

Bulletin
trimestriel

*

Numéro 2/2003
Avril-Mai-Juin
24^{ème} année

*

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

*

Compte bancaire
210-0619966-91

*

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



Driemaandelijks
tijdschrift

*

Nummer 2/2003
April-Mei-Juni
24^{ste} jaar

*

Maatschappelijke zetel
**HET HUIS DER
VLEUGELS**
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 BRUXELLES

*

Bank rekening
210-0619966-91

*

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

Pionniers et Anciens de l'aviation

LES VIEILLES TIGES DE L'AVIATION BELGE

*

SOCIÉTÉ ROYALE
Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II
Association sans but lucratif



DE "VIEILLES TIGES" VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II
Vereniging zonder winstgevend doel

Pioniers en Oudgedienden van de luchtvaart

Editeur - Uitgever
Robert FEUILLEN
Collaborateurs – Medewerkers
Alphonse DUMOULIN
Jean-Pierre SONCK

*

Traducteurs – Vertalers
Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK
Leon BERGMANS
Piet CLAES
Alex PEELAERS
Wilfried TERSAGO

SOMMAIRE DU BULLETIN 2/2003

- Nouvelles de l'association
- Procès-verbal de l'assemblée générale du 22 mars 2003
- Back home, 58 years later !
- A desert tale – Jack Dunnet remembers
« ops » flying Bristol Blenheim in the
Western desert with a Belgian pilot called
« Robinson »
- Faire remorquer un hélicoptère par un
avion?
- Le mot de la Maison des Ailes

INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 2/2003

- Nieuws van de vereniging
- Notulen van de algemene vergadering van
22 maart 2003
- Back home, 58 years later!
- A desert tale – Jack Dunnet remembers
“ops” flying Bristol Blenheim in the
Western desert with a Belgian pilot called
“Robinson”
- Een helikopter in vlucht laten slepen door
een vliegtuig?
- Het woordje van het Huis der Vleugels

**VOLGEND TIJDSCHRIFT
PROCHAIN BULLETIN
15.07.2003**



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

de "Vieilles Tigres" van de Belgische Luchtvaart



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

les Vieilles Tigres de l'Aviation belge

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Bienvenue aux nouveaux membres

Admissions – 13.11.2002 – Toelatingen

STESSENS Herman
Zandstraat 54
3110 ROTSELAAR
Tel : 016 443 312 – E-mail h.stessens@worldonline.be
Gebrevetteerd piloot door Burgerlijk luchtvaartschool
(15^{de} promo) op 22.08.1968
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Jean KAMERS en Norbert NIELS

LEFÈBVRE Marcel
Rue de la Brisée 286
7034 OBOURG
Tél : 065 724 434
Admis dans la catégorie « Adhérent »
Parrains : Robert FEUILLEN et André DILLIEN

Admissions - 11.12.2002 – Toelatingen

CHARDON Christian
Rue des Ramiers 54
5004 BOUGE
Tél & Fax : 081 201 389
Breveté pilote d'hélicoptère le 20.07.1969 par Aviation
légère de la Force Terrestre
Admis « Vieille Tige »
Parrains : Alphonse DUMOULIN et Willy HOFMANS

de BIELLEY vicomte Bernard
"Terkelen"
Engelbamp 25
3800 SINT TRUIDEN
Tél: 011 683 639
Breveté pilote d'avion le 22.12.1961 par Aviation
légère de la Force Terrestre
Admis « Vieille Tige »
Parrains : Alphonse DUMOULIN et Paul JOUREZ

LEJEUNE Fabienne
Rue Courbe 17
1970 WEZEMBEEK-OPPEM
Tél : 02 731 33 46 – Fax : 02 778 06 00 – GSM : 0477
668 672 – E-mail : pmichiels@yahoo.com
Brevetée pilote d'avion le 21.11.2000 par
l'Administration de l'Aéronautique
Admise « Active »
Parrains : Claude CHEILLETZ et Jean FLORENT

NIEUWS VAN DE VERENIGING

Welkom aan de nieuwe leden

Toelatingen – 13.11.2002

MANDL Michel
Eikendreef 13
3061 BERTEM
Tel & Fax: 02 768 16 06 – GSM: 0498 104 128
E-mail michel.mandl@pandora.be
Gebrevetteerd piloot in 1966 door Luchtmacht
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Hugo CLOECKAERT en Paul JOUREZ
(Luitenant-Generaal Mandl is de laatste Stafchef van
de Luchtmacht geweest)

MICHIELS Paul
Rue Courbe 17
1970 WEZEMBEEK-OPPEM
Tél : 02 731 33 46 – Fax : 02 778 06 00 – GSM : 0477
668 672 – E-mail : pmichiels@yahoo.com

VAN LAERE Ivo
Meerbeke 48
9940 EVERGEM
Tél : 09 357 50 65
Gebrevetteerd piloot op 09.05.1958 door Luchtmacht
(134^{de} Promo)
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Albert DUQUET en Robert FEUILLEN

Toelatingen – 08.01.2003 – Admissions

GIELIS Achille
Kuringersteenweg 69
3500 HASSELT
Tel: 011 251 360 – GSM: 0494 309 266
E-mail: achille.gielis@pandora.be
Gebrevetteerd piloot in 1967 door Luchtmacht (66A)
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Alex PEELAERS en Hugo CLOECKAERT

HAIDON René-Louis
Avenue de la wallonie 52
7900 LEUZE
Tél : 069 661 829 – GSM : 0478 974 594
Breveté mécanicien de bord en 1960 par Aviation
légère de la Force terrestre
Admis « Vieille Tige »
Parrains : Alphonse DUMOULIN et Dany LEGROS

**Toelantingen – 08.01.2003 – Admissions
(Vervolg – Suite)**

LAMS Roger
St Willibrodusstraat 6
3670 GRUITRODE
Tel & Fax : 089 852 070
E-mail : roger.lams@pandora.be
Gebrevetteerd piloot door de Luchtmacht
op 19.09.1958
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Alex PEELAERS en Hugo CLOECKAERT

Admissions – 12.02.2003 – Toelatingen

VANDORMAEL Etienne
Ossenwegstraat 74
3440 ZOUTLEEUEW
Tel: 011 780 682 – Fax: 02 753 03 09
GSM: 0475 628 361
Gebrevetteerd piloot op helikopter op 30.08.1970 door
de Licht Vliegwezen van de Landmacht en op vliegtuig
in september 1976 eveneens door de Licht Vliegwezen
van de Landmacht
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Alphonse DUMOULIN en Fernand DAVIN

VANHAL Victor
Avenue Henri Dunant 3 Bte 48
1140 BRUXELLES
Tél : 02 726 25 43 – 014 319 997
GSM : 0473 710 117
Breveté pilote le 18.07.1954 par USAF (Class 54P)
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : Jean KAMERS et Norbert NIELS

Admissions – 12.03.2003 – Toelatingen

BARÉ Paul
Boulevard Léopold III, 43 Bte 29
1030 BRUXELLES
Tél : 02 726 2268 – GSM : 0476 592 881
Breveté pilote le 01.11.1965 par l'Administration de
l'Aéronautique
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : Jean KAMERS et Norbert NIELS

CAULIER José
Large Voie 33
4845 SART lez SPA
Tél & fax : 087 770 486
E-mail : jose.on4lac@infonie.be
Breveté pilote d'avion le 06.09.1965 par
l'Aviation légère de la Force Terrestre et d'hélicoptère
en avril 1967
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : Alphonse DUMOULIN et Fernand DAVIN

**Toelatingen – 12.03.2003 – Admissions
(Vervolg – Suite)**

DAEMS Michel
Marsstraat 34
2600 BERCHEM
Tel & Fax : 03 235 27 06 – GSM : 0495 123 323
E-mail: mdaems@pi.be
Gebrevetteerd piloot door de Luchtvaart Administratie
op 03.03.1962
Toegelaten in categorie "Vieille Tige"
Peters: Dany CABOOTER en Norbert NIELS

Admissions – 09.04.2003 – Toelatingen

AELAERTS Paul
Vuurkruisenlei 1
2930 BRASSCHAAT
Tel: 03 653 23 62
Gebrevetteerd piloot in november 1967 door de
Licht Vliegwezen van de landmacht
Toegelaten "Vieille Tige"
Peters: Dany CABOOTER en Alphonse DUMOULIN

CONRARDY Michel
Avenue de la Fontaine 22
1435 HEVILLERS
Tél : 010 656 842 – E-mail :
michel.conrardy@tiscali.be
Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique
(16^{ème} promotion EAC)
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : Jean KAMERS et Jean-Pierre MASSONET

de LOOZ-CORSWAREM
Comte René-Michel
Rue Saint-Martin 57
6567 MERBES-le-CHATEAU
Tél : 071 557 405 – GSM : 0475 542 391
Breveté pilote d'avion en 1976 par l'Administration de
l'Aéronautique et pilote de ballon (montgolfière) en
1978
Admis dans la catégorie « Actif »
Parrains : S.A. le Prince Antoine de Ligne et
Albert VANDEN BEMDEN

HONNAY Emile
Rue Nationale 12
4300 WAREMME
Tél : 019 324 549 – E-mail : miloihonnay@skynet.be
Breveté pilote par USAF en 1955
Admis dans la catégorie « Actif »
Parrains : Théophile LAPORTE et Paul JOUREZ

**Ceux qui nous ont quittés
Diegenen die ons verlaten hebben**

Jean DELCOUR, le 3 janvier
Paul DE CLERCK, le 5 février

Votre cotisation 2003

*

DERNIER AVERTISSEMENT !



Si le point ci-dessus est rouge, vous n'avez pas encore payé la cotisation pour l'exercice 2003. Or, en vertu de l'article 32 des statuts, elle doit être payée pour le 31 mars sous peine d'exclusion.

Si vous souhaitez rester membre de l'association et recevoir les prochains bulletins trimestriels, veuillez vous mettre en règle de toute urgence en versant l'un des montants ci après :

- 18,00 EUR – Membres résidant en Belgique
- 9,00 EUR – Veuves de membre résidant en Belgique ;
- 20,00 EUR – Membres résidant à l'étranger ;
- 11,00 EUR – Veuves de membre résidant à l'étranger

Compte N° 210-0619966-91
VTB - Rue Montoyer 1/13 – 1000 Bruxelles

VROENHOVEN 11 MAI

Le dimanche 11 mai prochain se tiendra la traditionnelle cérémonie d'hommage aux sept aviateurs militaires belges du 3^{ème} régiment d'Aéronautique tombés en mission commandée lors du bombardement des ponts sur le canal Albert le 11 mai 1940.

Programme

11h00 : Messe en l'église de Vroenhoven

12h00 : Cérémonie devant la stèle au pont sur le canal avec la participation de Jacques DÔME, un des deux survivants de l'opération.

Rassemblement des participants à compter de 10h30 sur le parking à côté de l'église.

Une réception organisée dans la salle paroissiale de Vroenhoven clôturera cette cérémonie.

Uw bijdrage 2003

*

LAATSTE VERWITTING !



Indien het hierboven weergegeven punt rood is, dan heeft u uw bijdrage voor het dienstjaar 2003 nog niet betaald. Welnu, op grond van artikel 32 van de statuten moet deze, op straffe van uitsluiting, betaald zijn vóór 31 maart. Indien i lid wenst te blijven van de vereniging en de volgende bulletins wenst te ontvangen, dan gelieve u zich bij hoogdringendheid in orde te stellen door storting of overschrijving van één van de hierna volgende bedragen:

- 18,00 EUR - Leden verblijvende in België
- 9,00 EUR - Weduwen van de leden verblijvende in België;
- 20,00 EUR - Leden verblijvende in het buitenland;
- 11,00 EUR - Weduwen van de leden verblijvende in het buitenland.

Rekening Nr 210-0619966-91
VTB – Montoyerstrat 1/13 – 1000 Brussel

VROENHOVEN 11 MEI

Het traditionele huldebetoon aan de zeven Belgische vliegeniers van het 3^{de} Luchtvaartregiment, gevallen tijdens het bombardement van de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940, zal plaats hebben op zondag 11 mei.

Programma

11.00u: Mis in de kerk van Vroenhoven

12.00u: Plechtigheid aan de gedenksteen bij de brug over het kanaal, met deelname van Jacques DÔME, één van de twee overlevende van de operatie.

Samenkomst van de deelnemers vanaf 13.30u aan de parkeerplaats naast de kerk.

Een receptie in de parochiezaal van Vroenhoven zal deze plechtigheid besluiten.

BEAUVECHAIN 13 MAI Centre historique

A l'invitation du commandant de la base de Beauvechain le colonel aviateur BEM Thierry de SCHREVEL, nous visiterons le Centre historique du 1 Wing le mardi 13 mai.

Nous y serons accueillis par le colonel aviateur e.r. Hervé DONNET, président du comité de soutien du Centre et par Jan GOOVAERTS, vice-président du comité de rédaction de la publication « Golden Falcon »



Programme

10h45 : Visite du Centre

13h00 : Déjeuner au cercle de la Chise (facultatif)

Prix, ¼ vin compris : 12,00 EUR a payé sur place

Itinéraire

- E40, venant de Bruxelles :
Sortie 23 « Haasrode », direction Hamme-Mille et Namur ;
- E40, venant de Liège :
Sortie 26 « Héléécine », direction Jodoigne ;
- E411, venant de Bruxelles :
Sortie 8 « Louvrance », direction Grez-Doiceau ;
- E411, venant de Namur :
Sortie 11 « Thorembais-St Trond », direction Jodoigne

Sur la route N240 Wavre-Jodoigne, à 800m du carrefour de la chaussée Leuven-Namur, voir les panneaux qui indiquent :

I Wing
Centre historique

Entrée du centre via le poste de garde P1
Voir aussi le plan à la page de couverture blanche.

L'inscription pour la visite et pour le déjeuner est obligatoire.

Clôture des inscriptions le 5 mai à 12h00.

Billet d'inscription à la page blanche de couverture.

BEAUVECHAIN 13 MEI Historisch centrum

Op uitnodiging van de bevelhebber van de basis te Beauvechain, kolonel vlieger SBH Thierry de SCHREVEL, zullen wij het Historisch Centrum van de 1 Wing bezoeken op dinsdag 13 mei. Wij zullen worden verwelkomd door kolonel vlieger b.d. Hervé DONNET, voorzitter van het steuncomité van het Centrum en door Jan GOOVAERTS, vice-voorzitter van het redactiecomité van de publicatie "Golden Falcon".

Programma

10,45u : Bezoek aan het Centrum

13,00u : Middagmaal in de « Cercle de la Chise »

(facultatief) – Prijs, ¼ wijn inbegrepen: 12,00 €
Ter plaats te betalen.

Route beschrijving

- E40, komende uit Brussel:
Afrit 23 "Haasrode", richting Hamme-Mille en Namen;
- E40, komende uit Luik:
Afrit 26 "Héléécine", richting Geldenaken;
- E411, komende uit Brussel:
Afrit 8 "Louvrance", richting Grez-Doiceau;
- E411, Komende uit Namen :
Afrit 11 « Thorembais-St Trond », richting Geldenaken.

Op de baan N240 Waver-Geldenaken, 800 meter van het kruispunt met de steenweg Leuven-Namen, zie de panelen :

I Wing
Centre historique

Toegang tot het Centrum via Wachtpost P1.
Zie ook toegangsplan van het Centrum op de witte omslag

De inschrijving voor het bezoek en het middagmaal is verplicht;

Sluiting van de inschrijvingen: 5 mei op 12.00u

Inschrijvingsbriefje op de witte omslag

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 22 MARS 2003

En application de 11 des statuts, les membres de l'association sans but lucratif Les Vieilles Tiges de l'aviation belge, se sont réunis en assemblée générale ordinaire le samedi 22 mars 2003 à 10,45 heures dans la salle Léopold de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, sur convocation publiée dans le bulletin N° 1/2003 du 15 février 2003.

Il est dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif en entrant en séance et une seconde feuille pour l'inscription des procurations.

La séance est ouverte à 10,45 par Monsieur Jean KAMERS, président, qui prend la parole.

Mesdames, Messieurs, je souhaite la bienvenue aux membres, épouses et amies qui sont toujours aussi nombreux à assister à notre assemblée générale annuelle.

Cette année encore, nous sommes heureux de vous accueillir en très grand nombre et de pouvoir remettre la médaille de 50 ans de brevet à 23 aviateurs qui ont été formés principalement aux Etats-Unis en 1953. Un membre recevra le diplôme de 70 ans et 9 autres, le diplôme de 60 ans de brevet.

Le président national des Vieilles Tiges, le général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS et son épouse sont parmi nous aujourd'hui. Etant donné que son agenda est très chargé car il doit participer à une douzaine d'assemblée ces temps-ci dans les différents Groupements en France, nous lui sommes particulièrement reconnaissant d'avoir pu se libérer pour honorer notre réunion de sa présence.

Notre ami, Monsieur Camille MONTAIGU, président des Vieilles Tiges luxembourgeoises est retenu à la dernière minute et me prie de l'excuser.

Willkommen am Herr Professor und Frau Rudolf von BAUMGARTEN, vertreter der Alte Adler.

Monsieur MONOD, président et le Docteur WEIBEL, ancien président de l'association des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse sont empêchés et se sont excusés.

Bienvenue également à nos amis du Groupement Delozanne, Nord-Pas-de-Calais, représentés par leur président, Monsieur André DELFLY et leur secrétaire général-trésorier, Monsieur Alfred BAUER.

Nous sommes particulièrement heureux de compter parmi nous aujourd'hui deux membres d'honneur : Son Altesse le Prince Antoine de Ligne, ancien pilote de la Royal Air Force et Monsieur Léopold HEIMES, seul survivant belge de la Bataille d'Angleterre.

NOTULEN VAN DE GEWONE ALGEMENE VERGADEING VAN 22 MAART 2003

In toepassing van artikel 11 van de statuten kwamen de leden van de vereniging zonder winstoogmerk De "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart op zaterdag 22 maart 2003 om 10,45 uur samen in gewone algemene vergadering in de zaal Leopold van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel, op uitnodiging verscheen in het driemaandelijkse bulletin Nr 1/2003 van 15 februari 2003. Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting en een tweede blad voor inschrijving van de volmachten. Voorzitter, de Heer Jean KAMERS neemt het woord om 10,45 uur.

Mevrouwen, Mijne Heren, van harte welkom aan onze leden, echtgenoten en vrienden die steeds talrijk aan onze jaarlijkse algemene vergadering deelnemen.

Ook dit jaar zijn wij gelukkig zo'n groot aantal leden te verwelkomen en de medaille van 50 jaar brevet aan 23 vliegeniers te mogen overhandigen, waarvan de meesten in de Verenigde Staten in 1953 opgeleid werden. Een lid zal het diploma van 70 jaar brevet ontvangen en 9 leden hebben recht op één diploma van 60 jaar brevet.

De nationale voorzitter van de "Vieilles Tiges" generaal Bertrand de LACROIX de VAUBOIS en zijn echtgenote nemen vandaag deel aan onze vergadering. Gezien zijn drukke agenda, hij is namelijk verplicht in Frankrijk een twaalfstal vergaderingen van de verschillende Groepen bij te wonen, zijn wij hem uiterst dankbaar zich vrij te maken om onze vergadering hier in Brussel met zijn aanwezigheid op te luisteren.

Onze vriend, de heer Camille MONTAIGU, voorzitter van de Luxemburgse "Vieilles Tiges" is op het laatste ogenblik weerhouden en heeft zich verontschuldigd.

Willkommen am Herr Professor und Frau Rudolf von BAUMGARTEN vertreter der Alte Adler.

De heren MONOD, voorzitter en dokter Weibel, oud-voorzitter van de vereniging van Motorvliegtuigen Veteranen van de Zwitserse Aéroclub zijn verhinderd en laten zich verontschuldigen.

Welkom ook aan onze vrienden van de Groep Delozanne, Nord-Pas-de-Calais, vertegenwoordigd door hun voorzitter, de Heer André DELFLY en hun secretaris generaalschatbewaarder, Alfred BAUER.

Onder onze ereleden zijn wij bijzonder gelukkig Zijne Hoogheid Prins Antoine de Ligne, oud-piloot van de Royal Air Force in ons midden te hebben alsook de heer Leopold HEIMES, de enige Belgische overlevende van de Slag om Engeland.

Le président de la Maison des Ailes, le général Camille GOOSSENS est également présent. Nous le remercions pour l'étroite collaboration et les bonnes relations qui règnent entre nos deux associations.

Notre liste de "VIP" serait incomplète sans mentionner la présence d'un grand fidèle, Léon BRANDERS, président d'honneur.

Le général HENRY, ayant des difficultés de déplacement me prie de l'excuser.

Voici le message que nous avons adressé à Sa Majesté le Roi Albert II à l'occasion de cette assemblée générale :

« Réunis ce 22 mars 2003 en assemblée générale statutaire, le président et les membres de la société royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement. »

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je rappelle les noms des membres décédés au cours de l'exercice précédent :

Baronne du BOIS de CHANTRAINE, Madame MONNOYER de GALLAND de CARNIÈRES, Madame MORTHIER, Olivier BODINAUX, Jean DELCOUR, Paul DE CLERCK, Mathias GOEDERT, Franz KAYZER, Charles MARINUS, Roger MINNE et Mike TERLINDEN.

Je vous remercie.

Nous avons perdu 11 amis, nous en avons fait 40 nouveaux dont 10 de l'Aviation légère de la Force Terrestre. Aujourd'hui nous totalisons 429 membres et 31 veuves de membres.

Nous sommes 77 membres effectifs à assister à cette assemblée générale et nous avons reçu 14 procurations. Nous serons 136 au banquet.

Merci encore pour votre participation.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale du 23 mars 2002 qui fut publié dans le bulletin N° 2/2002 du 15 avril 2002. N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons, je crois, le considérer comme approuvé.

Avant de passer la parole à notre secrétaire général, je tiens à remercier ici les membres du conseil d'administration ainsi que leurs épouses pour leur dévouement à notre association.

Rapport du secrétaire général

Nous comptons aujourd'hui 460 membres qui sont répartis comme le montre le tableau (Projection d'un tableau montrant l'évolution des catégories des membres de l'an 2000 à 2002)

De voorzitter van Het huis der Vleugels, generaal Camille GOOSSENS is eveneens aanwezig. Wij danken hem voor zijn nauwe samenwerking en de goede relaties tussen onze twee verenigingen.

Onze "VIP" lijst zou onvolledig zijn zonder de aanwezigheid van een groot trouw lid te vermelden: Leon BRANDERS, erevoorzitter.

Generaal HENRY kan zich lastig verplaatsen en hij verontschuldigt zich.

Hier volgt de boodschap die wij aan onze Koning Zijne Majesteit Albert II ter gelegenheid van onze algemene vergadering gestuurd hebben:

"Verenigd ter gelegenheid van hun algemene statutaire vergadering op 22 maart 2003, bieden de voorzitter en de leden van de koninklijke vereniging van de "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart aan Zijne Majesteit Koning Albert II hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan"

Mag ik U nu vragen te willen rechtstaan gedurende de naamafroeping van onze leden die ons afgelopen dienstjaar ontvielen:

Barones du BOIS de CHANTRAINE, Mevrouw MONNOYER de GALLAND de CARNIÈRES, Madame MORTHIER, Olivier BODINAUX, Jean DELCOUR, Paul DE CLERCK, Mathias GOEDERT, Franz KAYZER, Charles MARINUS, Roger MINNE et Mike TERLINDEN.

Ik dank U.

Wij verloren 11 vrienden, maar 40 nieuwe leden werden aangeworven waarvan 10 van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht. Vandaag zijn wij met 429 leden en 31 weduwen van leden.

77 effectieve leden zijn aanwezig op deze vergadering en wij hebben 14 volmachten ontvangen.

Op het banket zullen wij met 136 zijn.

Dank U nog voor uw deelneming.

Wij moeten nu het proces-verbaal van de vorige algemene statutaire vergadering van 23 maart 2002 ter goedkeuring voorleggen, gepubliceerd in het tijdschrift Nr 2/2002 van 15 april 2002. Gezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd is.

Vooraleer het woord te geven aan onze secretaris generaal, wil ik hier dank betuigen aan onze leden van de beheerraad alsook aan hun echtgenoten voor hun inzet aan onze vereniging.

Verslag van de secretaris generaal

Op de dag van vandaag tellen we 460 leden, onderverdeeld zoals aangegeven op de tabel. (Projectie van de tabel, die de evolutie van het ledenbestand toont vanaf 2000 tot 2002)

Malgré le décès de 8 membres et la perte de 10 autres pour non paiement de la cotisation, le nombre d'affiliés reste stable. Je souligne l'affiliation de 10 pilotes, anciens de l'Aviation légère de la Force terrestre au cours du dernier exercice.

La participation à notre déjeuner mensuel reste très faible ; les « fidèles très anciens » qui ne peuvent plus se déplacer ne sont pas remplacés... Phénomène des temps nouveaux !

Le 16 avril, une petite délégation conduite par le président, s'est rendue à Arras pour participer à l'assemblée générale du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges. L'accueil est toujours exceptionnel et ce fut l'occasion de faire connaissance avec le nouveau président national des Vieilles Tiges, le général de LACROIX de VAUBOIS.

Le 11 mai, comme d'habitude, nous étions à la cérémonie du souvenir au pont sur le canal Albert de Vroenhoven. Le 25 août, à Jalhay et au Tigelot pour célébrer la mémoire des aviateurs militaires tombés dans les Fagnes durant le dernier conflit et le 11 septembre à Sint Denijs-Westrem pour rendre hommage aux pilotes polonais du 131 Wing tombés en 1944 à Gand et dont la 349 escadrille belge faisait partie.

La réunion annuelle du mois d'août eut lieu au Cercle nautique de la Force Aérienne à Nieuwpoort le mercredi 7. Elle connut un très grand succès grâce notamment au président du cercle, le général TERRASSON.

Enfin, le 1^{er} novembre, nous étions à la pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles. Faut-il vous rappeler que le comité d'honneur de la pelouse est présidé par le président de notre association.

Au chapitre de nos prochaines activités, je signale que la réunion du mois d'août est organisée à l'aérodrome de Deurne-Anvers. Nos hôtes seront le commandant de l'aéroport et Dany CABOOTER.

Le 17 septembre nous visiterons le « Flugausstellung » à Hermeskeil près de Trèves en République Fédérale d'Allemagne. C'est le plus grand musée en plein air d'avions en Europe.

Les informations concernant ces activités paraîtront dans les prochains bulletins trimestriels du 15 avril et du 15 juillet.

Je salue les aviateurs brevetés il y a 70 et 60 ans et ceux qui reçurent leurs ailes en 1953 avec les promotions 122, 123 et 124 ainsi que les promotions américaines 53A, B, C, D et F.

Passons maintenant aux modifications à apporter aux statuts. Les modifications que nous imposent la nouvelle loi du 2 mai 2002 ont été mentionnées au point 10 de l'ordre du jour de la convocation à cette assemblée parue dans le bulletin du 15 février 2003.

Ondanks het overlijden van 8 leden en het verlies van 10 andere wegens niet-betaling van het lidgeld, blijft het ledenbestand stabiel. Ik onderstreep de aanwerving van 10 piloten, allen anciens van het Licht Vliegwezen van de Landmacht, gedurende het laatste jaar.

De deelneming aan onze maandelijksse lunch blijft marginaal; de trouwe "super anciens", die zich niet meer kunnen verplaatsen worden niet vervangen ... Een fenomeen van de moderne tijd!

Op 16 april begaf een kleine delegatie onder de leiding van de voorzitter zich naar Arras om er deel te nemen aan de Algemene vergadering van de Groepering Vieilles Tiges Nord-Pas-de-Calais. De ontvangst was zoals gebruikelijk uitzonderlijk en het wad de gelegenheid om kennis te maken met de nieuwe nationale voorzitter van de Vieilles Tiges, de generaal de LACROIX de VAUBOIS.

Op 11 mei, als naar gewoonte, traden we aan op de herinneringsplechtigheid aan de brug over het Albertkanaal te Vroenhoven. Op 25 augustus te Jalhay en Tigelot om de militaire vliegeniers te gedenken die hun leven lieten in de Hoge Venen tijdens de laatste oorlog. Ten slotte waren we op 11 september present te Sint Denijs Westrem om eer te betonen aan de Poolse piloten van de 131 Wing, die in 1944 te gent gevallen zijn. Het 349 Smaldeel maakte toen deel uit van deze Wing.

De jaarlijkse vergadering van augustus had plaats in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort op woensdag 7. Het werd een zeer groot succes, dat we voornamelijk te danken hadden aan generaal TERRASSON, voorzitter van de kring. Om af te sluiten vonden we mekaar terug op 1 november bij het Ereperk van de Luchtmacht op het Brusselse kerkhof. Hoeven we er U aan te herinneren dat de voorzitter van het comité van het Ereperk niemand anders is dan de president van onze vereniging.

Wat onze toekomstige activiteiten betreft, kan ik vooreerst meedelen dat de augustusvergadering georganiseerd wordt op het vliegveld Deurne-Antwerpen. Als gastheren fungeren de Commandant van de luchthaven en Dany CABOOTER.

Op 17 september bezoeken we de "Flugausstellung" te Hermeskeil bij Trier in de Bondsrepubliek Duitsland. Het gaat hier om het grootse vliegtuigenopenluchtmuseum in Europa. Gedetailleerde inlichtingen terzake zullen verschijnen in de trimestriële bulletins van 15 april en 15 juli

Ik begroet de vliegers die 70 en 60 jaar geleden gebrevetteerd werden, alsook dezen die hun brevet bekomen hebben in 1953, meer in 't bijzonder de piloten gevormd in de schoot van de 122, 123 en 124 promoties en de US promoties 53A, B, C, D en F.

Laat ons thans verder gaan met de wijzigingen aan te brengen aan de statuten. De wijzigingen, die de nieuwe wet van 2 mei 2002 ons oplegt werden vermeld onder punt 10 van de dagorde, verschenen onder het hoofding van de uitnodiging tot deze vergadering, opgenomen in het bulletin van 15 februari 2003.

Les appellations des membres « Vieilles Tiges » et « Actifs » ont été également simplifiées :

Membre « Vieille Tige » : Aviateur dont le brevet date de plus de trente ans et qui justifie un nombre d'heures de vol significatif depuis l'obtention du brevet.

Membre « Actif » : Aviateur breveté depuis moins de trente ans mais qui justifie une pratique aéronautique active et appréciable depuis 20 ans au moins.

Enfin, toujours pour nous mettre en conformité avec cette nouvelle loi, l'appellation « Membre sympathisant » a été remplacée par « Membre adhérent »

Puis-je vous demander de bien vouloir approuver ces modifications ? L'assemblée donne son accord.

Vooraleer het woord te geven aan generaal CLOECKAERT die u enkele inlichtingen zal geven over onze Web site Internet, betuig ik mijn hartelijkste dank aan de toegewijde vertalers naar de Nederlands taal die mij edelmoedig bijstaan bij de samenstelling van her driemaandelijks bulletin.

Ik dank U, je vous remercie.

Site Web

Le général aviateur e.r. Hugo CLOECKAERT donne quelques explications sur le site Web « Vieilles Tiges de l'Aviation belge » qu'il installe progressivement.

Le site Web VTB existe depuis peu. Il est intégré dans celui de La Maison des Ailes.

Il est accessible :

- via la page d'accueil de La Maison des Ailes :

www.maisondesailles.be

ou

www.huisdervleugels.be

- soit directement :

www.maisondesailles.be/vieillestiges.html,

ou

www.huisdervleugels.be/vieillestiges.html

Ce site se veut d'être simple, sobre et complémentaire à notre bulletin trimestriel.

Les pages, qui le composent, sont groupées sous quatre titres :

- Informations générales : e.a. description, statuts, règlement d'ordre intérieur, activités,
- Nos archives : articles et biographies parus dans les bulletins précédents
- Notre Livre d'Or : les pages représentatives de ce livre (bientôt disponible)
- Mémorial : les document qui figureront dans le mémorial (bientôt disponible)

Le site est en pleine construction. Il est certainement perfectible. Tout commentaire, toute suggestion, voire critiques, sont le bienvenu à l'adresse :

info@maisondesailles.be

ou

info@huisdervleugels.be

De benamingen "Vieille Tige" en "Actief" werden eveneens vereenvoudigd:

Lid "Vieille Tige": Vliegers met een brevet van meer dan dertig jaar oud en die sinds hun brevet een betekenisvol aantal vliegreuen aantonen.

Lid "Actief": Vliegers sinds minder dan dertig jaar gebrevetteerd maar die een ruime, actieve luchtvaartloopbaan van ten minste 20 jaar aantonen.

Ten einde ons ten slotte in overeenstemming te brengen met deze nieuwe wet, werd de benaming "Lid sympathisant" vervangen door de term "Aangesloten lid".

Mag ik U verzoeken deze veranderingen goed te willen keuren? De vergadering geeft zijn akkoord.

Vooraleer het woord te geven aan generaal CLOECKAERT die u enkele inlichtingen zal geven over onze Web site Internet, betuig ik mijn hartelijkste dank aan de toegewijde vertalers naar de Nederlandse taal die mij edelmoedig bijstaan bij de samenstelling van het driemaandelijks bulletin.

Ik dank U.

Web Site

Generaal vlieger b.d. CLOECKAERT geeft enkele uitleg over de Web site "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart die hij geleidelijk op punt stelt.

De site web VTB bestaat sedert kort. Hij maakt deel uit van de site web van Het Huis der Vleugels. Men kan hem bereiken :

- hetzij langs de thuispagina van Het Huis der Vleugels :

www.huisdervleugels.be

of

www.maisondesailles.be

- hetzij rechtstreeks :

www.huisdervleugels.be/vieillestiges.html

of

www.maisondesailles.be/vieillestiges.html

Deze site beoogt eenvoudig, sober en een aanvulling te zijn van ons driemaandelijks tijdschrift.

De pagina's zijn geordend onder vier titels :

- Algemene inlichtingen : beschrijving, statuten, reglement van inwendige orde, activiteiten, ...
- Uit onze archieven : artikels, biografieën, verschenen in vorige nummers
- Uit ons Guldenboek : enkele typerende (binnenkort beschikbaar)
- Gedenkboek : een kopij van de documenten uit dit gedenkboek (binnenkort beschikbaar)

De site is nog in opbouw. Hij is zeker vatbaar voor verbeteringen. Elk commentaar, eventuele suggesties, zelfs kritiek zijn welkom op het volgend adres:

info@huisdervleugels.be

of

info@maisondesailles.be

Rapport du trésorier – Verslag van de schatbewaarder

BILAN 2002	
ACTIF - ACTIVA	
COMPTES - REKENINGEN	EUR
Réalisable – Realiseerbaar	
Stock boutique – Stock magazijn (Valeur acquisition – Aankopen waarde)	2249,20
Créances – Schuldvorderingen	
Maison des Ailes-Huis der Vleugels	66,16
Disponible – Beschikbaar	
Epargne Fortis Spaarekening	6358,30
Compte courant Fortis Lopende rekening	8735,82
Caisse trésorerie – Kassa schat	96,82
Caisse secrétariat – Secretariaat kassa	247,89
Compte de régularisation	
Overlopende rekening	
Produits acquis – Verkregen opbrengsten	28,14
TOTAL – TOTAAL	17716,17

BALANS 2002	
PASSIF PASSIVA	
COMPTES - REKENINGEN	EUR
Fonds propres – Eigen middelen (31.12.02)	11687,88
Boni - 2002 - Batig saldo	495,61
Factures et notes de frais à recevoir	
Te ontvangen facturen en kosten nota's	605,47
Comptes de régularisation	
Overlopende rekeningen	
Charges à imputer – Toe te rekenen kosten	14,30
Cotisations 2003 Lidgelden	4398,47
Cotisations	
Lidgelden naar het Huis der Vleugels terug te betalen	375,00
TOTAL TOTAAL	17716,17

COMPTES DE RÉSULTAT	
CHARGES - LASTEN	EUR
Affiliation à autres associations	47,18
Aansluiting aan andere verenigingen	689,37
Achat petit magasin-Aankoop klein winkel	102,00
Assemblée générale-Algemene vergadering	392,96
Activités diverses-Diverse activiteiten	916,65
Frais de secrétariat-Kosten secretariaat	362,65
Frais trésorerie-Kosten schat	3352,55
Bulletin trimestriel-Trimestrieel bulletin	893,04
Fleurs-Bloemen	50,87
Frais bancaires-Bankkosten	1029,87
Cadeaux-Geschenken	
Charge exceptionnelle-Buitengewone uitgaven	38,58
Boni à reporter-Over te dragen batig saldo	495,61
TOTAL-TOTAAL	8371,33

RESULTAATREKENINGEN	
PRODUITS - OPBRENGSTEN	EUR
Cotisations – Lidgelden	7751,05
Cartes de vœux – Wenskaarten	48,44
Banquet Hilton Banket	14,98
Ventes boutique – Verkopen magazijn	141,00
Intérêts bancaires – Bankintresten	147,86
Dons et produits exceptionnels	
Giften en uitzonderlijk inkomen	268,00
TOTAL - TOTAAL	8371,33

BUDGET 2003	
RECETTES-OPBRENGSTEN	EUR
Cotisations – Lidgelden	7750,00
Boutique – Magazijn	200,00
Produits financiers	
Financiële opbrengsten	150,00
Produits exceptionnels et Dons	
Uitzonderlijk opbrengsten en Giften	130,00
TOTAL - TOTAAL	8230,00

BEGROTING 2003	
DÉPENSES - UITGAVEN	EUR
Cotisation pour autres associations	50,00
Lidgeld voor andere verenigingen	
Achats boutique – Aankopen magazijn	1000,00
AG et banquet – AV en banket	300,00
Conférences et activités diverses	
Conferenties en activiteiten	400,00
Frais secrétariat – Secretariaat kosten	1200,00
Fleurs – Bloemen	1000,00
Assurance responsabilité civile	
Aansprakelijkheid verzekering	166,00
Frais bancaires – Bankkosten	50,00
Frais représentation – Dons – Réception	
Vertegenwoordigenkosten -Giften-Recept.	1000,00
Bulletin trimestriel – Trimestrieel bulletin	3600,00
Divers - Allerlei	20,00
TOTAL - TOTAAL	9155,00

Rapport des commissaires aux comptes

Le rapport des commissaires aux comptes, Messieurs Claude BUISSERET et Guido DE ROM constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent il est demandé à l'assemblée générale d'approuver la situation financière et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au conseil d'administration.

L'assemblée donne son accord.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2003

Les seules candidatures reçues sont celles de Messieurs Claude BUISSERET et Xavier JANSSENS. Elles sont proposées à l'assemblée générale qui accepte.

Messieurs Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY sont leurs suppléants avec l'accord de l'assemblée.

Exclusion de membres

Les membres dont les noms suivent, qui n'ont pas payé la cotisation pour l'exercice 2002 sont proposés à la radiation.

Il s'agit de :

Mesdames DRION et HANCHAR et Messieurs BOSMAN Philippe, DESMEDT René, RUELL Maurice, SAINTE Robert, TOP Michel, TRIGAUX Guy et VERPOORTEN Ferdinand.

L'assemblée donne son accord pour l'exclusion de ces membres.

Election d'administrateurs

Les candidatures de Messieurs André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Wilfried TERSAGO, administrateurs sortants et rééligibles sont proposées individuellement à la réélection.

L'assemblée générale accepte à la majorité des mains levées.

Attribution du titre de membre d'honneur de l'association

Le titre de membre d'honneur des Vieilles Tiges de l'Aviation belge est attribué au général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS, président national des Vieilles Tiges, en témoignage des liens particuliers qui unissent l'association française et l'association belge, héritière de l'amitié indéfectible créée par les pionniers fondateurs belges.

Verslag van de rekeningscommissarissen

Uit het verslag van de commissarissen, de Heren Claude BUISSERET en Guido DE ROM, blijkt dat de door schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen met de werkelijkheid. Bij gevolg wordt aan de vergadering gevraagd de financiële toestand goed te keuren en de commissarissen te ontlasten van hun opdracht alsook de beheerraad.

De vergadering betuigt haar instemming.

Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het boekjaar 2003

De enige kandidaturen die werden ontvangen, zijn de heren Claude BUISSERET en Xavier JANSSENS. Zij worden voorgelegd aan de algemene vergadering die haar instemming betuigt. Met akkoord van de vergadering zijn hun vervangers de heren Pierre DEBOURSE en Thierry TOURNAY.

Uitsluiting van leden

De hierna volgende leden hun lidgeld voor het boekjaar 2002 niet betaald en worden voorgesteld tot schrapping:

Mevrouw DRION en HANCHAR en de heren BOSMAN Philippe, DESMEDT René, RUELL Maurice, SAINTE Robert, TOP Michel, TRIGAUX Guy en VERPOORTEN Ferdinand.

De vergadering betuigt haar instemming met de uitsluiting van deze leden.

Verkiezing van beheerders

De kandidaturen van de heren Andre DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS en Wilfried TERSAGO, uittredende en herkiesbare beheerders, worden individueel voorgesteld tot herverkiezing.

De algemene vergadering aanvaardt met de meerderheid bij handopsteking de herverkiezing.

Toekenning van de titel van erelid van de vereniging

De titel van erelid van de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart wordt toegekend aan generaal Bertrand de LACROIX de VAUBOIS, nationaal voorzitter van de Vieilles Tiges, als erkenning van de hechte banden die bestaan tussen de Franse en de Belgische verenigingen, erfgenamen van de onwankelbare vriendschap die in het leven geroepen werd door de stichtende Belgische pioniers.

Remise de la Médaille de l'Aéronautique

Le général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS procède à la remise de la Médaille de l'Aéronautique au colonel aviateur e.r. Léon BRANDERS.

Cette médaille, normalement attribuée aux aviateurs civils et militaires de nationalité française qui se sont distingués pour le développement de l'aviation, a été créée le 14 février 1945 par le Ministre de l'Air, Monsieur Charles Tillon sous le Gouvernement provisoire dirigé par le général de Gaulle.

Toutes les propositions sont soumises à l'avis d'un conseil dont les membres sont désignés par décret. Seules 300 médailles sont attribuées annuellement.

A notre connaissance, Léon BRANDERS est le deuxième Belge à recevoir cette prestigieuse décoration ; la première médaille ayant été attribuée à Madame Hélène DUTRIEU-MORTIER, première aviatrice belge.

Le conseil d'administration des Vieilles Tiges de l'Aviation belge remercie chaleureusement le président national et les responsables du groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges qui proposèrent la candidature de Léon BRANDERS au gouvernement français.

Attribution du diplôme de 70 et 60 ans de brevet

Le diplôme de 60 ans de brevet est attribué à Messieurs Henri BRANDERS, Léon BRANDERS, Guy HANZE et Jean-Pierre VERMEIREN (représenté par son petit-fils)

Messieurs Alex BINON (70 ans), Léon DEBACKER, Jacques DEGREEF, Robert NEMRY, Albert VAN HAMME, empêchés se sont excusés.

Attribution de la Médaille de 50 ans de brevet

La médaille est attribuée à Madame Lucie VANDERVINNE, à Messieurs Marcel BAIKRY, Alfred BAUER, Jacques de GOES, Alphonse DUMOULIN, Joseph FRANCOU, Jan GOOVAERTS, Gaston LAUS, Jacques LE MAÎTRE, Oswald MOLITOR, Marcel NOËL, Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Philippe ROOSE, Jean RUZICKA, Leo VAN DEN HEUVEL et Piet VERMEIRE ;

Messieurs Theo DE CLIPPEL, Roger MEULEMANS, Ivan MORIAMÉ, Emmanuel NÈVE de MÉVERGNIES, Achille ROUMA et Jan VANDEN BRIEL, empêchés se sont excusés.

Toekenning van de "Médaille de l'Aéronautique"

Generaal Bertrand de LACROIX de VAUBOIS gaat over tot de uitreiking van de Médaille de l'Aéronautique aan Kolonel vlieger b.d. Leon BRANDERS. Deze medaille wordt normaal uitgereikt aan burgerlijk of militaire vliegers van Franse nationaliteit die zich onderscheiden hebben bij de ontwikkeling van de luchtvaart. Zij werd in het leven geroepen op 14 februari 1945 door de minister voor luchtvaart, de heer Charles Tillon, onder de voorlopige regering van generaal de Gaulle.

Alle voorstellingen voor de medaille worden voorgelegd aan een raad waarvan de samenstelling bij wet bepaald wordt. Per jaar worden slechts 300 medailles uitgereikt. Voor zover bekend is Leon BRANDERS de tweede Belg die deze prestigieuze medaille krijgt. De eerste medaille werd toegekend aan mevrouw Hélène DUTRIEU-MORTIER, eerste Belgische vrouwelijke piloot.

De beheerraad van de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart dankt van harte de nationale voorzitter en de verantwoordelijken van de Groepering Nord-Pas-de-Calais van de Vieilles Tiges die de kandidatuur van Léon BRANDERS aan de Franse regering voorstelden.

Toekenning van het diploma van 70 en 60 jaar brevet

Het diploma van 60 jaar brevet wordt toegekend aan de heren Henri BRANDERS, Leon BRANDERS, Guy HANZE en Jean-Pierre VERMEIREN (vertegenwoordigd door zijn keilzoon).

De heren Alex BINON (70 jaar), Leon DEBACKER, Jacques DEGREEF, Robert NEMRY en Albert VAN HAMME hebben zich verontschuldigd.

Toekenning van de Medaille van 50 jaar brevet

De medaille wordt toegekend aan mevrouw Lucie VANDERVINNE en aan de heren Marcel BAIKRY, Alfred BAUER, Jacques de GOES, Alphonse DUMOULIN, Joseph FRANCOU, Jan GOOVAERTS, Gaston LAUS, Jacques LE MAÎTRE, Oswald MOLITOR, Marcel NOËL, Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Philippe ROOSE, Jean RUZICKA, Leo VAN DEN HEUVEL en Piet VERMEIRE.

De heren Theo DE CLIPPEL, Roger MEULEMANS, Ivan MORIAMÉ, Emmanuel NÈVE de MÉVERGNIES, Achille ROUMA en Jan VAN DEN BRIEL hebben zich verontschuldigd.

Mémorial

C'est au tour de Paul JOUREZ, vice-président, de présenter le dernier projet de l'association : la création d'un « Mémorial ».

1. Principe de base du projet

a. Pour rappel

Les statuts (article 3.b) indiquent que l'association a pour but de « *conserver et honorer le souvenir des pionniers et des prédécesseurs ainsi que des personnes ayant eu une activité remarquable dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace* »

b. Dans cette optique :

L'association créera un MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE qui sera "un lieu du souvenir" ouvert à des personnes éminentes de l'aéronautique de Belgique qui se sont signalées par des faits exceptionnels ou par des réalisations marquantes dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace.

2. Critères de sélection

Peuvent être pris en considération pour le Mémorial :

- les personnes ou groupes de personnes de nationalité belge, en vie ou décédés, qui ont réalisé une œuvre pionnière marquante contribuant au progrès et à l'évolution technique de l'aéronautique ;
- les membres, en vie ou décédés qui ont accompli des exploits (sur des plans professionnel ou technique) ou des hauts faits marquants au cours d'une mission aéronautique ou spatiale.
- Les membres qui se sont signalés par des actes héroïques ou exceptionnels au cours d'une mission aérienne ou en rapport avec celle-ci.

3. Présentation des candidatures

- a. Le conseil d'administration (CA) crée en son sein une Commission ad hoc chargée de recevoir et d'étudier les candidatures présentées en vue de l'inscription au Mémorial ; elle rédige ses avis et recommandations et les présente lors d'une réunion du CA ;
- b. Les candidatures doivent être présentées à cette Commission par au moins deux parrains, membres effectifs de l'association ;
- c. Le dossier de présentation, à constituer à l'initiative des parrains, doit comporter :
 - l'identification complète du candidat (nom, prénom, lieu et date de naissance, adresse s'il y a lieu ;

Gedenkboek

Het is de beurt aan Paul JOUREZ, ondervoorzitter, om het laatste project van de vereniging voor te stellen: de creatie van een "Gedenkboek".

1. Basis principe van het project

a. Ter herinnering

De statuten van de vereniging geven aan (artikel 3.b) dat deze tot doel heeft "de herinnering aan de pioniers en voorgangers te bewaren en te eren, alsook deze aan de personen die een opmerkelijke activiteit ontplooiden in het domein van de lucht en ruimtevaart".

b. Vanuit dit oogpunt:

Zal de vereniging een GEDENKBOEK ontwerpen dat een "herinneringsband" zal oproepen en open staat voor eminente persoonlijkheden van de luchtvaart van België, en die zich hebben onderscheiden door uitzonderlijke feiten of opmerkelijke realisaties, in het domein van de lucht- en ruimtevaart.

2. Selectie criteria

Kunnen in overweging genomen worden voor het Gedenkboek:

- de personen of groep van personen met Belgische nationaliteit, in leven of overleden, die een markante en baanbrekende prestatie hebben gerealiseerd, die bijgedragen heeft tot de vooruitgang en de technische evolutie van de luchtvaart;
- de leden, in leven of overleden, die topprestaties hebben volbracht (op professioneel of technisch vlak) of grootse daden hebben verricht ter gelegenheid van een zending in de lucht- of ruimtevaart;
- de leden die zich hebben doen opmerken door heroïsche of buitengewone daden gedurende of met betrekking tot een aeronautische zending.

3. Voorstelling van de kandidaturen

- a. De Raad van Bestuur (RvB) richt in zijn schoot een "commissie ad hoc" op, belast met het ontvangen en bestuderen van de voorgestelde kandidaturen met het oog op inschrijving in het Gedenkboek. Deze commissie stelt haar opvatting en aanbevelingen op en legt deze voor aan de RvB;
- b. De kandidaturen moeten door tenminste twee peetooms, effectieve leden van de vereniging, aan deze commissie worden voorgelegd.
- c. Het voorstellingsdossier, samen te stellen op initiatief van de peetooms, moet bevatten:
 - de volledige identiteit van de kandidaat (naam, voornaam, plaats en datum van geboorte, desgevallend het adres);

- le CV détaillé de la personne ou du groupe de personnes ;
- l'exposé du motif de la demande, avec référence et documents probants ;
- éventuellement, la bibliographie concernant le candidat et/ou ses réalisations

4. Examen des candidatures et publication des décisions du CA

- La commission ad hoc présente au CA la candidature et lui soumet par écrit ses recommandations ;
- Après délibération, le CA accepte ou rejette la candidature par vote secret à la majorité simple des administrateurs présents.
- Le CA fait inscrire au Mémorial le nom de la personne admise à figurer au Mémorial de l'aviation belge, avec mention d'identification et l'exposé des faits marquants, exceptionnels ou héroïques qui ont été pris en considération.
- Les décisions du CA sont portées à la connaissance des membres dans le bulletin trimestriel. Elles font l'objet d'une mention résumée lors de l'assemblée générale et sont transcrites sur le site Web de l'association (mise à jour semestrielle ou annuelle).

Trésorerie

Changement de titulaire

Georges de CONINCK a demandé d'être déchargé de sa fonction de trésorier. Il est à la base du transfert de la comptabilité sur informatique après avoir créé de toute pièce un plan comptable pour l'association. Je me fais l'interprète du conseil d'administration pour lui adresser nos plus vifs remerciements pour l'excellent travail réalisé.

Le lieutenant-colonel aviateur e.r. Alex PEELAERS a accepté de lui succéder

Questions – Clôture

Etant donné qu'il n'y a ni questions ni remarques, je lève la séance et vous informe qu'un reportage photographique de cette assemblée générale pourra être consulté sur notre site Internet.

Je vous invite à l'apéritif qui est servi au 27^{ème} étage au « Plein ciel », avant le banquet annuel.

*
**

- Het gedetailleerde CV van de betrokken persoon of groep;
- de ondersteunende uitleg van de aanvraag, met referenties en geëigende stukken ter overtuiging;
- eventueel de bibliografie van de kandidaat en/of zijn realisaties.

2. Onderzoek van de candidaturen en de publicatie door de RvB

- De commissie ad hoc stelt de kandidaat voor aan de RvB en maakt hem schriftelijk haar aanbevelingen over.
- Na deliberatie aanvaardt of verwierpt de RvB de kandidatuur bij geheime stemming en bij eenvoudige meerderheid van de aanwezige bestuurders.
- De RvB doet de naam van de toegelaten persoon inschrijven in het Gedenkboek toegelaten tot het Gedenkboek van de Belgische luchtvaart met vermelding van de identiteit en voorstelling van de markante, uitzonderlijke of heroïsche feiten die in overweging werden genomen.
- De beslissingen van de RvB worden ter kennis gebracht van de leden via het driemaandelijkse bulletin. Zij vormen het onderwerp van een geresumeerde aanhaling op de algemene vergadering en worden overgeschreven naar de Website van de vereniging (zesmaandelijks of jaarlijks bijgesteld)

Schat

Verandering van titularis

Georges de CONINCK vraagt om van zijn functie als schatbewaarder ontheven te worden. Van hem is het initiatief uitgegaan om de overdracht van de boekhouding van de vereniging naar de informatica, van a tot z, vastgelegd te hebben. In naam van de beheerraad wens ik hem onze oprechte dank te betuigen voor de uitstekende verwezenlijkte prestatie. Zijn functie wordt door luitenant-kolonel vlieger b.d. Alex PEELAERS overgenomen.

Vragen – Slot

Gezien U geen vragen noch opmerkingen heeft, sluit ik deze zitting en ik deel u mede dat een fotoreportage op onze Web site te raad plegen wordt.

Ik nodig U uit om het aperitief, dat aan het banket voorafgaat, op de 27^{ste} verdieping, zaal "Plein ciel".

*
**

BACK HOME , 58 YEARS LATER !

Au cours d'une cérémonie qui s'est déroulée le 8 avril à 14,30 heures, les restes du Warrant Officier (Adjudant) Jacques GROENSTEEN, tombé le 20 avril 1945 à Malz près d'Oranienburg, à 60 km au nord de Berlin, furent inhumés à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles en présence de Monsieur André Flahaut, ministre de la Défense, du Chef de la Défense, le général Van Daele, des autorités de la Composante aérienne de la Défense, du président de la Fédération Nationale des Anciens de la Royal Air Force et de la South African Air Force, le lieutenant général aviateur e.r. Baron Mike Donnet, DFC, de vétérans des Squadrons 349 et 350 et de Monsieur Jean Kamers, président des Vieilles Tiges de l'Aviation belge et président du Comité de la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne.

Jacques Groensteen repose à côté de son frère Claude, navigateur, qui trouva la mort durant son entraînement au Canada le 16 septembre 1944.

In de loop van een plechtigheid die op 8 april 2003 plaats had om 14,30 uur, werd het stoffelijk overschot van Warrant Officier (Adjudant) Jacques GROENSTEEN neergestorte op 20 april 1945 bij Malz, naast Oraniënborg aan 60 km ten noorden van Berlijn, te Brussel bijgezet op het Ereperk van de Luchtmacht. Op de ceremonie waren aanwezig: de heer André Flahaut, minister van Defensie, generaal Van Daele, Chef Defensie, autoriteiten van de Luchtcomponente, de voorzitter van de Verbodering van anciens van de Royal Air Force en South African Air Force, luitenant-generaal vlieger b.d. baron Mike Donnet, DFC, veteranen en oud-piloten van de Squadrons 349 en 350 en de heer Jean Kamers, voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart en tevens voorzitter van het Comité van het Ereperk van de Luchtmacht. Jacques rust nu naast zijn broer Claude, navigator, die verongelukt is tijdens een training vlucht in Canada op 16 september 1944.

Le 20 avril 1945, le 350 Squadron qui fait partie du 125 Wing de la 2^d Tactical Air Force (TAF), est basée à Celle, aérodrome de la Luftwaffe récemment conquis par la 2^{ème} Armée britannique.

Les pilotes effectuent des missions de chasse dans la région de Berlin investie par les Forces terrestres soviétiques.

Le soir de ce jour, un Flight de six avions du Squadron 350, aux ordres du Flight Lieutenant Robert Muls, est désigné pour une mission de chasse au-dessus de la zone soviétique. Le Flight comprend, en plus de Muls, deux pilotes britanniques, Hawforth et Watkins, ainsi que les pilotes belges M. Doncq, A. Kick et Jacques Groensteen.

Op 20 april 1945, had het 350 Squadron dat deel uitmaakte van 125 Wing van 2nd Tactical Air Force (TAF), zijn basis in Celle, een vliegveld van de Luftwaffe dat kort geleden veroverd door het 2^{de} Britse Leger. De piloten voerden jachtzendingen uit de regio Berlijn, belegerd door Sovjet landmacht.

Die avond werd een Flight, bestaande uit zes toestellen van het 350 Squadron onder bevel van Flight Lieutenant Robert Muls, aangeduid voor een jachtzending boven de sovjetzone. Afgezien van Muls bestond de Flight uit twee Britse piloten, Hawforth en Watkins, evenals uit de Belgische piloten M. Doncq, A. Kick en Jacques Groensteen.

Au-dessus de la petite ville d'Oranienburg, à 30 kilomètres au nord de la capitale du Troisième Reich, la formation rencontre 16 Fw190 qui arrivent de la région de Breslau pour défendre le secteur envahi par les Forces soviétiques.

Un combat aérien se déroule à basse altitude et les Spitfire XIV de nos pilotes s'avèrent nettement supérieurs aux chasseurs ennemis : 4 Fw190 sont descendus par les nôtres qui comptent également un avion probablement détruit et deux endommagés.

Dans la mêlée, Jacques Groensteen suit au ras du sol un chasseur allemand qui est à sa portée. La zone est boisée, marécageuse et désertique. Son avion accroche un arbre et entre avec férocité dans le sol.



Dertig kilometer ten noorden van de hoofdstad van het Derde Reich, boven de kleine stad Oraniënborg, ontmoet de formatie zestien Fw190, komende uit de streek van Breslau en belast met de verdediging van de sector, bezet door de Sovjetstrijdkrachten.

Er speelt zich een luchtgevecht af op lage hoogte waarbij de Spitfire XIV van onze piloten superieur blijkt aan de vijandelijke jagers. Vier Fw190 worden neergehaald door de onzen, die waarschijnlijk eveneens één vernietigd vliegtuig tellen en twee beschadigde.

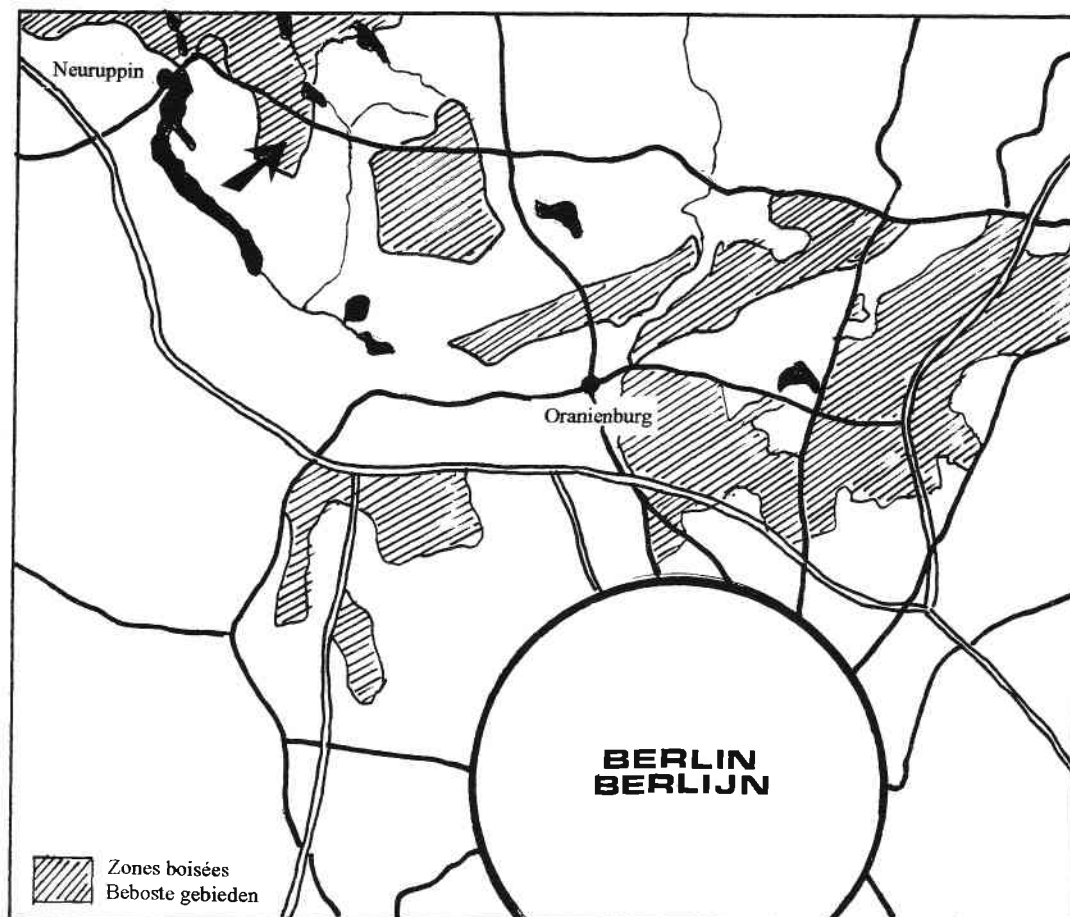
In het gevecht achtervolgt Jacques Groensteen vlak boven de grond, een Duitse jager die binnen zijn bereik is. Het gebied is bebost, moerassig en woestijnachtig. Zijn vliegtuig raakt een boom en slaat te pletter.

Aucun des cinq coéquipiers n'a vu ce qui s'est passé. Ils ne peuvent en donner aucune explication.

Un témoin allemand a vu, lui, cet avion de la RAF s'écraser dans les bois, mais la région est aux mains des Soviétiques. Ils feront de la zone un camp d'entraînement pour leurs blindés stationnés dans cette région. La situation se prolonge jusque dans les années 90, quand à la chute du mur de Berlin, les troupes russes retournent dans leur pays et que les deux Allemagnes sont réunifiées.

Geen enkele van de vijf medevliegers heeft gezien wat er is voorgevallen. Zij hebben geen verklaring voor het gebeurde.

Een Duitse ooggetuige heeft het RAF vliegtuig wel zien neerstorten in de bossen, maar de streek is in handen van de Sovjets. Zij zullen er een oefenkamp maken voor hun pantservoertuigen die gestationeerd zijn in deze streek. De toestand blijft duren tot de jaren negentig wanneer, na de val van de muur te Berlijn, de Russische troepen naar hun land terugkeren en de twee Duitslanden terug worden samengevoegd.



A ce moment, le témoin peut parler et raconter le drame dont il fut témoin. Sur ses dires, une équipe de recherche d'épaves d'avions de la région, découvre en 1999 les débris de ce que fut le Spitfire. Cette équipe s'est spécialisée dans la recherche et l'identification des avions de toutes nationalités tombés au cours de la 2^{ème} Guerre mondiale, dans les environs d'Oranienburg.

A bord de l'épave retrouvée se trouve encore les restes du pilote. Après deux années de recherches, y compris des tests ADN, il est établi qu'il s'agit bien de Jacques Groensteen, manquant depuis le 20 avril 1945.

Tout fut mis en œuvre pour rapatrier notre ami disparu et de l'ensevelir à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Vanaf dit ogenblik kan de ooggetuige spreken en het drama vertellen waarvan hij getuige was. Op zijn zeggen ontdekt een onderzoeksploeg, die vliegtuigwrakstukken in de streek opspoort, in 1999 de brokstukken van wat eens de Spitfire was. De ploeg zich gespecialiseerd in het zoeken en de identificatie van vliegtuigen van elke nationaliteit, die gedurende de 2^{de} wereldoorlog neergestort zijn in de streek van Oranienburg. Aan boord van het teruggevonden wrakstuk bevinden zich nog de stoffelijke resten van de piloot. Na twee jaar onderzoek, inbegrepen DNA-testen, is het uitgemaakt dat het wel degelijk Jacques Groensteen betrof, vermist sinds 20 april 1945. Alles wordt in het werk gesteld om onze vermiste vriend te repatriëren en te begraven op het Ereperk van de Luchtmacht, de begraafplaats van Brussel.

La cérémonie du retour de ces restes s'est déroulée le 5 février 2003. Y participaient, en plus des membres de la famille, des anciens de la RAF, dont trois avaient servi au 350 Squadron, le major aviateur Gremez, commandant de la 350^{ème} escadrille du 2^{ème} Wing Tactique et deux pilotes, le général major aviateur Singelé, représentant la Composante aérienne et le colonel aviateur Léonard, commandant du 2^{ème} Wing de Florennes.

Les anciens de la RAF présents étaient, outre le président de la Fédération, Mike Donnet, Robert Laumans et Robert Bladt, anciens du 350 Squadron. Firent également partie du voyage, Albert Laforce, Gustave Rens et Léon Rubin. Jacques Groensteen fit partie des deux Squadrons belges de la RAF.

L'ambassadeur de Belgique à Berlin, S.E. Lode Willems et l'Attaché de la Défense, le colonel Y. Van den Bosch, ainsi que Monsieur Jaupart, représentant le ministre de la Défense étaient également présents. La presse s'était associée à l'événement ainsi que la télévision. Deux clairons de la Musique Royale de la Force Aérienne avaient également fait le déplacement.

Au cours d'une cérémonie en l'église évangélique d'Oraniënburg, le représentant du bourgmestre a retracé les difficultés que le groupe de recherche avait rencontré pour parvenir à identifier l'avion ⁽¹⁾ et surtout le pilote. Il a expliqué le rôle de cette association appelée « Destin des pilotes de chasse ». Il a souligné avec une certaine émotion « *qu'on ne pouvait pas comprendre ce que fut le désespoir des parents de rester sans nouvelles d'un être cher, disparu au combat. Ce désespoir fut partagé par des millions de familles pendant le 2^{ème} guerre mondiale* ».

Après que l'aumônier principal de la Composante aérienne, Marc Lateur eut évoqué la portée spirituelle de la cérémonie, notre hymne national fut écouté avec recueillement et les clairons y ajoutèrent une note d'émotion.

Un déjeuner rassembla les participants dans un hôtel de la ville avant le départ pour l'aérodrome de Tegel et le retour en Belgique de la délégation qui escortait les restes de l'infortuné pilote.

Le retour s'effectua comme l'aller à bord d'un Embraer du 15 Wing. Le ministre Flahaut, le Group Captain Bullen, Attaché de l'Air britannique, le Chef de la défense, le général Van Dael, les généraux de la Composante aérienne Buisse et Audrit étaient présents sur le tarmac de Melsbroek pour accueillir les restes du Warrant Officer Jacques Groensteen.

Une courte cérémonie précéda le départ du cercueil vers une chapelle ardente à Evere où il repose jusqu'à son inhumation à la pelouse d'honneur.

Pour le Warrant Officier Jacques Groensteen, l'enterrement dans son pays est une heureuse issue après la mort tragique de cet homme qui sera présent dans nos mémoires. Une plaque commémorative sera installée au lieu où il trouva la mort.

⁽¹⁾ C'était le Spitfire XIV immatriculé NH686-MNV

⁽²⁾ Ce texte est extrait de la revue trimestrielle de la Fédération Nationale des Anciens de la RAF & SAAF - 2^{ème} trimestre 2003 que nous remercions.

De plechtigheid rond het overbrengen van de stoffelijke resten heeft plaatsgevonden op 5 februari 2003. Naast leden van de familie werd er deelgenomen door oudgedienden van de RAF, waarvan er drie hebben gediend in het 350^{ste} Squadron, door majoor vlieger Gremez, bevelhebber van het 350^{ste} Smaldeel van de 2^{de} Tactische Wing en twee piloten; door generaal-majoor vlieger Singelé, vertegenwoordiger van het Luchtcomponent en door kolonel vlieger Léonard, bevelhebber van de 2^{de} Wing te Florennes.

De aanwezige oudgedienden van de RAF waren, naast de voorzitter van de Federatie, Mike Donnet, Robert Laumans en Robert Bladt, oudgedienden van het 350 Squadron. Reidsen eveneens mee, Albert Laforce, Gustaaf Rens en Léon Rubin, oudgedienden van het 349 Squadron. Jacques Groensteen maakte deel uit van de twee Belgische Squadrons van de RAF.

Waren eveneens aanwezig de Belgische ambassadeur te Berlijn, Z.E. Lode Willems en Defensie attaché, kolonel Y. Van den Bosch, evenals mijnheer Jaupart die de minister van Defensie vertegenwoordigde. Pers en televisie waren eveneens betrokken. Twee klaroenblazers van de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht hadden maakten eveneens de verplaatsing. Gedurende de plechtigheid in de evangelische kerk van Oraniënburg beschreef de vertegenwoordiger van de burgemeester de moeilijkheden die de onderzoeksgroep ondervond om het vliegtuig ⁽¹⁾ maar vooral om de piloot te kunnen identificeren. *Hij lichtte de rol van de vereniging toe, verbonden "met het noodlot van de jachtpiloot". Met een zekere emotie onderstreepte hij dat men de ware betekenis van de wanhoop van de ouders, achtergebleven zonder nieuws van hun geliefde en verdwenen in het gevecht, niet kon begrijpen. Een wanhoop gedeeld door miljoenen families gedurende de 2^{de} wereldoorlog.*

Nadat Marc Lateur hoofdaalmoezenier van de Luchtcomponent de spirituele draagwijdte van de plechtigheid heeft op geroep, werd ons nationaal hymne met ingetogenheid beluisterd en voegden de twee klaroenblazers er een ontroerende noot aan toe.

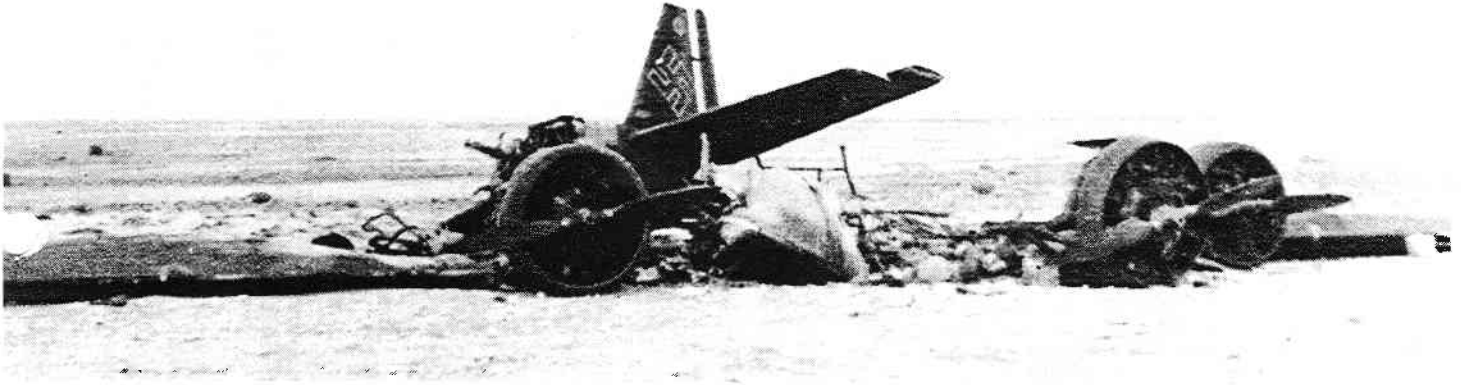
Het middagmaal bracht de deelnemers samen in een hotel van de stad en ging het vertrek naar het vliegveld van Tegel en terugkeer naar België vooraf van de delegatie die de stoffelijke resten van de onfortuinlijke piloot De terugkeer gebeurde, zoals de heenreis, aan boord van een Embraer van de 15 Wing. Minister Flahaut, Group Captain Bullen, de Britse luchtattaché, de Chef van de defensie, generaal Van Daele, en de generaals van het Luchtcomponent Buisse en Audrit, waren aanwezig op de parkeervloer te Melsbroek, om de stoffelijke resten van Warrant Officier Jacques Groensteen in ontvangst te nemen. Een korte plechtigheid ging aan het overbrengen van de stoffelijke resten naar een rouwkapel te Evere vooraf, waar de lijkst werd opgebaard tot de bijzetting op het ereperk. De teraardebestelling van Warrant Officier Jacques Groensteen in zijn vaderland is een gedenkwaardige gebeurtenis zoveel jaren na zijn tragische dood. Hij zal in onze herinnering blijven voortleven. Een gedenkplaat zal worden aangebracht op de plaats waar hij de dood vond.

Nederlandse teksten bewerking: Leon BERGMANS

⁽¹⁾ Het was de Spitfire XIV met immatriculatie NH686-MNV

A DESERT TALE

Jack Dunnet remembers 'OPS' flying Bristol Blenheim in the Western Desert with a Belgian pilot called "Robinson"



Following the debacle of Greece and Crete, my squadron had passed into the historical records: "On one mission, all the Blenheims of 211 Squadron were shot down with the loss of the Squadron Commander and the Commander of the Western Wing". Fate had decided that Wing Commander Coote would take my place as Observer on that Easter Sunday in April 1941.

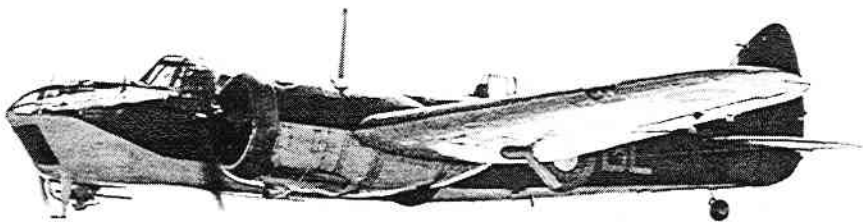
As the six Blenheims climbed into the afternoon sun glinting over the mountains surrounding the "Shangri-La" valley of Paramythia, high in a remote area of Northern Greece, I thought of my crew in L8419: Herby, flying over the same Macedonian territory as had his distinguished father in World War One, holder of the Order of St Saviour of Greece, and Jock, wireless operator, air gunner (Wop/AG) and fellow Scot. Together we had shared "ops" in England with the Blenheims of 57 Squadron, then it was across France and the Mediterranean, to Malta and the Western Desert with "Two-Eleven" before flying to Greece in November 1940 after Italy had invaded on October 28.

Although we had already made two raids into Albania that morning. I had mixed feelings about another "observer" sitting beside my pilot, but however great the ensuing tragedy on that fateful 13th day of April, I was not to know that once again fate would shape my destiny in another land and with another Blenheim pilot.

After the evacuation of Greece and Crete, the remnants of the Blenheim squadron's personnel reassembled in Palestine, and I was posted to "Legs Eleven" (11 Squadron). The Blenheims found action against the Vichy French in Syria, and in Iraq, which was under attack by the infamous Rachid Ali supported by his German masters. After baking at 120 degrees in the shade at Habbaniya, a return to the relative cool of the Western Desert was welcome, and it was at landing ground (LG) 57 that I met "Robbie".

Pilot Officer "Robinson", whose name was a pseudonym, had been a pilot in the Belgian Air Force – it was accepted practice for its "escapes" to serve in the RAF under an assumed name.

Bit by bit, Robbie told me his remarkable story. Flying an obsolete, underpowered and poorly-armed Fairey Battle in 1940 with the Belgian Air Force, he had been shot. Wounded, with a bullet still in his chest considered too dangerous to remove, he was patched up and after Dunkirk made his way to the South of France, where he stole a light aircraft and flew to Spain.



Blenheim IV R3612 of 40 Squadron which was a Middle East-based unit and a contemporary with 11 Squadron

Running out of fuel, he crashed-landed and was thrown into jail. But the jailer had a pretty daughter ... Soon Robbie was in Portugal, and then took a tortuous route via South Africa to the Middle East, finally settling at the controls of a Blenheim IV. Some years later, I read a story in the famed *Tee Emm* for April 1942 and recognised Robbie from the account he had given to me.

Robbie's Tale

It was early in the evening of May 25, 1941, that three Blenheims set out to raid an aerodrome in Crete. Nearing their target, the formation broke up and No.3 suddenly found that two Messerschmitts were overtaking it from 600 yards behind. Undeterred, it flew straight on to its objective, where the crew saw the fires started by the other two aircraft and dropped their bombs before taking evasive action. As the Belgian pilot put it, "exchange bullets took place" before one Bf 110, losing height at alarming speed, disappeared from sight and Robbie's own manoeuvres were successful in shaking off the other enemy.

Meantime, the Blenheim had been hit in various places, the transmitter had been shot away, and much petrol used up by 9 lb (4 kg) of boost for 30 minutes. When, after 2 1/2 hours' flying towards their base, the crew found themselves in darkness with only ten gallons (38 litres) of petrol left – but at any rate over land – the pilot ordered his air gunner and observer to jump by parachute.

The Wop/AG's hatch would not open, so the observer went first and the pilot, not realising the trouble, second. It was some moments before the Wop/AG could get away. Then, fearing the aircraft had got too close to the earth, he did not count three before pulling the release.

For some reason, three straps of his harness gave away. He had to drop the water bottle he was carrying in order to hang on, and when he landed, he came down on his back with such force that for 24 hours he was partially paralysed and only able to crawl. Dragging himself along for about three miles (5 km) over the salt flats, he found a rock under which to shelter for the night.

Next morning, after another half-hour of this laborious progress, he sighted his pilot a long way off. He waved his scarf and shouted for some time till he was able to attract his attention.

As soon as they had joined forces, the observer also found them. The three men took stock of their position. They had no water, no maps and no food. Southwards stretched nothing but flat salty desert, to the north a chain of mountains running east to west.

After some discussion it was agreed that the injured Wop/AG should lie flat in a nearby cave while the pilot searched for the water bottle dropped in his precarious descent. The observer looked for the crashed aircraft,

which was probably in one of the numerous gorges. Both returned without success.

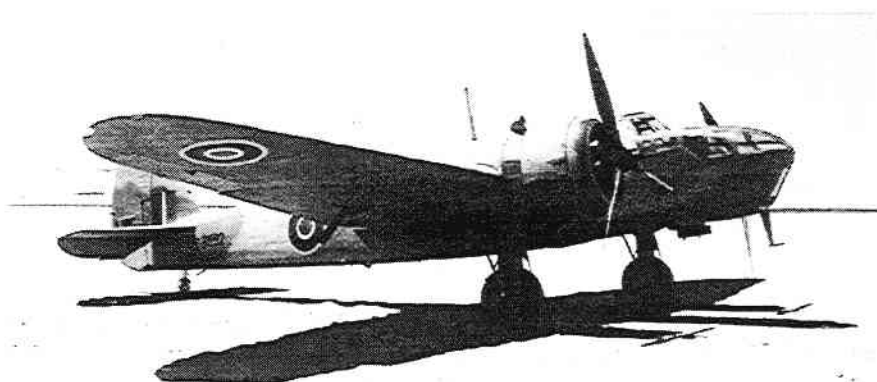
Then the observer mentioned a flashing beacon he had seen to the north-east as he was coming down by parachute and which he felt they should now look for.

But, as the pilot's report says: "I has seen a rather peculiar phenomenon of scintillation caused by the stars: if I placed myself in a certain position, I could see the glare of a particular star circling around certain hill-tops. This glare – which became strong as a beacon – enabled me to see my shadow in its light. This is evidently what he had seen: I therefore forbade him to look for it, and decided to find the plane at all costs."

In spite of everything the pilot and Wop/AG could say, the observer insisted on starting off to look for this mirage beacon on the far side of a steep mountain in the blazing sun of midday. He was never seen again.

After a further search for their aircraft, the pilot and Wop/AG returned to a cave and sheltered for a while from the sun. Continuing their hunt later, they eventually saw it at the bottom of a gorge, but when they climbed down 1,000 ft (304 m), they found it lying smashed among the rocks with one engine burnt out and not a trace of any water. Discouraged, they went back to the cave and another five hour's rest followed. Then at 03:00 hours the next day, the 27th, they started off again, skirting round the mountain towards the east, which the observer had set out to climb, hoping they might run into him.

Six hours of this brought them to a small valley, where after failing to find water and eating only some aloe berries, they found a cave just big enough to hold the two of them lying flat side by side. Covering themselves with sand, which they dug into to keep cool, they remained there all the blazing afternoon.

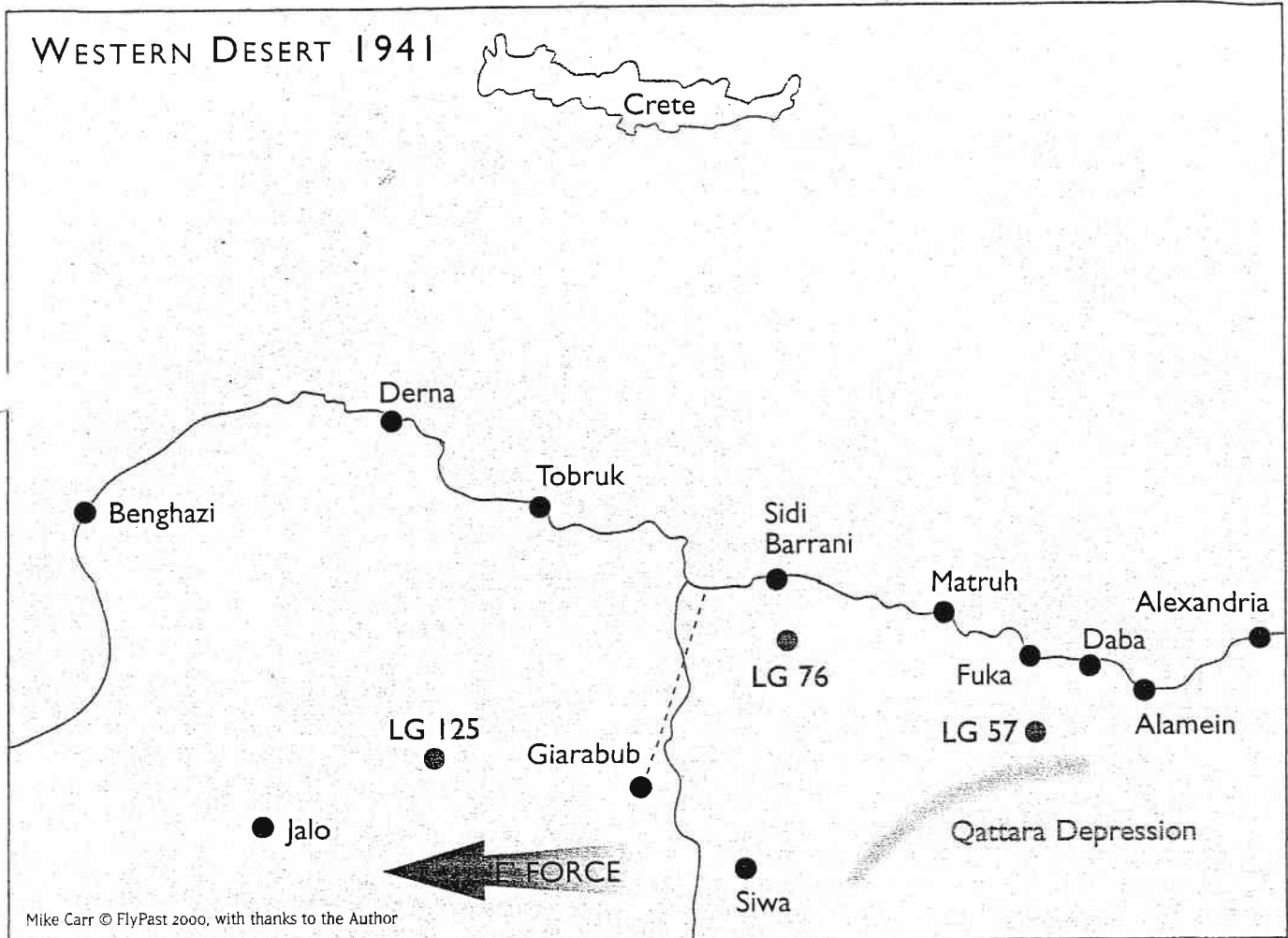


Tropicalised Blenheim VI Z9592 stands on familiar territory- a desert Landing Ground

"I was then," writes the pilot, "that the idea occurred to me that these mountains were not of the usual type; all the peaks were of the same height, and remained one of the cliffs that border certain seas. I presumed that we were in a depression and that above, there was a plateau, which constituted the normal level of the desert. Hence there was no hope of circling round the escarpment; the cliff had to be climbed. To make a success of the climb this time, I decided to spend the first half of the night in resting."

That evening, however, at 20:00 while again looking for berries, they came across traces of the observer in the shape of "tired footprints" and set out to look for him, but in spite of further searching until 06:00 they were unable to find him and concluded that he must have dragged himself onto some cave in his last despairing efforts.

be nothing else but these shells on the ground which I then discovered were snails. I was absolutely dry by then and decided to try one. I found that they had a very minute quantity of water and that after sucking about 30 of them, which was a very disgusting operation, one felt refreshed for about one hour, and so it went on until May 31, when the snails ran out.



The following day at dawn they set out to climb the mountain while they had enough strength. Four-and-a-half hours of struggle brought them to the top, with a view of limitless desert stretching in front of them to the north. They had now roughly plotted their position and decided to travel on a course of 108 east, aiming for Fuka on the coast. Taking direction from the stars and the sun, at 07:00 they started to walk very slowly and gave themselves half an hour's rest after every hour.

The first part of the morning was used up looking for a place where they could shelter and cover their legs with sand while the sun was at its height. For three days they journeyed in this way, while all the time the sun and heat were sapping their strength. The supply of aloe berries had run out, but the pilot had seen some small shells and in the words of the Wop/AG:

"He broke them with his teeth, and then seemed to suck something out of the shell. He told me it was good, so I straightaway picked up a shell and put it to my nose. The smell was putrid and I brought up in that instant the little I had in my stomach. Early next morning there seemed to

There were just the empty shells. It seems that the birds were a little ahead of us.

Anyway, that particular morning I had a very strong feeling that we would strike something or other, and told the pilot about it, but he did not believe or trust my intuition, so I kept it to myself with the thought that at the first opportunity I would prove myself right or wrong. I had not long to wait on another mile or two and see if there were any more snails, while the looked for some shelter.

I immediately got up and set off at a pace which surprised me, and after about 2^{1/2} miles I did manage to pick up a few that had been left by the birds. I signalled to my pilot to come and then carried on due north by means of the sun. After walking another 5^{1/2} miles, I struck a camp which had just been made a Forced Landing Ground.

After having some water and something to eat, I accompanied the MO in an ambulance to where I had left my pilot.

So, after five days of almost super-human endurance and steady perseverance, the two men were once more in safety and were soon being flown there to hospital. It is interesting to note that so true had been their rough daily calculation of their course that, assuming they could have held out another two days, they would have arrived directly at Fuka, near Alamein.

Operation Crusader

After this ordeal in the desert, Robbie was sent to a ferry unit for about three months. The Wop/AG got the option of being commissioned or going home to England: he took the latter. Pilot Officer "Robinson" was posted to 11 Squadron, and I became his observer.

NOVEMBER 1941		WESTERN DESERT		Time carried forward		573 45 20	
Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty	REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Flight Time	Day/Night
2-11-41	1540	2343	P/O Robinson	Obs/Nav.	To L.G. 57.	1.50	
4-11-41	1530	2343	P/O Robinson	Obs/Nav.	To L.G. 57.	1.20	
4-11-41	0100	2343	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid DERNA M.T. & Dump. (7)	6.30	
6-11-41	1530	9418	P/O Robinson	Obs/Nav.	Disputed to L.G. 57	1.20	
7-11-41	0130	9418	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid AIR "MACHEIM" T. & M.T. (7)	6.00	
7-11-41	0730	6146	Lt. Paterson	Passenger	from L.G. 57 - L.G. 116	1.20	
13-11-41	0850	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	To MESSA BAY	1.30	
13-11-41	1440	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	Army Co-operation desert perimeter	1.30	
15-11-41	1010	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	To L.G. 76	1.50	
19-11-41	1430	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid M.T. & A.F.V. near TOBRUK (7)	2.30	
20-11-41	1025	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid A.F.V. M.T. near EL-ADEN (7)	2.40	
20-11-41	1650	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid A.F.V. M.T. near EL-ADEN (7)	2.30	
21-11-41	0830	6146	P/O Robinson	Obs/Nav.	Raid EL-ADEN fort, landed 125, near EL-ADEN (7)	2.40	
21-11-41	1410	2226	P/O Robinson	Passenger	from L.G. 125 to L.G. 76	1.40	
25-11-41	1400	5800	P/O Robinson	Passenger	from L.G. 76 to L.G. 116	1.30	
		1 total	Flying for	NOVEMBER	31 hours		

An extract from the Author's logbook, showing his last flight entry with 11 Squadron.

My logbook for November 1941 details entries for raids on Derna, Tobruk and El-Adem, attacking tanks, motor transport, armoured fighting vehicles and assorted Army Co)op targets in support of Operation CRUSADER.

On November 21, the day the besieged Tobruk garrison finally broke out, we took off to bomb a fort called El-Erg. We were to land at an advanced fighter base some 150 miles (240 km) into Libya. Aerodromes, envisaged in the European model, were non-existent in the desert. Where a strip of flat scrubland could be found, it was quickly turned into a landing Ground (LG), and given an identifying number.

But being ordered to fly from one LG to another sometimes resulted in settling the Blenheim down on one piece of desert only to be greeted with a negative dismissal and a waving arm pointing towards another patch a few miles away where a look-alike collection of petrol bowlers, dug-outs, tents and aircraft would be dispersed.

Living conditions at these landing grounds were basic. Water was rationed to two pints daily – one pint going to the cookhouse, and the other at the individual's discretion to wash, drink, or shave.

We usually slept in our clothes, in shallow dug-outs covered by a tarpaulin, or in a tent. Desert sores, caused by sand penetrating all protective layers and

sandpapering skin into festering blisters, were a constant source of irritation.

Food consisted of bully (beef) and biscuits, or a vegetable stew cooked during the day, as no fires were allowed at night. Fresh crews arriving from the UK were usually greeted with: "If we had some bacon, we could have some bacon and eggs, if we had some eggs!" Such was existence at a desert Landing Ground in 1941.

As we approached LG.125, and prepared to land, there came an alarming shout from the Wop/AG, and the Blenheim rattled from a burst of fire from the Hawker Hurricane on our tail. Hydraulic shot away, and with the Bristol Mercuries making terminal noises. Robbie managed to belly-flop our stricken Blenheim in the desert.

No. 33 Squadron with its Hurricane had been based at Giarabub, when on November 18, the front line stretched from the coast west of Sidi Barrani, south to the oasis of Giarabub and Siwa. As Operation Crusader advanced into Libya with "E" Force (comprising the 6th South African Regiment and the 2nd Punjabi Regiment thrusting 200 miles (320 km) westwards to capture Jalo), 33 Squadron moved to LG.125 on November 20, 1941.

I had memories of this famous fighter squadron, whose leader in Greece had escorted the Blenheims of "Two Eleven" on many raids into Albania.

"Pat" Pattle, the top-scoring fighter pilot in the Middle East, had left 80 Squadron at Paramythia to take command of 33 Squadron at Eleusis on March 12, 1941. On Sunday evening, April 20 (by strange coincidence, Easter Sunday in Greece), Sqn Leader M.T. St John Pattle DFC, climbed into his hurricane for the last time. His body racked with a high temperature, he led 15 Hurricanes, the only fighters left in Greece, against more than 100 dive-bombers and fighters attacking Piraeus harbour.

Diving towards the aid of another Hurricane pilot who was being attacked by a swarm of Messerschmitts, he was last seen on fire and in a vertical dive into the sea, south of Eleusis.

On its return to the desert, 33 Squadron had suffered from almost daily attacks from Junkers Ju 88s, the Blenheim look-alike. Although the air around our spread-eagled Blenheim resounded with frustrated outcries against trigger-happy fighter types, we watched with horror as "our" Hurricane approached to land. A stream of red Very lights flashed up at the pilot, but to no avail.

Appalled by his action, he completely forgot to lower his undercarriage, and a much-crumpled Hurricane crunched belly down into the desert.

Later that day, I was told that on being helped out of the cockpit, he was heard to mutter: "My God, I've just shot down a Blenheim." Then he fainted.

A greater disaster, however, was to follow, as our gaze abruptly lifted from the wrecked fighter to the clear sky. Heading from our direction were ten Ju 88s. "Eighty-eights" I shouted, looking wildly around at the flat scrubland, bare of any cover from the menacing roar of the approaching bombers.

"They are our Blenheims," Robbie called unperturbed. "Run, for God's sake" I yelled, appalled that we were trapped in open desert, beside the obvious target of a sitting Blenheim. A memory flashback of the last days in Greece and Crete triggered my legs into a sprint towards a distant Bofors gun pit.

The scream of diving Ju 88s finally convinced Robbie and as I glanced back, he had started to follow me. Then I tripped as the ground tilted with the first stick of bombs. My mind raced with chaotic thoughts ... to be caught in the open, hopeless predicament that was here, now, was not the way I had ever envisaged ending ... the rattle of the 88s' gunners as they hose piped the ground made me lift my face out of the gritty dust.

There was a dense cloud of black dust from the explosions to my left ... if I got there, I would be concealed from the ground strafing.

Out of the corner of my eye, I saw a second stick of bombs falling as I raced into the acrid smelling black haze and flung myself prone. An explosion behind me made the earth heave into my chest as I hugged the ground. Blindly, with a mental sight on the Bofors gun pit, I ran on, and dived into the sandbagged enclosure.

My logbook entries for that fateful day record 08:20 hours take-off time from LG.76, a flying time of 2,40 hours. At 14:10, I returned to our base near Sidi Barrani.

POSTFACE

Robinson était le pseudonyme de l'adjudant Désiré Verbraecke, pilote à la 5ème Escadrille du 3ème Régiment d'Aéronautique.

Le 11 mai 1940 il est désigné pour bombarder le pont de Veldwezelt sur le canal Albert et décolle avec le Fairey Battle T60 à 05h45 du terrain de secours de Aalter avec comme observateur-mitrailleur Jacques Dôme. Ils sont interceptés et mitraillés près de Gand par deux Do 215. Blessés tout deux sérieusement, ils font un atterrissage forcé près de Lebbeke et reçoivent les premiers soins à l'hôpital de Dendermonde. Verbraecke est ensuite évacué sur l'hôpital de Montpellier. Rétabli, mais avec une balle figée dans la colonne vertébrale, il prend la route de l'évasion avec Georges Reuter. Arrivés au Congo Belge et désireux de poursuivre la lutte, ils sont forcés de prendre un nom d'emprunt pour se soustraire aux autorités belges et s'engager dans la RAF car, à ce moment, un différent oppose Belges et Britanniques.

Georges Reuter devint le Pilot Officer David Carter et Désiré Verbraecke*, le Pilot officer John Patrick Jack Robinson.

(*) Voir le bulletin trimestriel N° 2/2002

Les Belges dans la South African Air Force par John Michaux



The Author during his time as OC 487 Fighter Control Unit, Borneo. via Author

For Robbie, it was journey's end at LG.125. He had been killed instantly by that second stick of bombs.

As the Blenheim carrying me as passenger headed towards the east, some lines of a poem by Stephen Spender drifted into my memory:

*The names of those who in their lives fought
for life*

*Who wore at their hearts the fire's centre
towards the sun*

And left the vivid air signed their honour.

Reproduced from the December 2000 issue of FlyPast with permission of Key Publishing, www.flypast.com

NAWOORD

Robinson was de schuilnaam van adjudant Désiré Verbraecke, piloot van het 5de smaldeel van het 3^{de} Luchtvaart Regiment.

Op 11 mei 1940 werd hij aangewezen om een brug over het Albertkanaal te Veldwezelt te bombarderen en stijgt om 5.45u op met de Fairey Battle T60 van het noodvliegveld te Aalter met Jacques Dôme als waarnemer-mitrailleur. Rond Gent worden zij door twee Do 215 onderschept en beschoten. Beiden ernstig verwond, voeren zij te Lebbeke een noodlanding uit en wordt de eerste hulp in het hospitaal van Dendermonde verleend. Verbraecke wordt vervolgens naar het hospitaal van Montpellier overgebracht. Genezen, maar met een kogel die vast zit in zijn wervelkolom, vlucht hij samen met Georges Reuter langs de ontsnappingsroute. In Belgisch Kongo aangekomen en vast besloten de strijd voort te zetten, zijn zij verplicht een schuilnaam te gebruiken om zich aan de Belgische autoriteiten te onttrekken en bij de RAF dienst te nemen daar er op dat ogenblik een meningsverschil tussen de Belgen en de Britten bestond. Georges Reuter werd P/O David Carter en Désiré Verbraecke werd P/O John Patrick Jack Robinson.

Zie ook het trimestrieel tijdschrift Nr 2/2002

De Belgen in de South African Air Force door John Michaux.

Faire remorquer en vol un hélicoptère par un avion ?

La question posée par le titre est moins farfelue qu'on pourrait le croire ! Des remorquages expérimentaux d'hélicoptères ont bien eu lieu dans les années 40.

Mais pourquoi, diable, tirer un appareil à voilure tournante en remorque derrière un appareil à voilure fixe ? George Towson, un Américain qui a participé à certaines de ces expérimentations étonnantes, a donné quelques explications à ce sujet dans le magazine VERTIFLITE ⁽¹⁾.

Adapté de l'américain par Alphonse Dumoulin

Au début des années 40, les forces américaines prirent livraison des premiers hélicoptères de série, des R-4 commandés chez Sikorsky. Un modèle R-6, conçu autour des éléments dynamiques du R-4, reçut un moteur plus puissant. Puis Sikorsky livra en série dès 1944 un appareil plus performant, le R-5 que l'on connut aussi sous le sigle de S-51. Aux yeux des aviateurs américains, issus d'unités dotées d'avions, tous ces hélicoptères sans exception étaient affligés d'un défaut majeur: une autonomie très réduite.

Ce manque d'allonge des hélicoptères était bien sûr handicap quasi rédhibitoire pour la mise en œuvre opérationnelle de ces nouveaux moyens aériens. Ce qui fit germer dans quelques esprits imaginatifs la proposition suivante: pour tenter d'augmenter le rayon d'action utile des hélicoptères, pourquoi ne pas les remorquer (moteur arrêté, rotor tournant "en autorotation" comme dans l'autogiro) jusqu'à courte distance du lieu d'engagement ? L'idée du projet fut acceptée. Il ne restait plus qu'à démontrer la faisabilité de cette solution pas ordinaire !

Afin de rassembler très rapidement les données théoriques et pratiques indispensables au lancement d'essais en vraie grandeur, les états-majors décidèrent d'utiliser dans un premier temps un Focke-Achgelis FA-330 capturé en Allemagne et ramené aux Etats-Unis après la fin de la guerre.

Een helikopter in vlucht laten slepen door een vliegtuig?

De vraag in de titel is minder idioot dan men zou denken! Experimenteel slepen van helikopters heeft wel degelijk plaats gehad in de jaren 40.

Maar waarom een vliegtuig met roterende vleugels laten slepen door een toestel met vaste vleugels? George Towson, een Amerikaan die aan sommige van deze experimenten heeft deelgenomen, heeft hierover enige uitleg gegeven in het Vertiflite magazine.

Overgenomen uit het Amerikaans door Alphonse Dumoulin

In het begin van de jaren 40 namen de Amerikaanse strijdkrachten hun eerste helikopters in dienst, de R-4 besteld bij Sikorsky. Een R-6, gebouwd rond de elementen van de R-4, kreeg een krachtiger motor. Vanaf 1944 leverde Sikorsky de R-5 in serie, nog krachtiger toestellen, ook bekend onder de aanduiding S-51. In de ogen van de Amerikaanse piloten, allen afkomstig van eenheden uitgerust met vliegtuigen, hadden alle helikopters zonder uitzondering één groot probleem : een zeer beperkt vliegbereik.

Dit gebrek aan reikwijdte was een bijna onoverkomelijke handicap voor de operationele inzet van deze nieuwe luchtmiddelen. Wat in sommige verlichte geesten het volgende voorstel deed ontstaan : om te trachten de nuttige actieradius van de helikopter te verhogen, waarmee slepen we ze niet tot in de buurt van de operatiezone (met afgezette motor en met de rotor "in autorotatie" zoals een autogiro)? Dit idee werd aanvaard. Bleef alleen nog te bewijzen dat deze niet-alledaagse oplossing ook uitvoerbaar was!

Om de noodzakelijke theoretische en praktische gegevens, nodig voor het opstarten van de echte proeven, zo snel mogelijk te verzamelen, besloten de legerstaven om in eerste instantie een Focke-Achgelis FA-330 te gebruiken. Een toestel dat in Duitsland werd buitgemaakt en na de oorlog naar Amerika werd gebracht.

Conçu comme plate-forme d'observation aérienne pour les sous-marins de la marine du Reich, le FA-330 était une sorte de petit "cerf-volant à voilure tournante", un autogiro monoplace sans moteur d'un poids en charge de 175 kg que le sous-marin venu en surface remorquait au bout d'un filin d'environ 300 m. Replié et rangé à bord du submersible dans deux conteneurs cylindriques, le FA-330 pouvait être remonté en quelques minutes sur une petite plate-forme conçue pour lui et fixée sur la structure du sous-marin navigant en surface. Pour faire décoller l'appareil et son pilote-observateur, le sous-marin se plaçait face au vent et naviguait à sa vitesse maximale de surface (environ 30 à 45 km/h); le rotor était lancé mécaniquement à une vitesse de rotation de 70 t/min; puis sous l'effet de la vitesse relative (vitesse de déplacement du bâtiment plus la vitesse du vent) la rotation du rotor tournant librement montait à 170 t/min. Dès que la vitesse de l'ensemble atteignait 45 km/h, le FA-330 s'élevait de sa plate-forme et volait en remorque du sous-marin, la longueur du filin étant réglée au moyen d'un treuil. Le pilote, relié par téléphone au "tracteur", faisait de l'observation aérienne à quelques dizaines de mètres au-dessus de la surface, augmentant ainsi considérablement la capacité de repérage à distance de proies éventuelles.

La Eastern Rotorcraft de Philadelphie avait, sur le même principe, construit un appareil un peu plus lourd baptisé Z-8. La société fut chargée des premiers essais avec les deux types d'appareil afin d'accélérer le recueil des données de bases comme les vitesses minimales et maximales de remorquage, ou encore les angles d'attitude critiques des appareils remorqués. Il fallait aussi déterminer la vitesse idéale à laquelle on larguerait l'hélicoptère remorqué en vue de la continuation autonome de son vol et de la mission. C'est à cette phase des essais que George Towson fut associé comme pilote.

Après 6 heures de remorquage du Z-8 et du FA-330 (ce dernier avait été doté d'un train de roues pour les décollages remorqués), l'Air Force estima avoir assez d'éléments concrets pour commencer elle-même ses essais. Sur des aérodromes disposant de pistes de bonne longueur, on se mit donc à faire décoller en remorquage des hélicoptères (entre autres un R-5) dont le moteur était à l'arrêt, le rotor tournant en autorotation. Un peu avant la fin de la phase remorquée, le moteur de l'hélicoptère était mis en marche, porté à bonne température puis poussé au régime de fonctionnement normal. Le pilote de l'hélicoptère décrochait alors le filin et reprenait le contrôle autonome de son appareil.

Le premier avion utilisé fut un C-47 dont on connaissait bien le comportement comme avion remorqueur de planeurs de transport au cours de la 2^e Guerre mondiale; mais le paisible Dakota ne donna pas toute satisfaction.

Ontworpen als een vliegend waarnemingsplatform voor de duikboten van de Kriegsmarine was de FA-330 een soort vlieger met draaiende vleugels, een éénpersoons autogiro zonder motor met een gewicht van 175 kg, die door een duikboot aan de oppervlakte aan een kabel van ongeveer 300 meter werd voortgesleept.

De FA-330 werd samengevouwen en getransporteerd in twee cilindervormige containers en kon in enkele minuten worden gemonteerd en vastgemaakt op een speciaal platform van de duikboot. Om het toestel te laten opstijgen plaatste de duikboot zich met zijn maximumsnelheid (ongeveer 30 à 45 km/u) in de wind. De rotor werd mechanisch aangezet tot een rotatiesnelheid van 70 tpm en door het effect van de relatieve wind (snelheid van de duikboot plus de windsnelheid) liep de rotatiesnelheid op tot 170 tpm. Van zodra de snelheid van het geheel opliep tot 45 km/u verhief de FA-330 zich van het platform en werd hij gesleept door de duikboot. De lengte van de kabel werd met een lier geregeld. De piloot stond telefonisch in verbinding met zijn "tractor" en voerde luchtverkenning uit op enkele tientallen meters boven de oppervlakte waardoor de opsporing van prooien op grotere afstand mogelijk was.

De Eastern Rotorcraft uit Philadelphia had een iets zwaarder toestel gebouwd, gebaseerd op hetzelfde principe, de Z-8. De firma kreeg de opdracht om de eerste proeven met beide toestellen uit te voeren en zo snel mogelijk de basisgegevens te verzamelen zoals de minimum en maximum sleepsnelheden of nog de kritieke invalshoeken van de gesleepte toestellen. Men moest ook de ideale snelheid bepalen waarbij de helikopter werd losgelaten om zijn opdracht autonoom verder te zetten. In deze fase van de testen verscheen George Towson als piloot op het toneel.

Na 6 uren sleepvliegen met de Z-8 en de FA-330 (deze laatste werd voorzien van een onderstel om het slepen vanaf de grond toe te laten) dacht de Amerikaanse luchtmacht dat zij over voldoende concrete gegevens beschikte om zelf met de proeven te beginnen. Vanaf vliegvelden met voldoende lange startbanen werd begonnen met het laten opstijgen van helikopters op sleep (onder meer een R-5) met de rotor in autorotatie en stilgelegde motor. Een tijdje voor het loslaten van de helikopter werd de motor opgestart en op temperatuur gebracht om vervolgens op het normale regime over te schakelen. Daarna loste de helikopterpiloot de kabel en nam hij zelf de controle over de vlucht.

Een C-47 werd als eerste vliegtuig gebruikt, want zijn eigenschappen als sleper waren goed gekend na de ervaring met zweefvliegtuigen in de Tweede Wereldoorlog. Maar de rustige Dakota gaf geen volledige voldoening

Les essais furent poursuivis avec un C-119 puis avec un C-124. La meilleure vitesse de remorquage fut fixée à environ 110 mph. Parmi les résultats chiffrés de cet étonnant programme, il est amusant de relever, par exemple, que la consommation de carburant de l'avion remorqueur augmentait précisément de la quantité que l'hélicoptère aurait consommée s'il avait fait le même vol par ses propres moyens. Ce qui, bien sûr, ne posait pas de problème puisque, d'une part l'avion disposait d'une autonomie suffisante pour son vol retour et que, d'autre part, l'hélicoptère était tout proche de sa zone d'engagement avec des réservoirs à carburant encore remplis, donc disposant d'une autonomie suffisante pour sa mission. CQFD !

Il semble bien que cet étonnant programme d'essais ne déboucha jamais sur une utilisation opérationnelle du remorquage d'hélicoptère. On peut supposer que l'on trouva plus simple et moins risqué de chercher à accroître réellement l'autonomie propre des giravions ! Les progrès faits pour juguler la gourmandise des moteurs et l'amélioration du rendement aérodynamique des pales et des rotors permirent de ranger assez vite la technique du remorquage d'hélicoptère dans le tiroir des solutions sans avenir immédiat !

VERTIFLITE est la publication trimestrielle officielle de la American Helicopter Society, société professionnelle pour le progrès des technologies du vol vertical et de leur application utile de par le monde.

De proeven gingen verder met een C-119 en daarna met een C-124. De beste sleepsnelheid werd bepaald op ongeveer 110 mph. Het is amusant vast te stellen dat bij de resultaten van dit opmerkelijk programma het brandstofverbruik van de slepende vliegtuigen verhoogde met dezelfde hoeveelheid als een helikopter nodig had om de afstand autonoom af te leggen. Dit was geen probleem, enerzijds omdat de reikwijdte van de vliegtuigen voldoende groot was om terug te keren en anderzijds omdat de helikopter met volle brandstoftanks in de buurt van zijn operatiezone was en de opdracht dus kon uitvoeren. Wat bewezen moest worden!

Uiteindelijk is dit opmerkelijk testprogramma nooit operationeel toegepast. Men kan er van uit gaan dat het eenvoudiger en minder riskant was om een oplossing te zoeken voor een grotere autonomie van de helikopter. De nieuwe ontwikkelingen om de gulzigheid van de motoren te beperken en de aërodynamische verbeteringen van bladen en rotors lieten al snel toe om de techniek van het helikopterslepen te klasseren in de schuif van de oplossingen zonder directe toekomst!

VERTIFLITE is het officieel driemaandelijks tijdschrift van de American Helicopter Society, een beroepsvereniging die ijvert voor de vooruitgang en toepassing van verticale vluchten in de wereld.

Nederlands vertaling: Alex PEELAERS

Mercredi 13 août

Réunion à l'aéroport de Deurne-Anvers
Informations et inscription
dans le bulletin trimestriel du 15 juillet

*

Mercredi 17 septembre

Visite du plus grand musée d'avions en plein air
d'Europe à Hermeskeil, près de Trèves en RFA.
Déjeuner dans une maquette, grandeur nature, d'un
Concorde
Informations et inscription
dans le bulletin trimestriel du 15 juillet

Woensdag 13 augustus

Vergadering in de Luchthaven van Deurne-Antwerpen
Inlichtingen en inschrijving
in de trimestrieel bulletin van 15 juli

*

Woensdag 17 september

Bezoek van het grootse vliegtuigen museum in
openlucht van Europa in Hermeskeil, bij Trier in DBR.
Lunch in een model op schaal, van een Concorde
Inlichtingen
en inschrijving
in de trimestrieel bulletin van 15 juli

Président d'honneur – Erevoorzitter

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

Vice président d'honneur – Ere vicevoorzitter

Jacques DÔME
Colonel aviateur hre
Ere Kolonel vlieger

Son Altesse le Prince Antoine de Ligne
Burggraaf Dirk FRIMOUT
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,
Président national des Vieilles Tiges
Monsieur Camille MONTAIGU, Président des
Vieilles Tiges luxembourgeoises

Docteur Dominique WEIBEL, ancien président
de l'association des Vétérans du Vol à moteur de
l'Aéro-club de Suisse
Monsieur Alfred BODET
Monsieur Léopold HEIMES
Monsieur Alfred VANHEE

RAAD VAN BEHEER – CONSEIL D'ADMINISTRATION

Administrateurs membres du bureau – Beheerders leden van het bureau

Voorzitter – Président	Jean KAMERS	02. 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067. 790 337
Secrétaire général – Secretaris generaal	Robert FEUILLEN	013. 312 870*
Trésorier – Schatbewaarder	Alex PEELAERS	014.547 063 – 014.540 972* 0495 217 063

Andere beheerders – Autres administrateurs

Hugo CLOECKAERT	02.657 00 54
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02.673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04. 362 63 79*
Hubert MOJET	02.770 93 71
Norbert NIELS	016. 581 086
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465 46 51
Wilfried TERSAGO	011.689 878 – Fax 011.692 589

• Fax

Secretariaat – Secrétariat

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

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

*

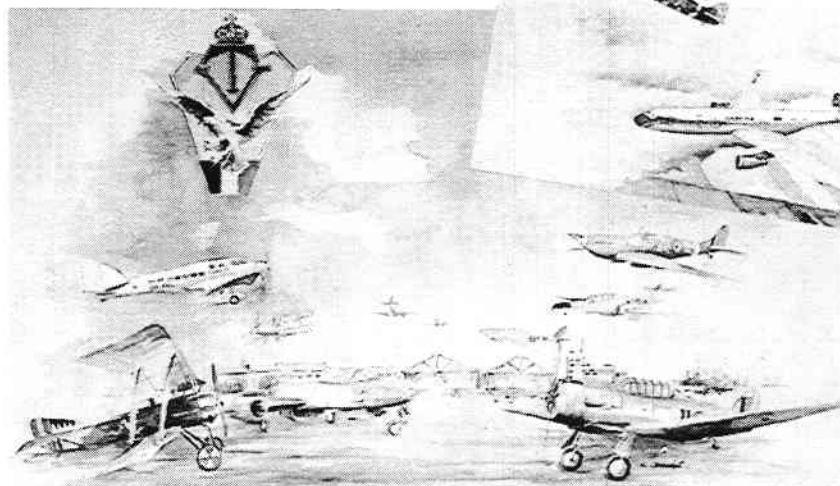
**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.
Egalement vos événements familiaux importants**

**Prochain bulletin
Volgend tijdschrift**

15.07.2003



LA BOUTIQUE

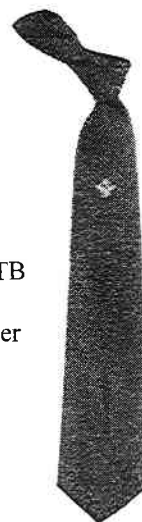


Poster (70 x 50 cm – 2 modèles/modellen)
Œuvre de Camille Bouchat, pilote, artiste-peintre
Werk van Camille Bouchat, piloot, kunstschilder
2,50 €



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

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



Aussi vignette VTB autocollante pour vitre de voiture
Ook sticker VTB zelfklevend voor glasruit van voertuig
1,00 €

Comment vous les procurer ?

- **Auprès de Georges de Coninck, trésorier,**
le deuxième mercredi du mois à la Maison des
Ailes, dès 12.00 heures.
- **Auprès d'Alphonse Dumoulin, administrateur,**
64, rue des Trixhes - 4020 Jupille-sur-Meuse
Téléphone & fax: 04.362 63 79

Frais de port pour envoi postal (Belgique)

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

Païement:

Par virement au compte VTB: 210-0619966-91
En rubrique "communication" bine indiquer la nature et
le nombre d'articles souhaités.

Hoe kunt u deze artikelen krijgen ?

- **Bij Georges de Coninck, schatbewaarder,**
de tweede woensdag van de maand, vanaf 12.00 uur
in het Huis der Vleugels
- **Bij Alphonse Dumoulin, beheerder,**
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse
Telefoon & fax: 04 362 63 79

Verzending kosten (België)

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

Betaling:

Door storting op rekening VTB: 210-0619966-91
Gelieve de natuur en aantal artikelen gevraagd op het
vakje "vermelding" duidelijk te vermelden.

IMPRIME - DRUKWERK

*

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

*

**N° 2/2003
April-Mei-Juni
Avril-Mai-Juin
2003**

*

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

**Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15**

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

Ter attentie van – A l'attention de

**13 Mai
Visite du Historical Centre
de la base de
Beauvechain**

**13 Mei
Bezoek van het Historical Centre
van basis
Beauvechain**

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

**VZW
DE "VIEILLES TIGES"
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**



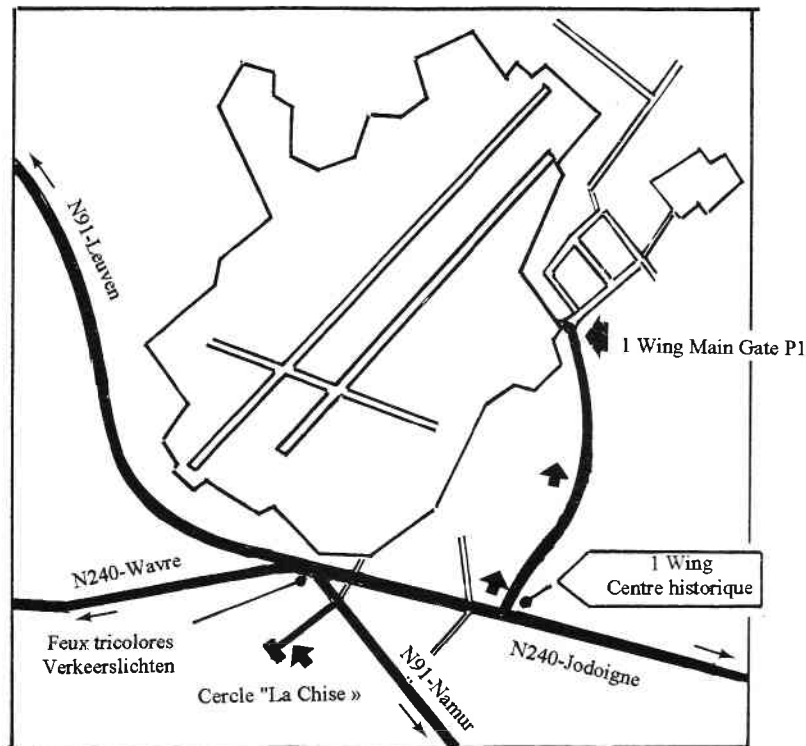
Le colonel aviateur e.r. Léon Branders a reçu
la Médaille de l'Aéronautique
des mains du général Bertrand de Lacroix de Vaubois,
président national des Vieilles Tigres

Kolonel vlieger b.d. Leon Branders heeft
de Médaille de l'Aéronautique
uit de handen van generaal Bertrand de Lacroix de Vaubois,
nationaal voorzitter van de Vieilles Tigres, ontvangen



Two members of the « Fighting family » : Léon et Henri Branders
Ah! l'amour fraternel!

**1 Wing Historical Centre
Base de Beauvechain
13.05.2003**



**Beauvechain
BILLET D'INSCRIPTION**

NOM :

Prénom :

☐ Participera à la visite du centre historique

☐ Participera au déjeuner

Téléphone & Fax du secrétariat : 013 312 870
ou
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

Attention : clôture des inscriptions le 5 mai

**Beauvechain
IINSCHRIJVINGSBRIEFJE**

NAAM :

Voornaam :

☐ Zal deelnemen aan het bezoek van het Historische centrum

☐ Zal deelnemen aan de lunch

Telefoon & Fax van het secretariaat: 013 312 870
of
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

Let op: sluiting van de inschrijvingen op 5 mei.