

Le concours comprenait plusieurs disciplines : l'appareil devait pouvoir être facilement démonté, transporté et remonté ; il était tenu compte de la longueur de piste nécessaire pour le décollage et pour l'atterrissement ; il devait répondre à des caractéristiques aérodynamiques bien déterminées ; et pour terminer il fallait participer à un concours de vitesse sur un circuit bien défini.

Ce n'est que quelques jours seulement avant le concours, que le BH-5 fit son premier vol d'essai à partir de l'aérodrome de Prague. L'appareil était muni d'un moteur Walter NZ-60 de 65 cv. Le pilote était l'aviateur-amateur Dr Zdenko Lhota. Le résultat du vol d'essai était à ce point satisfaisant que, malgré le peu de temps restant pour mettre l'appareil au point de façon optimale, le constructeur AVIA décida de l'engager au concours de 1923 avec le Dr Zdenko Lhota aux commandes. Il décolla de Prague en direction de Bruxelles le 28 juin à 15.45h. A cause du brouillard et de la nuit tombante, il atterrit le même jour à 17.00h à Cheb. Le lendemain il décollait à 6.00h et arrivait à Mainz vers 8.42h.



Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, un appareil Tchécoslovaque survolait le territoire allemand en se rendant de Tchécoslovaquie vers la Belgique et ceci malgré le fait que le pilote, par manque de temps, n'avait pas demandé la permission de survoler l'Allemagne.

La navigation était particulièrement difficile à cause du brouillard, le pilote devant se baser uniquement sur la boussole pour la plus grande partie du trajet. A la plaine de Mainz l'aviateur fut reçu très amicalement par le commandant d'escadrille français. Après avoir fait le plein d'essence, le vol se poursuivit vers Bruxelles où l'appareil atterrit à 13.20h sur l'aérodrome d'Evere. Malgré le mauvais temps la distance d'environ 800 km entre Prague et Bruxelles avait été couverte en 6.25h, soit à la vitesse moyenne de 138 km/h. C'était une prestation importante, non seulement pour l'aviation de tourisme, mais pour toute l'aviation. Par conséquent, tenant compte des caractéristiques de l'appareil citées plus haut, c'est à l'unanimité des voix du jury belge que l'AVIA BH-5 fut déclaré vainqueur non seulement de la « Coupe du Roi » mais également du « Concours pour avions de tourisme à moteur jusqu'à 100 cv ». Le Dr Zdenko Lhota reçut la coupe des mains du Roi Albert I en personne.

Une autre anecdote : il était prévu que l'appareil serait démonté et ramené en Tchécoslovaquie par la route. Mais comme durant tous les vols ne s'était posé aucun problème et que l'avion répondait à toutes les attentes, le Dr Zdenko Lhota décida tout simplement de faire le voyage de retour à bord de son avion ! Il décolla de Bruxelles le 3 juillet à 10.50h et fit sa première escale à Mainz vers 13.05h. De là il repartit à 15.15h pour atterrir à Cheb à 17.30h. Décollant de là à 18.30h, il arriva à Prague à 19.50h. Ce trajet fut donc également parcouru à la vitesse moyenne de 138 km/h.

Comme le BH-5 était immatriculé L-BOSA, tous les avions de ce type recevaient le surnom Boska.

Pour le constructeur AVIA, la victoire du BH-5 eut une suite considérable. Notre Aviation militaire devait remplacer le plus vite possible l'avion de chasse Nieuport, utilisé pendant la première guerre mondiale. Cet appareil ne répondait plus aux exigences actuelles, entr'autres dans les domaines de l'acrobatie, de la maniabilité et de la vitesse. Suite à la victoire précitée, notre aviation commanda une quarantaine d'appareils. Entretemps ceux-ci avaient évolué vers le type BH-21. Il s'agissait d'un biplan aux caractéristiques plus performantes que le BH-5. Cette commande était de plus économiquement une bonne affaire pour la Belgique car la SABCA construisit sous licence la plupart des avions de cette commande. Entre parenthèses, le BH-21 est resté en service jusqu'au début des années 1930, lorsqu'il fut remplacé par le fameux Fairey Firefly.

Un vol commémoratif 85 ans plus tard

En Tchéquie il existe une organisation, le Historical Flight CZ fondée par Frantisek Perina, pilote de chasse à la RAF pendant la seconde guerre mondiale et devenu une légende de la Force Aérienne Tchèque. Cette organisation s'occupe de la restauration et la remise en état de vol d'avions « oldtimer ». En plus elle construit des répliques d'anciens types d'avions suivant les plans originaux. C'est ainsi qu'on a fait des répliques du BH-1 et du BH-5. Ces deux appareils participent régulièrement à des air-shows tchèques.

Construction du BH-5

L'appareil a été construit sur base du BH-1, le premier avion qui sorti des ateliers d'AVIA WORKS. Le BH-5 était plus grand, plus robuste et plus sophistiqué sur le plan aérodynamique et technologique que le BH-1. C'était également le premier appareil tchèque ayant gagné un premier prix à l'étranger.

La construction de la réplique fut entamée en août 2003, après avoir rassemblé les deux tiers de la documentation technique originale et après avoir fait les calculs nécessaires. Pour le reste on se basait sur des photos d'origine. La construction du squelette en bois fut exécutée suivant la méthode originale : partiellement en épicéa, en pin, en tilleul, en hêtre et en frêne, tous venant des forêts tchèques. Le bouleau utilisé pour la fabrication du triplex fut importé de Finlande. Ce dernier est utilisé pour le recouvrement de toute la coque, les parties fixes de la queue et partiellement pour les ailes. L'ensemble, y comprises les parties non couvertes de triplex, est revêtu d'un entoilage. L'avion a un train d'atterrissage fixe, il n'a pas de roue de queue mais il est pourvu d'une béquille. Seul le capot du moteur et les réservoirs de carburant et d'huile sont en duralumin. Tout ce travail qui a nécessité 17.000 heures de main d'œuvre fut achevé au mois de mai 2007. Comme l'avion est pourvu du moteur original Walter NZ-60, il doit être utilisé en tant qu'appareil expérimental. En outre il est important de noter que toutes les phases de fabrication de la réplique du BH-5 ont été supervisées d'une part par un organisme de contrôle privé agréé et d'autre part par les Autorités de l'Aviation Civile de la République Tchèque.

Spécifications et caractéristiques

- * Envergure : 9,7 m.
- * Longueur : 6,5 m.
- * Hauteur : 2,5 m.
- * Poids à vide : 350 kg.
- * Poids maximum au décollage : 580 kg.
- * Vitesse de croisière : 140 à 160 km/h.
- * Vitesse maximum en vol horizontal : 210 km/h.
- * Vitesse de montée avec charge maximum : 2,7 m/s.
- * Vitesse de montée maximum : 4,5 m/s.
- * Rayon d'action : 480 km.
- * Moteur « Walter NZ-60 » de 65 cv.
- * Hélice en bois.

Le projet

En commémoration du vol historique, les membres du Historical Flight CZ concurent l'idée de refaire encore une fois ce trajet. Par reconnaissance pour les créateurs, les réalisateurs et le constructeur AVIA, le vol se ferait avec les deux types d'appareils : le BH-1 qui avait déjà été prévu pour participer au concours de l'année 1922, comme noté plus haut, et le BH-5. Il serait en outre remarquable que ces deux appareils voleraient, pour la première fois dans l'histoire, avec une autorisation officielle au-dessus du territoire allemand. Un Cessna-150 accompagnerait les deux avions pour assurer la navigation et les liaisons radio avec le contrôle au sol.

Le Plan de Navigation

On essaierait de suivre le trajet original aussi exactement que possible. La seule différence serait le nombre d'atterrissements. Sur la base des réglementations actuelles, la route à suivre serait divisée en six étapes. On partirait de Prague-Letnany le samedi 26 juillet 2008 pour arriver finalement à Bruxelles (Grimbergen) le mardi 29 juillet.

Les différentes étapes sont les suivantes (cfr carte) :

- 1) Letnany-Prague – Tachev = 145 km.
 - 2) Tachev – Coburg = 133 km.
 - 3) Coburg – Ober-Mörlen = 164 km.
 - 4) Ober-Mörlen – Bad-Neuenahr – Ahrweiler = 114 km.
 - 5) Ahrweiler – Kiewit = 138 km.
 - 6) Kiewit – Grimbergen = 69 km.
- Soit une distance totale de 760 km.

Le Vol commémoratif proprement dit

Pour l'organisation à Bruxelles, le Historical Flight CZ a fait appel à la BAHA (Belgian Aviation History Association) représenté par le vice-président, Monsieur Cynrik De Decker, qui est aussi l'éditeur de l'ouvrage récent « Historique du 15^e Wing ». Il contacta Paul Buyse, lui demandant s'il voulait s'occuper en détail de cette manifestation. Ce dernier avait l'intention, comme attraction exceptionnelle dans le cadre du 60^e anniversaire du 15^e Wing, de faire atterrir les avions à Melsbroek le dimanche 16 septembre, au cours de l'Open Door.

Malheureusement ce ne fut pas autorisé car les avions étant munis d'une béquille et non d'une roue de queue, ils devaient se poser dans l'herbe et non sur une piste avec revêtement dur. Comme d'autre part la surface herbeuse entre l'AML et la piste 25R n'était pas du tout plane, il n'était pas question d'y atterrir. Il fallut donc chercher un autre terrain, pas trop éloigné de Melsbroek. Grimbergen parut la seule solution acceptable qui fut accepté à l'unanimité après une réunion le 18 juillet au 15^e Wing avec une délégation tchèque dont les deux pilotes faisaient partie, et après un contrôle des lieux à Grimbergen.

Les trois avions décollèrent de Prague le 26 juillet et atterrirent à Grimbergen dans l'après-midi du 29 juillet. Les équipages furent accueillis par e.a. l'Ambassadeur de la République Tchèque, Monsieur Vladimir Müller accompagné de son Attaché Militaire le Colonel Jan Sitar ; le Commandant de notre Aircomponent le Lieutenant-Général-Aviateur Van Caelenbergh ; le Président des « Vieilles Tiges de l'Aviation Belge » le Lieutenant-Général-Aviateur e.r. Mandl, le Colonel-Aviateur Flamang, commandant de la base du 15^{ème} Wing, accompagné de son adjoint le Colonel Philips; Monsieur Wieme, Président de l'Aéroclub Royal de Belgique ; Madame Juliette Liska, d'origine tchèque et qui est la première femme pilote tchèque (entre les deux guerres mondiales Madame Liska s'est enfuie vers la Belgique et y a obtenu le brevet sur SV).



AVIA BH-5

Une réplique de la Coupe

Du fait que le concours de 1923 avait été organisé par l'Aéroclub Belge d'autrefois, Paul Buyse prit contact avec son Président en exercice, Monsieur Victor Wieme, lui demandant d'envisager l'organisation d'une réception en l'honneur des deux pilotes tchèques, Milan Mikulecky (BH-5) et Marcel Sezemsky (BH-1). Cette proposition étant de suite acceptée, il fut décidé d'organiser cette manifestation à la Maison des Ailes le second mercredi du mois de novembre, jour la réunion mensuelle des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge. Quelques aléas empêchèrent que cette rencontre ait lieu plus tôt.

Via ses relations personnelles avec Monsieur Georges Dirinck, Directeur-Délégué de la s.a. GEDI-TROF , Paul Buyse put obtenir gratuitement la fabrication d'une réplique de la coupe remise en 1923. Cette réplique porte une plaque avec l'inscription : « MEMORIAL FLIGHT / Avia BH-5 (Re-plica) / Praha-Brussels (EBGB) / 1923-2008 / Royal Belgian Aéroclub ». Au cours de la réception, cette coupe ainsi qu'un diplôme d'honneur pour chaque pilote furent remis par le Président de l'ACRB Monsieur Wieme à l'Ambassadeur de la République Tchèque, Monsieur Vladimir Müller. Au grand regret de tous, les deux pilotes n'avaient pu être présents à cette cérémonie.

Epilogue

L'appareil BH-1 a pu retourner par ses propres moyens et sans encombre vers la République Tchèque. Le BH-5 par contre a été transporté par un C-130 du 15^{ème} Wing, vers Brno où l'avion devait participer à un meeting aérien. Il était prévu qu'après le meeting le BH-5 reviendrait à Bruxelles dans le Hercules pour être exposé jusqu'au printemps prochain à la Section Air et Espace du Musée de l'Armée et d'Histoire militaire. Cela n'a pu se faire car, pendant son séjour en Belgique, le moteur

Walter NZ-60 de construction originale de 1923, avait été déclaré patrimoine national et de ce fait l'appareil ne pouvait dorénavant plus quitter le pays sans une autorisation spéciale du gouvernement de la République Tchèque.

Par Paul Buyse



Monsieur Wieme (à gauche) et l'Ambassadeur Vladimir Müller

BEZIELERS VAN HET GUYNEMERCOMITE ONDERSCHEIDEN

Tijdens zijn leven was Georges Guynemer al door zijn uitzonderlijke moed een legende geworden. Zijn naam lag dan ook op ieders lippen; voor de burgers en de militairen werd hij het symbool van hoop op een overwinning. Voor de jachtpiloot werd hij een voorbeeld. Sindsdien wordt op elke Franse luchtmachtbasis op 11 september voor hem een korte plechtigheid gehouden, al 90 jaar lang.

Een eerste initiatief om Guynemer in Poelkapelle plechtig te herdenken werd genomen door onze Belgische azen, die een enorme bewondering voor hem hadden. In 1923 richtten Willy Coppens, André De Meulemeester, Edmond Thieffry, Jan Olieslagers en Fernand Jacquet, onder de hoge bescherming van Koning Albert I, een comité op en zamelden fondsen in om een monument op te richten.

In 1967 werd het plaatselijke Guynemercomité opgericht om samen met de Fransen de 50^{ste} verjaring van zijn verdwijning plechtig te herdenken. De Franse oorlogsveteranen drongen nadien aan om dit jaarlijks te herhalen en zo werd Poelkapelle langzamerhand een bedevaartplaats voor vele legerpiloten uit de recente oorlogen.

Vanaf 1988 werden die Frans-Belgische vriendschapsbanden met een vijfjaarlijkse plechtigheid levendig gehouden. Het comité aanzag het telkens als een punt van eer om alles goed voor te bereiden, alsof de deugden van Guynemer de hunne waren geworden:

“Faire Face” (*Er tegenaan*) en “Tant que l'on a pas tout donné, on n'a rien donné” (*Zo lang je niet alles hebt gegeven, heb je niets gegeven*), Guynemers beroemde uitspraken werden door de vijf leden niet vergeten.

Veertig jaar lang, tot in 2007 zorgden ze ervoor dat op die dag het zo rustige dorp een verzamelplaats werd van luchtvaartpioniers, strijdmakers en ...gewezen tegenstanders van Georges Guynemer.



Tijdens de plechtigheid in september 2007 stelden mevrouw Jocelyne Caballero - Frans Consul te Antwerpen - en Generaal Stéphane Abrial, Stafchef Franse luchtmacht, voor om de eerste bezielaars van het comité te onderscheiden met het zilveren ereteken: “Médaille de la Défense Nationale”, zilveren niveau.

Kolonel Vlieger Rudy Theys, bevelhebber van de basis Koksijde, had ervoor gezorgd dat de plechtige overhandiging kon plaatshebben op “zijn” basis, de 16 december laatstleden.

Een meer symbolische plaats bestaat er niet, basis Koksijde zorgt immers al 40 jaar traditiegetrouw voor de logistieke steun tijdens de plechtigheden door onder andere op het einde van de plechtigheid met een helikopter rozen boven het monument te dropen. Een van die Seaking helikopters bleek na al die jaren ook zijn verdienste gehad te hebben en zou 's anderendaags naar het museum overgevlogen worden. De uitleg door de duiker en een “medic” werden door alle genodigden erg op prijs gesteld. Onder hen o.a. het voltallige Franse Guynemercomité, de Provinciecommandant van West-Vlaanderen Jan De Vos, Vieilles Tiges voorzitter Michel Mandl.

Kolonel Caïtucoli, bevelhebber van de basis B.A. 103 te Cambrai die al evenveel jaren zorgt voor een “fly past” door een formatie Mirage. Hij speldde de gewezen bestuursleden de medailles op.

Dat Guynemer voor het Franse leger meer betekent dan zomaar een gesneuveld held, bleek alvast uit hun waardering aan het plaatselijke comité.

HOMMAGE AUX PREMIERS MEMBRES DU COMITE GUYNEMER

Gräce à son courage exceptionnel, Georges Guynemer était déjà devenu une légende de son vivant. Qui n'avait entendu parler de Guynemer ? Pour les civils comme pour les militaires, il représentait le symbole de l'espoir de la victoire sur l'envahisseur. Pour le pilote de chasse, il devint tout simplement l'exemple à suivre. Depuis 90 ans, une cérémonie d'hommage est tenue tous les 11 septembre sur chaque base aérienne française.

Les as belges avaient une énorme admiration pour Georges Guynemer. C'est à eux que l'on doit l'initiative d'une commémoration solennelle à Poelkapelle. En 1923, un comité est constitué sous le patronage du Roi Albert I^{er} en vue de la récolte de fonds et l'érection d'un monument. Font partie de ce comité : Willy Coppens, André De Meulemeester, Edmond Thieffry, Jan Olieslagers et Fernand Jacquet.

En 1967, un comité local voit le jour à l'occasion de la commémoration, avec les autorités françaises, du 50^e anniversaire de sa disparition. Par la suite, Poelkapelle deviendra à l'instigation des vétérans français, un lieu de rencontre de nombreux aviateurs militaires des derniers conflits. Depuis 1988, ces liens d'amitié belgo français sont ravivés tous les cinq ans.

Le comité organisateur a toujours tenu à s'investir pleinement dans la préparation de l'événement et à faire siennes les vertus de Guynemer.

« Faire face » et « Tant que l'on a pas tout donné, on n'a rien donné », les cinq membres du comité s'inspirèrent constamment de ces paroles célèbres de Guynemer.

Pendant 40 ans, et ce jusqu'en 2007, ce petit village tranquille deviendra grâce à leur dévouement, le lieu de rassemblement de pionniers de l'aviation, de frères d'armes et...d'anciens adversaires de Guynemer.

Au cours de la cérémonie de 2007, Madame Jocelyne Caballero, Consul de France à Anvers, et le Général Stéphane Abrial, Chef d'État-major de l'Armée de l'Air française, décident d'une mise à l'honneur des premiers membres du comité par l'octroi de « la Médaille de la Défense Nationale », niveau argent.

Le Colonel Aviateur Rudy Theys, commandant de la base de Coxyde, était l'hôte de la cérémonie de remise de médailles, ce 16 décembre dernier.

Endroit symbolique s'il en est, vu que la base de Coxyde assure depuis 40 ans le support logistique de la cérémonie et que chacune de celle-ci se termine par un survol et le largage de roses au-dessus du monument.

Il se fait qu'un des hélicoptères Seaking, atteint par la limite d'âge, était prêt à rejoindre le Musée de l'Armée dès le lendemain. Les invités purent ainsi profiter de l'appareil pour effectuer une dernière visite, commentée agréablement par le plongeur et le « Medic ». Parmi ces invités, figuraient toute la délégation du comité Guynemer français, le Commandant de la Province Jan De Vos et le Président des Vieilles Tiges, Michel Mandl.

Le Colonel Caïtucoli, commandant de la base B.A.103 de Cambrai dont les avions Mirage assurent depuis de nombreuses années le « fly past », s'est fait un plaisir de remettre les distinctions aux anciens membres du comité.

Pour l'armée française, Guynemer est sans aucun doute beaucoup plus qu'un héros défunt. L'appréciation faite au comité local de Poelkapelle en est le plus beau témoignage.



Van links naar rechts: Luc Vanbeselaere, voorzitter; Provincie Comd Jan De Vos; Kol Vl Rudy Theys; Jerome Demeersseman; kolonel Caïtucoli; Robert Baccarne; Piet Steen; Joseph Nevejan, gewezen voorzitter; Jan Steen; Lt Gen Vl b.d. Michel Mandl voorzitter VT. Ontbreekt: Emmanuel Jonckheere.

De gauche à droite : Luc Vanbeselaere, président; Comd Prov Jan De Vos; Col Avi Rudy Theys; Jerome Demeersseman; Colonel Caïtucoli; Robert Baccarne; Piet Steen; Joseph Nevejan, ex-président; Jan Steen; LtGén Avi er. Michel Mandl président VT. Manque: Emmanuel Jonckheere.



Remember?

Bien que l'aviation soit un art fort technique, certains d'entre nous maîtrisent bien l'art de la poésie. Un de nos membres, dont vous voyez le portrait, s'appelle Montclar mais les habitués de nos réunions le reconnaîtront aisément... Voici deux de ses poèmes.

Ook als is luchtvaart een technische vaardigheid, toch beheersen sommigen onder ons de kunst van de poëzie. Eén van onze leden van wie u het portret hiernaast ziet, heet dan Montclar maar de vaste bezoekers van onze maandelijkse samenkomsten herkennen hem gemakkelijk...

Hier volgen twee van zijn gedichten.

Pilote! Pilote mon frère

Pilote! Pilote mon frère
Tu n'as pas de frontières
Tu dois pouvoir te surpasser
Pour défendre 'La Liberté'

Tu n'as pas choisi la guerre
L'Amour, l'Amitié ta bannière
Tous deux ils étaient menacés
Tu as choisi d'être un Croisé

Par la maîtrise du cerveau
Toutes commandes à fleur de peau
Maîtrisant cet oiseau de guerre
Etre ce nouveau Mousquetaire

Tu as connu cette volupté
Toujours plus haut ainsi voler
Plus haut que l'Aiglon enennemi
Qui aurait pu être ton Ami

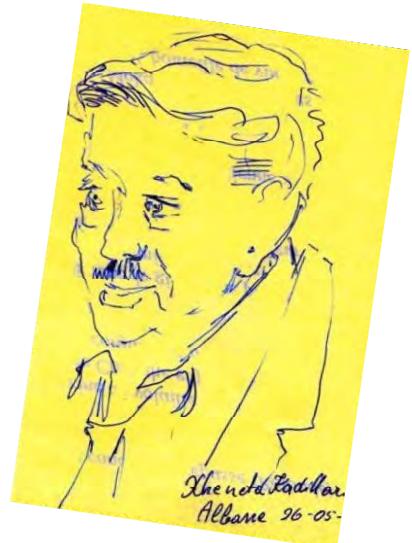
Femmes et hommes de tous pays
Ce bel engin avez construit
Moi qui en avait tant rêvé
Rêve à présent Réalité

Ces heures entre ciel et terre
Découvrant enfin la lumière
Eclairant toute l'humanité
Où règne à jamais l'Amitié

Pilote ! Pilote mon frère
La mémoire n'a pas de frontières
Pour tous ces amis foudroyés
Dans le ciel de 'La Liberté.'

Montclar

Bemanning



vijf mannen met elkaar verbonden
Als vingers van één hand, zo dicht
Bijeen in zeer intense stonde
Vijf mannen voor één aangezicht

Elk in zijn eigen taak gedreven
Vakkundig voor geen last beducht
Met hoofd en lijf ineengeweven
Voor deze mooie vogelvlucht

Doorheen de wisseltaak die kwam
Beleven de mannen eensgezind
En moedig als de Sioux-stam
Hielden zij 't vaandel in de wind

En toen... vijf van die mooie dromen
Die toekomst voerden door de lucht
Zijn van hun reis nooit weergekomen
Verdwenen op hun laatste vlucht

Zíj namen alles met zich mede
Ook jef, mijn hele goede maat
En al die uren die wij deelden
Bij pot en pint, als kameraad

Maar nieuwe mensen zullen komen
Mannen, vrouwen, saamvergaard
Ontdekken morgen nieuwe dromen
Van 'samen' vliegen, onvervaard

En ginder hoog tussen de wolken
Bij hemelsblauw of onweerslucht
Je toestel 'als één man' bevolken
Is immer d'allermooiste vlucht.

(Vertaling: Paul Buyse & Marie-Christine Libaert)

CORRIGENDA

Notre membre Alfred-François Renard nous fait part d'une erreur de date relevée dans l'article 'Le télégraphiste'. Il y est écrit que l'accident du B 707 Sabena à Berg s'est produit le 21 décembre 1959. Freddy Renard, très concerné par ce crash car le navigateur était un membre de sa famille, dit que l'accident s'est produit le 15 février 1961. Date confirmée d'ailleurs à la page 312 du livre "La Sabena 1923-2001" de Guy Vanthemse.

Un autre membre, Willy Crenier, nous fait remarquer que « ... L'équipement de bord fournissait du 115 Volts **400 cycles alternatif** » au lieu de « 800 cycles alternatif ».

Et pour terminer, Joseph Mertens nous a transmis une photo de qualité sur cet équipement et que nous publions ci-dessous.

Merci à tous les trois pour votre collaboration !



Ons lid Alfred-François Renard meldt ons dat er een foutieve datum staat in het artikel 'De radiotelegrafist'. Er staat nl. dat het ongeval met de Sabena B 707 in Berg op 21 december 1959 is gebeurd. Freddy Renard is van nabij betrokken bij deze crash want de navigator was een familielid; het ongeval is gebeurd op 15 februari 1961. Die datum wordt ook bevestigd op pagina 312 van het boek "Sabena 1923-2001" door Guy Vanthemse.

Een ander lid, Willy Crenier, doet ons opmerken dat "De geleverde spanning voor het boordnet bedroeg 115 volt 800 cycles wisselstroom..." maar dat moet "...115 volt **400 cycles wisselstroom**" zijn.

En om dit item af te sluiten heeft Joseph Mertens ons een erg goede foto gestuurd van de betrokken uitrusting, die we hierboven afdrukken.

Dank aan alle drie voor de medewerking!

NIEUWE WEBSITE – NOUVEAU SITE WEB

Le conservateur, la direction et le personnel du musée ont le plaisir de vous faire part de la naissance du site internet dédié à notre institution. Rendez-vous sur : <http://www.mibac.be>



ps: Le site est en français pour l'instant,

mais les traductions seront effectives dans quelques jours.



Woordje van de redactie

Een kort woordje van mij, ook al omdat onze voorzitter het zo vriendelijk voorstelde ter gelegenheid van de 30^e verjaardag van ons tijdschrift. We zijn immers een hele weg gegaan sinds die 10 gestencilte blaadjes: elke start is moeilijk en dat zal in 1979 ook wel geweest zijn. Dertig jaar later hebben we –dankzij ons groeiende aantal leden– de mogelijkheid om eens een kleurenfoto op het kaft te plaatsen. We vonden de SV4bis een goede keuze voor een magazine van Belgische ‘oude rotten’.

Ik kan u ook vertellen dat ik een gelukkig man ben: er ligt hier bij mij een voorraadje artikelen, er is een noeste ploeg vertalers en correctoren, een begrijpende echtgenote wanneer ‘het boekske weer klaar moet zijn’ en ik voor een week of twee op de eerste verdieping achter de pc ga zitten. Ik mag er niet aan denken hoe Bob Feuillen dat indertijd deed, toen hij ook nog eens het ganse secretariaat op hem nam!

Ook tevreden ben ik omdat een aantal leden vorig jaar positief hebben gereageerd op mijn oproep om artikelen aan te leveren. En die artikelen hangen van u af, lezer, want in het magazine staan enkel bijdragen van leden (of van auteurs die ons genegen zijn).

Dat is mijn eerste taak, denk ik: er een ledensblad van maken en geen professioneel luchtvaartblad. Vandaar dat aankondigen en verslagen van activiteiten een belangrijke plaats innemen, want dat betekent dat onze vereniging ook leeft.

België is een tweetalig land en dus vind ik dat de teksten zoveel mogelijk in de beide landstalen moeten staan; dat kost meer tijd en moeite maar ook hier denk ik dat het zo hoort. Aan ons om ervoor te zorgen dat die vertalingen ook kwalitatief voldoen. Natuurlijk komt er wel eens een artikel tussen dat slechts in één taal staat, maar dan is dat vaak in het Engels, de luchtvaarttaal bij uitstek.

Mocht u ooit in een vlaag van verstandsverbijstering denken een artikel te moeten indienen, neem dan altijd eerst contact op: zo vermijdt u te veel werk op voorhand te moeten doen en komt u tevens te weten wanneer uw artikel gaat verschijnen. Ook een klein nieuwsfeitje of een interessante afbeelding is welkom, als het maar over luchtvaart gaat, meer bepaald over de mens in de luchtvaart: de vliegenier.

Met de redactie van het tijdschrift van het Luchtvaartmuseum hebben we immers afgesproken dat zij veeleer de techniek van de luchtvaart behandelen, terwijl wij in ons blad de mens achter die techniek willen belichten.

Zo. Hopelijk hebt u genoten van dit nummer en hebben al die mededelingen en aankondingen u wat aangename afleiding bezorgd.

Bill Tersago

Le mot de la rédaction

A l'invitation de notre président, voici un petit billet de ma part à l'occasion du 30^e anniversaire de notre magazine. Nous avons en effet parcouru un long chemin depuis ces 10 pages stencillées : les débuts sont toujours difficiles et ce fut certainement aussi le cas en 1979. Trente années plus tard et grâce au nombre croissant de membres, nous avons l'occasion de publier une couverture en couleur. Nous avons estimé que le SV4bis était un bon choix pour un magazine de ‘vieux routiers’ belges.

Je peux aussi vous dire que je suis un homme heureux: j'ai ici une petite réserve d'articles, l'équipe de traducteurs et correcteurs est efficace et mon épouse comprend que, quand le livre doit encore une fois être prêt, je doive pour une semaine ou deux m'isoler au 1er étage, devant le PC. Je me demande bien comment Bob Feuillen faisait cela dans le passé quand il avait aussi toute la charge du secrétariat !

Je suis aussi heureux car l'an passé, une dizaine de membres ont réagi positivement à mon appel pour des articles. Et ces articles, c'est de vous qu'ils dépendent, car dans le magazine, on ne trouve que des contributions de membres (ou d'auteurs proches de l'association).

Ceci est, à mon avis, ma première tâche: en faire une revue de membres, pas une revue d'aviation professionnelle. D'où le fait que les annonces et relations d'activités occupent une place importante, car cela signifie que notre association vit aussi.

La Belgique est un pays bilingue et j'estime donc que les textes doivent dans leur majorité être publiés dans les 2 langues nationales; cela demande plus de temps et d'effort mais je pense qu'il doit en être ainsi. A nous donc de faire en sorte que les traductions soient aussi de qualité. Il arrive parfois qu'un article ne soit publié qu'en une seule langue, mais c'est alors le plus souvent en anglais, le langage de l'aviation par excellence.

Si d'aventure le démon de l'écriture vous prend par surprise pour la rédaction d'un article, pensez avant toute chose à nous contacter : cela vous évitera tout travail inutile et vous saurez aussi quand votre article paraîtra. Des courtes nouvelles ou des illustrations intéressantes sont les bienvenues du moment qu'elles soient en rapport avec l'aviation, et plus spécifiquement avec l'humain dans l'aviation: l'aviateur ou l'aviatrice.

Nous avons en effet convenu avec la rédaction du magazine du Musée de l'Air qu'elle se concentrera plutôt sur la technique aéronautique tandis que nous nous attacherons dans notre revue à l'homme derrière cette technique.

Voilà. J'espère que vous avez apprécié ce numéro et que toutes ces communications et annonces ont quelque peu contribué à une agréable diversification.

Bill Tersago



€ 15,00 het vel/
la feuille



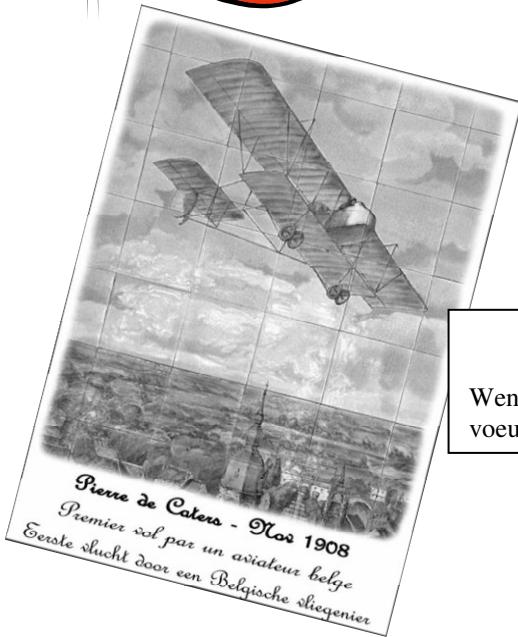
Drapeau belge- Belgische
vlag (polyester, 100 x 150
cm): € 11



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



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



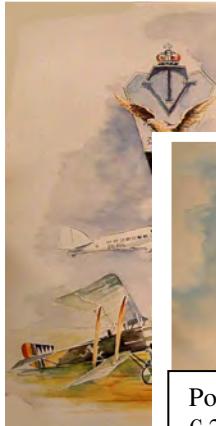
Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Petje/ Casquette:
€ 10,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50

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 prijzen bij benadering!

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 !



Léon Branders
29 – 6 – 1922

22 – 10 – 2008

