



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

In dit nummer o.a.

- > In een vliegend tuig met Baron de Caters
- > De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte
- > De luchtwaarneming van haar ontstaan tot de Eerste Wereldoorlog
- > Aloïs Paquet. In de Militaire Luchtvaart en in de Royal Air Force
- > Vaarwel Mouchka Stassart

Dans ce numéro e.a.

- > En aéronef avec le Baron de Caters
- > Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé
- > L'observation aérienne des origines à la Première Guerre mondiale
- > Aloïs Paquet. À l'Aéronautique Militaire et à la Royal Air Force
- > Adieu à Mouchka Stassart



N° 2-2013

34^{ste} jaar
April-mei-juni

34^e année.
Avril-mai-juin

www.vieillestiges.be



Pionniers et anciens de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

Publication trimestrielle éditée par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge
Société Royale

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Driemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de VZW
De 'Vieilles Tiges'
van de Belgische Luchtvaart
Koninklijke Vereniging

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Farman F40 «Medusa».
Equipage S-Lt M. Brabant, Lt L. Orban,
4^e Esc.

Farman F40 «Medusa». Bemanning
Olt M. Brabant, Lt. L Orban, 4^{de} Smd

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters

Jean Kamers
02 731 17 88
jeankamers@skynet.be

Michel Mandl
02 768 16 06
Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter

Wilfried De Brouwer
016 62 05 63
airman@skynet.be

Vice-présidents – Vice-voorzitters

Paul Jourez
067 79 03 37
paul.jourez@gmail.com

Secrétaire général – Secretaris-generaal

Didier Waelkens
02 251 33 10
vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester

Alex Peelaers
014 54 70 63
alex.peelaers@telenet.be

Webmaster

Eddy De Sutter
016 48 96 45
webmaster@vieillestiges.be

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Marc Van de Velde
0495 79 09 80
mc.vandevelde@telenet.be

Administrateurs – Beheerders

Danny Cabooter
03 633 22 42
stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock
02 426 67 17
synergic@skynet.be

Alphonse Dumoulin
04 362 63 79
al.dumoulin@skynet.be

Jean-Pierre Herinckx
02 343 93 77
jph5@skynet.be

Louis Jeangout
081 81 23 12
louis.jeangout@scarlet.be

Norbert Niels
016 58 10 86 (+ fax)
patricia.helios@telenet.be

Guido Wuyts
03 827 41 69
g.wuyts@skynet.be

Porte étendard – standaarddrager

Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 2-2013

INHOUD VAN MAGAZINE 2-2013

Le prochain numéro
paraîtra le 26 juillet
Het volgende nummer
verschijnt op 26 juli

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
07	Décès	Overlijdens
08	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
10	VTB, RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 13 mars 2013	VTB, VERSLAG VAN DE ALGEMENE VERGADERING van 13 maart 2013
14	En aéronef avec le Baron de Caters	In een vliegend tuig met Baron de Caters
16	Appel	Oproep
17	Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé	De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte
24	L'observation aérienne des origines à la Première Guerre mondiale	De luchtwaarneming van haar ontstaan tot de Eerste Wereldoorlog
32	Aloïs Paquet. À l'Aéronautique Militaire et à la Royal Air Force	Aloïs Paquet. In de Militaire Luchtvaart en in de Royal Air Force
43	Boutique VTB	Boetiek VTB
44	Adieu à Mouchka Stassart	Vaarwel Mouchka Stassart
46	Your friendly webmaster says...	Your friendly webmaster says...
47	Album photo	Fotoalbum
48	Stampe Fly in	Stampe Fly in

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

*MdA / HdV:
Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Compte bancaire VTB *Bankrekening* : 210-0619966-91 IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat : Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen Tel 02 251 33 10 VTB.secretary@gmail.com

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter

L'esprit aviation

C'est un privilège de devenir le président d'une association qui compte pratiquement six cents aviateurs et enthousiastes de l'aviation. Mes premiers mots seront, de ce fait, des mots de remerciement à vous tous qui m'avez donné l'opportunité d'être investi de cette fonction. Je ferai tout mon possible afin de me montrer digne de votre confiance et m'efforcerai de maintenir la progression positive dont a bénéficié l'association des VTB ces dernières années. Cette évolution est à imputer à mon prédécesseur, Michel Mandl. J'ai rarement connu quelqu'un qui se soit investi autant et qui ait fait preuve d'une telle puissance de travail au service de son association, de la soutenir, de la représenter et de la développer avec grand succès. Le nombre de membres s'est accru, le magazine trimestriel a été modernisé et l'extension du site web en a fait une banque de données riche d'informations en matière d'aviation. Une telle situation n'a pu devenir effective que grâce à vous tous et aux membres du conseil d'administration soutenus par des collaborateurs motivés et responsables du secrétariat, du site web, du budget, du magazine, des traductions et de porter l'étendard et bien d'autres choses encore, et tous l'on fait sur base volontaire, pro deo !

Cela fait maintenant deux ans que je suis membre du conseil d'administration et j'ai ainsi refait connaissance, après une dizaine d'années d'absence de la scène aéronautique belge, de ce qui nous réunit tous : « l'esprit aviation », notre caractéristique indéniable.

J'ai vécu cet état d'esprit - ou spirit - en prise directe et il m'a accompagné au sein de diverses unités de combat et de transport, au niveau national autant qu'international, mais aussi lors d'états d'urgence tels que ceux qui se produisirent au Congo en 1960 et, après avoir pris ma retraite, dans le contexte de l'ONU.

Loin de moi l'idée de m'étendre ici sur la vie d'escadrille où l'enthousiasme ou le spirit est l'élément capital pour accéder au niveau opérationnel le plus élevé. Nombre d'entre nous en avons fait l'expérience, mais ce qui m'a frappé, c'est la compréhension entre ceux qui sont concernés par l'aviation, tant militaires

Aviation Spirit

Het is een privilege om voorzitter te worden van een vereniging van bijna zeshonderd vliegers en luchtvaartenthousiasten. Mijn eerste woorden zijn daarom woorden van dank aan u allen die mij de gelegenheid geven om deze functie te bekleden. Ik zal al het mogelijke doen om dit vertrouwen niet te beschamen en trachten de gunstige evolutie door te trekken, die de VTB heeft gekend gedurende de laatste jaren. Deze evolutie is mede te danken aan mijn voorganger, Michel Mandl. Ik heb zelden iemand gekend die dergelijke inzet en werkkraft heeft betoond om zijn vereniging te besturen, te steunen, te vertegenwoordigen en verder te ontwikkelen. Met succes! Het ledenaantal is gegroeid, het driemaandelijks magazine is opgefrist en de website is uitgegroeid tot een gegevensbank die een schat van luchtvaartinformatie bevat. Uiteraard zou dit niet kunnen zonder de steun van u allen ende leden van de Raad van Bestuur, gedreven door een aantal gemotiveerde medewerkers, die verantwoordelijk zijn voor het secretariaat, de website, het budget, het magazine, de vertalingen, het dragen van het vaandel, enz... en dit alles op vrijwillige basis; pro deo!!!

Ik ben nu ongeveer twee jaar lid van de Raad van Bestuur waar ik, na een tiental jaren afwezigheid uit het Belgische luchtvaartgebeuren, opnieuw kennis heb gemaakt met hetgeen ons allen bindt: de "Aviation Spirit", die zo kenmerkend is voor ons beroep.

Die spirit heb ik rechtstreeks beleefd en ik ben er door meegesleept; in diverse gevechts- en transporteenheden op nationaal en internationaal niveau. Maar ook in noodgevallen, zoals in Kongo 1960 en, na mijn pensionering, bij de UNO.

Ik wil hier niet uitweiden over wat er zoal leeft op smaldeeniveau, waar de spirit de dominerende drijfveer is om het hoogste operationeel peil te bereiken. Velen onder ons hebben het zelf meegemaakt, maar wat mij ook getroffen heeft, is de verstandhouding tussen al diegenen die betrokken zijn bij de luchtvaart, zowel burger als militair. Wat ik heb meegemaakt tijdens de evacuaties

que civile. Ce que j'ai vécu lors des missions d'évacuation de nos compatriotes au Congo en 1960 restera à jamais gravé dans ma mémoire. Tant le 15ème Wing, la SABENA, l'Avimil, la Force Aérienne que les paras oeuvrèrent en étroite collaboration pour secourir les personnes menacées jusqu'au fin fond du vaste territoire congolais. Ces urgences ont engendré des atterrissages sur des pistes improvisées, parfois dans l'obscurité, balisées avec des feux de fortune ou les phares de voitures. Dans la plupart des cas, les avions étaient surchargés avec des passagers assis sur le plancher, sur des brancards ou debout dans les allées. Des vols entre Léopoldville et Bruxelles étaient chargés au point de frôler l'éclatement, le record absolu étant atteint par un B 707 qui a emporté 300 passagers. Le repos était une notion inconnue aux équipages qui accomplissaient leur besogne jusqu'à l'épuisement. La motivation de sauver des vies les maintenait debout et la compréhension et la collaboration entre eux étaient parfaites.

Une deuxième expérience notoire m'est arrivée lors des inondations au Mozambique début 2000. J'ai été chargé par l'ONU de la gestion et de la mise en œuvre de 40 avions, dont 25 hélicoptères. Nous avons secouru des milliers de personnes réfugiées sur des toits ou dans des arbres pour, dans une seconde phase, secourir durant plusieurs semaines des milliers de survivants isolés. Le bilan de deux mois d'activité affichait 5.000 heures de vol, des milliers de missions aérienne, parfois même 150 en une seule journée, le tout sans incident notoire. Les avions provenaient de dix nations et des pilotes de tous poils étaient aux commandes, mais tous avaient la volonté de travailler ensemble et étaient animés par la même motivation : aider des êtres humains.

« L'esprit aviation » est une réalité qui fonctionne, car les gens de l'aviation se comprennent, travaillent ensemble nationalement autant qu'internationalement, civils autant que militaires.

C'est un tel état d'esprit qui fait la force de notre association et qui la maintiendra forte. Nous pouvons tous être légitimement fiers d'appartenir à cette communauté aéronautique qui nous préserve des futilités et des mesquineries, car nous savons qu'il y a des choses plus importantes dans la vie qui nous amènent à... regarder au-delà de l'horizon.

van onze landgenoten in Kongo 1960 zal mij altijd blijven. Zowel de 15e Wing, Sabena, Avimil, Luchtmacht, Para's, werkten nauw samen om mensen in nood uit het diepste van het Kongolese binnenland te halen. Daar waren landingen bij op inderhaast geïmproviseerde startbanen, soms in de duisternis, afgebakend met koplampen van wagens. In veel gevallen waren de vliegtuigen overladen, passagiers op de vloer, op brancards, rechtopstaande. Tot barstens toe geladen vluchten tussen Leopoldstad en Brussel, meer dan 300 passagiers in de B 707, absolute records. Crewrest bestond niet, iedereen werkte tot hij of zij erbij neerviel. Het enige wat hen rechthield was de motivatie om levens te redden. Maar de verstandhouding en samenwerking onder elkaar waren perfect.

Een tweede tastbare ervaring had ik tijdens de overstromingen in Mozambique, begin 2000. Ik werd er door de UNO belast met het beheer en de inzet van ongeveer 40 vliegtuigen waarvan een 25-tal helikopters. We hebben er duizenden vluchtelingen van daken en uit bomen gehaald en in een tweede fase tienduizenden geïsoleerde overlevenden gedurende weken in leven gehouden. In twee maanden tijd hebben we meer dan 5000 vliegreuren gepresteerd, duizenden vluchten uitgevoerd, soms 150 per dag; zonder enig noemenswaardig incident. De toestellen waren afkomstig uit tien verschillende landen en werden gevlogen door piloten van diverse pluimage, allen met een enorme wil tot samenwerken en gedreven door één drijfveer; mensen helpen.

"Aviation Spirit" is reëel, het werkt, luchtvaartmensen begrijpen mekaar, ze werken samen, zowel nationaal als internationaal, zowel burger als militair.

Het is die spirit die onze vereniging zo sterk maakt en in stand zal houden. We kunnen er allen fier op zijn om tot een dergelijke gemeenschap te behoren. Een luchtvaartgemeenschap houdt zich niet bezig met kortzichtige en kleinzielige futiliteiten; we weten dat er belangrijkere zaken zijn in het leven ... we are looking beyond the horizon.

Aviation Spirit



AGENDA

Mercredi 8 mai MdA

Réunion mensuelle

Samedi 11 mai

Cérémonie du souvenir à Vroenhoven

Rendez-vous à l'église de Vroenhoven à 10h20. À 10h40, départ en procession vers le pont du canal Albert, cérémonie et retour vers la salle paroissiale pour la réception. Tous les membres sont les bienvenus.

Mercredi 12 juin MdA

Réunion mensuelle

Mercredi 10 juillet - AELR

La Maison des Ailes étant fermée en juillet, la réunion mensuelle a lieu dans la cafétéria du Musée de l'Air.

Rendez-vous à 12 hr. pour l'apéritif suivi d'un buffet traditionnellement très soigné. Inscriptions avant le 1^{er} juillet 2013 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir verso du feuillet postal). Le prix tout compris est de 40 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (infos en page 3) pour la même date.

Mercredi 28 août

Extra Muros

A l'initiative de notre président Wif De Brouwer, la réunion extra muros d'août 2013 se déroulera à la base aérienne de Kleine Brogel. Adresse du jour : Base Aérienne GenMaj Avi Ivan Du Monceau de Bergendal, Vliegveld, Onze-Lieve-Vrouwlaan, B-3990 Peer N 51° 10' 5" E 005° 28' 11".

Woensdag 8 mei HdV

Maandelijkse bijeenkomst

Zaterdag 11 mei

Herdenkingsceremonie in Vroenhoven

Afspraak aan de kerk van Vroenhoven om 10.20u. Om 10.40u vertrek in stoet naar de brug over het Albertkanaal, ceremonie en terugkeer naar de parochiezaal voor de receptie. Alle leden zijn welkom.

Woensdag 12 juni

Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 10 juli - AELR

Het Huis der Vleugels is gesloten in juli en dus vindt de maandelijkse vergadering plaats in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum. Afspraak om 12 u voor het aperitief gevolgd door een traditioneel, zeer verzorgd buffet. Inschrijven vóór 1 juli 2013 door het inschrijvingsformulier te sturen naar het vermelde adres (zie achterzijde adresblad). De prijs is 40 € alles inbegrepen. Te storten op de VTB-rekening (zie pagina 3) vóór dezelfde datum.

Woensdag 28 augustus

Extra Muros

Op initiatief van onze voorzitter Wilfried De Brouwer, vindt de extra muros activiteit van augustus 2013 plaats op de luchtmachtbasis van Kleine Brogel. Gelegenheidsadres: Luchtmachtbasis Gen Maj VI Ivan Du Monceau de Bergendal, Vliegveld, Onze-Lieve-Vrouwlaan, B-3990 Peer - N 51° 10' 5" E 005° 28' 11".

En bref : 10h, rendez-vous au Mess Officiers (Hof Bergendal), café. 10h15, briefing du Chef de Corps. 11h10 – 12h30, visite de la zone Ops avec static display. Activités aériennes normales (F-16) : la demande pour une présentation du F-16 et une démo des Diables Rouges est en cours. Attention : les photos ne sont pas autorisées dans la zone Ops. 12h30, retour au Mess Officiers pour un BBQ. Après le BBQ, possibilité de visiter le musée de KB, à quelque 200 m du mess. ENDEX vers 15h30

Inscriptions avant le 12 août 2013 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir verso du feuillet postal). **N'oubliez pas de mentionner votre lieu et date de naissance !**
Le prix tout compris est de 40 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (infos en page 3) pour la même date. Nombre de participants limité à 100.

NOTE : pour éviter toute confusion, merci d'effectuer un virement séparé pour chaque activité !

Fin août
Cérémonie Le Tigelot
(La date sera communiqué ultérieurement)

Programma: 10 u samenkomst aan de Mess Officiers (Hof Bergendal), koffie. 10.15u, briefing korpsoverste 11.10u – 12.30u, bezoek aan de Ops-zone met static display. Normale vliegactiviteiten (F-16). De aanvraag voor een presentatie van de F-16 en een demo van de Rode Duivels is ingediend. Opgelet: geen foto's in de Ops-zone. 12.30u, terugkeer naar de Mess Officiers voor een BBQ. Na de BBQ, mogelijkheid tot bezoek aan het museum van KB, op ongeveer 200m van de mess. ENDEX rond 15.30u

Inschrijvingen vóór 12 augustus 2013 door het inschrijvingsformulier terug te sturen naar het vermelde adres (zie achterzijde postblad). Vergeet niet uw geboorteplaats en –datum te vermelden!
Prijs alles inbegrepen is 40 € per persoon, een bedrag dat u stort op de rekening van de VTB (zie blz. 3) voor dezelfde datum. Aantal deelnemers beperkt tot 100

OPMERKING: om verwarring te vermijden, gelieve voor elke activiteit afzonderlijk over te schrijven!

Eind augustus
Plechtigheid Le Tigelot
(De datum wordt later bekendgemaakt)

Décès



Overlijdens

Serge Castermans
Albert Duquet

Roger Boin

Claude Berteaux
Amanda Stassart

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts 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 families hun blijken van oprecht medeleven aan.

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Guy VAN EECKHOUDT

Né le 18 Avr 1948
Ruelle Bailleux 1
B-1320 Beauvechain
Gsm 0478 507 186
E-mail guy.vaneeckhoudt@gmail.com
Breveté pilote par BAF le 18 Avr 1972 (Prom 70C)
Admis VT
Parrains : M. Mandl & D. Waelkens.

Louis REECKMANS

Geboren op 09 Okt 1930
Reppelsebaan 6
B-3294 Molenstede-Diest
Gsm 0473 389 118
E-mail louis.reeckmans@skynet.be
Gebrevetteerd piloot door USAF op 10 Apr 1952 (Class 52-C)
Aanvaard VT
Peters: M. Mandl & W. De Brouwer.

Simon GOLDBERG

Né le 18 Avr 1962
Rue Geleytsbeek 16 F
B-1180 Bruxelles
Gsm 0475 802 698
E-mail simon.goldberg@goldfire.be
Breveté pilote planeur par ACRB le 25 Oct 1982 (825 012)
Admis VT
Parrains : André & Michel Dillien.

Claire de HEPCEÉ

Née le 12 Mai 1942
Av. Armand Huysmans 2 B^{te} 14,
B-1050 Bruxelles
Tel 02 649 1264
E-mail clairedehepcee@hotmail.com
Proposée A
Parrains : M. Mandl & A. Dumoulin

Dominique VAN DEN HEUVEL

Geboren op 04 Dec 1973
Hoogpadlaan 71,
B-2180 Ekeren
Gsm 0476 276 312
E-mail vandenheuvel@hotmail.com
Gebrevetteerd piloot door BAF in Mei 1995 (Prom 92B)
Aanvaard A (ACT vanaf 2015)
Parrains: Danny Cabooter & Daniel Creeten.

Thomas DE HEEL

Geboren op 13 Nov 1961
Vruntestraat 9,
B-1850 Grimbergen
Gsm 0495 259 106
E-mail thomas.de.heel@pandora.be
Gebrevetteerd piloot door BL in mei 1979 (B113 562)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Yves ENDERLE

Né le 11 Oct 1947
Rue de la Faucille 46,
B-1970 Wezembeek-Oppem
Tel 02 731 4608
E-mail yenderle@skynet.be
Breveté pilote planeur par CNW en Sep 1971
et pilote avion par AA en Jun 1972 (B113 775)
Admis VT
Parrains: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Michel HUART

Né le 24 Nov 1964
Blijde Inkomststraat 113,
B-1830 Machelen
Gsm 0472 940 104
E-mail michelhuart720@hotmail.com
Admis A
Parrains: Wif De Brouwer & Poly Stevens.

François VAN HOOL

Geboren op 26 Mei 1951
Isenbaertlei 78
B-2930 Brasschaat
Gsm 0478 217 490
E-mail swavanhool.amc@skynet.be
Gebrevetteerd piloot zweefvliegtuig door KBAC
op 21 Jul 1971 en piloot vliegtuig door BL
op 20 Jun 1981 (B114 830).
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Paul Aelaerts.

Benny VAN DAMME

Geboren op 14 Mei 1963
Creyboschlaan 32
B-2520 Oelegem-Ranst
Gsm 0475 250 523
E-mail benny.vdamme@skynet.be

Gebrevetteerd piloot door BL op 14 Mei 1980 (PPL)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts.

Mich KERCKHOFS

Geboren op 03 Jan 1955
Oude Brugstraat 25
B-2491 Olmen
Gsm 0498 622 604
E-mail kerckhofs.mich@telenet.be
Gebrevetteerd piloot door BAF op 13 Jun 1979
(Prom 77A)
Aanvaard VT
Peters: Wif De Brouwer & Alex Peelaers.

Dominique VAN IMPE

Né le 19 Fev 1951
Rue de l'Église 13
B-6870 Hatrival (St Hubert)
Gsm 0499 367 887
E-mail d.vanimpe@skynet.be
Admis A
Parrains: Michel Mandl & Wif De Brouwer.

Daniel 'Dany' DELNAYE

Né le 22 Mar 1952
Rue Devant Rosière 1 Bte A

B-4130 Esneux
Gsm 0477 582 813
E-mail ddelnaye@gmail.com
Breveté pilote par BAF en Jul 1977 (Prom 75 A)
Admis VT
Parrains: Didier Waelkens & André Bastin.

Marc-André POLET

Né le 16 Avr 1949
Chemin des Hayes 15
B-1380 Lasne
Gsm 0478 998 324
E-mail marc.andre.polet@gmail.com
Breveté pilote planeur par ACRB le 29 Aug 1968 (N° 110.871)
Admis VT
Parrains: Danny Cabooter & Guy Viselé.

Erik WUYTS

Geboren op 19 Mar 1955
Schotensteenweg 253 - 1L
B-2960 Brecht
Gsm 0485 941 166
E-mail erik.wuyts@pandora.be
Gebrevetteerd piloot door BL op 03 Apr 1980 (PPL3780/17213)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Eduard Wouters.

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES

S.A.B.C.A.

www.sabca.com

The advertisement features a central graphic with a white VECA rocket in the foreground, angled upwards. Behind it, an Airbus A320 commercial jet is shown in flight, and to the left, a fighter jet is depicted. The background consists of stylized, overlapping circular shapes in shades of gray, creating a sense of depth and motion. The S.A.B.C.A. logo, a stylized 'S' with wings, is positioned at the bottom center, with the company name 'S.A.B.C.A.' written in a bold, sans-serif font below it. The website address 'www.sabca.com' is located in the bottom right corner.



VTB

RAPPORT DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 13 MARS 2013

Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h05 *Voorzitter Michel Mandl opent de zitting om 15.05u*

Beste vrienden, chers amis, van harte welkom. Ik dank u voor uw talrijke opkomst en dit ondanks het gure weer. Mes remerciements s'adressent également aux membres qui nous ont fait parvenir leur procuration. Cela témoigne de l'intérêt que vous portez et qu'ils portent à notre association.

Comme le veut la tradition, puis-je vous demander de vous lever pendant que je cite le nom des membres qui nous ont quittés au cours de l'année écoulée et d'ensuite observer quelques instants de silence. : Nicolas 'Josy' Mauer, Guy Parkinson, Bernard de Biolley, Pierre Daubresse, Louis Leroy, Walter Muller, Paul François, Daniel Colin, Robert 'Bob' Minnoye, Raoul Schreiden, Rodolf De Jonghe, Raymond Van Horen, Jules Laurent, Robert François, René Thierry, Jean Delbecq, Yvan Delmotte, Guy Englebert, Mme Gilberte Van den Broeck-Gebhard, Claude Berteaux et Roger Boin.

Nous ont déjà quittés en 2013 : Amanda 'Mouchka' Stassart et Albert Duquet.

Dans le propos paru sur notre site dans la rubrique des Nouvelles, j'annonçais que le Gen Maj Wilfried De Brouwer, l'ami Wif, allait reprendre la présidence de notre association. C'était au Conseil d'Administration d'en décider aujourd'hui. C'est à l'unanimité que dans leur sagesse, les membres du conseil ont accepté ce matin sa désignation. Dans sa grande magnanimité, le Conseil a par ailleurs souhaité que je préside une dernière fois cette assemblée et c'est donc seulement à l'issue de notre réunion que Wif reprendra le flambeau...

Il me reste dès lors pour introduire cette A.G. à vous dire tout le plaisir que j'ai eu à présider cette belle association royale que sont les Vieilles Tiges de l'aviation belge. Dans mon propos électronique, je remerciais les associations avec lesquelles nous avons pu entretenir les meilleures relations. Je ne vais pas à nouveau les énumérer toutes.

Laat mij toe om toch even nog "Het Huis der vleugels" te vermelden. Zonder deze instelling, zouden de Vieilles Tiges, niet zijn wat ze vandaag zijn. We zijn ons daar ten zeerste van bewust en houden eraan om nog eens de voorzitter Generaal Camille Goossens, en zijn medewerkers te gelukwensen voor hun inzet om van dit huis een uniek 'luchtvaart tehuis' te maken. Un tout grand merci aussi au gérant, à sa charmante épouse et au personnel du restaurant de la Maison des Ailes. Un grand bravo à vous tous.

In mijn woord meldde ik ook dat ik te gepasten tijde de leden van onze raad van bestuur zou bedanken... Wel dit moment is nu gekomen. Maar vooraleer ik hier aan begin, zou ik de medewerkers van onze raad en meer specifiek van onze redac' chef, Marc Van de Velde en in

het verleden, onze vriend Bill Tersago, eventjes in de bloemen willen zetten. Het gaat hier over de vertalers, herlezers of zelfs schrijvers van artikelen voor onze magazine. Ze doen heel wat belangrijk werk en ze verdienen dan ook al onze waardering hier voor.

Venons-en maintenant aux membres du Conseil d'administration dont la moyenne d'âge est exactement de 73 ans. Des membres plus jeunes côtoient dans la meilleure ambiance des membres plus anciens. Issus des milieux les plus divers de l'aviation, ses membres ont un objectif commun qui consiste à se mettre au service de l'association, chacun avec ses qualités et ses compétences.

Permettez-moi de faire un dernier tour de table des membres tels que je les retrouve chaque mois dans notre salle de réunion.

Aan mijn rechterzijde, **Danny Cabooter**. Ongelooflijk wat Danny aan charme en overtuigingskracht heeft. Op zijn eentje heeft hij de laatste jaren meer leden aangeworven dan wij allen samen... De wet van de natuur doet ons jaarlijks zo een dertigtal leden verliezen. Danny zorgt ervoor dat dit nauwelijks merkbaar is... Proficiat hiervoor Danny.

À sa droite, **Nono Niels**, 'een monument van een vent...'. Partout présent avec sa bonne humeur et son appareil photo. Lorsque j'étais au Commandement TAF, fin des années 90, nous avons fait plus ample connaissance. Déjà à l'époque, j'ai tenu à le mettre à l'honneur et nous l'avons fait "Caporal d'Honneur du QG Commandement TAF". Je ne me doutais pas que quelques années plus tard, il allait être un des premiers à me convaincre à rejoindre les Vieilles Tiges. Je ne l'ai jamais regretté.

Naast Nono, **Guido Wuyts**. Een deskundige in het vervaardigen van CD's, DVD's en dus video's van onze talrijke gebeurtenissen. Een onmisbare en complementaire schakel van Nono. Met zijn luchtvaartervaring, een wijze man in onze bestuursraad.

Au coin de la table, toujours prêt à rendre service, **Jean-Pierre Herinckx**, le chauffeur de ces dames ; à ses heures, bibliothécaire, facteur et en charge d'autres tâches qu'il qualifie de manuelles mais qui n'en sont pas moins importantes pour le bon fonctionnement de notre association.

Rechts van hem, Alex Peelaers. Steeds op tijd met de trein van 10.42u om het agendapunt van de "schatbewaarder" te bespreken. Een uiterst belangrijke schakel in onze vereniging. Ik heb je heel wat kopzorgen bezorgd, Alex, met de verkoop van onze boeken... Ik hoop dat je eruit ben geraakt en dat het bilan dat je ons zult voorleggen klopt...

À sa droite, **Alphonse dit « Fons » Dumoulin**. Une force de la nature qui avec ses 85 ans est le doyen de notre Conseil. Dérmineur dans

VTB

VERSLAG VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 13 MAART 2013

une unité du génie, para, pilote à l'Aviation légère de la FT, journaliste, écrivain... un spécialiste des voilures tournantes qui a réalisé de nombreux mémoires et notices biographiques et sans lequel je n'aurais jamais accepté de réaliser pour l'Université de Liège l'ouvrage intitulé « Cent ans de technique aéronautique en Belgique ».

Voor mij aan tafel, een krachtig werkpaard met Amerikaanse vleugels... U hebt het geraden... onze Friendly webmaster, **Eddy De Sutter**. Een andere onmisbare schakel in onze vereniging, gezien hij verantwoordelijk is voor onze website. Hij nam destijds deze taak over van onze vriend Hugo Cloeckaert en heeft er een fantastisch uithangbord gemaakt van onze vereniging.

À ses côtés, **Louis Jeangout**, une jeune et sympathique recrue qui nous vient de la Sabena et plus spécialement de l'« Old Flyer Club » où il officie également comme secrétaire/rédacteur. Amateur de photos, il seconde déjà l'ami Nono et ses capacités rédactionnelles lors de plusieurs événements nous sont déjà d'une grande utilité.

Af en toe, rechts van hem... - u moet weten dat **Marc Van de Velde** nog heel wat belangrijke activiteiten heeft, hij is o.a. voorzitter van de Middenstand in Leuven en kan dus niet altijd aanwezig zijn op onze vergaderingen - Maar niettemin, is Marc een uiterst belangrijke schakel in ons bestuur geworden, gezien hij onze "rédac Chef" is. Hij draagt dus op zich de zware verantwoordelijkheid van de publicatie van onze magazine. Geen gemakkelijke klus als je het mij vraagt. Samen met zijn medewerker Benoit Goffart is hij erin geslaagd om zeer degelijk werk te leveren.

À sa droite, **Jean-Pierre De Cock** une autre nouvelle recrue qui nous vient de l'aviation civile. Il a pu y côtoyer des personnalités que les professionnels qui ne fréquentent pas les aéroclubs connaissent beaucoup moins. Collaborateurs de nombreux magazines et sites internet, Jean-Pierre nous a déjà permis grâce à ses contributions au magazine de découvrir la qualité de ses écrits.

Op de hoek van de tafel, naast elkaar, **Jean Kamers**, onze erevoorzitter en voor de laatste keer op deze plaats... **Wif De Brouwer**.

Jean heeft tijdens de laatste vergadering laten weten dat hij zijn plaats in de Bestuursraad ter beschikking stelt. Bestuurder in 1990, wordt Jean Vice-voorzitter in '96, Voorzitter in 2001 en uiteindelijk Erevoorzitter zes jaar later. Een grote mijnheer van de Luchtvaart maar ook van onze vereniging, verlaat de Bestuursraad. Ik zou je persoonlijk willen bedanken Jean, voor de voortreffelijke manier waarop je onze vereniging in al die jaren hebt laten openbloeien... Je werk was uiterst belangrijk en laat ons vandaag toe om in jouw spoor verder te werken. Nogmaals hartelijk dank voor "a job well done".

Over de nieuwe voorzitter, een man die ik bijzonder waardeer, zal

ik me beperken tot drie woorden. In luchtvaart termen betekent dit heel wat... 'Wif: You have it'

À côté de Wif, **Paul Jourez**, notre seul Vice-président depuis ce jour. Il devient tout comme Jean administrateur en 1990. Il assume la fonction de trésorier pendant dix ans avant de devenir Vice-Président en 2002. Paul était mon officier d'opérations quand j'arrive à la 2^e Esc à Florennes. Est-il utile de préciser que j'ai été marqué par l'esprit qui y régnait. Cet esprit, j'ai essayé de le transmettre tout au long de ma carrière à la Force Aérienne et pourquoi ne pas l'avouer aussi au sein de notre association. Merci à toi Paul pour ce beau passage du témoin... Passage du flambeau qui m'a inspiré le « proverbe latin » :



En ik zal dan eindigen met iemand die in die zes jaren mijn rechterhand was, al zat hij links van mij... DW of **Didier Waelkens**. Een officier en een gentleman die ik van vroeger kende, maar die ik nog veel meer heb leren waarderen in zijn huidige functie als Secretaris-generaal van onze vereniging. Dankzij hem had ik nooit het gevoel dat er iets mis kon lopen... Alles was altijd perfect georganiseerd en de taak van de voorzitter was dan ook uiterst gemakkelijk dankzij zijn organisatorische gave. U weet het misschien niet, maar Didier is zelf voorzitter van de IPMS Belgian branch. Soms vraag ik me af hoe hij erin slaagt om dit alles te combineren. Good show dus ook voor jou, Didier.

Ceci conclut mon tour de table, mais avant de te céder la parole Didier, je m'en voudrais de ne pas mentionner quelqu'un dont le dévouement est exemplaire et qui est présent à tous les événements de notre association... Il s'agit bien sûr de notre porte-étendard, **Pierre Van Hecke**. Un grand merci à toi Pierre. Van harte bedankt voor je inzet en toewijding aan onze vereniging.

VTB – RAPPORT DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 13 MARS 2013 (suite)

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 14 mars 2012, publié dans le magazine N° 2/2012 : le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

Il annonce que 39 membres sont présents et 36 procurations ont été enregistrées. Au 31 décembre 2012, notre association comptait 574 membres, répartis comme suit :

> VT	439
> ACT	23
> A	82
> Veuves	21
> Associations	9

En 2012, nous avons perdu 20 membres décédés (plus 2 anciens membres), 6 ont donné leur démission et 9 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 35 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2012 :

- Comme chaque année, nous avons participé aux cérémonies du souvenir suivantes: Vroenhoven le 11 mai, Remembrance Day le 15 octobre au Cinquantenaire et le 1^{er} novembre à la Pelouse des Aviateurs & RAF au cimetière de Bruxelles.
A côté de ces traditionnelles cérémonies, nous étions également présents le 19 août à la 61^e cérémonie d'hommage aux aviateurs alliés tombés au Tigelot et dans les Fagnes au cours de la Seconde Guerre mondiale ainsi que le 16 septembre à St Denijs-Westrem pour la cérémonie annuelle en l'honneur des aviateurs polonais tombés pendant la 2^e GM.
Le 15 septembre, une délégation de notre association était présente à la Commémoration Guynemer à Poelkapelle, une cérémonie qui n'a lieu que tous les cinq ans.
- L'Assemblée Générale fut convoquée pour le 14 mars à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 16 juin, plus tard qu'à l'accoutumée car nous espérions avoir le Prince Philippe parmi nous pour lui remettre son diplôme de membre d'honneur. Pour le banquet, nous étions 150 participants. 21 médailles et diplômes ont été remis aux membres présents pour leurs 50, 60 ou 70 ans de brevet.
- En juillet, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air et notre réunion mensuelle du mois d'août s'est déroulée le 8 au Musée Stampe & Vertongen de Deurne, à l'invitation de notre administrateur Danny Cabooter.
- Le 10 octobre, notre réunion mensuelle s'est exceptionnellement déroulée au Musée de l'Air. Ce jour-là, nous avons en effet accueilli une vingtaine de membres des Vieilles Tiges françaises, région Nord-Pas de Calais, qui après une visite guidée du Musée, se sont joints à nous pour l'apéritif et un repas dans la cafétéria du Musée. 54 membres VTB étaient présents.
- Finalement, nous n'oublierons pas un des événements marquants pour notre association. Le 11 septembre, le Prince Philippe était parmi nous à la Maison des Ailes. A l'occasion du 30^e anniversaire de ses ailes de pilote à la Force Aérienne, le Prince remplissait les conditions pour devenir « Vieille Tige » et à l'invitation de notre président, avait accepté de devenir membre d'honneur des VTB. La courte mais sympathique réception à la Maison des Ailes a rassemblé pas moins de 75 membres.

Depuis la mise en ligne de notre nouveau site en août 2010, le succès va grandissant : à ce jour, nous approchons des 50.000 visites, avec plus de 22.000 visites rien qu'en 2012. Il faut dire qu'il y a de plus en plus d'information disponible ; depuis peu, vous y trouverez par exemple tous les VTB-magazines depuis le premier numéro en 1979. Il est cependant regrettable que de nombreuses Vieilles Tiges n'aient pas encore visité notre site. Peut-être hésitent-ils ou ne savent pas comment faire... Si c'est le cas, qu'ils contactent notre webmaster qui se fera un plaisir de les

Goedkeuring van het verslag van de algemene statutaire vergadering van 14 maart 2012, gepubliceerd in het magazine 2/2012: het verslag wordt goedgekeurd.

Verslag van de secretaris-generaal Didier Waelkens:

Hij deelt mee dat 39 leden aanwezig zijn en dat 36 volmachten werden ingediend. Op 31 december 2012 telde onze vereniging 574 leden, verdeeld als volgt:

> VT	439
> ACT	23
> A	82
> Weduwen	21
> Verenigingen	9

In 2012 hebben we 20 leden verloren wegens overlijden (plus 2 oud-leden), 6 hebben hun ontslag ingediend en 9 leden werden geschrapt omdat ze hun bijdrage niet betaald hadden. 35 nieuwe leden kwamen onze rangen versterken.

Hierna een overzicht van onze activiteiten in 2012:

- zoals elk jaar hebben we deelgenomen aan de volgende herdenkingsplechtigheden: Vroenhoven op 11 mei, Remembrance Day op 15 oktober aan het Jubelpark en op 1 november aan het ereperk van de Vliegers & RAF op het kerkhof van Brussel.
Naast de traditionele plechtigheden waren we ook aanwezig op 19 augustus bij de 61^e ceremonie ter ere van de gevallen geallieerde vliegers te Tigelot en de Hoge Venen tijdens de Tweede Wereldoorlog en op 16 september te St Denijs-Westrem voor de jaarlijkse plechtigheid ter ere van de gevallen Poolse vliegers in WOII.
Op 15 september was een delegatie van onze vereniging aanwezig op de Guynemerherdenking te Poelkapelle, een ceremonie die slechts om de vijf jaar plaatsvindt.
- De Algemene Vergadering werd samengeroepen op 14 maart in het Huis der Vleugels terwijl ons jaarlijks banket plaatsvond in de Salons de Romree op zaterdag 16 juni. Dat is later dan gewoonlijk omdat we hadden gehoopt dat Prins Filip aanwezig zou geweest zijn om zijn diploma van erelid in ontvangst te nemen. Er waren 150 aanwezigen op het banket. Er werden 21 medailles en diploma's uitgereikt aan aanwezige leden voor hun 50, 60 of 70 jaar brevet.
- In juli kwamen we samen in het Luchtvaartmuseum en onze maandelijks vergadering van de maand augustus vond de 8ste plaats in het Museum Stampe & Vertongen te Deurne, op uitnodiging van onze bestuurder Danny Cabooter.
- Op 10 oktober hielden we onze maandelijks vergadering uitzonderlijk in het Luchtvaartmuseum. Die dag ontvingen we een twintigtal leden van de Franse Vieilles Tiges, regio Nord-Pas de Calais, die na een bezoek aan het museum, zich bij ons voegden voor het aperitief en een maaltijd in de cafetaria van het Museum. Er waren 54 VTB-leden aanwezig.
- Laten we ten slotte niet een van de meest markante evenementen van onze vereniging vergeten. Op 11 september was Prins Filip onder ons in het Huis der Vleugels. Ter gelegenheid van de 30^{ste} verjaardag van zijn vliegbrevet bij de Luchtmacht, kwam de Prins in aanmerking om 'Vieille Tige' te worden. Op uitnodiging van onze voorzitter had hij aanvaard erelid te worden van de VTB. Op de korte maar sympathieke receptie in het Huis der Vleugels waren niet minder dan 75 leden aanwezig.

Sinds onze nieuwe site online kwam in augustus 2010, kent hij steeds meer succes: vandaag hebben we bijna 50.000 bezoeken, met meer dan 22.000 bezoeken in 2012. Er is trouwens steeds meer informatie op de site beschikbaar; sinds kort kunt u er alle VTB-magazines, vanaf het eerste nummer van 1979, terugvinden. Toch is het spijtig dat vele Vieilles Tiges onze site nog niet bezocht hebben. Misschien twijfelen ze of weten ze niet hoe ze dat moeten doen... Mocht dat het geval zijn, dat ze dan niet aarzelen contact op te nemen met onze webmaster die hen graag zal begeleiden bij hun eerste stappen op het internet.

VTB – VERSLAG VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 13 MAART 2013 (vervolg)

aider à faire les premiers pas.

Le Webzine, le VTB magazine qui est distribué par e-mail sous format pdf, a été lancé il y a un an environ ; actuellement, une trentaine de membres ont choisi cette option. Tout qui le désire peut bien sûr faire le même choix à n'importe quel moment ; il suffit de le communiquer par e-mail au secrétariat. Il faut savoir que ce choix n'est pas irréversible, il est donc possible à tout moment de revenir au magazine format papier classique... Pour nos membres résidant à l'étranger et ayant opté pour le webzine, la cotisation annuelle sera désormais la même que celle des membres résidant en Belgique, soit €22 (a.l.d. 27,50).

Et pour terminer, encore quelques chiffres : la mailing-list VTB compte à ce jour 442 « abonnés », soit 28 de plus que l'an passé ; cela signifie que 77% des membres ont donc accès à internet, un pourcentage toujours en progression. Malgré ce pourcentage très élevé, 392 membres, soit 68%, n'ont toujours pas visité le site de l'association, et de ceux qui l'ont fait, beaucoup ne l'ont fait qu'une fois seulement lors du lancement du site en août 2010... C'est vraiment dommage que si peu d'intérêt soit porté à cet outil et au travail réalisé par le webmaster ; espérons que les articles qu'il publie dans le magazine inciteront plus de membres à surfer régulièrement sur le site.

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2012 :

> Compte épargne :	€ 19.543,14
> Compte courant :	€ 1.290,51
> Caisse trésorerie :	€ 356,68

Si on y ajoute le stock de la boutique ainsi que les produits acquis et les charges à reporter, le bilan 2012 présente un total de € 29.625,89.

Budget 2013 :

Il ne présente que peu de modifications par rapport à 2012 et s'élève à € 14.550, soit € 100 de moins que l'an passé. Au niveau des recettes, le plus gros poste concerne les cotisations (€ 12.100,00) et du côté des dépenses, les coûts de publication du magazine passent de 6.500 à 8.000 €.

Le budget est adopté à l'unanimité.

M. Claude Buisseret, représentant les vérificateurs aux comptes, confirme avoir vérifié la comptabilité de l'année 2012 et avoir constaté que les comptes sont bien tenus et qu'il n'y a aucun litige en cours.

(...) Wij mochten met voldoening vaststellen dat het bijhouden van de boekhouding per computer met de grootste zorg werd uitgevoerd; dit laat ons toe een wel gestructureerde jaarrekening voor u te leggen en u een trouw beeld te geven van het vermogen, het resultaat en de financiële toestand van de vereniging. (...)

Il propose donc à l'assemblée générale d'approuver les comptes. Le Président demande dès lors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2012. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2013, messieurs Xavier Janssens et Claude Buisseret sont reconduits dans leur fonction de vérificateurs aux comptes tandis que messieurs Thierry Tournay et Pierre Debourse le sont en tant que suppléants.

La radiation de 9 membres pour non règlement de la cotisation 2012 est actée.

Élections :

Trois administrateurs sont sortants et rééligibles : Eddy De Sutter, Alphonse Dumoulin et Didier Waelkens. Ils sont réélus à l'unanimité.

Il n'y a pas de nouvelles candidatures.

Le président félicite les membres du Conseil d'administration pour leur réélection et donne ensuite la parole aux membres présents pour les traditionnelles questions-réponses. Il clôture l'AG 2013 à 15h55 et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

De Webzine, het VTB-magazine dat via e-mail wordt verstuurd in pdf-formaat, werd ongeveer een jaar geleden gelanceerd; een dertigtal leden hebben tot nu voor deze optie gekozen. Iedereen die dat wil kan voor deze optie kiezen. U laat het gewoon via e-mail weten aan het secretariaat. Deze keuze is overigens niet onomkeerbaar. Men kan op elk moment weer kiezen voor de papieren versie van het magazine ... Voor onze leden die in het buitenland wonen en gekozen hebben voor de webzine, is de jaarlijkse bijdrage vanaf nu dezelfde als voor de leden die in België wonen, met name €22 (ipv 27,50).

Om te besluiten, nog enkele cijfers: de VTB-mailinglist heeft vandaag 442 'geabonneerden', ofwel 28 meer dan vorig jaar. Dat betekent dat 77% van de leden toegang hebben tot internet, een percentage dat blijft groeien. Ondanks dat zeer hoge percentage, hebben 392 leden, of 68%, de website van de vereniging nog steeds niet bezocht. Van zij die dat wel deden, hebben velen de site slechts één keer bezocht tijdens de lancering ervan in augustus 2012 ... Het is werkelijk spijtig dat er zo weinig belangstelling is voor dit medium en voor het werk dat onze webmaster doet; laten we hopen dat de artikels die hij publiceert in het magazine meer leden ertoe zullen aanzetten wat meer naar de site te surfen.

Verslag van de penningmeester Alex Peelaers:

Balans 2012 :

> Spaarrekening::	€ 19.543,14
> Zichtrekening:	€ 1.290,51
> Kas penningmeester:	€ 356,68

Als men daar de voorraad van de boetiek bijvoegt plus de aangekochte producten en de over te dragen lasten, toont de balans 2012 een totaal van € 29.625,89.

Budget 2013 :

Er zijn slechts weinig wijzigingen ten opzichte van 2012. Het budget bedraagt € 14.550. Dat is € 100 minder dan vorig jaar. Wat de inkomsten betreft, blijven de ledenbijdrage de grootste post (€ 12.100,00). Aan de uitgavenkant, stijgen de kosten van het magazine van €6.500 naar 8.000.

Het budget wordt unaniem aangenomen.

Mr. Claude Buisseret, die de revisoren van de rekeningen vertegenwoordigt, bevestigt dat hij de boekhouding van 2012 heeft gecontroleerd en dat hij heeft vastgesteld dat de rekeningen goed werden beheerd en dat er geen opmerkingen zijn.

(...) Wij mochten met voldoening vaststellen dat het bijhouden van de boekhouding per computer met de grootste zorg werd uitgevoerd; dit laat ons toe een wel gestructureerde jaarrekening voor u te leggen en u een trouw beeld te geven van het vermogen, het resultaat en de financiële toestand van de vereniging. (...)

Hij stelt de algemene vergadering dan ook voor de rekeningen goed te keuren. De Voorzitter vraagt de vergadering om de revisoren en bestuurders kwijting te verlenen voor het boekjaar 2012. Dat gebeurt unaniem.

Voor het boekjaar 2013 worden de heren Xavier Janssens en Claude Buisseret opnieuw aangesteld als revisoren van de rekeningen, de heren Thierry Tournay en Pierre Debourse zijn hun vervangers.

De schrapping van 9 leden wegens niet betaling van hun bijdrage 2012 wordt genoteerd.

Verkiezingen:

Drie bestuurders zijn ontslagnemend en opnieuw verkiesbaar: Eddy De Sutter, Alphonse Dumoulin en Didier Waelkens. Ze worden unaniem herkozen.

Er zijn geen nieuwe candidaturen.

De voorzitter feliciteert de leden van de Raad van Bestuur voor hun herverkiezing en geeft daarna het woord aan de aanwezige leden voor de traditionele vraag-en-antwoord sessie. Hij sluit de AV 2013 af om 15.55u en nodigt de leden uit voor het glas van de vriendschap in de bar van het Huis der Vleugels.

L'article de presse ci-après, signé P.O. Waldmann et paru dans le Frankfurter Allgemeine Zeitung en septembre 1909, nous a été envoyé par Guy de Caters, le petit-fils de Pierre de Caters. Nous tenons à le remercier très vivement pour nous avoir permis de découvrir le témoignage émouvant du premier vol effectué par Pierre de Caters avec un passager en Allemagne. Pour rappel, Pierre de Caters a effectué ses premiers vols à Anvers, fin 1908...

En aéronef avec le Baron de Caters

(par P.O. Waldmann, notre correspondant à Bruxelles)



C'est en mission à Ostende pour la I.L.A. (Internationale Luftfahrtausstellung), que je négocie (N.D.L.R. en juillet 1909) avec le Baron de Caters les futurs vols à exécuter à Francfort. Je suis assez égoïste pour exiger comme condition non écrite d'être emmené dans son appareil. Ce faisant, je veux devenir le premier passager à survoler le sol allemand.

Le Baron de Caters reçoit ma demande de façon très bienveillante et j'ai le sentiment qu'il tiendra parole. Je deviendrai ainsi son premier accompagnateur. 150 livres ne constituent pas une charge anormale pour un homme adulte, mais tout de même assez pour maintenir une machine moins performante que celle de de Caters au sol. J'ai donc malgré tout quelque appréhension à ce sujet. Le Baron a toutefois vite fait de me mettre à l'aise.

À Francfort, j'ai bien évidemment de nombreux concurrents... notamment le directeur de la I.L.A., l'aimable major von Tschudi, qui déclare à qui veut l'entendre que je suis beaucoup trop lourd et que lui seul est assez léger pour faire ce premier vol comme passager. Le baron a également reçu plusieurs demandes par courrier. Nombreux sont donc ceux qui veulent être à ma place et me priver ainsi de cette modeste gloire.

Le vendredi 3 août, le temps est enfin suffisamment bon. Vers 4 heures de l'après-midi, de Caters sort sa machine du hangar et bientôt les vols débutent devant une foule évaluée à plusieurs dizaines de milliers de spectateurs. À plusieurs reprises, le Belge survole le terrain durant cinq à dix minutes à une hauteur approximative de dix mètres. Les vols ne sont pas plus longs, car le baron participe au prix Dr. Gans-Fabrice. Ce prix est accordé au pilote effectuant le plus de vols de cinq minutes sur l'aire de la I.L.A.. Il oblige ainsi les aviateurs à faire un maximum de décollages et d'atterris-

Dit artikel van P.O. Waldmann verscheen in de Frankfurter Allgemeine Zeitung van september 1909. We kregen het toegestuurd door Guy de Caters, kleinzoon van Pierre de Caters. We wensen hem zeer hartelijk te bedanken om ons te laten kennismaken met deze ontroerende getuigenis van de eerste vlucht met passagier die Pierre de Caters maakte in Duitsland. Ter informatie, Pierre de Caters deed zijn eerste vluchten in Antwerpen, eind 1908...

In een vliegend tuig met Baron de Caters

(door P.O. Waldmann, onze correspondent te Brussel)

Het is tijdens een opdracht voor de I.L.A. (Internationale Luftfahrtausstellung) in Oostende (NVDR in juli 1909) dat ik met Baron de Caters onderhandel over de toekomstige vluchten in Frankfurt. Ik ben egoïstisch genoeg om ervoor te zorgen, als niet geschreven voorwaarde, dat ik mee mag aan boord van zijn toestel. Zo wil ik de eerste passagier worden die over Duits grondgebied vliegt.

Baron de Caters luistert mijn vraag heel welwillend aan en ik heb het gevoel dat hij woord zal houden. Zo zal ik zijn eerste begeleider worden. 150 pond (75 kg) is geen abnormaal gewicht voor een volwassen man, maar toch genoeg om een minder krachtige machine als die van de Caters aan de grond te houden. Ik ben daar toch een beetje bevreesd voor. Maar de Baron stelt me vlug op mijn gemak.

In Frankfurt heb ik natuurlijke vele concurrenten ... onder wie de directeur van de I.L.A., de vriendelijke majoor von Tschudi, die zegt aan wie het horen wil dat ik te zwaar ben en dat alleen hij voldoende licht is om deze eerste vlucht als passagier mee te maken. De baron heeft ook verschillende aanvragen via de post gekregen. Er zijn er dus velen die mijn plaats willen innemen en me deze bescheiden glorie willen ontnemen.

Op vrijdag 3 augustus is het weer eindelijk goed genoeg. Rond 16 u haalt de Caters zijn toestel uit de hangar en vrij vlug beginnen de vluchten voor een massa die op meerdere tienduizenden toeschouwers wordt geschat. Verschillende keren vliegt de Belg gedurende vijf tot tien minuten over het terrein op een hoogte van ongeveer tien meter. De vluchten duren niet langer, want de baron doet mee aan de prijs Dr. Gans-Fabrice. Deze prijs wordt toegekend aan de piloot die het meeste vluchten van vijf minuten uitvoert op het terrein van de I.L.A. De piloot moet een maximaal aantal



sages, tout bénéfique pour les visiteurs de l'Exposition, qui en ont ainsi pour leur argent.

Le soleil est déjà bien bas sur l'horizon ce vendredi, quand le baron m'invite sans autre forme de procès à l'accompagner. Je n'ose y croire. Un instant plus tard, je suis assis un peu à l'étroit, faut-il le préciser, à côté du baron en attente des choses à venir. Je ne me souviens pas d'avoir eu peur. Autour de moi, des gens s'affairent et m'adressent déjà des félicitations. Je lance mon couvre-chef à des connaissances pour les remercier de leurs encouragements. Soudain, un boucan infernal éclate derrière moi. L'hélice se met à tourner. La machine entière vibre et tremble. Le bruit devient de plus en plus fort. Le baron fait un signe de la main et nous commençons à rouler. Nous fonçons à grande vitesse vers la plaine d'aviation.

Au décollage, je dois me tenir fermement. Des fils d'acier tapent sur mon dos ; je vois défilier des maisons, des cheminées, des tribunes. Une sensation étrange m'envahit lorsque nous nous élevons soudainement du sol cahoteux. Léger, l'oiseau géant nous emporte dans les airs. Rapidement nous sommes à l'altitude des tribunes. J'entends des appels, des cris d'une foule en délire. Mais je n'ai pas d'yeux ni d'oreilles pour ce qui se passe en dessous de nous. Je n'ai d'yeux que pour le Belge qui m'enthousiasme. Comme coulé dans l'airain, il est assis aux commandes de l'appareil. Les yeux rivés sur la partie avant de sa machine, l'homme incarne l'archétype du sportif. Je sais à ce moment que comme sur la mer dans un canot à moteur rapide comme l'éclair et sur la piste de course poussiéreuse dans un bolide, il va bientôt aussi jouer un premier rôle dans les airs. À Francfort, le terrain est trop court pour permettre de grandes envolées. Dans quelques semaines, nous lirons sans aucun doute le récit des succès du baron à Berlin. Il n'a aucune concurrence à craindre. Si son moteur tient le coup, et cela semble le cas, le Belge pourfendra les airs pendant des heures.

Le vent siffle à travers mes cheveux ; le froid s'installe. Nous volons toujours. Je perds toute notion du temps. Je sais seulement, que totalement détaché de la terre, je plane librement

opstijgingen en landingen doen zodat de bezoekers van de Tentoonstelling waar voor hun geld krijgen.

De zon staat al laag aan de horizon die vrijdag, wanneer de baron me zonder enige vorm van ceremonieel uitnodigt hem te begeleiden. Ik kan het nauwelijks geloven. Iets later zit ik naast de baron, een beetje ... benepen, moet ik toegeven, en wacht ik op de dingen die komen gaan. Ik herinner me niet dat ik schrik had. Rondom mij zijn de mensen wat opgewonden en beginnen me al te feliciteren. Ik gooi mijn pet naar kennissen om hen te danken voor hun aanmoedigingen. Plots, breekt er een vreselijke kabaal achter me los. De schroef begint te draaien. Het hele toestel trilt en schudt. Het lawaai wordt steeds luider. De baron geeft een teken met de hand en we beginnen te rijden. Met hoge snelheid rijden we richting vliegveld.

Bij het opstijgen, moet ik me stevig vasthouden. Stalen draden slaan tegen mijn rug; ik zie huizen, schoorstenen, tribunes voorbij schieten. Ik krijg een vreemd gevoel wanneer we plots de hobbelige grond verlaten. Bijna onmerkbaar gaat de grote vogel de lucht zijn. Snel zijn we op de hoogte van de tribunes. Ik hoor roepen, kreten van een opgewonden massa. Maar ik heb geen ogen en ogen voor wat zich onder ons afspeelt. Ik heb alleen ogen voor de Belg die me begeestert. Als gegoten in messing, zit hij aan de besturing van het toestel. De ogen gefixeerd op de voorkant van het vliegtuig, incarneert de man het archétype van de sportman. Op dat moment weet ik het zeker: deze man gaat een belangrijke rol spelen in de lucht, net zoals hij dat al eerder heeft gedaan in een bliksemsnelle motorboot op zee of in een bolide op een stofferige racebaan. In Frankfurt is het terrein te kort voor grote vluchten. Hij hoeft geen concurrentie te vrezen. Als zijn motor stand houdt, en dat lijkt zo te zijn, zal de Belg urenlang in de lucht hangen.

De wind blaast door mijn haar; ik krijg het koud. We vliegen nog altijd. Ik verlies elke notie van tijd. Ik weet alleen dat ik vrij in de lucht zweef, helemaal los van de aarde. Iets voorbij het bos begint de Caters te dalen. Een kleine schok en we zijn

dans les airs. Peu après le bois, de Caters entame la descente. Un petit choc et nous avons à nouveau la terre ferme sous les roues. Le baron remet toutefois les gaz et quelques secondes plus tard, nous sommes à nouveau en l'air encore plus rapidement que la première fois. J'entends les cris enthousiastes venant des tribunes. On ovationne l'homme audacieux, qui pour la première fois en Allemagne a emmené un passager dans les airs. Cette fois, nous grimpons à une altitude considérable malgré notre poids. Je suis déjà entièrement acclimaté ; je m'installe un peu plus confortablement et découvre le paysage merveilleux qui défile silencieusement comme un panorama. Les derniers flamboiements du soleil couchant accompagnent notre plané vers la plaine pour la phase d'atterrissage. Le sentiment d'une sécurité absolue ne me quitte à aucun moment. Je ne vois que cet homme d'airain, qui d'une pression légère de la main nous fait voler à travers le brouillard naissant au sol. C'est un grand jour pour moi. Un de ceux que l'on vit trop rarement. Que l'on me permette ici de remercier mon ami de Caters pour m'avoir emmené comme premier passager au-dessus du territoire allemand. »

(Traduction de l'allemand par Désiré Herzet)

Pour rendre notre magazine encore plus universel et attrayant, nous faisons appel aux membres de l'association. Dans le présent numéro s'ouvrent deux nouvelles rubriques pour le succès desquelles votre collaboration est nécessaire.

Souvenirs

Un court texte, de préférence illustré d'une ou plusieurs photos, à propos d'un fait intéressant de votre propre carrière aéronautique ou un événement de l'histoire de l'aéronautique pour lequel vous avez personnellement un réel intérêt. Si vous n'avez pas envie ou pas le temps d'écrire vous même ce texte, pas de problème !

OPROEP - APPEL

Mettez quelques mots sur un papier ou dans un courriel et indiquez votre numéro de téléphone. Nous vous appellerons pour une interview téléphonique. Le texte écrit vous en sera soumis pour relecture avant publication.

Album photos

Dans le magazine, ce sera une (ou 2) page(s) consacrée(s) exclusivement à des photographies accompagnées de légendes un peu plus détaillées. Si vous pensez détenir une ou plusieurs photos d'un fait dont la relation intéresserait nos lecteurs, faites-le nous savoir. Nous publierons les photos et leurs légendes. (Photo à une définition minimum de 300 dpi au format 10x15 cm). Vos envois à :

Marc Van de Velde - Erasme Ruelensvest 139 - 3000 Leuven

E-mail: mc.vandavelde@telenet.be - Tel: 0495 79 09 80



weer op aarde, stevig op de wielen. Maar de baron geeft weer gas en enkele seconden later zijn we weer in de lucht, nog sneller dan de eerste keer. Ik hoor enthousiaste kreten vanuit de tribunes. Men applaudisseert voor deze durfal, die voor de eerste keer in Duitsland een passagier heeft meegenomen in de lucht. Deze keer gaan we een stuk hoger, ondanks ons gewicht. Ik ben nu helemaal aangepast; ik ga iets comfortabeler zitten en ontdek het prachtige landschap dat stil onder ons voorbijkomt, zoals een panorama. De laatste stralen van de ondergaande zon vergezellen ons vliegtuig naar het veld voor de landingsfase. Het gevoel van absolute veiligheid verlaat me geen moment. Ik zie alleen deze vliegende man, die met een lichte druk van de hand ons doorheen de opkomende mist loodst. Het is een grote dag voor me. Een van die dagen die je te zelden meemaakt. Sta me toe dat ik mijn vriend de Caters hierbij bedank om me te hebben meegenomen als passagier boven het Duitse grondgebied.

(Uit het Duits vertaald door Désiré Herzet)

Om ons magazine nog veelzijdiger en aantrekkelijker te maken, lanceren we een oproep naar onze leden. In het volgende nummer willen we, indien mogelijk, twee nieuwe rubrieken starten en zijn op zoek naar materiaal, zowel teksten als foto's.

Herinneringen

Een korte tekst bij voorkeur geïllustreerd met een of meer foto's, over een interessante gebeurtenis uit uw eigen luchtvaartloopbaan of een evenement uit de geschiedenis van de luchtvaart waar u een bepaalde affiniteit mee hebt.



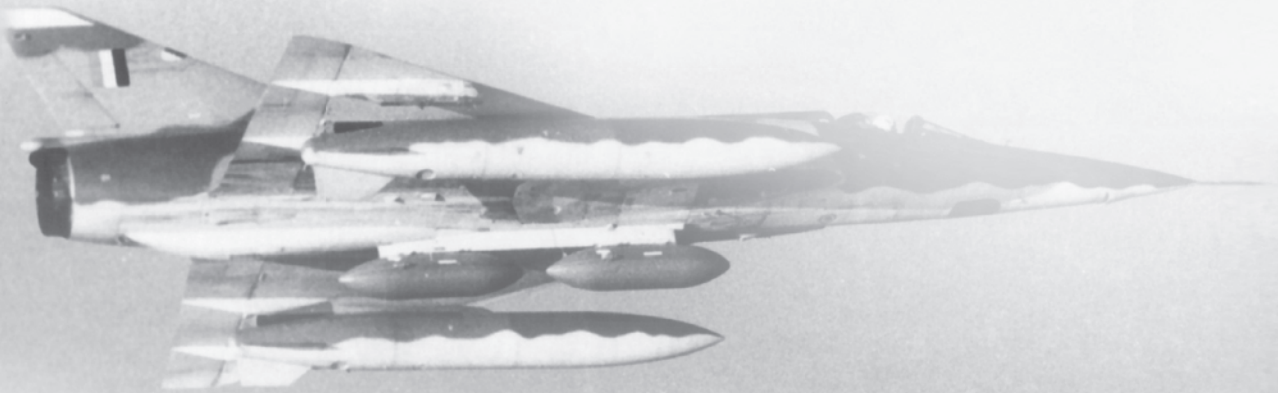
Hebt u geen zin of tijd om die tekst zelf te schrijven? Geen probleem. Zet wat kernwoorden op papier/e-mail en vermeld uw telefoonnummer. Dan bellen we u voor een telefonisch interview. Uiteraard krijgt u de tekst te lezen voor publicatie.

Fotoalbum

Dit worden 1 of 2 pagina's in ons magazine met uitsluitend foto's met een iets langere legende. Dus als u denkt dat u een foto of meerdere foto's hebt met een voor onze lezers interessant verhaal, laat het ons weten. Wij publiceren de foto (minimaal 300 dpi op formaat 10x15cm) met een legende erbij.

U kunt al uw reacties sturen naar:

Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé



De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte

Nous poursuivons la série des articles consacrés à cette « mémorable » journée du 28 mars 1972 où la Force Aérienne perd son premier Mirage, par un témoignage important... celui de Guy Fonteyne. Il est le premier concerné, puisqu'il se trouve à bord du BA25 quand l'avion « flame out » à cours de carburant et qu'il est obligé de s'éjecter à quelques kilomètres d'une piste qu'il espérait bien atteindre. Nous remercions Guy d'avoir bien voulu replonger dans ses souvenirs et nous relater cette aventure peu banale.

Nous tenons également à partager avec vous le récit de Marnix Brees et de Charles de Fabribeckers. L'un et l'autre sont pilotes à la 42^e Escadrille de reconnaissance. Ils font partie de la quarantaine d'avions qui décollent ce jour de Florennes dans le cadre du « mass launch » prévu dans le scénario du Tac Eval, exercice d'évaluation OTAN... Marnix nous raconte comment il a été diverti à Beauvechain et Charles nous explique comment il a réussi à poser son BR25 à Bierset. Après avoir lu ces récits, vous conviendrez avec nous que ce jour-là, la Force Aérienne peut vraiment s'estimer heureuse de n'avoir perdu qu'un seul avion...

There I was...

Relater des événements dramatiques dans lesquels on a été impliqués à son corps défendant, plus de quarante années après les faits n'est pas une sinécure ! La mémoire traumatique « étant faite d'un patchwork de trous de mémoire, de souvenirs réaménagés et de phases hyper-mnésiques », je crains que des péripéties, des faits, des détails se soient en partie estompés, qu'ils aient même totalement disparus dans les profondeurs de mon subconscient, et que par conséquent la subjectivité de mon récit contredise parfois la vérité historique. J'implore donc l'indulgence des lecteurs, particulièrement ceux qui ont été impliqués dans cette même mésaventure, qui l'ont vécue différemment, et qui en ont conservé des souvenirs durables et donc plus précis. Personnellement, je me suis appliqué à oublier le plus rapidement et le plus complètement possible le jour et les circonstances où, à cours de carburant et d'idées, j'ai failli devoir tester l'efficacité du siège éjectable d'un Mirage 5BR quasiment neuf, et inaugurer ainsi le répertoire des attritions sur ce type

We beëindigen deze serie over de 'memorable' 28ste maart 1972, de dag waarop de Luchtmacht zijn eerste Mirage verliest met een belangrijke getuigenis ... deze van Guy Fonteyne. Hij is de belangrijkste betrokkene want hij bevindt zich aan boord van de BA25 wanneer zijn vliegtuig 'flame out' door brandstofgebrek en hij zich moet uitschieten op enkele km van een baan die hij gehoopt had te bereiken.

We danken Guy dat hij in zijn geheugen is willen duiken om ons dat weinig alledaagse avontuur te vertellen.

We willen u ook de belevenissen van Marnix Brees en Charles de Fabribeckers niet onthouden. Ze behoorden allebei tot het 42ste smaldeel en maakten deel uit van een 40-tal vliegtuigen die op die fatale dag vanuit Florennes opstijgen voor een 'mass launch' zoals gepland in het scenario van de Tac Eval, een evaluatieoefening van de NAVO. Marnix vertelt ons hoe hij werd omgeleid naar Beauvechain en Charles legt uit hoe hij erin slaagde om zijn BR25 te landen in Bierset. Na het lezen van die verhalen zult u het met ons eens zijn dat de Luchtmacht van geluk mag spreken dat er die dag slechts één vliegtuig verloren ging...

There I was...

Dramatische gebeurtenissen vertellen waarin men, meer dan veertig jaar na de feiten, met gevaar voor eigen leven was betrokken is geen sinecure! Aangezien een traumatische herinnering bestaat uit een 'patchwork van bijgewerkte herinneringen, van gaten in de memorie en van hyper sterke herinneringen', vrees ik dat verwickelingen, feiten, details, gedeeltelijk vervaagd zijn, dat zij zelfs totaal verdwenen zijn in de diepten van mijn onderbewustzijn, en dat bijgevolg de subjectiviteit van mijn verhaal de historische waarheid soms tegenspreekt. Ik vraag dan ook om begrip van de lezers, in het bijzonder diegenen die bij ditzelfde ongelukkig verhaal betrokken waren, die het anders hebben ervaren, en die er levendige en dus meer nauwkeurige herinneringen aan hebben overgehouden. Persoonlijk heb ik mij ingespannen om zo snel en zo volledig mogelijk de dag en de omstandigheden te vergeten waarop ik, met een tekort aan brandstof en zonder ideeën, bijna was

d'appareil ! Trouille de ma vie...

Mon équipée commence donc par un beau matin de printemps où le temps ensoleillé endort à la fois la méfiance du météorologiste de service et celle du pilote qui n'a qu'un désir : s'envoyer en l'air. Tempête de ciel bleu avec des petites averses occasionnelles, éparses, localisées, tel était le menu météorologique du jour ! Il n'y avait aucune raison de croire que ces quelques giboulées apparemment inoffensive puissent se métamorphoser en blizzard austral. Le Wing de Florennes soutenait depuis deux jours une évaluation tactique (Tac Eval) menée par le commandement de l'OTAN, qui devait sanctionner la capacité opérationnelle du Wing après son rééquipement sur Mirage 5 BA et BR. Les enjeux étaient donc importants !

Le scénario d'une telle évaluation comportait inmanquablement à un moment donné une manœuvre qui consistait à engager en une fois tous les appareils en état de vol dans les deux escadrilles du Wing. Il s'agissait de les faire décoller dans les plus brefs délais, de lancer les chasseurs-bombardiers sur des objectifs de première importance, et pour les as de la reconnaissance aérienne, qui les suivaient de peu, de photographier les résultats de ces attaques. L'aérodrome ayant miraculeusement survécu dans le maelström des hostilités généralisées, il s'agissait aussi, bien entendu, de récupérer dans de bonnes conditions tous ces protagonistes dès lors que leurs missions étaient accomplies.

Après avoir reçu mes directives, les informations tactiques, et après avoir préparé mon vol dans la hâte et l'excitation du moment, je cours vers mon avion, le BRO1.

Je me sangle rapidement dans l'habitacle; après les vérifications d'usage et l'initialisation du système de navigation je démarre sans tarder le réacteur. Je m'aperçois alors que ma centrale gyroscopique ne fonctionne pas : la « boule », c'est-à-dire l'horizon artificiel principal refuse de se dresser correctement ; elle s'obstine à indiquer une inclinaison de plus de 30°. Je coupe le moteur, explique le problème au mécano puis à l'officier technicien venu aux nouvelles. Celui-ci entame une conversation sur son walkie-talkie, à la suite de laquelle il me demande d'utiliser la radio de bord pour contacter la tour de contrôle. J'obtempère, et je me retrouve en direct avec Dieu-le-Père en personne, c'est-à-dire le Chef de corps, qui me persuade rapidement et incontestablement qu'une boule n'est pas nécessaire pour voler dans les conditions VMC présentes : l'aérodrome affiche des conditions « bleu ». Pas le moindre petit pet de nuage dans le ciel lumineux, une visibilité qui - dixit le chef - permet au regard d'apercevoir son propre trou-du-c... au fin fond de l'horizon. Ce Chef de corps a une solide réputation à défendre, il carbure presque exclusivement à l'eau-de-vie écossaise, et je sais que ce soir au bar du mess mon intégrité physique pourrait en pâtir si je n'obtempère pas.

Je redémarre donc vite fait et je me mets à la poursuite des chasse-bombes dans l'espoir de filmer leurs exploits fictifs. Je navigue à vue ; comme d'habitude le système de navigation à plaquettes tombe à côté de ses pompes dès les cinq premières minutes du vol et je ne peux me fier à ses indications de position. Je renonce à le recalcr, tant sa dérive est rapide. Par contre, je suis heureux de constater que la « boule » semble se rétablir lentement. Tout baigne : quelque part au fin fond de la Bavière je croise une formation de Mirages 5BA qui remontent vers l'Ouest, mission sans doute accomplie. Mais quand tout baigne, l'expérience me l'a appris par la suite, c'est qu'on a oublié quelque chose : en l'occurrence de naviguer ! Je me paume... Je cherche en vain à retrouver ma route et mon objectif ! Je ne suis plus sûr de rien, aucun repère ne me permet de confirmer ma position. Le niveau du carburant baisse et le minimum prévu pour le retour est quasiment atteint : je décide d'abandonner la mission et de rentrer. Une prémonition ?

genoodzaakt om de schietstoel van een nagenoeg nieuwe Mirage 5BR te testen, en aldus het repertorium van verliezen op dit type te moeten inleiden! De schrik van mijn leven...

Mijn onfortuinlijke onderneming begint dus op een mooie lentemorgen waarop een stralende zon de argwaan in slaap wiegt van de weerkundige van dienst en van de piloot die maar een wens heeft: gaan vliegen. Overwegend blauwe hemel, met enkele occasionele, verspreide, lokale kleine buien, zo was het weerkundige menu van de dag. Er was geen enkele reden om aan te nemen dat deze luttel, ogenschijnlijk ongevaarlijke buien, zich konden omvormen tot een voorjaarsblizzard. De Wing van Florennes onderging sinds twee dagen een tactische evaluatie (Tac Eval), gevoerd door het commando van de NAVO, die erop was gericht om de operationele capaciteit van de Wing, na het heruitrusten met Mirage 5 BA en BR, vast te stellen. De inzet was dus belangrijk!

Het scenario van een dergelijke evaluatie hield onvermijdelijk in dat op een gegeven ogenblik alle vliegware vliegtuigen van de twee smaldelen van de Wing werden ingezet. Het kwam erop neer om ze te laten opstijgen in de kortst mogelijke tijdspanne, om de jager-bommenwerpers naar prioritaire doelwitten te sturen, en voor de azen van de luchtverkenning die ze op de voet volgden, om de resultaten van deze aanvallen te fotograferen. Aangezien het vliegveld op miraculeuze wijze werd gespaard in de maalstroom van veralgemeende vijandelijkheden, kwam het er uiteraard ook op neer om, eens hun opdrachten vervuld, al deze protagonisten in de beste omstandigheden te laten terugkeren.

Ik riem mij snel vast in de cockpit; na de gebruikelijke nazichten en de initialisatie van het navigatiesysteem, start zonder dralen de motor. Op dat ogenblik stel ik vast dat de gyroscopische centrale niet werkt: de 'boule', dit is de kunstmatige horizon weigert een juiste positie in te nemen; hij blijft koppig een helling van 30° aanhouden. Ik zet de motor af, leg het probleem uit aan de mecanicien en daarna aan de toegesnelde technische officier. Deze begint een conversatie over zijn walkie-talkie, waarop hij me vraagt om de controletoeren te contacteren via de boordradio. Ik gehoorzaam en kom direct in contact met God de Vader in persoon, 't is te zeggen de korpsoverste, die me snel en onbetwistbaar overtuigt dat een 'boule' niet nodig is om in deze VMC-condities te vliegen: het vliegveld geeft 'blue' meteorologische condities. Niet het minste wolkje aan de heldere lucht, een zicht dat - dixit de baas - het mogelijk maakt om je eigen achterwerk te zien aan de horizon... Deze korpsoverste heeft een stevige reputatie te verdedigen, hij draait bijna uitsluitend op Schots sterk water en ik weet dat indien ik niet gehoorzaam, mijn fysieke integriteit eronder zou kunnen lijden deze avond in de bar van de mess.

Ik start dus snel opnieuw op en zet de achtervolging in van de jager-bommenwerpers in de hoop om hun fictieve heldendaden te kunnen filmen. Ik navigeer op zicht; zoals gewoonlijk liet het staafjesnavigatiesysteem al na de eerste vijf minuten vlucht het afweten, ik kan zijn positiebepalingen niet vertrouwen. Aangezien het afdrijven zo snel is, zie ik er van af om het te hercalibreren. Daarentegen ben ik gelukkig vast te stellen dat de 'boule' zich stilaan schijnt te herstellen. Alles verloopt naar wens: ergens diep in Beieren kruis ik een formatie Mirage 5BA die terugkeren naar het westen, zending waarschijnlijk volbracht. Maar als alles vlot gaat, zo heeft de ervaring mij later geleerd, is het dat men iets is vergeten: in dit geval te navigeren! Ik vlieg verloren... Tevergeefs probeer ik mijn route en mijn doelwit terug te vinden! Ik ben van niets meer zeker, op geen enkele manier kan ik mijn positie bepalen. Het brandstofpeil zakt en het minimale niveau voor de terugkeer is zo goed als bereikt: ik besluit om de zending af te breken en terug te keren. Een voorgevoel?

In Luxemburg merk ik andere Mirages op, geïsoleerde toestellen, waarschijnlijk BR's, of in formatie van vier, zeker BA's. Allemaal vliegen ze naar Florennes. Plots trekt een eigenaardig verschijnsel mijn aandacht: een

Par le travers de Luxembourg, j'aperçois d'autres Mirages, des appareils isolés, probablement des BR, ou en formation de quatre, certainement des BA. Nous convergions tous vers Florennes. Une chose curieuse attire soudain mon regard : une ligne blanche de nuages qui barre l'horizon du sud au nord, qui grossit et s'amplifie à mesure que nous approchons de notre destination. La couleur de cette masse change également : une base de plus en plus sombre sous des enroulements éclatants. Plus de doute, une ligne de cumulo-nimbus nous coupe la route. J'ignore si elle a atteint Florennes. Passage rapide sur la fréquence d'approche... je reçois la confirmation que la « couleur » du terrain est passée du bleu le plus inoffensif au jaune, prévision orange, des plus menaçantes. Transfert vers le GCA qui me prend en charge pour un atterrissage aux instruments. Pas de soucis, j'ai encore un peu plus de 1.200 litres de carburant, suffisants pour vingt minutes de vol. Le fait d'avoir interrompu ma mission m'a donné un peu de marge. Si j'ai bonne mémoire, je suis précédé en finale par un autre pilote de la 42^e Escadrille, « Phil » Alvoet, qui parvient à se poser dans les premiers flocons de neige. Tendus, je suis les indications du contrôleur du mieux que je peux en utilisant l'horizon artificiel de secours pour maintenir l'assiette, et de la boule pour tenir le cap. Celle-ci s'est lentement stabilisée mais un écart léger persiste entre l'instrument principal et l'instrument de secours. Je ne peux donc pas lui faire totalement confiance. Est-ce que cette divergence instrumentale a compliqué mon pilotage, l'a rendu moins précis et m'a piégé dans une approche ratée qui m'a fatalement privé d'un atterrissage salvateur ? Mon ego persiste toujours à le croire, bien que le doute subsiste : j'aurais sans doute pu mieux faire si j'avais davantage su gérer le stress qui s'était déjà emparé de moi. Toujours est-il qu'arrivé aux minima, j'entrevois soudain dans les bourrasques de neige quelques lampes d'approches trop à gauche pour que je puisse encore m'aligner sans risquer de percuter le sol. Je remets donc vivement les gaz et je demande au contrôleur de me guider pour une nouvelle approche.

C'est à ce moment que les choses commencent vraiment à se gâter pour moi. Il me reste environ 900 litres de carburant ; le contrôleur GCA qui en a plein les bras m'envoie vers le contrôleur d'approche, qui m'envoie vers la cellule de diversion de Belga Radar. Je ne peux pas en placer une, tant la fréquence du radar est encombrée. Je crois comprendre que plusieurs avions sont en difficulté et que la plupart des terrains militaires sont fermés à cause du mauvais temps. Je crois entendre que Gosselies est ouvert. Étant donné que j'ai remis la gomme dans l'axe, sur un cap ouest, je décide de tourner vers le nord, direction Gosselies. Je ne suis pas monté bien haut, pensant que je sortirais de la crasse plus rapidement. Au bout de quelques minutes, je dois me rendre à l'évidence : pour la deuxième fois de la journée, je suis totalement paumé, « acuna » Gosselies ! Mais cette fois, c'est vraiment du sérieux : plus que 500 litres dans les réservoirs et du coton blanc tout autour de moi. L'adrénaline se répand sans retenue dans mes veines et mes artères, mon trouillomètre s'emballé : il faut absolument que je me fasse entendre de Belga et qu'un de leurs contrôleurs me donne la main, car je sens et surtout j'entends par la radio que le jour de gloire est sans doute arrivé, pour la FAé, comme pour moi ! J'interromps sans scrupules toutes les transmissions radios et je beugle en aveugle que je vais m'éjecter dans les trois minutes qui suivent. Peine perdue, personne ne m'accorde la moindre attention. J'ose à peine jeter un coup d'œil sur ma gauge : plus que 300 litres ! J'ouvre les gaz, et je commence à grimper. Je lance à intervalles de plus en plus courts de nouveaux appels de détresse, toujours sans effets positifs. Je comprends que ça cafouille du côté de Bierset, de Kleine-Brogel, et même de Bitburg. Je m'affole : 200 litres, 100 litres, je vire sur un cap sud-est, que j'espère être la direction des Ardennes, et je tente de me remémorer les actions à prendre pour l'éjection ; j'ai le cerveau en purée...

dikke witte wolkenrij die van zuid naar noord de horizon afsluit, die dikker en uitgebreider wordt naarmate we dichterbij onze bestemming komen. Ook de kleur van deze massa verandert: een steeds donkerder wordende basis onder helwitte opbollingen. Er is geen twijfel meer mogelijk, een rij cumulonimbussen verspert ons de weg. Ik weet niet of zij Florennes heeft bereikt. Snelle overgang naar de naderingsfrekwentie... ik krijg bevestiging dat de toestand van de basis van het totaal ongevaarlijke blauw naar geel is gezakt, met een bedreigend oranje vooruitzicht. Overschakeling naar de GCA die mij onder zijn hoede neemt voor een nadering op instrumenten. Geen nood, ik heb nog meer dan 1200 liter brandstof, voldoende voor twintig minuten vlucht. Doordat ik mijn zending onderbrak, heb ik wat meer marge. Indien ik me nog goed herinner, word ik in de eindnadering voorafgegaan door een andere piloot van het 42^{ste} Smaldeel, 'Phil' Alvoet, die erin slaagt zijn toestel aan de grond te zetten in de eerste sneeuwvlokken. Gespannen volg ik de richtlijnen van de controleur zo goed als ik kan; met behulp van de stand-by kunstmatige horizon om de dalhoek aan te houden en van de 'boule' voor de juiste koers. Deze heeft zich langzaam hersteld, maar er blijft een klein verschil bestaan tussen het hoofdinstrument en het noodinstrument. Ik kan het dus niet volledig vertrouwen. Heeft de afwijking tussen de instrumenten mijn stuurvaardigheid bemoeilijkt, minder precies gemaakt en mij gevangen in een mislukte nadering die mij uiteindelijk een verlossende landing heeft ontzegd? Mijn ego blijft daar vast van overtuigd, alhoewel de twijfel knaagt: ik zou het ongetwijfeld beter hebben gedaan indien ik meer meester zou zijn geweest van de stress die mij reeds was overvallen. In elk geval, eens de minima bereikt, zie ik plots tussen de sneeuwvlagen enkele naderingslichten, te ver naar links, om mij nog zonder risico om de grond te raken, op te lijnen. Resoluut start ik dus door en vraag aan de controleur om richtlijnen voor een tweede nadering.

Het is op dit moment dat voor mij de dingen in het honderd beginnen te lopen. Er resten mij nog ongeveer 900 liter: de GCA-controleur, die zijn handen vol heeft stuurt me naar de naderingscontroleur, die mij naar de uitwijkingscel van Belga Radar stuurt. Ik krijg er geen woord tussen, zodanig is de frekwentie overbezet. Ik meen te verstaan dat meerdere vliegtuigen in moeilijkheden verkeren en dat de meeste militaire velden wegens het slechte weer zijn gesloten. Ik meen te begrijpen dat Gosselies open is. Aangezien ik doorstartte in de as van de startbaan, naar het westen, beslis ik om naar het noorden te draaien, richting Gosselies. Ik ben niet erg hoog geklommen, denkend dat ik spoedig uit die vuiligheid zou komen. Na enkele minuten moet ik de waarheid onder ogen zien: voor de tweede keer die dag ben ik volledig de weg kwijt, 'acuna' Gosselies! Maar deze keer is het echt ernstig: slechts 500 liter in de tanks en wit katoen overal rond mij. De adrenaline spuit door mijn aders en slagaders, mijn angst slaat op hol: ik moet me absoluut laten horen aan Belga zodat een van hun controleurs mij kan bijstaan, want ik voel en vooral ik hoor via de radio dat ogenschijnlijk de dag van de waarheid is aangebroken voor de LuM, en voor mij! Zonder scrupules onderbreek ik alle radiocommunicaties en schreeuw luidkeels dat ik me binnen de drie volgende minuten zal uitschieten. Verloren moeite, niemand schenkt me de minste aandacht. Ik durf nog nauwelijks de brandstofmeter te bekijken: slechts 300 liter! Ik open het gas en begin te stijgen. Met steeds kleiner wordende tussenpozen stuur ik nieuwe noodoproepen uit, telkens zonder positief effect. Ik begrijp dat het een warboel is rond Bierset, Kleine Brogel en zelfs Bitburg. Ik ben radeloos: 200 liter, 100 liter, ik draai naar het zuid-oosten, wat ik hoop de richting te zijn van de Ardennen en probeer mij de te nemen acties te herinneren voor het uitschieten: mijn hersenen zijn moes... En plots, het mirakel! Rond de 4 à 5 duizend voet kom ik uit de wolken in een soort van trechter zonder wolken. Ik zie de grond en ... een rij naderingslichten die verdwijnen onder de andere kant van de trechter. Als de

Et tout d'un coup, le miracle ! Vers les 4 à 5 mille pieds, je débouche des nuages dans une sorte d'entonnoir dans lequel le ciel est dégagé ; je vois le sol, et je vois... une rangée de lampes d'approche qui disparaît sous la face opposée de l'entonnoir. En un éclair, le regard cloué sur les lampes, je mets le moteur au plein ralenti, je bascule l'avion dans une spirale descendante aussi serrée que possible pour ne pas sortir de l'entonnoir et me perdre à nouveau dans les masses nuageuses qui m'entourent. Sans aucun mérite, et par pure chance, ma spirale se termine plus ou moins dans l'axe des lampes d'approche. Je suis à présent très bas sous la couche, mais la visibilité est excellente. Il y a une piste devant moi, à quelques centaines de mètres. Ma vitesse est encore très élevée, trop élevée en tout cas pour sortir le train d'atterrissage selon les normes. Tant pis, je n'ai plus le choix : je sors le train quelques secondes avant de franchir le seuil de la piste, et je plaque l'avion sur le bitume mouillé ; il me faut toute la longueur de piste pour m'arrêter. Mon moteur tourne toujours, ma gauge indique 60 litres - une minute de vol...

Je ne sais pas où je suis ni où je pourrais parquer l'avion. Une voiture militaire arrive à tout allure ; on me fait signe de la suivre. J'aperçois des F-104 belges... On me gare, je coupe le moteur, la gauge est à zéro ! Une échelle « Mirage » est apposée, je me libère du siège et je veux descendre de l'avion ; mes jambes me lâchent et je manque m'écraser à terre. Un officier s'approche : il demande pourquoi j'ai atterri à contre sens sur un aérodrome fermé (black) ! Je le sollicite de me préciser d'abord où je suis ; il me répond : Beauvechain. Je suis emmené chez l'OSN (commandant du groupe de vol) qui m'accueille avec un sourire narquois : - « et alors, les p'tits gars de Florennes ne savent plus naviguer ? ». J'ai mon casque de vol à la main, je le tiens par la mentonnière. Une fureur aveugle m'envahit tout à coup ; je lève lentement la main avec le casque : je vais le fracasser sur la tête de ce con !... Dirk Desplenter qui assiste à la scène et qui s'aperçoit que je pète les plombs saute sur mon bras et le bloque ; il s'interpose et me souffle de me calmer. Je hurle à l'OSN une histoire passablement hystérique de laquelle il ressort qu'au moins une demi-douzaine de Mirage est allée au tapis à cause d'idiots qui tapent la carte dans une tour de contrôle d'un aérodrome plus vert que jaune, alors que, etc...

D'un air inquiet, l'OSN prend son téléphone. Florennes est en « mode Minimize » (les communications avec l'extérieur sont coupées), de même que Bierset, de même que Kleine-Brogel, de même que Belga Radar. C'est au tour de l'OSN de pâlir, lui qui avait laissé son aérodrome en condition « Black » sans transmettre les améliorations évidentes à la cellule de diversion.

Je suis donc amené au mess officier, où je suis invité à ingurgiter quelques bonnes pintes afin de reprendre mes esprits. Je suis ramené à Florennes où je retrouve tous mes chefs au bar du mess. Je suis accueilli avec de grands sourires, on me raconte les aventures de Guy, qui s'est éjecté, du Duc qui s'est vomis à côté de la piste à Bitburg, qu'un tel et un tel se sont posés de justesse, et dans quelles conditions folkloriques, ici ou là... Mon Chef de corps, mon OSN, mon CO, semblent particulièrement satisfaits de ma prestation : j'ai réussi à poser mon avion, il n'y a que le résultat qui compte ! Je ne dois pas me justifier, je ne serai pas sanctionné... On me demande simplement d'aller le lendemain à Beauvechain, pour récupérer mon avion et le ramener, train sorti, à Florennes. Des résultats de l'enquête qui a suivi, je n'ai pas de souvenir ; je me demande même si j'ai été interrogé !

Depuis cet événement, et tout au long de ma carrière aéronautique, j'ai chaque fois éprouvé quelque difficulté à effectuer sereinement une diversion ; je me demande bien pourquoi !

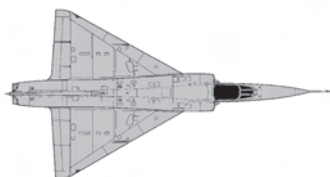
bliksem, de ogen vastgepind op de lampen, zet ik de motor in traagloop, en laat het vliegtuig zwenken in een neerwaartse spiraal die zo scherp als mogelijk wordt gehouden om niet uit de trechter te komen en mij weer in de omringende wolkenmassa te sturen. Zonder enige verdienste, en puur toevallig eindigt mijn spiraal min of meer in de as van de naderingslichten. Ik ben nu zeer laag onder het wolkendek, maar het zicht is uitstekend. Er ligt een startbaan voor mij, op enkele honderden meter. Mijn snelheid is nog zeer hoog, in elk geval te hoog om het landingsstel binnen de normen neer te laten. Het zij zo, ik heb geen keus: ik klap de wielen neer enkele seconden voor de drempel van de startbaan te bereiken en plak mijn vliegtuig op het natte asfalt: het kost mij de ganse lengte van de startbaan om tot stilstand te komen. Mijn motor draait nog altijd, de brandstofmeter duidt 60 liter aan - een minuut vliegtijd...

Ik weet niet waar ik ben, noch waar ik het vliegtuig zou kunnen parkeren. In alle vaart komt een militair voertuig aangereden: er wordt teken gedaan om het te volgen. Ik zie Belgische F-104... Ik word geparkeerd, zet de motor af, de meter duidt nul aan! Een Mirage ladder wordt aangebracht, ik maak mij los van de stoel en wil uit het vliegtuig komen: mijn benen begeven het en ik val bijna naar beneden. Er komt een officier op me af die me vraagt waarom ik tegen de vliegrichting in ben geland op een gesloten vliegveld (black)! Ik vraag eerst waar ik ben: hij antwoordt: Beauvechain. Ik word bij de OSN gebracht (commandant van de vlieggroep) die mij onthaalt met een spottend glimlachje: - "hewel, kunnen de gasten van Florennes niet meer navigeren?" Ik heb mijn vlieghelm in de hand die ik bij de kinriem draag. Plots overvalt mij een blinde woede: ik hef langzaam mijn hand op met de vlieghelm: ik zal hem op hoofd van die eikel verbrijzelen !... Dirk Desplenter die deze scene bijwoont en ziet dat ik de pedalen verlies, springt op mijn arm en blokkeert hem: hij komt tussen ons beiden en fluistert mij in om te kalmeren. Ik schreeuw een tamelijk hysterisch verhaal naar de OSN waaruit blijkt dat tenminste een half dozijn Mirage naar de haaien ging omdat idioten aan het kaarten zijn in een controletoren op een vliegveld dat meer groen is dan geel, terwyl, enz...

Verontrust neemt de OSN de telefoon. Florennes is in mode 'Minimize' (de verbindingen met buiten zijn afgesloten), zo ook Bierset, Kleine Brogel en Belga Radar. Het is de beurt aan de OSN om te verbleken, hij die de staat van zijn vliegveld "Black" behield, zonder de duidelijke weersverbetering aan de uitwijkcel te melden.

Uiteindelijk word ik naar de mess officieren gebracht waar ik wordt uitgenodigd om enkele pinten achterover te slaan om weer op mijn positieven te komen. Ik word teruggebracht naar Florennes waar ik al mijn oversten terugvind in de bar van de mess. Ik wordt er op een brede glimlach onthaald, men vertelt mij de avonturen van Guy, die zich met de schietstoel kon reddend, van Duc die naast de startbaan van Bitburg aan de grond kwam, van diegene en diegene die op het nippertje her en der in folkloristische omstandigheden konden landen... Mijn korpsoverste, mijn OSN, mijn CO schijnen bijzonder opgezet met mijn prestatie: ik slaagde erin mijn vliegtuig aan de grond te zetten, enkel het resultaat telt! Ik moet mij niet verantwoorden, ik zal geen sanctie opgelegd krijgen... Men vraagt mij simpelweg om 's anderendaags naar Beauvechain te gaan om mijn vliegtuig op te halen en het met uitgeklaapt landingsstel terug te brengen naar Florennes. Ik heb geen herinneringen aan het resultaat van het onderzoek dat hierop volgde: ik vraag me zelfs af of ik werd ondervraagd! Sinds dit evenement en doorheen gans mijn vliegloopbaan heb ik altijd wat moeite gehad om sereen een uitwijk oefening uit te voeren: ik vraag mij af waarom !

Marnix Brees



Éjection du S/Lt Guy Fonteyne du Mirage 5 - BA 25, le 28 mars 1972

Ayant terminé sa conversion sur Mirage 5, en remplacement du Thunderstreak F-84F, la base du 2^e Wing de Florennes est évaluée le 27 mars 1972, dans le cadre du premier « Taceval OTAN » sur ce type d'avion. Le deuxième jour de l'exercice, les deux escadrilles de la base, la 2^e et la 42^e Escadrille, reçoivent l'ordre du team OTAN d'effectuer un « general scramble ». Les avions décollent en un minimum de temps, soit plus ou moins 30 à 40 minutes. Je fais partie d'une section de six avions, « call sign 581 », composée du leader Bob Ducat, n°2 - moi-même, n°3 - Jojo Belot, n°4 - Luc Van den Haute, n°5 - Phil Dambly et n°6 - Mike Reizer.

Notre mission consiste en l'attaque d'un objectif au sol dans l'est de l'Allemagne. Tout se déroule normalement. Je n'ai pas de souvenirs particuliers de cette partie du vol.

Avant le départ, nous avons reçu comme instruction du team d'évaluation de simuler au retour une attaque de notre base afin d'évaluer les différentes réactions des équipes de défense aérienne et du personnel au sol. L'attaque s'effectue dans l'axe de la piste... sur un cap 270. Je vole en position « attack » sur mon leader et il me semble que la météo est satisfaisante pour effectuer cette manœuvre. Notre réserve carburant est suffisante, environ 1.200 litres, pour entamer ensuite la procédure d'atterrissage. Donc, « no sweat ». En fin d'attaque, en bout de piste, nous entrons dans une masse nuageuse et de neige très compacte. J'ai juste le temps de sauter dans l'aile de mon leader. Nous grimpons vers les 2.500/3.000 pieds.

Les autres membres de la formation n'ont pas eu le temps de rejoindre le leader. Du contrôle, nous recevons l'instruction de faire diversion vers la base de Bierset. Passé sur la fréquence de Belga Radar, un trafic radio incroyable empêche nos demandes d'instructions d'être perçues correctement par le contrôle. Mon leader essaye en vain d'avoir contact radio sur les différentes fréquences de Belga Radar, avec la base de Bierset et finalement sur « Guard » 243.0, la fréquence de secours. Sur cette dernière fréquence, nous entendons d'autres pilotes en détresse... Leurs demandes d'atterrissage d'urgence restent également sans réponse. Je me rends compte à ce moment que le déroulement de la procédure de diversion ne se passe pas correctement.

La base de Bierset ne répond toujours pas à nos appels. Le temps passe... environ 20 minutes depuis l'attaque. Nous volons vers le nord-est, toujours en formation serrée et dans les nuages. Ma lampe rouge des 600 litres est allumée depuis longtemps. Nous avons de moins en moins de chance d'atterrir dans des conditions normales.

Finalement, mon leader lance l'appel à l'aide qui doit réveiller toutes les instances à l'écoute sur la fréquence de détresse : le « Mayday call ». Il me reste environ sept minutes avant l'arrêt du moteur. La réaction est immédiate. Un contrôleur américain de la base de Bitburg, nous contacte et nous donne un cap pour rejoindre la base.

Nous nous trouvons à 5.000 pieds à environ 30 NM de la base, toujours en formation dans les nuages. Il me reste 135 litres... sans doute plus assez pour atteindre Bitburg. En effet, quelques instants plus tard, j'entends mon moteur s'arrêter. Après l'avoir signalé à mon leader, je m'éjecte « poignée haute ». Après avoir tiré la poignée à hauteur de la poitrine, je m'attends à partir directement. Il n'en est rien... Ce laps de temps me paraît anormalement long et je remue pour voir ce qui se passe, croyant que mon siège ne fonctionne pas. C'est à ce moment que j'ai été catapulté en dehors de l'avion. À demi-conscient (j'ai subi une poussée de 21 G), je n'ai plus vraiment de souvenir de la séquence d'éjection, de la séparation avec mon siège, si ce n'est d'un « tumbling » incroyable. Je suis finalement revenu à moi lorsque le dôme du parachute s'ouvre et provoque un choc salutaire. Le dinghy s'étant

Bail out van Olt Guy Fontaine uit Mirage 5 - BA 25, op 28 maart 1972

Na de beëindiging van de conversie op Mirage 5, die de F-84F Thunderstreak had vervangen, ondergaat de 2^e Wing van Florennes op 27 maart 1972 een Tactische evaluatie van de NAVO, en dit voor het eerst op dit nieuwe vliegtuigtype. Tijdens de tweede dag van deze oefening krijgen de twee smaldelen, het 2^e en het 42^e, het bevel van de NAVO-ploeg om een 'general scramble' uit te voeren. De vliegtuigen stijgen massaal op binnen een tijdspanne van ongeveer 30 tot 40 minuten. Ik maak deel uit van een formatie van zes vliegtuigen; 'call sign 581', samengesteld als volgt: leader, Bob Ducat; nr 2, ikzelf; nr 3, Jojo Belot; nr 4, Luc Van Den Haute; nr 5, Phil Dambly; nr 6, Mike Reizer.

Onze zending bestaat uit het aanvallen van een gronddoel in het oosten van de DBR. Alles verloopt normaal; ik heb geen speciale herinneringen aan dit gedeelte van de zending.

Met de bedoeling om de diverse reacties van het luchtverdedigingssysteem en het grondpersoneel te evalueren, hadden we vóór het opstijgen van het evaluatieteam de opdracht gekregen om bij het terugkeren een schijnaanval uit te voeren op onze eigen basis. De aanval gebeurt in de langzaam van de startbaan, richting 270. Ik vlieg in de 'attack'-positie t.o.v. de leader en het lijkt mij dat de weersomstandigheden het mogelijk maken om dit manoeuvre uit te voeren. Ook onze brandstofvoorraad van 1200 liter is voldoende om na de aanval gewoon te landen. Dus 'no sweat'. Echter, bij het beëindigen van de aanval, aan het einde van de startbaan, vliegen we een zeer dichte wolkenmassa met sneeuw in. Ik heb nog net de tijd om aan te sluiten in de vleugel van mijn leader. We klimmen tot 2500/3000 voet. De andere leden van de formatie zien we niet meer.

De controle geeft ons richtlijnen om uit te wijken naar Bierset. Maar op de frequentie van Belga Radar wordt onze vraag om instructies niet duidelijk begrepen. Er zijn gewoon te veel oproepen. Mijn leader tracht op verschillende frequenties contact te krijgen met Belga en met de luchtverkeerscontrole van Bierset. Tevergeefs. Hij schakelt uiteindelijk over naar Guard, '243.0', de noodfrequentie. Op dat kanaal horen we dat er nog andere piloten in nood zijn; en ook hun oproepen om richtlijnen voor een onmiddellijke landing blijven onbeantwoord. Op dat ogenblik besef ik dat de uitwijkingsprocedure niet normaal verloopt. De basis van Bierset beantwoordt onze oproepen nog steeds niet. De tijd gaat voorbij... ongeveer 20 minuten sinds onze aanval. We vliegen naar het noordoosten, nog steeds in dichte formatie in de wolken. Mijn rode lamp voor laag brandstofpeil van 600 liter brandt al een hele tijd. De kansen om een normale landing uit te voeren, worden steeds kleiner.

Uiteindelijk lanceert de leader het noodsignaal 'Mayday' om alle instanties attent te maken op de ernst van de toestand. Op dat ogenblik had ik nog voor ongeveer zeven minuten brandstof. De reactie volgt onmiddellijk. Een Amerikaanse controleur van de basis Bitburg roept ons op en geeft ons een koers naar de basis.

We vliegen nog steeds in 'close' formatie in de wolken op 5000 voet en zijn op ongeveer 30 NM van de basis. Ik heb nog 135 liter brandstof... onvoldoende om Bitburg te bereiken. Inderdaad, enkele ogenblikken later hoor ik de motor uitvallen. Ik verwittig mijn leader en schiet mij uit met de bovenste handgreep. Nadat ik de handgreep tot op borsthoogte heb getrokken, verwacht ik mij aan de uitschieting. Maar er gebeurt niets... het duurt me veel te lang en ik begin te denken dat de stoel niet werkt. Ik maak een beweging om te zien wat er gaande is en op dat ogenblik word ik uit het vliegtuig gekatapulteerd. Ik was half verdoofd (ik had een versnelling van 21 G ondergaan) en ik herinner me niets meer van de uitschieting en de scheiding van mijn stoel. Ik kan me enkel een ongelooflijke tuimeling herinneren. Ik kom uiteindelijk weer bij bewustzijn door de bevrijdende openingsschok van mijn parachute.

ouvert sous moi, je le largue afin de ne pas me blesser lors de l'atterrissage. Il fait mauvais temps et j'ai une importante dérive arrière.

Ayant fait quelques sauts en parachute dans le civil, je maîtrise relativement bien « l'affaire ». L'atterrissage en dérive arrière se déroule bien mais je ne peux empêcher d'être « dragué » pendant des secondes qui me paraissent interminables. En tirant une sangle latérale, je parviens à ramener vers moi le dôme du parachute. Le « dragging » s'arrête progressivement. Je ne suis pas beau à voir... un zombie tout tapissé de boue. Comme tout bon parachutiste, je plie mon « chute » et pose mon casque dessus.

Au loin, à environ 800 mètres, je remarque une enceinte militaire avec deux voitures devant un baraquement. Je m'approche et découvre que les voitures ont une immatriculation américaine. Ne recevant aucune réponse à mes appels, j'escalade la clôture et me dirige vers le bâtiment principal.

J'entre dans le baraquement et aperçois deux militaires américains, complètement abasourdis de me voir entrer ainsi dans leur bâtiment.

Je leur explique le contexte de ma visite... Ils s'empressent de sortir afin de vérifier la véracité de mon récit. En revenant vers mon paquetage, un hélicoptère militaire nous survole et se pose à côté de nous. Un major pilote et deux brancardiers américains en descendent et se mettent au « garde à vous ». Je suis impressionné !

Ils me demandent de m'allonger sur la civière et me conduisent à l'hôpital militaire de la base où je suis directement examiné. Le diagnostic n'est pas fameux ; un tassement de la D12 avec fissure de la colonne vertébrale. Pas bon pour le moral. Je reste deux jours à l'hôpital en mangeant des marmelades de toutes les couleurs. Heureusement, l'infirmière n'est pas désagréable à regarder...

Entretemps, un procureur belge est venu me rendre visite et m'a demandé de lui relater les circonstances de l'accident.

Au troisième jour d'hôpital, je suis très surpris de voir entrer dans la chambre notre chef de corps, le Colonel Bill Ongena. Il vient me chercher pour me ramener à Florennes... en DC3.

Accueil joyeux à la maintenance où de nombreux amis sont venus me saluer. Un grand moment. Après, ce sera moins gai. Des médecins de l'hôpital militaire à Bruxelles, je ne recevrai l'autorisation de voler que cinq mois plus tard. Après une séance de vols de « relâchage » en double commande à Bierset, j'ai réintégré la 2^e Escadrille début septembre 1972.

Ce 28 mars 1972 a marqué bon nombre d'entre nous et pendant de longues années le syndrome du « low level fuel » sera encore bien vivant.

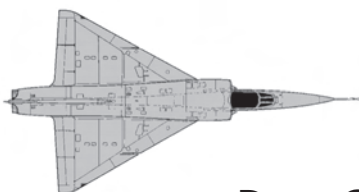
Om te beletten dat hij mij zou kwetsen bij de landing, ontkoppel ik mijn dinghy die zich automatisch ontplooid had en onder mij hing. Het is slecht weer en ik heb een vrij grote achterwaartse drift. Ik had reeds enige parachutesprongen in burger gedaan en kan de zaak vrij goed beheersen. De achterwaartse landing verloopt vlot, maar ik kan niet beletten dat ik gedurende meerdere, eindelijk lijkende, seconden op sleeptouw genomen wordt door de parachute. Uiteindelijk slaag ik erin de koepel naar mij toe te trekken met een laterale riem. De 'dragging' vermindert geleidelijk. Ik ben niet mooi om aan te zien... een zombie, helemaal onder de modder. Zoals alle goede parachutisten vouw ik mijn 'chute' op en leg ik er mijn helm bovenop. In de verte, op ongeveer 800 meter, merk ik een militaire omheining rond een barakkencomplex, en twee wagens. Ik ga erheen en merk dat de wagens een Amerikaanse nummerplaat hebben. Aangezien niemand op mijn roepen reageert, klim ik over de afsluiting en begeef mij naar het hoofdgebouw. Ik ga het gebouw binnen en bots op twee totaal verbouwde Amerikaanse militairen die verbaasd zijn een dergelijk individu in hun gebouw te zien binnenkomen. Ik leg hen de omstandigheden van mijn bezoek uit, en zij gaan samen met mij vlug naar buiten om de geloofwaardigheid van mijn verhaal na te trekken.

Wanneer we terugkomen bij mijn parachutepakket zie ik een militaire helikopter naderen en landen in onze omgeving. Een majoor piloot en twee brancardiers stappen uit en stellen zich in de houding. Ik ben onder de indruk!

Ze vragen me om op draagberrie te gaan liggen en vliegen me naar het militair hospitaal van de basis, waar ik onmiddellijk onderzocht word.

De diagnose is niet fameus; een samendrukking van de D 12 met een barst in de ruggenwervel. Niet goed voor het moreel. Ik blijf twee dagen in het hospitaal en eet er veelkleurige marmelades. Gelukkig is de verpleegster een aangename verschijning. Ondertussen krijg ik het bezoek van een Belgische procureur die mij ondervraagt over de omstandigheden van het ongeval. Op de derde dag van mijn verblijf word ik verrast door het bezoek van mijn korpsverste, kolonel Bill Ongena. Hij komt me oppikken en brengt me naar Florennes... met een DC3. Hartelijke ontvangst aan de onderhoudsloods; een onvergetelijk moment. Nadien wordt het minder prettig. Slechts vijf maand later geven de dokters van het militair hospitaal me de toestemming om opnieuw te vliegen. Na een aantal reconversievluchten op tweezitter in Bierset word ik begin september 1972 weer opgenomen in het 2^{de} Smaldeel. Deze 28 maart 1972 heeft bij velen onder ons sporen nagelaten; het syndroom 'low level fuel' bleef nog meerdere jaren nazinderen.

Guy Fonteyne



Abandonné des Dieux..., enfin presque !

28 mars 1972 : Tac Eval au 2^e Wing à Florennes. Au retour d'une longue mission de reconnaissance à basse altitude en Mirage 5 BR, le contrôle de Florennes me demande de grimper et d'attendre en altitude en raison d'une attaque simulée sur la base. J'annonce que je suis « short on fuel ». Qu'importe, il faut monter en circuit d'attente. Évidemment, à ce stade, aucune économie de carburant. Mais soit, ça ne va pas durer. En fait, cela dure. Et il y a des cumulonimbus qui barrent déjà le seuil de piste.

On m'autorise enfin à descendre. Je rentre dans la crasse et en descente mes commandes de stick se bloquent en roulis (formation de glace sur les

Door God verlaten ... of toch bijna!

28 maart 1972: Tac Eval in de 2^{de} Wing in Florennes. Bij de terugkeer van een lange verkenningsvlucht op lage hoogte in een Mirage 5 BR, vraagt de controle van Florennes me te klimmen en te wachten op grotere hoogte wegens een gesimuleerde aanval op de basis. Ik laat weten dat ik 'short on fuel' ben. Niet belangrijk, ik moet klimmen naar het wachtcircuit. Veel brandstof besparen, doe je daar natuurlijk niet mee. Hoe dan ook, het zal niet lang duren. Maar helaas, het duurt wel lang. En er hangen cumulonimbus over het begin van de baan.

Men geeft me eindelijk de toestemming om te dalen. Ik vlieg de brij binnen en terwijl ik daal blokkeert mijn stick (ijsvorming op de vleugels). Ik laat dat weten. Ik probeer wat stalls en denk dat ik zal kunnen landen met de motor

ails). Je l'annonce. Ayant fait quelques essais de dérapage, je pense pouvoir peut-être atterrir uniquement au moteur et palonnier. Pour ça, le delta est bon. Mais ce n'est pas la peine : à 6.000 pieds environ, les commandes se débloquent toutes seules.

Entretemps, l'aérodrome de Florennes est passé « RED », les plus mauvaises conditions météo. Tempête de neige partout. Impossible de rien voir devant. On m'envoie vers Kleine-Brogel (KB) en Campine, avec l'empressement d'un contrôle qui n'a aucune envie de se trouver scotché avec les problèmes qui s'annoncent. La lampe FUEL LOW est ON depuis un bon moment, en fait depuis ma descente sur Florennes. (Je l'ai « dimée », c'est moins énerver). Beaucoup d'appels à la radio, pas moyen de placer un mot. Et pas de contact radar ni avec Kleine-Brogel (trop loin), ni le contrôle radar de Glons, ni la base de Liège-Bierset (les conditions météo - neige ou électricité - occultent paraît-il les écrans).

Je préviens que par manque de fuel, je ne peux atteindre KB. On me divertit sur Liège. Après pas mal de « we can't see you », le radariste de Liège pense me voir (?) et me prend en charge. En descente directe. Au signal « you're over the threshold now (début de piste) », je regarde et je devine dans la tempête, sur le côté - on ne voyait toujours rien devant - à « nine o'clock HIGH », le coin du toit d'une ferme. Whaw !... On m'a sans doute confondu avec un avion plus loin devant !

Je continue tout droit à 2/300 pieds espérant ne pas rencontrer un terril et arrive au-dessus d'une piste violemment éclairée avec sur ma gauche des avions civils. Un moment je pense être au-dessus de l'aérodrome de Cologne-Bonn. Tant pis, pas le temps de chercher une fréquence. Et compte tenu du niveau de fuel, je tente un « 360, needle and ball » pour essayer de me retrouver face à la piste. J'atterrirai quel que soit l'endroit et la piste en usage.

Et je me retrouve au-dessus d'une autoroute... C'est bien Liège, mais ayant mal calibré mon virage, la piste est trop loin sur ma droite ! Plus de fuel. Alors, pourquoi pas : je décide d'atterrir sur une piste d'un autre genre. Le train est sorti ; je descends, j'y suis presque. Il y a un gros camion. Je le saute en imaginant la tête du camionneur debout sur ses freins, et, à ce moment, droit devant, surgissant des flocons, la silhouette noire d'un pont ! Adrenaline ! Je tire en réflexe dans le stick autant que le BR peut supporter, tout sorti. On est passé « pretty close. Very, very close... ».

L'avion a repris quelques pieds, et presque aussitôt, le contrôleur de Liège me crie : « I have you in contact ! » Je lui réponds : « I doubt I'll make it... ». Mais bon, ça a marché. Le radariste m'a fait un GCA (Ground Control Approach) en forme de spirale serrée. Je n'aurais pas, je crois, fait plus court en visuel. Good luck : no flame out on final ! Mais, je n'ai pas eu besoin de freiner... le moteur s'est éteint tout seul au milieu de la piste.

J'ai demandé à la tour : « what's the name of the radarist ? » « WHY ?!?! » m'a répondu une voix furibarde ! Je la reconnais : celle du colonel Soufnonguel (le commandant du Groupe de vol de Bierset). - « Because I'd like to offer him a bottle of champ. » - « Aah, ok ! »

En roue libre, j'ai dégagé la piste. Un clark m'a tracté jusqu'au hangar. Peu après, le plein refait, je suis rentré à Florennes où les conditions étaient redevenues convenables. Avec, je vois dans mon logbook, quelques loopings pour fêter ça.

Personne n'a jamais songé à me dire merci. Pas même les... inconscients qui à Florennes avec des cumulonimbus qui mangeaient la piste, ont été incapables de gérer cette crise opérationnelle, faisant courir ainsi à leurs pilotes des risques inconsidérés.

en het voetenstuur. Een delta is goed voor die dingen. Maar het hoeft niet: op ongeveer 6.000 voet deblokkeert de besturing zich vanzelf.

Ondertussen is het vliegveld van Florennes overgegaan naar 'RED', de slechtste meteorologische condities. De sneeuwstorm is nu overal. Naar voren zie ik helemaal niets. Men stuurt me naar Kleine Brogel (KB), met de gretigheid van een controle die niets te maken wil hebben met de problemen die zich aandienen. De lamp FUEL LOW is al een tijdje ON, eigenlijk al vanaf mijn daling naar Florennes (Ik dim de lamp, dat is minder énerverend). Veel oproepen op de radio, dus onmogelijk iets te zeggen. En geen radarcontact, niet met Kleine Brogel (te ver), niet met de radarcontrole van Glons, niet met de basis Luik Bierset (de meteo - sneeuw of elektriciteit - maakt de radarschermen onbruikbaar).

Ik laat weten dat ik wegens brandstoftekort KB niet kan bereiken. Men stuurt me naar Luik. Na heel wat "we can't see you's" denkt (?) de controleur van Luik dat hij me ziet en neemt me onder zijn hoede. Ik daal direct richting baan. Bij de boodschap "you're over the threshold now" kijk ik op en ontwaar aan mijn zijkant - vooraan was nog steeds niets te zien - op 'nine o'clock HIGH' de hoek van het dak van een boerderij. Wow! ... Men heeft me ongetwijfeld verward met een ander vliegtuig voor me!

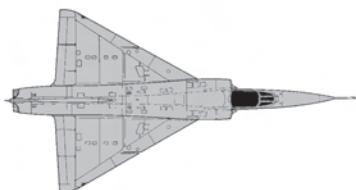
Ik vlieg rechtdoor op 2/300 voet in de hoop dat ik geen terril zal tegenkomen en arriveer boven een hel verlichte baan met burgervliegtuigen aan mijn linkerkant. Heel even denk ik dat ik boven de luchthaven van Keulen-Bonn ben. Helaas, ik heb geen tijd om een radiofrequentie te zoeken. Rekening houdend met de hoeveelheid brandstof probeer ik een 360 needle and ball om zo te proberen voor de baan uit te komen. Ik zal landen, waar ik ook ben, en welke baan er ook in gebruik is.

Ik bevind me boven een autosnelweg ... Het is wel degelijk Luik, maar ik heb mijn bocht verkeerd berekend, de baan is te ver naar rechts! Geen fuel meer. Dus waarom niet! Ik besluit te landen op een ander type baan. De wielen zijn uit; ik daal, ik ben er bijna. Ik zie een grote vrachtwagen. Ik spring erover en beeld me het gezicht van de chauffeur in, rechtop zijn remmen. Maar daar recht voor me, opdoemend uit de sneeuwvlokken, het zwarte silhouet van een brug! Adrenaline! In een reflex trek ik aan de stick zo hard de BR het kan verdragen, met alles eruit. Dat was pretty close. Very, very close ...'

Het vliegtuig heeft wat hoogte gewonnen, en op dat moment, schreeuwt de controleur van Luik me toe: "I have you in contact!" Ik antwoord: "I doubt I'll make it..." Maar goed, ik heb het gehaald. De controleur geeft me een GCA (Ground Controlled Approach) in de vorm van een scherpe spiraalbocht. Op zicht had ik hem niet scherper kunnen draaien. Good luck: no flame out on final! Maar, ik heb niet moeten remmen. De motor geeft er midden op de baan de brui aan. Ik vraag de toren: "What's the name of the radarist?" "WHY???" antwoordde een woedende stem! Ik herkende ze: het was Kolonel Soufnonguel (commandant van de vlieggroep van Bierset). - "Because I'd like to offer him a bottle of champ" - "Aah ok".

Ik rol de baan af. Een clark sleept me naar een hangar. Iets later, met een volle tank, keer ik terug naar Florennes, waar de omstandigheden ondertussen beter zijn. Met, zoals ik zie in mijn logbook, enkele loopings om dat te vieren. Niemand heeft er ooit aan gedacht om me te bedanken. Zelfs niet die onverantwoordelijken die in Florennes met cumulonimbus boven de baan, totaal niet in staat waren om die operationele crisis te beheren, wat hun piloten verplichtte krankzinnige risico's te nemen.

Charles de Fabribeckers



L'OBSERVATION AÉRIENNE DES ORIGINES À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE*



DE LUCHTWAARNEMING VAN HAAR ONTSTAAN TOT DE EERSTE WERELDOORLOG*

Les premiers avions militaires belges sont utilisés avec succès en complément des ballons captifs pour la mission d'observation. Au cours de la guerre, l'avion d'observation devient un outil indispensable de renseignement pour les échelons de commandement. La photographie aérienne révolutionne l'art de la guerre.

Les premières missions d'observation en avion

Le premier vol d'observation de l'histoire de l'aviation militaire a été effectué le 23 octobre 1911, au cours du bref conflit entre l'Italie et la Libye, par le capitaine Piazza. Après un vol d'une heure au départ de Tripoli, il a rapporté la position des troupes ennemies.

En Belgique, le sous-lieutenant Georges Nélis, officier du génie affecté à la Compagnie d'Ouvriers et Aérostiers, est le premier aviateur militaire belge. Les circonstances de cette désignation ont été décrites dans le chapitre traitant des origines de l'aviation militaire belge.

À la fin de l'année 1910, dans la continuité des missions des aérostiers, on n'entrevoit pas d'autre rôle pour l'aviation que celui de l'observation aérienne. Il est donc logique que ce soit au sein de cette unité du génie, qui remplit cette mission depuis 1887 au moyen de ballons captifs, que l'aviation militaire belge fasse ses premiers pas.

Moins d'un an plus tard, le 8 septembre 1911, les lieutenants Nélis et Dhanis effectuent la première mission opérationnelle d'observation de troupes en marche dans la région de Lierre, à bord d'un Farman HF-20, construit sous licence à Anvers par la firme Jero des frères Bollekens.

De eerste Belgische militaire vliegtuigen worden, samen met verankerde ballonnen, succesvol ingezet voor de waarnemingsopdracht. In de loop van de oorlog wordt het vliegtuig een onmisbaar instrument voor het verwerven van inlichtingen. De luchtfotografie brengt een revolutie teweeg in de krijgskunst.

De eerste waarnemingsopdrachten vanuit het vliegtuig

De eerste observatievlucht uit de geschiedenis van het militaire vliegwezen wordt uitgevoerd op 23 oktober 1911 door kapitein Piazza tijdens het korte conflict tussen Italië en Libië. Na een vlucht van een uur, vertrekkende vanuit Tripoli, rapporteerde hij de positie van de vijandelijke troepen.

In België is onderluitenant Georges Nélis, officier van de genie aangehecht aan de Compagnie van grondwerkers en ballonvaarders, de eerste militaire piloot. De omstandigheden van deze aanstelling werden beschreven in het hoofdstuk over het ontstaan van de militaire luchtvaart.

Aan het einde van het jaar 1910 ziet men voor de ballonvaarders geen andere rol dan die van de luchtwaarneming. Het is dus logisch dat het binnen de schoot van de genie is, die deze opdracht met verankerde ballonnen sinds 1887 vervult, dat het Belgisch militaire vliegwezen haar eerste stappen zet.

Minder dan een maand later, op 8 september 1911, voeren de luitenanten Nélis en Dhanis de eerste operationele waarnemingsopdracht uit van marcherende troepen in de regio van Lier. Dat gebeurt aan boord van een Farman HF-20, onder licentie gebouwd in Antwerpen door de firma Jero van de gebroeders Bollekens.

Brasschaet-Polygone. - Biplan militaire Farman Pilote L'Nélis.



Farman HF-20
piloté par
Georges Nélis.

Farman HF-20
bestuurd door
Georges Nélis.

Ce mois de septembre 1911 voit également, à l'École de pilotage de Brasschaat, le démarrage du premier cours d'observateur : « Cours d'observation et de renseignements par aéroplanes ». Pour pouvoir participer à ce cours, il faut être détenteur d'un brevet civil de pilote. Ce cours est sanctionné par des épreuves théoriques, portant sur les matières suivantes : moteurs, cellules, météorologie, orientation et tactique d'aviation. Le test en vol, la plus difficile des épreuves, consiste en un vol de 40 km en circuit fermé à une altitude minimum de 100 m. Le pilote doit par ailleurs passer au-dessus d'un point géographique qui ne lui est désigné qu'au moment de la mise en marche du moteur. Dans sa fonction d'observateur, le candidat doit, dans l'ordre, identifier un point géographique, observer une troupe en marche et donner une estimation de son importance.

L'année 1913 est décisive pour l'aviation militaire belge. La séparation des aéroliers et des aviateurs est concrétisée le 16 avril 1913, par un arrêté royal signé par le Roi Albert I, créant officiellement la Compagnie des Aviateurs. La Compagnie se divise en un certain nombre d'escadrilles. Chaque escadrille dispose de quatre équipes de deux officiers (pilote et observateur) et en principe de quatre avions.

Lors des grandes manœuvres de l'Armée belge dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, le 25 août 1913, c'est la grande première pour deux escadrilles de quatre biplans Farman HF-20. Divers vols d'observation sont effectués et démontrent aux plus sceptiques tout l'avantage que l'on peut tirer des informations récoltées au départ de la troisième dimension. Les compliments adressés aux équipages par le commandant d'une des forces en présence, le général, t Serclaes, ne laissent aucun doute à ce sujet : « ce sont vos renseignements qui ont le plus contribué à la réussite de cette manœuvre ».

Le Commandant de la Compagnie, le commandant Mathieu, bien qu'il ne soit pas aviateur, est un des premiers à réaliser que l'avion peut être d'une grande utilité pour l'observation et l'ajustement des tirs d'artillerie. Des essais de « télégraphie sans fil » sont effectués avec succès au cours de la manœuvre, mais tout comme dans le domaine du tir aérien, ces expériences resteront sans suite et il faudra attendre plus de deux années de conflit avant que les observateurs ne puissent utiliser des communications air-sol.

*Brasschaat :
le commandant Mathieu
et son personnel
devant un HF-3.*



Le commandant Mathieu est également le premier à rédiger un règlement régissant « le Service en Campagne de l'Aviation de Reconnaissance (1) ». L'article 45 de ce règlement précise que le but essentiel d'une mission opérationnelle est la récolte et la transmission des informations. Ces dernières doivent parvenir le plus vite possible aux autorités

In diezelfde maand september 1911 ziet in de vliegschool van Brasschaat ook de eerste cursus voor waarnemer het levenslicht: 'Cursus voor waarneming en inlichtingen door middel van het vliegtuig.' Om aan deze cursus te mogen deelnemen moet men houder zijn van een burgerbrevet van piloot. Deze opleiding wordt afgerond met theoretische proeven over motoren, vliegtuigrompen, meteorologie, oriëntatie en vlucht tactiek. De vliegtest, de moeilijkste van alle proeven, bestaat uit een vlucht van 40 km binnen een afgebakend circuit op een hoogte van minimaal 100 m. De piloot moet trouwens een geografisch punt overvliegen dat hem slechts wordt meegedeeld bij het starten van de motor. De kandidaat-waarnemers wachten de volgende opdrachten: een geografisch punt identificeren, marcherende troepen observeren en een schatting geven van hun aantallen.

Het jaar 1913 is beslissend voor het Belgische militaire vliegwezen. De scheiding van de ballonvaarders en vliegers wordt bij Koninklijk Besluit, getekend door Koning Albert I, geconcretiseerd op 16 april 1913 met de officiële oprichting van de compagnie van de vliegers. De compagnie valt uiteen in een bepaald aantal smaldelen. Elk smaldeel bestaat uit vier ploegen van twee officieren (piloot en waarnemer) en in principe vier vliegtuigen.

Op 25 augustus 1913, tijdens de grote manoeuvres van het Belgisch leger tussen Sambre en Maas, is het de grote première van twee smaldelen van vier tweedekkers Farman HF-20. Meerdere observatievluchten worden uitgevoerd en overtuigen zelfs de meest sceptische personen van de voordelen van de informatie die ingezameld wordt via de derde dimensie. De complimenten van de bevelhebber van één van de aanwezige eenheden, de generaal 't Serclaes, aan de bemanningen laten geen twijfel bestaan: "Het zijn uw inlichtingen die het meest hebben bijgedragen aan het slagen van dit manoeuvre."

De bevelhebber van de compagnie, commandant Mathieu, hoewel geen piloot, is een van de eersten om te beseffen dat het vliegtuig van groot belang kan zijn voor doelaanduiding en het corrigeren van artillerievuur. Testen met de 'telegraaf zonder draad' worden tijdens de manoeuvre met succes uitgevoerd, maar net zoals bij het lucht-luchtschieten, bleven deze proefnemingen zonder resultaat en moest men meer dan twee oorlogsjaren wachten vooraleer de observators de lucht-grondcommunicatie konden gebruiken.

*Brasschaat :
commandant Mathieu
en zijn personeel
voor een "HF-3"*

Commandant Mathieu is ook de eerste die een reglement opstelt dat de 'Dienst ten veld van het verkenningsvliegwezen' regelde. (1) Artikel 45 van dit reglement stelt dat de essentiële doelstelling van een operationele opdracht het verzamelen en doorgeven van informatie is. Deze dient zo snel mogelijk bij de betrokken autoriteiten te komen met

concernées à l'aide d'un « Bulletin de Renseignement ». Ce bulletin restera en usage tout au long du conflit.

Le 3 février 1914, l'État-major de l'Armée prend la décision de créer une catégorie d'officiers dénommés « observateurs militaires en aéroplane ». Jusqu'à cette date, les équipages étaient constitués de deux pilotes, dont l'un remplissait la fonction d'observation. Par cette mesure, l'État-major parviendra à augmenter rapidement les effectifs du personnel navigant opérationnel, la formation d'un observateur, dans sa fonction opérationnelle, étant moins longue et moins onéreuse que celle d'un pilote.

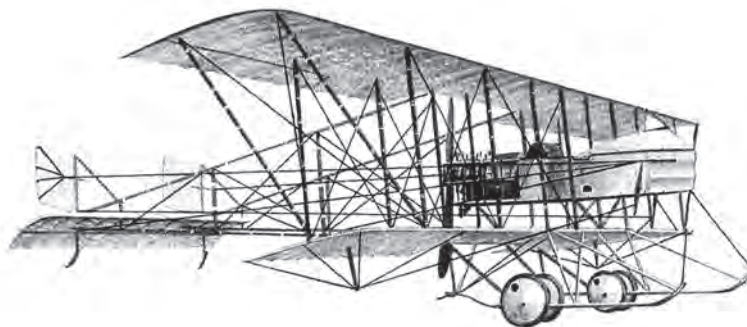
La mission d'observation et de reconnaissance au cours de la Première Guerre

Au moment où l'aviation belge entre en guerre, le 4 août 1914, elle dispose d'une vingtaine d'appareils Henri Farman HF-20, une version évoluée des premiers HF-3. Ces appareils équipent la 1^{ère} Escadrille qui est déployée à Ans au profit de la place forte de Liège. La 2^e Escadrille est déployée à Boninne en support de la place forte de Namur. La 3^e et la 4^e Escadrille sont mises à la disposition de la place forte d'Anvers, au départ de Brasschaat. À ces avions, il faut ajouter les quatre appareils de la 5^e Escadrille, composée de pilotes privés (2) qui n'hésiteront pas à rejoindre l'aviation pour combattre l'envahisseur.

Dès les premières heures du conflit, le Grand Quartier Général (GQG) de l'Armée fait appel à l'aviation pour effectuer toute une série de reconnaissances, non plus aux frontières, mais au-dessus du territoire allemand, en vue de découvrir le dispositif et les intentions de l'ennemi.

Ces missions de reconnaissance continuent au cours des premiers jours de combat, non sans pertes, ce qui amène le commandement à demander l'aide du Gouvernement français. Dès le 11 août, huit appareils Maurice Farman viennent remplacer les avions détruits ou à bout de souffle. À la fin du mois, la firme Bollekens livre quatre nouveaux HF-20.

Maurice Farman
MF11 - 1914.



En dépit de toutes les vicissitudes (accidents, mauvaises conditions atmosphériques fréquentes, manque de matériel, problèmes de communication dus à la dispersion des unités) l'aviation exécute la mission qui lui incombe avec une grande efficacité. Au cours des septante vols, effectués tant au profit des états-majors de divisions que du GQG, elle a largement démontré qu'elle constituait un outil de renseignement indispensable pour le haut commandement.

Le repli général de l'Armée sur Anvers ayant été décidé le 20 août 1914, les opérations se poursuivent au départ de Wilrijk. Aux vols de reconnaissance tactique, aux alentours de la place forte, viennent s'ajouter les missions de reconnaissance stratégique pour repérer le mouvement des troupes allemandes en Belgique et même dans le nord de la France. Cette période va aussi voir naître d'autres missions : les premiers

behulp van een 'Informatierapport'. Dit verslag zal tijdens heel de oorlog in gebruik blijven.

Op 3 februari 1914 neemt de generale staf van het leger de beslissing een categorie officieren te creëren genaamd 'militaire observators in vliegtuig'. Tot dan bestond de bemanning uit twee piloten, waarvan één de functie van waarnemer vervulde. Door die maatregel zal de generale staf erin slagen om snel de getalsterkte van het operationeel vliegend personeel op te drijven, daar de opleiding van een waarnemer in zijn operationele functie minder lang duurde en minder duur was dan die van een piloot.

De waarneming- en verkenningsopdracht tijdens de Eerste Wereldoorlog

Op het moment dat het Belgische vliegwezen in oorlog treedt, op 4 augustus 1914, beschikt het over een twintigtal toestellen Henri Farman HF-20, een geëvolueerde versie van de eerste HF-3. Deze toestellen rusten het 1^{ste} smaldeel uit dat zich te Ans bevindt ten bate van de versterkte vesting Luik. Het 2^{de} Smaldeel bevindt zich in Boninne ter ondersteuning van de versterkte vesting Namen. Het 3^{de} en 4^{de} Smaldeel zijn gestationeerd in Brasschaat en ondersteunen de versterkte vesting Antwerpen. Bij deze toestellen moeten we nog de vier vliegtuigen van het 5^{de} Smaldeel tellen, dat samengesteld is uit privé-piloten (2) die niet aarzelen om de rangen van het vliegwezen te versterken teneinde de invaller te bestrijden.

Vanaf de eerste uren van het conflict doet het Groot Hoofdkwartier (GHK) van het leger een beroep op het vliegwezen om een hele reeks waarnemingsopdrachten uit te voeren. Dit gebeurt niet langs de grens, maar boven Duits grondgebied teneinde het dispositief en de intenties van de vijand te weten te komen.

Deze missies vinden de eerste dagen van de strijd plaats maar niet zonder verliezen zodat het opperbevel hulp vraagt aan de Franse regering. Vanaf 11 augustus komen acht Maurice Farman toestellen de vernietigde

vliegtuigen, of toestellen die aan het einde van hun latijn waren, vervangen. Op het einde van de maand levert de firma Bollekens vier nieuwe HF-20's.

Ondanks al deze wederwaardigheden (ongelukken, vaak slecht vliegweert, gebrek aan materieel, en communicatieproblemen ten gevolge van de verspreiding van de eenheden) voert het vliegwezen de taak die op haar rust met veel doeltreffendheid uit. In zeventig vluchten, verricht ten bate van de staven van de divisies en van het GHK, toonde het vliegwezen duidelijk aan dat het een onmisbaar inlichtingeninstrument was voor het opperbevel.

Na de algemene terugtocht van het leger naar Antwerpen, beslist op 20 augustus 1914, worden de opdrachten uitgevoerd vanuit Wilrijk.

réglages d'artillerie (3) et les premières missions de photographie des positions ennemies.

Pendant la période d'opérations autour d'Anvers, l'aviation belge a effectué près de cent quarante sorties.

À la suite de la décision de repli de l'Armée belge sur l'Yser, l'aviation se redéploie à Saint-Pol-sur-Mer près de Dunkerque et à Furnes (Kerkepanne) à partir du 7 octobre, le parc d'aviation (le support logistique) s'établissant à Beaumarais, aux environs de Calais. Les reconnaissances aériennes permettent de ramener au commandement de précieux renseignements sur les mouvements des troupes allemandes, sur les tentatives ennemies de lancement de passerelles ou de ponts de bateaux et sur la montée des inondations.

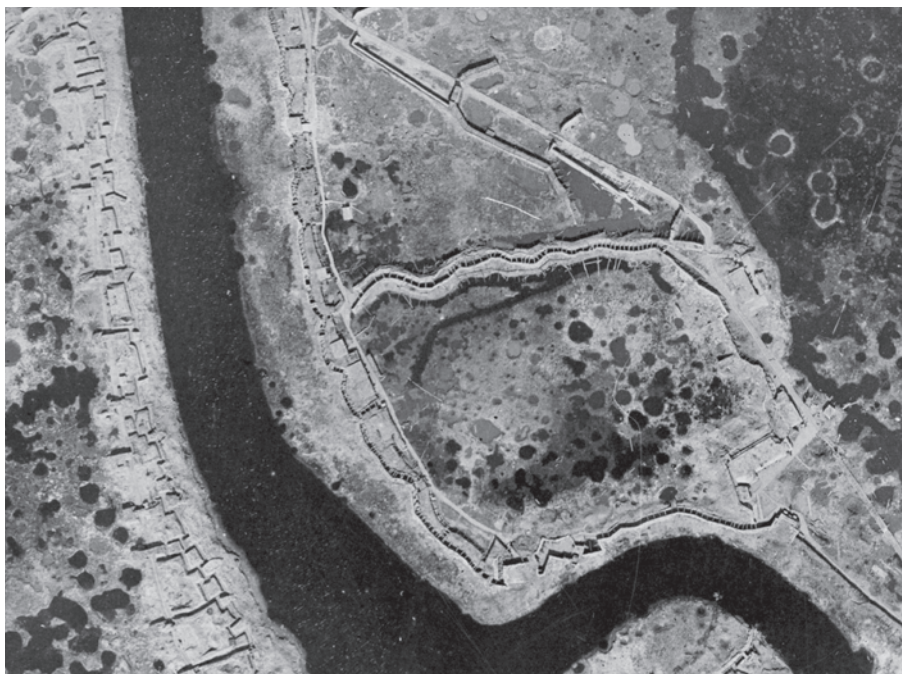
Malgré les mauvaises conditions météorologiques, avec comme conséquence la perte de onze appareils gravement endommagés ou détruits, quelque 150 missions de reconnaissance seront effectuées entre le 7 octobre et le 24 décembre 1914.

Naast de tactische verkenningsvluchten nabij de versterkte vesting zijn er ook nog de strategische verkenningsmissies om de bewegingen van de Duitse troepen in België en zelfs het noorden van Frankrijk vast te stellen. In deze periode zien we ook het ontstaan van andere opdrachten: de eerste opdrachten voor artillerie doelaanduiding (3) en de eerste missies waarbij foto's worden genomen van de vijandelijke posities.

Tijdens de vijandelikheden rond Antwerpen heeft het Belgische vliegwezen bijna 140 vluchten uitgevoerd.

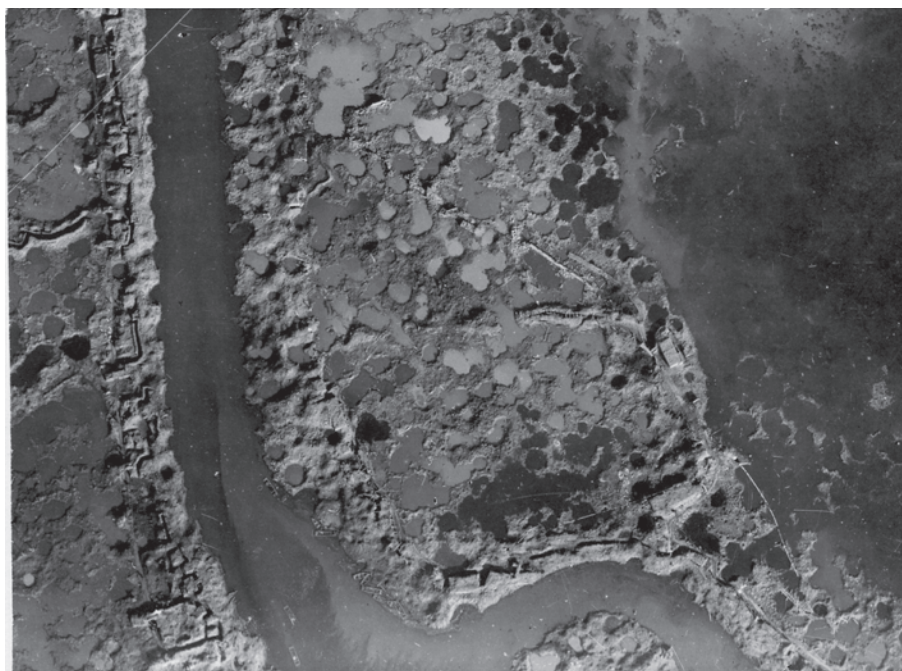
Na de beslissing het Belgisch leger zich achter de IJzer terug te trekken, wordt het vliegwezen vanaf 7 oktober ingezet in Saint-Pol-sur-Mer nabij Duinkerke en Veurne (Kerkepanne). De logistieke ondersteuning installeert zich te Beaumarais in de buurt van Calais. De luchtverkenning bezorgt het commando kostbare inlichtingen over de bewegingen van de Duitse troepen en pogingen van de vijand om passerelles of bootbruggen aan te leggen, evenals informatie over de voortgang van de inundaties.

Ondanks de slechte meteorologische omstandigheden, met als gevolg



CONFLUENT DU CANAL
D'HANDZAENE AVANT LE
TIR.

On y distingue toute l'organisation ennemie avec tranchées, boyaux, abris en béton, passerelles, pare-balles, etc...



CONFLUENT DU CANAL
D'HANDZAENE APRES LE
TIR.

Les photos peuvent servir au contrôle du tir afin d'en vérifier les résultats par comparaison avec des vues prises antérieurement.

Les nouvelles missions et le développement de la photographie aérienne

Au cours de la première année de la guerre de stabilisation, en 1915, le nombre des avions mis en œuvre a pu croître grâce à l'aide fournie par l'industrie française. La très grande majorité des missions consiste encore en des vols de reconnaissance. Une nouvelle mission apparaît toutefois à partir de février 1915, le réglage du tir de l'artillerie.

D'une grande complexité, cette nouvelle mission n'est pas non plus sans danger, vu la confusion qu'elle entraîne auprès de notre propre défense aérienne. Le commandement estime nécessaire de rappeler qu'une identification formelle s'impose avant d'ouvrir le feu : « S'il importe d'une part de ne négliger aucun moyen de nuire aux avions ennemis, il est indispensable d'autre part que toutes les mesures soient prises pour éviter la confusion entre les appareils alliés et ceux de l'ennemi ».

Les opérations de réglage de tir seront facilitées par l'installation progressive d'appareillages radio à bord des avions. L'évolution technologique dans ce domaine permet également de mettre au point des techniques de liaison avec l'infanterie. En raison de limitations techniques, les transmissions ne peuvent se faire que dans le sens air-sol. Le but poursuivi est de renseigner les commandements de divisions ou d'échelons supérieurs sur la position et le mouvement des leurs propres troupes.

La photographie aérienne va ainsi s'imposer à partir de 1915 et supplanter le croquis que l'observateur était jusqu'alors contraint d'établir. Le lieutenant Jules Jaumotte avait déjà compris avant la guerre, tout l'intérêt d'un service photographique pour l'aviation de reconnaissance. On peut

het verlies van elf zwaar beschadigde toestellen, worden 150 verkeningsvluchten uitgevoerd tussen 7 oktober en 24 december 1914.

Nieuwe opdrachten en de ontwikkeling van de luchtfotografie

In de loop van 1915, het eerste oorlogsjaar van stabilisering, kon het aantal vliegtuigen in dienst oplopen dankzij de door de Franse industrie geleverde hulp. Het overgrote deel van de opdrachten bestaat nog uit verkeningsvluchten. Vanaf februari 1915 ziet toch een nieuwe opdracht het licht: het bijsturen van artillerievuur (doelaanduiding). Deze nieuwe opdracht is van een grote complexiteit en niet zonder gevaar aangezien ze verwarring teweeg brengt bij de eigen luchtverdediging. Het commando acht het noodzakelijk eraan te herinneren dat een formele identificatie noodzakelijk is alvorens het vuur te openen: "Hoewel het enerzijds belangrijk is geen enkel middel te negeren waarmee vijandelijke vliegtuigen schade toegebracht kan worden, is het anderzijds volstrekt noodzakelijk alles in het werk te stellen om verwarring te vermijden tussen geallieerde en vijandige toestellen."

Het bijsturen van het artillerievuur wordt vergemakkelijkt door de progressieve installatie van radioapparatuur aan boord van de vliegtuigen. De technologische evolutie binnen dit domein maakt het ook mogelijk om de verbindingstechnieken met de infanterie te verfijnen. Omwille van technische beperkingen kunnen de transmissies slechts gebeuren vanuit de lucht naar de grond. Het nagestreefde doel is het inlichten van de divisiecommandanten of hogere echelons over de positie en de bewegingen van de eigen troepen.

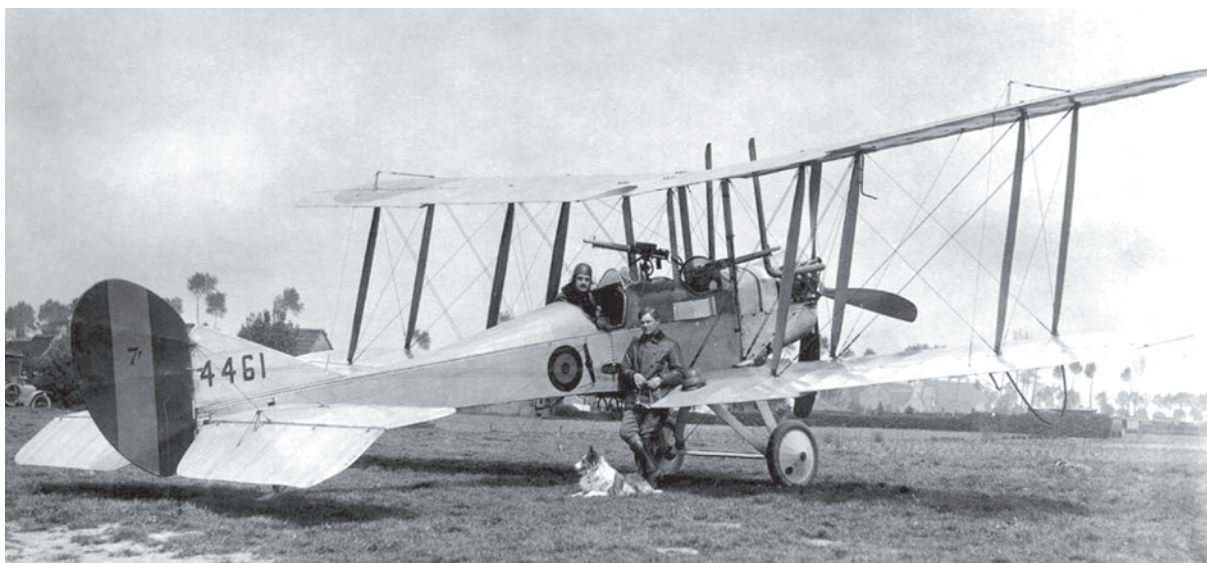


LE BOYAU DE LA MORT (14-10-1917)
(Beerst-Bloote).

parler de lui comme d'un pionnier en la matière. Il est tout naturellement chargé de la création du Service photographique de l'aviation belge. Fin 1915, il met au point le procédé stéréoscopique (4) permettant de découvrir le camouflage le plus ingénieux, procédé qui est encore utilisé de nos jours lors de l'examen de pellicules photos.

Le 9 février 1916, le Service photographique transmet, avec les photos prises deux jours auparavant, son premier bulletin commentant les photos. C'est une première. En peu de temps, ce service arrive à un degré de perfection qui fait l'admiration des armées alliées. Les améliorations apportées à la conception de nouvelles caméras, à la qualité du papier photographique ainsi qu'aux procédés d'étude des photos entraînent la naissance d'une nouvelle technique, l'interprétation photographique.

Vu la spécialisation et la technicité accrue de la mission d'observation, ce même mois de février 1916, la 6^e Escadrille est formée à Houtem-lez-Furnes, avec comme mission quasi exclusive, les missions de reconnaissance de jour. L'escadrille est équipée de Royal Aircraft Factory B.E.-2C à moteur RAF 1a en «V» de 90 CV. L'abeille est choisie comme emblème d'escadrille du fait du nom de l'avion sur lequel elle opère. En effet, «Bomber Experimental», ou «B.E.», soit «Bi-l» phonétiquement, peut s'approcher de «Bee» ou abeille en anglais.



Houtem, 1916. RAF BE 2C «Mayrett» de la 4^e Escadrille. Equipage Lt. Henri Crombez et Lt. Frédéric de Woelmont

Houtem, 1916. RAF BE 2C «Mayrett» van het 4^{de} Smaldeel. Bemanning Lt. Henri Crombez en Lt. Frédéric de Woelmont

Le B.E.-2 est un biplan réputé d'une grande stabilité. Il est entré en service au Royal Flying Corps anglais en 1912 et 3.260 exemplaires seront construits sous différentes versions.

Les missions de reconnaissance à la 6^e Escadrille ne se limitent pas uniquement à l'observation des premières lignes ou de la zone des batteries de canons. En effet, régulièrement, les avions effectuent de la surveillance des grandes routes et des voies ferrées, de l'évaluation du matériel ferroviaire dans les gares, de la découverte et du contrôle de cantonnements, de parcs, de dépôts ainsi que d'aérodromes ennemis.

En février 1917, Jules Jaumotte est envoyé à Paris afin d'exposer au président de la commission de l'aviation «militaire russe, le fonctionnement

Op die manier neemt de luchtfotografie 1915 de plaats in van de schetsen, die de waarnemer tot dan moest maken. Luitenant Jules Jaumotte begreep al voor de oorlog het belang van een fotografische dienst voor het verkenningsvliegwezen. Men kan hem zelfs beschouwen als een pionier in dat verband. Het is dan ook niet meer dan normaal dat men hem belast met de oprichting van de Fotografische Dienst van het Belgische Vliegwezen. Einde 1915 ontwikkelt hij het stereoscopisch procédé (4) dat het mogelijk maakt om de meest ingenieuze camouflage te ontdekken. Dit procédé wordt vandaag nog gebruikt bij het onderzoek van fotofilm.

Op 16 februari 1916 publiceert de Fotografische Dienst haar eerste rapport waarin foto's worden becommentarieerd die twee dagen eerder werden genomen. Het is een première.

Vrij snel bereikt deze dienst een graad van perfectie die de bewondering opwekt van de geallieerde legers. De verbeteringen die worden aangebracht aan de ontwikkeling van nieuwe camera's, aan de kwaliteit van het fotopapier evenals aan de procédés voor het bestuderen van foto's leiden tot de geboorte van een nieuwe techniek: de foto-interpretatie. Gezien de specialisatie en de hoge techniciteit van de waarnemingsopdrachten wordt in diezelfde maand februari 1916 het 6^{de} Smaldeel opgericht te Houtem (Veurne), met als quasi exclusieve opdracht de

verkenning bij dag. Het smaldeel is uitgerust met B.E.2C van de Royal Aircraft Factory voorzien van de RAF 1a-motor in "V" van 90 pk. Het smaldeel kiest de bij als embleem, wat verwijst naar het toestel waar het smaldeel mee vliegt. Inderdaad, "Bomber Experimental" of B.E., hetzij fonetisch "Bie-i" kan doen denken aan "Bee" of bij in het Engels. De B.E.-2 is een gereputeerde tweedekker die zeer stabiel is. Hij kwam in dienst in het Britse Royal Flying Corps in 1912. Er werden in totaal 3.260 exemplaren van gebouwd.

De waarnemingsopdrachten van het 6^{de} Smaldeel beperken zich niet tot het observeren van de eerste linies of de zone van de artilleriebatterijen. Tot de taken behoren ook de surveillance van de grote wegen en spoorwegen, van het aanwezige materieel in de spoorwegstations, het



16 avril 1917, Houtem. Départ ou retour de mission photo,
Sopwith 11/2 «Strutter», 4^e esc.
Equipage : Sgt. Charles Kervyn de Lettenhove, Cap. Roger d'Hendecourt.

16 april 1917, Houtem. Vertrek of terugkeer van een foto-opdracht,
Sopwith 11/2 'Strutter', 4^{de} Smd. Bemanning: Olt. Charles Kervyn
de Lettenhove, Kapt. Roger d'Hendecourt

du système belge d'interprétation photo. Il peut mettre en exergue d'une part les progrès réalisés au niveau de la netteté des clichés et d'autre part la rapidité avec laquelle les photos interprétées parviennent au GQG». (5). Les missions photos, exécutées à une altitude de 2.000 à 2.500 mètres, ne sont toutefois pas non plus sans risque. Au moment de la prise des photos, l'avion de reconnaissance est d'une grande vulnérabilité. Aussi ces missions seront quasi systématiquement protégées par des escortes.

Fin 1917, six escadrilles sont déployées sur quatre aérodromes, avec des pilotes rompus à tous les types de missions : reconnaissance à vue ou photographique, missions au profit de l'artillerie et de l'infanterie.

Les appareils de reconnaissance utilisés sont du type : Voisin LA biplace, Nieuport 10A2 / 10C1 type AV5 (6). Ils sont remplacés progressivement par d'autres appareils français (le Nieuport 11, le Farman 40 et ses dérivés) et britanniques, (le Sopwith 1½ Strutter et le RAF RE 8), soit une panoplie d'avions d'une grande diversité.

Au cours de l'année 1918, l'aviation se prépare à l'offensive finale. Le 27 septembre, c'est le grand branle-bas. Toutes les unités sont mises en état d'alerte maximum. Dès la mi-octobre, notre aviation exécute ses missions à partir des aérodromes situés en territoire libéré. Les esca-

opsporen en controleren van kantonnements, wagenparken, depots en vijandelijke vliegvelden.

In februari 1917 wordt Jules Jaumotte naar Parijs gezonden om de voorzitter van de commissie van het Russische militaire vliegwezen de werking van het Belgische foto-interpretatiesysteem uit te leggen. Enerzijds kon hij uitpakken met de vooruitgang inzake de scherpte van de foto's, anderzijds met de snelheid waarmee de geïnterpreteerde foto's bij het GHK. (5). De fotovluchten die worden uitgevoerd op een hoogte van 2.000 tot 2.500m zijn evenmin zonder risico. Op het moment van de foto-opname is het verkenningstoestel zeer kwetsbaar. Daarom gebeuren deze vluchten quasi systematisch onder de bescherming van escortes. Einde 1917 zijn zes smaldelen actief op vier vliegvelden met piloten die vertrouwd zijn met alle types van opdrachten: visuele of fotografische verkenning en opdrachten voor de artillerie of de infanterie.

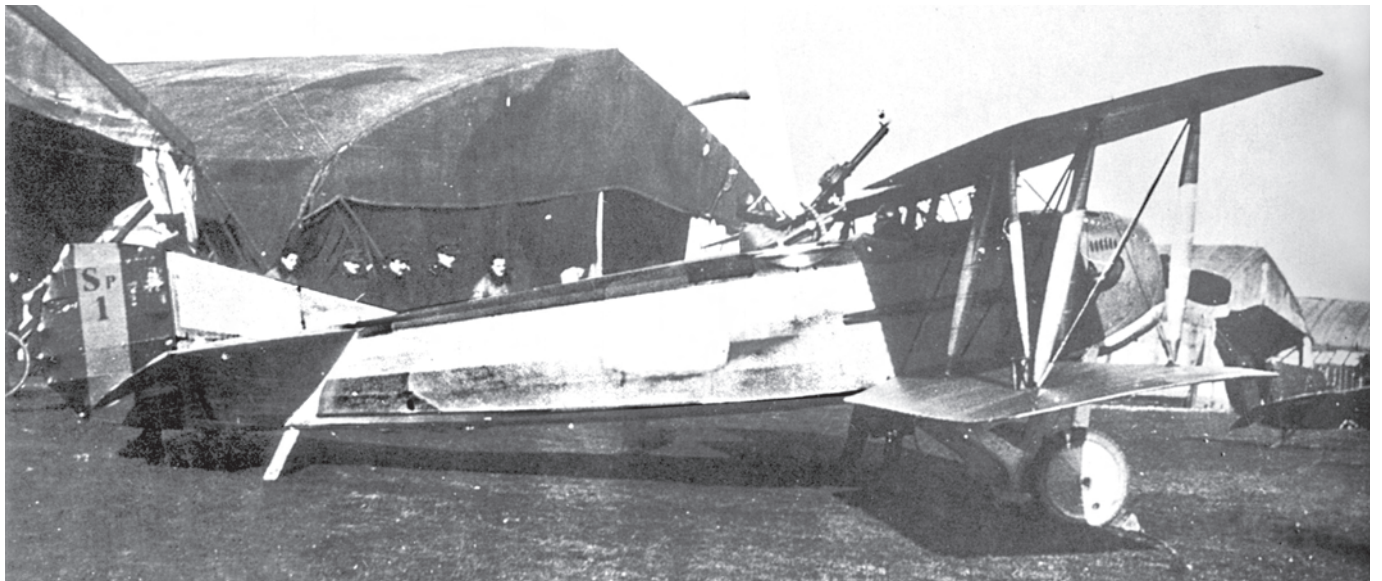
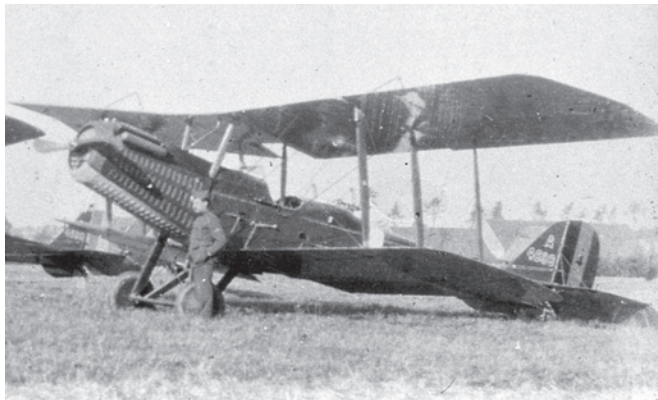
De gebruikte verkenningstoestellen zijn van het type Voisin LA tweezitter, Nieuport 10A2/10C1 type AV5 (6). Ze worden geleidelijk door andere Franse (de Nieuport 11, de Farman 40 en zijn afgeleiden) of Britse toestellen (de Sopwith 1½ Strutter en de RAF RE 8) vervangen, hetzij een mengelmoes aan vliegtuigen van een grote diversiteit. In de loop van 1918 bereidt het vliegwezen zich voor op het eindoffensief. Op 27 september is er heel wat opschudding. Alle eenheden wor-

drilles belges vont accompagner la progression de nos troupes. Grâce aux missions de reconnaissance les états-majors de nos divisions seront constamment informés sur les emplacements des troupes allemandes et contribueront ainsi de façon déterminante au succès des alliés.

Notes :

1. À cette époque, « l'observation » définit la recherche du renseignement au profit des différentes armes et des grandes unités (Corps d'Armée, Division). Le terme « reconnaissance » est utilisé pour définir la recherche en profondeur du renseignement au profit du Haut Commandement (Grand Quartier Général, Armée).
2. Henri Crombez avec son Deperdussin, Paul Hanciau, Jules Tyck, et Jan Olieslagers avec ses deux biplaces Blériot XI-A2, ces derniers appareils étant tout à fait adaptés à la mission d'observation.
3. À cette fin, plusieurs officiers d'artillerie sont détachés à l'aviation en qualité d'observateurs de tir.
4. C'est en 1838, qu'apparaît le premier stéréoscope. Il est dû aux travaux de recherche du physicien anglais M. Wheatstone. Jules Jaumotte a eu l'idée de l'utiliser pour l'examen d'un couple de vues aériennes. Les négatifs sont placés sur une table lumineuse et le stéréoscope, posé juste au-dessus des parties communes des images, permet un examen à la verticale et en relief de la pellicule.
5. De deux jours au début de 1916, on est passé à un peu plus de trois heures en 1917.
6. AV signifie que l'observateur se trouve à l'avant.

* Premier chapitre de la troisième partie de 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' par Michel Mandl & Alphonse Dumoulin



den in de hoogte staat van paraatheid gebracht. Vanaf midden oktober voert ons vliegwezen haar vluchten uit vanaf vliegvelden gelegen in bevrijd gebied. De Belgische smaldelen begeleiden de opmars van onze troepen. Dankzij de verkenningsmissies zullen de staven van onze divisies constant geïnformeerd worden over de posities van de Duitse troepen waardoor op beslissende wijze wordt bijgedragen aan het succes van de geallieerden.

Voetnoten:

1. In die periode werd de 'waarneming' gedefinieerd als het verzamelen van inlichtingen ten bate van de verschillende wapens en grote eenheden (legerkorpsen, divisies). De term 'verkenning' wordt gebruikt voor het verzamelen van inlichtingen in de diepte ten bate van het Hoog Commando/Hoge Bevelvoering (Groot hoofdkwartier van het leger).
2. Henri Crombez met zijn Deperdussin, Paul Hanciau, Jules Tyck en Jan Olieslagers met zijn twee tweezitters van het type Blériot XI-A2. Deze twee laatste toestellen zijn speciaal aangepast aan de waarnemingsopdracht.
3. Hiertoe worden meerdere artillerieofficieren bij het vliegwezen gedetacheerd in de hoedanigheid van schoots waarnemingsofficier.
4. In 1838 werd de eerste stereoscoop uitgevonden. Hij dankt zijn ontstaan aan het onderzoek van de Engelse fysicus M. Wheatstone. Jules Jaumotte had het idee om hem te gebruiken voor het onderzoek van een paar luchtbeelden. De negatieven worden op een oplichtende tafel geplaatst en de stereoscoop, die zich juist boven het gemeenschappelijke deel van de beide beelden bevindt, maakt een verticaal onderzoek in de diepte mogelijk.
5. Van twee dagen begin 1916, ging men over naar iets meer dan drie uur in 1917.
6. AV betekent dat de waarnemer vooraan in het toestel zit.

* Eerste hoofdstuk van het derde deel van 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique' door Michel Mandl & Alphonse Dumoulin. Vertaling L. Vranckx

*Houtem, printemps 1918. RAF RE 8 de la 6^e Escadrille.
Equipage : Adj. Josef «Le Huite» Wittewrongel, Cap. Ivan Van Thorenburg*

*Houtem, lente 1918. RAF RE 8 van het 6^{de} Smaldeel. Bemanning;
Adj. Jozef 'De Witte' Wittewrongel, Kapt. Ivan Van Thorenburg*

Spad XI de la 6^e Esc., mai 1918 - Spad XI van de 6^{de} Smd., mei 1918

ALOÏS PAQUET

À l'Aéronautique Militaire
et à la Royal Air Force

In de Militaire Luchtvaart
en in de Royal Air Force

Bierset, 11^e Escadrille, novembre 1939. Le Sergent aviateur Paquet à bord d'un Renard R-31. (photo A. Paquet)

Bierset, 11de Smaldeel, november 1939. Sergeant-Vlieger Paquet aan boord van een Renard R-31.



Aloïs naît à Lascheid (Burg-Reuland), le 21 juillet 1918. Son père, Mathias (Lielier 1872 - Lascheid 1932), est cultivateur. Sa mère, Anna-Maria Hartmann (Lascheid 1890 - 1944), est ménagère. Aloïs a quatre frères et cinq sœurs. Après ses études primaires, de 1924 à 1932, il s'inscrit à l'École Normale de l'État à Verviers pour devenir instituteur.

Un an après l'obtention de son diplôme, Aloïs n'a toujours pas de travail. Les temps sont durs en cette période de récession. Un fascicule de recrutement pour l'Aéronautique Militaire tombe par hasard entre ses mains. L'Armée peut très bien être une possibilité pour quelqu'un qui veut travailler. Aloïs s'engage. Cette feuille de propagande va décider de son avenir.

EVERE

Aloïs réussit les épreuves médicales et sportives. Il est incorporé au 3^e Régiment d'Aéronautique d'Evere, le 1^{er} septembre 1938, comme candidat sous-lieutenant de réserve, pour une durée de dix-sept mois. Le premier cycle de la formation se passe en école. Il consiste en drill, sport, instruction et vol. Le second cycle se fait en escadrille et consiste exclusivement à voler. Bien sûr, au début, il y a les inévitables corvées : épilucher les patates, nettoyer les locaux, etc. Mais le programme de l'école est attrayant. Les matinées sont consacrées aux cours théoriques et les après-midis sont réservés au vol.

60 candidats se présentent. Après les épreuves de sélection il en reste 40. Après les différents examens et concours vingt seulement peuvent continuer, soit 1/3. (Le même pourcentage qu'aujourd'hui !) Seuls les meilleurs sont sélectionnés. Aloïs est du nombre. Il est admis dans le personnel navigant élève, le 1^{er} novembre 1938.

LE BAPTÊME DE L'AIR

Une rangée de lourds et disgracieux biplans : les vieux Bréguet XIX. Les hélices tournent au ralenti. L'air empeste l'huile de ricin. Premier

Aloïs wordt geboren te Lascheid (Burg-Reuland) op 21 juli 1918. Zijn vader, Mathias (Lielier 1872 - Lascheid 1932) is landbouwer. Zijn moeder, Anna-Maria Hartmann (Lascheid 1890 - 1944) is huisvrouw. Aloïs heeft vier broers en vijf zusters. Na zijn lager onderwijs, van 1924 tot 1932, laat hij zich inschrijven aan de Staatsnormaalschool te Verviers om leraar te worden.

Eén jaar nadat hij zijn diploma heeft behaald, heeft Aloïs nog steeds geen werk. Het zijn harde tijden in deze periode van recessie. Heel toevallig krijgt hij een brochure in handen voor aanwerving bij de Militaire Luchtvaart. Het Leger kan een goede mogelijkheid zijn voor iemand die wil werken. Aloïs neemt dienst. Deze propaganda-brochure zal over zijn verdere toekomst beslissen.

EVERE

Aloïs slaagt in de medische testen en in de sportproeven. Op 1 september 1938 wordt hij voor een duur van zeventien maand als kandidaat onderluitenant ingedeeld in het 3^{de} Luchtvaartregiment te Evere. De eerste vormingscyclus verloopt in de school. Deze bestaat uit drill, sport, onderricht en vliegen. De tweede cyclus wordt gegeven in het smaldeel en bestaat uitsluitend uit vliegen. Het is vanzelfsprekend dat daar in het begin ook de onvermijdelijke karweien bij horen: aardappelen schillen, lokalen poetsen, enz. Het programma van de school is wel aantrekkelijk. De voormiddagen zijn voorbehouden aan de theoretische cursussen, de namiddagen aan het vliegen.

Er bieden zich 60 kandidaten aan. Na de selectieproeven blijven er nog 40 over. Na de verschillende examens mogen er slechts twintig verder gaan, hetzij 1/3^{de} (hetzelfde percentage als vandaag!). Het zijn enkel de allerbesten die worden geselecteerd. Aloïs is één van hen. Op 1 november 1938 wordt hij aangenomen als leerling-vlieger.

LE BAPTÊME DE L'AIR

Een rij van lompe en lelijke dubbeldekkers: de oude Bréguets XIX.



Un Bréguet XIX de la 1ère Escadrille d'Observation « Mouette » de Gossoncourt. (photo MRA)

Een Bréguet XIX van het 1ste Verkenningsmaldeel 'Kokmeeuw' van Goedsenhoven.



Bréguet XIX. Vue rapprochée des postes du pilote et de l'observateur. (photo MRA)

Bréguet XIX. Zicht van de posten van de piloot en de waarnemer.

vol avec l'Adjudant Dubois... « Alors, mon ami, ç'a été ? » Puis deux autres vols de familiarisation.

Ensuite les choses sérieuses commencent. Pour pouvoir suivre l'école d'officier, l'élève doit réussir d'affilée cinq tests en vol pendant lesquels ses facultés d'adresse, de rapidité et surtout d'observation sont évaluées. Le thème est le suivant. Les aviateurs coopèrent avec les troupes au sol qui communiquent au moyen de panneaux. En temps de guerre, ces missions sont commandées par le Corps d'Armée ou la Division. En un mot, l'aviation est au service des kakis... L'exercice consiste à trouver les panneaux que des collègues ont placés dans la nature, en fait une zone de 4 x 6 km. Aloïs décolle avec son pilote. Sur sa carte au 1/10.000 il a posé une feuille de papier et un crayon pour noter l'emplacement des cinq points à repérer. Sur la gauche de l'avion, le canal de Willebroek déploie son long serpent d'argent. Cap à l'est, direction Peutie-Perk, pour un vol de 20 à 30 minutes.

La réussite d'un tel exercice dépend de plusieurs facteurs : la météo, la visibilité, la volonté de coopération du pilote et, non des moindres, le lieu où le panneau a été placé. Quelquefois, il se trouve dans des endroits impossibles : sous une rangée d'arbres, derrière un coin ou entre les quatre murs d'une petite cour de ferme... Mais il ne suffit pas de le découvrir. Il faut encore en marquer l'emplacement exact sur la carte (une erreur de 3 mm est tolérée !), en reconnaître la forme et l'orientation, enfin placer le rapport dans un manchon qu'on ira jeter, en vol piqué, sur une croix blanche en bordure du terrain... Aloïs réussit ces épreuves.

Les cours se poursuivent pendant l'hiver 38 et le printemps 39, de même que les vols de navigation, observation et reconnaissance. Il y a aussi les épreuves de morse : envoi et réception de messages au sol et en vol. Une mission type est, par exemple, une heure de vol de reconnaissance au-dessus du canal Albert pendant laquelle l'observateur doit noter la position, le nombre, la direction et la vitesse de tous les bateaux rencontrés, ensuite communiquer l'information au terrain par télégraphie. Aloïs a réussi tous les examens, dont les trois premiers de morse. Il ne lui reste que le tout dernier à passer : réception en l'air. Pour cette épreuve, il faut dérouler la longue antenne en prenant garde de ne pas arracher sa masse de plomb, installer l'appareil, attendre le

De propellers draaien stationair. De lucht stinkt naar ricinusolie. Eerste vlucht met de Adjudant Dubois... "Awel, mijn vriend, is het gegaan ?" Vervolgens nog twee kennismakingsvluchten.

Daarna beginnen de serieuze zaken. Om de officierschool te kunnen volgen moet de leerling achtereenvolgens vijf testen in vlucht ondergaan waarbij zijn handigheid, zijn reactie- en vooral zijn waarnemingsvermogen worden geëvalueerd. Het thema is het volgende. De vliegers werken samen met de grondtroepen die door middel van panelen communiceren. In oorlogstijd worden deze opdrachten gegeven door het Legerkorps of de Divisie. In één woord: de luchtmacht staat ten dienste van de kakis...

De oefening bestaat erin panelen te vinden die hun collega's in de vrije natuur hebben geplaatst in een zone van 4 x 6 km. Aloïs stijgt op met zijn piloot. Op een kaart met schaal 1/10.000 heeft hij een blad papier gelegd met een potlood om de locatie van de vijf punten te markeren. Links van het vliegtuig strekt het Kanaal van Willebroek zich uit als een lange zilveren slang. Koers oost, richting Peutie-Perk voor een vlucht van 20 tot 30 minuten.

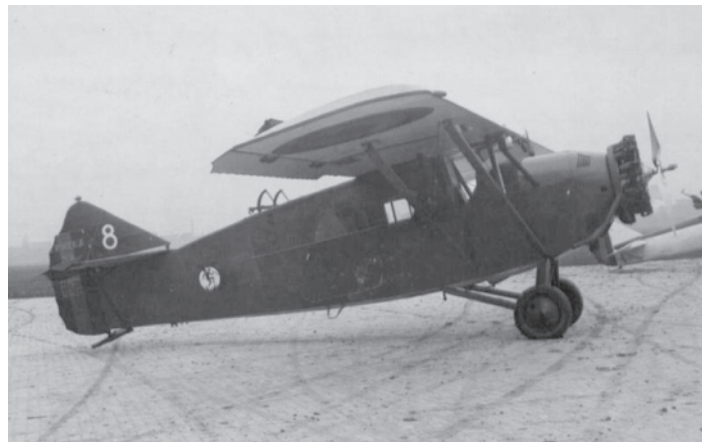
Het welslagen van zo'n oefening is van verschillende factoren afhankelijk: het weer, de zicht, de wil van de piloot om mee te werken en, niet van de minste de plaats waar het paneel werd neergezet. Soms gebeurt het dat het zich op een onmogelijke plaats bevindt: onder een rij bomen, achter een hoek of tussen de vier muren van een kleine binnenplaats van een boerderij... Het paneel vinden, is echter niet voldoende. Men moet nog de juiste locatie op een kaart aanduiden (een afwijking van 3 mm wordt toegestaan!), de vorm en de oriëntatie vermelden, en uiteindelijk het verslag in een koker steken die dan in duikvlucht op een wit kruis aan de rand van het terrein moet worden gedropt. Aloïs slaagt in al deze proeven.

Tijdens de winter van 38 en de lente van 39 volgen de lessen mekaar op, alsook de navigatie-, de observatie- en de herkenningsvluchten. Er zijn ook de proeven in morse: zenden en ontvangen van berichten vanaf de grond en in vlucht. Een typische opdracht bestaat uit bijvoorbeeld één uur verkenningsvlucht boven het Albertkanaal waarbij de waarnemer de positie, het aantal, de richting en de snelheid van de tegengekomen schepen moet noteren en deze informatie via telegrafie vervolgens doorsturen naar de grond.



Un Stampe et Vertongen SV-5. Biplace de fabrication belge construit à une trentaine d'exemplaires pour l'Aéronautique militaire en 1938. (photo MRA)

Een Stampe en Vertongen SV-5. Dubbeldekker van Belgisch fabrikaat waarvan er in 1938 een dertigtal zijn gemaakt voor de Militaire Luchtvaart



Un Potez 33 de la 7^e Escadrille d'Observation « Méphisto » de Gossoncourt. (photo A. Paquet)

Een Potez 33 van het 7^{de} Waarnemingsmaaldeel 'Mefisto' te Goedsenhoven.

début de l'émission et noter une soixantaine de signaux à la minute, soit dix à douze mots/minute. Trois fautes sont tolérées !

Cela ne semble pas bien compliqué. Cependant, n'oublions pas que cet exercice se fait dans un cockpit ouvert à tous les vents et que bien souvent l'antenne reste coincée sur son tambour. Il faut alors la tirer mètre par mètre, à mains nues dans l'air glacé et, bien entendu, quelquefois la masse de plomb se détache et s'en va atterrir dans la nature ! Stress ! De plus les appareils sont vieux et toute sorte de bruits « parasitent » les signaux... Résultat : Aloïs rate six signaux et est -provisoirement- éliminé. Si près du but, c'est à pleurer !

ZELLIK

Après cet échec, Aloïs est muté à l'Aérostation, à Zellik, dans les ballons captifs d'observation. Il fait donc un grand pas en arrière. Il se retrouve en milieu kaki : la caserne, les exercices, le drill. Plus question de voler ! On le noie de théorie. À l'occasion, une petite montée en ballon. C'est tout. Et c'en est trop ! Aloïs et son ami, Xavier Menu, fils du directeur de l'école normale de Verviers qui l'a suivi dans ses déboires, décident, en désespoir de cause, d'écrire une lettre au Colonel Desmet, Commandant de l'École d'Aéronautique à Evere afin d'être réintégrés à l'aviation. Miracle ! Huit jours plus tard, c'est chose faite. On a besoin de pilotes.

BRASSCHAAT

L'école se déplace à Brasschaat pour des manoeuvres avec l'armée. Le thème en est toujours le même : coopération avec l'artillerie. Plusieurs types de missions sont au programme :

- Mission 1 : observation et réglage des tirs en Avro ou en SV.
« Trop à gauche, trop long, trop à droite, trop court ».
- Mission 2 : photographie aérienne, en vieux Potez, notamment de tous les forts d'Anvers.
- Mission 3 : bombardement. Aloïs fait alors office de bombardier :
« rouge sur rouge, je largue... »

Les après-midis sont consacrés au sport : volley-ball et natation. L'armée a cela de bien qu'on y fait beaucoup de sport. Quant aux soirées, elles se passent généralement au village, à « l'Œil de Bœuf », devant une Artois... L'écolage terminé, on passe à la pratique...

Aloïs slaagt in al deze testen, waarvan de eerste drie in morse. Er blijft hem nog enkel de allerlaatste af te leggen: de radio-ontvangst in vlucht. Voor deze proef moet hij de lange antenne afrollen er op lettend dat de loden ballast niet wordt afgerukt, het toestel installeren, het begin van de uitzending afwachten en een zestigtal signalen per minuut noteren, hetzij tien tot twaalf woorden per minuut. Er worden maar drie fouten toegestaan!

Dat alles lijkt niet te ingewikkeld te zijn. Nochtans mag men niet uit het oog verliezen dat deze oefening gebeurt vanuit een open cockpit die blootgesteld is aan de wind en dat heel dikwijls de antenne vast zit op de trommel. Men moet deze dan meter per meter uittrekken en dit met onbeschermden handen in een ijskoude lucht en vanzelfsprekend gebeurt het dat de loden ballast wordt losgerukt en ergens in de natuur terecht komt! Stress! Verder zijn de toestellen oud en vervormen allerlei soorten storingen de signalen... Resultaat: Aloïs mist zes signalen en is voorlopig geëlimineerd. Zo dicht bij het doel, het is om te wenen !

ZELLIK

Daarna volgt de tegenslag. Aloïs wordt overgeplaatst naar de Ballonnensectie te Zellik, bij de vaste observatieballons. Zo zet hij een grote stap achteruit. Hij bevindt zich bij de kaki's: de kazerne, de oefeningen, de drill. Geen sprake meer van vliegen! Men overlaadt hem met theorie. Af en toe wordt er wel eens opgestegen met een ballon. Dat is alles. Het wordt hem gauw te veel! Aloïs beslist, samen met zijn vriend Xavier Menu, zoon van de bestuurder van de normaalschool van Verviers die net als hij mislukt is, ten einde raad een brief te schrijven naar Kolonel Desmet, Bevelhebber van de Vlietschool te Evere, met de vraag om weer in de luchtvaart te worden opgenomen. Wonder boven wonder! Acht dagen later is het een voldongen feit. Er zijn piloten nodig.

BRASSCHAAT

Om de manoeuvres met het grondleger uit te voeren, wordt de school naar Brasschaat verplaatst. Het thema is steeds hetzelfde: samenwerken met de artillerie. Verschillende types van opdrachten staan op het programma :

- Opdracht 1: het observeren en regelen van de vuurleiding met

BIERSET

Le 1^{er} juin 1939, Aloïs se présente à sa nouvelle unité, la 11^e Escadrille de Reconnaissance / 5^e Groupe / 1^{er} Régiment d'Aéronautique (1/5/11 Aé) avec son ami Henri Blavier. Son commandant d'escadrille est le Commandant aviateur Henri de la Lindi qui se distinguera, et donnera sa vie, quelques années plus tard dans la résistance. Son autre ami, Xavier Menu, se retrouve à la 9^e Escadrille, commandée par le Commandant aviateur Fabry. Le chef de corps est le Colonel aviateur Froidart.

Après le baptême d'usage, les bleus sont définitivement intégrés. L'unité est équipée de Renard R-31, un avion à ailes parasol, de conception nationale, biplace (pilote et observateur). Mettons-nous un court instant à la place de ce dernier...

- sur ses genoux : une petite tablette avec carte, feuille de papier et crayon,
 - devant lui : la radio,
 - à sa droite : l'antenne enroulée sur son tambour et l'appareil morse,
 - sous lui : le lourd appareil photographique à plaques,
 - au-dessus de lui : le gros affût de la mitrailleuse Browning/FN.
- Il y a peu de place et beaucoup à faire.

Les vols de reconnaissance se déroulent généralement dans le triangle Liège-Huy-Hannut. Parfois aussi vers Moresnet, Elsenborn, Vielsalm et Malmedy. Gageons qu'Aloïs s'y sent particulièrement à l'aise, étant en pays connu. À partir du 1^{er} septembre 1939, les missions deviennent plus longues. Reconnaissance des voies de chemin de fer, canaux et routes principales. Fin novembre, les résultats des examens des candidats sous-lieutenants de réserve sont proclamés. Aloïs est reçu. Son temps d'active se termine. Cependant, en cette période de mobilisation générale, l'armée recrute des candidats

een Avro of een SV: "Te veel naar links, te ver, te veel naar rechts, te kort".

- Opdracht 2: luchtfotografie met een oude Potez, vooral van de forten van Antwerpen.
- Opdracht 3: bombarderen. Aloïs vervult in dit geval de functie van bombardier: "rood op rood, ik werp af..."

De namiddagen zijn voorbehouden voor sport: volleybal en zwemmen. Positief is dat er in het leger veel aan sport wordt gedaan. En 's avonds? Deze worden meestal met een Stella doorgebracht in het dorp, in de 'Ossenoog'... Na de scholing is het de beurt aan de praktijk...

BIERSET

Op 1 juni 1939 presenteert Aloïs zich samen met zijn vriend Henri Blavier bij zijn nieuwe eenheid, het 11de Verkenningssmaldeel/ 5^{de} Groep / 1^{ste} Luchtvaartregiment (1/5/11 Lu). Zijn smaldeelbevelhebber is Commandant-Vlieger Henri de la Lindi, die zich enkele jaren later zal onderscheiden en zal omkomen bij het verzet. Zijn andere vriend, Xavier Menu, wordt ingedeeld in het 9^{de} Smaldeel, onder het bevel van Commandant-Vlieger Fabry. De Korpsoverste is de Kolonel-Vlieger Froidart.

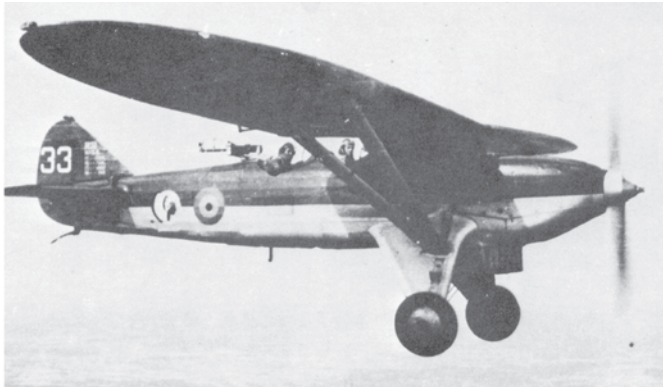
Na de gebruikelijke doop worden de groentjes definitief ingelijfd. De eenheid is uitgerust met Renard R-31, een Belgisch vliegtuig met parasolvleugels, en een tweezitter (piloot en waarnemer). Beelden wij ons een kort ogenblik de plaats van deze laatste in...

- op zijn knieën: een klein tablet met kaart, blad papier en potlood,
- voor hem: de radio,
- rechts: de uit een trommel ontrolde antenne en het morsetoestel,
- onder hem: het zware fototoestel met bijhorende platen,
- boven hem: het grote affût van de mitrailleur Browning/FN.

Bierset, novembre 1939. Les pilotes et observateurs de la 11^e Escadrille. Aloïs est le deuxième assis à partir de la gauche. (photo MRA)

Bierset, 11de Smaldeel, november 1939. De piloten en observators van het 11^{de} Smaldeel. Aloïs zit tweede van links (foto MRA)





Renard R-31 de la 9e Escadrille d'Observation « Sioux bleus » de Bierset en 1939. (photo MRA)

Renard R-31 van het 9de Smaldeel 'Blauwe Sioux' van Bierset in 1939.



Un Avro 504 de l'École de Pilotage de Gossoncourt, en automne 1939. (photo coll. Y. Duwelz)

Een Avro 504 van de Vliegschool te Goetsenhoven in de herfst van 1939.

pilotes. Peut-être est-ce l'occasion de faire carrière ? Aloïs réussit les épreuves médicales à Bruxelles. Il est admis comme élève pilote, le 10 novembre 1939. Une nouvelle vie s'ouvre à lui.

GOSELIES

En raison des menaces de guerre, une seconde école de pilotage a été ouverte à Gosselies, près de Charleroi. Aloïs s'y présente le 1er janvier 1940 et y reçoit une formation accélérée.

Son chef, le Lieutenant aviateur Jacques Philippart, est un pilote encore jeune mais déjà expérimenté qui tombera pendant la Bataille d'Angleterre, en août 1940. Le matériel, l'Avro 504, est démodé.

La formation consiste en 50 heures de vol : 25 avec moniteur, 25 en solo. Première phase : décollage, circuit, atterrissage. Pas facile ! Surtout qu'on remet ça sans cesse pendant plusieurs vols, plusieurs heures, jusqu'à ce que le jeunet arrive à le faire plus ou moins bien. Vient enfin le jour du premier solo ! Un grand jour ! Pour la première fois **SEUL** dans le ciel.

- « Contact ! Contact ! ». L'hélice tourne. « Enlevez les cales ! » Roulage - Alignement - Plein gaz. Le coeur frappe fort dans la poitrine. Il y a comme un trou dans l'estomac. Mais déjà la machine roule, accélère. Stick vers l'avant pour soulager la roulette de queue. Puis stick vers l'arrière, doucement. L'avion quitte le sol... Génial !

Veel plaats om te bewegen en iets anders te doen, is er niet.

De verkenningsvluchten worden meestal uitgevoerd in de driehoek Luik-Hoei-Hannut. Soms ook naar Moresnet, Elsenborn, Vielsalm en Malmedy. Wedden dat Aloïs er zich uitzonderlijk op zijn gemak voelt, want het is zijn streek. Vanaf 1 september 1939 worden de opdrachten langer. Verkenning van de spoorwegen, kanalen en belangrijkste wegen. Eind november worden de resultaten van de examens van de kandidaat-onderluitenanten bekend gemaakt. Aloïs is geslaagd. Zijn actieve termijn wordt beëindigd.

In deze periode van mobilisatie rekruteert het leger nochtans kandidaat-piloten. Biedt dit misschien de mogelijkheid om carrière te maken? Aloïs doet zijn medische proeven te Brussel. Hij wordt op 10 november 1939 aanvaard als leerling-piloot. Een nieuw leven begint voor hem.

GOSELIES

Wegens de oorlogsdreiging wordt een tweede school voor piloten geopend in Gosselies, vlak bij Charleroi. Aloïs biedt zich de 1ste januari 1940 aan en krijgt er een versnelde opleiding.

Zijn chef, de Luitenant-Vlieger Jacques Philippart is nog een jonge maar reeds ervaren piloot die zal omkomen tijdens de Slag om Engeland in augustus 1940. Het materiaal, de Avro 504, is gede-

La plaine de Gossoncourt après le passage de la Luftwaffe, le 10 mai 1940 à l'aube. (photo coll. C12WO)

Het vliegveld van Goetsenhoven na de raid van de Luftwaffe, op 10 mei 1940 bij zonsopgang.



Aloïs est seul dans sa machine, seul dans le bleu du ciel. Seul... C'est la réalisation du rêve.

Mais son moniteur, l'Adjudant Vincent, le guette du sol, surveille son vol. Pas question de faire le mariolle. Concentration ! Cap, vitesse, altitude. Virage final, vol plané, vitesse 110, moteur ! L'atterrissage est la partie la plus délicate : il faut arrondir au bon moment, réduire les gaz, garder l'attitude et attendre le contact avec le sol. Après quelques rebonds l'avion s'immobilise... « Dieu merci, j'ai réussi ! » Ce soir au bar il y aura une tournée sur le compte du Sergent Paquet.

Aloïs poursuit sa formation. Aujourd'hui, c'est le chef-moniteur qui se trouve dans le cockpit pour un vol de contrôle. Un vol d'acrobatie : loopings, tonneaux, retournements, renversements... tout y passe. Puis le moniteur simule une panne de moteur. Aloïs doit effectuer un atterrissage forcé dans un champ. Tout se déroule parfaitement bien. Le Lieutenant Philippart est content.

La fin de l'écolage élémentaire arrive. Le test final consiste en une navigation en solo avec atterrissage sur un terrain étranger : Gosselies - Evere - Deurne et retour... Aloïs est heureux : « Seul maître à bord ! Après Dieu ! » Il confiera à son journal qu'il s'agit peut-être là du plus beau jour de sa vie.

GOSSONCOURT

À l'issue de son écolage élémentaire, Aloïs rejoint l'école de pilotage avancé de Gossoncourt, à Pâques 1940. Il y fait la connaissance de son nouveau moniteur, l'Adjudant Dieu, pilote excellent mais instructeur particulièrement sévère. Ce ne sera pas facile ! Son entraînement se poursuit cependant sans problème jusqu'au vendredi de Pentecôte, 10 mai 1940.

À l'aube de ce jour fatidique, la Luftwaffe attaque les terrains de l'Aéronautique Militaire. Gossoncourt subit trois bombardements et est en flammes. Aloïs et ses camarades aident à transporter les nombreux blessés à l'infirmerie. Que peuvent-ils faire d'autre ? Ensuite, les rescapés prennent le train pour Ostende. De là, un camion civil réquisitionné les conduira en France où l'aviation militaire espère poursuivre l'instruction de ses élèves pilotes. Mais les troupes allemandes avancent vite et il faut fuir toujours plus loin. Caen, Tours et finalement Marseille, Marignane...

28 mai 1940. L'Armée belge dépose les armes ! Que va-t-il advenir d'eux ? Que faut-il faire ? Rentrer au pays ? Rester ici ? Continuer... ? Aloïs, et beaucoup d'autres - surtout des bleus de l'aviation - choisissent cette dernière solution. Le soir même, ils embarquent à bord du cargo français « Dorize » en partance pour l'Afrique du Nord.

Le sort en est jeté ! C'est leur Rubicon à eux !

LE LONG CHEMIN VERS L'ANGLETERRE

Le 1er juin, le cargo jette l'ancre à Mers-el-Kebir, le port militaire d'Oran. Un train les attend qui va les conduire à Oujda, au Maroc, où les Belges se regroupent sur cette base de l'Armée de l'Air.

Le 18 juin, la France capitule. Le problème se complique ! D'autant plus que, début juillet, les Anglais bombardent la flotte française ancrée à Mers-el-Kebir. Les derniers liens rattachant la France à l'Angleterre sont rompus. À la suite de quoi les liaisons maritimes entre les

modeerd. De opleiding omvat 50 vluchten: 25 met instructeur en 25 solo.

Eerste fase: opstijgen, het maken van een circuit en landen. Niet gemakkelijk! Vooral daar dit zonder ophouden tijdens verschillende vluchten wordt gedaan totdat de leerling het min of meer goed uitvoert. Komt eindelijk de dag van de eerste solo! Een uitzonderlijke dag! Voor de eerste maal helemaal alleen in de lucht.

- "Contact! Contact". De schroef draait. "Verwijder de wielblokken!". Taxiën - Oplijnen - Vol gas. Het hart bonst in de borst, de maag krimpt samen. Maar het toestel rijdt al, versnelt. Stuurknuppel naar voren om het staartwiel op te lichten. Vervolgens stuurknuppel naar achteren, zachtjesaan. Het vliegtuig verlaat de grond... Fantastisch! Aloïs is alleen in zijn machine, alleen in de blauwe hemel. Alleen... de verwezenlijking van een droom.

Maar zijn instructeur, Adjudant Vincent, slaat hem vanaf de grond gade, houdt zijn vlucht in de gaten. Geen kwestie van de clown uit te hangen. Concentratie! Koers, snelheid, hoogte. Laatste bocht, glijvlucht, snelheid 110, motor! De landing is het meest delicate onderdeel: men moet op het gepaste ogenblik afronden, gas minderen, de positie houden en wachten tot er contact is met de grond. Na wat stuiteren, staat het vliegtuig stil... "Goddank, ik ben erin gelukt!" Dezelfde avond is er een rondje in de bar op rekening van Sergeant Paquet.

Aloïs vervolgt zijn opleiding. Vandaag zit de chef instructeur in de cockpit voor een controlevlucht. Acrobatie: loopings, rolvluchten, omkeringen, alles moet er door. Vervolgens simuleert de instructeur een motordefect. Aloïs moet een noodlanding maken, in het veld. Het loopt perfect af. Luitenant Philippart is tevreden.

Het einde van de elementaire opleiding komt eraan. De eindproef bestaat in het uitvoeren als solo van een navigatie gevolgd door het landen op een ander terrein: Gosselies - Evere - Deurne en terug... Aloïs is tevreden: "Alleen meester aan boord! Na God!". Hij noteert in zijn dagboek dat dit waarschijnlijk de mooiste dag van zijn leven is

GOETSENHOVEN

Na het beëindigen van zijn elementaire opleiding, vervoegt Aloïs zich op Pasen 1940 bij de school voor gevorderde vliegopleiding te Goetsenhoven. Hij maakt er kennis met zijn nieuwe instructeur, Adjudant Dieu, een uitstekende doch uitzonderlijk strenge piloot. Het zal niet gemakkelijk zijn! Toch verloopt zijn opleiding zonder problemen tot de vrijdag van Pinksteren, 10 mei 1940.

Op die noodlottige dag valt de Luftwaffe de terreinen aan van de Militaire Luchtvaart. Goetsenhoven ondergaat drie bombardementen en alle installaties staan in brand. Aloïs helpt samen met zijn vrienden de talrijke gewonden naar de infirmerie te brengen. Wat kunnen ze anders doen? Daarna nemen ze de trein naar Oostende. Daar zal een opgeëiste burgervrachtwagen hen naar Frankrijk brengen, waar de Militaire Luchtvaart hoopt de opleiding van haar leerling-piloten te kunnen voortzetten. Maar de Duitse troepen rukken snel op en men moet steeds verder vluchten. Caen, Tours en uiteindelijk Marseille, Marignane...

29 mei 1940. Het Belgisch Leger legt de wapens neer! Wat gaat er van hen worden? Wat staat er hen te doen? Terugkeren naar het vaderland? Hier blijven? Verder gaan...?

Aloïs kiest samen met heel wat anderen - voornamelijk de blauwe

deux pays sont aussi interrompues. La situation des Belges devient critique. Ceux qui ne sont pas encore partis vers l'Angleterre hésitent. Certains décident de rentrer à la maison. Mal leur en prend ! Au passage de la ligne de démarcation, considérés comme prisonniers, ils sont envoyés dans des camps en Allemagne où ils resteront jusqu'à la fin de la guerre. Ainsi Henri Blavier, l'ami de la première heure, qui se retrouve dans un Stalag en Poméranie. Pauvre Henri ! Les autres, trois bonnes douzaines, parmi lesquels Aloïs, décident de continuer. Advienne que pourra !

Aloïs a de la chance. Pris en charge par une famille liégeoise installée au Maroc depuis quelques années, les Thomas, il pourra « faire le mort » pendant quelque temps. Cependant, la police traque les sans-papiers. Sa situation devenant précaire, les Thomas envoient Aloïs chez les Dubois, des amis, à Taourirt, toujours plus loin dans le sud, où il restera pendant un an. En automne 1942, il change une fois de plus de cachette et se retrouve aux mines de Djerada, en fonction d'économiste. Pendant ce temps, la guerre se poursuit et les nazis connaissent leurs premiers revers : Stalingrad, Tobrouk, Malte... En novembre, les Alliés débarquent en Afrique du Nord ! Aloïs estime alors qu'il est temps de tenter la grande aventure.

Étant le seul officier de réserve, il est désigné comme chef de détachement des volontaires pour la Grande-Bretagne. Officiellement, il quitte le Maroc le 25 novembre 1942. Mais ce n'est pas aussi simple que cela. Il faut d'abord atteindre la côte, Casablanca. Ensuite y trouver un bateau pour l'Angleterre. Cela prend des jours. Le 25 décembre, il est engagé comme cadet à bord du « SS Carlier », un cargo de la Compagnie maritime belge en partance pour la grande île. Il passera les fêtes de Noël et de nouvel an dans sa cabine, à ronger son frein...

Enfin, le 3 février, le bateau lève l'ancre. Escale à Gibraltar pour y prendre un convoi, précaution nécessaire à cause de la menace des U-Boots. Le 18 février, c'est enfin le grand départ. Mais tout au long de la traversée, la Kriegsmarine et la Luftwaffe harcèlent le convoi. Le « Carlier » échappe à toutes les attaques mais plusieurs navires sont coulés malgré l'escorte assurée par un Catalina du Coastal Command.

Le 23 mars 1943, le convoi arrive enfin à destination, Middlesborough, en Ecosse. Le 25, Aloïs reçoit son papier de licenciement du « Carlier » avec les félicitations du Capitaine Franckignoul, son commandant. Il pense avec respect et admiration à ces marins de

van de luchtvaart - voor deze laatste optie. Dezelfde avond nog gaan ze aan boord van de Franse cargo 'Dorize' met bestemming Noord-Afrika.

De teerling is geworpen! Het is hun Rubicon!

DE LANGE WEG NAAR ENGELAND

Op 1 juni laat de cargo het anker vallen te Mers-el-Kebir, de militaire haven van Oran. Een trein wacht hen op en brengt hen naar Oujda, een basis van de Franse luchtmacht in Marokko, waar de Belgen hergroeperen.

Frankrijk capituleert op 18 juni. Het probleem wordt ingewikkelder! Vooral omdat, begin juli, de Engelsen de Franse vloot bombarderen die in Mers-el-Kebir voor anker ligt. De relaties tussen Frankrijk en Engeland worden verbroken. Dat heeft tot gevolg dat ook de zee-verbindingen tussen beide landen verbroken worden. De toestand van de Belgen wordt kritiek. Zij die nog niet naar Engeland zijn vertrokken, aarzelen.

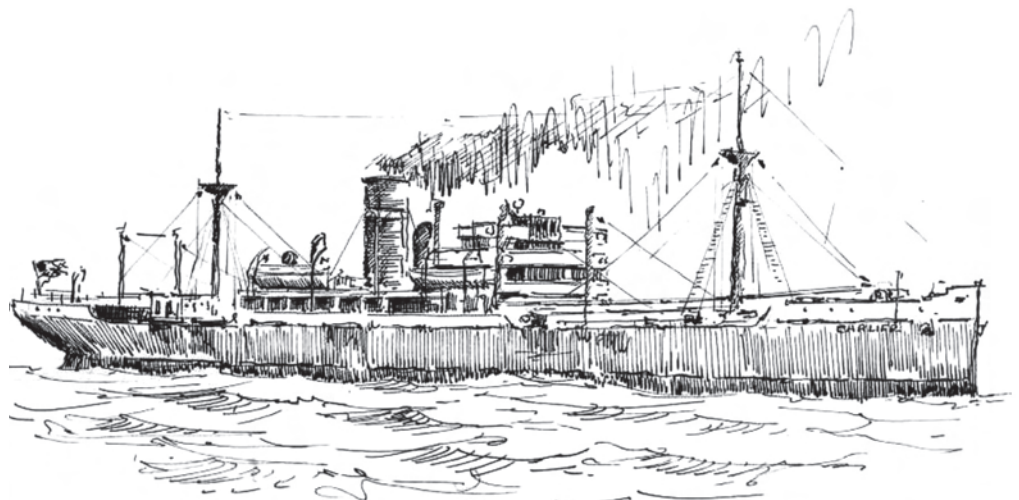
Sommigen beslissen om terug naar huis te keren. Dat wordt hen kwalijk genomen! Zodra ze de demarcatielijn overschrijden, worden ze gevangen genomen en naar kampen in Duitsland gestuurd waar ze tot het einde van de oorlog zullen verblijven. Zo bevindt zich Henri Blavier, de vriend van het eerste uur, zich in een Stalag in Pommeren. Arme Henri ! De anderen, een goede drie dozijn, waaronder Aloïs, beslissen verder te gaan!

Aloïs heeft geluk. De Luikse familie Thomas die sedert enkele jaren in Marokko woont, vangt hem op. Hij mag er een tijdje 'voor dood spelen'. Maar de politie spoort de illegalen op. De toestand wordt hachelijk en de Thomassen sturen Aloïs naar de Dubois, hun vrienden, in Taourirt, steeds verder naar het zuiden. Hij verblijft er een jaar. In de herfst van 1942 verandert hij opnieuw van schuilplaats en bevindt hij zich in de mijnen van Djerada, als econoom.

Ondertussen gaat de oorlog voort, de Duitsers kennen hun eerste tegenslagen: Stalingrad, Tobroek, Malta... In november ontschepen de geallieerden in Noord-Afrika! Aloïs meent dat het tijd is om het grote avontuur te beginnen. Als enige reserve-officier wordt hij aangesteld als chef van het vrijwilligersdetachement voor Groot-Brittannië. Officieel verlaat hij Marokko op 25 november 1942. Het is echter niet zo eenvoudig als het lijkt. Eerst moet hij de kust bereiken, Casablanca. Daar moet hij een schip vinden dat hem naar Engeland kan brengen. Dat neemt dagen in beslag. Op 25 decem-

Le « SS Carlier »
de la Compagnie maritime belge.
(CMB)

De 'SS Carlier'
van de
Compagnie Maritime Belge.



SS 'CARLIER'. CMB 1915.



Un PBY « Catalina » du Coastal Command larguant une charge de fond sur un sous-marin allemand dans l'Atlantique.(photo IWM)

Een PBY 'Catalina' van de Coastal Command die in de Atlantische Oceaan een dieptelading tegen een Duitse onderzeeër lanceert.



Une formation de Vickers Wellington du Bomber Command. (photo IWM)

Een formatie van Vickers Wellington van het Bomber Command.

la Marchande qui consentent au sacrifice suprême avec courage et abnégation. Grâce à eux, le blocus allemand ne réussira jamais à étrangler la Grande-Bretagne ! Le « SS Carlier » reprit la mer. Il fit un premier voyage vers l'Amérique. Et puis un second vers l'Inde, chargé de matériel pour l'armée anglaise de Birmanie. Il avait rendez-vous avec son destin en Méditerranée, au large d'Oran ! Une ultime attaque aérienne eut raison de lui et de son équipage courageux et l'envoya par le fond. Aloïs leur rend hommage...

« La fière proue du vapeur se dressa vers le ciel.
Dans une explosion formidable la coque se brisa en deux
Puis sombra glorieusement... »

L'ANGLETERRE

Les « émigrés » sont d'abord dirigés vers un dépôt dans les faubourgs de Londres. Bien que libres, ils doivent passer plusieurs jours à Patriotic School où ils sont soumis à toute une série d'interrogatoires afin de s'assurer qu'ils ne sont pas des espions au service de l'ennemi.

- « Comment êtes-vous arrivé en Angleterre ? »

- « Votre belle-sœur de Steffeshausen, quel est son nom ? »

Viennent ensuite les questions sur les aérodromes, les ports, etc. Tout est soigneusement noté. Après quatre jours de ce traitement, Aloïs est libre. Enfin, à peu près ! Il rejoint le dépôt de l'Aéronautique Militaire à Goring-on-Thames. Le 24 avril 1943, il est pris en force aux Forces belges en Grande-Bretagne et est nommé 1er Sergent aviateur à la date du 24 juin 1943. La première chose à faire, urgente, est d'apprendre l'anglais. Il y a aussi les éternels tests médicaux, très sévères. Trop sévères pour Aloïs car les avis des médecins sont négatifs ! Problème aux yeux ! Ce qu'Aloïs redoutait est arrivé. En fait, depuis quelque temps déjà, ses yeux le faisaient souffrir, sa vue baissait et il avait d'affreux maux de tête.

Il se rappelle le temps où il étudiait ses cours à la lumière d'une lampe de poche, dans son lit, sous les couvertures, après l'extinction des feux. Il se rappelle aussi ses problèmes de santé en Afrique du Nord causés par la chaleur, des poussées de malaria accompagnées de fièvre, des infections diverses. Cela se paye tôt ou tard ! Ses espoirs

ber wordt hij als kadet aan boord van de 'SS Carlier' aangeworven, een cargo van de Compagnie Maritime Belge. Hij brengt de feesten van Kerstmis en Nieuwjaar al nagelbijtend in zijn kajuit door.

Op 3 februari licht het schip het anker. Tussenstop in Gibraltar om zich bij een konvooi te voegen als noodzakelijke voorzorg tegen de bedreiging van de U-boten. Op 18 februari is het eindelijk de grote start. Tijdens de hele overtocht wordt het konvooi aangevallen door de Kriegsmarine en de Luftwaffe. De 'Carlier' ontsnapt aan het ergste, maar verschillende schepen worden tot zinken gebracht niettegenstaande de escorte van een Catalina van de Coastal Command,

Op 23 maart 1943 bereikt het konvooi zijn eindbestemming, Middlesborough in Schotland. De 25ste ontvangt Aloïs zijn ontslagbrief van de 'Carlier' met de gelukwensen van Kapitein Franckignoul, zijn commandant. Hij denkt met eerbied en bewondering terug aan deze zeelui van de Koopvaardij die bereid zijn het grootste offer met moed en zelfverloochening te brengen. Het is dankzij hen dat de Duitse blokkade er nooit in zal slagen Groot-Britannië te wurgen! De 'SS Carlier' keert terug naar zee. Het schip maakt een eerste reis naar Amerika, daarna een tweede naar Indië, geladen met materieel voor het Engels leger in Birma. Maar in de Middellandse Zee, ter hoogte van Oran, slaat het noodlot toe! Een ultieme luchtaanval treft het schip dat samen met de moedige bemanning naar de diepte wordt gestuurd. Aloïs brengt hen een gepaste hulde.

'De fiere boeg van de stomer richt zich naar de hemel
in een formidabele ontploffing waardoor de romp in twee wordt
gespleten. Daarna zinkt hij roemrijk.'

ENGELAND

De 'emigranten' worden eerst naar een depot gestuurd in de omgeving van Londen. Hoewel ze vrij zijn, moeten ze meerdere dagen in de Patriotic School doorbrengen waar ze onderworpen worden aan een reeks ondervragingen om zich ervan te verzekeren dat ze geen spionnen zijn van de vijand.

- "Hoe bent u in Engeland gekomen?"

- "Wat is de voornaam van uw schoonzuster die in Steffeshausen woont?"

de devenir pilote s'envolent, mais Aloïs rebondit.

En mai 1944, il est envoyé à l'école de contrôle du trafic aérien à Watchfield. Il en sort premier de sa classe de 42 officiers ! Le 6 juin 1944, il apprend que les Alliés ont débarqué sur le continent et aussi qu'il a réussi ses examens de contrôleur. Double joie ! Il est alors posté à Moreton-in-Marsh, Oxfordshire, base de bombardiers Wellington, comme officier contrôleur aérien. À l'occasion, l'un ou l'autre pilote l'invite à l'accompagner en l'air.

- «Would you like to have a flight with me?»

- «Sure! OK!»

Après s'être fait la main avec les bombardiers, Aloïs est muté dans une base de chasse, West-Malling, équipée de Hawker Typhoon et alors en pleine chasse aux V-1 ! L'activité à la tour de contrôle est intense, les vols se poursuivent jour et nuit, les chasseurs mais aussi des bombardiers décollent et atterrissent continuellement. Cependant il y a parfois un répit, une compensation...

- «You'r waiting for a flight ? If you want, I take you up to Norwich.»

Il ne faut pas le lui proposer deux fois. Aloïs prend place dans le Mosquito et, pendant quelques minutes ou quelques heures, précieuses, il retrouve les joies du vol. Une autre fois, c'est à bord d'un gros hydravion du Coastal Command, un Sunderland, qu'il aura l'occasion de voler, pour son plus grand plaisir.

Puis vient une autre mutation, à Hawkinge, près de Folkestone, une autre base de chasse, en première ligne celle-là, juste derrière les falaises de la Manche. Les batteries allemandes du Cap Gris Nez envoient régulièrement leurs obus sur ce terrain. Aloïs y retrouve des pilotes belges parmi lesquels d'anciennes connaissances de Bierset. Il est promu Flight Officer, c'est à dire sous-lieutenant, et est muté à Snitterfield, au Bomber Advanced Flying School. C'est là qu'il apprend la libération de son village par une unité américaine.

Début décembre, il reçoit - enfin - des nouvelles de sa famille, la deuxième lettre en quatre ans et demi... Mais elle ne contient pas que de bonnes nouvelles. Elle lui apprend la mort de sa mère, survenue en juillet 1944, et puis aussi celle de ses camarades de classe tombés sur le front de l'Est. Aloïs est abattu mais ses collègues anglais le soutiennent dans ces moments difficiles. L'un d'eux, instructeur en vol, lui tapote l'épaule... «Come on, we get up to Blackpool !» Ils s'envolent. Le pilote lui passe les commandes.

Et puis son supérieur l'enmène chez lui, dans sa famille, passer les fêtes de Noël. Étrange peuple britannique ! Quelquefois distant et condescendant, quelquefois très proche et profondément humain. Ces signes de compassion et de profonde amitié réconfortent Aloïs.

Puis survient une nouvelle mutation, la dernière : Snailwell, Suffolk, à la Belgian Training School où il retrouve des anciens de l'Aéronautique Militaire et fait connaissance des jeunes.

RETOUR AU PAYS...

Début mars 45, une bonne nouvelle lui parvient : après cinq longues années il va pouvoir, pour la première fois, rentrer à la maison... revoir sa famille... son pays.

Le voyage de retour ne sera pas de tout repos. Newmarket - Londres - Tilbury par le train. Tilbury - Ostende dans un destroyer

Vervolgens gaat de ondervraging over de vliegvelden, de havens, enz. Alles wordt zorgvuldig opgetekend. Na zo vier dagen te zijn behandeld, is Aloïs vrij. Nou ja, bijna ! Hij vervoegt zich bij het depot van de Militaire Luchtvaart te Goring-on-Thames.

Op 24 april 1943 wordt hij opgenomen in de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië en wordt 1ste Sergeant Vlieger benoemd op 24 juni 1943. Het eerste wat hem te doen staat is zo snel mogelijk Engels leren. Er zijn ook de eeuwige medische, zeer strenge onderzoeken. Te streng voor Aloïs want het advies van de arts is negatief! Hij heeft een probleem met de ogen! Wat Aloïs vreesde, is gebeurd. Sinds enige tijd doen zijn ogen pijn, zijn zicht wordt slechter en hij heeft barstende hoofdpijn.

Dat deed hem herinneren aan de tijd dat hij wegens het verplicht doven van de lichten, met behulp van een zaklamp zijn lessen instudeerde in zijn bed onder de dekens. Hij herinnert zich ook zijn gezondheidsproblemen te wijten aan de hitte toen hij in Noord-Afrika verbleef en de malaria-aanvallen gepaard gaande met hevige koorts, en de verschillende ontstekingen. Hij krijgt nu de rekening gepresenteerd! Zijn hoop ooit piloot te worden, verdampst, doch Aloïs herpakt zich.

In mei 1944 wordt hij naar de school voor luchtverkeerscontrole te Watchfield gestuurd. Hij komt als eerste uit van zijn klas van 42 officieren! Op 6 juni 1944 verneemt hij dat de Geallieerden op het vasteland zijn geland en dat hij geslaagd is in zijn examens van verkeersleider. Dubbele vreugde! Als officier luchtverkeersleider wordt hij overgeplaatst naar Moreton-in-Marsh, Oxfordshire, basis van de Wellington bommenwerpers. Op een bepaald moment nodigt een piloot hem uit om mee te vliegen.

"Would you like to have a flight with me?" "Sure! OK!"

Nadat hij de bommenwerpers naar zijn hand had gezet, wordt Aloïs overgeplaatst naar een jachtbasis, West-Malling, uitgerust met Hawker Typhoon en op dat ogenblik in volle jacht op V-1's! Het is enorm druk op verkeerstoren, de vluchten volgen elkaar dag en nacht op, niet alleen van jagers maar ook van bommenwerpers. Toch is er soms een adempauze, een compensatie...

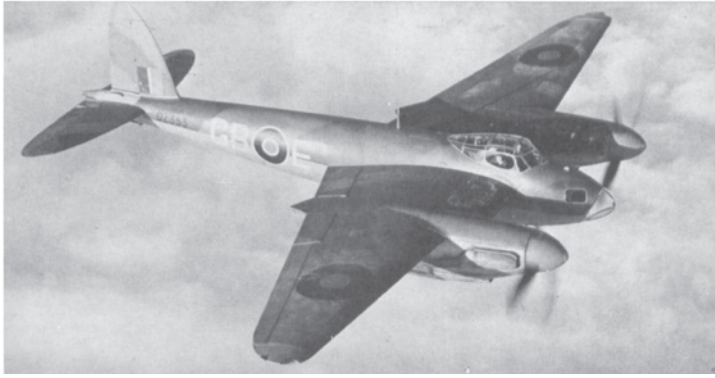
- "You're waiting for a flight? If you want, I take you up to Norwich."

Dat moet men hem geen twee keer vragen. Aloïs neemt plaats in de Mosquito en gedurende enkele kostbare minuten of uren herbeleeft hij het genot van het vliegen. Een andere keer heeft hij het grote genoegen met een grote vliegboot Sunderland van het Coastal Command mee te vliegen.

Daarna komt er een nieuwe overplaatsing naar Hawkinge, nabij Folkestone, een andere jachtbasis, deze maal in de voorste linie, net achter de klippen van het Kanaal. De Duitse batterijen van Cap Gris Nez beschieten regelmatig het vliegveld. Aloïs treft er Belgische piloten waaronder oude kennissen uit de tijd van Bierset.

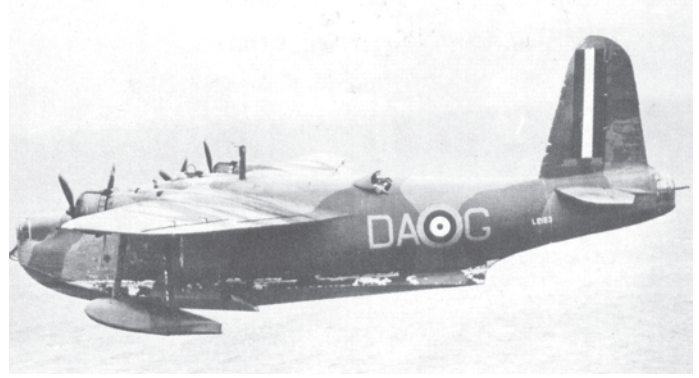
Hij wordt tot Flight Officer gepromoveerd, anders gezegd tot onderluitenant, en wordt overgeplaatst naar Snitterfield, naar de Bomber Advanced Flying School. Daar verneemt hij dat zijn dorp door een Amerikaanse eenheid werd bevrijd.

Begin december ontvangt hij eindelijk nieuws van zijn familie. Het is de tweede brief in vier en half jaar... Maar deze bevat niet alleen goed nieuws. Er wordt hem medegedeeld dat zijn moeder in juli



Un de Haviland Mosquito B IV, formidable « bonne à tout faire » de la RAF. (photo IWM)

Een Haviland Mosquito B IV, een formidabel 'duivel doet al' van de RAF.



Un Short Sunderland du Coastal Command, hydravion de patrouille et d'escorte maritime à long rayon d'action. (photo IWM)

Een Short Sunderland met grote actieradius van het Coastal Command, vliegboot voor verkenning en begeleiding van schepen

de la Royal Navy. Ostende - Bruxelles - Namur par véhicule militaire. Jusque là tout va bien. Mais les difficultés commencent. À pied le long de la nationale 4 jusqu'aux hauteurs de Namur. Là, auto-stop. Namur - Marche - Bastogne dans un camion militaire chargé d'approvisionnements pour la ville martyre. Aloïs découvre les résultats de l'offensive von Rundstedt. Tout n'est que ruine et désolation. Pauvre Ardenne ! Bastogne - Gouvy - Beho dans le camion d'une firme civile, un des rares à pouvoir circuler. À Beho, il loge chez son oncle Pitter. Le lendemain, il lui emprunte son vélo pour la dernière étape, vers son village natal.

Aloïs découvre partout les restes des combats de décembre et janvier, des chars et autres engins, des cadavres de chevaux. En longeant l'Ulf, il reconnaît enfin le pays de son enfance. Son coeur bat plus vite. Voici le village, son village. Voici tout d'abord les voisins, puis enfin sa maison... sa famille. Les retrouvailles... Moment d'émotion intense. Il va se recueillir sur la tombe de la mère aimée. Silence ! Prière ! Bénédiction ! Et puis... les larmes !

Et tous ces collègues d'école ! Que sont-ils devenus tous ceux-là qui ont partagé les mêmes bancs, les mêmes jeux ? La plupart ne reviendront jamais ! Une grande partie de la jeunesse du village a terminé sa courte vie sur les champs de bataille du front de l'Est. Aloïs, lui, a eu plus de chance.

Deux mois plus tard, la guerre se termine. Que va faire Aloïs ? Il a deux grandes passions dans la vie : l'aviation et l'enseignement. Comme il n'a aucun espoir de jamais devenir pilote, il décide de quitter l'armée et faire enfin ce pourquoi il a été formé dix ans auparavant.

Le 9 mai 1946, le Sous-Lieutenant aviateur Paquet est mis en congé sans solde. C'est la fin de la grande aventure !

... ET RETOUR À LA VIE CIVILE

Aloïs raccroche son bel uniforme gris ardoise de la RAF. Mais pas définitivement. Il va en effet rester dans la réserve où il effectuera de nombreux rappels. On ne peut pas quitter une telle vie du jour au lendemain ! Le 25 mars 1954, Aloïs sera nommé Capitaine-Commandant aviateur de réserve. Ce sera alors vraiment la fin d'une expérience hors du commun.

1944 is gestorven, en ook de dood van zijn klasgenoten die gevallen zijn aan het Oostfront. Aloïs is aangeslagen, doch zijn Engelse collega's steunen hem in deze moeilijke momenten. Eén van hen, een vlieginstruuteur klopt hem op de schouder... "Komaan, we gaan naar Blackpool!"

Ze stijgen op en de piloot laat hem het toestel besturen. En dan neemt zijn overste hem mee bij hem thuis om met zijn familie kerstavond te vieren. Eigenaardig Brits volk! Soms afstandelijk maar minzaam, soms diepmenselijk. Deze tekens van medeleven en diepe vriendschap versterken Aloïs.

Daarna komt een nieuwe overplaatsing, de allerlaatste: Snailwell, Suffolk, de Belgian Training School waar hij de ouderen van de Militaire Luchtvaart ontmoet en er kennis maakt met de jongeren.

TERUG NAAR HET VADERLAND...

Begin maart 45 ontvangt hij heuglijk nieuws: na vijf lange jaren kan hij voor de eerste maal terugkeren naar huis... zijn familie ontmoeten... zijn vaderland. De terugreis zal niet probleemloos verlopen.

Newmarket - Londen - Tilbury per trein. Tilbury - Oostende met een torpedojager van de Royal Navy. Oostende - Brussel - Namen met een militair voertuig. Tot daar gaat alles goed. Maar nu beginnen de moeilijkheden. Te voet langs de nationaal 4 tot Namen, verder met autostop. Namen - Marche - Bastenaken met een militaire vrachtwagen geladen met bevoorradingen voor de martelaarstad. Aloïs ziet de resultaten van het von Rundstedt-offensief. Alles is één verlaten ruïne. Arme Ardennen!

Bastenaken - Gouvy - Beho met een van de zeldzame vrachtwagens van een burgerfirma die mogen rijden. In Beho vindt hij onderdak bij zijn oom Pitter. 's Anderendaags leent hij zijn fiets voor het overbruggen van de laatste etappe: naar zijn geboortedorp.

Aloïs ontdekt er overal de restanten van de gevechten van december en januari, tanks en andere machines, kadavers van paarden. Wanneer hij langs de Ulf fietst, herkent hij eindelijk de streek van zijn kindertijd. Zijn hart gaat sneller slaan. Ziehier het dorp, zijn dorp. Ziehier de burens en dan eindelijk zijn huis... zijn familie. Het weerzien... Ogenblikken van intense emotie.

Hij gaat zich bezinnen op het graf van zijn geliefde moeder. Stiltel Gebed! Zegen! En vervolgens... de tranen! En al zijn collega's van

Entre-temps, Aloïs a commencé une carrière d'instituteur. D'abord à Auel, dès septembre 1946, ensuite à Emmels où il est nommé en 1947. Le 6 avril 1948, il épouse à Oudler Maria Messerich (Oudler 1924). Le couple aura quatre enfants. En 1955, Aloïs est nommé instituteur à l'école primaire de Rodt. Il en sera titulaire jusqu'à sa retraite en 1978.

Il va alors pouvoir se consacrer à ses autres passions : la nature et l'écriture. On le retrouve très souvent dans les bois à se promener ou à travailler... ou dans son potager à soigner ses légumes et ses abeilles. Et puis il écrit beaucoup. Il se lance notamment dans la rédaction de ses mémoires, une trilogie qui sera publiée par Grenz-Echo-Verlag, Eupen en 1983 :

«Grenzland und Grenzvolk»

I. Teil : Heimaterde, II. Teil : Unterwegs, III. Teil : Dorfschulmeister.

Aloïs est décédé le 15 janvier 1997, ayant réalisé ses rêves ! Une vie bien remplie et exemplaire, au service de la Patrie et de la jeunesse !

« Car la vie est un bien perdu
Quand on n'a pas vécu comme on l'aurait voulu ! »
Mihai Eminescu

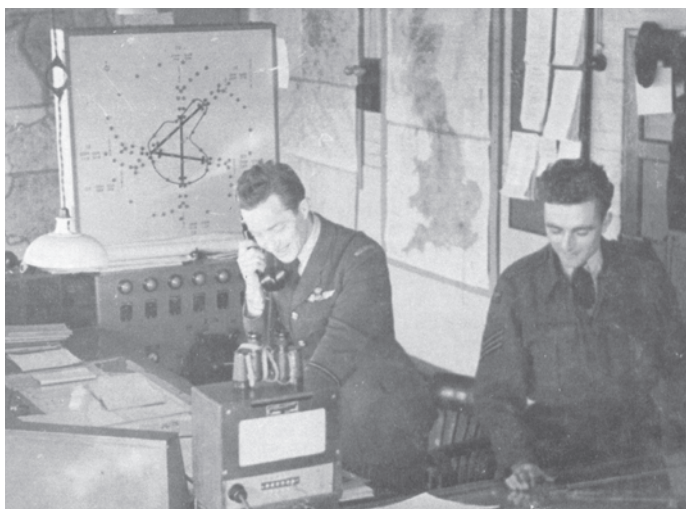
Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur André Paquet, fils d'Aloïs, qui m'a aimablement reçu chez lui pour la préparation de cet article. Il a répondu avec patience à mes questions et m'a gentiment procuré les documents nécessaires à mon travail. Aloïs a relaté sa carrière militaire dans « Unterwegs », la deuxième partie de sa trilogie (épuisée). Le présent article est basé sur ce document.

Jules Jacob. Huppaye, 11 décembre 2011

Snailwell, novembre 1944. Le Flight Officer Paquet (au téléphone) de service à la tour de contrôle (photo A. Paquet)

Snailwell, novembre 1944. Flight Officer Paquet (aan het telefoontoestel) aan het werk op de controletoren.



op school! Wat is er van hen geworden, zij die dezelfde banken hebben gedeeld en samen hebben gespeeld? Het merendeel zal nooit meer terugkomen! Een groot deel van de jeugd van zijn dorp heeft het leven gelaten op de slagvelden van het Oostfront. Aloïs heeft meer geluk gehad. De oorlog is twee maanden geleden geëindigd. Wat zal Aloïs nu doen?

Hij heeft in zijn leven twee passies: de luchtvaart en het lesgeven. Daar hij geen enkele hoop meer heeft nog ooit piloot te worden, beslist hij het leger te verlaten en eindelijk te doen waarvoor hij tien jaar terug werd gevormd.

Op 9 mei 1946 wordt de Onderluitenant-Vlieger Paquet in verlof zonder soldij gesteld. Dit betekent het einde van het grote avontuur !

..EN DE TERUGKEER NAAR HET BURGERLEVEN

Aloïs bergt zijn mooi leigrijs uniform van de RAF op. Maar niet voor altijd. Hij zal inderdaad overgaan naar het reservekader waarvoor hij meerdere keren wordt opgeroepen. Een dergelijk leven kan men maar niet van vandaag op morgen achter zich laten !

Op 25 maart 1954 zal Aloïs reserve Kapitein-commandant Vlieger worden benoemd. Dat betekent dan het echte einde van een buitengewone ervaring.

Intussen is Aloïs begonnen met een loopbaan als leraar. Eerst vanaf september 1946 te Auci en daarna te Emmels, waar hij in de loop van 1947 wordt benoemd. Op 6 april 1948 huwt hij te Oudler Maria Messerich (Oudler 1924). Het koppel zal vier kinderen krijgen. In 1955 is Aloïs benoemd tot leraar aan de lagere school van Rodt. Hij zal er titularis blijven tot in 1978 wanneer hij op rust gaat.

Hij zal zich dan kunnen wijden aan zijn andere passies: de natuur en het schrijven.

Men vindt hem dikwijls terug in het bos waar hij wandelt of werkt... of in zijn moestuin waar hij zijn groenten en zijn bijen verzorgt.

Daarbij komt nog dat hij veel schrijft. Hij lanceert zich namelijk in het schrijven van zijn memoires, een trilogie die zal worden gepubliceerd in 1983 door Grenz-Echo-Verlag, Eupen :

«Grenzland und Grenzvolk»

I. Teil : Heimaterde. II. Teil : Unterwegs. III. Teil : Dorfschulmeister.

Aloïs overlijdt op 15 januari 1997, nadat hij zijn dromen had verwezenlijkt ! Een rijk en voorbeeldig leven in dienst van het Vaderland en van de jeugd !

« Car la vie est un bien perdu
Quand on n'a pas vécu comme on l'aurait voulu ! »
Mihai Eminescu

Bedankingen

Ik wens de Heer André Paquet, zoon van Aloïs, te bedanken omdat hij mij zo vriendelijk bij hem thuis heeft ontvangen om er dit artikel voor te bereiden. Hij heeft met veel geduld mijn vragen beantwoord en heeft mij heel vriendelijk de documenten overhandigd die ik voor mijn werk nodig had. Aloïs heeft zijn militaire loopbaan beschreven in 'Unterwegs', het tweede deel van zijn trilogie (uitgeput). Dit artikel is gebaseerd op dat document.

Jules Jacob. Huppaye, 11 december 2011

Vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



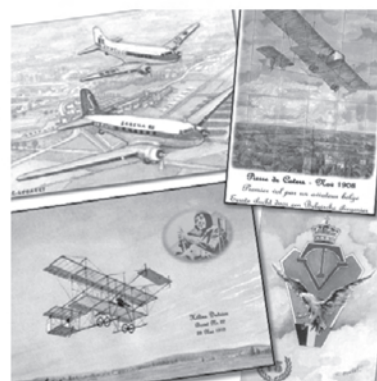
Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

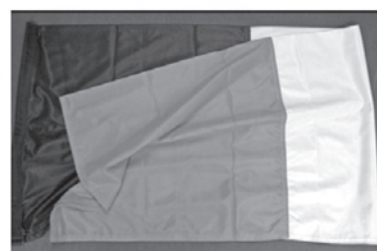
Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



10 Cartes de voeux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91 (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91 (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

Adieu à Mouchka Stassart, une grande dame devant l'éternel...

Vaarwel Mouchka Stassart, een grote dame op de drempel van de eeuwigheid ...

Mouchka Stassart en 1969, année où elle prit sa retraite en tant que chef hôtesse de la SABENA.

Mouchka Stassart in 1969, het jaar van haar pensionering als chef hostess van SABENA (VTB)



Le 4 janvier dernier, Amanda Stassart, affectueusement connue en tant que Mouchka, est décédée d'un arrêt cardiaque; née le 17 février 1923 à Lausanne de parents belges, elle allait donc bientôt fêter ses 90 ans.

Ses parents étant venus s'établir à Paris dans les années 30, Mouchka s'était inscrite à la Sorbonne peu avant que n'éclate la seconde guerre mondiale. Elle participa très tôt à divers mouvements de résistance à l'instar de ses camarades étudiants. Elle découvrit en octobre 1943 que sa mère participait à une filière d'évasion d'aviateurs alliés abattus au-dessus de la France occupée et elle y contribua d'emblée. Sous le nom d'emprunt de Diane, elle prit en charge des jeunes aviateurs fugitifs pour les convoyer de la frontière franco-belge jusqu'à Paris d'où ils repartaient pour tenter de rejoindre l'Angleterre via l'Espagne afin de poursuivre le combat. Elle avait pris en charge un tronçon de la fameuse « Ligne Comète » dans laquelle s'illustrèrent de nombreuses jeunes femmes belges qui payèrent souvent de leur vie leurs actions courageuses, mais cela, elle ne l'apprit qu'après la guerre. Rien que par l'intervention de Mouchka Stassart, 56 aviateurs parvinrent à regagner la Grande-Bretagne, ce qui lui valut la reconnaissance du gouvernement américain et l'attribution de la « Medal of Freedom with bronze palm ».

Arrêtée par la Gestapo en même temps que sa mère le 15 février 1944, elle fut déportée au camp de concentration de Ravensbrück de sinistre mémoire pour les sévices et tortures qui y étaient infligées aux jeunes femmes qui s'y retrouvaient parce qu'elles étaient animées du même élan patriotique. Cet odieux séjour fut encore endeuillé par la mort de sa mère. Transférée au camp de Mauthausen, tout aussi sordide que le précédent, elle en fut libérée le 22 avril 1945.

Rentrée à Paris, elle y apprit la déportation et la disparition de son père, lesquelles ne furent élucidées que 60 ans plus tard. Sans ressources, elle dut renoncer aux études universitaires et posa sa candidature chez Air France mais en vain, car elle n'était pas de nationalité française. Elle postula alors auprès de la SABENA où elle fut engagée le 4 juin 1946 en tant que

Op 4 januari is Amanda Stassart, liefdevol bekend als Mouchka, overleden aan de gevolgen van een hartaanval. Ze wordt op 17 februari 1923 uit Belgische ouders geboren in Lausanne, en zou dus binnenkort haar 90^{ste} verjaardag vieren. In de jaren 30 waren haar ouders naar Parijs verhuisd en daar had Mouchka zich ingeschreven aan de Sorbonne, net voor de tweede wereldoorlog uitbrak. Zeer snel treedt ze toe tot verschillende verzetsbewegingen, zoals vele van haar medestudenten. In oktober 1943 komt ze tot de ontdekking dat haar moeder meewerkt aan een ontsnappingsroute voor geallieerde vliegers die over het bezette Frankrijk waren neergeschoten. Onmiddellijk sluit ze zich bij de organisatie aan. Onder de schuilnaam Diane ontfermt ze zich over jonge piloten die ze van de Frans-Belgische grens naar Parijs brengt.

Van daaruit zetten ze dan hun tocht verder om via Spanje Engeland te bereiken, waar ze de strijd kunnen voortzetten. Mouchka is verantwoordelijk voor een sectie van de beruchte 'Ligne Comète', waarin vele jonge Belgische vrouwen een belangrijke rol spelen. Velen onder hen zullen hun moedige daden overigens met de dood bekopen, iets wat Mouchka pas na de oorlog verneemt. Dankzij het moedige optreden van Mouchka Stassart zijn 56 vliegeniers erin geslaagd Groot-Brittannië opnieuw te bereiken. Ze krijgt daarvoor later de 'Medal of Freedom with bronze palm' van de Amerikaanse regering. Op 15 februari 1944 wordt ze samen met haar moeder aangehouden door de Gestapo en overgebracht naar het concentratiekamp van Ravensbrück, berucht voor zijn onmenselijke behandelingen en folteringen van jonge vrouwen die er opgesloten waren omwille van hun patriottische gevoelens en daden. Het overlijden van haar moeder maakt het voor Mouchka nog erger. Later wordt ze overgebracht naar het kamp van Mauthausen, even berucht als het vorige, waaruit ze op 22 april 1945 wordt bevrijd.

Terug in Parijs verneemt ze de deportatie en verdwijning van haar vader, feiten die pas 60 jaar later zullen worden opgehelderd. Omdat ze geen inkomen heeft, kan ze haar universitaire studies niet hervatten. Ze solliciteert dan ook bij Air France, maar wordt geweigerd omdat ze de Franse nationaliteit niet



C'était le 11 septembre 2012 à la Maison des Ailes, Mouchka Stassart est saluée par SAR le Prince Philippe, fait ce jour-là membre d'honneur des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge à l'occasion des 30 ans de son brevet de pilote.

Op 11 januari 2012 wordt Mouchka Stassart in het Huis der Vleugels begroet door ZKH Prins Filip, die op dag erelid werd van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart ter gelegenheid van de 30 jaar van zijn vliegbrevet. (VTB/Norbert Niels).

Amanda Mouchka
Stassart
au début des années 50
avant le départ du
DC-6 de la SABENA.

*Amanda Mouchka
Stassart,
begin jaren 50 voor het
vertrek van de
DC-6 van SABENA
(Via Marc Naudts)*



huitième hôtesse de l'air de la compagnie aérienne belge. Sa carrière y dura 23 ans et elle gravit tous les échelons pour prendre sa retraite en tant que chef hôtesse principale. Elle y avait milité pour la reconnaissance et l'égalité du travail des femmes, ce qui avait permis l'obtention de nombreux acquis sociaux en faveur du personnel féminin.

Jeune retraitée de 45 ans, elle seconda encore Georges Guttelman lors de la mise sur pieds de la Trans European Airways (TEA) et y exerça un rôle de premier plan jusqu'à la faille de cette compagnie en 1991.

Amanda Mouchka Stassart était l'épouse de Marcel Désir, membre de la RAF Belgian Section durant la dernière guerre, entré à la SABENA comme navigateur en 1947; il est décédé en avril 2000.

Comme de nombreuses personnes qui ont une trempe hors du commun, Mouchka Stassart était d'une immense modestie dissimulée sous sa formidable joie de vivre. Le conseil d'administration des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge ne s'y était pas trompé en la nommant membre d'honneur de l'association le 9 novembre 2011, ce qu'elle accepta de grand cœur et avec cette bonne humeur rayonnante qui l'a caractérisée jusqu'à la fin de sa vie.

Jean-Pierre Decock

Voir aussi l'article de Michel Mandl dans le VTB Magazine 1-2012.

heeft. Ze probeert het dan maar bij SABENA waar ze op 4 juni 1946 wordt aangeworven als achtste air hostess van de Belgische luchtvaartmaatschappij. Haar carrière duurt er 23 jaar, ze doorloopt er alle echelons en eindigt tenslotte als chef air hostess. Ze zet er zich ook actief in voor de herkenning en de gelijkberechtiging van de vrouwelijke werknemers.

Als jonge gepensioneerde van 45 jaar helpt ze Georges Guttelman bij het opstarten van Trans European Airways (TEA) en speelt er nadien een rol op het hoogste niveau tot het faillissement van de maatschappij in 1991.

Amanda Mouchka Stassart was getrouwd met Marcel Désir, lid van de RAF Belgian Section tijdens WOII die na de oorlog in dienst trad van SABENA als navigator. Hij overlijdt in april 2000.

Zoals vele uitzonderlijke persoonlijkheden was Mouchka Stassart een heel bescheiden dame, iets wat ze goed verborgen hield achter haar ongelooflijke levenslust. De Raad van Bestuur van de Vieilles Tiges heeft haar dan ook helemaal terecht op 9 november 2011 erelid van de vereniging gemaakt. Een herkenning die ze grootmoedig heeft aanvaard, met haar stralende humeur dat haar tot het einde van haar leven zou kenmerken.

Zie ook het artikel van Michel Mandl in het VTB Magazine 1 - 2012.

Biographie de Mouchka Stassart :

«JE VOUS LE DIS, J'AIME LA VIE»

A la suite du décès de Mouchka, signalons la parution prochaine d'un livre écrit par Amanda «Mouchka» STASSART elle-même et madame Claire PAHAUT.

La livraison de cet ouvrage est prévue fin avril, début mai. Les membres qui désirent un exemplaire de ce livre peuvent le commander via la boutique VTB (voir ailleurs dans ce magazine) ou l'acquérir lors d'une réunion à la Maison des Ailes... Le prix frais d'expédition inclus est de 25 € pour la Belgique et de 30 € pour l'Europe.

Biografie van Mouchka Stassart:

«JE VOUS LE DIS, J'AIME LA VIE»

Naar aanleiding van het overlijden van Mouchka, vermeldde we de verschijning van een boek dat door Amanda 'Mouchka' STASSART zelf werd geschreven, samen met mevrouw Claire PAHAUT.

Het boek komt eind april, begin mei uit. Leden die een exemplaar wensen kunnen dat bestellen in de VTB-boetiek (zie elders in dit nummer) op het kopen voor 20 € tijdens een bijeenkomst in het Huis der Vleugels. De prijs via de post, verzendingskosten inbegrepen, is 25 € voor België en de 30 € voor Europa.

YOUR FRIENDLY *Eddy De Sutter* WEB MASTER SAYS.....

Maintenant que votre identification (log in) sur notre site web ne pose plus de problème, nous allons parcourir certains menus plus en détail. En effet, il y a bien plus de possibilités que vous ne le pensez !

Sitôt votre identification terminée, vous verrez apparaître sur la gauche de votre écran un menu avec une série de boutons. Lorsque vous cliquez sur l'un de ces boutons, un petit triangle noir apparaît à droite de celui-ci et le menu concerné est souligné ; ceci vous permet d'identifier le sous-menu activé.

Cliquez par exemple sur « Articles & publications » : un petit triangle noir apparaît sur le bouton menu. Sur votre écran, le nom du menu (« Articles & publications ») s'affiche en jaune dans une grande fenêtre grise. Juste en-dessous, vous trouvez les titres des articles et publications en ordre alphabétique. Sous chaque article se trouve le nom de l'auteur (du moins, si celui-ci est connu) et, dans certains cas, un bref résumé de son contenu. A l'aide de la barre de défilement (le plus à droite de l'écran) ou de la roulette de votre souris, vous faites défiler vers le bas jusqu'au dernier titre qui se trouve en bas de la fenêtre grise (W/O Groensteen - Back home 58 years later). Cliquez juste au-dessous sur le texte « Vers le haut » et vous voyez à nouveau le premier titre. Vous pouvez appliquer cette simple procédure à la plupart des éléments du menu !

Maintenant vous faites défiler vers le bas jusqu'à l'article « Une rencontre historique ». Cliquez sur le titre de cet article. Sur la fenêtre grise apparaît en jaune « Une rencontre historique » suivi de « par Michel Mandl ». (Donnez un peu de temps à votre ordinateur pour rechercher l'article. Si cela ne marche pas, cliquez en haut de l'écran de l'article sur le mot souligné du texte « Si vous ne pouvez pas lire le texte ci-dessous, cliquez ici ». L'article apparaît alors dans une nouvelle fenêtre sur toute la largeur de votre écran.)

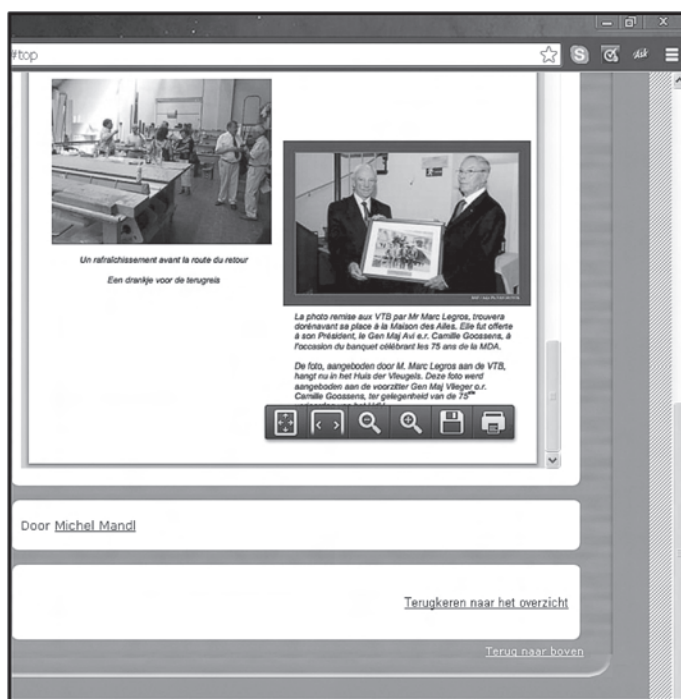
La barre de défilement située à droite de votre écran vous permet de faire défiler la totalité de l'écran (placez d'abord le curseur en dehors de la fenêtre de l'article), tandis que la petite barre de défilement à droite de l'article sert uniquement à parcourir l'article (placez le curseur d'abord dans la fenêtre de l'article).

Pour visualiser uniquement l'article sur toute la largeur de votre écran, cliquez sur « Si vous ne pouvez pas lire le texte ci-dessous, cliquez ici » (en haut de l'écran de l'article). Cette simple procédure

Nu een succesvolle log in op onze website geen probleem meer vormt, zullen we in de volgende magazines een paar menu's in detail bekijken; er zijn immers véél meer mogelijkheden dan u misschien denkt!

Zodra u ingelogd bent, ziet u aan de linkerkant een reeks "menuknoppen". Wanneer u op één van die knoppen klikt, verschijnt er een kleine zwarte driehoek aan de rechterkant van de menuknop en het betrokken menu is nu onderstreept; zo weet u steeds welk menuonderdeel geactiveerd is.

Klik bvb op "Artikels & publicaties"; er verschijnt een klein zwart driehoekje in de menuknop. Op uw computerscherm is nu, in een groot grijs venster, de naam van het menu zichtbaar in het geel ("Artikels & publicaties"); daaronder staan alle titels van de artikels en publicaties in alfabetische volgorde. Onder elke titel ziet u telkens de naam van de auteur (indien deze bekend is) en soms ook een korte samenvatting van de inhoud. Door gebruik van de scrollbar (uiterst rechts van het scherm) of van het muiswiel, scrolt u naar beneden tot aan de laatste titel, die zich gans onderaan het grijs venster bevindt ("Waarom de Belgen als lijntrekkers werden bestempeld") Klik net daaronder even op de witte tekst "Terug naar boven" en u ziet opnieuw de eerste titel. Deze simpele procedure kunt u op bijna elk menuonderdeel toepassen!



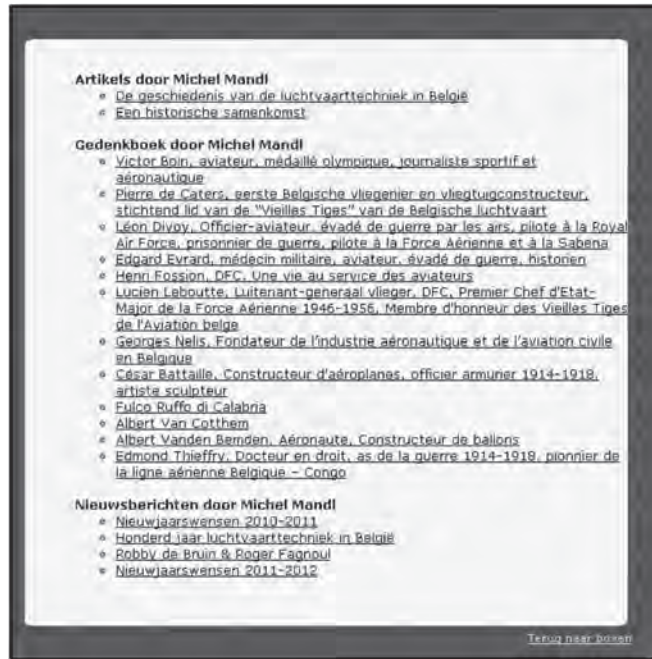
Nu scrolt u opnieuw naar beneden tot u het artikel "Een historische samenkomst" vindt. Klik op de naam van het artikel. Op het grijs scherm verschijnt in het geel "Een historische samenkomst" en daaronder "Door Michel Mandl". (Geef even tijd aan het systeem om het artikel te zoeken. Indien dit niet lukt, kunt u ook bovenaan het artikelscherm klikken op het onderstreepte woordje in "Indien u onderstaande tekst niet kunt lezen, klik dan hier". Het artikel verschijnt dan over de volledige breedte van het computerscherm). De scrollbar rechts van uw scherm laat u toe het volledig computerscherm te verschuiven (wanneer u de cursor eerst buiten het artikelvenster plaatst), terwijl de kleinere scrollbar rechts van het artikel dient om enkel het artikel zelf te doorlopen (plaats de cursor eerst binnen het artikelvenster).

Om alleen het artikel op het volledig computerscherm te brengen, klikt u even op "Indien u onderstaande tekst niet kunt lezen, klik dan hier" (bovenaan het artikelscherm). Ook deze simpele procedure kunt u op bijna elk menuonderdeel toepassen! Nu kunt u terugkeren

s'applique également à la majorité des éléments du menu ! Vous pouvez à présent retourner au sommaire des articles disponibles en cliquant sur « Retour au contenu ». Si par contre vous désirez lire tous les articles de Michel Mandl, cliquez alors sur son nom au bas de la fenêtre de l'article. Tout ce qu'il a publié dans les menus « Articles & publications », « Livre d'Or », « Biographies » et « Nouvelles » est directement accessible en cliquant simplement sur l'article choisi. Pratique, n'est-ce pas ? Entraînez-vous !

Dans un prochain article, je vous parlerai des options de recherche dans les menus « Nouvelles » et « Bibliothèque ».

Traduction : Isabelle Hadermann

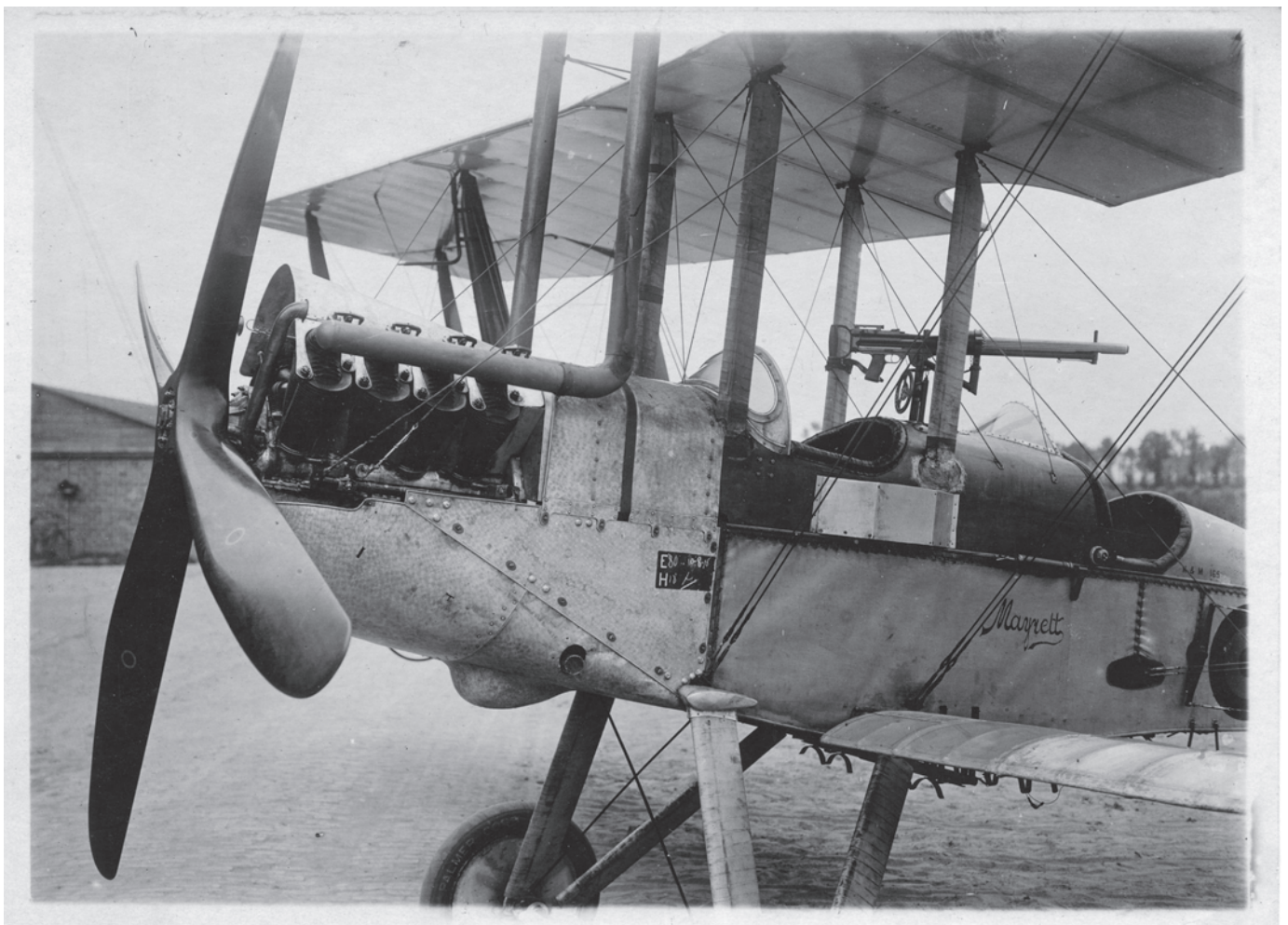


naar het overzicht van beschikbare artikels door onderaan te klikken op "Terugkeren naar het overzicht".

Indien u echter wenst alle artikels van Michel Mandl te lezen, klik dan gewoon op zijn naam onderaan het artikelvenster. Al wat ooit van hem verschenen is in de menu's "Artikels en publicaties", "Gedenkboek", "Biografieën" en "Nieuws", is onmiddellijk toegankelijk door op de gekozen titel te klikken! Handig of niet? Oefen alvast maar wat!

In een volgend artikel zal ik het hebben over de zoekmogelijkheden in het menu "Nieuws" en in het menu "Bibliotheek".

Album photo — Fotoalbum



Houtem, le 10 août 1916. RAF BE 2C «Mayrett» de la 4^e Escadrille. Equipage Lt. Henri Crombez et Lt. Frédéric de Woelmont
 Houtem, 10 augustus 1916. RAF BE 2C «Mayrett» van het 4^{de} Smaldeel. Bemanning Lt. Henri Crombez en Lt. Frédéric de Woelmont

23rd ANTWERP STAMPE Fly In

7th Ercoupe Fly In

LUCHTHAVEN ANTWERPEN

**11 mei 10u aankomst deelnemers
2013 static show**

**12 mei 11u formatievlucht
2013**



80 jaar SV-4

90 jaar Luchthaven

Hertz

inkom gratis

FINSERVE
european aviation insurance
www.finserve.aero