



Het driemaandelijkse bulletin van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvlaart

# VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens  
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden  
van de luchtvaart

N° 2-2009  
30e jaar – 30<sup>ème</sup> année  
avril-mai-juin  
april-mei-juni  
2009

## In dit nummer:

- Fly Fokker S-11
- Luchtvaarttechnieken I/4
- Hulde aan een mecanicien
- De zwerftocht van Jean Mali
- *Nieuwe rubriek:* uit de oude doos

## Dans ce numéro:

- Fly Fokker S-11
- Techniques Aériennes I/4
- Hommage à un mécanicien
- Le périple de Jean Mali
- *Nouvelle rubrique:* souvenir, souvenir



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

\*  
Editeur responsable  
Wilfried Tersago

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

\*  
Site Web  
[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

**Conseil d'administration**  
**Bestuursraad**

Président d'honneur – Erevoorzitter  
Jean Kamers  
Président - Voorzitter  
Michel Mandl  
Vice-présidents – Vice-voorzitters  
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez  
Secrétaire général  
Secretaris generaal  
Didier Waelkens  
Trésorier - Penningmeester  
Alex Peelaers  
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur  
Wilfried Tersago

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

Periodiek bulletin uitgegeven door de  
VZW

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

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

\*  
Website  
[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

**INHOUD VAN MAGAZINE 2-2009**

Van de redactie: woordje van de voorzitter  
Nieuws van de vereniging  
Agenda 2009  
Fly Fokker S-11  
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:  
Deel I, hoofdstuk 4  
Hulde aan een mecanicien  
De zwerftocht van Jean Mali  
Uit de oude doos  
Corrigenda  
Boetiek

**SOMMAIRE DU MAGAZINE 2-2009**

Rédactionnel : le mot du Président  
Nouvelles de l'association  
Agenda 2009  
Fly Fokker S-11  
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:  
Partie I, chapitre 4  
Hommage à un mécanicien  
Le périple de Jean Mali  
Souvenir, souvenir  
Corrigenda  
La boutique

**Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle**

België-Belgique: 22,00 euro  
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 11,00 euro)  
Buitenland-Etranger: 27,50 euro  
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 13,50 euro)

\*  
**Bankrekening-Compte bancaire**  
**210-0619966-91**

IBAN: BE23 2100 6199 6691  
BIC: GEBABEBB

\*  
**Secrétariat- Secretariaat**  
Esdoornlaan 33  
1850 GRIMBERGEN  
Tel: 02 2513310  
E-mail: [VTB.Secretary@gmail.com](mailto:VTB.Secretary@gmail.com)

*Het volgende magazine verschijnt op 10 juli*

\*\*\*

*Le magazine suivant paraîtra le 10 juillet*



## *Le mot du président*

### *Het woordje van de voorzitter*

#### *Chers amis aviateurs,*

Quand nos successeurs auront pris la relève dans quelques générations, ils se poseront incontestablement la question de savoir quelles étaient nos préoccupations au moment de la grande crise de 2009. Et ce, de la même façon que nous découvrons aujourd'hui les « Conquêtes de l'Air » et autres revues d'époque relatant les événements de la grande dépression économique en 1929. Outre la crise, 1929 fut une année noire pour l'aviation belge. Il y a 80 ans, deux légendes de l'aviation tiraient leur révérence : Georges Nélis à l'âge de 42 ans à la suite d'une maladie et Edmond Thieffry lors d'un accident en Avimeta dans l'Est du Congo. Il avait à peine 37 ans.

Pour décrire la situation actuelle, les métaphores ne manquent pas. Pour le fantassin, on ne voit pas venir la fin du tunnel ; à la marine, on se trouve dans le creux de la vague ; et à l'aviation, « we are in bloody sh...Wx ». Cela me rappelle les vols à destination de la Corse en F-84F, avec un aileron dans l'aile et pas moyen de sortir de la couche nuageuse. On essayait de monter le plus haut possible à la recherche d'un peu de ciel bleu. De temps à autres, on soupçonnait une leur promesseuse d'amélioration, mais très vite, il fallait déchanter... Cela ressemble fort à la situation économique actuelle. Sonaca, Asco et Eurair annoncent de très beaux contrats pour l'Airbus A350... Mais pour le reste, c'est la morosité en plein, avec des pilotes d'une certaine compagnie bruxelloise qui sont même amenés à promouvoir personnellement de belles réductions sur les lignes de la société.

Les grands de ce monde – G8, Davos, G20 – s'agitent énormément. Ils nous font penser (ce n'est pas de moi...) à la majorité des gardiens de but lorsqu'ils essaient d'arrêter un penalty. Ils plongent la plupart du temps d'un côté avant même que le coup ne soit tiré ! Et ce, tout simplement parce que le public ne comprendrait pas qu'ils ne fassent rien. Ainsi donc, ces messieurs s'agitent et donnent l'illusion de chercher une solution à la crise.

#### *Beste vrienden vliegeniers,*

Als onze opvolgers het over enkele generaties het van ons zullen overnemen, gaan ze zich ongetwijfeld afvragen waar we ons mee bezig hielden tijdens de grote crisis van 2009. En dat op dezelfde manier als wij die vandaag de 'Conquêtes de l'Air' en andere tijdschriften van toen nalezen, waarin de gebeurtenissen rond de grote economische depressie van 1929 worden verhaald. Maar naast die crisis was 1929 een zwart jaar voor het Belgische vliegwezen. 80 jaar geleden verlieten twee luchtvaartlegendes ons: ten gevolge van een ziekte Georges Nélis op 42-jarige leeftijd, Edmond Thieffry door een ongeval met een Avimeta in Oost-Congo. Hij was nauwelijks 37.

Geen gebrek aan metaforen om de huidige situatie te omschrijven. Voor de infanterist is het einde van de tunnel niet in zicht, bij de marine zit men op het dieptepunt en bij het vliegwezen 'we are in bloody sh...Wx'. Dat doet me denken aan die vluchten op F-84F met bestemming Corsica, met iemand in je vleugel en met geen mogelijkheden boven de wolken uit te klimmen. Je trachtte zo hoog mogelijk te geraken om toch wat blauwe hemel te vinden. Af en toe bespeurde je een veelbelovend schijnsel maar je moest het al snel opgeven... Het lijkt wat op de huidige economische crisis. Sonaca, Asco en Eurair kondigen erg mooie contracten voor de Airbus A350 aan maar voor de rest is het somberheid troef, met piloten van een bepaalde Brusselse maatschappij die zelfs zover gekomen zijn dat ze persoonlijk mooie kortingen promoten op de lijnen van hun maatschappij.

De groten van deze wereld – G8, Davos, G20 – verkopen veel drukte. Ze doen ons denken (dit komt niet van mij...) aan de meerderheid van voetbalkeepers die een penalty trachten te stoppen. Meestal duiken ze naar één kant, nog voor de trap is gegeven! En zoiets omdat het publiek het niet zou begrijpen als ze niets deden. Vandaar dat deze kerels drukte verkopen en de indruk geven naar een oplossing voor de crisis te zoeken. Maar in België



En Belgique, par contre, pour reprendre l'image du gardien de but...c'est la paralysie devant l'enjeu... la priorité allant aux élections régionales et européennes. Cette paralysie nous ramène à l'aviation et à un accident peu banal qui passera sans doute dans les annales comme le crash le plus incompréhensible des temps modernes. Car comment qualifier autrement l'accident du B-737 de la Turkish Yollari à Schiphol-Amsterdam, ce 25 février dernier.

À 2.000 pieds, « l'auto-throttle » passe en « idle », sur indication d'un des deux altimètres radio, indiquant une altitude erronée de « -8 ft ». Dans le cockpit, trois pilotes passent apparemment en mode « inertiel » et attendent près de 90 secondes avant de réaliser que la vitesse est en train de chuter et de remettre les gaz. Leur réaction est trop tardive et c'est l'impact à un kilomètre devant la piste. Comment expliquer une telle passivité ?

Tous, nous connaissons les avantages de l'automatisation et savons qu'il n'y a pas moyen de voler mieux que le pilote automatique. Mais de là à ce que l'équipage perde tout « air sense » comme ce fut apparemment le cas lors de cet accident... L'analyse des causes de l'accident permettra, on peut l'espérer, de tirer les leçons tant en matière de concept d'avions que d'entraînement des équipages.

Mieux que quiconque nous savons que la probabilité d'une erreur humaine n'est pas à exclure. Au lendemain de ce que certains ont appelés le "miracle" de l'amerrissage dans l'Hudson River, il nous faut maintenant expliquer l'impensable. Pas évident. Et le comble, commencer à ressentir certaines appréhensions avant de monter dans un avion...

*Emem.*

daarentegen, om het beeld van de keeper te hernemen, is het de verlamming vóór de aftrap...voorrang aan de regionale en Europese verkiezingen. Die verlamming brengt ons weer bij de luchtvaart en bij een ongewoon ongeval dat waarschijnlijk in de annalen zal genoteerd worden als de meest onverstaanbare crash van de moderne tijd. Hoe omschrijf je anders het ongeval met de B-737 van de Turkish Yollari in Schiphol-Amsterdam op 25 februari II.

Op 2.000 voet gaat de 'auto-throttle' naar 'idle', op aangeven van een van beide radioaltimeters die een foute hoogte aangeven van '-8 ft'. In de cockpit lijken drie piloten blijkbaar op 'inertiële modus' over te gaan en wachten bijna 90 seconden vooraleer er zich rekenschap van te geven dat de snelheid aan het zakken is en gas bij te geven. Ze reageren te laat en slaan tegen de grond op 1 km vóór de baan. Hoe kan dergelijke passiviteit worden verklaard?

We kennen allemaal de voordelen van automatisatie en we weten dat je niet beter kan vliegen dan de automatisch piloot. Maar dat de bemanning dan alle 'air sense' verliest zoals blijkbaar het geval was bij deze crash... De analyse van de oorzaken van het ongeval zal hopelijk toelaten om lessen te trekken uit het concept van vliegtuigen, zowel van de opleiding van bemanningen.

We weten beter dan wie ook dat de waarschijnlijkheid van menselijk falen niet uit te sluiten valt. In de nasleep van wat sommigen al het 'mirakel' van de Hudson-waterlanding hebben genoemd, moeten we vandaag het ondenkbare verklaren. Niet vanzelfsprekend. En wat meer is, we beginnen ons wat ongemakkelijk te voelen vooraleer aan boord te gaan van een vliegtuig...

*Emem.*



# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Overlijdens – Décès

Pierre MICHEL, le 15 février.

*Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge  
présentent à la famille du défunt l'expression de leurs plus sincères  
condoléances.*

*De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen familie hun blikken van medeleven aan.*

---

## WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Zénon LUPINA

Allée du Petit Paris 57, 1410 WATERLOO

Tél 02 534 54 34 – Fax 02 539 36 88 –

GSM 0477 29 30 24

E-mail [info@centrumpolskie.com](mailto:info@centrumpolskie.com)

Admis A

Parrains: A. Dillien & J-P. Demolin

Marc 'Marco' BOULANGER

Mayrischstrooss 18, L-8528 Colpach-Haut

Grand Duché du Luxembourg

Tél 352 266 20054 – Fax 352 266 20634

E-mail [mboulang@pt.lu](mailto:mboulang@pt.lu)

Admis Act

Parrains : D. Waelkens & M. Mandl

Leo 'Lou' Vranckx

Buizegemlei 66, 2650 EDEGEM

Tel 03 457 14 46

E-mail [leo.vranckx@skynet.be](mailto:leo.vranckx@skynet.be)

Aanvaard als VT

Peters : M. Mandl & D. Cabooter

Julien VAN HUMBEECK

Weynesbaan 43, 2820 RIJMENAM

Tel 015 51 20 64 – Gsm 0486 43 00 23

Aanvaard als VT

Peters: J.-P. Herinckx & D. Van Pelt

Serge DE VOS

Victor Driessensstraat 33, 2018 ANTWERPEN

Tel & fax 03 237 55 46 – Gsm 0475 61 00 32

E-mail [the.flying.fox@telenet.be](mailto:the.flying.fox@telenet.be)

Aanvaard als VT

Peters: G. Wuyts & D. Cabooter

Erik VERTENTEN

Fruithoflaan 122/113, 2600 BERCHEM

Tel 03 448 21 31 – Gsm 0475 97 29 77

E-mail [ev@evertair.net](mailto:ev@evertair.net)

Aanvaard als Act

Peters: G. Wuyts & D. Cabooter

Gilbert HERTECANT

Vosstraat 343, 2100 DEURNE

Tel 03 294 68 51 – Fax 03 294 68 56 –

Gsm 0495 20 88 32

E-mail [media@flag.be](mailto:media@flag.be)

Aanvaard als A

Peters : Karel Vervoort & Roger Dewulf

Armand DE WILDE

Avenue Théo Vanpe 13, 1160 OUDERGEM

Tel 02 771 39 76

Aanvaard als VT

Peters: G. Wuyts & A. Peelaers

André BASTIN

Rue Joseph De Cooman 43, 1390 GREZ-DOICEAU

Tél 010 84 23 74 – GSM 0475 31 95 25

E-mail : [bastin@skynet.be](mailto:bastin@skynet.be)

Admis VT

Parrains : Léopold Mouzon & Frank Van den Broecke

Robert SCHREURS

Koning Boudewijnstraat 22, 3940 HECHTEL

Tel & fax 011 73 58 03 – Gsm 0475 84 84 35

E-mail [rob.schreurs@telenet.be](mailto:rob.schreurs@telenet.be)

Aanvaard als Acy

Peters: G. Mullenders & D. Cabooter

## Bill Grosvenor has passed away early february, 2009...

*Via Walter Verstraeten vernamen we het overlijden van Bill Grosvenor, de Amerikaanse piloot van wie we de verfilmde ontsnapping twee jaar geleden in het Huis der Vleugels hebben kunnen volgen.*

*Via Walter Verstraeten nous apprenons le décès de Bill Grosvenor, le pilote américain dont nous avons pu suivre l'évasion, un film que nous avons présenté à la maison des Ailes, il y a deux ans environ.*

Dear Friends of Bill Grosvenor,

As some of you already know, Bill died yesterday at his home in Abilene, Texas, at the age of 89. He slipped away in his sleep after having spent the past week in the last stages of congestive heart failure. I am sending this email at David's request to Bill's friends around the world. David and his mother, Doris, his brother, Billy, and their entire family extend their gratitude to each of you for your role in helping us bring to the world the story of Bill's WWII experiences with the Belgian Resistance in the documentary film *Last Best Hope*. The story is complex, we did the best we could to increase public awareness about the courage of Belgium's Secret Army, and we appreciate everything each of you did to support us, whether through an emotional connection to the story, exhaustive research, words of encouragement, financial contributions, or your gifts of time and talent. Thanks to you, Bill leaves a legacy that will, at a minimum, help ensure that studies of the European Theater include the citizen soldiers of the Comète and Eva lines who rescued untold numbers of allied soldiers and airmen during World War II.

If you wish to send a card or letter to Doris Grosvenor, her address is:

Mrs. Doris Grosvenor  
1134 Glenwood  
Abilene, Texas 79605

If you wish to write to David, his mailing address is:

David Grosvenor  
231 Prochnow Road  
Dripping Springs, Texas 78620



Tijdens het FORUM ZWEEFVLIEGEN van het LVZC te OOSTMALLE werd er een oproep gedaan om informatie te bekomen over het ONTSTAAN van het ZWEEFVLIGEN ongeveer 100 jaar geleden of meer in onze streken, met het vooruitzicht hierover een BOEK te maken. De heer Dr. Bert Schelzer sr gaat deze informatie verzamelen en met een aantal vrijwilligers trachten uit te werken om tegen 5 februari 2010 over een draft te beschikken.

Zijn er leden die over informatie of foto's uit lang vervlogen tijden beschikken en waar wij dan fotokopies van kunnen maken? Ik vermoed dat er in uw vereniging vermoedelijk personen zijn welk informatie of foto's uit de lang vervlogen tijden bezitten.

Via deze weg proberen we ook het zweefvliegen aan het grote publiek toe te lichten en in de toekomst meer onder de aandacht te brengen.

Met dank bij voorbaat,  
Sylvain Deweerdt  
[sylvain.d.w@gmail.com](mailto:sylvain.d.w@gmail.com) of <http://blog.seniorennet.be/sylvain70>.

Lors du forum sur le VOL A VOILE du LVZC à OOSTMALLE, un appel fut lancé afin de rassembler des informations sur les DEBUTS du VOL A VOILE il y a 100 ans ou plus, dans un but de publier un livre. Assisté de quelques volontaires, monsieur Bert Schelzer sr. rassemblera ces informations afin de disposer d'un draft pour le 5 février 2010.

Y a-t-il des membres disposant de vieilles photos qui seraient disposés à nous les prêter pour en faire des photocopies afin de supporter ce projet? Je suppose qu'au sein de votre association il y a bien des membres qui possèdent des informations ou des photos de ces temps passés.

Par la même voie, nous essayons de mieux faire connaître le vol à voile au grand public et de le rendre plus connu de tous.  
En vous remerciant d'avance,  
Sylvain Deweerdt.  
[sylvain.d.w@gmail.com](mailto:sylvain.d.w@gmail.com) of <http://blog.seniorennet.be/sylvain70>.



# AGENDA

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE – 10 JUIN 2009

### CONVOCATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 10 juin 2009 à 15h00. En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2009.

#### ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par Monsieur Michel Mandl, président.
2. Rapport du trésorier :
  - ◆ Bilan financier 2008.
3. Rapport des vérificateurs aux comptes.
4. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2008.
5. Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation.

~~~~~

## BUITENGEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING – 10 JUNI 2009

### OPROEP

U wordt uitgenodigd om de Buitengewone Algemene Ledenvergadering bij te wonen die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 10 juni om 15.00u. Conform artikel 17 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, dus de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2009.

#### DAGORDE

1. Opening van de vergadering door de heer Monsieur Michel Mandl, voorzitter.
2. Verslag van de penningmeester:
  - ◆ Financiële balans 2008.
3. Verslag van de rekeningencommissarissen.
4. Kwijting te verlenen aan de rekeningencommissarissen en bestuurders voor het boekjaar 2008.
5. Afsluiting.

Voor organisatorische redenen vragen wij u de secretaris-generaal op de hoogte te brengen van uw deelname.

---

## RÉUNION MENSUELLE AU MUSÉE DE L'AIR LE 8 JUILLET 2009

Au mois de juillet, il est de tradition d'organiser notre réunion mensuelle à midi à la cafétéria du Musée, au lieu de la Maison des Ailes. Si vous désirez participer au lunch de cette journée, veuillez virer **avant le 30 juin** la somme de **30€** au compte de notre association en mentionnant : Dîner Musée. Pour ce montant, nous vous offrons un buffet froid ainsi qu'un buffet de desserts, 1/2 bouteille de vin par personne, de l'eau minérale et un café.

## MAANDELIJKSE BIJENKOMST IN HET LUCHTVAARTMUSEUM 8 JULI 2009

Traditiegetrouw komen we in juli om 12 uur samen in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum i.p.v. in het Huis der Vleugels. Wenst u aan de lunch in het museum deel te nemen, gelieve dan **vóór 30 juni € 30** te storten op rekening van onze vereniging, met de mededeling: Lunch Museum. Voor dat bedrag heeft u het koud buffet, het dessertbuffet, een 1/2 fles wijn per persoon, water en koffie.

# JOURNÉE À MONDORF-LES-BAINS EN COMPAGNIE DES VIEILLES TIGES DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Vous êtes invités le **mercredi 12 août** prochain à passer une journée en compagnie des Vieilles Tiges de l'Aviation luxembourgeoise. **Rendez-vous à 11h30** au Casino 2000 de Mondorf-les-Bains (rue Th. Flammang à L-5601 Mondorf-les-Bains) dans le sud du Grand-Duché. Après l'apéritif, nous vous proposons un menu prestige « all-in » pour la modique somme de 50 €. Après le repas, les amateurs du genre pourront passer quelques moments agréables dans le casino... d'autres préféreront une ballade digestive dans la cité balnéaire...

Pour ceux qui ne désirent pas se rendre en voiture à Mondorf, nous mettons en place un transport en autocar de luxe 50 places au prix de 15 € par personne. 3 arrêts pour prendre l'autocar sont prévus :

- Dépôt Demerstee, Leuvensesteenweg 222 à 3290 Diest. ETD : 7h15.
- Bruxelles, entrée du parking du Carrefour d'Auderghem, Blvd. du Souverain. ETD : 8h15.
- Parking « Wanlin » (près des pompes à essence) sur la E411 direction Arlon, entre les sorties 22 & 23. ETD : 9h30.

Départ de Mondorf pour retour en Belgique : 17h avec arrêt aux 3 places ci-dessus.

➔ Inscrivez-vous dès que possible mais **avant le 01 août 2009** par versement de **50 €** (apéritif et repas) par personne ou **65 €** si vous optez pour l'autocar au compte des Vieilles Tiges n° 210-0619966-91 (IBAN : BE23 2100 6199 6691 – BIC : GEBABEBB) avec en communication « Mondorf » ou « Mondorf + autocar » suivi de votre nom et du nombre de personnes.

➔ Veuillez également renvoyer le bulletin d'inscription au dos du feuillet-adresse – **aussi avant le 01 août** – en spécifiant, le cas échéant, l'endroit où vous prendrez l'autocar.

Pour ceux qui voyagent en autocar, veuillez bien prendre note des heures de départ (ETD) décrites ci-dessus. En cas de problème le 12 août, merci d'en avvertir Wilfried (Bill) Tersago au 0477/70 36 34.

Pour ceux qui désirent prolonger le séjour à Mondorf, voici quelques adresses utiles :

- Hôtel **Casino 2000\*\*\*\***, rue Th. Flammang, L-5601 Mondorf-les-Bains, [www.casino2000.lu](http://www.casino2000.lu), Tel +352 23 6111, Fax +352 23 611 229, single 119 €, double 145 €, petit-déj. buffet inclus.
- Hôtel **Beau-Séjour**, Av. Dr. Klein 3, L-5630 Mondorf-les-Bains, [www.beau-sejour.lu](http://www.beau-sejour.lu), [info@beau-sejour.lu](mailto:info@beau-sejour.lu), Tel +352 26 67 751, Fax +352 66 08 89, single 73 €, double 95 €, petit-déj. inclus.
- Hôtel du **Grand Chef**, Av. des Bains 36, L-5610 Mondorf-les-Bains, [www.grandchef.lu](http://www.grandchef.lu), [info@grandchef.lu](mailto:info@grandchef.lu), Tel +352 23 66 80 12, Fax +352 23 66 15 10, single 68 à 78 €, double 95 à 108 €, petit-déj. buffet inclus.
- Hôtel **Gui-Lin**, Av. des Bains 6, L-5610 Mondorf-les-Bains, Tel +352 23 66 14 84, Fax +352 23 66 14 85, single 40 €, double 65 €, petit-déj. inclus.
- Hôtel **Windsor\*\*\*\***, Av. François Clément 58, Mondorf-les-Bains, Tel +352 23 65 51, Fax +352 23 66 5333, single 70 à 77,50 €, double 90 à 105 €.
- Hôtel **Am Klouschter**, Av. Marie-Adélaïde 8, L-5635 Mondorf-les-Bains, [www.wam-klouschter.lu](http://www.wam-klouschter.lu), Tel +352 26 67 39, Fax +352 266 73 499, single 56,50 à 61,50 €, double 88 à 94,50 €, petit-déj. inclus.

## UITSTAP NAAR MONDORF-LES-BAINS MET DE VIEILLES TIGES VAN HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG

U wordt hierbij uitgenodigd om op **woensdag 12 augustus** ek. Een dag door te brengen in gezelschap van de Vieilles Tiges van de Luxemburgse luchtvaart. **Rendez-vous om 11.30u** aan het Casino 2000 van Mondorf-les-Bains (rue Th. Flammang te L-5601 Mondorf-les-Bains) in het zuiden van het groothertogdom. Na het aperitief stellen we u voor het bescheiden bedrag van € 50 een all-in prestigemenu voor. Na de maaltijd kunnen de liefhebbers van het genre een paar aangename uurtjes doorbrengen in het casino... anderen verkiezen misschien een wandeling in de badstad om de spijsvertering te bevorderen...

Voor wie niet met de auto naar Mondorf wenst te rijden, organiseren we een vervoer per luxeautocar met 50 plaatsen tegen de prijs van €15 per persoon. Er worden drie opstapplaatsen voorzien:

- Depot Demerstee, Leuvensesteenweg 222 in 3290 Diest. ETD: 7.15u.



- Brussel, ingang van de parking van Carrefour in Oudergem, Vorstlaan. ETD: 8.15u.
- Parking 'Wanlin' (nabij het benzinstation) op de E411 richting Aarlen, tussen de afritten 22 & 23. ETD: 9.30u.

Vertrek uit Mondorf richting België: 17u met haltes op de 3 plaatsen zoals hierboven.

- ➔ Schrijf u dus zo spoedig mogelijk in en wel **voor 01 augustus 2009** door storting van **€50** (aperitief + maaltijd) per persoon, ofwel **€65** als u met de autocar meereist, op rekening van de Vieilles Tiges: 210-0619966-91 (IBAN: BE23 2100 6199 6691 – BIC: GEBABEBB) met als mededeling 'Mondorf' of 'Mondorf + autocar', gevolgd door uw naam en het aantal personen.
- ➔ Stuur tevens het inschrijvingsstrookje op de achterzijde van het postblad terug – **ook voor 01 augustus** – en vermeld desgevallend de plaats waar u wenst op te stappen.

Voor wie met de autocar wensen mee te rijden, let u goed op de vertrekuren (ETD) die hierboven vermeld staan. Ingeval van problemen die 12 augustus, verwittigt u Wilfried (Bill) Tersago op 0477/70 36 34.

Voor wie zijn verblijf in Mondorf wenst te verlengen, raadpleegt de lijst met hotels in de Franse tekst hierboven.

## **PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 11 MARS 2009**

### **PROCES VERBAAL VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 11 MAART 2009**

#### **Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h10.**

Il annonce que 31 membres sont présents et que 51 procurations ont été enregistrées.

Mot du président/Welkomstwoord van de voorzitter :

Beste vrienden, chers amis, bienvenue à vous tous. Aan u allen van harte welkom. Je vous remercie d'avoir fait l'effort d'assister à notre Assemblée Générale et mes remerciements s'adressent également aux nombreux membres qui nous ont fait parvenir leur procuration. Le Général Debêche m'a demandé de bien vouloir l'excuser de ne pas être présent. Il en est empêché par un petit problème de santé.

Onze organisatie verenigt piloten en aircrews van verschillende herkomst. Allen hebben ze één factor gemeen, hun passie voor de luchtvaart. Uit de statistieken blijkt dat we ook een niet onaardig percentage sympathisanten tellen. Persoonlijk vind ik dit een meerwaarde. Het toont aan dat men niet noodzakelijk in een cockpit moet gezeten hebben om belangstelling te tonen voor onze vereniging. Ons aantal leden is fel gestegen de laatste jaren en we kunnen ons hierover alleen maar verheugen.

Même si nous ne faisons pas la chasse aux membres, cette croissance et le fait que très peu de membres nous quittent ne peuvent que nous inciter à poursuivre dans la présente voie...

Lors de notre dernière assemblée générale, j'annonçais que nous allions, outre bien sûr la publication de notre magazine, faire usage des moyens de communication pour informer nos membres. Comme vous avez pu vous en rendre compte, c'est devenu réalité grâce à la diligence de notre Secrétaire.

Onze website heeft enige vertraging opgelopen in zijn ontwikkeling. Onze webmaster, Hugo Cloeckert, heeft enkele gezondheidsproblemen. We hopen dat hij heel vlug weer op been zal zijn.

Ons magazine bestaat nu al dertig jaar: de laatste editie was dan ook de gelegenheid om met enkele kleurenfoto's uit te pakken.

Wat onze "memorials" betreft, zijn dit jaar de gebroeders Bollekens, Jean Stampe en Edmond Thieffry aan de beurt. Voor volgend jaar hebben we gedacht aan Willy Coppens, Jules Jaumotte en César Bataille... drie grote namen uit ons luchtvaartverleden. Volgend jaar zouden we ook ter gelegenheid van 100 jaar vliegen door de eerste Belgische dame, Hélène Dutrieu, hulde kunnen brengen aan onze vrouwelijke piloten.

L'an passé, je suggérais également une coopération plus étroite avec d'autres associations, à l'exemple de ce qui se fait avec la Maison des Ailes. Nous avons été associés à plusieurs activités, notamment avec le Musée, l'Aéro-Club, la Force Aérienne, le monument Guynemer et les classiques tels que Vroenhoven et l'hommage aux aviateurs polonais à Gand. Ici aussi, nous poursuivrons ces différentes activités.

Nous sommes ainsi associés à un projet de plaque commémorative pour Pierre de Caters ; nous participerons plus spécialement à un week-end qui lui est consacré à La Hulpe ; nous avons entrepris une démarche auprès des autorités militaires pour un rafraîchissement de la pelouse d'honneur et du monument que nous devons à un grand ancien, César Bataille. Nous avons également prévu au cours de l'été une journée de rencontre avec nos amis luxembourgeois et il est probable que celle-ci s'étende aux autres associations suisse et française.

Ik zou mijn inleiding willen beëindigen met een dankwoord aan de medewerkers van de Raad van Bestuur voor het prachtige werk dat ze allen leveren. Verleden jaar sprak ik van een Spaanse kroeg, waar iedereen zijn capaciteiten en know how ter beschikking stelt. Soms lijkt het wel op een Perzische markt maar daarom is het niet minder aangenaam... integendeel... Mijne heren, aan u allen van harte bedankt.

Le président rappelle ensuite le nom des membres décédés au cours de l'exercice 2008 :

- Messieurs Raymond 'Cheval' Lallemand, Serge Knaff, Jean-Rodolphe Willi, Gérard 'Micky' Vermander, Gaston Mersch, Léon Philippart, Leo van den Heuvel, Tino Migliavacca, Pierre Vermeir, Guy Guerra, Léon Branders, président d'honneur, Jacques Bogaerts, Christian de Smaele, Eddy Laden, Fernand Poskin & Jacques Baeckelandt.
- Deux membres nous ont déjà quittés en 2009 : Eric 'Toto' Bouzin et Pierre Michel.

**Goedkeuring van het proces-verbaal** van de statutaire algemene ledenvergadering van 9 april 2008, gepubliceerd in magazine 2/2008 van 9 mei 2008: het PV wordt goedgekeurd.

#### **Rapport du secrétaire général** Didier Waelkens.

- Au 31 décembre 2008, notre association comptait 544 membres (508 en 2007), répartis comme suit :
  - VT 433
  - ACT 27
  - A 66
  - Veuves 18
- En 2008, nous avons perdu 16 membres décédés, deux ont donné leur démission et 5 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 54 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.
- Voici le récapitulatif de nos activités en 2008 :
  - Nous avons participé aux cérémonies du souvenir suivantes: Vroenhoven le 11 mai, Jalhay-Le Tigelot le 31 août (Mémorial canadien), St Denijs Westrem le 21 septembre (Monument Wing polonais), Remembrance Day (Cinquantenaire) ainsi qu'inauguration d'une stèle en hommage à 'Dédée' De Jongh (réseau Comète) le 18 octobre et Pelouse des Aviateurs et RAF le 1 novembre au cimetière de Bruxelles
  - Notre banquet annuel s'est tenu au Brussels Hilton le 5 avril tandis que l'Assemblée Générale fut convoquée pour le 9 avril à la Maison des Ailes.
  - Le 14 mai, 41 membres ont visité le Wing Hélicoptère de la Composante Air à Bierset. Le 9 juillet, la tradition a été respectée avec la réunion mensuelle au Musée de l'Air. Finalement, la réunion extra-muros du mois d'août s'est déroulée le 13 au Centre nautique de la Force Aérienne à Nieuwpoort.

Suite à l'hospitalisation de notre webmaster, notre site ne peut plus être maintenu à jour sur base presque journalière. Nous essayons de faire au mieux pour que le principal soit en ordre. Tous les membres sont bien sûr invités à s'inscrire pour avoir accès à la zone réservée ; il faut cependant un certain délai pour être « autorisé » après inscription. Dans cette zone, on trouve e.a. l'annuaire des membres mis à jour régulièrement, le procès-verbal de la dernière assemblée générale, des photos d'activités, etc. La liste historique des membres y sera ajoutée prochainement. L'onglet « banquet 2009 » sera remplacé par un onglet « vroenhoven » avec les dernières infos concernant la cérémonie du 11 mai, les travaux au pont ne permettant pas d'organiser l'hommage suivant le cérémonial habituel.

Un formulaire d'affiliation (en pdf) est également disponible pour l'inscription de nouveaux membres, il suffit de l'imprimer. Pour rappel, tout membre effectif peut parrainer un nouveau membre !

Pour le banquet du 28 mars, il y a à ce jour une centaine d'inscriptions. N'attendez pas la date de clôture pour vous inscrire, il pourrait ne plus y avoir de la place... Sous l'onglet « banquet 2009 » de notre site, vous trouverez les détails nécessaires pour votre inscription (ou dans le magazine 1/2009 bien sûr !)

Mailing-list : il y a actuellement 292 membres « abonnés », soit environ 53%. Le but de la mailing-list est de pouvoir vous contacter avec des messages urgents, agréables ou moins comme p.ex. l'annonce du décès d'une Vieille Tige, ou de faire suivre des présentations intéressantes dans le domaine de l'aviation ; de temps en temps, un e-mail plus humoristique pourrait bien s'infiltrer parmi les mails plus sérieux...

#### **Verslag van de penningmeester** Alex Peelaers:

Als gevolg van een probleem buiten de wil van de penningmeester, kunnen de financiële balans 2008 en het verslag van de rekeningencommissarissen niet worden voorgesteld; het is daarom niet mogelijk geweest om kwijting aan de rekeningencommissarissen te verlenen voor het boekjaar 2008. Een buitengewone ledenvergadering zal daarom worden georganiseerd via het VTB Magazine 2/2009 en wel op 10 juni om 15 u. in het Huis der Vleugels (zie pagina 7 hiervoor).

Het budget 2009 wordt unaniem goedgekeurd.

De heren Xavier Janssens en Claude Buisseret worden vervolgens opnieuw belast met hun taak van rekeningencommissaris voor het boekjaar 2009; dat is ook het geval voor de heren. Thierry Tournay en Pierre Debourse als vervangende rekeningencommissarissen.

#### **Election :**

Neuf administrateurs sont sortants et rééligibles : D. Cabooter, H. Cloeckaert, A. Dillien, JP. Herinckx, P. Jourez, J. Kamers, M. Mandl, W. Tersago et G. Wuyts. Ils sont réélus à l'unanimité et reçoivent les félicitations du président. Aucun membre effectif n'a posé sa candidature.

Après quelques questions-réponses, le président clôture l'AG 2009 à 15h50 et invite les membres présents au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

# FLY FOKKER S.11



## EEN BEDAARDE BRIEFING

In 2007 had ik al de gelegenheid om vanaf de Aviodrome in Lelystad mee te vliegen met de Nederlandse PBY Catalina. Via de toen gemaakte contacten kreeg ik een nieuw aanbod: een formatievlucht met vier Fokker S.11, 'vintage'-tweezitters voor opleiding. De kans was te mooi om te laten liggen: enerzijds vliegen aan boord van een toestel dat in de jaren 40 ontwikkeld werd en in 1973 uit dienst werd genomen, anderzijds een formatievlucht! Formatievliegen is immers verboden voor burgertoestellen, behoudens voorafgaande afspraak tussen de piloten, zoals de wetgeving het stelt. Om maar te zeggen dat dit soort vluchten weinig wordt uitgevoerd, in onze vliegclubs zo goed als onbestaand is en zelfs uit den boze is voor lijnvliegtuigen (herinner u het grote succes bij het publiek n.a.v. de formatievluchten van een Boeing 737 van TEA die Raymond Nicolai in de lente van 1987 had georganiseerd). Ik heb dus op nieuw contact genomen en na het onvermijdelijke getalm en uitstel omdat er meerdere vliegtuigen en meerdere personen bij waren betrokken, werd de afspraak uiteindelijk vastgelegd op zondag 7 september 2008, met een briefing om 13 uur op het vliegveld van Lelystad, gelegen op Flevoland, ten noordoosten van Amsterdam.

Daar stond ik dan, ondanks het halfslachtige weer goed toch op tijd, in de briefingzaal van de luchthaven in art-decostijl van de Aviodrome, heropgebouwd naar die van Schiphol uit de jaren 30. De briefing wordt geleid door Willem De Regt, leader van het 'Team Fokker Four' en oudgediende op F-104G bij de Koninklijke Luchtmacht (KLU) en voormalig lijnpiloot van KLM. Hij weet te vertellen dat het team meer dan 25 jaar geleden werd gevormd t.g.v. een viering van de Fokker-fabrieken. De S.11's werden voor de gelegenheid gereviseerd en terug op nul gezet; de voorstelling die ze met zijn vieren gaven was zo goed dat men besliste het avontuur verder te zetten zodat het ook nu nog voortduurt... Aan de briefing nemen ook de andere piloten van het team deel, te weten Jos De Pee, Theun Miedema en Koen Van Lohuizen, alle ancients van de KLU die hun elementaire opleiding op Fokker S.11 hebben uitgevoerd en na hun militaire loopbaan lijnpiloten zijn geworden bij KLM of bij Martinair. Sommigen zijn nog actief als boordcommandant op Boeing 747 of 767. De briefing verloopt in een uiterst gezellige en ontspannen sfeer. Voor diverse redenen zullen we met 3 i.p.v. met 4 toestellen vliegen. Het programma wordt uiteengezet, evenals de vliegparameters. We zullen dus snel achter elkaar opstijgen, in gesloten formatie komen en diverse manoeuvres uitvoeren; daarop gaan de vliegtuigen uit elkaar om individueel te gaan vliegen en vervolgens opnieuw te hergroeperen voor de slotformatie.

Van meet af aan wou ik met een van de vleugelpiloten mee om mooie foto's te kunnen maken, wat veel minder vanzelfsprekend is dan wanneer je bij de leader zit. Ik vroeg ook of positieveranderingen binnen de formatie mogelijk waren om nog betere foto's te kunnen schieten en ook dat werd direct toegestaan. Omdat ik hen al had verteld een vergunning van privépiloot te bezitten en al een vijftigtal uur acrobatie op Marchetti SF 260 in mijn vliegboek had, vroeg ik ook wat kunstvlucht te willen maken, waarop de leader en Koen Van Lohuizen, die mijn piloot zou zijn, met een brede, bevestigende glimlach antwoordden! Omdat het plafond nogal laag was, wordt er beslist om pas in de lucht te beslissen welke figuren er in

functie van de wolkenbasis zouden gevlogen worden, of er moest een opening in de wolkenlaag komen, iets wat weinig waarschijnlijk leek. Daarbij stellen ze me voor om de sturen te nemen mocht ik daar zin in hebben, iets wat ik uiteraard niet weiger!



## VLUCHT IN GESLOTEN FORMATIE

Na de briefing wordt er beslist om de vlucht met een uur uit te stellen, gezien de door de meteo verwachte verbetering, maar die komt er niet echt. We trekken naar de vliegtuigen, drie prachtige S.11 in een schitterende kanariegele uitvoering en met banden in oranje dayglo. De leader, Willem De Regt, zal de PH-HOG nemen, ex E39 bij de KLU, een van de vleugelpiloten,

Theun Miedema, neemt de PH-HOK die in een ander leven als E29 geïmmatriculeerd was en Koen Van Lohuizen ten slotte, zal met mij in de PH-AFS vliegen, vroeger de E14 in de elementaire vliegschool van de Nederlandse Luchtmacht. We zullen ook in die volgorde opstijgen en landen. Tijdens de external check van de Fokker S.11, ben ik verbaasd door zijn grootte: het toestel is betrekkelijk groot, terwijl zijn vleugel- en staartoppervlak me ruim bemeten lijken. Na de covers van pitot tube e.a. te hebben verwijderd, klimmen we zonder al te moeilijke bewegingen aan boord. Het vierpunts-riemenstel vastklikken, hoofdtelefoon inpluggen en na twee; drie beetjes primer, starten we de grote, tot dan toe geruisloze Lycoming van 190 pk op. Het instrumentenpaneel met de analoge instrumenten die typisch zijn voor de jaren 40 en 50, lijkt me erg compleet. We warmen de motoren op en taxiën snel naar het wachtpunt bij baan 23. De Fokker S.11 heeft een staartwielje en de grote motorkap belemmert het uitzicht naar voren, maar toch ben ik verbaasd over de goede zichtbaarheid vanuit de cockpit. Taxiën vergt niet die typische zigzagbewegingen die zo kenmerkend zijn voor taildraggers. Ik stel wel met verbazing vast dat de schroef voor zo een zware motor, geen instelbare maar een vaste spoed heeft!

Eens samen op het holding point worden de motortesten gedaan, wat instructies over de radio gegeven, oplijnen en de drie vliegtuigen stijgen met een klein interval op. Ondanks de stevige wind (15 à 18 knopen) die relatief dwars staat, houdt de Fokker zich goed, pikt snelheid op en richt snel de staart op om erg kort op te stijgen.

Nu is het toestel in zijn element! Een paar korte bevelen over de radio en we zitten in VIC-formatie die snel zeer gesloten wordt. In opeenvolgende bochten vliegen we naar het IJsselmeer, we veranderen van formatie om in line abreast te gaan en dan in echelon, om dan opnieuw in VIC te komen waar wij de linkervleugelpositie innemen. Twintig minuten lang mooi formatievliegen, waarbij voortdurend met de rechterhand de stick en met de linkerhand de gashendel wordt bediend, de conditio sine qua non van het formatievliegen, wat elke piloot die dit soort vliegdiscipline heeft beoefend, maar al te goed weet. En dan spat de formatie uit elkaar.

## INTERMEZZO met G's

Koen Van Lohuizen vraagt of ik wat zin heb in acro... overbodige vraag maar ik vertel hem dat met een gesloten wolkenbasis tussen 850 en 1.000 voet plus wat lage fracto-strato-cumulus, het me moeilijk lijkt acrobatische figuren te vliegen in het verticale vlak (stall turns, loopings, etc.), wat hij onmiddellijk bevestigt. Maar niets belet ons wat figuren te draaien in het horizontale vlak. Koen herinnert me aan de ingangssnelheden voor acrobatische figuren: 110 knopen op de meter (iets sneller dan 200 km/h) en zo rond de 2,5 G. Zonder G-meter op het instrumentenbord vertelt hij me glimlachend dat een goede piloot de G's schat en in zijn voorarm voelt. En we zijn weg! Een aileron roll links met direct daarop een naar rechts, een mooie tonrol links en een tweede waarbij we met de vleugeltip een plukje strato-cu weghalen, nog een of twee aileron rolls en hij stelt me voor de sturen over te nemen, wat ik direct doe! Ik ben aangenaam verrast door de wendbaarheid van de Fokker S.11: hij reageert op de minste stuurinput en dankzij de grote stuurknuppel met groot rubberen handvat zijn er maar kleine



bewegingen nodig om zuiver te sturen. Waarschijnlijk ligt dat aan de ruim bemeten rolroeren en diepteroer. Het voetenstuur waar je voeten comfortabel op rusten dankzij de geleidingsrails, reageert op de minste druk. Nu ik aan de sturen zit, realiseer ik me pas hoe Flevoland bezaaid is met windmolens: ze steken uit tot op een hoogte waarop het wat oncomfortabel is voor er net boven vliegt. Een kwartier lang mag ik op die manier mooie, gecoördineerde bochten maken met steeds grotere helling, net als een paar energieke bochten met 180° helling. De sturen in de hand, krijg ik er echt zin in! Op bevel van de leader komen de vliegtuigen samen in VIC 3, ten westen van Lelystad om koers te zetten naar het vliegveld.

## **FINALE IN SCHOONHEID**

Terwijl we het vliegveld naderen, komt mijn piloot Koen Van Lohuizen langzaam terug met het gas en manoeuvreert onze Fokker S.11 om in de slotpositie te komen van een line astern formatie, om dan een meesterlijke overvlucht uit te voeren vlak boven de Aviodrome, tot groot genoegen van het publiek. Met open cockpit, zoals het handboek het voorschrijft, en op de rugwindpositie in het circuit maken we een break in beste jachttraditie om dan de een na de ander te komen landen op de baan, waar de sterke wind nog altijd dwars staat. Maar de landing bewijst de vakkennis van de experts die deze ploeg vormen! De tanks worden weer gevuld en dan gaan we terug naar de paddock met een hart 'zo groot als wat' na een vlucht en een vliegles die echt, maar dan ook echt, niet gewoon was!

*(Vertaling: Bill Tersago)*



## **BRIEFING RELAX**

L'opportunité m'avait été donnée en 2007 de voler à bord du PBY Catalina hollandais au départ de l'Aviodrome à Lelystad. Les contacts noués alors me fournirent une nouvelle opportunité, à savoir voler en formation avec quatre Fokker S.11, biplaces écoles « vintage »... L'aubaine était trop belle pour y résister : d'une part, voler à bord d'un zinc école conçu dans les années 40 et qui a été retiré du service en 1973 et, d'autre part, voler en formation ! En effet, le vol en formation est interdit aux avions civils, sauf entente préalable entre pilotes, comme le dit pudiquement la réglementation. C'est dire que ce type de vol est peu pratiqué et, pour ainsi dire, inexistant dans nos aéroclubs et même banni pour les avions de ligne (on se souviendra du vif succès rencontré auprès du public pour les vols en formation de Boeing 737 de la TEA organisés à l'instigation de Raymond Nicolai au printemps 1987). J'ai donc repris contact et après les atermoiements et reports inévitables dans le contexte d'un exercice impliquant plusieurs avions et plusieurs personnes, rendez-vous fut pris pour le dimanche 7 septembre 2008 pour un briefing à 13 heures à l'aérodrome de Lelystad, situé dans le Flevoland au nord-est d'Amsterdam...

Et me voici arrivé, bien à l'avance et malgré le temps mi-figue, mi-raisin, à la salle de briefing de l'aérogare art déco de l'Aviodrome, reconstruite à l'identique de celle de Schiphol des années 30. Le briefing est mené par Willem De Regt, leader du « Team Fokker Four » et ancien pilote de F-104G à la Koninklijke Luchtmacht (KLU) et ancien pilote de ligne à la KLM. Celui-ci précise que le team a été constitué il y a plus de 25 ans à l'occasion de la célébration d'un anniversaire des usines

Fokker ; les Fokker S.11 révisés et remis à zéro pour la circonstance firent une démonstration à quatre avec tant de brio qu'il fut décidé de poursuivre l'aventure et celle-ci perdure depuis... Assistent également au briefing les trois autres pilotes de l'équipe, à savoir Jos De Pee, Theun Miedema et Koen Van Lohuizen, tous anciens pilotes de la KLU ayant fait leur école de pilotage élémentaire sur Fokker S.11 et devenu pilotes de ligne à la KLM ou chez Martinair après leur carrière militaire, certains étant encore actifs en tant que commandants de bord de Boeing 747 ou 767 . Le briefing se déroule dans une ambiance extrêmement conviviale et détendue. Pour diverses raisons, on volera à 3 et non à 4 avions. Le programme est expliqué de même que les paramètres de vol. On va donc décoller rapidement à la queue leu leu, se mettre en formation serrée et effectuer diverses manœuvres, les avions vont ensuite se séparer et évoluer individuellement avant le regroupement final.

D'entrée de jeu, j'avais demandé à voler avec l'un des ailiers afin d'avoir la possibilité de faire quelques belles photos, ce qui est beaucoup moins évident lorsqu'on vole à bord de l'avion leader... J'ai aussi demandé s'il était possible d'effectuer des changements de position dans la formation afin de faire de meilleures photos encore et ce fut aussitôt d'accord. Comme je leur avais dit être détenteur d'une licence de pilote privé et avoir totalisé une cinquantaine d'heures d'acrobatie sur Marchetti SF 260, je demandais encore s'il était possible de faire un peu de voltige... et le leader et Koen Van Lohuizen, qui sera mon pilote, de me répondre par un large sourire affirmatif ! Comme le plafond est bas, il est convenu de décider en l'air ce qu'on fera comme figures en fonction de la base des nuages, à moins qu'il n'y ait – cas fort peu probable – un trou dans la couche. Il me proposent, en outre, de prendre le manche, si le cœur m'en dit... proposition que je me garde bien de refuser !

## VOL EN FORMATION SERREE

Il est décidé, à l'issue du briefing, de retarder le vol d'une petite heure, vu l'amélioration prévue par la météo, mais celle-ci ne s'est pas vraiment matérialisée. Nous rejoignons les avions, trois splendides Fokker S.11 à la rutilante livrée jaune canari avec parements en orange dayglo. Le leader, Willem De Regt, prendra le PH-HOG, ex E39 à la KLU, un des ailiers, Theun Miedema, prendra le PH-HOK qui était immatriculé E29 dans une autre vie et, enfin, Koen Van Lohuizen et moi-même volerons à bord du PH-AFS, autrefois E14 à l'école de pilotage élémentaire de la force aérienne hollandaise. Nous allons décoller et atterrir dans cet ordre. Je suis surpris, en faisant l'external check du Fokker S.11, par sa taille : l'avion est relativement grand et sa surface alaire et celle des empennages me paraissent particulièrement généreuses. Après avoir enlevé les sécurités du tube pitot et autres, nous grimpons à bord sans avoir à nous livrer à des contorsions. On boucle le harnais à quatre points, branchons les écouteurs et après deux à trois coups de primer, démarrons le gros Lycoming de 190 CV qui jusque-là dormait sous le capot. Le tableau de bord et tous ses instruments analogiques typiques des années 40 et 50 me semble fort complet. On chauffe les moteurs et taxions rapidement jusqu'au point d'attente de la piste 23. Le Fokker S.11 est à roulette de queue et le gros capot moteur barre la vue vers l'avant, mais je suis surpris de la bonne visibilité depuis le cockpit et le taxi n'exige pas particulièrement de louvoiements si caractéristiques des tairdraggers. Je constate avec étonnement que l'hélice, pour un aussi gros moteur, n'est pas à pas variable mais bien à pas fixe !

Regroupés au holding point, les tests moteurs sont effectués, quelques consignes passées à la radio, alignement et décollage des trois avions séparés par un faible intervalle. Malgré le vent fort (15 à 18 nœuds) et relativement cross, le Fokker se comporte bien, prend de la vitesse et lève promptement la queue pour décoller fort court...

Voilà le zinc dans son élément ! Quelques mots laconiques à la radio et nous voilà en formation VIC 3 de plus en plus, et bientôt très, serrée. On évolue en virages successifs vers l'IJsselmeer, on change de formation pour se mettre en line abreast (ligne de front) en échelon refusé pour se remettre à nouveau en VIC 3 où nous reprenons la position d'ailier gauche. Du beau vol relatif durant une vingtaine de minutes, en jouant constamment du manche avec la main droite et de la manette des gaz de la main gauche, *conditio sine qua non* du vol en formation, comme le savent pertinemment bien tous les pilotes qui se sont livrés à ce type d'exercice... Et puis, c'est l'éclatement de la formation.

## INTERMEDE AVEC G

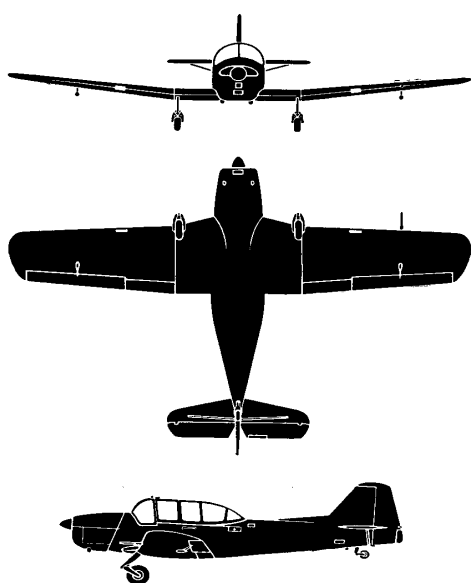
Koen Van Lohuizen me demande si je suis disposé à faire un peu d'acro... Question superflue, mais je lui dis qu'avec un plafond soudé entre 850 et 1.000 pieds avec défilement de fracto-strato-cumulus encore plus bas, il me semblait difficile d'envisager des figures acrobatiques dans le plan vertical (renversements, loopings, etc.), ce à quoi il acquiesce immédiatement. Par contre, rien ne nous empêche de faire quelques figures à débattement horizontal. Koen me rappelle les paramètres d'entrée des figures acrobatiques : 110 nœuds au badin (soit un peu plus de 200 km/h) et aux alentours de 2,5 G. En l'absence d'un G-mètre au tableau de bord, il me dit en souriant qu'un bon pilote sent le nombre de G au pif et dans les avant-bras. Et c'est parti ! Un tonneau aux ailerons à gauche avec un autre déclenché aussitôt à droite, un superbe tonneau barriqué à gauche et encore un autre où on coupe un bout de strato-cu avec l'aile, encore un ou deux aileron rolls et il me propose de prendre le manche, ce que je m'empresse de faire ! Je suis positivement surpris par l'agilité du Fokker S.11 : il réagit à la moindre sollicitation des commandes et le long manche à balai avec sa grande poignée de caoutchouc n'exige que des mouvements de faible amplitude pour gouverner pointu. C'est sans doute dû aux très généreuses proportions des ailerons et du plan de profondeur. Les pédales du palonnier, sur



lesquelles on cale confortablement les pieds grâce aux rails de guidage, réagissent à la moindre pression. C'est en étant aux commandes que je réalise à quel point le Flevoland est truffé d'éoliennes qui culminent, mine de rien, à une altitude plutôt inconfortable pour tout ce qui vole au-dessus. Pendant un petit quart d'heure, je peux ainsi faire de splendides virages bien coordonnés avec les ailes de plus en plus inclinées ainsi que quelques virages à 180° à cadence dynamique. Manche en main, je prends littéralement mon pied ! Sur un appel du leader, les avions se regroupent en VIC 3 à l'ouest de Lelystad pour prendre le cap de retour vers l'aérodrome.

## FINALE EN BEAUTE

En approchant de l'aérodrome, mon pilote Koen Van Lohuizen réduit les gaz et manoeuvre notre Fokker S.11 pour le positionner comme slot de la formation de plus en plus en line astern (file indienne) afin de faire un magistral passage à la verticale de l'Aviodrome pour le plus grand plaisir du public. Cockpit ouvert, comme prescrit par le manuel, et dans le vent arrière du circuit d'atterrissage, nous effectuons un break dans la meilleure tradition de la chasse (b.... !) pour venir nous poser l'un derrière l'autre sur la piste où le vent est toujours fort et toujours cross. Mais le poser démontre la maestria des experts qui composent l'équipe ! On va compléter les pleins et puis c'est le retour au paddock, le cœur « gros comme ça » après un vol et une leçon de pilotage qui sortent vraiment, mais alors là vraiment, de l'ordinaire !



De Fokker S.11 Instructor is een van de eerste naoorlogse projecten van Fokker; het deed zijn eerste vlucht op 18.12.1947. De Fokker-fabrieken lanceerden een reeks van 40 toestellen en 39 ervan werden geleverd aan de KLU (Koninklijke Luchtmacht) tussen november 1950 en september 1952. Een toestel dat tijdens de proefvluchten crashte, werd niet vervangen. Andere gebruikers waren de Israëlische luchtmacht die er 41 kocht bij Fokker, evenals de Aeronautica Militare Italiana die er 150 bestelde. Die stonden bekend als Macchi M.416 omdat die firma de licentiebouw in Italië had verkregen. Omdat ook de Força Aerea Brasileira belang stelde, vestigde Fokker de Industria Aeronautica SA (die nadien de Fabricado do Galeao Brazil werd). Die fabriek bouwde 95 plus 50 Fokker S.12, de versie van de S.11 met een neuswiel en waarvan er in Nederland in 1948 een enkel prototype werd gebouwd. De S.11 vloog bij de EVO (Elementaire Vliegopleiding) in Gilze-Rijen bij Breda. Sommige werden ook ingezet bij squadron 9 van de Marine Luchtvaartdienst. Het dozijn S.11 dat nog operationeel was, werd in september 1973 uit dienst genomen.

Op een totaal van 405 gebouwde S.11/S.12 vliegen er vandaag nog een tiental, voornamelijk in Nederland, behalve vier exemplaren met de Belgische immatriculaties OO-LMC/MCH/MSH/PCH die in Leopoldsburg met kleuren van de KLU vliegen (behalve de LMC die in Antwerpen opgeslagen en gedemonteerd is).

Aandrijving: een zescilinder Lycoming O-435A, vlak opgesteld en met een vermogen van 190 pk

Karakteristieken: spanwijdte: 11,00 m / lengte: 8,18 m / hoogte: 2,70 m / vleugeloppervlak: 18,50 m<sup>2</sup> / leeggewicht: 810 kg / maximumgewicht: 1.100 kg

Prestaties: topsnelheid op zeeniveau: 209 km/h / kruissnelheid: 170 km/h / klim tot 1.000 m in 4 minuten 40 seconden / plafond: 3.850 m / vliegduur: 3 uur 55 minuten / vliegbereik: 695 km

Le Fokker S.11 Instructor, l'un des premiers développements de l'immédiat après-guerre chez Fokker, a effectué son premier vol le 18.12.1947. Une série de 40 appareils fut lancée dans les usines de Schiphol et 39 avions furent livrés à la KLU (Koninklijke Luchtmacht) entre novembre 1950 et septembre 1952, un appareil crashé lors des essais ne fut pas remplacé. Les autres utilisateurs furent la force aérienne d'Israël qui en acquit 41 auprès de Fokker de même que l'Aeronautica Militare Italiana qui en commanda 150 connus en tant que Macchi M.416, cette firme en ayant négocié la construction sous licence en Italie. L'intérêt de la Força Aerea Brasileira amena Fokker à établir la Fokker Industria Aeronautica SA (qui devint ensuite la Fabricado do Galeao Brazil) qui en construisit 95 plus 50 Fokker S.12, version à train tricycle du S.11 dont un seul prototype fut construit par Fokker en Hollande en 1948. Les S.11 servirent à l'EVO (Elementaire Vliegopleiding) à Gilze-Rijen près de Bréda. Quelques uns furent également versés au squadron 9 du Marine Luchtvaartdienst. La douzaine de S.11 toujours opérationnels fut retirée du service en septembre 1973.

Sur le total des 405 S.11/S.12 construits, une dizaine vole encore de nos jours, essentiellement aux Pays-Bas, sauf 4 exemplaires immatriculés OO-LMC/MCH/MSH/PCH en Belgique qui volent depuis Leopoldsburg aux couleurs de la KLU (excepté le LMC qui est remisé et démonté à Anvers).

Groupe motopropulseur: un Lycoming O-435A de 6 cylindres horizontaux opposés à plat et développant 190 CV

Caractéristiques: envergure : 11,00 m / longueur : 8,18 m / hauteur : 2,70 m / surface alaire : 18,50 m<sup>2</sup> / poids à vide : 810 kg / poids maximum : 1.100 kg

Performances: vitesse maximum au niveau de la mer : 209 km/h / vitesse de croisière : 170 km/h / montée à 1.000 m en 4 minutes 40 secondes / plafond : 3.850 m / autonomie : 3 heures 55 minutes / distance franchissable : 695 km



# Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

## Remarque préliminaire

Dans le chapitre consacré au Baron Pierre de Caters, j'avais mentionné le nom d'une dizaine de pionniers. Dans le présent chapitre et le suivant, « Les explorateurs », nous essayons de vous faire découvrir les aventures de ces premiers aviateurs. Certains d'entre eux, comme Émile Allard, brevet N°4, apparaîtront dans les deux chapitres qui traitent de nos premiers constructeurs d'avions, le dernier chapitre de cette première partie étant consacré à la « Naissance de l'aviation Militaire ».

*Emem.*

## Partie I : Des origines à la Première Guerre Mondiale

### Chapitre 4 : Les autres pionniers belges

*Les détenteurs des premiers brevets d'aviateur, auxquels il faut ajouter la grande dame de l'aviation, Hélène Dutrieu, sont autant de pionniers qui ont permis à l'aviation belge de se faire connaître et de contribuer ainsi au développement de l'aéronautique bien au-delà de nos frontières.*

#### **Daniel Kinet (1884-1910)**

Dans la liste de séniorité des pilotes belges, Daniel Kinet figure en numéro deux. Il a fait ses armes dans le monde motocycliste. Attiré par l'aviation, il part en France pour y apprendre à voler avec Henri Farman. Il obtient son brevet d'aviateur, le 1<sup>er</sup> février 1910. Il n'a que quelques heures de vol lorsqu'il s'attaque au record de durée de vol avec passager, détenu par Orville Wright lors de la Semaine de Berlin en septembre 1909, avec 1h et 35 min.

Le 8 avril 1910, Kinet décolle de Châlons-sur-Marne, (actuellement Châlons-en-Champagne) et pulvérise ce record en restant en l'air pendant 2h et 51 min.

Cette performance et la notoriété qui en découle, lui valent un brevet d'instructeur à la prestigieuse école d'aviation d'Henri Farman à Mourmelon. Il en deviendra très rapidement le directeur.

Kinet était manifestement promis à un brillant avenir dans le monde de l'aviation. Malheureusement, il n'aura pas l'occasion de démontrer l'étendue de son talent. Le 9 juillet 1910, lors d'un vol d'exhibition à la plaine de Gand, à l'endroit précis où Henri Farman avait effectué le premier vol en Belgique deux ans auparavant, le stabilisateur avant de son Farman se brise après le décollage et c'est la chute. Daniel Kinet décédera le lendemain des suites de ses blessures. Il devient, à l'âge de 26 ans, la première victime belge de l'aviation. Un monument a été érigé à l'endroit de sa chute par l'Aéro-Club des Flandres.



Monument érigé à Gand à la mémoire de Daniel Kinet.  
Monument in Gent ter nagedachtenis van Daniël Kinet.



Ce décès a lieu au moment où en France se déroule la seconde édition de la grande Semaine de l'Aviation à Reims, avec la participation des meilleurs pilotes belges. C'est la consternation dans ce milieu encore très fermé de compétiteurs, mais surtout d'amis aviateurs.

## **Arthur Duray (1881-1954).**

Arthur Duray possède le troisième brevet de l'Aéro-Club de Belgique. De parents belges, il aurait, selon certaines sources, opté pour la nationalité française. Comme pas mal de jeunes aviateurs de l'époque, il a d'abord réussi à se faire un nom dans le milieu des compétitions automobiles<sup>1</sup>.

Arthur Duray a fait partie des premiers élèves formés à Mourmelon à l'école d'Henri Farman. Il participe à plusieurs grandes manifestations aéronautiques aux commandes d'un Farman, équipé du moteur Gnome 50 CV. Il sera présent à Bruxelles, à Tours (mai 1910) et à Rouen juin 1910).



*Arthur Duray participe à la Semaine de la Touraine (mai 1910)  
Arthur Duray neemt deel aan de 'Week van Tours' (mei 1910)*

*Géo Chavez lors de la traversée des Alpes.  
Géo Chavez bij de oversteek van de Alpen.*

Lors d'une manifestation aéronautique à Vérone, Duray est blessé par une hélice. Mais cela ne l'empêche pas, le 23 septembre 1910, d'aider le pilote péruvien, Jorge Chavez Dartnell dit « Géo » Chavez, dans sa tentative de traversée des Alpes. Arthur Duray se trouve à Domodossola, point d'arrivée de la traversée. Alors que Chavez tente d'atterrir, l'exploit accompli, le Blériot bascule soudainement et c'est la chute. Quatre jours plus tard, Chavez succombe à ses blessures. Sans doute affecté par cet accident, Duray décide d'abandonner l'aviation et de se remettre à la compétition automobile. Il deviendra un des grands coureurs de l'entre-deux-guerres avec plusieurs victoires internationales à son palmarès<sup>2</sup>. Il décède en 1954 à l'âge de 73 ans.



## **Jan Olieslagers (1883-1942), le pionnier hors pair**

Parmi les grands noms du début de l'aviation belge, il faut bien sûr citer Jan Olieslagers.

Figure emblématique du sport belge de haut niveau, Jan Olieslagers est né le 14 mai 1883, dans une famille d'artisans anversoises. Jan est un grand amateur de sports et dès l'âge de 14 ans, il participe à diverses courses cyclistes. En 1901, il devient un motocycliste de renommée internationale après avoir remporté la course Paris-Bordeaux-Paris. Un an plus tard, il décroche le titre officiel de champion du monde motocycliste. À partir de ce moment, il accumule les victoires dans toute l'Europe. Sa fougue, sa rage de vaincre lui valent son surnom : « Le Démon Anversois ».

À la suite de plusieurs visites à l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux, Jan Olieslagers contracte le virus de l'aviation au contact de Louis Blériot et décide de mettre fin à sa carrière de coureur moto. Comme pas mal de ses amis des sports moteurs, il se lance un nouveau défi : devenir aviateur.

Au mois de septembre 1909, il effectue son premier vol sur un Blériot XI d'occasion que Louis Blériot a bien voulu lui vendre<sup>3</sup>. Il a passé une semaine dans les ateliers du constructeur français pour comprendre le montage et le réglage de son monoplan. Son moteur est un Anzani 3 cylindres qu'il connaît bien des courses cyclistes. Ce moteur est utilisé par les motocyclettes qui entraînent les coureurs sur les vélodromes.

<sup>1</sup> Il a deux records du monde de vitesse à son actif, sur véhicule Gobron Brillié, en novembre 1903 et le 31 mars 1904, respectivement avec 136 et 142 km/h. Ces records seront battus quelques mois plus tard par Pierre de Caters...

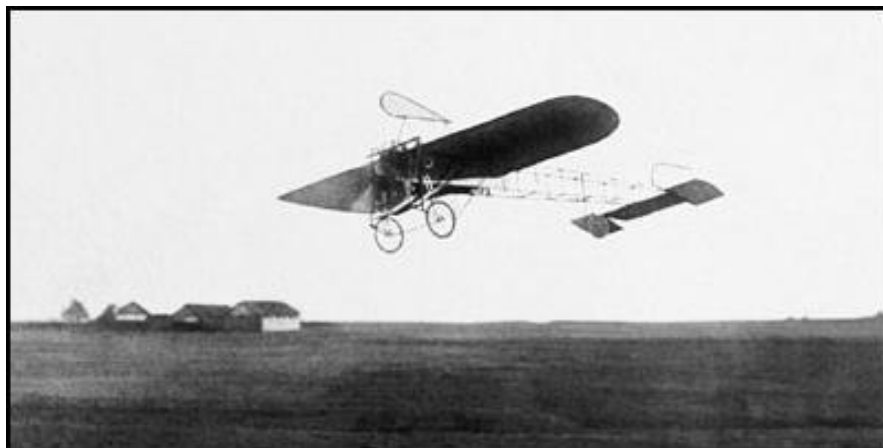
<sup>2</sup> En 1937, à Bruxelles, Arthur Duray fait partie des membres fondateurs lors de la création de l'association des Vieilles Tiges Belges qui regroupe les pilotes brevetés avant 1914.

<sup>3</sup> Il s'agit de l'appareil que Blériot a endommagé lors d'une présentation à Berlin.

Après deux vols avortés et pas mal de casse, Olieslagers parvient à maintenir l'avion en l'air et décide de présenter son appareil au public anversoïis lors de la « Semaine de l'aviation » qui débute le 23 octobre 1909.

Cette grande première dans la métropole réunit notamment les Français Molon (Blériot) et Rougier, le vainqueur de Berlin, l'Allemand Schlüter et le Baron de Caters.

Le mauvais temps empêche un déroulement normal du meeting. Olieslagers se laisse toutefois convaincre, malgré le vent fort, de faire une tentative de vol le troisième jour. Et c'est à nouveau la casse, heureusement sans trop de mal pour le pilote. Le 30 octobre, Olieslagers effectue une nouvelle sortie. Après un tour de terrain, il ne peut éviter les arbres en bordure de plaine. Son monoplan est endommagé, mais sans gravité. L'après-midi, il est à son poste à côté de son avion, lors de la visite du Prince Albert.



*Jan Olieslagers et son Blériot*  
*Jan Olieslagers met zijn Blériot*



Le lendemain, Olieslagers fait un vol en présence du Ministre Delbeke. Il parvient à rester en l'air pendant huit minutes et sait qu'il a réussi son pari, devenir aviateur ! Mais il n'est pas encore au bout de ses peines.

Début janvier, ayant décidé de voler sous des cieux plus cléments, Olieslagers se rend en Algérie. Il est aidé en cela par un généreux armateur anversoïis. Il effectue différents vols à partir du 9 janvier, en présence d'une foule enthousiaste. Mais la poisse poursuit notre pionnier. Au cours d'un de ces vols, il est obligé d'effectuer un atterrissage en campagne, à la suite du bris d'un câble. Quelques jours plus tard, le 20 janvier 1910, c'est la catastrophe. Son avion se crashe après avoir heurté un poteau télégraphique. L'appareil prend feu et est entièrement détruit. Olieslagers en sort vivant, mais avec de nombreuses brûlures. Ce sera le repos forcé.

Cela n'empêche toutefois pas Jan Olieslagers de commander un nouvel appareil auprès de Blériot et, en attendant sa livraison, de se rendre à l'école d'aviation de Pau pour y parfaire son entraînement. L'aérodrome de Pau est devenu un centre important d'aviation à l'initiative des frères Wright à partir de 1909.

Comme Willy Coppens le précise dans son livre « Un homme volant, Jan Olieslagers », Jan devient rapidement très bon pilote. C'est tout naturellement que des responsables de manifestations aériennes en Espagne s'adresse à lui pour participer aux premiers meetings dans la péninsule Ibérique<sup>4</sup>. Il se rend à Séville avec un appareil Blériot au cours de la semaine sainte. « Le peuple espagnol témoigne un enthousiasme indescriptible » dira Willy Coppens. Le 2 avril 1910, « el Diablo de Amberes » remporte la Grande Coupe de Séville, sa première grande victoire à l'étranger.

Le 31 mars 1910, l'Aéro-Club de Belgique lui a octroyé le brevet de pilote N° 5.

Quinze jours plus tard, il participe avec son nouveau Blériot au grand meeting aérien de Nice à côté des aviateurs les plus réputés du moment : les Français Latham et Rougier, le Britannique Rolls, le Russe Effimov, Géo Chavez, le Péruvien et le Belge Van den Born. Les semaines suivantes, on le retrouve à Barcelone, Gênes et Bologne. Il y remporte divers prix et trophées.

Le 3 juillet 1910, débute la seconde édition de la Grande Semaine de Champagne à Reims. Avec la participation record de 67 pilotes, dont plus d'une dizaine d'aviateurs belges, c'est le plus grand meeting du début de l'aviation. Jan Olieslagers est à nouveau présent et bat le record du monde de la plus longue distance parcourue, d'abord avec 396 km et quelques jours plus tard avec 625 km effectués en 7 h 18 min de vol. Il s'adjuge de plus le record d'altitude avec un vol à 1.524 m.

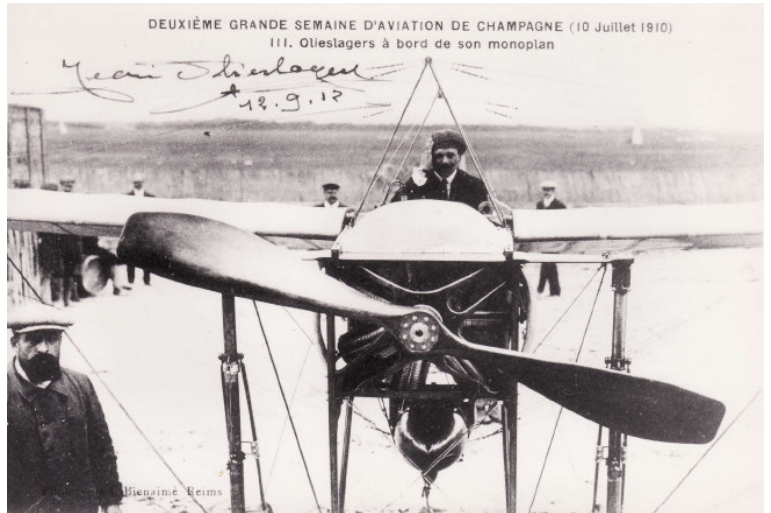
<sup>4</sup> En ce début d'année 1910, seuls deux aviateurs français (Lucien Mamet et Hubert Leblon) ont réussi à faire quelques timides vols à Barcelone, Madrid et Saint-Sébastien.

*Olieslagers à la Grande Semaine de Champagne (10 juillet 1910).*

*Olieslagers tijdens de 'Grote Week van Champagne' (10 juli 1910).*

À son retour à Anvers, le 11 juillet, il est reçu en héros par les notables de la ville et des centaines de concitoyens subjugués par ses exploits.

Deux semaines plus tard, il veut remettre cela en Belgique, lors du grand meeting de Stockel qui se tient du 24 juillet au 4 août. Il est pour cela en compétition avec, comme dernier adversaire, Nicolas Kinet, un autre pionnier, sans proche parenté avec le Daniel Kinet qui s'est tué début juillet. Malheureusement, ce 3 août 1910, lors d'une dernière tentative de record, les conditions météorologiques sont exécrables et Jan doit déjà rentrer après 2 h 35 de vol. Nicolas a moins de chance, il ne rentre pas au terrain. Son appareil s'est crashé dans la campagne et l'aviation belge déplore un deuxième accident mortel en l'espace de trois semaines. Mais comme disent les Anglo-Saxons « The show must go on. »



*Nicolas Kinet à Stockel en août 1910.  
Nicolas Kinet in Stockel in augustus 1910.*



Pour Olieslagers, l'année 1910 se termine par des présentations en Hollande (Groningen, Utrecht, Zwolle, Leeuwarden, Den Haag) et en Allemagne à Hambourg. Au cours des mois suivants, il ambitionne de créer un trio avec ses frères Max et Jules. L'accident de son frère Max à Leeuwarden, en juin 1911, avec comme conséquence dramatique plusieurs victimes parmi les spectateurs, met toutefois fin à ce projet. Cela n'empêchera pas Jan Olieslagers de se lancer seul avec son Blériot vers un nouveau défi : le vol acrobatique. À l'exemple du Français Charles Pégoud chez qui il va s'entraîner à Issy-les-Moulineaux, Olieslagers passe maître dans ces exercices, entre autres dans les loopings parfaits qu'il réussit.

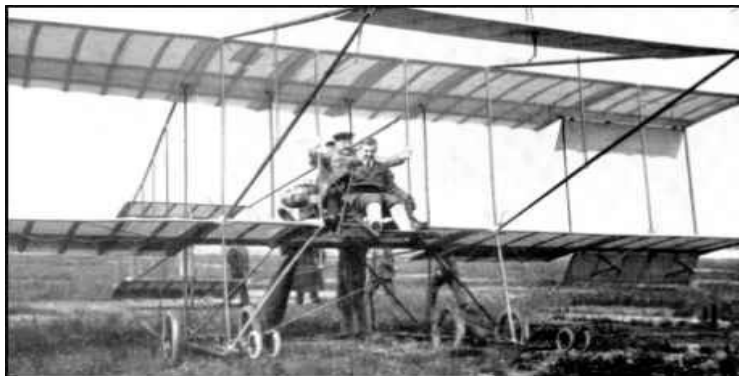


*Gros plan de Jan Olieslagers.  
Close-up van Jan Olieslagers.*

En août 1914, les hostilités mettent fin aux exploits civils du pionnier anversois. Mais il n'en restera pas là. Dans le chapitre « L'avion, arme aérienne », il sera à nouveau question des exploits de Jan Olieslagers et plus spécialement des circonstances dans lesquelles il se met au service du Roi et de la Nation, et devient un des grands as belges de la Première Guerre.

## **Le Chevalier Jules de Laminne (1876 – 1957)**

Après des études de droit, Jules de Laminne, commence sa carrière professionnelle dans une entreprise de fabrication de zinc. Touché par le virus de l'aviation, il se rend en novembre 1909, à Mourmelon, afin d'y suivre des cours de pilotage auprès d'Henri Farman. En fait, c'est le Liégeois Charles Van den Born, un ancien champion cycliste et automobile, qui officie comme instructeur. Outre quelques élèves étrangers, Jules de Laminne y rencontre Daniel et Nicolas Kinet et la future première femme pilote belge, Hélène Dutrieu. En avril 1910, il réceptionne son premier appareil, un Farman III. Il présente son examen à l'Aéro-Club de France avec cet appareil, puis obtient le brevet numéro 9 de l'Aéro-Club de Belgique. À la mi-mai, il est à l'aérodrome de Kiewit-Hasselt pour y effectuer avec succès, un premier vol à bord de son Farman, amené de Mourmelon par chemin de fer.



*Jules de Laminne avec le tsar de Bulgarie (1910).  
Jules de Laminne met de tsaar van Bulgarije (1910).*

Pendant les semaines qui suivent, les démonstrations en vol de Jules de Laminne attirent une foule considérable vers l'aérodrome. Il organise de nombreux baptêmes de l'air et ses survols de la ville de Hasselt restèrent gravés

dans la mémoire des habitants de la région. Des chansons populaires saluèrent son courage et sa virtuosité.

Il prend son métier d'aviateur de plus en plus à cœur en partageant ses connaissances avec d'autres jeunes qui par la suite s'illustreront dans le milieu de l'aviation.

Plus tard Jules de Laminne jouera également un rôle important dans le développement de l'aviation militaire. Il sera donc à nouveau question du Chevalier dans le chapitre traitant de la naissance de la cinquième arme<sup>5</sup>.

## **Hélène Dutrieu (1877- 1961), une très grande dame de l'aviation**

Hélène Dutrieu naît à Tournai le 10 juillet 1877. À l'âge de 14 ans, elle doit abandonner l'école pour gagner sa vie. Sportive dans l'âme, elle participe à de nombreuses courses cyclistes. En 1895, à 18 ans, elle s'approprie le record de l'heure et gagne le championnat du monde, catégorie dames. En 1897, à Ostende, elle remporte le championnat du monde de vitesse sur piste et, en 1898, le Grand Prix d'Europe. Délaissant alors la bicyclette, Hélène Dutrieu gagne Paris pour devenir comédienne. Mais c'est dans un spectacle de cirque qu'elle aboutit. Elle y devient la « flèche humaine », effectuant dans le vide un saut sur sa bicyclette lancée à toute allure d'un plan incliné.

Après avoir assisté à un vol de Wilbur Wright, elle rencontre un ami qui lui propose de voler sur l'avion de Santos-Dumont, le « Demoiselle ». Hélène Dutrieu décide de devenir pilote pour les usines Clément Bayard qui ont acquis la licence de Santos-Dumont ; c'est une excellente publicité.

*L'avion « Demoiselle » de Santos-Dumont (Salon aéronautique à Paris, Octobre 1910).*

*Het vliegtuig 'Demoiselle' van Santos-Dumont (Luchtvaartsalon van Parijs, oktober 1910).*



À 31 ans, elle se lance donc dans l'aviation. Santos-Dumont, à qui elle demande conseil, la renvoie assez fraîchement. Son premier vol a lieu en décembre 1908, quelques jours après le vol historique de Pierre de Caters à Anvers. Au décollage, elle monte en flèche et effrayée, pousse le manche vers l'avant. L'impact au sol est brutal. L'avion est complètement détruit. Refroidie par cette expérience, Hélène Dutrieu démissionne et quitte les usines Bayard. Mais son désir de voler est intact. Elle parvient à convaincre René Sommer, un autre avionneur qui vient de construire un biplan, de lui confier son avion. Le biplan Sommer est énorme comparé à la frêle "Demoiselle". Dès son premier vol, elle se maintient en l'air pendant une vingtaine de minutes au grand étonnement de René Sommer et de quelques spectateurs témoins de ce vol historique. L'atterrissage se passe cette fois sans problème. En fait, elle confiera par la suite qu'elle n'osait pas venir atterrir. Nous sommes en avril 1910. Le mois suivant, elle participe à un meeting à Odessa, en Russie. Au cours d'un passage à basse altitude, elle accroche la cheminée d'une maison et se retrouve au sol. L'appareil est complètement démoli.

Revenue en France, à Mourmelon, Hélène Dutrieu se décide enfin à passer son brevet de pilote. Elle réussit toutes les épreuves, mais à la suite d'une réclamation, l'Aéro-Club de France tarde à le lui remettre. Or Hélène Dutrieu s'est engagée à participer à une manifestation aérienne à Blankenberge où on pourrait lui réclamer ce document.

Mais Hélène Dutrieu ne s'en soucie guère et c'est donc sans licence qu'elle décolle le 3 septembre de la plage de Blankenberge, avec à son bord son premier passager, le mécanicien Beaud. Elle se dirige vers Bruges, survole la vieille ville flamande, puis reprend le chemin de la plage.

Sans le savoir, Hélène Dutrieu vient de réussir, au cours d'un seul vol, plusieurs grandes premières ; elle entre ainsi dans la légende de l'aviation mondiale.

Elle est la première femme belge pilote d'avion, mais également la première femme au monde à avoir effectué avec passager, un vol au dessus de la campagne et un aller-retour, ville à ville sans escale. Elle devient ainsi la détentrice de plusieurs records (officiels) d'altitude (400 m), de durée (35 à 40 min) et de distance (45 km).

<sup>5</sup> Les fantassins, la cavalerie, l'artillerie et le génie constituent les quatre grandes armes de l'Armée.



3 septembre 1910 : Hélène Dutrieu et son mécanicien à Blankenberge.  
3 september 1910: Hélène Dutrieu en haar mecanicien te Blankenberge.

En octobre 1910, Hélène Dutrieu participe sur avion Farman à moteur Gnome, à la Coupe Gordon-Bennett au meeting de New-York. L'Américaine Bessica Raiche et Hélène sont les vedettes féminines du meeting.

Après ces exploits, l'Aéro-Club de Belgique décide de lui octroyer son brevet de pilote: il porte le N° 27 et est daté du 23 novembre 1910. 26

pilotes masculins l'ont donc précédée en Belgique. Sur le plan européen féminin, elle se classe deuxième, devancée uniquement par l'aviatrice française, Élise De Roche, qui a obtenu son brevet six mois auparavant.

Le 5 décembre 1910, Hélène Dutrieu gagne la première édition de la Coupe Fémina, parcourant 60 km 800 en 1h 9 min. Elle devient ainsi la première femme à tenir l'air durant plus d'une heure.

Toute l'année 1911 est consacrée aux meetings et exhibitions au travers de l'Europe. En mai, elle remporte la Coupe du Roi d'Italie, battant tous ses concurrents masculins.

En octobre, à New York, elle inscrit son nom sur la liste des records américains avec un vol de 1h 05 min. Le 31 décembre 1911, à Étampes, elle remporte pour la deuxième fois la Coupe Fémina avec un vol de 254 km 800 en 2h 58 min. Le 9 janvier 1913, le gouvernement français lui confère la croix d'Officier de la Légion d'Honneur, récompense insigne pour une femme.

En 1914, la Grande Guerre met fin à la brillante carrière d'aviatrice d'Hélène Dutrieu. Elle continue toutefois à se dévouer d'abord comme ambulancière de la Croix-Rouge française et ensuite comme conférencière de propagande aux États-Unis, en 1915 et 1916. Elle regagne alors la France pour y diriger un hôpital jusqu'à la fin du conflit.

En 1922, à 45 ans, elle épouse le député Pierre Mortier et obtient ainsi la nationalité française. À partir de 1946, après le décès de son époux, Hélène Dutrieu se consacre exclusivement à la promotion de l'aviation. Vice-Présidente de la section féminine de l'Aéro-Club de France, elle crée la Coupe Hélène Dutrieu-Mortier, pour l'aviatrice qui parviendra chaque année, à parcourir la plus grande distance sans escale.

Hélène Dutrieu, pionnière belge de l'aviation, de renommée internationale, s'éteint à Paris le 25 juin 1961, à l'âge de 84 ans. Avec Pierre de Caters, Jan Olieslagers et Jules de Laminne, Hélène Dutrieu mérite de figurer au tableau d'honneur des tout grands de notre aviation. Il faudra malheureusement encore attendre de nombreuses années avant que d'autres dames ne puissent accéder à la profession de pilote, voire tout simplement évoluer pour le plaisir, aux commandes d'un plus lourd que l'air.

---

## **Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België**

### **Opmerking vooraf**

In het hoofdstuk dat aan baron Baron Pierre de Caters was gewijd, had ik de namen van een tiental pioniers vermeld. In dit en het volgende hoofdstuk, 'De verkenners', trachten we u de belevenissen van die eerste vliegeniers te laten ontdekken. Sommigen onder hen zoals Émile Allard met brevet nummer 4, komen aan bod in de beide hoofdstukken die onze eerste vliegtuigbouwers behandelen. Het laatste hoofdstuk van dit eerste deel gaat dan over het 'Ontstaan van het Militair Vliegwezen'.

*Emem.*

## **Deel I : van de oorsprong tot de Eerste Wereldoorlog**

# Hoofdstuk 4:

## De andere Belgische pioniers

*De houders van de eerste vliegbrevetten, waarbij de grote dame van de luchtvaart Hélène Dutrieu zeker niet mag worden vergeten, zijn evenveel pioniers die hebben meegewerkt om de Belgische luchtvaart zelfs ver buiten onze grenzen bekend te maken en dus hebben bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van de luchtvaartwetenschap.*

### Daniel Kinet (1884-1910)

Op de lijst van de Belgische seniorpiloten staat Daniël Kinet als tweede genoteerd. Hij verdiende zijn strepen in de motorsport. Hij wordt aangetrokken door de luchtvaart en vertrekt naar Frankrijk om er bij Henri Farman te leren vliegen. Op 1 februari 1910 behaalt hij er zijn vliegbrevet. Met slechts luttele uren vlucht valt hij het duurrecord aan voor vliegen met een passagier aan boord. Tot dan toe stond het record op naam van Orville Wright met een duur van 1 uur en 35 minuten, verwezenlijkt tijdens de 'Berlijnse Week' van september 1909.

Op 8 april 1910 stijgt Kinet op te Châlons-sur-Marne (het hedendaagse Châlons-en-Champagne) en verpulvert het record door gedurende 2 uur en 51 minuten in de lucht te blijven.

Deze prestatie met de bijhorende bekendheid leveren hem het brevet van instructeur op, aan de befaamde vliegschool van Henri Farman te Mourmelon. Hij zal er ook zeer snel de directeur van worden.

Kinet was ongetwijfeld voorbestemd om een schitterende loopbaan uit te bouwen in de wereld van de luchtvaart. Ongelukkig genoeg zal hij de gelegenheid niet hebben om zijn omvangrijke talent te tonen. Tijdens een demonstratievlucht te Gent op 9 juli 1910, precies op de plaats waar Henri Farman twee jaar eerder de eerste vlucht in België verwezenlijkte, brak tijdens het opstijgen de voorste stabilisator van zijn Farman af met een dodelijke val tot gevolg. Daniël Kinet bezwijkt de dag nadien aan de gevolgen van zijn opgelopen verwondingen. Zo wordt hij op 26-jarige leeftijd het eerste Belgische slachtoffer van de luchtvaart. Door de 'Aéroclub van Vlaanderen' werd te zijner nagedachtenis op de plaats van het ongeval een gedenksteen opgericht.

Dit overlijden valt juist samen met de tweede uitgave van de 'Grote Week van de Luchtvaart' te Reims in Frankrijk, waar de beste Belgische piloten aan deelnemen. Het is de totale verbijstering in dit uiterst gesloten midden van mededingers doch bovenal vrienden-vliegeniers.

### Arthur Duray (1881-1954)

Arthur Duray bezit het derde vliegbrevet uitgereikt door de 'Belgische Aéroclub'. Afstammend van Belgische ouders zou hij volgens bepaalde bronnen voor de Franse nationaliteit hebben gekozen. Zoals met de meeste jonge vliegeniers van die tijd, is hij er vooraf in geslaagd naam te maken in het milieu van de automobielsport<sup>6</sup>.

Arthur Duray is één van de eerste leerlingen die gevormd werd door de school van Henri Farman te Mourmelon. Aan de stuurknuppel van een Farman met een 'Gnome'-motor van 50 pk neemt hij deel aan diverse grote vliegmeetings. Hij zal aanwezig zijn op het grote luchtvaartfeest te Brussel-Stokkel in juli 1910, nadat hij al in Tours in de maand mei en Rouen in juni van hetzelfde jaar zijn luchtvaardigheid had kunnen tonen.



*Arthur Duray tijdens zijn deelname aan de 'Week van Tours' (mei 1910).  
Arthur Duray participe à la Semaine Touraine (mai 1910).*

Tijdens een vliegmeeting te Verona wordt Duray gekwetst door een schroefblad. Maar dat belet hem niet om op 23 september 1910 de Peruviaanse piloot Jorge Chavez Dartnell, 'Géo' Chavez genaamd, te helpen in zijn poging om over de Alpen te vliegen. Arthur Duray bevindt zich te Domodossola, eindpunt van de oversteek. Op het ogenblik dat Chavez, opdracht vervuld, tracht te landen, kantelt plotseling de Blériot waardoor het toestel neerstort. Vier dagen later overlijdt Chavez aan zijn kwetsuren. Zonder twijfel getroffen door dit ongeluk, besluit Duray de luchtvaart vaarwel te zeggen en zich toe te leggen op de automobielcompetitie. Hij wordt één van de grote renners van het interbellum en schrijft verschillende internationale overwinningen op zijn naam.<sup>7</sup> In 1954 overlijdt hij op 73-jarige leeftijd.

<sup>6</sup> Hij heeft twee wereldsnelheidsrecords op zijn palmares. Hij verwezenlijkte die in november 1903 en op 31 maart 1904 aan boord van een voertuig 'Gobron Brillié' met respectievelijk 136 en 142 km/h. Enkele maanden later worden deze records gebroken door Pierre de Caters.

<sup>7</sup> In 1937 maakt Arthur Duray te Brussel deel uit van de stichtende leden van de vereniging 'De Belgische Vieilles Tiges', die piloten groepeerde die gebrevetteerd waren voor 1914.

## Jan Olieslagers (1883-1942), de pionier zonder weerga

Onder de grote namen van het begin van de Belgische luchtvaart moet alleszins die van Jan Olieslagers vermeld worden.

Als toonbeeld van de Belgische topsport wordt Jan Olieslagers op 14 mei 1883 in een Antwerpse ambachtsfamilie geboren. Jan is een grote sportliefhebber en op 14-jarige leeftijd neemt hij al deel aan verschillende fietswedstrijden. In 1901 wordt hij een internationaal vermaard motorrijder wanneer hij de wedstrijd Parijs-Bordeaux-Parijs wint. Een jaar later sleept hij de officiële titel van wereldkampioen motorsport in de wacht. Vanaf dat ogenblik stapelt hij in gans Europa de overwinningen op. Zijn onstuimigheid samen met zijn overwinningsdrang geven hem zijn bijnaam van 'De Antwerpse Duivel'.

Als gevolg van verschillende bezoeken aan Louis Blériot op het vliegveld van Issy-les-Moulineaux, krijgt Jan Olieslagers het luchtvaartvirus te pakken en beslist hij zijn loopbaan als motorrenner te beëindigen. Zoals meerderen van zijn vrienden in de motorsport gaat hij een nieuwe uitdaging aan: vliegenier worden.

In september 1909 voert hij zijn eerste vlucht uit op een occasie-'Blériot XI' die Louis Blériot hem bereidwillig heeft verkocht.<sup>8</sup> Hij brengt een week door in de werkhuizen van de Franse constructeur om het monteren en het afstellen van zijn ééndekker te leren. Zijn motor is een driecilinder-'Anzani' hij goed kent van tijdens zijn motorraces. Deze motor wordt ook geselecteerd door de motocyclisten die renners op velodrooms gebruiken.

Na twee mislukte vluchten en een heleboel schade, slaagt Olieslagers er in het vliegtuig in de lucht te houden en beslist hij om zich met zijn toestel aan het Antwerpse publiek te gaan tonen ter gelegenheid van de 'Week van de Luchtvaart' die aanvangt op 23 oktober 1909.

Deze grote première van de metropool brengt vooral de Fransen Molon (Blériot) en Rougier, de overwinnaar van Berlijn, de Duitser Schlüter en de Baron de Caters samen.

Het slechte weer belet een normaal verloop van de meeting. Olieslagers laat zich evenwel overtuigen om de derde dag een vliegpoging te ondernemen, niettegenstaande een forse wind. En dit betekent opnieuw schade, gelukkig zonder al te veel kwaad voor de piloot. Op 30 oktober probeert Olieslagers het opnieuw. Na een omloop rond het vliegveld kan hij de bomen aan de rand van het plein niet ontwijken. Zijn ééndekker is beschadigd maar zonder al te veel erg. Wanneer in de namiddag prins Albert op bezoek komt, staat hij al op post naast zijn vliegtuig.



*Jan Olieslagers met zijn Blériot  
Jan Olieslagers et son Blériot*

's Anderendaags geeft hij een voorstelling aan minister Delbeke. Hij slaagt er in acht minuten in de lucht te blijven en is dus geslaagd in zijn weddenschap: vliegenier te worden! Maar toch is hij nog niet aan het einde van zijn lijden.

Omdat hij beslist heeft te vliegen in een zachter klimaat, begeeft Olieslagers zich begin januari naar Algerije. Hierbij wordt hij geholpen door een vrijgeevige Antwerpse reder. Vanaf 9 januari maakt hij verschillende vluchten voor een enthousiaste menigte. Maar pech blijft onze pionier achtervolgen. Tijdens één van deze vluchten is hij door een kabelbreuk verplicht om in open veld te landen. Enkele dagen

later, op 20 januari 1910, wordt het een ramp: zijn vliegtuig is volledig vernield nadat hij een telegraafpaal heeft geraakt. Het toestel schiet in brand en wordt compleet vernield. Olieslagers komt er levend uit maar heeft verschillende brandwonden opgelopen. Dit zal voor hem verplichte rust betekenen.

Dat belet Olieslagers echter niet om een nieuw toestel te kopen bij Blériot en terwijl hij wacht op de levering, begeeft hij zich naar de vliegschool te Pau om er zijn opleiding te voltooien. Op initiatief van de gebroeders Wright is Pau vanaf 1909 een belangrijk centrum van de luchtvaart geworden.

Zoals Willy Coppens het schrijft in zijn boek 'Jan Olieslagers, een vliegende man' groeit Jan snel uit tot een zeer goed piloot. Het is dan ook niet te verwonderen dat de verantwoordelijke inrichters van de vliegmanifestaties in Spanje zich tot hem richten om deel te nemen aan de eerste vliegmeetings op het Iberisch Schiereiland.<sup>9</sup> Tijdens de Goede Week begeeft hij zich naar Sevilla aan boord van een Blériot. 'Het Spaanse volk getuigt van een onbeschrijfelijk enthousiasme' zal Willy Coppens verklaren. Op 2 april 1910 wint 'el Diablo de Amberes' de Grote Prijs van Sevilla, zijn eerste grote buitenlandse zege. Op 31 maart 1910 overhandigt de 'Belgische Aëroclub' hem het vliegbrevet nummer 5.

<sup>8</sup> Het betreft het toestel dat door Blériot werd beschadigd tijdens een voorstelling in Berlijn.

<sup>9</sup> In het begin van 1910 zijn er slechts twee Franse vliegeniers (Lucien Mamet en Hubert Leblon) in geslaagd om enkele schuchtere vluchten uit te voeren in Barcelona, Madrid en San-Sebastian.

Twee weken later neemt hij met zijn nieuwe Blériot deel aan de grote vliegmeeting van Nice en dit aan de zijde van de meest vermaarde vliegeniers van dat ogenblik: de Fransen Latham en Rougier, de Brit Rolls, de Rus Effimov, de Peruviaan Géo Chavez en de Belg Van den Born. De daaropvolgende weken zien we hem weer in Barcelona, Genua en Bologna. Hij behaalt er verschillende prijzen en trofeeën.

Op 3 juli 1910 begint de tweede uitgave van de 'Grote Week van Champagne' te Reims. Met een recordaantal van 67 piloten, waaronder een tiental Belgische vliegeniers, is het de grootste meeting uit het begin van de luchtvaart. Jan Olieslagers is er terug bij en verbetert het wereldrecord voor het afleggen van de langst doorlopen afstand: eerst met een afstand van 396 km en enkele dagen later met 625 km die hij verwezenlijkt in 7 uur en 18 minuten. Hij eigent zich daarenboven het hoogterecord toe met een vlucht op 1.524 m.

Bij zijn terugkeer te Antwerpen op 11 juli wordt hij door de notabelen van de stad en door honderden medeburgers die door zijn exploten zijn gefacineerd, ontvangen als een held.

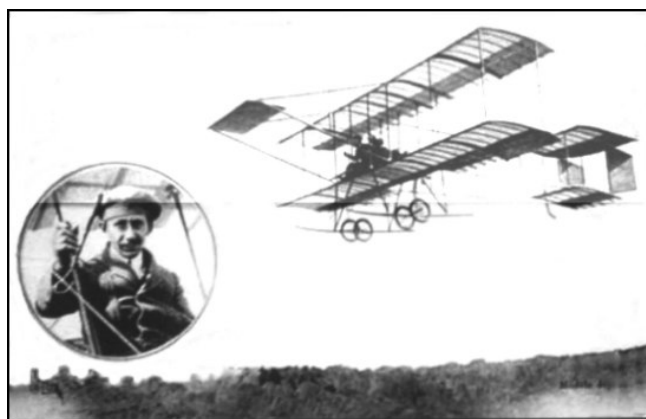


*Bij de start zijn er zes man nodig om de Blériot tegen te houden.  
Au décollage, il faut six hommes pour retenir le Blériot*

Twee weken later wil hij dit alles in België overdoen tijdens de grote meeting van Stokkel die gehouden wordt van 24 juli tot 4 augustus. Hiervoor is hij in competitie met als laatste tegenstander Nicolas Kinet, een andere pionier, maar niet verwant met Daniël Kinet die begin juli is verongelukt. Op 3 augustus 1910 bij het uitvoeren van een laatste recordpoging, worden de weersomstandigheden jammer

genoeg zo slecht dat Jan verplicht is om al na 2 uur en 35 minuten te landen. Nicolas kent minder geluk en keert niet terug naar het vliegveld. Zijn toestel is in het veld gecrasht en de Belgische luchtvaart betreurt een tweede dodelijk ongeval in een tijdsperiode van drie weken. Maar zoals de Engelsen het zeggen: 'The show must go on'.

*Nicolas Kinet te Stockel in augustus 1910  
Nicolas Kinet à Stockel en août 1910.*



Voor wat Olieslagers betreft, hij sluit het jaar 1910 af met voorstellingen in Holland (Groningen, Utrecht, Zwolle, Leeuwarden, Den Haag) en in Duitsland (Hamburg).

Tijdens de daaropvolgende maanden ambieert hij om een trio op te richten met zijn broers Max en Jules. Een ongeluk van zijn broer Max te Leeuwarden in juni 1911, met als dramatisch gevolg dat er verschillende slachtoffers vallen onder de toeschouwers, betekent evenwel het einde van dit project.

Dit zal Jan Olieslagers echter niet beletten met zijn Blériot een nieuwe uitdaging aan te gaan: de luchtacrobatie. Naar het voorbeeld van de Fransman Charles Pégoud bij wie hij in Issy-les-Moulineaux gaat oefenen, wordt Olieslagers een meester in deze discipline, waaronder het uitvoeren van perfecte loopings.

Naar aanleiding van de vijandelijkheden wordt in augustus 1914 een einde gesteld aan de burgerexploten van de Antwerpse pionier. Hij zal het hier nochtans niet bij laten.

In het hoofdstuk 'Het vliegtuig als luchtwapen' zal er terug melding worden gemaakt van de exploten van Jan Olieslagers en meer in het bijzonder van de omstandigheden waarbij hij zich in dienst stelt van de Koning en van de Natie. Hij wordt één van de grootste Belgische azen van de Eerste Wereldoorlog.

## **Ridder Jules de Laminne (1876-1957)**

Na zijn studies in de rechten begint Jules de Laminne zijn loopbaan in een onderneming voor zinkverwerking. Hij raakt besmet met het luchtvaartvirus en begeeft zich in november 1909 naar Mourmelon om er bij Henri Farman vlieglessen te gaan volgen. In feite is het de Luikenaar Charles Van den Born, een oudwielrijder en automobielkampioen, die er actief is als instructeur. Naast enkele buitenlandse leerlingen, ontmoet Jules de Laminne er Daniël en Nicolas Kinet alsmede de eerste toekomstige Belgische vrouwelijke pilote, Hélène Dutrieu. In april 1910 neemt hij zijn eerste toestel, een 'Farman III' in ontvangst. Het is



met dit vliegtuig dat hij zich aanbiedt bij de 'Aéroclub van Frankrijk' om zijn examen af te leggen en waardoor hij het brevet nummer 9 van de 'Belgische Aéroclub' verwerft. Midden mei is hij één van de eerste gebruikers van het vliegveld van Kiewit-Hasselt. Het is met succes dat hij er de eerste maal gebruikmaakt van zijn Farman, die per spoor van Mourmelon werd overgebracht.

Tijdens de daaropvolgende weken lokken de vliegemonstraties van Jules de Laminne een massa volk naar het vliegveld. Hij organiseert verschillende luchtdopen en zijn vluchten boven de stad Hasselt blijven in het geheugen van de inwoners van de streek gegrift. Volksliederen eren zijn moed en zijn virtuositeit.

Hij neemt zijn beroep als vliegenier meer en meer ter harte en deelt zijn kennis met de andere jongeren die zich nadien in de vliegmiddens zullen onderscheiden.

Later zal Jules de Laminne ook een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van de militaire luchtvaart. Er zal dus opnieuw sprake zijn van de ridder in het hoofdstuk dat gewijd is aan de geboorte van het vijfde wapen.<sup>10</sup>

## **Hélène Dutrieu (1877-1961), een zeer grote dame in de luchtvaart**

Hélène Dutrieu wordt op 10 juli 1877 te Doornik geboren. Op 14-jarige leeftijd moet zij de school verlaten om haar brood te verdienen. Zij is sportief in hart en nieren en ze neemt deel aan verschillende fietswedstrijden. Op 18-jarige leeftijd eigent ze zich het uurrecord toe en wordt wereldkampioen bij de vrouwen. In 1897 wint zij te Oostende het wereldkampioenschap snelheid op de weg en in 1898 wint ze de 'Grote Prijs van Europa'. Hélène Dutrieu zegt het fietsen vaarwel en begeeft zich naar Parijs om er toneelspeelster te worden. Maar zij belandt in een circusspektakel. Ze wordt er de 'menselijke pijl' door zich met de fiets van op een hellend vlak in volle snelheid te lanceren en zo een sprong in het ijle te maken.

Na het bijwonen van een vlucht door Wilbur Wright ontmoet zij een vriend die haar voorstelt om te vliegen met het toestel van Santos-Dumont, de 'Demoiselle'. Hélène Dutrieu beslist om piloot te worden bij de werkhuizen Clément Bayard die de licentie van Santos-Dumont hebben verworven. Dit betekent een uitstekende publiciteit.

*L' avion « Demoiselle » de Santos-Dumont (Salon aéronautique à Paris, Octobre 1910)*

*Het vliegtuig 'Demoiselle' van Santos-Dumont (Luchtvaartsalon van Parijs, Oktober 1910)*



Zij werpt zich dus op 31-jarige leeftijd in de luchtvaart. Santos-Dumont, bij wie ze te rade gaat, zendt haar koeltjes door. Haar eerste vlucht heeft plaats in december 1908, enkele dagen na de historische vlucht van Pierre de Caters te Antwerpen. Zij stijgt pijlsnel op en in paniek duwt ze de stuurknuppel naar voren. Het contact met de grond is zeer brutaal. Het vliegtuig is totaal vernield. Door deze ervaring bekoeld, geeft Hélène haar ontslag en verlaat de ateliers Bayard. Maar haar wens om te vliegen is intact gebleven. Zij slaagt erin René Sommer, een andere vliegenier die een tweedekker heeft gebouwd, te overtuigen haar zijn vliegtuig toe te vertrouwen. Vergeleken met de broze 'Demoiselle' is de tweedekker van Sommer een reus. Van bij haar eerste vlucht blijft zij een twintigtal minuten in de lucht en dit tot grote verwondering van René Sommer en van enkele toeschouwers die getuige zijn van deze historische vlucht. De landing verloopt deze keer vlekkeloos. In feite vertrouwt zij later toe dat ze niet durfde te landen. We schrijven april 1910. De daaropvolgende maand neemt zij deel aan een meeting in Odessa, Rusland. Tijdens een overvlucht op lage hoogte raakt zij een schouw van een woning en stort ze neer. Het toestel is volledig vernield.



*Hélène Dutrieu te Blankenberge.  
Hélène Dutrieu à Blankenberge.*

Na teruggekeerd te zijn naar Frankrijk te Mourmelon beslist Hélène Dutrieu om eindelijk haar brevet van piloot te behalen. Ze slaagt in alle proeven maar naar aanleiding van een klacht, treuzelt de 'Aéroclub van Frankrijk' om het brevet te overhandigen. Hélène Dutrieu heeft echter toegezegd deel te nemen aan een vliegmanifestatie te Blankenberge waar er kans bestaat dat er naar dit document wordt gevraagd. Maar Hélène Dutrieu laat zich niet afschrikken en het is dus zonder licentie dat ze opstijgt op 3 september van op het strand van Blankenberge met aan boord haar eerste passagier, de mecanicien Beaud. Ze begeeft zich richting Brugge, waar ze de oude Vlaamse stad overvliegt om vervolgens terug te keren naar het strand.

<sup>10</sup> De infanterie, de cavalerie, de artillerie en de genie vormen de vier grote legerwapens.

Zonder het zelf te weten, slaagt H el ne Dutrieu er in om in eenzelfde vlucht enkele grote premières te verwezenlijken waardoor ze haar intrede maakt in de wereld van de luchtvaart. Ze is niet alleen de eerste Belgische vrouw die een vliegtuig bestuurt, ze is ook de eerste vrouw in de ganse wereld die er in geslaagd is met een passagier aan boord, een heen- en terugvlucht te maken boven het platteland, van stad tot stad en zonder tussenlanding. Zo wordt ze de houdster van verschillende (officieuze) records: het hoogterecord (400 m), het duurrecord (35   40 min) en het afstandsrecord (45 km).

In oktober 1910 neemt H el ne Dutrieu met een Farman-vliegtuig met Gnome-motor, deel aan de 'Gordon-Bennett'-beker te New-York. De Amerikaanse Bessica Raiche en H el ne zijn de vrouwelijke vedettes van deze meeting.

Na deze exploten beslist de 'A roclub van België' haar het brevet van piloot toe te kennen: het draagt het nummer 27 en is gedateerd op 23 november 1910. 26 mannelijke piloten gingen haar dus in België vooraf. Op Europees vlak is zij de tweede vrouw, enkel voorafgegaan door de Franse vliegenierster Elise De Roche die haar brevet zes maand eerder had behaald.

Op 5 december 1910 wint H el ne Dutrieu de eerste editie van de 'Coupe Fémina' door het afleggen van een afstand van 60,8 km in 1 uur 9 minuten. Zo is ze de eerste vrouw die meer dan  en uur in de lucht blijft.

Gans het jaar 1911 is gewijd aan meetings en demonstraties doorheen gans Europa. In mei wint ze de 'Beker van de Koning van Italië' en verslaat al haar mannelijke concurrenten.

In oktober schrijft zij haar naam in New-York op de lijst van de Amerikaanse records met een vlucht van 1 uur en 5 minuten.

Op 31 december 1911 wint ze te  tampes voor de tweede maal de beker 'Coupe Fémina' met een vlucht van 254,8 km in 2 uur 58 minuten.

Op 9 januari 1913 verleent de Franse regering haar met het kruis van 'Officier in het Vredelegioen', een opmerkelijke beloning voor een vrouw.

In 1914 maakt de Grote Oorlog een einde aan de schitterende loopbaan van de vliegenierster H el ne Dutrieu. Ze blijft zich echter toewijden als ambulancierster bij het Franse Rode Kruis en vervolgens in 1915 en 1916 als propagandiste in de Verenigde Staten. Daarna keert ze terug naar Frankrijk om tot het einde van het conflict de leiding te nemen van een hospitaal.

In 1922 huwt zij op 45-jarige leeftijd het kamerlid Pierre Mortier en verwerft zo de Franse nationaliteit. Na het overlijden van haar echtgenoot in 1946 wijdt H el ne Dutrieu zich uitsluitend aan de promotie van de luchtvaart. Als ondervoorzitster van de vrouwelijke afdeling van de 'A roclub van Frankrijk' stelt zij de 'Beker H el ne Dutrieu-Mortier' in voor de vliegenierster die er in zal slagen om elk jaar zonder tussenlanding de grootste afstand af te leggen.

H el ne Dutrieu, Belgische pionierster van de luchtvaart met een internationale reputatie, sterft te Parijs op 25 juni 1961, op de leeftijd van 84 jaar. Samen met Pierre de Caters, Jan Olieslagers en Jules de Laminne verdient H el ne Dutrieu het om te worden opgenomen in de erelijst van de groten van onze luchtvaart. Men zal spijtig genoeg nog verscheidene jaren moeten wachten vooraleer andere vrouwen toegang krijgen tot het beroep van piloot, al was het maar enkel en eenvoudig voor het plezier om plaats te nemen aan de stuurknuppel van een 'zwaarderdan de lucht'.

*(Vertaling: Paul & Marie-Christine Buysel)*



**Make your dreams come true**

Come and visit us...

 **sabenaflight  
academy**

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

# Hommage à un mécano... ou “it ain’t always to be about pilots” !

Le 30 mars dernier, j’ai eu l’occasion, grâce à Luc “Latty” Lathouwers – un ancien pilote F-16 et C-130, qui vole actuellement en Angleterre, après plusieurs années à la Sabena et Brussels Airlines – d’effectuer un vol en Piper Cub. Avec sa compagnie, Direct Flight, Latty effectue dans le monde entier des vols à bord d’un BAe 146, “an Atmospheric Research Aircraft” (un article lui sera consacré dans un prochain magazine).

Nous sommes partis du nouvel aérodrome de St-Trond (ouvert depuis le 8 mars 2009 sous l’appellation “Limburgse Regionale Luchthaven”) à destination de Bonn-Hangelar, une des plus anciennes plaines d’aviation d’Allemagne (le premier vol a eu lieu le 17 juillet 1909). Après le contrôle annuel de son appareil chez Raymond Kuipers à Anvers, Latty doit faire valider ses documents par une instance officielle allemande, vu que le Piper est immatriculé en Allemagne.

Et quel est le fonctionnaire responsable de cette agrégation? Une ancienne connaissance, l’Adjudant André “Boss” Bosman. Nous sommes partis ensemble au Niger, fin 1970, avec deux Piper Cubs, dans le cadre d’une mission anthropologique. Le Boss est toujours TRÈS actif et ce malgré ses 82 ans ! C’est à peine croyable. Je ne l’avais plus revu depuis plusieurs années. C’est toujours avec grand plaisir que nous nous retrouvons. Il a passé toute sa carrière militaire à la 255<sup>e</sup> Cie à Butzweilerhof près de Cologne. Il était responsable de la maintenance de tous les appareils de la 16<sup>e</sup> Escadrille. Lors de sa mise à la pension en 1982, il est resté en Allemagne, d’abord chez Air Loyd et ensuite comme responsable de ses propres ateliers à Bonn-Hangelar.

Je me demande encore comment, avec son 1,92m, il a pu tenir le coup pendant la centaine d’heures que nous avons volée ensemble à bord du Piper (avec même un vol de 7.20h!).



“Latty” et le “Boss” à Bonn-Hangelar.  
‘Latty’ en de Boss in Bonn-Hangelar.

En fait, on se connaît déjà depuis plus de 50 ans... Nous habitons le même immeuble à Köln-Ossendorf... « Tous les matins, je te voyais partir avec ton cartable pour prendre le bus ». Après avoir obtenu mes ailes, je suis devenu membre de l’Aéro-Club FBA à Butzweilerhof et c’est ainsi que j’ai rencontré le « Boss » dans sa qualité de mécanicien. Une « tolitèt », comme on dit à Cologne, une autorité dans son métier. L’avoir comme technicien au cours de l’expédition (grâce d’ailleurs à un membre de notre association, le Commandant Jean Bonnevie), c’était une garantie de succès. Après toutes ses années, sa réputation a dépassé les frontières et c’est dans le monde entier que l’on fait appel à lui pour certifier des avions immatriculés en Allemagne.

Lorsque Latty lui demanda où il devrait aller le jour où il ne serait plus là... le Boss eut un moment d’hésitation. En effet, il ne semble pas prêt d’arrêter et nous lui souhaitons dès lors encore beaucoup de satisfaction dans son travail avec de temps à autre une bonne Kölsch. Portes-toi bien, cher Boss. Ce fut un vrai plaisir de te revoir. Et merci à Latty pour ce beau vol.

*Emem.*

## Hulde aan een mecanicien... of it ain’t always to be about pilots!

Op 30 maart jongstleden had ik dankzij Luc “Latty” Lathouwers de gelegenheid om een vlucht Piper Cub uit te voeren. Hij is een oud F-16 en C-130 piloot, die nu na enkele jaren Sabena en daarna Brussels Airlines, bij Direct Flight wereldwijd heel bijzondere vluchten uitvoert aan boord van een BAe 146, Atmospheric Research Aircraft (meer hierover in een latere uitgave). We zijn samen vanuit de nieuwe vlieghaven te St-Truiden (open sedert 8 maart 2009 onder de naam Limburgse Regionale Luchthaven) vertrokken om naar Bonn-Hangelar te vliegen, een van Duitsland oudste vliegvelden (eerste vlucht op 17 juli 1909). Latty moest daar na het jaarlijkse onderhoud van zijn toestel bij Raymond Kuipers in Antwerpen, de luchtvaartdocumenten laten opstellen door een Duitse geaggregeerde dienst, gezien de Piper in Duitsland geïmmatriculeerd is. En wie is daar de verantwoordelijke “ambtenaar”? Een oude kennis, Adjudant André “Boss” Bosman. Samen zijn we eind 1970 naar Niger gevlogen met twee Piper Cubs, in het kader van een antropologische expeditie. Den Boss is nu 82 en nog

altijd ZEER actief! Het is nauwelijks te geloven. Ik had hem al enkele jaren niet meer gezien en het is altijd met groot genoegen dat we elkaar terug zien. Hij heeft zijn ganse militaire loopbaan doorgebracht bij de 255<sup>ste</sup> Cie in Butzweilerhof bij Keulen. Hij was verantwoordelijk voor het onderhoud van alle toestellen van het 16<sup>de</sup> Smaldeel. Bij zijn opruststelling in 1982 is hij in Duitsland gebleven, eerst bij Air Loyd en daarna als verantwoordelijke van zijn eigen ateliers in Bonn-Hangelar. Ik vraag mij nog altijd af hoe hij het heeft volgehouden om met zijn 1,92m een honderdtal uren met mij aan boord van een Piper te vliegen (met zelfs een vlucht van 7.20u!).

*Aquarel van Marie-Christine Buyse-Libaers.  
Aquarelle de Marie-Christine Buyse-Libaers.*



In feite kennen we mekaar al meer dan vijftig jaar. We woonden in hetzelfde appartementsgebouw in Köln-Ossendorf. ‘En ik zag u met uw boekentas elke morgen naar de bus lopen’. Toen ik mijn vleugels had, ben ik lid geworden van de AeroClub BSD in Butzweilerhof en zo heb ik den ‘Boss’ in zijn hoedanigheid van mecaniciens leren kennen. Een ‘tolitèt’, zoals men dat in Keulen zegt, een ‘autoriteit’ in zijn vak. Hem mee te hebben op expeditie was een garantie voor technisch succes. Na al die jaren is zijn reputatie ver over de grenzen gegaan en wordt hij wereldwijd gevraagd om in Duitsland geïmmatriculeerde vliegtuigen te gaan goedkeuren.

Hij moest even slikken toen Latty hem vroeg waar hij naartoe zou moeten wanneer hij, den Boss, er niet meer zou zijn. We wensen hem in ieder geval nog veel werkgenot, met af en toe een lekkere ‘Kölsch’, want van ophouden lijkt op eerste gezicht geen sprake. ‘Stel het goed, Boss. Het was een waar genoegen om je nog eens terug te zien’. En ‘thanks’ Latty voor de mooie vlucht.

*Emem.*



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



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

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER DECRET (BR 6/7/1979 - NR 16/7/1979)



# Le périple de Jean Mali

## De zwerftocht van Jean Mali

*Escadrille Fox 7 / IV / 1 Aé Méphisto Gossoncourt 1939. Jean Mali 3<sup>ème</sup> de droite à gauche. Il était sergent-observateur sur Fox en mai 1940.*

*Voici son histoire des premiers jours de guerre. (Coll. Ch Mali).*

*Het Fox-smaldeel 7 / IV / 1 Aé Méphisto in 1939 in Goetsenhoven. Jean Mali is de 3<sup>e</sup> van rechts. In mei 1940 was hij sergeant-waarnemer op Fairey Fox.*

*Hier volgt zijn relaas over de eerste oorlogsdagen. (Eigen verz.)*

Nous étions sur pied de paix renforcée (PPR) et comme j'avais deux jours de permissions, j'ai rejoint mes sœurs Madeleine et Lily qui étaient à la mer à Blankenberge. Le 10 mai, à 8 heures du matin, Lily me réveille ; elle a entendu à la radio que les Allemands sont rentrés en Belgique. Je dois rejoindre mon unité et prends le tram de la côte puis la direction de Bruges. Le tram est bondé et je m'installe sur le boggie entre les deux wagons. Je rejoins Gossoncourt en stop mais j'arrive trop tard, mon escadrille, la 7/IV/2 aéro, est déjà partie pour Pau. J'apprends malheureusement qu'un ami, Jean Barbançon, y a trouvé la mort lors du bombardement de l'aérodrome. Je dois rejoindre mon escadrille et ne trouve pour tout moyen de locomotion que mon vélo, qui était resté à la base. Je prends la direction de Mons quand je suis rattrapé par un camion des TTR (porte mitrailleuse anti-aérienne) qui me prend en charge avec mon vélo. Nous étions déjà en France, à Tour, quand nous recevons un contre-ordre nous enjoignant de rentrer en Belgique. Nous rebroussons chemin mais nous subissons un bombardement en cours de route et nous nous précipitons dans le fossé où nous nous réfugions dans un tuyau d'égoûtage qui passe sous la route.

Arrivé dans les boyaux de la mort de 14/18, du côté de Nieuport, nous construisons une barbette et y installons une mitrailleuse. Je suis avec Derwez Duwen lorsque deux Dornier allemands nous survolent. Je demande à un jeune lieutenant ce qu'il faut faire. Il est perdu et pleure même ! (le Major Franchome vient d'annoncer qu'il

Wij bevonden ons in versterkte vredesvoet (VVS) en omdat ik twee dagen vergunning had, trok ik naar mijn zussen Madeleine en Lily die in Blankenberge aan zee waren. De 10e mei, om 8 uur 's morgens maakt Lily mij wakker. Ze heeft op de radio gehoord dat de Duitsers België binnengevallen zijn. Ik moet onmiddellijk naar mijn eenheid terugkeren en neem de kusttram en reis door naar Brugge. De tram zit boordevol en ik installeer mij op de boogie tussen twee wagons. Ik geraak tot in Goetsenhoven per autostop maar ik ben te laat. Mijn smaldeel, het 7/IV/2 is al vertrokken naar Pau. Ik verneem met spijt dat één van mijn vrienden, Jean Barbançon, gedood werd bij het bombardement van het vliegveld. Ik moet mijn smaldeel vervoegen maar ik vind geen ander transportmiddel dan mijn fiets, die op de basis gebleven was. Ik neem de richting van Bergen wanneer ik ingehaald wordt door een vrachtwagen van de TTR (met een luchtafweermitrailleur) die mij en mijn fiets meeneemt. Wij zijn al in Tours, Frankrijk, wanneer wij een tegenbevel krijgen om terug te keren naar België. We keren terug maar worden onderweg gebombardeerd. We moeten vlug van de weg af om te gaan schuilen in een rioolpijp die onder de weg doorloopt.

Aangekomen in de loopgrachten (dodengang) van 14/18, in de omgeving van Nieuwpoort, bouwen we een wachthuisje en plaatsen we er een mitrailleuse in. Ik ben samen met Derwez Duwen als twee Duitse Dorniers ons overvliegen. Ik vraag aan een jonge luitenant wat we moeten doen. Hij is helemaal verloren en weent zelfs!



1939: de gauche à droite: Lt Jean Colonval (Pil), ?, Adjt Martin Soors (Pil), ?, Adjt Robert Wimmet (Pilo), Sgt Jean Mali (Obs), SLt Jean Morai (Obs).  
(Coll Ch Mali).

1939: v.l.n.r. : Lt Jean Colonval (Pil), ?, Adjt Martin Soors (Pil), ?, Adjt Robert Wimmet (Pilo), Sgt Jean Mali (Obs), Olt Jean Morai (Obs).  
(Coll Ch Mali)

fallait cesser le feu). « *Faites ce que vous voulez!* » me dit-il. Je me précipite alors sur la mitrailleuse et tire sur un des bombardiers. C'est, je crois, un Dornier et je l'ai vu tomber en flamme. Sur le temps que je fasse mon rapport au lieutenant, les bombardiers font demi-tour, nous bombardent et une bombe tombe dans la barquette que je viens de quitter. Il n'en reste apparemment rien, si ce n'est le canon de la mitrailleuse qui sort de terre. Nous avons l'ordre d'évacuer les lieux mais je veux d'abord m'assurer qu'il n'y a plus rien à faire pour mon compagnon ! J'entends un murmure et tout en appelant à l'aide je creuse le sol avec les mains pour dégager mon compagnon. Je vois d'abord une main puis un casque bleu. Nous dégageons sa tête qui était protégée par des débris de bois. Il gémit: "*je vais mourir!*" Nous parvenons à le dégager entièrement; ses jambes sont pendantes mais il est vivant. "*Je ne l'ai plus revu mais s'il est encore vivant, il me doit la vie!*"

C'est la débâcle, nous rentrons chez nous et nous prenons la direction de Liège. Je suis accompagné de plusieurs Flamands qui sont pratiquement chez eux et poursuivis ma route seul en stop. Un soldat qui a trouvé un « pick-up » au bord de la route me prends en charge pour un bout de chemin et je continue à pied. Arrivé à Breendonk, entre Bruxelles et Anvers, j'aidais un homme blessé lorsqu'un camion allemand transporteur de troupe arrive à ma hauteur. Les occupants ne sont pas armés. Ayant une bonne connaissance de l'allemand pour y avoir passé des vacances, je m'adresse à eu en allemand et demande s'ils peuvent me prendre en charge avec mon compagnon blessé. Ayant gardé mon képi sur la tête, le chauffeur me conseille de l'enlever pour éviter d'être arrêté.

Arrivé à Anvers, nous nous séparons et un habitant me conseille de quitter au plus vite la ville et m'indique le chemin pour rejoindre la porte de Bruxelles. Là, je suis pris en charge par un camion de brasserie qui transporte d'autres soldats et se rend à Bruxelles. Nous sommes deux à descendre à la place Rogier. Ayant terriblement soif, nous rentrons dans un bistro dénommé « le Cécile Restaurant ». Il est plein de « Fritz » mais nous ne sommes pas inquiétés. Mon nouveau compagnons de fortune rentre chez lui et je prends le tram pour me rendre, rue de l'Armée, chez Marie et René de Brouwer pour trouver des vêtements civils. Je n'y arriverai jamais? Place de Brouckère, un officier allemand m'arrête et me

(Majoor Franchomme had juist aangekondigd dat we het vuren moesten staken). '*Doe wat je wilt!*' zegt hij mij. Ik loop onmiddellijk naar de mitrailleuse en schiet op de bommenwerpers. Ik denk dat het een Dornier is, ik heb hem in vlammen zien neerstorten. Terwijl ik mijn verslag doe aan de luitenant keren de bommenwerpers terug en bombarderen ons. Een bom valt op het wachthuisje dat ik zojuist heb verlaten. Er blijft niets van over tenzij de loop van de mitrailleuse die uit de grond steekt. Wij krijgen het bevel om te evacueren maar ik wil eerst zien of ik niets kan doen voor mijn compagnon! Ik hoor een gemurmel en roep om hulp terwijl ik met de blote hand begin te graven om hem vrij te maken. Ik zie eerst een hand en dan een blauwe helm. Wij maken zijn hoofd vrij dat beschermd was door de houten wrakstukken. Hij jammert: '*ik ga sterven!*' Wij slagen er in om hem helemaal vrij te maken; zijn benen hangen er los bij maar hij leeft. '*Ik heb hem niet meer weergezien, maar indien hij nog leeft, heeft hij zijn leven aan mij te danken!*'

Het is een debacle, wij keren terug en nemen de richting Luik. Ik ben in gezelschap van meerdere Vlamingen die praktisch thuis zijn en zet mijn reis alleen verder per autostop. Een soldaat die een langs de kant van de weg een 'pick-up' heeft gevonden, neemt me een eindje mee en daarna ga ik verder te voet. Ik geraak in Breendonk en help een gewonde man, als een Duitse vrachtwagen voor troepentransport langs komt. De inzittenden zijn niet gewapend. Ik ken wel wat Duits omdat ik in Duitsland met vakantie ben geweest. In het Duits vraag ik hem of ze mij en mijn gewonde collega kunnen meenemen. Ik heb mijn kepie op mijn hoofd gehouden, maar de chauffeur raadt mij aan hem af te zetten om niet aangehouden te worden.

Eens in Antwerpen gaan we uit elkaar en een inwoner raadt mij aan om de stad zo snel mogelijk te verlaten. Hij toont mij de weg om de Brusselse poort te bereiken. Daar kan ik meerijden met een vrachtwagen van een brouwerij die ook andere soldaten vervoert en die naar Brussel rijdt. Wij zijn met tweeën om af te stappen aan het Rogierplein. Wij hebben geweldige dorst en gaan binnen in een taverne die 'le Cécile Restaurant' heet. Ze zit vol Duitsers maar we worden met rust gelaten. Mijn nieuwe reisgezel gaat naar huis en ik neem de tram naar de rue de l'Armée, bij Marie en René de Brouwer om burgerkleden te vinden. Ik zal er nooit geraken! Op het de



*Formatie Fairey Fox van het Mephisto-smaldeel  
gefotografeerd door Jean Mali (glasnegatief)  
(Verzameling Charles Mali).*

*Formation de Fairey Fox de l'escadrille  
« Mephisto » photographié par Jean Mali (plaque  
négative) (Collection Charles Mali).*

fait monter dans un camion avec des prisonniers civils. Nous rejoignons Wavre mais nous devons faire une partie du trajet à pied. Je me souviens avoir dormi à Wavre, à même le sol, sur des pavés rouges, dans un bâtiment qui pouvait être un restaurant. Nous allons ensuite en convoi vers Tirlemont et j'y rencontre un certain Sepulchre avec lequel je sympathise. Nous traînons en faisant semblant de boiter, ce qui exaspère les gardes et je me fais engueuler. Mais nous sommes en queue de peloton. L'attention des gardes se relâche et nous profitons d'un moment d'inattention pour nous jeter dans un champ de blé qui borde la route. Il fait très chaud et nous nous endormons. Une fois réveillé, nous continuons à pied et tirillés par la faim, nous nous arrêtons dans un potager où nous trouvons de la salade mais aussi une "boîte de singe" laissée par les Anglais. C'était fort salé mais nous sommes rassasiés.

En poursuivant notre route vers Tirlemont nous croisons des gens qui en viennent et qui nous disent y avoir été démobilisés. Mon compagnon veut s'y rendre pour se faire démobiliser mais j'essaye de l'en dissuader ; arguant qu'il vaut mieux rentrer le plus vite chez soi. Je ne parviens pas à le convaincre et je ne l'accompagne pas. Bien m'en prit car on lui a mis le grappin dessus et il a été déporté vers l'Allemagne !

Je continue seul ma route vers Liège mais en traversant Tirlemont je tombe nez à nez sur des officiers allemands. Ne pouvant m'esquiver, je m'adresse à eux en allemand et demande le chemin pour « Lutich ». Ils me montrent la direction sans faire plus attention à moi.

Je me souviens avoir fait une partie du trajet dans une sorte de char à bancs. A Liège, je suis toujours en uniforme et je me rends chez Suzanne et Albert Palmers pour me changer. Albert va chercher un costume chez Tante Madeleine Hanquet - d'Andrimont.

A Petit Rechain, je prends le tram pour Heusy en passant par Grand Rechain et Verviers. A Heusy je passe chez tante Fernande Mali d'où je téléphone à la maison pour les rassurer sur mon sort. Je suis rentré le jour même à pied à Limbourg.

Je dois être démobilisé. Un certain Michiels, de mon village, s'étant rendu à la Kommandatur a observé que ceux qui entraînent en ressortaient libres. Je m'y suis donc

Brouckèreplein houdt een Duits officier mij aan en doet mij instappen in een vrachtwagen met civiele gevangenen. Wij rijden naar Waver maar moeten een gedeelte van het traject te voet afleggen. Ik herinner mij dat ik in Waver op de grond geslapen heb op rode bakstenen, in een gebouw dat een restaurant kon zijn. Daarna gaan we in konvooi naar Tienen en ik kom er een zekere Sepulchre tegen met wie ik onmiddellijk vriendschap sluit. Wij slenteren langzaam en doen alsof we manken, wat op de zenuwen werkt van de bewakers en die ons luidkeels afblaffen. Wij bevinden ons wel aan de staart van het peloton en wanneer de aandacht van de bewakers verslapt en zij een ogenblik niet opletten, springen we in een korenveld. Het is zeer warm en we vallen in slaap. Eens terug wakker gaan we te voet verder en houden hongerig halt in een groentetuin, waar we sla vinden maar ook een doos 'spam' die door Engelsen werd achtergelaten. Dat was erg zout maar we kunnen er onze honger mee stillen. Wij lopen verder naar Tienen en komen verschillende mensen tegen die ons zeggen dat ze er gedemobiliseerd waren. Mijn reisgezel wil er ook heen om gedemobiliseerd te worden maar ik probeer hem te overtuigen van het tegendeel; ik zeg hem dat het beter is om eerst naar huis te gaan. Ik kan hem niet overtuigen en ik volg hem niet. Nog een geluk want hij werd aangehouden en weggevoerd naar Duitsland!

Ik vervolg mijn weg naar Luik alleen maar bij het doortrekken van Tienen stoot ik op Duitse officieren. Ik kan niet ontsnappen en vraag hen in het Duits waar de weg is naar 'Lüttich'. Ze tonen mij de richting aan en laten mij verder gerust.

Ik herinner mij dat ik een deel van het traject heb afgelegd in een soort kar met banken. In Luik ben ik nog altijd in uniform en ik ga bij Suzanne en Albert Palmers om mij om te kleden. Albert gaat een kostuum halen bij tante Madeleine Hanquet van Andrimont.

In Petit Rechain neem ik de tram voor Heusy via Grand Rechain en Verviers. In Heusy ga ik langs bij tante Fernande Mali waar ik naar huis telefoneer om hen gerust te stellen en zeg dat alles in orde is. Ik keer dezelfde dag te voet terug naar Limburg.

Ik moet gedemobiliseerd worden. Een zekere Michiels, uit mijn dorp, was gaan kijken aan de Kommandatur en

présenté et en suis sorti avec mes papiers de démobilisation.

Jean Mali

had gezien dat zij die er binnen gingen, vrij terug buiten kwamen. Ik ben er dan naartoe gegaan en ben er buitengekomen met mijn demobilisatiepapieren.

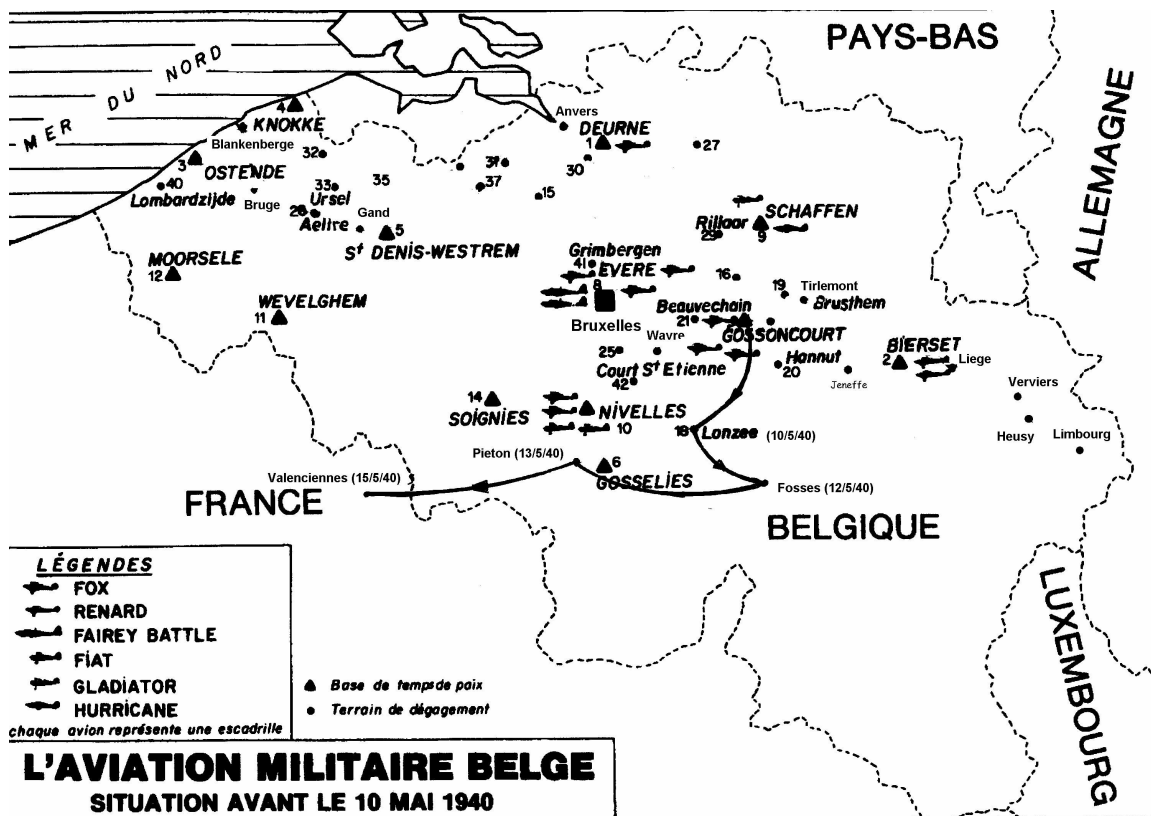
Jean Mali  
Vertaling : J. Schelfaut



← La carte d'identité de Jean Mali en 1937.  
De identiteitskaart van Jean Mali in 1937.

Formatie Fairey Fox van het Mephisto-smaldeel, gefotografeerd door Jean Mali (glasnegatief). (Verzameling Charles Mali)

Formation de Fairey Fox de l'escadrille « Mephisto » photographiée par Jean Mali (plaque négative). (Collection Charles Mali)





# UIT DE OUDE DOOS

## SOUVENIR, SOUVENIR...

Hiernaast een foto van Pierre de Caters toen hij in Etampes verbleef. De foto is verschenen in het tijdschrift Fonavibel – Pro Avia van april 1971.

(laatste artikel van een reeks van acht over 'de geschiedenis van het vliegwezen in België' door kapitein Verelst van het Identificatiecentrum voor Militaire vliegtuigen).

Ci-joint une photo de Pierre de Caters lorsqu'il était à Etampes.

Photo parue dans la revue Fonavibel-Pro Avia d'avril 1971.

(dernier article d'une série de huit sur "l'Histoire de l'aviation en Belgique", rédigé par le capitaine Verelst du Centre d'identification des Avions militaires...).

\*\*\*

Nu ons jaarlijkse banket een maand achter ons ligt, onderstaande foto van het banket van de Vieilles Tiges uit 1937.

Il ya un mois environ depuis notre banquet annuel mais voici une photo de ce même banquet en 1937...



Dit is de **111de promotie** zoals André Fromont ons die doorstuurde.

U ziet staande van rechts naar links: Jimmy Godefroid, Emile Leroy, Bill Ongena, Lambert Leclerc, Guy Lambert, Raymond Lievens, Willy Fahy, Fons Vandenbroeck, Adelson, André Fromont, Berny, Onderluitenant Moreau, Adjudant Richelle;

Zittende van links naar rechts: Georges Dubart, Pepe Delers, Onderluitenant André Van Den Bosch, Adjudant Dormael (moniteur), kapitein Wathieu (moniteur), majoor Truyers (commandant van de GVO), luitenant Nossin (moniteur), luitenant Alain Blume (moniteur) Soreil (moniteur) onderluitenant Roger Taymans, onderluitenant Absil.

Het is niet onze bedoeling om regelmatig een promotie of een smaldeel onder het zoeklicht te plaatsen maar wie dergelijke foto heeft en er een passende legende bij kan geven, is welkom!

Met dank aan André Fromont.

\*\*\*

Voici une photo de la **111ième promotion** telle qu'André Fromont nous l'a transmise.

Vous voyez (debout) de droite à gauche : Jimmy Godefroid, Emile Leroy, Bill Ongena, Lambert Leclerc, Guy Lambert, Raymond Lievens, Willy Fahy, Fons Vandenbroeck, Adelson, André Fromont, Berny, Sous-lieutenant Moreau, Adjudant Richelle;

Assis de gauche à droite: Georges Dubart, Pepe Delers, Sous-lieutenant André Van Den Bosch, Adjudant Dormael (moniteur), capitaine Wathieu (moniteur), major Truyers (commandant van de GVO), lieutenant Nossin (moniteur), lieutenant Alain Blume (moniteur) Soreil (moniteur) sous-lieutenant Roger Taymans, sous-lieutenant Absil.

Il n'entre nullement dans nos intentions de publier des photos de promotion ou d'escadrille dans notre magazine mais si vous disposez de photos pareilles y compris une légende, vous êtes la bienvenue !

Bien merci à André Fromont !



Max rwy length available  
= runway length used  
= close call

Photo Copyright Sam Chui

AIRLINERS.NET

# CORRIGENDA

- A la suite de l'article « Le Télégraphiste » dans le numéro 4-2008, son auteur, Achille Rely, nous demande de bien vouloir l'excuser auprès des lecteurs ; il joint même une copie du faire-part de décès de l'accident en question qui a donc bien eu lieu le 15 février 1961 à 10.05 heures. Nous avons déjà publié les corrections à son article dans le magazine 1-2009. Errare humanum est, n'est-ce pas ?  
Achille Rely ajoute que le premier Boeing 707-329 de la Sabena fut livré à Renton, le 4 novembre 1959. L'avion se posa à Bruxelles le 21 décembre de cette année.
- Dans le chaud de l'action, il arrive que lors de la rédaction du magazine, nous omettons de citer le(s) nom(s) de certains auteurs. Sachez alors que les « In Memoriam » du magazine 1-2009 consacrés aux colonels Léon Branders, Edouard Laden et Eric Bouzin ont été rédigés par Philippe Deman et Robert Feuillen.
- La photo de l'avion de Jules Tyck à la page 32 (encore le magazine 1-2009) a plus que probablement été prise à Stockel et non à la Semaine d'Anvers. (Merci à Pierre Cryns...).
- N.a.v. het artikel 'De Radiotelegrafist' in het nummer 4-2008, vraagt de auteur, Achille Rely, ons om hem te willen verontschuldigen voor de twee foutieve gegevens ; als bewijs sluit hij zelfs de rouwbrief van het ongeval bij dat dus wel degelijk plaats greep op 15 februari 1961 om 10.05 uur. We hadden de correcties aan zijn artikel al gepubliceerd in het magazine 1-2009. Errare humanum est, niet?  
Achille Rely weet ook mee te delen dat de eerste Boeing 707-329 van Sabena op 4 november 1959 aan de maatschappij werd overgedragen. Het vliegtuig landde op 21 december daarop in Brussel.
- Het gebeurt dat de redactie in het heetst van de strijd al eens vergeet de naam(namen) van sommige auteur(s) te vermelden. Vandaar dat we u laten weten dat de 'In Memoriam' van de kolonels Léon Branders, Edouard Laden en Eric Bouzin werden opgesteld door Philippe Deman en Robert Feuillen.
- La photo de l'avion de Jules Tyck à la page 32 (encore le magazine 1-2009) a plus que probablement été prise à Stockel et non à la Semaine d'Anvers. (Merci à Pierre Cryns...).

## NIEUWE WEBSITE – NOUVEAU SITE WEB

Le musée de la base de Bierset, géré par la Fraternelle de la Base de Bierset, vient d'ouvrir un nouveau site web sur [www.whitebison.be](http://www.whitebison.be). Le site est très vaste et vous offre pas mal d'informations, aussi bien du point de vue des matériels volants et autres, que du personnel, ancien et récent. Le site vaut votre visite!

Het museum van de basis Bierset dat wordt gerund door de Fraternelle de la Base de Bierset, heeft zopas een nieuwe website geopend: [www.whitebison.be](http://www.whitebison.be). Het is een erg grote site geworden met veel informatie, zowel over mensen als over het materieel, van voor WOII en later. Zeker een bezoekje waard, ook al is de site eentalig Frans.

## LE SAVIEZ-VOUS ? – WIST JE DAT?

### Le premier vol en Amérique

Aux Etats-Unis, la première ascension en montgolfière eut lieu en Philadelphie, PA, le 9 janvier 1793. L'aéronaute était le Français Jean-Pierre Blanchard. C'était sa 49<sup>ième</sup> ascension.

Après les Etats-Unis et la France, la Belgique fut le troisième pays du monde où un premier vol motorisé et contrôlé eut lieu.

### De eerste vlucht in de Verenigde Staten

De eerste warmeluchtballonvaart in de VSA had plaats in Philadelphia op 9 januari 1793. de ballonvaarder was de Fransman Jean-Pierre Blanchard; het was zijn 49<sup>ste</sup> vaart.

Op wereldschaal was België het derde land waar een eerste, gecontroleerde en gemotoriseerde vlucht plaats had, na de VS en Frankrijk.

## RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION

|                                             |                         |              |                                                                        |
|---------------------------------------------|-------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------|
| Président d'Honneur -<br>Erevoorzitter      | <b>Jean KAMERS</b>      | 02 731 17 88 | <a href="mailto:jeankamers@skynet.be">jeankamers@skynet.be</a>         |
| Président - Voorzitter                      | <b>Michel MANDL</b>     | 02 768 16 06 | <a href="mailto:michel.mandl@pandora.be">michel.mandl@pandora.be</a>   |
| Vice-Président                              | <b>Paul JOUREZ</b>      | 067 79 03 37 |                                                                        |
| Vice-Voorzitter                             | <b>Hugo CLOECKAERT</b>  | 02 657 00 54 | <a href="mailto:cloeckaert@pandora.be">cloeckaert@pandora.be</a>       |
| Secrétaire général -<br>Secretaris-generaal | <b>Didier WAELKENS</b>  | 02 251 33 10 | <a href="mailto:VTB.Secretary@gmail.com">VTB.Secretary@gmail.com</a>   |
| Penningmeester - Trésorier                  | <b>Alex PEELAERS</b>    | 014 54 70 63 | <a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a> |
| Hoofdredacteur – Redacteur<br>en chef       | <b>Wilfried TERSAGO</b> | 011 68 98 78 | <a href="mailto:bill.tersago@gmail.com">bill.tersago@gmail.com</a>     |

### AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR

|                             |  |                          |                                                                            |
|-----------------------------|--|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Danny CABOOTER</b>       |  | 03 663 22 42             | <a href="mailto:stampe@skynet.be">stampe@skynet.be</a>                     |
| <b>André DILLIEN</b>        |  | 02 673 36 32 (Fax incl.) |                                                                            |
| <b>Alphonse DUMOULIN</b>    |  | 04 362 63 79             | <a href="mailto:al.dumoulin@skynet.be">al.dumoulin@skynet.be</a>           |
| <b>Robert FEUILLEN</b>      |  | 013 31 28 70 (Fax incl.) | <a href="mailto:robert.feullen@skynet.be">robert.feullen@skynet.be</a>     |
| <b>Jean-Pierre HERINCKX</b> |  | 02 343 93 77             | <a href="mailto:jph5@skynet.be">jph5@skynet.be</a>                         |
| <b>Norbert NIELS</b>        |  | 016 58 10 86 (Fax incl.) | <a href="mailto:patricia.helios@telenet.be">patricia.helios@telenet.be</a> |
| <b>Guido WUYTS</b>          |  | 03 827 41 69             | <a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>                   |





# S.A.B.C.A.

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

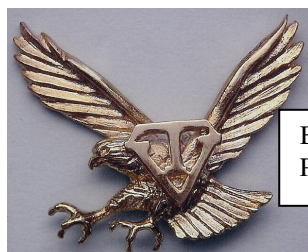
**w w w . s a b c a . c o m**



€ 15,00 het vel/  
la feuille



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



Broche: € 25,00  
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:  
€ 1,00



Stropdas/  
cravate:  
€ 20,00



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



Patch: € 20,00



Posters  
€ 2,50



Petje/ Casquette:  
€ 10,00

## Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

## Comment vous procurer ces articles?

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

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

## Pré-Commande

### BELGIUM THROUGH BLUE EYES



COMOPSAIR & FONAVIBEL ont le plaisir de présenter "Belgium Through Blue Eyes", une luxueuse publication réalisée par le journaliste et photographe Daniel Brackx, spécialisé dans le domaine de l'aviation.

"Belgium Through Blue Eyes" est une publication (hardcover), trilingue (français, néerlandais, anglais), qui dresse un portrait de la Composante Aérienne de la Défense Nationale, aujourd'hui et demain par le biais de photographies. Chaque aspect, appareils et missions de la Composante Aérienne est repris dans ce livre de plus de 180 pages. Les photos utilisées - dont certaines ont été spécialement réalisées pour ce projet - proviennent de photographes expérimentés.

"Belgium Through Blue Eyes" sera officiellement présenté pendant le meeting aérien de Koksijde, les 4 & 5 juillet 2009. Le livre peut être commandé chez FONAVIBEL au prix de 25 euro (hors frais postaux).

#### Pré-commande.

Chaque personne qui commande un exemplaire de "Belgium Through Blue Eyes" avant le 30 avril 2009 recevra non seulement un exemplaire du livre directement après la présentation officielle et sera, en outre, également repris dans une liste d'honneur figurant dans la publication même. Pour réserver votre exemplaire, il vous suffit de compléter le formulaire ci-dessous, de le renvoyer par fax, par courrier ou par e-mail et de verser le montant correct sur le compte de FONAVIBEL.

## Pré-Commande

Je commande un exemplaire du livre "Belgium Through Blue Eyes" et verse 25 euro (+ 5 euro pour les frais postaux si nécessaire) sur le compte 210-0819469-65 de FONAVIBEL avec la mention "Pré-commande Belgium Through Blue Eyes".

|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Nom *                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Prénom *                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Société ou organisation (si souhaité) * |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Adresse                                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Commune                                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| e-mail                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Je souhaite que le livre me soit envoyé par la Poste

Je souhaite prendre mon exemplaire au meeting aérien de Koksijde, les 4&5 juillet 2009 (stand 30 ans F-16)

Signature

\*: données qui seront mentionnées dans le livre.  
 Veuillez remplir ce bon de commande en majuscules et le faxer au 02-701.30.27, le renvoyer par e-mail à irene.verdeyen@mil.be ou par courrier à COMOPSAIR - IPR, Rue d'Evre 1, 1140 Bruxelles. Si vous souhaitez mentionner une société ou une organisation, veuillez ne pas dépasser le nombre de caractères prévu à cet effet. Les commandes sont payables à l'avance. Aucun livre ne sera livré sans paiement préalable (le versement doit être effectué le 30 avril 2009 au plus tard). Les bénéficiaires de la vente du livre sont destinés à FONAVIBEL asbl. Le sous-signé déclare avoir pris connaissance des conditions mentionnées ci-dessus.

Editeur responsable: Lt-Col. Peter Lepez - COMOPSAIR IPR - tel. 02 701 49 37

## Voorinschrijving

### BELGIUM THROUGH BLUE EYES



COMOPSAIR & FONAVIBEL stellen met genoegen "Belgium Through Blue Eyes" voor, een luxe uitgave samengesteld door luchtvaartjournalist en fotograaf Daniel Brackx.

"Belgium Through Blue Eyes" is een hardcover boek dat een fotografisch portret brengt van de Belgische Luchtcomponent vandaag en morgen. Alle aspecten, toestellen en missies van de Luchtcomponent komen in deze ruim 180 pagina's tellende publicatie aan bod. De foto's in dit boek komen van topografen - sommige beelden werden specifiek voor het boek gemaakt - en de teksten zijn in 3 talen voorzien (Nederlands - Frans - Engels).

"Belgium Through Blue Eyes" zal officieel worden voorgesteld tijdens de Airshow van Koksijde op 4 & 5 juli 2009. Het boek kan aangekocht worden bij Fonavibel aan 25 euro (exclusief portkosten).

#### Voorinschrijving.

Iedereen die voor 30 april 2009 (postdatum) een exemplaar bestelt van "Belgium Through Blue Eyes", zal niet alleen onmiddellijk na de officiële voorstelling een boek toegezonden krijgen, maar zal ook opgenomen worden in een ere-lijst in boek zelf.

Om uw exemplaar te reserveren, volstaat het onderstaand formulier in te vullen en door te faxen, te versturen of te e-mailen en de juiste som over te maken op rekening van FONAVIBEL.

## Voorinschrijving

Ondergetekende bestelt een exemplaar van het boek "Belgium Through Blue Eyes" en schijft 25 euro (+ 5 euro portkosten indien van toepassing) over op rekeningnummer 210-0819469-65 van FONAVIBEL met de vermelding "Voorverkoop Belgium Through Blue Eyes".

|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Naam *                                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Voornaam *                                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Bedrijf of organisatie (indien van toepassing) * |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Adres                                            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Gemeente                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| e-mail                                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Wenst het boek toegestuurd te krijgen

Wenst het boek mee te nemen tijdens de Koksijde Air Show op 4 & 5 juli 2009 (stand "30 jaar F-16")

Handtekening

\*: gegevens die vermeld worden in het boek.  
 Gelieve deze bestelling in drukletters in te vullen en te faxen naar 02-701.30.27, te e-mailen naar irene.verdeyen@mil.be of te verzenden naar COMOPSAIR - IPR, Eversestraat 1, 1140 Brussel. Indien u een bedrijf of organisatie wenst te vermelden, gelieve niet meer dan de aangegeven vakjes te gebruiken. Het bestelde boek is vooraf te betalen. Er wordt geen boek geleverd zonder voorafgaande betaling (datum opdracht uiterlijk 30 april 2009). De opbrengst van de verkoop van dit boek is ten voordele van FONAVIBEL vzw. Ondergetekende verklaart kennis genomen te hebben van bovenvermelde voorwaarden.

Verantwoordelijke uitgever: Lt-Col. Peter Lepez - COMOPSAIR IPR - tel. 02 701 49 37



# 19<sup>th</sup> ANTWERP STAMPE Fly In

## 3<sup>rd</sup> Ercoupe Fly In

### LUCHTHAVEN ANTWERPEN



**23 mei 10u**  
**2009**

**aankomst deelnemers**  
**static show**

**24 mei 11u**  
**2009**

**formatievlucht**



**FINSERVE**  
european aviation insurance  
[www.finserve.aero](http://www.finserve.aero)

**inkom gratis**