



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

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

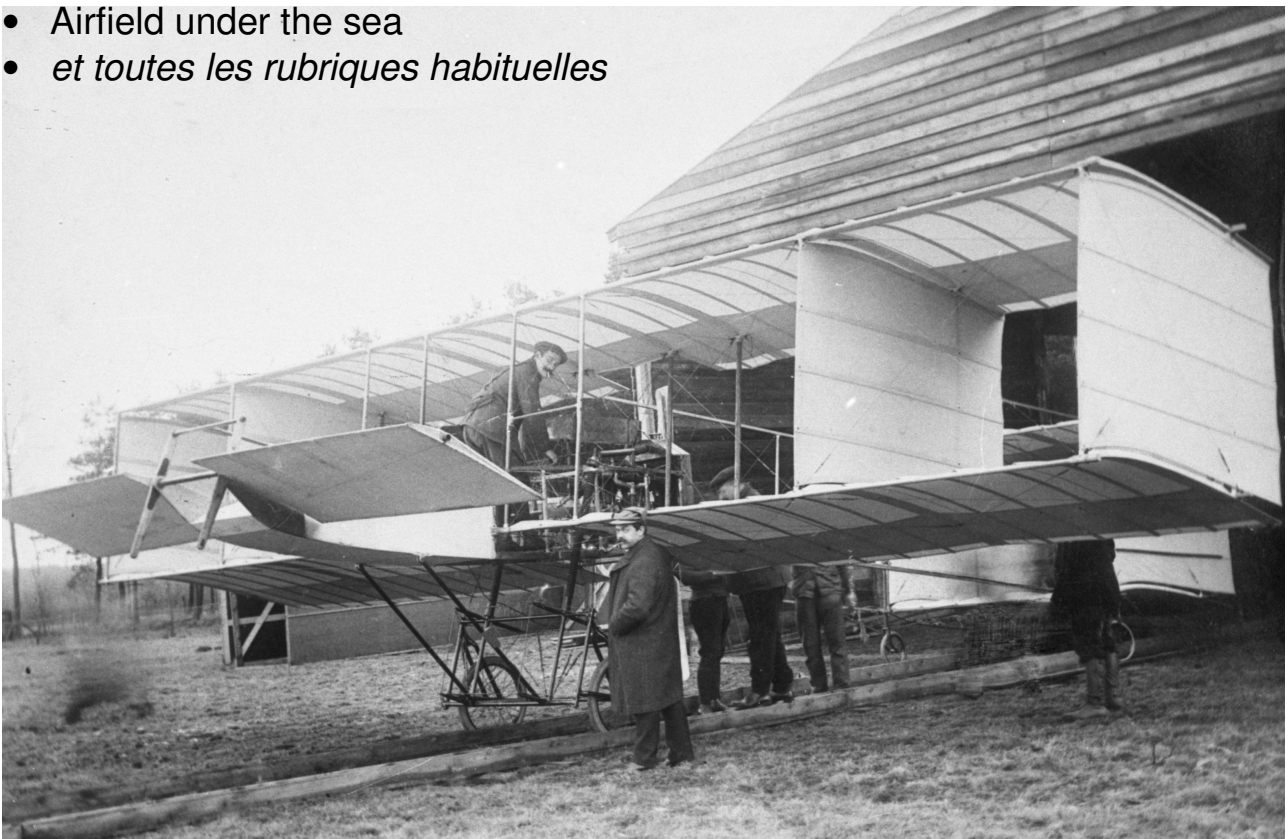
N° 3-2009
30e jaar – 30^{ème} année
juillet-août-septembre
juli-augustus-september
2009

In dit nummer:

- Verslag Buitengewone AV
- The making of...
- Luchtvaarttechnieken I/5
- Airfield under the sea
- Charles Borenstein
- *en de vaste rubrieken*

Dans ce numéro:

- Rapport de l'AG Extraordinaire
- The making of...
- Techniques Aériennes I/5
- Airfield under the sea
- *et toutes les rubriques habituelles*



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

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

*
Site Web
www.vieillestiges.be

Conseil d'administration
Bestuursraad

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

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

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

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

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

*
Website
www.vieillestiges.be

INHOUD VAN MAGAZINE 3-2009

Van de redactie: woordje van de voorzitter
Nieuws van de vereniging
IN memoriam Achille Vanhee
Agenda 2009
Verslag Buitengewone AV
The making of...
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:
Deel I, hoofdstuk 5
Airfield under the sea
Charles Borenstein
Uit de oude doos
Boetiek

SOMMAIRE DU MAGAZINE 3-2009

Rédactionnel : le mot du Président
Nouvelles de l'association
In Mémoriam Achille Vanhee
Agenda 2009
Rapport AG Extraordinaire
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:
Partie I, chapitre 5
Airfield under the sea
Charles Borenstein
Souvenir, souvenir
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

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

*
Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

IBAN: BE23 2100 6199 6691
BIC: GEBABEBB

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

Het volgende magazine verschijnt op 23 oktober

Le magazine suivant paraîtra le 23 octobre



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

Que d'émotions et que d'informations à partager avec vous. Si la mort inopinée de Michael Jackson fait la une des médias et tabloïds dans le monde entier, plus près de nous, le décès d'Achille Vanhee, le doyen de notre association, (il allait avoir 100 ans, le 15 septembre), et au cours de la même semaine, le dernier envol de notre cher Léopold Heimes – dernier aviateur belge ayant participé à la Bataille d'Angleterre – et du Colonel Aviateur BEM e.r. Hervé Donnet, nous touchent bien sûr tout particulièrement. Dans ce magazine, nous reprenons un « In Memoriam » dédié à notre doyen par nos amis canadiens. Les délais d'impression nous obligent à reporter l'hommage que nous souhaitons rendre à Léopold et à Hervé au prochain magazine. Qu'il me soit toutefois permis, dès à présent, d'adresser nos plus sincères condoléances à la famille et proches des défunts.

Nous sommes profondément affectés par ces décès. La mission qui nous incombe en tant qu'association d'anciens « crew members », nous amène à vous suggérer de prendre les dispositions nécessaires pour que nous puissions assurer notre devoir de mémoire. En effet, il est profondément attristant de voir étalés dans l'une ou l'autre brocante, les effets personnels, et documents d'époque comme ce fut le cas récemment pour le Colonel Roger Lallemand. N'hésitez donc pas à nous contacter au cas où vous souhaiteriez éviter ce genre de situation. Nous connaissons suffisamment d'organisations qui seraient intéressées par une mise en valeur de vos souvenirs. J'en voudrais pour exemple la belle vitrine réalisée en hommage au Colonel Éric Bouzin par notre dévoué membre André Dambly, au Musée Spit à Florennes.

En matière d'émotions, nous avons été servis avec le départ dans l'espace de notre membre d'honneur, Frank De Winne. J'ai le privilège de pouvoir communiquer par mail (!) avec l'intéressé et je lui ai bien sûr déjà transmis, au nom de l'association, nos meilleurs souhaits de succès. Ici, également, n'hésitez pas à nous contacter (SecGen) si vous souhaitez lui poser une question ou transmettre un message. Je me chargerai de lui faire parvenir.

Grand moment d'émotion également, ce week-end du solstice, avec l'inauguration à La Hulpe de la plaque commémorative à l'effigie du Baron Pierre de Caters. La commune a tenu à mettre un de ses illustres habitants à l'honneur et les Vieilles Tiges ont ainsi pu collaborer à l'organisation de la manifestation par une présence fort appréciée à l'exposition (du Musée de l'Armée) qui lui était consacrée. Un tout grand merci à vous tous pour votre participation.

Beste vrienden vliegeniers,

Er zijn weer heel wat emoties en nieuwtjes die ik met jullie wil delen. De plotselinge dood van Michael Jackson haalt over gans de wereld de voorpagina in de media en de tabloïds; dichterbij ons overlijdt de deken van onze vereniging Achille Vanhee, (hij zou op 15 september 100 zijn geworden). Diezelfde week vertrekt onze dierbare Léopold Heimes voor zijn laatste vlucht. Hij was de laatste vliegenier die aan de Slag om Engeland deelnam. Ook de dood van kolonel-vlieger SBH b.d. Hervé Donnet heeft ons bijzonder geraakt. In dit magazine staat een 'In memoriam' dat door onze Canadese vrienden gewijd is aan onze ouderdomsdeken. Door de druktermijnen moeten we het eerbetoon aan Léopold en Hervé overdragen naar het volgende magazine. Maar ik zou toch nu al aan familie en vrienden van de overledenen onze oprechte deelneming willen overmaken.

Deze overlijdens raken ons diep. Als vereniging van oud-crew members brengt er ons toe om u aan te zetten de nodige stappen te ondernemen, zodat we onze opdracht van herinnering tot een goed einde kunnen brengen. Het is immers erg bedroevend om in een of andere rareitienhandel de persoonlijke spullen en documenten te zien, zoals dat onlangs nog het geval was voor kolonel Roger Lallemand. Aarzel dus niet om ons aan te spreken voor het geval u dit soort situaties wil vermijden. Er zijn ons genoeg verenigingen bekend die belangstellen in de bewaring van uw herinneringen. Als voorbeeld citeer ik de mooie vitrinekast die ons lid André Dambly in het Spitfire Museum van Florennes heeft gerealiseerd, als een eerbetoon aan kolonel Éric Bouzin.

Van emoties gesproken: we hebben ook het vertrek naar de ruimte meegemaakt van ons erelid Frank De Winne. Ik had het voorrecht om hem te mailen (!) ; natuurlijk heb ik hem in naam van onze vereniging onze beste wensen voor succes toegestuurd. Aarzel ook hier niet om ons te contacteren (de SecGen) mocht u hem een vraag willen stellen of een boodschap doorgeven. Ik zorg ervoor dat hij ze krijgt.

Nog een emotioneel moment tijdens deze zonneward was de inhuldiging van een gedenkplaat in Terhulpen, met de beeltenis van baron Pierre de Caters. De gemeente wenste een van haar roemrijke inwoners eer te betuigen en zo konden de Vieilles Tiges meewerken aan de organisatie van een evenement. Er waren erg veel kijklustigen voor de expositie (van het Legermuseum) die aan hem gewijd was. Hartelijk dank aan u allen voor uw deelname.

We kunnen u ook met genoeg mededelen dat, door het

Nous avons par ailleurs le plaisir de vous annoncer que grâce au lobbying de notre membre du C.A., Danny Cabooter, l'aérodrome de Deurne va également acquérir une telle plaque. Quant à celle qui se trouve actuellement à l'expo de Caters à Bruxelles, les Vieilles Tiges se sont associées avec Mr Guy de Caters pour en faire don au Musée. La remise officielle de la plaque devrait se faire à la fin de l'année.

La place me manque pour vous parlez d'autres sujets qui me tiennent à cœur...Rendez-vous au prochain magazine !

Emem.

lobbywerk van ons bestuurslid Danny Cabooter, de luchthaven van Deurne ook dergelijke gedenkplaat gaat krijgen. De plaat die thans nog in de tentoonstelling de Caters in Brussel staat, die wordt samen met de heer Guy de Caters geschonken aan het Museum. De officiële overhandiging van die gedenkplaat zou rond het einde van dit jaar moeten doorgaan.

Er rest me geen plaats meer voor nog meer onderwerpen die me ter harte gaan...rendez-vous in het volgende magazine!

Emem.

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE **DU 10 JUIN 2009**

Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h10.

Il annonce que 27 membres sont présents et que 26 procurations ont été enregistrées. Il remercie les membres pour leur présence à cette assemblée extraordinaire et rappelle la raison pour laquelle elle a été convoquée. Il passe ensuite la parole au trésorier Alex Peelaers qui présente alors le bilan financier pour 2008.

Quelques chiffres :

- Compte épargne Fortis : 23.404,89 €,
- Compte courant Fortis : 1.266,00 €,
- Caisse trésorier : 434,84 €.

La balance 2008 présente un résultat positif net de 3.778,91 €.

Alex Peelaers récapitule alors brièvement le budget pour 2009 qui s'élève à 13.190,00 € (celui-ci avait déjà été approuvé lors de l'Assemblée générale ordinaire du 11 mars 2009).

La parole est alors donnée à M. Claude Buisseret qui représente les vérificateurs aux comptes. M. Buisseret confirme que tout est en ordre et que la comptabilité est tenue avec grand soin donnant ainsi une image fidèle des comptes de l'association. Il invite les membres à approuver les comptes pour 2008.

Le Président Michel Mandl demande alors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2008. Elle est accordée à l'unanimité des membres présents.

Après quelques questions/réponses dont e.a. la confirmation des montants de la cotisation pour 2009, le président rappelle nos prochaines activités du 8 juillet au Musée de l'Air et du 12 août à Mondorf-les-Bains au Luxembourg.

Le président clôture l'AG extraordinaire à 15h25.

PROCES-VERBAAL VAN DE BUITENGEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN **10 JUNI 2009**

Voorzitter Michel Mandl opent de bijeenkomst om 15u10.

Hij meldt dat er 27 leden aanwezig zijn en dat er 26 volmachten werden ingeschreven. Hij bedankt de leden voor hun aanwezigheid op deze vergadering en herinnert aan de reden waarom ze werd samengeroepen. Vervolgens geeft hij het woord aan de penningmeester Alex Peelaers die de financiële balans voor 2008 voorstelt.

Enkele cijfers:

- Fortis spaarrekening: € 23.404,89,
- Fortis lopende rekening: € 1.266,00,
- Kas penningmeester: € 434,84.

De balans voor 2008 heeft een positief netto resultaat van € 3.778,91.

Alex Peelaers herneemt dan kort het budget voor 2009 dat € 13.190,00 bedraagt (het was al goedgekeurd door de Gewone Algemene Ledenvergadering van 11 maart 2009).

Het woord wordt dan gegeven aan Dhr. Claude Buisseret die de rekeningencommissarissen vertegenwoordigt. Hij bevestigt dat alles in orde is en dat de boekhouding met veel zorg wordt bijgehouden, wat een getrouw beeld geeft van de rekeningen van de vereniging. Hij nodigt de leden uit om de rekening 2008 goed te keuren.

Voorzitter Michel Mandl vraagt de vergadering daarop om kwijting te verlenen aan de rekeningencommissarissen en de bestuurders voor het boekjaar 2008. Die wordt unaniem door de aanwezige leden verleend.

Na een paar vragen & antwoorden waaronder bijv. de bevestiging van de bijdrage voor 2009, herinnert de voorzitter nog aan de komende activiteiten van 8 juli in het Luchtvaartmuseum en van 12 augustus in Mondorf-les-Bains in Luxemburg.

De voorzitter sluit de Buitengewone AV af om 15u25.



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

André NUTELET, le 5 janvier.

Gaston LAUS, le 9 avril.

Xavier 'Jos' VANBEVER op 13 april.

Achille 'Archie' VANHEE op 3 mei

(Deken en erelid; lees verder in dit nummer zijn In Memoriam. Doyen et membre d'honneur; voir son In Mémoriam plus loin dans ce magazine).

Hervé DONNET, le 22 juin.

La photo ci-dessous fut prise lors de son adieu au Musée de Beauvechain en février 2009.

(Photo J. Vandevorst)



Léopold HEIMES, le 26 juin. Il fut membre d'honneur ainsi que le dernier aviateur belge, ayant participé à la Bataille d'Angleterre. Nous publierons son In Mémoriam dans le magazine suivant.

Hij was erelid en tevens de laatste Belgische vliegenier die aan de Slag om Engeland deelnam. Een uitgebreider In Memoriam verschijnt in het volgende magazine.



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 familie hun blijken van oprecht medeleven aan.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Claude-André LESOIL

Rue des Aconits 2, 1170 WATERMAEL-BOITSFORT

Tél 02 673 36 67 – GSM 0472 56 33 77 – E-mail claude@lesoil.be

Admis A

Parrains: A. Dillien & M. Mandl

André PUVREZ

Barzin 15, 6924 LOMPRESZ

Tél 084 44 53 06 – E-mail apos@tele2.be

Admis VT

Parrains: Xavier Janssens et Red Dewalheyns

Marc DE VRIENDT

Leiekaai 322, 9000 GENT

Tel 09 226 39 37

Aanvaard als VT

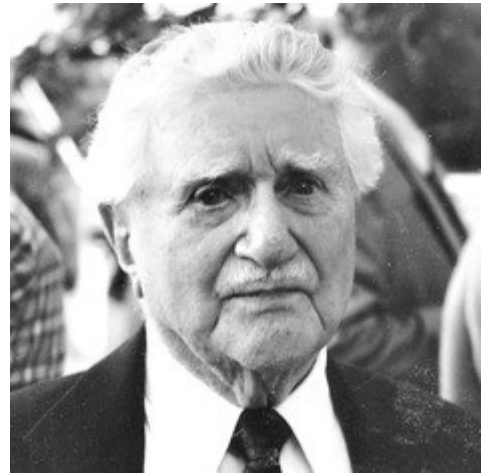
Peters: G. Wuyts en A. Dewilde

In Memoriam

Captain Achille 'Archie' Vanhee

September 15, 1909 - May 03, 2009

Thanks to Mich Moulin (via Ron Hudson) we received this English obituary from the canadian pilots of 409 Wing Chapala. The picture below was sent to us by André Bar.



VANHEE, Achille (Archie) passed away peacefully at his home, on Sunday, May 3, 2009, in his 100th year. Beloved husband for 66 years of Joanie. Dear father of Michele, Peter (Barbara). Also survived by grandchildren Suzanne (Bill), Jennifer, David (Rebecca), Benjamin (Andrea), Alexandra and great-grandchildren Cassandra, Zachary, Owen, Madelyn, Jack and his sister Henrietta Vanhee. Archie had a long and distinguished career in aviation and is a member of the Canadian Aviation Hall of Fame, Quebec Air and Space Hall of Fame, and Les Vieilles Tiges de Belgique. Archie immigrated to Canada from Belgium at the age of 16 in 1925. Motivated at an early age, watching dog-fights in the skies above his backyard in Belgium during WWI, he developed a fascination for flying machines. He witnessed and lived through the early years of aviation and was motivated by pioneers such as Lindbergh. He commenced flying training at the Montreal Flying Club and soloed on October 28, 1928. He flew with Central Airways in Amos, Quebec as a pilot engineer in 1935 and joined MacKenzie Air Service in 1937. He flew alongside Canada's Aviation Pioneers until commissioned in the R.C.A.F. as a Flying Officer in 1939. He attained the rank of Squadron Leader and was appointed CO of 160 Squadron, a Canso Coastal Reconnaissance Unit at Yarmouth, Nova Scotia. At the time of his discharge in 1945, he was Director of Instrument Flying Training. After the war Archie joined Canadian Pacific Airlines and moved to Vancouver in 1949 to fly for CPA Overseas Lines. He was one of five Captains on the first Canadian registered Aircraft to fly to Tokyo, Shanghai and Hong Kong. His firsts included - Captain of the inaugural flight to Honolulu, Fiji, Sydney and Auckland; Captain of the first direct Honolulu-Vancouver flight by a Canadian aircraft; Captain of the inaugural flights between Lima, Peru and Mexico. Between 1973 and 1982, he acted as the instrument flight instructor for Austin Airways and also worked for CIDA. He trained African pilots on the DHC-6 Twin Otter in Senegal, Mali, Upper Volta and other African countries; a Chief Pilot for the Aviation Project in Dakar. Archie retired in 1983 at the age of 74 after 56 years in aviation. He had flown over 90 different types of aircraft from the biplane Curtiss JN4 to the prototype Boeing 707, totaling more than 25,000 hours. He had a passion for flying and a love for all things aircraft. In retirement he spent years drafting memoirs and reflecting on his great joy of instrument flying and the contributions that he had made as a pioneer and instructor. "Oh I have slipped The surly bonds of earth ... Put out my hand And touched the Face of God"

The following was submitted by Glen Cawker RAPCAN Historian

With his continued involvement in flying over half a century he demonstrated a unique ability in assisting many pilots in the art of instrument flying , and thus contributing significantly to the advancement of aviation in Canada." Archie Vanhee was educated in Belgium and Canada, later enrolling in the Aviation Preparatory Institute of New York. During his career he was hired as a helper-mechanic, pilot engineer and flew numerous rescue missions. In 1939 he became an instructor at the Seaplane Training School in B.C. where he instructed on the Vedette, Vancouver, Stranraer, Norseman, Hudson, Cessna Crane and Northrop Delta aircraft. In 1941 he took command of the Hudson Training Unit, then later worked with Cansos, specializing in instrument flying training. In 1944 he was posted to a ferry command in the United Kingdom but after the war he returned to Halifax. He became Director of Instrument Flying Training in 1945 and was demobilized with the rank of Squadron Leader. In 1949 Vanhee moved to Vancouver to fly for Canadian Pacific Airlines Overseas Lines and later that year was the first captain of the first direct Honolulu-Vancouver flight by a Canadian aircraft.





AGENDA

12 AOÛT – MONDORF-LES-BAINS – 12 AUGUSTUS

N'oubliez pas de vous inscrire pour la réunion du 12 août à Mondorf-les-Bains (Lux). Vous lirez tous les détails en page 8 du précédent magazine (VTB-Mag 2/2009). A toutes fins utiles, le bulletin d'inscription est à nouveau reproduit au dos du feuillet-adresse...

Vergeet u niet in te schrijven voor de bijeenkomst van 12 augustus in Mondorf-les-Bains (Lux). Alle details kunt u vinden op pagina 8 van het vorige magazine (VTB-Mag 2-2009). Voor alle zekerheid hebben we het inschrijvingsstrookje opnieuw afgedrukt op de keerzijde van het adresblad.

30 AOÛT – LE TIGELOT – 30 AUGUSTUS

La cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs alliés tombés au Tigelot et dans les Fagnes au cours de la Seconde Guerre mondiale aura lieu le dimanche 30 août 2008.

Programme

- 10h30 : Messe solennelle célébrée en l'église de Jalhay avec la participation de la chorale de Manaihan.
- Après l'office religieux, les participants se rendront en voiture au lieu-dit « Tigelot » sur la route vers le barrage de la Gileppe pour la cérémonie au Mémorial canadien.
- Après la cérémonie, repas facultatif au restaurant « Le Brévent » (Route d'Oneux 77 à 4800 Verviers). Apéritif, menu 4 services boissons comprises pour 34 € à verser au compte 348-0133190-73 au nom de 'Mémorial canadien du Tigelot' ; le paiement vaut inscription (formulaire d'inscription au dos du feuillet adresse).

Le comité organisateur est reconnaissant envers les sympathisants qui aideraient son action en lui versant 5 € de cotisation annuelle.

*L'équipage du Halifax de novembre 1944:
Debout, de g.à dr. : LAZIER,
Bomber – LENOURY,
Navigateur – HAYNES, Air
Gunner – PAYNE, Flight
Engineer et PIKE, Pilot
Accroupis : LANKIN, Air
Gunner et JUDGES, Radio.*

*De bemanning van de Halifax
van november 1944.*

(Foto: Bob Feuillen)



Het jaarlijkse eerbetoon aan de tijdens de Tweede Wereldoorlog gevallen geallieerde vliegeniers in Le Tigelot in de Hoge Venen zal plaats vinden op zondag 30 augustus 2008.

Programma

- 10u30: plechtige eucharistieviering in de kerk van Jalhay met deelneming van het koor van Manaihan.

- Na de kerkdienst gaan de deelnemers met de auto naar het gehucht 'Tigelot', gelegen langs de weg naar de stuwdam van de Gileppe voor de plechtigheid aan het Canadese memoriaal.
- Na de ceremonie, facultatieve maaltijd in restaurant 'Le Brévent' (Route d'Oneux 77 te 4800 Verviers). Aperitief, viergangenmenu incl. drank voor € 34, te storten op rekening 348-0133190-73 ten name van 'Mémorial canadien du Tigelot'; de betaling geldt als inschrijving (inschrijvingsstrookje op keerzijde van ons adresblad).

Het organisatiecomité is sympathisanten dankbaar die zijn actie steunen door storting van een jaarlijkse bijdrage van € 5.

17 OCTOBRE – REMEMBRANCE DAY – 17 OKTOBER

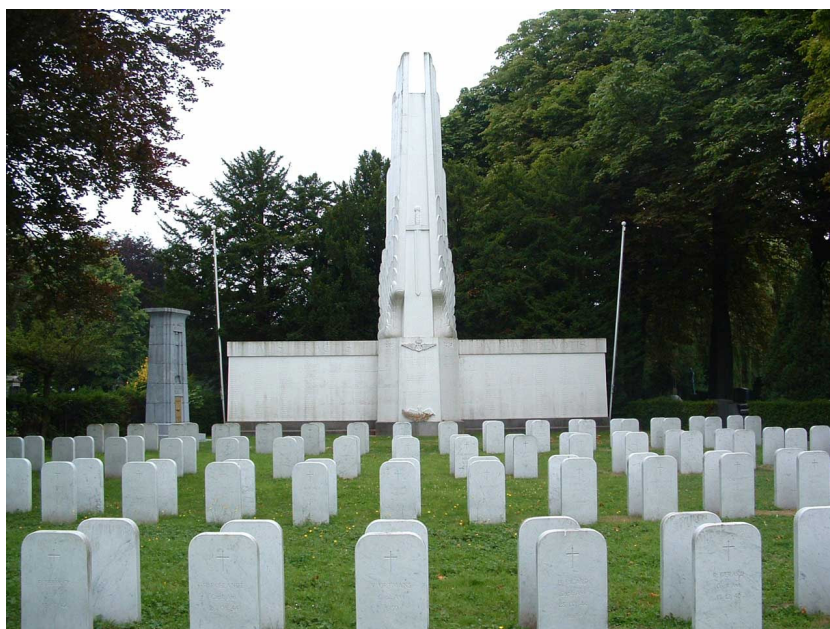
Comme au passé, au parc du Cinquantenaire, à 11 heures.

Als vorige jaren, in het Jubelpark om 11 uur.

1 NOVEMBRE – PELOUSE D'HONNEUR/ EREPERK – 1 NOVEMBER

Egalement comme chaque année:
rendez-vous à 11 heures.

Ook als voorgaande jaren: afspraak
om 11 uur.



12 NOVEMBRE – RÉUNION ET CONFERENCE/ BIJEEENKOMST EN CONFERENCE – 12 NOVEMBER

La réunion mensuelle du 11 novembre est reportée au lendemain, le jeudi 12 donc.

Ce jour-là, en fin de lunch, vous êtes invités à participer à une conférence donnée par M. Didier Puyplat qui a été cadre pendant de longues années chez Airbus. Le sujet de la présentation est « *De la genèse d'Airbus à l'A380* ».

→→→ Il est demandé aux membres qui désirent participer d'en avertir le secrétariat avant le 01 novembre, merci.

De maandelijkse samenkomst van 11 november wordt verschoven naar de dag erna, donderdag 12 dus.

Die dag wordt u na de lunch uitgenodigd een conference bij te wonen die wordt gegeven door de heer Didier Puyplat, sinds vele jaren kaderlid bij Airbus. Het onderwerp van zijn exposé is « *De la genèse d'Airbus à l'A380* ».

→→→ Leden die wensen deel te nemen, wordt gevraagd het secretariaat hiervan te verwittigen voor 1 november, waarvoor dank.

THE MAKING OF... The Voisin de Caters



Par/ Door Yves Duwelz et/ en Pierre Cryns
Vertaling Jacques Schelfaut

Si les premiers aviateurs étaient considérés par leurs contemporains comme des fous volants, ce qui suit tend à prouver que construire une réplique d'un avion de cette époque s'apparente à de la folie.

En 1974, l'ORTF s'associe à la télévision belge et allemande pour produire « Les faucheurs de marguerites ». Cette série télévisée de 14 épisodes de 26 minutes conte les aventures d'Edouard Dabert, un jeune lyonnais qui découvre l'aviation et devient un des pionniers. Au fil des épisodes, il côtoie les Wright, Ferber, Farman ou les frères Caudron. Dabert est un personnage fictif mais la série permet de raconter l'histoire de ces découvreurs. Cette série va avoir deux impacts. Pour les séquences de vol, l'équipe de Jean-Baptiste et Jean Salis va construire plusieurs répliques des premiers avions. Le téléfilm va également avoir le même effet que le film « Ces merveilleux fous volants » en Grande Bretagne suscitant l'intérêt du public pour l'aviation ancienne. Parmi les répliques construites par les Salis, le Dabert 2 qui s'inspire du Voisin Farman exposé au Musée du Bourget. La bête est assez vicieuse et Jean Salis devra bloquer le stabilisateur avant pour effectuer un court vol en ligne droite sans casser du bois.

Après le tournage, le Dabert est exposé lors des premiers meetings de la Ferté Allais et lors de manifestations célébrant les pionniers.

Dans les années 1970, l'AELR, une petite association très dynamique met une énergie folle dans le projet de création d'un « Musée de l'Air » à Bruxelles. Parmi ces fanas, Mike Terlinden et Jean Booten ont un intérêt

Indien de eerste vliegeniers door hun tijdgenoten als vliegende gekken werden beschouwd, dan bewijst het volgende dat de bouw van een replica van een vliegtuig uit die tijd ook als krankzinnig moet beschouwd worden.

In 1974 gaat de ORTF zich met de Belgische en Duitse televisie associëren om een reeks te maken: 'Les faucheurs de marguerites'. Deze televisiereeks omvat 14 episodes van 26 minuten en vertelt de avonturen van Edouard Dabert, een jongeman uit Lyon die de luchtvaart ontdekt en die een van haar pioniers wordt. In de loop van de episodes maakt hij kennis met de gebroeders Wright, Ferber, Farman en de gebroeders Caudron. Dabert is een fictief personage maar in de reeks wordt de geschiedenis van deze ontdekkers verteld. De reeks zal een dubbele impact hebben. Voor de opnames in vlucht zal de ploeg van Jean-Baptiste en Jean Salis verschillende replica's van de eerste vliegmachines bouwen. De televisiefilm zal in Groot-Brittannië hetzelfde effect hebben als de film 'Those magnificent men in their flying machines' en de belangstelling wekken van het publiek voor de vroegere luchtvaart. Bij de replica's die door de Salis worden gebouwd, is er de Dabert 2 die geïnspireerd werd door de Voisin Farman uit het Luchtvaartmuseum in Le Bourget. Het beestje is wispelturig en Jean Salis zal de voorste stabilisator moeten blokkeren om zonder ongelukken een korte vlucht in rechte lijn te kunnen uitvoeren.

Na het draaien van de filmreeks wordt de Dabert tentoongesteld tijdens de eerste vliegmeetings van la Ferté Allais en tijdens manifestaties die de pioniers huldigen.

In de jaren '70 steekt de AELR, een kleine maar zeer

particulier pour les pionniers. C'est malheureusement une période pour laquelle notre patrimoine est particulièrement pauvre. Les détails ont été perdus mais dans le cadre d'un échange, le Dabert arrive à Bruxelles le 12 septembre 1977, transporté par un C-130 de la Faé (heureuse époque !). Le but est déjà de reconstituer le Voisin de Pierre de Caters mais à cette date c'est un objectif assez lointain car de nombreux projets de restauration sont (déjà !) en cours. Le Dabert est stocké et se dégrade lentement.

Il faut attendre 1998 et la fin de la restauration du Triplan Bataille (un autre pionnier) pour que l'équipe de Pierre Cryns, Marcel Bostaille, René Vanderit et Bruno Dona mette en chantier le Voisin. C'est assurément un pari risqué. Il n'y a pas de plans connus de cet avion encore moins de celui de Pierre de Caters, pas de moteur. On ne connaît que trois oiseaux de ce type au monde. Heureusement, celui du Bourget est tout proche. Grâce à Dédé Hauet et Bernard Chenel, une expédition est montée et l'appareil de nos amis français est mesuré dans les moindres détails.

Ce qu'il reste du Dabert fait peine à voir. La queue a disparu, les booms sont aux abonnés absents, les ailes sont inutilisables et seule la nacelle est encore récupérable. La première tâche sera de restaurer celle-ci et de la modifier sur base des informations obtenues en France. Un moteur et deux hélices Voisin, ayant appartenu au Baron font miraculeusement leur réapparition. Il manque un des cylindres du moteur mais

dynamische vereniging, heel wat energie in het dolle project om in Brussel een 'Luchtvaartmuseum' op te richten. Bij deze enthousiastelingen stellen Mike Terlinden en Jean Booten een bijzonder belangstelling voor de pioniers. Het is spijtig genoeg een periode waarin ons patrimonium nogal arm is. De details zijn verdwenen maar in het kader van een uitwisseling komt de Dabert op 12 september 1977 in Brussel toe, vervoerd door een C-130 van de Luchtmacht (heerlijke periode!) Het doel is dan al de reconstructie van van de Voisin van Pierre de Caters maar op dat ogenblik is het nog een objectief op lange termijn want er zijn al talrijke restauratieprojecten aan de gang (toen al!). De Dabert wordt gestockeerd en gaat langzaam aan verteren.

Er moet gewacht worden tot 1998 en het einde van de restauratie van de Bataille driedekker (een andere pionier) vooraleer de ploeg van Pierre Cryns, Marcel Bostaille, René Vanderit en Bruno Dona kunnen beginnen aan het project Voisin. Het is alleszins een gewaagde onderneming. Er zijn geen bekende plannen van dit vliegtuig en nog minder van dat van Pierre de Caters en er is geen motor. Er bestaan slechts drie tuigen van dit type in de wereld. Gelukkig is die van Le Bourget dichtbij. Dank zij Dédé Hauet en Bernard Chenel wordt een expeditie georganiseerd en het toestel van onze Franse vrienden wordt tot in de kleinste details opgemeten.

Wat er overblijft van de Dabert is triest om zien. De staart is verdwenen, de steunbalken (booms) zijn afwezig, de vleugels zijn onbruikbaar en alleen de gondel kan nog worden gerecupereerd. De eerste taak bestaat er in die te





Barth Dams Brussels Air Museum - Vision de Caters assembling the first wing
The lower wing were build at Establishments Porcelet, paid by the type
Next step will be to build the second wing, VOLS20110324-2002



Bruno s'attaque à la fabrication de cette pièce. Le projet suit son petit bonhomme de chemin et chaque jour amène son information supplémentaire pour cette véritable reconstitution historique.

En 2002, un nouveau personnage rejoint l'équipe. Louis Manhout est un garagiste à la retraite qui entreprend de construire le train d'atterrissage de l'avion. Aidé des indications de Pierre et des photos fournies par un autre fana, Jean-Pierre Lauwers, il réussit cet exploit pratiquement seul. Il ne va pas s'arrêter là, puisque il va aussi nous construire les roues pour équiper ce train avant.

C'est vers 2003, alors que l'on célèbre le 100^e anniversaire du premier vol des Wright que naît presque comme un défi (Dieu sait qu'il est compliqué de donner une estimation de date à des travaux de restauration), l'idée que le « de Caters » soit terminé pour le 100^e anniversaire du premier vol du baron. Le Musée fait rapidement sienne cette idée et entame dès ce moment des préparatifs pour une expo.

A la Brussels Air Museum Restoration Society (c'est le nom de l'équipe de l'AELR qui entre autre restaure le de Caters), la date semble encore lointaine mais Pierre Cryns s'attaque a préparer des plans pour la fabrication des ailes. Comme une date butoir est fixée, il est rapidement décidé d'appliquer à la fabrication de ces ailes le même principe que celui utilisé pour d'autres restaurations. Faire réaliser les pièces nécessaires par un partenaire extérieur, la BAMRS fournissant les plans et

restaurer en om te bouwen in functie van de informaties die in Frankrijk zijn bekomen. Een motor en twee Voischroeven die nog eigendom waren van de Baron duiken op wonderbaarlijke wijze op. Een van de cilinders van de motor ontbreekt maar Bruno legt zich toe op het fabriceren van dit stuk. Het project loopt rustig verder en elke dag komt er een klein stukje bijkomende informatie bij om deze echte historische reconstructie verder te zetten.

In 2002 komt een nieuw personage de ploeg versterken. Louis Manhout is een gepensioneerd garagist; hij begint aan de bouw van het landingsgestel van het vliegtuig. Geholpen door de aanwijzingen van Pierre Cryns en de foto's die door een andere enthousiasteling, Jean-Pierre Lauwers, worden geleverd zal hij dit exploit praktisch alleen realiseren. Hij zal het dar niet bij laten want hij gaat ook nog de wielen bouwen om er het voorste landingsgestel mee uit te rusten.

Wanneer men rond 2003 de 100^e verjaardag viert van de vlucht van Wright, ontstaat de uitdaging (het is niet gemakkelijk om een datum te plakken op de restauratiewerken) met de idee om de 'de Caters' klaar te hebben voor de 100^e verjaardag van de eerste vlucht van de Baron. Het Museum volgt zeer snel met dit idee en begint vanaf dat ogenblik met de voorbereidselen voor een tentoonstelling.

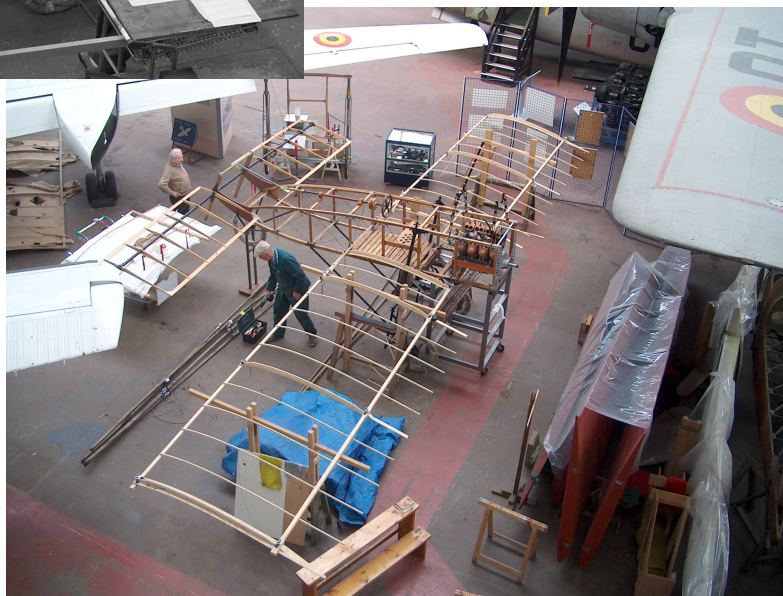
Bij de Brussels Air Museum Restoration Society (dit is de naam de ploeg van het AELR die ondermeer het vliegtuig van de Caters restaureert) vindt men dat deze datum nog ver weg ligt, maar Pierre begint al met de voorbereiding

assurant le montage final. La formule a déjà fait merveille pour le Storch. Le choix sera facile, nous travaillons déjà régulièrement avec les Etablissement Poncelet. La Brussels Air Museum Foundation fournit le budget pour la fabrication des ailes inférieures. Celles-ci seront livrées en août 2007 et assemblée par l'équipe du de Caters. Le moteur est aussi monté dans la nacelle et on s'agite pour trouver un radiateur et fabriquer les réservoirs. Ceci malgré une année 2007 difficile nourrie par de nombreuses incertitudes.

En janvier 2008, la date fatidique de novembre 2008 approche à grand pas et la tache reste énorme. Toujours pas de queue ni d'ailes supérieures, pas de roulettes de train ni de train arrière, pas de booms et beaucoup d'informations manquantes pour entoiler l'avion. Toute une série d'énergies vont alors se mobiliser. L'AE LR prend en charge le financement de la fabrication des ailes supérieures et de l'empennage ainsi que de la totalité de l'entoilage. Roger Poncelet travaille vite et bien sur les indications de Pierre Cryns. Nicolas Godfurnon déniche de la toile et met en contact avec Firmin Henrard qui dispose des ateliers et des experts pour coudre et entoiler

van de plannen voor de bouw van de vleugels. Aangezien er een streefdatum werd bepaald, wordt er snel beslist om bij de bouw van de vleugels hetzelfde principe toe te passen als bij de andere restauraties. De nodige stukken zouden door een externe partner gebouwd worden terwijl de BAMRS de plannen levert en de eindmontage verwezenlijkt. Deze formule was al succesvol voor de Storch. De keuze is gemakkelijk, wij werken al geregeld samen met de firma Poncelet. De Brussels Air Museum Foundation levert het budget voor de bouw van de onderste vleugels. Die worden in augustus 2007 geleverd en gemonteerd door de ploeg van de de Caters. Ook de motor wordt in de gondel gemonteerd. Er wordt ijverig gezocht naar een radiator en men begint met het bouwen van de brandstoftanks. Dit alles tijdens een moeilijk jaar 2007 waarin heel wat onzekerheden opduiken.

In januari 2008 ziet men met angst de einddatum van november 2008 naderen en het nog uit te voeren werk is enorm. Er zijn nog altijd geen staart en geen bovenste vleugels, geen staartwielen en geen staartlandingsgestel, geen rompbalken en er ontbreekt heel wat informatie voor het bekleden van het vliegtuig. Er wordt dan heel wat energie gemobiliseerd. De AE LR neemt de financiering van de bouw van de bovenste vleugels het staartstuk en de volledige bekleding met zeildoek op zich. Roger Poncelet



en un temps record. La structure en nid d'abeille nous est offerte par la société Hexcel et Pascal Giltay nous fabrique un faux radiateur. Etienne organise régulièrement des réunions d'avancement (pas toujours faciles) et coordonne les équipes du Musée pour la préparation de l'emplacement de l'expo. Nous allions oublier Jacques Schelfaut et André Bar de l'Historical Team qui sont régulièrement mis à contribution (toujours dans l'urgence) pour fournir des photos.

En mars, un miracle ! On retrouve les booms qui sont rapidement copiés chez Roger Poncelet. Ils seront vernis par Pierre, qui ramène du travail à la maison.

En juin 2008, c'est carrément la panique. Yves Duwelz a trouvé les roues arrières et le fournisseur en a profité pour nous offrir les fourches. Le radiateur et les réservoirs sont presque terminés. Les éléments des ailes supérieures ainsi que la queue sont livrés et elles sont montés à blanc et mais quid du montage de l'avion lui-même et de l'entoilage. Sera t'on prêt à temps ?

Une parenthèse pour vous expliquer que pour un avion du type du de Caters, on travaille souvent de manière empirique. Ici pas de manuels techniques, pas de plans, quelques vagues témoignages ou de trop rares photos. Chaque étape nécessite donc une phase importante de préparation, de vérification. Une autre parenthèse pour introduire un autre artiste qui vit en Yougoslavie : Dragan Saler. Cet ami de longue date qui est devenu conseiller technique de la bamf réalise à partir des photos et croquis du de Caters une réplique virtuelle sur ordinateur qui nous parvient via Internet. Ses dessins vont être d'une aide précieuse lorsqu'il faudra affiner des

werkt snel en goed op aanwijzing van Pierre. Nicolas Godfurnon kan het zeildoek opsporen en neemt contact op met Firmin Henrard die beschikt over werkplaatsen en experts voor het naaien en bekleden in recordtempo. De structuur in honigraat wordt aangeboden door door het bedrijf Hexcel en Pascal Giltay bouwt er een namaakradiator mee. Etienne Reunis organiseert regelmatig vergaderingen om de vooruitgang te bespreken (niet altijd gemakkelijk) en coördineert de ploegen van het museum bij de voorbereiding van de plaats van de tentoonstelling. Wij mogen ook Jacques Schelfaut en André Bar van het Historical Team niet vergeten die geregeld worden ingezet (altijd zeer dringend) om foto's te bezorgen.

In maart, een mirakel: de rompbalken (booms) worden teruggevonden en vlug gekopieerd bij Roger Poncelet. Zij worden gevernist door Pierre die werk mee naar huis neemt.

In juni 2008 ontstaat er echte paniek. Yves Duwelz heeft gelukkig de achterste wielen gevonden en de leverancier neemt de gelegenheid te baat om ons de vorken ervan aan te bieden. De radiator en de brandstoftanks zijn bijna afgewerkt. De elementen van de bovenste vleugels worden geleverd evenals het staartstuk en die worden voorlopig gemonteerd, maar wat met de eindmontage van het vliegtuig en de bekleding? Zal alles op tijd klaar zijn?

Een kleine parenthesis om uit te leggen dat men bij een vliegtuig van het type de Caters vaak op empirische wijze werkt. Hier zijn er geen technische handleidingen, geen plannen, enkele vage getuigenissen en zeldzame foto's. Elke etappe vergt dus een belangrijke fase van





hypothèses, entoiler l'avion ou l'assembler.

Pendant l'été 2008, un autre magicien, Gérard Torfs, entouré de toute une équipe de restaurateurs « temporaires » (c'était presque du travail obligatoire) va redécouvrir la technique d'entoilage utilisée sur le de Caters et va la tester sur le stabilo avant et la nacelle. Ca Marche !

Nicolas et Laurent introduisent le retro-engineering. Ils vont tirer des plans de la réplique qui se construit devant eux. Ces plans servent rapidement à des collègues allemands embarqués dans le même genre d'aventure.

Mais la roue du temps tourne. Alors que les équipes du Musée rénovent le futur espace « Pionniers », on met les bouchées doubles pour assembler les ailes et leurs mats. C'est pratiquement chose faite le 20 septembre. Elles sont ensuite démontées proprement pour être expédiées, par le Musée, chez Firmin Henrard.

Mi octobre, l'empennage est de retour des ateliers de Firmin. Elle est superbement entoillée et montée illico à l'étage, prête à être assemblée aux booms.

De nouvelles bonnes volontés rejoignent la course contre la montre. Ainsi les amis de l'équipe Halberstadt mettent la main à la pâte et participent à l'entoilage des ailes. Luc Lievin se charge de deux mannequins à placer près de l'avion. La BAMF réalise certains des panneaux de

préparation et vérification. Une autre parenthèse pour attirer l'attention sur un autre artiste qui travaille en Yougoslavie : Dragan Saler. Ce ami est un ancien connu et est technicien conseiller chez BAMF. Il crée avec l'aide de photos et de croquis de la de Caters une virtuelle copie sur l'ordinateur et dirige celle-ci via internet. Ses dessins offriront une précieuse aide quand certaines hypothèses doivent être affinées et quand le véhicule doit être assemblé et recouvert.

Pendant l'été 2008, un autre magicien, Gérard Torfs, accompagné d'une équipe de restaurateurs « temporaires » (c'était presque du travail obligatoire) va redécouvrir la technique d'entoilage utilisée sur la de Caters et va la tester sur le stabilisateur avant et la nacelle. Ça Marche !

Nicolas et Laurent introduisent le retro-engineering. Ils vont tirer des plans de la réplique qui se construit devant eux. Ces plans servent rapidement à des collègues allemands embarqués dans le même genre d'aventure.

Mais la roue du temps tourne. Alors que les équipes du Musée rénovent l'espace futur « Pionniers », on met les bouchées doubles pour assembler les ailes et leurs mâts. C'est pratiquement chose faite le 20 septembre. Elles sont ensuite démontées proprement pour être expédiées, par le Musée, chez Firmin Henrard.

présentation de l'expo. Etienne Reunis et Alex Peelaers tentent de coordonner ces fourmis (parfois un peu nerveuses) qui courent dans tout les sens.

Le samedi 22 novembre, c'est le moment de vérité. Les ailes entoilées sont là et le fuselage a été monté à l'étage par les équipes du Musée. Il fait froid, humide et le hall est baigné d'une lumière blafarde de fin d'automne. Mais tout le monde est sur le pont même Alex, Luc, David, ou des amis anversois. Pourra t'on assembler l'avion ? sera-t-il possible de le faire pivoter pour l'installer comme un des autres avions de Pierre de Caters, exposé il y a plus de nonante ans au même endroit dans le hall ? N'y aura pas un craquement sinistre au dernier moment ? N'avons-nous rien oublié ? Nous somme soutenu par des visiteurs qui sont devenus réguliers au fil du projet. Ce sont d'abord les ailes inférieures qui sont attachées au fuselage, bientôt suivies par les ailes supérieures. Ce trop fragile ensemble est solidifié par un écheveau de tendeurs. C'est un miracle, ils sont pratiquement tous de la bonne longueur, il ne faudra en rectifier que quelques uns.

On pivote l'avion pour y attacher l'empennage alors que Vincent est toujours occupé à y peindre le nom de l'avion, infos retrouvée quelques heures plus tôt par Pierre. Les booms vont-ils être reliés sans problèmes. Un petit coup de rabot, un petit coup de lime et à 17h00, le miracle a lieu ... l'avion est monté ... enfin presque. Bruno, Marcel et le personnel du Musée feront pivoter le de Caters et lui donneront sa place définitive le mercredi qui suit.

Le 28 novembre 2008, cent ans après le premier vol mécanique d'un belge, l'exposition, où trône fièrement, le Voisin de Caters est inaugurée.

Beaucoup de leçons sont à tirer de cette aventure. Parmi celles-ci, nous n'en retiendront qu'une. Il est indéniable que la passion peut faire des miracles. Qu'il s'agisse des visionnaires qui il y a fort longtemps ont échangés cet avion, de ceux qui ont fait un don même modeste pour donner un petit coup de pouce, qui ont passé de longues heures à essayer de comprendre comment construire cette réplique ou à tenter de canaliser des énergies souvent anarchiques, sans passion, il semble que l'entreprise était vouée à l'échec. Qu'ils soient professionnels ou volontaires, membres d'une chapelle ou d'une autre n'a finalement que peu d'importance si ils sont animés par la même passion que les pionniers. Que tout ceux, connus, inconnus ou oubliés qui ont amené leur pierre à l'édifice soient remerciés.

teruggekeerd uit de werkplaatsen van Firmin. Het is prachtig bekleed en wordt onmiddellijk naar de verdieping gebracht waar het klaar is om aan de rompbalken bevestigd te worden.

Nieuwe vrijwilligers komen helpen om de race tegen de tijd te winnen. Zo komen de vrienden van de Halberstadt-ploeg een handje toesteken bij het bekleden van de vleugels. Luc Lievin kleedt twee mannequins aan en plaatst ze naast het vliegtuig. De Bamf maakt sommige panelen klaar voor de voorstelling van de tentoonstelling. Etienne Reunis en Alex Peelaers trachten die mieren die overal rondlopen (en die soms een beetje nerveus zijn) te coördineren.

Zaterdag 22 november is het cruciale ogenblik aangebroken. De beklede vleugels zijn er en de romp wordt door de ploeg van het museum naar de verdieping gebracht. Het is koud, vochtig en in de hall hangt er een flauw verlichte herfstatmosfeer. Iedereen is er: Alex, Luc, David, en de Antwerpse vrienden. Zal het vliegtuig gemonteerd kunnen worden? Zal men het kunnen zwenken zoals een van de andere vliegtuigen van Pierre de Caters, dat meer dan negentig jaar geleden op dezelfde plaats in de hall werd getoond? Zal er op het laatste ogenblik geen sinister gekraak te horen zijn? Zijn wij niets vergeten? Wij worden moreel gesteund door de bezoekers die in de loop van de tijd vaste klanten geworden zijn. Eerst worden de onderste vleugels aan de romp bevestigd en daarna de bovenste vleugels. Deze breekbare constructie wordt ondersteund door een geheel van spandraden. Het is een mirakel, ze zijn praktisch allemaal van goede lengte en er moeten er slechts enkele worden aangepast.

Het vliegtuig wordt gedraaid om het staartstuk te bevestigen terwijl Vincent nog altijd bezig is met het schilderen van de naam van het vliegtuig. Deze info werd door Pierre enkele uren voordien ontdekt. De rompbalken worden zonder problemen samengevoegd: een beetje schaven, een beetje vijlen en om 17u00 heeft het mirakel plaats... het vliegtuig is gemonteerd... bijna toch. Bruno, Marcel en het personeel van het museum doen het vliegtuig van de Caters zwenken en geven het de volgende woensdag zijn definitieve plaats.

Op 28 november 2008, honderd jaar na de eerste mechanische vlucht door een Belg, wordt de tentoonstelling, waarin het toestel van de Caters fier zijn charmes toont, officieel ingehuldigd.

Er kunnen veel lessen getrokken worden uit dit avontuur. Wij zullen er maar één vermelden. Het staat vast dat passie mirakels kan verwezenlijken. Of het nu gaat om degenen die vooruit zagen en de ruil van het vliegtuig hebben geregeld, of zij die met een gift, hoe bescheiden ook, een steentje hebben bijgedragen, of zij die lange uren hebben besteed aan het proberen te begrijpen hoe dit vliegtuig moest gebouwd worden, of zij die de vaak anarchistische energie hebben kunnen kanaliseren. Zonder hen zou de onderneming op een mislukking uitgedraaid zijn. Of ze nu beroeps waren of vrijwilliger, behoorden tot een kliekje of niet, dat heeft uiteindelijk geen belang als ze maar door dezelfde passie bezeten zijn als de pioniers. Aan allen, bekenden of niet, vergeten of niet, die hun steentje hebben bijgedragen, onze hartelijke dank.

Frans Allaey

We hebben in het magazine al een aantal keer nieuws gebracht over Frans Allaey, die in juni 1965 verdween in Congo, aan boord van een H-21 helikopter (zie de nrs 4-2006 & 1-2007). De toenmalige minister van Landsverdediging Flahaut had de familie van Allaey op de hoogte gebracht van de vondst van het wrak, maar een expeditie om de resten op te halen, zat er toen niet in.

In Het Nieuwsblad van 24 juni jl. wordt nu bevestigd dat door toedoen van de huidige minister, Pieter De Crem, een expeditie opnieuw tot de mogelijkheden behoort.

Wordt waarschijnlijk vervolgd!

Dans ce magazine, nous vous avons déjà présenté des nouvelles au sujet de Frans Allaey, disparu en juin 1965 à bord d'un hélicoptère H-21 (voir les N° 4-2006 & 1-2007). Le Ministre de la Défense Nationale de l'époque, André Flahaut, avait prévenu la famille de la trouvaille de l'épave, en ajoutant toutefois qu'une expédition n'était pas envisageable à ce moment-là.

Dans Het Nieuwsblad du 24 juin dernier, nous apprenons que suite à une décision de l'actuel ministre, Pieter De Crem, cette expédition aura bel et bien lieu.

Histoire à suivre certainement !



Make your dreams come true

Come and visit us...



HOW TO REACH US?

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



(Aviation) Humor

LETTER FROM A RETIRED AIRLINE PILOT TO HIS PEERS:

Here is a home study simulator course for those who still hunger for the romance and adventure of airline flying. That "Romance and Adventure" will all come back to you if you follow the steps of this "practice trip" at home:

1. Stay out of bed all night.
2. Sit in your most uncomfortable chair, in a closet, for nine or ten hours facing a four foot wide panoramic photo of a flight deck.
3. Have two or three noisy vacuum cleaners on high, out of sight but within hearing distance and operating throughout the night. If a vacuum cleaner fails, do the appropriate restart checklist.
4. Halfway through your nocturnal simulator course, arrange for a bright spotlight to shine directly into your face for two or three hours, simulating flying an eastbound flight into the sunrise.
5. Have bland overcooked food served on a tray midway through the night.
6. Have cold cups of coffee delivered from time to time. Ask your spouse to slam the door frequently.
7. At the time when you must heed nature's call, force yourself to stand outside the bathroom door for at least ten minutes, transferring your weight from leg to leg, easing the discomfort. Don't forget to wear your hat.
8. Leave the closet after the prescribed nine or ten hours, turn on your sprinklers and stand out in the cold and "rain" for twenty minutes, simulating the wait for the crew car.
9. Head for your bedroom, wet and with your suitcase and flight bag. Stand outside the door till your wife gets up and leaves, simulating the wait while the maid makes up the hotel room.
10. When your spouse inquires, "Just what in the hell have you been doing?" just say, "Recalling the allure of all night flying to romantic places." as you collapse into bed.
11. If you are a purist, make this a two-day trip instead of a turn-around, and do this two nights in a row.



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



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

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 02/02 (01-07-1979) - 16/11/1979

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Partie I : Des origines à la Première Guerre Mondiale

Chapitre 5 : Les explorateurs

Tentés par l'aventure, quelques vaillants pionniers belges n'ont pas hésité à se rendre en Asie, en Afrique, au Canada et aux États-Unis pour vivre intensément leur passion du vol.

Charles Van den Born et les premiers vols en Asie

Né à Liège, le 11 juillet 1874, de mère française, Charles Van den Born, est d'abord un champion cycliste et automobile. Son nom figure sur les tablettes de nombreuses compétitions en Europe.

À la fin de 1909, Van den Born vient à l'aviation et fait ses débuts sous la direction d'Henri Farman à Mourmelon. Après quelques leçons, il exécute des vols d'un quart d'heure et bientôt, il tient l'air pendant 1h 16 min. Il a à peine appris à maîtriser les aéroplanes de Farman, que déjà, à l'exemple de Daniel Kinet qui l'a précédé de quelques mois à Mourmelon, il remporte divers prix et trophées. Henri Farman n'hésite pas à en faire le pilote instructeur de son école et à lui confier ses premiers élèves. Charles Van den Born formera entre autres, le lieutenant Cammerman, premier brevet de l'Aéro-Club de France décerné à un militaire, le capitaine Dickson, un des grands pionniers de l'aviation britannique, et le Chevalier Jules de Laminne, premier instructeur officiel des aviateurs militaires belges.



« À mon excellent ami Mr Lengellé, et artiste d'un merveilleux talent.

Très cordial souvenir d'une rencontre dont je conserverai le meilleur souvenir.

Ch Van den Born

Paris 26-1-1948. »

Charles Van den Born à Mourmelon. Aquarelle de Paul Lengellé¹.

'Aan mijn zeer goede vriend en zeer getalenteerd kunstenaar, Mr Lengellé.

Zeer hartelijke herinnering aan een ontmoeting waaraan ik de beste herinnering behoud.

Ch. Van den Born
(Parijs 26-1-1948)'

Charles Van den Born te Mourmelon. Aquarel van Paul Lengellé²

Outre sa fonction de moniteur, Charles Van den Born est responsable de la réception des premiers appareils Farman commandés par l'Armée française.

Le brevet que lui décerne l'Aéro-Club de France, sous le N° 37 à la date du 8 mars 1910, ne fait que consacrer sa maîtrise incontestée. Puis ce sont les démonstrations en public. Il participe au grand meeting de Stockel en 1910, où il a l'occasion de se mesurer avec les meilleurs aviateurs belges.



¹ Paul Lengellé est l'un des peintres les plus marquants de l'histoire de l'Aviation. Aquarelle parue en 1995 dans l'ouvrage que lui a consacré l'historien Patrick de Gmeline : « Paul Lengellé, peintre de l'Air, peintre du ciel »

² Paul Lengellé is één van de markantste schilders van de luchtvaartgeschiedenis. Aquarel in 1995 verschenen in het werk aan hem gewijd door de historicus Patrick de Gmeline 'Paul Lengellé, schilder van de Lucht, schilder van de Hemel'.

Puis, il se rend au meeting de Nice en passant par celui de Florence. À Nice, il enlève plusieurs prix, dont celui « des vols avec passagers », celui de la croisière maritime et le second prix de totalisation des distances. À Lyon, Van den Born figure également parmi les meilleurs et aux meetings de Bordeaux, Cannes et Nantes, il termine chaque fois en tête du classement général.

Ensuite, c'est le départ pour l'Indochine. Avec du matériel emmené de France et aidé par les militaires français déployés dans la colonie, il reconstruit un biplan Farman. Le 10 décembre 1910, Charles Van den Born est le premier aviateur à s'élever au-dessus de la Cochinchine. Un public enthousiaste vient admirer les prouesses qu'il effectue au départ du champ de courses de Saigon.

À Bangkok, avant le vol avec un officiel siamois.

In Bangkok voor de vlucht met een Siamese officiële vertegenwoordiger.

Après une série de vols de démonstration à Bangkok³, Van den Born enseigne les premiers rudiments du vol à trois officiers siamois qui deviendront, après avoir suivi une formation en France, les premiers aviateurs militaires du pays. Par ailleurs, une mission indochinoise est envoyée en métropole pour y étudier la mise en place d'une aviation locale. Le Roi du Siam est fortement impressionné et décide, au retour de



la mission, de passer commande de plusieurs appareils Farman. Van den Born peut ainsi s'enorgueillir d'avoir contribué à l'exportation d'avions Farman en Asie et ce faisant, d'avoir été à la base de la création des Services Aériens siamois.

À l'issue de son séjour à Bangkok, Van den Born se rend à Hong Kong et c'est de là que pour la première fois, un aéroplane s'en va survoler le territoire de la Chine.

De Hong Kong, il se rend à Canton. Cette fois, il est en vraie terre chinoise et les mandarins ne sont pas peu stupéfaits lorsqu'ils voient son biplan évoluer dans le ciel. Van den Born qui est obligé d'entretenir lui-même son appareil pour le maintenir en condition de vol, se produit un peu partout sur le sous-continent chinois : Macao, Shanghai, Dalny, Moukden.

Revenu en France fin 1914, Charles Van den Born se voit confier en 1915, en collaboration avec Pierre de Caters, la responsabilité de la formation des pilotes de l'École militaire belge d'aviation à Étampes. Il aura ainsi l'occasion de fréquenter et de se faire apprécier par toute une génération de jeunes aviateurs.

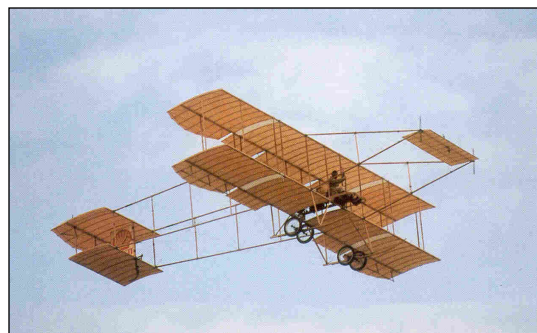
À la fin des hostilités, Van den Born retourne à Saigon et se lance dans le monde des affaires. Il y exploite un vaste domaine pendant 37 ans. Il poursuit ses activités aériennes dans la région et crée même une école de pilotage. Il revient en France en 1955, après avoir dû abandonner tous ses biens et avoir échappé par miracle aux atrocités du Viêt-minh.

Entré à la maison de retraite de la Légion d'Honneur de Saint-Germain-en-Laye, Van den Born y décède, le 24 janvier 1958. Titulaire de nombreuses décorations étrangères et coloniales, dont la Légion d'Honneur qui lui est décernée par les autorités françaises en 1930⁴, Van den Born restera dans l'histoire de l'aviation comme le premier aviateur qui ait osé défier les dieux de l'air sur les terres d'Asie.

En commémoration du premier vol effectué à Hong Kong par Charles Van den Born, une réplique de son Farman a été construite et a volé au départ du nouvel aéroport de Chek Lap Kok, le 18 novembre 1997. Depuis, l'avion est exposé dans le hall d'accueil de l'aéroport, permettant chaque jour à des milliers de passagers de se rendre compte du chemin parcouru par l'aviation depuis les premiers vols du pionnier belge.

Vol de la réplique du Farman de Charles Van den Born à Hong Kong en 1997.

Vlucht van de Farman-replica van Charles Van den Born te Hongkong in 1997.



³ À cette époque, une grande partie de l'actuelle Thaïlande était intégrée dans l'Indochine française sous le nom de Siam.

⁴ Charles Van den Born reçoit la Légion d'Honneur pour les services rendus en tant que pionnier de l'aviation. La nationalité française lui sera par ailleurs accordée le 25 décembre 1936.

Fin 2007, un autre hommage a été rendu à Charles Van den Born : le film thaïlandais « First Flight » retrace les débuts de l’aviation siamoise et relate plus spécialement son premier vol dans la capitale thaïlandaise.



”On the 31st of January 1911 - during the reign of The Sixth Rama, H.M. King Vajiravudh - the first aircraft to fly in the Kingdom of Siam is a Henry Farman type biplane flown by Mr. Van den Born. It comes from Saigon, Indochina and lands at the Royal Racing Track in Bangkok. The King is impressed (...). This is how aviation started in Siam”.

“First Flight”

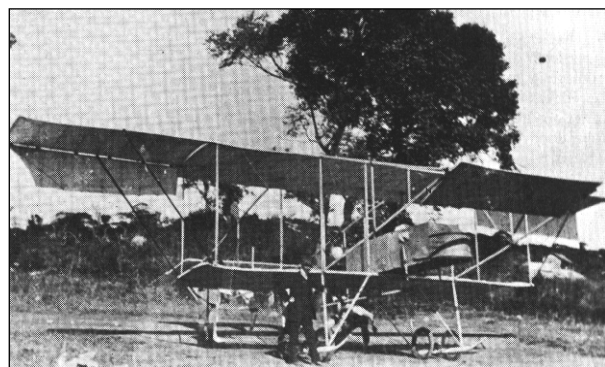
Fernand Lescarts au Congo

Dans son discours devant le Parlement le 1^{er} janvier 1911, le Roi Albert fait part de son désir de voir appliquer dans la colonie les récentes découvertes de la science. Le 25 février 1911, un arrêté royal institue auprès du ministère des colonies une commission chargée de l’étude des applications de l’aviation au Congo. Le rapport proposant la création de cette commission signale notamment : « L’aéroplane, en réalisant des vitesses jusqu’à cent kilomètres à l’heure, va pouvoir mettre en communication directe et rapide des localités séparées jusqu’à présent par des semaines et des mois de marche. » Ce même document fait mention des services considérables que l’aviation pourrait rendre dans l’organisation des courriers rapides et en matière médicale.

En conséquence des travaux de la commission, la décision est prise d’envoyer un premier appareil dans la colonie afin d’en examiner les possibilités de mise en œuvre.

Le pilote à trouver pour mener à bien une telle entreprise, doit être un ingénieur assez débrouillard pour se muer en constructeur si le besoin s’en fait sentir. Le choix se porte sur Fernand Lescarts. Détenteur du brevet N° 30 en date du 23 février 1911, Lescarts s’est déjà fait remarquer peu après avoir obtenu sa licence. Il est en effet le premier pilote, venant de l’étranger, à s’être posé sur le sol allemand⁵.

C’est sous le patronage et avec l’appui financier du Roi Albert⁶, que Lescarts est envoyé au Congo en avril 1912. Élisabethville (rebaptisée Lubumbashi en 1965) est choisie pour cette première expérience de vol dans la colonie. En attendant l’arrivée de son appareil – un avion Farman qui a appartenu au Chevalier Jules de Laminne – Fernand Lescarts construit un hangar avec les moyens du bord et aménage un semblant de piste d’envol. L’appareil arrive finalement au mois de novembre. Du superbe avion que Lescarts a vu voler en Belgique, il ne reste malheureusement qu’un mélange de toiles déchirées, de longerons en miettes, de pièces faussées ou brisées. Le frêle aéroplane a manifestement mal supporté le voyage (calles humides, ballonnement du navire).



Lescarts et son N'Deke Mwaope.

Lescarts met zijn N'Deke Mwaope.

Lescarts n’a d’autre choix que de reconstruire un tout nouvel appareil. Aidé par un charpentier local, il surmonte pas mal d’obstacles, fait preuve d’une grande ingéniosité⁷ et parvient à prendre l’air à plusieurs reprises.

Un jour toutefois, l’appareil est pris dans une tornade et fait la culbute. Le « N'Deke Mwaope » (l’Oiseau blanc) s’écrase au sol.

⁵ Le 30 mars 1911, il a décollé de Kiewit, a survolé Maastricht et s’est posé dans les environs d’Aix-la-Chapelle, à Branderheid.

⁶ Le Roi ne s’est pas contenté de patronner l’expédition, il a souhaité que l’achat de l’aéroplane soit imputé au budget de sa liste civile.

⁷ Fernand Lescarts et son charpentier, Mr Yester, iront jusqu’à utiliser des draps de lit pour entoiler les ailes.

Lescarts en sort indemne, mais l'appareil est complètement détruit. Cet accident met fin à une première tentative d'utilisation de l'avion dans la colonie.

Fernand Lescarts aura l'occasion de le préciser lui-même au cours d'une interview accordée à un journaliste de « La Nation belge » en 1933 : « Cette aventure eut peu de retentissement dans notre pays (...). Je ne suis pas autrement affecté de l'oubli dans lequel a sombré ma performance. Il faut surtout que les Belges n'oublient pas la part immense prise par Albert I^{er} dans l'essor de l'aviation au Congo belge ».

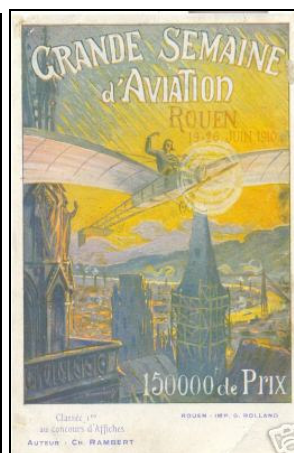
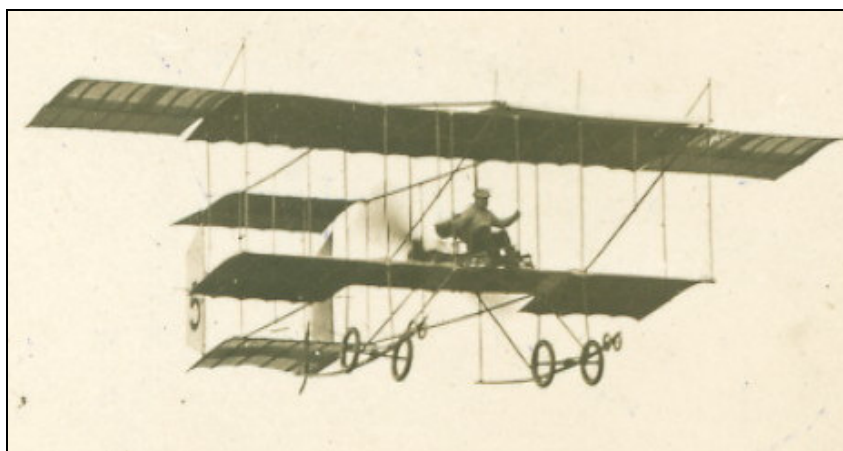
Joseph Christiaens vole en Afrique du Sud

Fils d'une famille bourgeoise de Bruxelles, Joseph Christiaens (1879-1919) effectue des études d'ingénieur et comme pas mal de jeunes de familles aisées, il se lance dans la compétition automobile.

En 1908, il est à Gand lorsque Henri Farman effectue son premier vol en Belgique. L'année d'après, il remporte, à Ostende, sa première compétition auto sur une voiture Vivinus⁸.

En mars 1910, Christiaens se rend lui aussi à Châlons pour y apprendre à voler à l'école d'Henri Farman. Il y rencontre Charles Van den Born, qui vient d'être engagé comme instructeur, et avec qui il partage la passion de l'automobile et de l'aviation.

Le 12 avril 1910, l'Aéro-Club de Belgique lui décerne le brevet N° 7 et en juin de la même année, il participe avec un appareil Farman à moteur Gnome de 50 CV, à la Grande Semaine de Rouen.



Christiaens à la Grande Semaine d'Aviation de Rouen.

Christiaens tijdens de "Grote Week van de Luchtvaart" te Rouen.

Christiaens remporte les disciplines de vitesse et durée de vol. Alexandre de Petrovski, détenteur du brevet N 11 de l'Aéro-Club de Belgique, et le Baron de Caters participent également à cette compétition dotée d'importants prix.

En juillet 1910, Christiaens est présent avec Olieslagers à la deuxième édition de la Grande Semaine de Champagne. À la fin du mois, il est également présent au meeting de Stockel.

Selon certaines sources⁹, Joseph Christiaens se rend ensuite à Singapour et y effectue un vol le 16 mars 1911.

Au mois d'août, il est en Afrique du Sud pour y vendre trois appareils Bristol Box Kite pour le compte de la British & Colonial Aeroplane Company. Ces avions, conçus par Sir George White, et dont 66 exemplaires seront construits, sont inspirés des Farman que Christiaens connaît bien.

Joseph Christiaens en Afrique du Sud.

Joseph Christiaens in Zuid-Afrika.

Il effectue plusieurs vols de démonstration avec les acheteurs sud-africains et devient ainsi le premier aviateur à évoluer en Afrique du Sud.

Du 27 mars au 3 avril 1912, il participe à Monaco, à la première grande rencontre internationale d'hydro-aéroplanes. Il y côtoie un autre pionnier belge, Jules Fischer (brevet N 12) qui remporte la compétition de ce tout nouveau moyen de locomotion.

Cette première manifestation « aéro-maritime » a des répercussions



⁸ Le constructeur automobile belge Alex Vivinus construit également des moteurs d'aéroplanes. Ils équipent entre autres les premiers appareils du Baron de Caters.

⁹ Information parue notamment dans l'article « Flight into fantasy », dans la rubrique « Aviation Landscape in Singapore » du site de l'association des pilotes de ligne de Singapour (ALPA-S).

jusqu'en Belgique.

En effet, la participation d'aviateurs belges à cette compétition d'hydro-aéroplanes coïncide, comme cela vient d'être décrit dans le paragraphe précédent, avec l'envoi de Fernand Lescarts et de son appareil Farman au Congo belge. Avec les hydro-aéroplanes, le Ministère des Colonies découvre la possibilité d'utiliser la voie des airs pour relier les principales villes situées le long du fleuve Congo. C'est dans ce contexte que l'Aéro-Club de Belgique organise, en septembre 1912, à Tamise sur l'Escaut, un « Grand Concours International d'Hydro-Aéroplanes fluviaux et coloniaux ». Le but de la manifestation est d'identifier l'appareil qui pourrait le mieux convenir dans la colonie¹⁰.

Quant à Christiaens, après avoir contribué à l'essor de l'aviation sur le continent africain et fait découvrir les possibilités qu'offrent les hydro-aéroplanes dans la colonie, il abandonne le monde de l'aviation et reprend avec succès la compétition automobile¹¹.

Le 2 février 1919, Joseph Christiaens se tue accidentellement en effectuant les essais d'une nouvelle voiture. Un grand champion belge de l'aviation et du sport automobile s'en est allé. Il n'avait que 41 ans.

Géo Mesdagh, pilote de démonstration au Canada et aux États-Unis

Georges (dit Géo) Mesdagh¹², brevet de pilote N° 39, est, selon certaines sources, le premier aviateur à assurer un service postal aux États-Unis. Le 10 avril 1910, il transporte du courrier, à bord de son monoplan Borel-Mathis, de New Orleans à Baton Rouge et le lendemain, il refait la route en sens inverse. L'atterrissage à son retour à New Orleans ne se fait pas sans mal puisqu'il accroche une clôture du campus universitaire et abîme quelque peu son avion.

Cela ne l'empêche pas de remettre officiellement une lettre au Gouverneur J.Y.Sanders de l'État de Louisiane et à devenir ainsi, comme l'atteste la carte postale ci-après, le premier postier aérien entre deux villes américaines (First City-to-City Aerial U.S. Mail Service).

The Airmail Route Promoters of air travel hoped to establish the industry through a demonstration of its practical uses. They found a likely target in the mail system. In 1912, more than a dozen years before airmail became a regular service, Belgian aviator George Mesdagh delivered mail from New Orleans to Baton Rouge in 1 hour and 32 minutes.



“ New Orleans to Baton Rouge, April 10th – Baton Rouge to New Orleans, April 11th “.

Géo Mesdagh s'était déjà fait remarquer lors de son passage au Canada, une année auparavant. Il y disposait d'un monoplan Borel-Morane construit en France par la Société des aéroplanes Morane-Borel-Saulnier et amené par ses soins outre-atlantique pour y

participer à des exhibitions aériennes. Au meeting de Québec, il avait largué du courrier en passant au-dessus des tribunes officielles.

Au cours de l'été 1912, après ses exploits en Louisiane, on retrouve Mesdagh au Canada. Il participe aux meetings de Québec, Sherbrooke et Winnipeg. Mais au cours de cette dernière exhibition, c'est l'accident et l'appareil est sérieusement endommagé. Mesdagh le fait réparer à Chicago et le 14 septembre 1912, il participe à une compétition de vitesse au cours du « Chicago Air Meet ». Et là, à la tombée du jour, c'est une fois de plus l'accident : une collision à très basse altitude avec un avion Wright¹³, piloté par l'Américain Howard Gill. Ce dernier succombera à ses blessures. Mesdagh s'en tire avec quelques blessures

¹⁰ Les leçons qui sont tirées de cette manifestation d'hydro-aéroplanes permettront l'envoi d'une escadrille d'hydravions militaires sur le lac Tanganyika, en juin 1916. Ces appareils s'illustreront dans la bataille du lac, en attaquant et neutralisant des bâtiments de guerre de la marine allemande.

¹¹ Fin 1912, il se rend aux États-Unis et bat le record du monde des 50 miles. De retour en Europe, il remporte la course Bruxelles – Saint-Pétersbourg. En 1914, il participe à la première course des 500 miles d'Indianapolis.

¹² En Belgique, l'annuaire des pilotes brevetés avant 1914 reprend « Géo Mesdagh ». Au Canada et aux États-Unis, Mesdagh a modifié l'écriture de son nom en Geo Mestach.

¹³ Il s'agit de la première collision aérienne avec issue fatale aux États-Unis.

superficielles. Après avoir restauré et réussi à revendre l'appareil en Illinois, le nouveau propriétaire l'autorisera à voler encore quelques temps avec le Borel-Morane.

*Géo Mesdagh et son monoplan Borel-Morane.
Mesdagh met zijn ééndekker Borel-Morane*

Après la guerre, Mesdagh réapparaît au Congo où il participe, sur proposition de Georges Nélis¹⁴, à la création de la « Ligne Aérienne Roi Albert – LARA »¹⁵. Il décède malheureusement en mai 1920, à la suite d'un amerrissage forcé sur le fleuve Congo, en hydro-aéroplane Lévy-Lepen. Il réussit à rejoindre la rive, mais il meurt épuisé par les efforts fournis. Une fois de plus, un de nos pionniers paye de sa vie sa grande passion du vol.



Le Lévy-Lepen qui fut fatal à Géo Mesdagh.

De Lévy-Lepen die Géo Mesdagh fataal werd.

En 2002, l'appareil de Mesdagh sera racheté par le Musée d'Aviation du Canada à la famille de son troisième propriétaire. Le Borel-Morane finira ainsi sa vie mouvementée à Québec. Bien que les outrages du temps ne l'aient pas épargné, – le Borel-Morane a perdu son moteur il y a déjà un

certain nombre d'années – la cellule possède encore son entoilage et de nombreux composants originaux. Le musée québécois s'est ainsi enrichi d'un des tout premiers appareils ayant volé dans le ciel canadien.

Victor De Jonckheere et l'aviation navale américaine

Victor De Jonckheere est né à Zwevezele en 1868. Il n'a pas vingt ans lorsqu'il émigre aux États-Unis. Il y fait apparemment de bonnes affaires et revient en Belgique en 1904, naturalisé américain. Enthousiasmé par les évolutions de Jan Olieslagers au meeting d'Anvers, il s'inscrit à l'école de pilotage de Sint-Job-in-'t-Goor et obtient son brevet belge (N° 44), le 16 septembre 1910. Il est alors âgé de 42 ans.

En 1912, Victor De Jonckheere embarque à nouveau pour les États-Unis avec un appareil Blériot qu'il vient d'acquérir. À peine arrivé, il se fait rapidement remarquer en exécutant quelques évolutions spectaculaires dans le ciel de Philadelphie.

Le 22 avril 1912, De Jonckheere entre dans l'histoire de l'aviation navale américaine. Au cours d'un vol de démonstration de nuit dans le port de Philadelphie, il simule une attaque du cuirassé « Massachussets », le fleuron de la flotte en le bombardant d'oranges ! Cette démonstration, inspirée par le lieutenant Cunningham, conduira à l'établissement d'une station de l'Aéronavale à League Island (Philadelphie). Ainsi, un pionnier belge a joué un rôle important dans le développement de l'aviation navale américaine. Ce fait a été confirmé dans une publication officielle américaine « Wings for the Navy », mais fit également beaucoup de bruit à l'époque en Belgique, la revue « La Conquête de l'Air », relatant en détail les évolutions nocturnes du vaillant pionnier belge.

« L'aviateur belge, V. De Jonckheere, a fait le 22 avril au soir, alors que l'obscurité était complète, des évolutions remarquables au-dessus de Philadelphie et spécialement au-dessus du navire de guerre « Massachussets ». Parti sur son monoplan de 50 CV, il évolua pendant 45 minutes au-dessus de la ville. Il fut éclairé par cinq projecteurs très puissants et la foule extrêmement nombreuse put ainsi suivre les émouvantes péripéties de cette balade nocturne.

Puis l'aviateur monta brusquement jusqu'à 5.000 pieds, échappant ainsi aux rayons des projecteurs. Il fila droit sur le port où était ancré le navire de guerre. Ayant allumé une petite lampe sur le devant du monoplan, il fit de savantes évolutions au-dessus du grand navire, volant tantôt très haut, tantôt très bas. Les Américains, émerveillés par cette magnifique prouesse, firent à notre audacieux compatriote une ovation inoubliable ».

Article paru dans la Conquête de l'air, le 1 mai 1912.

¹⁴ Georges Nélis, premier aviateur militaire belge, est après la guerre, le fondateur de l'aviation civile en Belgique.

¹⁵ C'est à l'initiative du Syndicat National pour l'Étude des Transports Aériens – SNETA, que la LARA a été créée en vue de relier, par hydravions, plusieurs villes sur le fleuve Congo.

Grâce à ce vol, le lieutenant Cunningham parvint à convaincre ses autorités de la nécessité de la création d'une aviation navale. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre la déclaration faite par De Jonckheere après son atterrissage : « Si j'avais eu des bombes, j'aurais facilement pu les larguer sur le Massachussets ».

De Jonckheere et son Blériot. Photo dédiée au lieutenant Cunningham en avril 1912¹⁶.

Foto opgedragen aan Lt Cunningham in april 1912¹⁷.

De Jonckheere continuera à effectuer des démonstrations aériennes au cours de l'année 1913. Au cours de l'une d'elles, en fin d'année à Rock Island, ce sera le crash et la fin brutale de sa carrière d'aviateur.

Victor De Jonckheere, qui est mieux connu aux États-Unis, sous le nom de « Victor D. Yonck », décède à Portland Sunday en 1941, après avoir été à l'origine de la plus grande aviation navale au monde.



In Memoriam

VICTOR YONCK

The man who demonstrated the feasibility of bombing battleships from the air by pelting one with oranges on 1912 at the Philadelphia navy yard died in Portland Sunday, and was buried in Mount Calvary cemetery.

He was Victor D. Yonck, 73, a native of Belgium, who became a citizen of this country in 1891.

L'annonce du décès de Victor D. Yonck, le 30 novembre 1941.

Dans ce chapitre, il a été question de mettre en valeur des Belges qui ont eu l'occasion d'exercer leur talent d'aviateur aux quatre coins du globe. Van den Born, Lescarts, Christiaens, Mesdagh, De Jonckheere, autant d'aviateurs qui par leur esprit d'entreprise, leur persévérance, leur passion du vol, ont contribué au développement de l'aviation et, dans ce domaine, à la renommée de la Belgique aux côtés des grandes nations.

Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Deel I : van de oorsprong tot de Eerste Wereldoorlog

Hoofdstuk 5:

De pioniers-ontdekkers

Verleid door het avontuur, hebben enkele dappere Belgen niet gearzeld zich naar Azië, Canada en de Verenigde Staten te begeven om intensief hun passie voor het vliegen te beleven.

Charles Van den Born (1874-1958) en de eerste vluchten in Azië

Charles Van den Born wordt op 11 juli 1874 te Luik geboren uit een Franse moeder. Hij is eerst kampioen in het wielrennen en in de autosport. Zijn naam prijkt op de erelijst van verschillende Europese competities.

Op het einde van 1909 treedt Van den Born toe tot de luchtvaart en maakt hij te Mourmelon zijn debuut onder de leiding van Henri Farman. Na enkele lessen maakt hij een paar vluchten van een kwartier en weldra vertoeft hij gedurende 1 uur en 16

¹⁶ Cette photo est parue dans l'ouvrage de l'aviation navale américaine « Wings for the Navy ».

¹⁷ Deze foto is verschenen in het werk betreffende de Amerikaanse maritieme luchtvaart 'Wings for the Navy'.

minuten. in de lucht. Hij heeft nauwelijks geleerd de vliegtuigen van Farman onder controle te houden als hij reeds, naar het voorbeeld van Daniël Kinet die het hem enkele maanden ervoor te Mourmelon heeft voorgedaan, verschillende prijzen en trofeeën wint. Henri Farman aarzelt niet hem tot instructeur te maken en hem zijn eerste leerlingen toe te vertrouwen. Charles Van den Born leidt onder andere Luitenant Cammerman op, eerste brevet van de 'Aeroclub van Frankrijk' toegekend aan een militair; Kapitein Dickson, één van de grote pioniers van de Britse luchtvaart en Ridder Jules de Laminne, eerste officiële instructeur van de Belgische militaire vliegeniers.

Naast instructeur is Charles Van den Born verantwoordelijk voor de ontvangst van de eerste toestellen "Farman", besteld door het Franse leger.

Het brevet nummer 37 hem door de 'Aeroclub van Frankrijk' overhandigd, is trouwens de bevestiging van zijn onbetwistbaar meesterschap. Daarna zijn het de publieke demonstraties. Hij neemt deel aan de grote meeting te Stockel in 1910, alwaar hij de gelegenheid heeft zich met de beste Belgische piloten te meten.



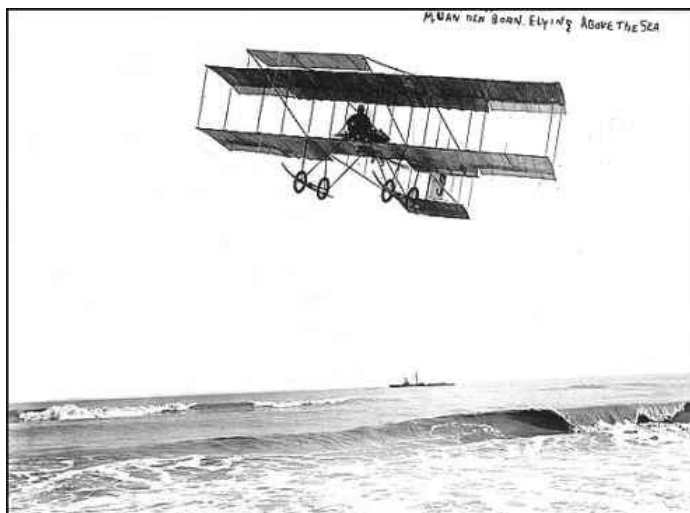
Meeting d'aviation de Stockel, Van den Born au départ.

Vliegmeeting te Stokkel – Van den Born bij de start.

Alvorens zich naar de vliegmeeting van Nice te begeven, neemt hij deel aan die van Florence/Firenze. Te Nice verovert hij verschillende prijzen, waaronder die van 'vluchten met passagiers', die van de vlucht over het water en hij wordt tweede in het totaal van de afgelegde afstanden. In Lyon hoort Van den Born eveneens bij de besten en in de meetings van Bordeaux, Cannes en Nantes eindigt hij telkens aan de kop van

de algemene rangschikking.

*Van den Born te Nice.
Van den Born à Nice.*



Daarna komt het vertrek naar Indochina. Met de onderdelen uit Frankrijk en de hulp van de Franse militairen die in de kolonie zijn ontplooid, hermonteert hij een tweedekker Farman. Op 10 december 1910 is Charles Van den Born de eerste vliegenier die zich in de lucht verheft boven Cochinchina. Een enthousiast publiek komt zijn kunsten bewonderen die hij uitvoert vanop het koersveld van Saigon.



*Charles Van den Born te Saigon
Charles Van den Born à Saigon.*

Na een reeks demonstratievluchten te Bangkok¹⁸, leert Van den Born de eerste elementaire vliegbegrippen aan drie Siamese officieren die later, nadat zij hun opleiding in Frankrijk zullen hebben genoten, de eerste militaire vliegeniers van hun land zullen worden. Er is trouwens een Indochinese missie naar de hoofdstad gezonden om er de oprichting van een plaatselijk vliegwezen te bestuderen. De koning van Siam is ten eerste onder de indruk en beslist bij de terugkeer van de missie om een bestelling voor verschillende Farman-vliegtuigen te plaatsen. Zo mag Van den Born er prat op gaan te hebben bijgedragen aan de uitvoer van Farman-toestellen naar Azië en aldus aan de basis te liggen van de oprichting van de "Siamese Luchtvaartdiensten".

¹⁸ Siam, een groot deel van het huidige Thailand opgenomen in het Franse Indochina.

Na afloop van zijn verblijf te Bangkok, begeeft Van den Born zich naar Hongkong en het is daar dat voor de eerste keer een vliegtuig het Chinese territorium overvliegt.

Van Hongkong gaat hij naar Kanton. Deze maal bevindt hij zich op werkelijk Chinees grondgebied en de mandarijnen zijn niet weinig verwonderd wanneer ze zijn tweedekker in de lucht zien vliegen. Omdat Van den Born persoonlijk voor het onderhoud moet instaan om zijn toestel luchtwaardig te houden, vertoont hij zich een beetje overal op het Chinese subcontinent : Macao, Shanghai, Dalny, Mukden...

In 1914 keert hij terug naar Frankrijk en wordt in 1915, samen met Pierre de Caters, verantwoordelijk voor de opleiding van de piloten in de Belgische Militaire School te Étampes. Zo zal hij de gelegenheid hebben met de ganse jonge generatie van vliegeniers om te gaan en zal hij door hen worden gewaardeerd.

Bij het einde van de vijandelijkheden keert Van den Born terug naar Saigon waar hij zich in de zakenwereld werpt. Gedurende 37 jaar baat hij er een groot terrein uit. Hij zet er zijn luchtvaartactiviteiten verder en richt er zelfs een vliegschool op. Hij keert terug naar Frankrijk in 1955 nadat hij gans zijn bezit heeft moeten achterlaten en bij wonder ontsnapt is aan de gruweldaden van de Viêt-minh.

Opgenomen in het rusthuis van het Erelegioen te Saint-Germain-en-Laye, overlijdt Van den Born er op 24 januari 1958. Titularis van verscheidene buitenlandse en koloniale eretekens, waaronder dat van het Erelegioen dat hem door de Franse autoriteiten in 1930¹⁹ werd toegekend, zal Van den Born in de geschiedenis van de luchtvaart bekend blijven als de eerste vliegenier die het heeft aangedurfd de luchtgoden in de Aziatische landen uit te dagen.

Als aandenken aan de eerste vlucht door Charles Van den Born in Hongkong, werd een replica van zijn Farman gebouwd die gevlogen heeft op 18 november 1997 bij het in gebruik nemen van de nieuwe luchthaven Chek Lap Kok. Daarna is het toestel tentoongesteld in de vertrekhal van de luchthaven, zodat dagelijks de duizenden passagiers zich rekenschap kunnen geven van de afgelegde weg sedert de eerste vluchten van de Belgische pionier.



*Vol de la réplique du Farman de Charles Van den Born à Hong Kong en 1997.
Vlucht van de Farman-replica van Charles Van den Born te Hongkong in 1997.*

Eind 2007 werd er een andere eerbetuiging aan Charles Van den Born gebracht: de Thaise film 'First Flight' beschrijft het begin van de Siamese luchtvaart en vermeldt vooral zijn eerste vlucht in de Thaise hoofdstad.

Fernand Lescarts in Belgisch Kongo

Tijdens zijn redevoering voor het Parlement op 1 januari 1911 maakt Koning Albert I zijn wens kenbaar om in de kolonie de laatste wetenschappelijke uitvindingen toe te passen. Een koninklijk besluit van 25 februari benoemt een commissie in de schoot van het ministerie van Koloniën, belast met de studie van de luchtvaarttoepassingen in Congo. Het verslag dat de oprichting van deze commissie voorstelt, vermeldt onder meer : "Het vliegtuig dat snelheden tot 100 km per uur ontwikkelt, zal een rechtstreekse en snelle verbinding kunnen maken met de afgelegen nederzettingen, daar waar men er op heden weken en maanden te voet overdoet". Hetzelfde document maakt melding van de onschatbare diensten die de luchtvaart kan verwezenlijken op gebied van organisatie van snelle postbedelingen en op medisch vlak.

Als gevolg van het werk van de commissie, wordt de beslissing genomen een eerste vliegtuig naar de kolonie te zenden om er de uitvoeringsmogelijkheden te bekijken.

De piloot die zulk een onderneming tot een goed einde kan brengen, moet ongetwijfeld een ingenieur zijn die daarbij goed zijn plan kan trekken en zelfs in de huid van een constructeur kan kruipen indien dit nodig zou blijken. De keuze valt op Fernand Lescarts. Als houder van het brevet nummer 30, afgeleverd op 23 februari 1911, heeft Lescarts zich reeds van bij het begin doen opmerken. Hij is inderdaad de eerste buitenlandse piloot die op Duits grondgebied is geland²⁰.

Het is onder de bescherming en met de financiële steun van Koning Albert I²¹ dat Lescarts in april 1912 naar Congo wordt gezonden. Elisabethstad (tot Lubumbashi herdoopt in 1965) is gekozen voor het opdoen van deze eerste vluchtervaring in de kolonie. In afwachting van de aankomst van zijn toestel – een Farman-vliegtuig dat toebehoort heeft aan Ridder Jules de Laminne – bouwt Fernand Lescarts met de beschikbare elementaire middelen een loods en daarbij nog iets wat op een startbaan lijkt. Het vliegtuig komt uiteindelijk in de maand november aan. Van het prachtige vliegtuig dat Lescarts in België

¹⁹ Charles Van den Born ontvangt het Erelegioen voor de bewezen diensten als pionier in de luchtvaart. De Franse nationaliteit zal hem trouwens worden toegekend op 25 december 1936.

²⁰ Op 30 maart 1911 is hij van Kiewit opgestegen, heeft Maastricht overvlogen en heeft zich in de omgeving van Aken te Branderheid, neergezet.

²¹ De Koning heeft zich niet alleen tevreden gesteld met het steunen van de expeditie, hij heeft ook gewild dat de aankoop van het vliegtuig op het budget van de civiele lijst zou worden gezet.

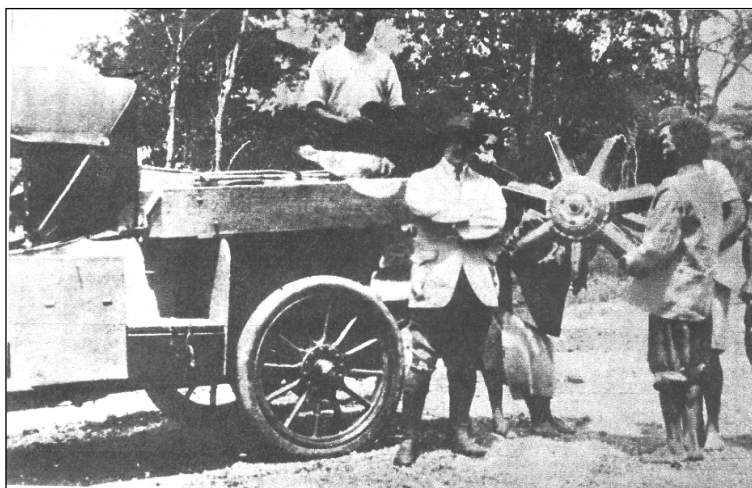
heeft zien vliegen, blijft er nu enkel en alleen een wirwar over van gescheurd doek, van stukken liggers, van verwrongen of gebroken onderdelen. Het frêle toestel heeft duidelijk de tocht slecht doorstaan (vochtige scheepsruimen, het stampen en rollen van het schip).

Déchargement du moteur de son avion à Élisabethville.

In Elisabethstad woont Lescarts het lossen van de vliegtuigmotor bij.

Er blijft Lescarts niets anders over dan een gans nieuw vliegtuig te bouwen. Geholpen door een lokale schrijnwerker, overwint hij heel wat hindernissen, levert hij het bewijs van een grote vindingrijkheid²² en slaagt hij erin verschillende malen het luchtruim te kiezen.

Op een bepaalde dag echter wordt het vliegtuig gegrepen in een tornado en slaat om. De “N’Deke Mwaope” (de Witte Vogel) valt te pletter op de grond. Lescarts zelf komt er ongedeerd uit doch het toestel is totaal verwoest. Dit ongeluk maakt een einde aan de eerste poging om een vliegtuig in de kolonie te gebruiken.



Fernand Lescarts zal de gelegenheid hebben zelf het voorval te preciseren in de loop van een interview toegestaan aan een journalist van “De Belgische Natie” in 1933: ‘Dit avontuur heeft weinig weerklink in ons land gevonden (...). Ikzelf ben niet zo erg getroffen door de vergetelheid waarin mijn prestatie is weggezonden. Er moet vooral worden voor gezorgd dat de Belgen de onschatbare bijdrage van Albert I aan de ontwikkeling van de luchtvaart in Belgisch Congo niet vergeten’.

Joseph Christiaens (1879-1919)

Als zoon van een Brusselse burgerfamilie doet Joseph Christiaens de studies van ingenieur en zoals het met heel wat jongeren uit welgestelde families gaat, lanceert ook hij zich in de automobielcompetitie.

In 1908 is hij te Gent aanwezig bij de eerste vlucht in België door Farman. Het daaropvolgende jaar wint hij te Oostende zijn eerste autowedstrijd met een wagen van het merk Vivinus²³ (4).

In maart 1910 begeeft Christiaens zich ook naar Châlons om er in de school van Henri Farman te leren vliegen. Hij ontmoet er Charles Van den Born die er net is aangeworven als instructeur en die samen met hem de passie deelt voor de automobiel en de luchtvaart.

Op 12 april 1910 overhandigt de “Aéroclub van België” hem het vliegbrevet nummer 7 en in juni van datzelfde jaar neemt hij met een toestel Farman met een Gnome-motor van 50 pk, deel aan de “Grote Week van Rouen”.

Christiaens behaalt er de overwinning in de snelheids- en vluchtduurdisciplines. Alexander de Petrovski, houder van het brevet nummer 11 van de “Aéroclub van België” en Baron de Caters nemen eveneens deel aan deze met belangrijke prijzen begiftigde competitie.

In juli 1910 is Christiaens samen met Olieslagers tegenwoordig bij de tweede uitgave van de “Grote Week van Champagne”. Op het einde van de maand is hij er eveneens bij op de meeting van Stockel.

Volgens bepaalde bronnen²⁴ begeeft Joseph Christiaens zich vervolgens naar Singapore en voert er op 16 maart 1911 een vlucht uit.

In de loop van de maand augustus is hij in Zuid-Afrika waar hij drie toestellen “Bristol Box Kite” verkoopt voor rekening van “British & Colonial Aeroplane Company”. Deze vliegtuigen, ontworpen door Sir George White en waarvan er 66 exemplaren zullen worden gebouwd, zijn geïnspireerd op de Farmans die Christiaens goed kent.

*Joseph Christiaens en Afrique du Sud.
Joseph Christiaens in Zuid-Afrika.*



²² Fernand Lescarts samen met zijn schrijnwerker, de heer Yester, zullen zodanig bekleeden.

²³ De Belgische automobielconstructeur Alex Vivinus bouwt eveneens motoren voor de Caters ermee uitgerust.

²⁴ Informatie verschenen in het artikel “Flight into fantasy” in de rubriek “Aviation Landscape in Singapore” van de site van de vereniging van de lijnpiloten van Singapore (ALPA-S).

Met Zuid-Afrikaanse kopers voert hij verschillende demonstratievluchten uit en wordt zodoende de eerste vliegenier die in Zuid-Afrika door het zwerk klieft.

Van 27 maart tot 3 april 1912 neemt hij te Monaco deel aan de eerste grote internationale bijeenkomst voor watervliegtuigen. Hij ontmoet er een andere Belgische pionier, Jules Fischer (brevet nummer 12) die er competitiewinnaar wordt met dit gans nieuwe vervoermiddel.

Deze eerste ‘lucht-maritieme’ manifestatie heeft zelfs tot in België weerklank.

Inderdaad, de deelname van de Belgische piloten aan deze competitie met watervliegtuigen valt, zoals in het voorgaande artikel beschreven, samen met de zending van Fernand Lescarts en zijn toestel naar Belgisch Congo. Met de watervliegtuigen ontdekt het ministerie van Koloniën de mogelijkheid de luchtweg te gebruiken ten einde de voornaamste steden te verbinden die langs de Congo-stroom zijn gelegen. Het is in deze context dat de “Aëroclub van België” in september 1912 op de Schelde te Temse een “Grote Internationale Wedstrijd voor Rivier- en Koloniale Watervliegtuigen” inricht. Het doel van dit gebeuren is te bepalen welk toestel het best geschikt zou zijn voor de kolonie²⁵.

Voor wat Christiaens nu betreft, nadat hij heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de luchtvaart op het Afrikaanse continent en de mogelijkheden heeft aangetoond die watervliegtuigen in de kolonie bieden, verlaat hij de wereld van de luchtvaart en herneemt met succes deel aan de automobielcompetitie²⁶.

Op 2 februari 1919 verongelukt Joseph Christiaens bij het uittesten van een nieuwe wagen. Een grote kampioen van de Belgische luchtvaart is heengegaan. Hij was slechts 41 jaar oud.

Géo Mesdagh, demonstratiepilot in Canada en in de Verenigde Staten

Georges (Géo genoemd) Mesdagh²⁷, met vliegbrevet nummer 39, is volgens bepaalde bronnen de eerste piloot die een postdienst in de Verenigde Staten verzekerde. Op 10 april 1910 vervoert hij poststukken aan boord van zijn eendekker ‘Borel-Mathis’ van Nieuw Orleans naar Baton Rouge en ’s anderendaags doet hij hetzelfde in de omgekeerde richting. Zijn landing bij de terugkomst in Nieuw Orleans verloopt niet al te best gezien hij een omheining raakt van de universitaire campus waardoor zijn toestel een weinig schade oploopt.

Dit belet hem niet officieel een brief te gaan overhandigen aan de Gouverneur J.Y. Sanders van de staat Louisiana en zodoende, zoals de bijgaande postkaart het getuigt, de eerste luchtpostbesteller tussen twee Amerikaanse steden te worden (First City-to-City Aerial U.S. Mail Service).

The Airmail Route Promotors of air travel hoped to establish the industry through a demonstration of its practical uses. They found a likely target in the mail system. In 1912, more than a dozen years before airmail became a regular service, Belgian aviator George Mesdagh delivered mail from New Orleans to Baton Rouge in 1 hour and 32 minutes.

Het jaar voordien had Geo Mesdagh zich reeds laten opmerken tijdens zijn doorreis door Canada. Hij beschikte er over een eendekker Borel-Morane, in Frankrijk gebouwd door de “Société des aéroplanes Morane-Borel-Saulnier” en door zijn zorgen naar de andere kant van de Atlantische Oceaan overgebracht om er aan vliegmeetings deel te nemen. Tijdens de meeting van Quebec had hij post gedropt bij het overvliegen van de officiële tribunes.



Mesdagh dans son monoplan Borel-Morane.

Mesdagh met zijn ééndekker Borel-Morane.

In de loop van de zomer van 1912, na zijn exploten in Louisiana, vindt men Mesdagh in Canada terug. Hij neemt er deel aan de meetings van Quebec, Sherbrooke en Winnipeg. Maar tijdens deze laatste demonstratie gebeurt er een ongeluk waarbij het toestel ernstige schade oploopt. Mesdagh laat het herstellen in Chicago en op 14 september 1912 neemt hij deel aan een snelheidswedstrijd tijdens de ‘Chicago Air Meet’. En daar, bij het vallen van de avond wordt hij eens te meer betrokken bij een

²⁵ De lessen die getrokken worden uit deze manifestatie van watervliegtuigen, zullen toelaten in juni 1916 een militair smaldeel watervliegtuigen, naar het Tanganikameer te zenden. Deze toestellen zullen zich in de kijker werken tijdens de slag om het meer waarbij ze oorlogsbodems van de Duitse marine aanvallen en buiten gevecht stellen.

²⁶ Eind 1912 begeeft hij zich naar de Verenigde Staten waar hij het wereldrecord over de 500 mijl verpulvert. Terug in Europa wint hij de wedstrijd Brussel-Sint Petersburg. In 1914 neemt hij deel aan de eerste wedstrijd van de 500 mijl van Indianapolis.

²⁷ In België staat zijn naam in het jaarboek van de gebrevetteerde piloten vermeld als “Géo Mesdagh”. In Canada en in de Verenigde Staten heeft hij de schrijfwijze van zijn naam veranderd naar ‘Geo Mestach’.

ongeval: een botsing op zeer lage hoogte met een Wright-vliegtuig²⁸, bestuurd door de Amerikaan Howard Gill. Deze laatste zal als gevolg van zijn kwetsuren overlijden. Mesdagh komt er vanaf met enkele lichte oppervlakkige kwetsuren. Nadat hij het vliegtuig heeft laten herstellen en verkocht heeft in Illinois, staat de nieuwe eigenaar hem toe nog enkele tijd te vliegen met de Borel-Morane.

Na de oorlog verschijnt Mesdagh in Congo waar hij, op voorstel van Georges Nélis²⁹ deelneemt aan de oprichting van de 'Luchtvaartlijn Koning Albert I – LLKA'³⁰. Hij komt ongelukkig om in mei 1920 als gevolg van een noodlanding op de Congostroom. Hij slaagt erin de oever te bereiken doch sterft uitgeput door de geleverde inspanningen. Eens te meer betaalt één van onze pioniers zijn passie voor het vliegen met zijn leven.

In 2002 zal het toestel van Mesdagh teruggekocht worden van de familie van zijn derde eigenaar door het 'Luchtvaartmuseum van Canada'. De Borel-Morane zal zodoende zijn bewogen leven in Quebec beëindigen. Alhoewel de tand des tijds het niet heeft gespaard – de Borel-Morane verloor zijn motor reeds een aantal jaar terug – beschikt het nog over zijn linnen bekleding en over verschillende originele onderdelen. Zo heeft het Quebec's museum zich verrijkt met één van de allereerste toestellen die in het Canadese luchtruim hebben gevlogen.



Le Borel-Morane tel qu'il se présentait fin des années 70.

De Borel-Morane zoals hij er op het einde van de jaren 70 uitzag.

Victor De Jonckheere en de Amerikaanse marineluchtvaart

Victor De Jonckheere wordt te Zwevegem geboren in 1868. Hij is nog geen twintig jaar oud als hij reeds naar de Verenigde Staten uitwijkt. Hij doet er blijkbaar goede zaken en keert in 1904 als genaturaliseerde Amerikaan terug naar België. Aangestoken door de vliegmanoeuvres van Jan Olieslagers tijdens de meeting te Antwerpen, schrijft hij zich in bij de vliedschool van Sint-Job-in-'t-Goor en behaalt er op 16 september 1910 het Belgische brevet nummer 44. Op dat ogenblik is hij 42 jaar oud.

In 1912 scheept Victor De Jonckheere terug in voor de Verenigde Staten met een Blériot-toestel dat hij zich net heeft aangeschaft. Nauwelijks aangekomen, doet hij zich snel opmerken door het uitvoeren van enkele spectaculaire acrobatische manoeuvres in de lucht van Philadelphia.

Op 22 april 1912 treedt De Jonckheere de geschiedenis van de Amerikaanse marineluchtvaart binnen. Tijdens een nachtelijke demonstratievlucht in de haven van Philadelphia, voert hij een schijnaanval uit op het pantserschip "Massachussets", het pronkstuk van de vloot, en bombardeert het met sinaasappelen! Deze vertoning, geïnspireerd door luitenant Cunningham, heeft een belangrijke rol gespeeld in de oprichting van een basis van de marineluchtvaart op League Island (Philadelphia). Zodoende heeft een Belgische pionier een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de Amerikaanse marineluchtvaart. Dit feit werd bevestigd in een officiële Amerikaanse publicatie "Wings for the Navy", maar maakte ook in die periode veel ophef in België. Het magazine "De Verovering van het Luchtruim" wijdt zich in detail aan de nachtelijke manoeuvres van de dappere Belgische pionier.

"De Belgische vliegenier V. De Jonckheere heeft in de avond van 22 april, bij volledige duisternis, opzienbarende manoeuvres uitgevoerd boven Philadelphia en meer in het bijzonder boven het oorlogschip "Massachussets". Opgestegen met zijn ééndekker met een motorvermogen van 50 pk, vloog hij gedurende 45 minuten boven de stad. Hij werd door vijf zeer sterke schijnwerpers verlicht zodat de in grote getale aanwezige volksmassa de bewonderenswaardige capriolen van deze nachtelijke ballade konden volgen.

Vervolgens klom de vliegenier plotseling naar 5.000 voet zodat hij aan het licht van de schijnwerpers ontsnapte. Hij dook recht op de haven af, daar waar het oorlogschip was verankerd. Nadat hij een kleine lamp had aangestoken, bevestigd aan de voorkant van de ééndekker, maakte hij ingewikkelde manoeuvres boven het groot schip, de ene maal zeer hoog en de andere maal zeer laag overkomend. De Amerikanen, overdonderd door deze magnifieke vertoning, bezorgden onze dappere landgenoot een onvergetelijk applaus."

Artikel verschenen in "De Verovering van het Luchtruim" op 1 mei 1912.

²⁸ Het betreft hier in de Verenigde Staten de eerste botsing in de lucht met dodelijke afloop.

²⁹ Georges Nélis, eerste Belgische militaire piloot, is na de oorlog de stichter van de Belgische burgerluchtvaart.

³⁰ Het is op initiatief van het "Nationaal Syndicaat voor de Studie van de Luchtransport" – NSSL – dat de LLKA werd opgericht met in het vooruitzicht verschillende steden, langs de Congostroom gelegen, door watervliegtuigen te verbinden.

Dankzij deze vlucht kwam Luitenant Cunningham er toe de autoriteiten te overtuigen een marine-luchtmacht op te richten. Het is in dit daglicht dat men de verklaring van De Jonckheere moet plaatsen nadat hij geland was : “Moest ik bommen gehad hebben, dan zou ik ze gemakkelijk kunnen hebben afwerpen op de Massachussets”.

*De Jonckheere devant son Blériot
De Jonckheere voor zijn Blériot.*



De Jonckheere zal vliegemonstraties blijven geven in de loop van het jaar 1913. Tijdens één van deze, op het einde van het jaar te Rock Island, zal het de crash zijn die een bruusk einde zal maken aan de loopbaan van de vliegenier.

Victor De Jonckheere, beter gekend in de Verenigde Staten onder de naam van ‘Victor D Yonck’, overlijdt te Portland Sunday in 1941, nadat hij aan de oorsprong lag van de grootste maritieme luchtvaart in de wereld.

In Memoriam

VICTOR YONCK

De man die de mogelijkheid aantoonde oorlogschepen van uit de lucht te bombarderen door er één te bekogelen met appelsienen in de marinebasis van Philadelphia, stierf in Portland Sunday, en werd begraven op het kerkhof van Mount Calvary.

Het was Victor D. Yonck, 73, Belg van geboorte, die als eerste de burgerschap van dit land verwierf in 1891.

De aankondiging van het overlijden van Victor D. Yonck op 30 november 1941.

Dit hoofdstuk had tot doel de verdiensten van de Belgen, die de gelegenheid hadden hun talent van vliegenier in de vier uithoeken van de wereld te tonen, tot hun recht te laten komen. Van den Born, Christiaens, Mesdagh, De Jonckheere, allen piloten die door hun ondernemingszin, hun volharding en hun passie voor het vliegen hebben bijgedragen tot het ontwikkelen van de luchtvaart en in dit domein verwezenlijkt hebben dat België zich naast de grote naties kon plaatsen.

Vertaald door Paul & Marie-Christine Buyse-Libaers.

België heeft zich nogmaals positief doen opmerken door de SAR Meet 2009 in Leeuwarden te winnen.

Proficiat aan het 40^e smaldeel!

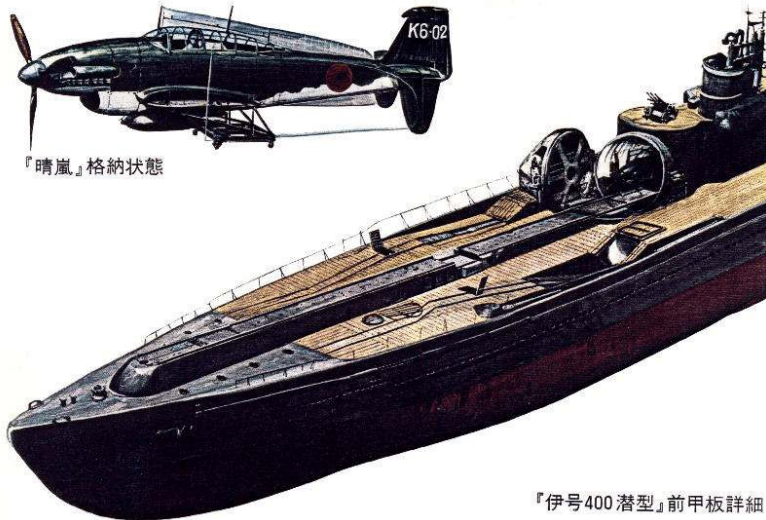


La Belgique s'est encore fait remarquer d'une façon positive en emportant le SAR Meet 2009 à Leeuwarden.

Félicitations à la 40^{ième} escadrille !

And now for something completely different...

AIRFIELD UNDER THE SEA



『晴嵐』格納状態

His Imperial Japanese Majesty's "Sensuikan Toku" [Special Submarines]. Designed specifically to attack the Panama Canal.

『伊号400潜型』前甲板詳細

画・高荷義之

—無断転載複写を禁ず—

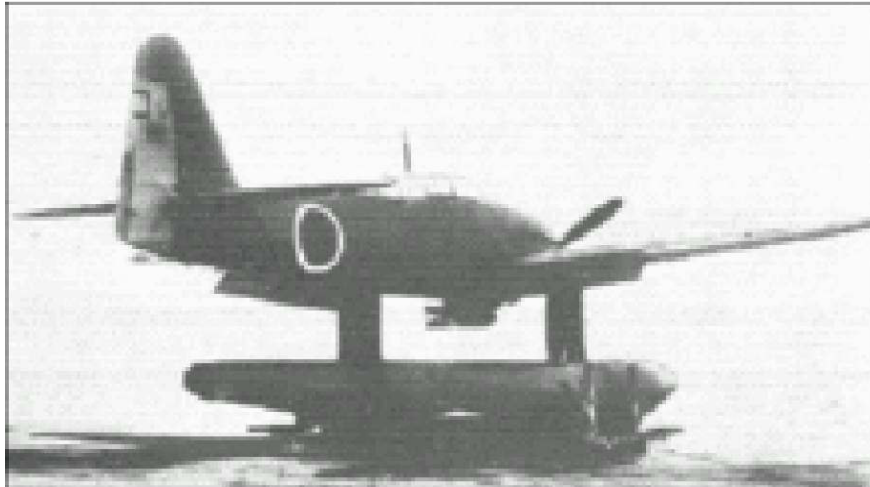
JAPAN'S SUBMERSIBLE I-400 AIRCRAFT CARRIERS

In many ways HIJMS I-400 was decades ahead of her time. She was the world's largest submarine with a length of 400-ft and a surface displacement of 3,530 tons. Above her main deck rose a 115-ft long, 12-ft diameter, hangar housing three torpedo-bombers. These float planes were rolled out through a massive hydraulic door onto an 85-ft pneumatic catapult, where they were rigged for flight, fueled, armed, launched, and after landing alongside, lifted back aboard with a powerful hydraulic crane. The I-400 was equipped with a snorkel, radar, radar detectors, and capacious fuel tanks that gave her a range of 37,500 miles: One and a half times around the world. She was armed with eight torpedo tubes, a 5.5-in 50-cal deck gun, a bridge 25mm antiaircraft gun, and three triple 25 mm A/A mounts atop her hangar. The advent of guided missiles and atomic bombs transformed her from dinosaur to an overspecialized undersea menacing strategic threat.

The I-400 was originally designed so that it could travel round-trip to anywhere in the world, and it was specifically intended to destroy the U.S. controlled Panama Canal. A fleet of 18 boats was planned in 1942, and work on the first one was



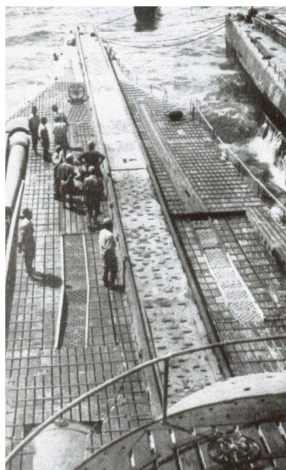
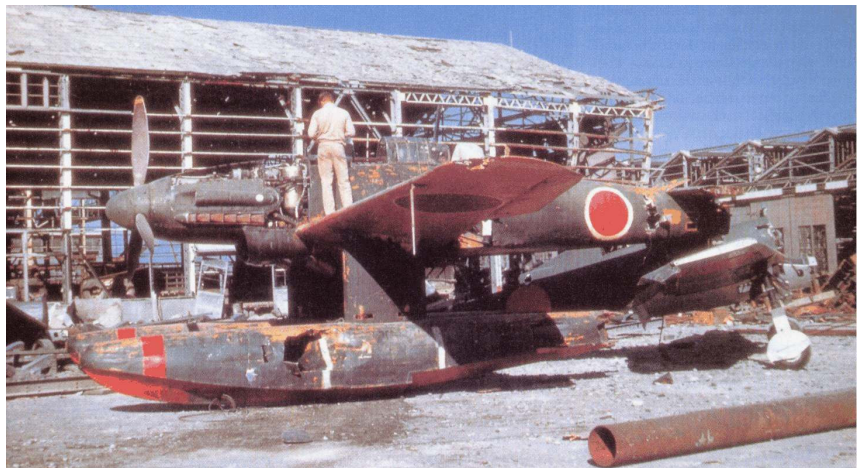
started in 1943 at the Kure, Hiroshima arsenal. Within a year the plan was scaled back to five, and four (I-400, I-401, I-14 and I-13) were completed.



The I-400's had aircraft storage and catapult for three M6A1 *Seiran* (Storm from a Clear Sky) torpedo-bombers.

These specially-designed float planes had a length of 35-ft, a wingspread of 40-ft, a range of 654 miles, and a munitions payload of 1800-lb. Additional fuel and bombs could be carried by jettisoning the

floats on one-way missions where the pilots and planes were to be expended.. The sleek *Seiran* bombers, built by Aichi Kokuki at Nagoya, were stowed in the hangar compartment with floats detached and wings and tails folded. Actually with the stabilizers folded down, and the top of the vertical stabilizer folded over the overall profile of the aircraft was within the diameter of its propellor. A trained team could rig a floatplane for launch with

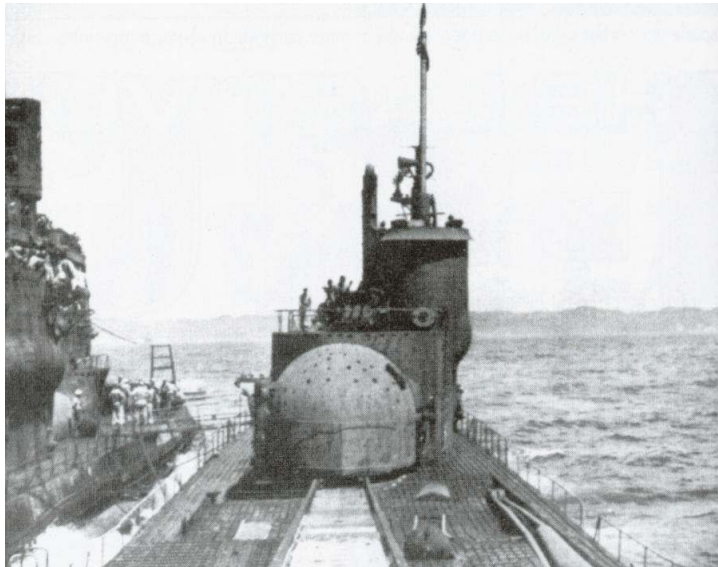


fuel and armament in as short a time as seven minutes, in fact that trained same trained team could prepare all three planes, and have them in the air in under 45 minutes time. The planes were launched from a 120 foot catapult on the deck of the giant submarine.

Accommodations for a crew of 145 were designed into the capacious twin hulls, but on most occasions was much higher....somewhere in the 200+ range. The reason for the high number was to facilitate speedy submarine and aviation operations at sea. Even though the sub could surface, the trained crew could in fact could break out, assemble, fuel, arm, and catapult all three aircraft.....more men was an “assurance” of that. Also the I-400's had great cruising range which enabled them to launch her three bombers within striking distance of targets as far from Japan as San Francisco, the Panama Canal,

Washington, or New York. All of these missions were considered by the Tokyo Naval Strategists.

Below the hangar in the starboard twin hull was a special compartment equipped to conduct aircraft engine overhaul and test. An adjacent magazine stored four aircraft torpedoes, 15 bombs, and gun ammunition; more shells were stored topside in pressure-proof, ready-use lockers handy to the guns. Each of the two engine rooms housed a pair of 1900-hp diesels linked through Vulcan hydraulic couplings to drive the twin propeller shafts.



A 1200-hp electric motor-generator on each shaft drew electricity from her storage batteries to drive her submerged. With a clean bottom this propulsion plant gave her a top speed of 18.7 knots on the surface and 6.5 knots below snorkel depth.

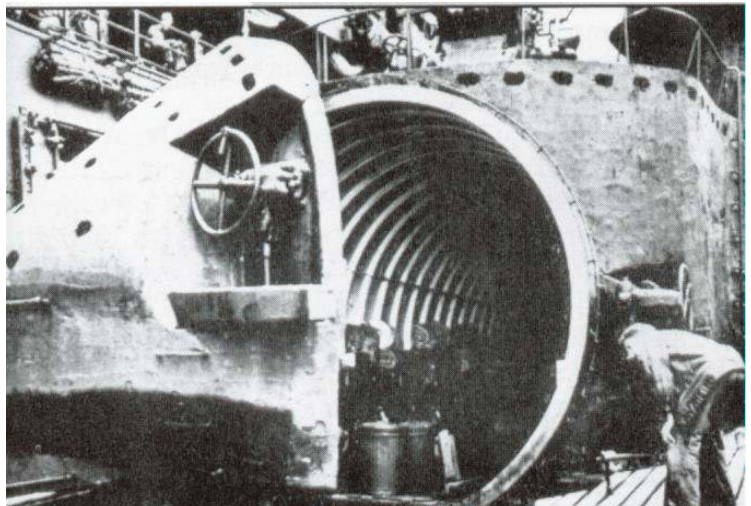
Meals for her oversize crew were prepared in a galley in the starboard hull, where large steam kettles turned out great quantities of rice. As in all long range submarines, a four month supply of food was stowed in every cranny, including a layer of crates laid out on deck which the crew walked on until they'd eaten

their way through. Supernumeraries slept on the deck wherever they could find a nook, being used to a floor and tatami mat.

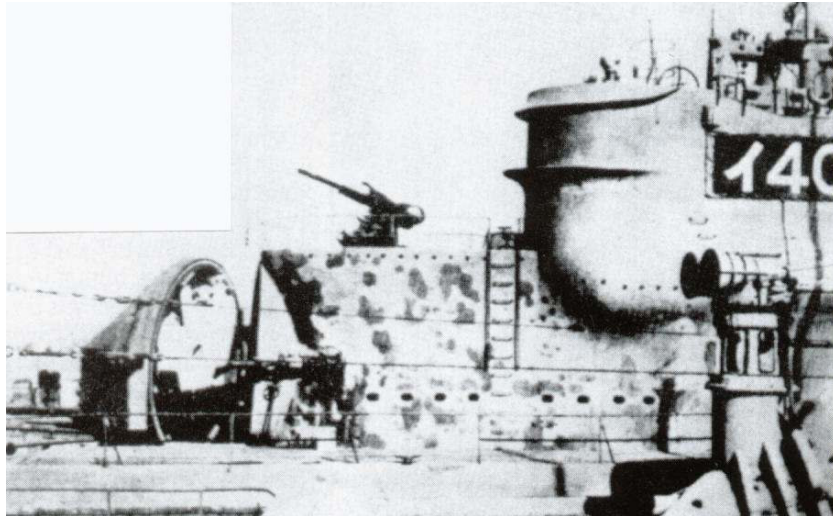
OPERATIONAL HISTORY

Several surviving Japanese submariners have described the hopes that accompanied the completion of the top secret boats in late 1944. As they became available the four giant submarines were assigned to a newly created SubRon One, a ten-bomber strike force.

For their first mission V. Adm. Jisaburo Ozawa, Vice Chief of the Navy General Staff, selected Operation PX, a top secret plan to use SubRon One's ten aircraft to unleash bacteriological warfare on populous areas of the American west coast and Pacific Islands. Infected rats and insects would be dispersed to spread bubonic plague, cholera, dengue fever, typhus and other plagues. General Ishii's infamous medical laboratory at Harbin, Manchuria, had developed the virulent germ warfare agents and confirmed their lethality by infecting helpless Chinese and Caucasian prisoners.



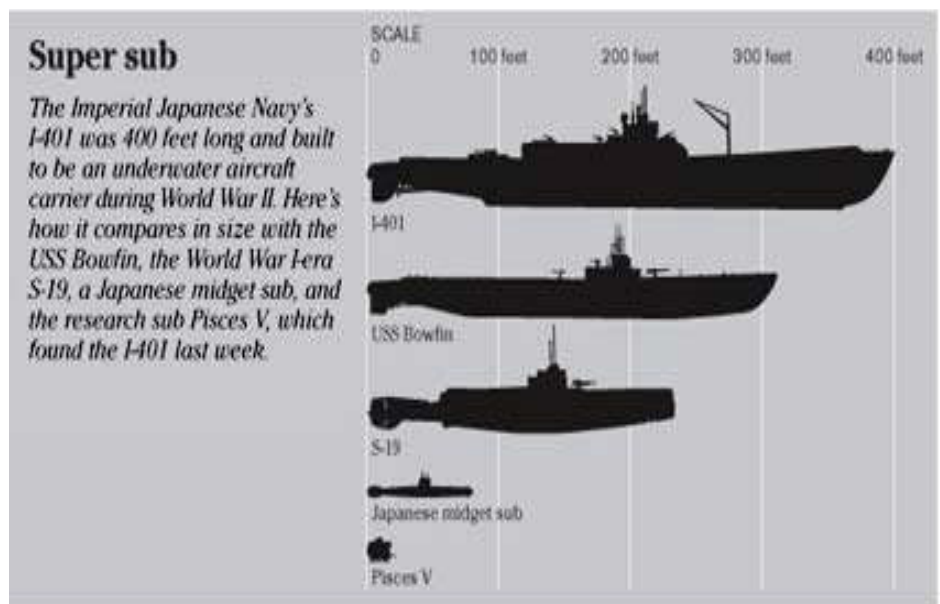
On 26 March 1945, this sinister mission was cancelled by Gen. Yoshijiro Umezu, Chief of the Army General Staff, who declared that, "Germ warfare against the United States would escalate to war against all humanity." As an alternative the staff considered bombing San Francisco, Panama, Washington or New York, and decided to launch a surprise air strike against the Panama Canal's Gatun Locks. Destroying these locks would empty Gatun Lake and block the passage of shipping for months.



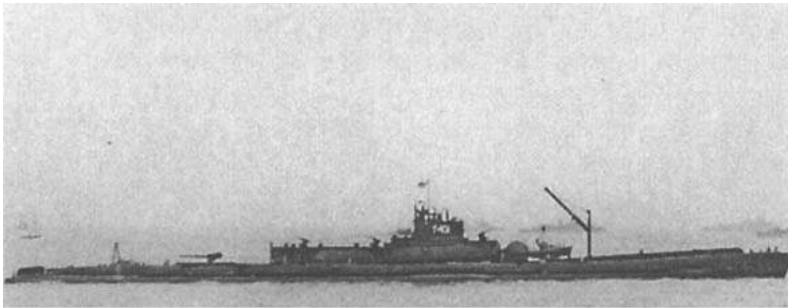
For the 17,000 mile round trip to Panama each submarine needed 1600-tons of diesel fuel, which was unavailable at Jure. I-401 was therefore despatched to Dairen, Manchuria, to bring back the needed oil. On 12 April she grazed a B-29 laid mine off Hime Shima Lighthouse in the Inland Sea and had to return for repairs. In her place I-400 successfully carried out the undersea tanker mission.

By early June all four boats were fueled, armed, equipped with new snorkels, and disguised with false funnels. They sailed north through Tsushima Strait and the Sea of Japan to Nanao Bay on the west coast of Honshu near Takaoka. Training there was hampered by B-29 laid mines. American submarines penetrating their training areas, and shortages of aviation gasoline, material and aircraft, but SubRon One managed to launch a number of simulated air strikes on a full scale model of the Gatun Locks erected at Tayama Bay.

While the submersible carriers were perfecting their tactics to cripple the Panama Canal, the position of the Japanese Navy was steadily deteriorating. Before the submarines could set sail for Panama more than 3,000 Allied warships and transports had reached the Pacific for Operation Olympic, the forthcoming invasion of Japan. This growing threat forced Tokyo strategists to reconsider the attack on distant Panama,



which now appeared a questionable diversion. The I subs was ordered to abandon there carefully rehearsed canal strike and attack instead American Naval forces at Ulithi Atoll.



In response to the new orders I-13 proceeded on 4 July, to the Ominato Naval Base on the northern tip of Honshu. There she loaded two crated Nakajima C6N2 *Ayagumo* (Colored Cloud) long range reconnaissance aircraft, then sailed into the Pacific through Tsugaru Strait bound for Japan's island stronghold of Truk. After repairing a hot propeller bearing I-14 followed on 14 July.

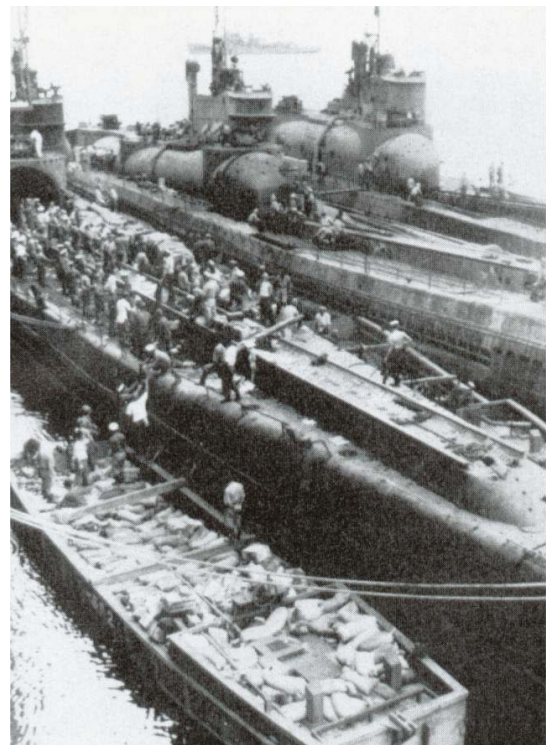
On the 23rd, I-400 and I-401 departed Ominato on separate tracks far to the east for a rendezvous at sea southeast of Ulithi in three weeks.

Suddenly, on 15 August, Emperor Hirohito broadcast direct from the Imperial Palace this dramatic decree ending hostilities. The I-boats crews were thunderstruck; their combat careers ended just as they reached the attack rendezvous. After a council of war meet, the shattered ComSubRon One reluctantly carried out Tokyo's orders to cease hostilities, hoist a black flag, and return on the surface to home port. The captains of the I-boats were ordered to jettison all documents and munitions, fire all torpedoes, and catapult all aircraft into the sea.

When I-401 surrendered to an American destroyer, the U.S. crew was astounded at its size. The commander of the submarine fleet, Captain Ariizumi, apparently decided on suicide rather than surrender to the Americans. He requested that his body be wrapped in the Japanese flag and buried at sea and shot himself. His body was never presented as proof of his death.

The U.S. Navy boarded and recovered 24 submarines including the four I-400 subs, taking them to Sasebo Bay to study them. While there, they received a message that the Soviets were sending an inspection team to examine the submarines. To keep the technology out of the hands

of the Soviets, Operation Road's End was instituted. Most of the submarines were taken to a position designated as Point Deep Six, about 40 miles west from Nagasaki and off the island of Goto- Retto, were packed with charges of C-2 explosive and destroyed. They are today at a depth of 200 meters. Four remaining submarines (I-400, I-401, I-201 and I-203 which achieved speeds double those of American submarines), were sailed to Hawaii by U.S. Navy technicians for further inspection. Upon completion of the inspections, the submarines were scuttled in the waters off Kalaeloa near Oahu in Hawaii by torpedoes from American submarine USS Cabezon on May 31, 1946. The reason for the scuttling is apparently that Russian scientists were again demanding access to the submarines. The wreckage of I-401 was re-discovered by the Pisces submarines deep-sea submarines of the Hawaii Undersea Research Laboratory in March 2005 at a depth of 820 meters.



THE END

Rencontre avec Charles Borenstein

Par Michel Mandl



Charles Borenstein

(Photo via André Bar)

J'ai fait la connaissance de Charles Borenstein grâce à un ami commun, Paul Dardenne¹.

Il a vingt ans lorsque la guerre éclate. Fin 1941, il s'est procuré de faux papiers au nom d'Alfred Fayt (prononcé « fight »), âgé de seize ans, et il décide de quitter la Belgique occupée. Après la traversée de la France, il entre en Espagne et, comme pas mal de ses compatriotes qui tentent de rejoindre la Grande-Bretagne, il est appréhendé par les autorités espagnoles et incarcéré au camp de Miranda del Ebro. Au cours d'un séjour relativement long, il y fait la connaissance de plusieurs Belges qui, comme lui, n'ont qu'un seul souhait : combattre l'ennemi.

Lors de sa libération, il parvient, avec son ami Lucien De Mey², à rejoindre Gibraltar où il embarque à bord d'un navire de la marine marchande britannique. Il est incorporé dans la 100^e promotion de la RAF à Goring-on-Thames, avec Lucien De Mey comme chef de promotion. Il y fait entre autres la connaissance d'Éric Bouzin à qui le liera une longue amitié. Après un passage à l'Initial Training Wing N°17 à Scarborough, c'est le départ pour le Canada (Halifax, Edmonton).

Pour Charles Borenstein, comme pour d'autres Belges, (Paul Deynckens, Gilbert Vandevelde...) la phase d'instruction se termine par l'obtention du brevet d'« observer » qui consacre ses connaissances comme navigateur et bombardier. À bord des appareils, en opérations, la fonction de « l'observer » consiste en quelque sorte à assurer « un contrôle de qualité » avant la lettre.



Observer Wing

À son grand regret, Charles n'aura pas l'occasion de participer à des opérations en territoire ennemi, car rentrant du Canada à la fin de sa formation, il est lui-même versé dans un centre d'instruction. À la fin des hostilités, il quitte la RAF avec le grade de

¹ Paul Dardenne, dit « le Pelle », a passé douze ans à la Force Aérienne, puis a poursuivi sa carrière de pilote, et essentiellement d'instructeur, dans diverses compagnies comme East African Airways, la TEA, Singapour Airlines, Saudi Arabian Airlines et finalement à l'Aéroformation (Airbus) à Toulouse.

² Le Général de Brigade Aviateur Lucien De Mey a entre autres été chef de corps du 1^{er} Wing à Beauvechain, en 1964.

« Pilot Officer ». Rendu à la vie civile, Charles Borenstein poursuit des activités comme officier de réserve, à la Force Aérienne, jusqu'au grade de commandant.

Ayant achevé ses études en Angleterre et aux États-Unis, Charles se lance dans les affaires. Il entre dans la firme de jeans Levis comme représentant, mais se voit rapidement confier l'implantation de trois usines de fabrication des célèbres pantalons, au Maroc, à Hong Kong et à Macao. Le succès est au rendez-vous. Charles Borenstein est nommé directeur de Levis en Belgique, puis au niveau européen.

Une dizaine d'années plus tard, Charles décide de rompre avec Levis et de créer sa propre marque de jeans... « Wild Cat ». Ici également, c'est la pleine réussite.

Bien qu'il ait parcouru le monde entier, Charles est resté fort attaché à la Belgique où son fils Serge et sa fille Michèle ont grandi. Il a vécu de longues années sur les hauteurs de Liège, dans une riante villa au Sart-Tilman, à proximité du golf. Sa propriété englobe un vaste enclos où il prend plaisir à voir grandir des panthères et des tigres ce qui décourage toujours quelque peu un golfeur tenté de récupérer l'une ou l'autre balle perdue. Il lui est aussi arrivé de débarquer au Hilton à Bruxelles avec une de ses panthères en laisse. On peut imaginer la panique que cela déclencha parmi le personnel et les autres clients.

Charles pratique aussi la navigation en Méditerranée au départ d'une petite île grecque qu'il a acquise avec un ami. Pour pouvoir conjuguer les sports nautiques et la compagnie des félins, il décide de s'établir à la Costa Blanca, en Espagne. Il y acquiert un vaste domaine où ses animaux vont pouvoir vivre en toute liberté. Il recueille plusieurs bêtes dont il sait qu'elles sont maltraitées (zoo, cirque...) et, à certains moments, aidé par sa compagne, il côtoie là-bas plus d'une trentaine de fauves.

Charles est un homme qui a le cœur sur la main et pour qui l'amitié n'est pas un vain mot. J'ai personnellement pu m'en rendre compte lorsque son ami Éric Bouzin est tombé malade, fin 2008. Charles a pleinement soutenu l'idée de l'hommage que les Vieilles Tiges ont rendu en avril dernier à l'occasion du décès du Colonel Aviateur e.r. Bouzin.

Je terminerai ce petit billet en citant l'ami Pelle dont je partage bien sûr l'appréciation : « *Charles est un homme très cultivé, un érudit qui parvient, très simplement et très clairement, à faire partager ses nombreuses connaissances (notamment en histoire) et son amour pour les bêtes (celles à quatre pattes !). On aimerait qu'il se mette à écrire l'histoire de sa vie qui fut des plus fertiles en événements. C'est un privilège de l'avoir rencontré et de pouvoir le côtoyer* ».

Ontmoeting met Charles Borenstein

door Michel Mandl

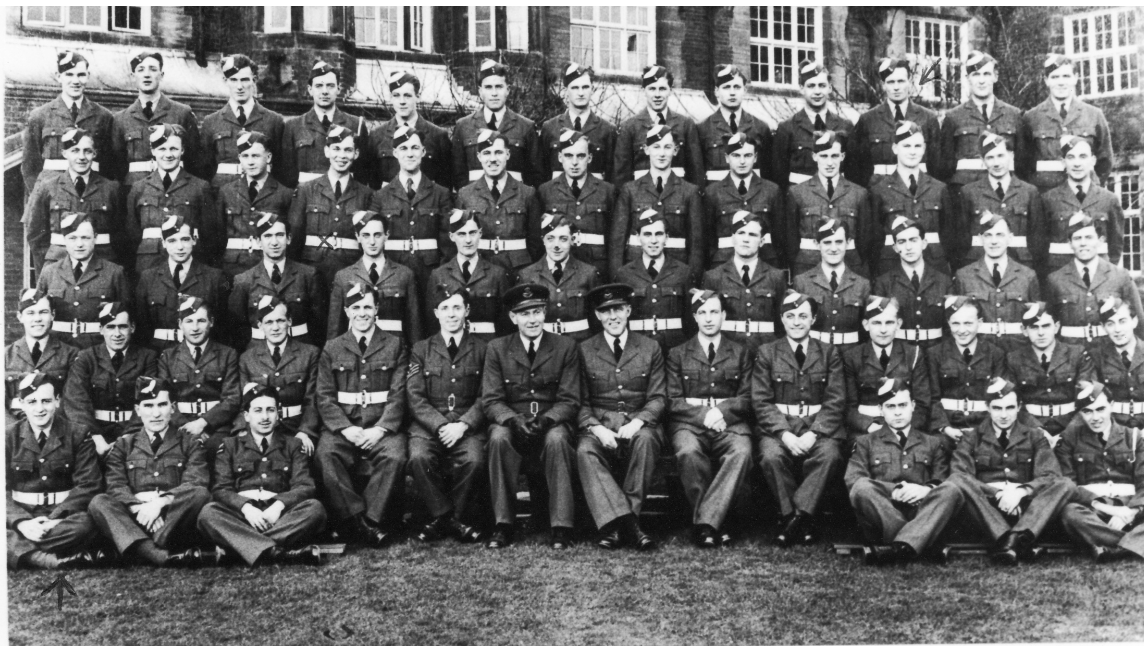
Met Charles Borenstein heb ik kennisgemaakt dankzij een gemeenschappelijke vriend, Paul Dardenne³. Hij is twintig als de oorlog uitbreekt. Eind 1941 geraakt hij aan valse papieren op naam van Alfred Fayt (uitgesproken als 'fight'). Hij is pas 16 en besluit om het bezette België te verlaten. Na Frankrijk te hebben doortrokken, komt hij in Spanje maar zoals heel wat landgenoten die trachten Groot-Brittannië te vervoegen, wordt hij door de Spaanse overheid gevat en opgesloten in het kamp van Miranda del Ebro. Tijdens zijn redelijk lange verblijf maakt hij kennis met meerdere Belgen die net als hij maar één wens hebben: de vijand bevechten.

Bij zijn bevrijding slaagt hij er samen met zijn vriend Lucien De Mey⁴ in om Gibraltar te vervoegen. Daar scheept hij in aan boord van een Brits koopvaardijship. Hij wordt ingelijfd in de 100^e promotie van de RAF te Goring-on-Thames, met Lucien De Mey als promotiechef. Hij maakt er o.a. kennis met Éric Bouzin met wie hij een langdurige vriendschap aanknoopt. Na een verblijf bij de Initial Training Wing N°17 in Scarborough vertrekt hij naar Canada (Halifax, Edmonton).

Net zoals voor andere Belgen (Paul Deynckens, Gilbert Vandevelde...) loopt voor Charles Borenstein de instructiefase af met het behalen van het 'observer'-brevet dat zijn kunde als navigator en bommenrichter bevestigt. Aan boord van vliegtuigen tijdens operaties bestaat de functie van de 'observer' er zowat in om voor een voorloper van 'quality control' te zorgen.

³ Paul Dardenne, bijgenaamd 'Pelle', heeft twaalf jaar bij de Luchtmacht doorgebracht en dan zijn loopbaan verdergezet –vooral als instructeur– bij diverse maatschappijen waaronder East African Airways, TEA, Singapore Airlines, Saudi Arabian Airlines en uiteindelijk bij Aéroformation (Airbus) in Toulouse.

⁴ Brigadegeneraal Vlieger Lucien De Mey was o.a. korpscommandant van de 1e Wing in Beauvechain in 1964.



Walker Studios Ltd
 Back Row, Left to Right - AC Hooley, D., AC Millar, R. A., AC Barnes, G., AC Linard, R., AC DeMot, R., AC Bernier, G., AC DeVincens, D., AC Froment, R. L., AC Mahieu, J.
 AC Vanderborcht, A., LAC Ikin, G. B., Sgt. Hills, A. A., AC Higgs, D.
 Fourth Row, Left to Right - AC Van Enst, L., AC Sullivan, A., AC Vandevelde, G., AC DeMey, L., AC Michotte, J., AC New, C., LAC Hill, R., AC Dickinson, E., Cpl. Whittingstall, F.
 AC Johnson, D., AC Lester, T., Sgt. Peers, E., Cpl. Battersby, R.
 Third Row, Left to Right - AC Jones, V., AC Moreau, G., AC Vandebroek, E., AC Guerra, G., AC Hogg, A., AC Taylor, J., AC Rosenberg, L., AC Landelors, F., AC Devosse, J.
 AC Goloßinger, J., AC Henderson, J., AC Platford, J.
 Second Row, Left to Right - AC Pirrie, J., AC Newman, P., Cpl. Stanforth, D., AC DeWind, A., Sgt. Price, H. W., Sgt. Dunkley, F O Terrett, S Ldr. Tyrrell-Martin, Cpl. Lomas, C., Sgt. Guinet, C.
 Front Row, Left to Right - AC Borenstein, G., AC Jacques, E., AC Levy, J., AC Leconte, L., AC Coeckleberghs, F., AC Bonneux, P.

Ch. Borenstein, 1^{er} à G, de la 1^{re} rangée. L. De Mey, 4^e de la 4^e rangée. (Photo Léon Rubin)

Ch. Borenstein, 1^e van links op de 1^e rij. L. De Mey is de 4^e van de 4^e rij. (Foto Léon Rubin)

Spijtig genoeg zal Charles de kans niet krijgen om deel te nemen aan operaties boven vijandelijk gebied: als hij na zijn opleiding in Canada terugkeert, wordt hij overgeplaatst naar een opleidingscentrum. Op het einde van de vijandelijkheden verlaat hij de RAF met de graad van 'Pilot Officer'. Eens terug in het burgerleven, zet Charles Borenstein zijn activiteiten als reserveofficier bij de Luchtmacht verder, tot de graad van commandant.

Na beëindigen van zijn studies in Engeland en de Verenigde Staten gooit Charles zich in het zakenleven. Hij begint bij de jeansfirma Levis als vertegenwoordiger maar krijgt al snel de implantiing toevertrouwd van drie fabrieken van die beroemde broeken: in Marokko, Hong Kong en Macao. Het succes is er van de partij. Charles Borenstein wordt directeur van Levis in België benoemd, nadien in Europa. Een tiental jaren later beslist Charles om met Levis te breken en zijn eigen jeansmerk te creëren: 'Wild Cat'. Ook hier is het een compleet succes.

Ook al heeft hij de ganse wereld afgereisd, toch is Charles erg gehecht aan België waar zijn zoon Serge en zijn dochter Michèle zijn opgegroeid. Hij heeft vele jaren doorgebracht op de Luikse hoogten, in een riante villa in Sart-Tilman, vlakbij de golf. Binnen zijn domein ligt een grote omheining waar hij er genoeg in schept om panthers en tijgers te zien groot worden. Zo iets ontmoedigt altijd een of andere golfspeler die zijn balletje wil terughalen. Zo is hij eens de Hilton in Brussel binnengestapt met een van zijn panthers aan de leiband. Je kunt je de paniek inbeelden die zo iets onder het personeel en de klanten veroorzaakte.

Charles zeilt ook op de Middellandse Zee vanaf een klein Grieks eiland dat hij samen met een vriend heeft gekocht. Om watersport te verenigen met het gezelschap van roofdieren, besluit hij om zich aan de Costa Blanca in Spanje te vestigen. Hij verwerft er een uitgestrekt domein waar zijn dieren in alle vrijheid gaan kunnen leven. Hij vangt meerdere dieren op waarvan hij weet dat ze mishandeld werden (zoo, circus...). Op sommige ogenblikken en met de hulp van zijn partner houdt hij er soms een dertigtal dieren op na.

Hij is een man met een hart voor wie vriendschap geen ijdel woord is. Ik heb me er persoonlijk rekenschap van kunnen geven toen zijn vriend Eric Bouzin einde 2008 ziek gevallen is. Charles heeft volop het idee van eerbetoon gesteund dat de Vieilles Tiges in april betoond hebben bij het heengaan van kolonel-vlieger b.d. Bouzin.

Ik zou dit stukje willen afsluiten met een citaat van vriend Pelle van wie ik de waardering uiteraard deel: 'Charles is een erg gecultiveerd en ontwikkeld man, die er zeer eenvoudig en zeer duidelijk in slaagt om zijn uitgebreide kennis (vooral dan in geschiedenis) en zijn liefde voor de beesten (die op vier poten!) te delen. Je zou wensen dat hij het verhaal begon te schrijven van zijn leven zijn leven dat een van de rijkste aan gebeurtenissen was. Het is een voorrecht hem gekend te hebben en met hem van gedachten te hebben kunnen wisselen'.

Vertaling: Bill Tersago

Dit boek was al aangekondigd tijdens onze augustus-bijeenkomst in Kiewit in 2007. Het gaat kortelings verschijnen.

Ce livre, déjà annoncé lors de notre réunion du mois d'août 2007 à Kiewit, paraîtra prochainement (en néerlandais).

Karin De Greeve (Hasselt, 1956) studeerde biologie aan de Universiteit Gent. Sinds 1989 werkt ze als redactrice bij de VRT. Haar stem hoor je vooral wanneer er kilometerlange files aangekondigd worden...

Als kind was Karin al geboeid door vliegtuigen en ze dacht er zelfs aan om piloot te worden. Uiteindelijk ging het beroepshalve een andere kant op, maar de interesse voor de luchtvaart en in het bijzonder voor de geschiedenis van de vliegerij, bleef sluimeren. Ze vond haar steek op Kiewit en werkte er aan deze studie van het oudste vliegveld van België.

In het boek vertelt de auteur het verhaal over deze bijzondere site. De nostalgische verhalen en foto's van de pioniers en de clubs maken van *Een eeuw luchtvaart boven Kiewit* een boeiende bijdrage tot de Limburgse geschiedenis.



Het boek is een luxe uitgeave, voorzien van harde kaft en stofwikkel. Het meet 215 x 280 mm, telt meer dan 200 pagina's en is rijkelijk geïllustreerd. Kostprijs bedraagt 34 €, maar wie voor 15 augustus 2009 intekent, betaalt slechts 30 €.

Een eeuw luchtvaart boven Kiewit wordt tijdens het weekend van 29/30 augustus 2009 voorgesteld tijdens een groots vliegfeest op Kiewit. De voorintekenaars kunnen het boek daar afhalen. Daarna is het boek in de boekhandel verkrijgbaar.

Wie het boek thuis wil ontvangen, gelieve 5 € port toe te voegen.

Bestellen gebeurt door storting van het bedrag (+ ev. 5 € port) op rekeningnummer 063-4145898-56 van

Flying Pencil
Erembodegem-Dorp 80 - 9320 Erembodegem
met vermelding: "Kiewit"
voor alle andere inlichtingen:

flyingpencil@telenet.be - www.flyingpencil.be
053/41 07 03 of 0497/62 75 93.

Betalingen vanuit Nederland en EU:
IBAN: BE20-0634-1458-9856

BIC: GKCCBEBB

Een eeuw luchtvaart boven Kiewit



**NIEUW!
NOUVEAU!**



het oudste vliegveld van België

Karin De Greeve

Een uitgave van
FlyingPencil

Reeds een eeuw lang neemt het vliegveld Kiewit bij Hasselt een bijzondere plaats in het Limburgse economische, sociale en culturele leven. Het verhaal begint ergens in 1909, wanneer Alfred Lanser besluit om op de "Grote Heide" een "oefenterrein voor vliegeniers" aan te leggen. Er wordt een intern reglement opgesteld en een hele infrastructuur op poten gezet - vliegveld Kiewit is een feit.

Onder impuls van Ridder Jules de Laminne bloeit Kiewit helemaal open. Hij neemt Tsaar Ferdinand van Bulgarije aan boord van zijn Farman. Een wereldprimeur, want voor het eerst maakt een gekroond hoofd een vlucht met een vliegtuig. In opdracht van het Ministerie van Oorlog zal de Laminne ook de eerste militaire piloten opleiden. Kiewit is dan ook een bakermat van de Belgische militaire luchtvaart.

De publieke belangstelling voor de activiteiten op het vliegveld Kiewit is erg groot. Tijdens de internationale vliegweek eind 1910 dagen er zowat vijftienduizend toeschouwers op. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog komt er een abrupt einde aan deze eerste bloeiperiode.

In augustus 1933 richten een aantal enthousiastelingen, waaronder opnieuw ridder de Laminne, de "Limburg Aviation Club" op en een jaar later wordt er opnieuw gevlogen boven de heide. De jaarlijkse vliegmeetings kennen ook nu een groot succes. Een markante figuur uit die periode is zonder twijfel pater Léon Bradfer. Als eerste Belgische missionaris behaalt hij hier zijn vliegbrevet. Alweer een primeur! Wat later vertrekt Bradfer vanuit Antwerpen met zijn vliegtuigje naar zijn missiepost in Belgisch-Congo.

In 1939, op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, geldt een algemeen vliegverbod voor plezierluchtvaart boven ons land. Opnieuw gaan de deuren van vliegveld Kiewit tijdelijk dicht.

Maar er komt een derde en definitieve doorstart als in februari 1969 Aero Kiewit boven de doopvont wordt gehouden. Wat later komen daar nog de zwevers van Albatros en de ULM's bij. En ook het publiek blijft komen - getuige het hoge aantal bezoekers tijdens de jaarlijkse opendeurdag. Vliegveld Kiewit, het oudste vliegveld van België én één van de oudste ter wereld, is dus nog altijd springlevend!



UIT DE OUDE DOOS

SOUVENIR, SOUVENIR...

Meer dan 70 jaar geleden kwamen de Vieilles Tiges nog samen en werd er een groepsfoto gemaakt boven op de Bon Marché in Brussel. De tijden zijn intussen wel wat veranderd...

Il y a plus de 70 ans déjà, mais les Vieilles Tiges se réunissaient pour une photo de groupe sur la 'terrasse' du Bon Marché à Bruxelles. Inutile de dire que les temps ont bien changé...



CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 2 MARS 1938

La séance est ouverte à 16 h. 30, dans les locaux de l'Aéro Club Royal de Belgique, sous la présidence du général Iserentant.

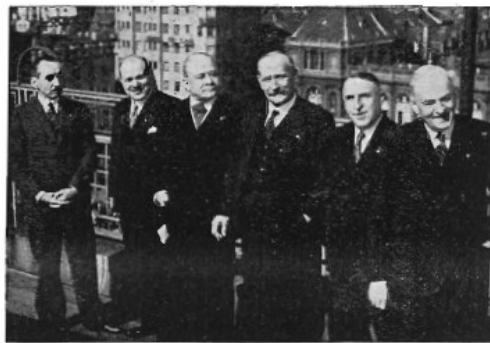
Sont présents : MM. Jan Olieslagers, F. Lescarts, T. Franchomme, W. de Roy, Excusés : J. de Laminne, G. Lambert, Feneau, Frenay, H. Crombez, E. Demuyter, Van Gothern.

1° L'assemblée générale annuelle est fixée au 19 mars 1938;

2° La remise des diplômes et insignes aux « Vieilles Tiges », catégories A et B, se fera au cours de l'assemblée générale et exclusivement à ceux des aviateurs intéressés qui auront répondu au questionnaire. Les retardataires peuvent s'adresser à ce sujet au secrétariat général des V. T., 63, avenue Fond'Roy, Uccle, tél. 44.89.38

Il leur est rappelé également que le compte chèques postaux des V. T. (catégories A et B) est ouvert sous le n° 3561.22. Trésorier : Willy de Roy, 171, rue des Alliés, Forest-Bruxelles. Tél. 44.74.58;

3° Le conseil décide de demander à la ville de Liège qu'une rue de la cité porte le nom de l'aviateur Nicolas Kinet, né à



Une demi-douzaine de « Vieilles Tiges » particulièrement célèbres : (de gauche à droite) : Alfred Lanser, Jan Olieslagers, le comte d'Oultremont, le baron Pierre de Caters, Julien Stellingwerff et le chevalier Jules de Laminne.

LA PREMIERE ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE S'EST TENUE LE 19 MARS

L'assemblée générale annuelle statutaire des V. T. B., catégorie A (brevetés avant août 1914) et catégorie B (brevetés d'août 1914 au 11 novembre 1918), s'est tenue dans les salons du « Bon Marché », à Bruxelles, sous la présidence du général Iserentant, président. Le conseil d'administration assistait au complet à cette réunion qui groupait, d'autre part, 86 « Vieilles Tiges » (A. et B), au premier rang desquelles trois grands invalides de l'aviation : le major Gode-

mandant Sylvain Hugon, Alfred Lanser, Fernand Lescarts, Jan Olieslagers, Max Olieslagers, major Stellingwerff, Léopold Delphyn.

Parmi les « Vieilles Tiges B. » : Victor Benoît, Victor Boïn, lieutenant-colonel Boogaerts, Gabriel Coppens d'Eeckenbrugge, Gustave Declercq, Charles De Grauw, Jean de Zualart, Pierre Dubois, Horry Feneau, Maurice Franchomme, Holbrechts, Jacques Ledure, Amédée Lierneux, Raymond Ron-



Les « Vieilles Tiges » A. et B. réunies sur la terrasse du « Bon Marché », à Bruxelles, à l'occasion de leur première assemblée générale statutaire. Au premier rang (assis) : le ministre des Transports, ayant à sa droite : le général Iserentant, président des « Vieilles Tiges » et le major Godefroid, à sa gauche : le comte d'Oultremont, président de l'Aéro-Club, et le commandant Van Loo.

Liège le 23 avril 1877 et décédé accidentellement à Stockel (Bruxelles), le 3 août 1910;

4° Il est rappelé aux V. T. Belges (A et B) qu'elles sont priées d'envoyer au secrétariat leur photographie au format 8x14, si possible, pour établir un palmarès des aviateurs brevetés ayant l'Armistice.

La séance est levée à 18 h. 30.

froid, le commandant Van Loo et Jean Le Boulangé.

Les autres membres présents, V. T. A. : Edmond Baugniet, Henri Crombez, chevalier Jules de Laminne, Marcel Delhaye, Ernest Demuyter, Willy de Roy, colonel Robert Desmet, baron Pierre de Caters, colonel Daumerie, Fernand Goebels, Walter Gallez, Ernest Hozay, Paul Hiernaux, com-

deau, Fred Sheid, Maurice Schuermans, Jean Stampe, Paul Sterpin, Jacques Stevens, Van der Ghote, Jean Van Opstal, Fr. Vergult, Maurice Vertongen, Félix Walcke, Robert Wielemans, Wittevrongel, Charles Wouters.

Au moment de l'ouverture de la séance, une touchante manifestation de sympathie se déroula. Henri Mascart, premier ser-

gent-mécanicien représentant les anciens mécaniciens de Brasschaet à l'époque de la création de la Compagnie d'Aviateurs, et qui servit sous les ordres du général Iserentant, alors lieutenant, lui remit, au milieu des applaudissements enthousiastes de l'assemblée, une gerbe de fleurs.

2° L'on procéda ensuite à la remise des insignes aux « Vieilles Tiges », tandis que différentes questions administratives étaient réglées.

3° Pour rendre les choses plus agréables l'on décida de donner lecture des rapports du président et du secrétaire général à l'issue du déjeuner... Le comité reçut donc M. Marck, ministre des Transports, le comte d'Outremont, président de l'Aéro Club Royal de Belgique, le comte Arnold de Looz-Corswarem, président de la Fédération des clubs belges d'aviation de tourisme, ainsi que les membres de la presse qui avaient été invités à ces agapes. Elles furent des plus animées !

A l'heure des toasts, le président des « Vieilles Tiges », après avoir fait acclamer le nom du Roi, donna lecture de son rapport. Il commença par saluer les hôtes des V. T. et eut des paroles aimables pour le ministre des Transports et le président de l'Aéro Club, tous deux membres du comité d'honneur. Il poursuivit dans les termes suivants :

« Je tiens également à marquer ma satisfaction de vous voir secouru au nombreux à notre première réunion annuelle, ce qui prouve, de votre part, un sentiment très haut du devoir qui vous anime : devoir de membre qui tient à cœur de connaître notre activité et qui veut, au moins une fois l'an, profiter de l'occasion de ces assemblées, pour resserrer les liens d'amitié qui existent entre ceux qu'une même idée et une même foi, avaient pu réunir autrefois.

Notre Association a été créée il y a un an, le 20 mars 1937, pour grouper tous les pionniers de l'aviation, pilotes d'avant-guerre. A l'instar de celle des « Vieilles Tiges » françaises, elle poursuit des vues spirituelles : afin que soient connus dignement ceux qui, par leur action directe, ont contribué à l'essor de la science nouvelle et qui ont été les précurseurs de l'idée aérienne en Belgique, afin que soit commémoré le souvenir de ces pionniers, martyrs tombés au champ de bataille du progrès et dont nous saluons ici bien bas la mémoire. Il y a 103 pilotes aviateurs brevetés avant août 1914, parmi ces 103, 34 ne sont plus,

la plupart victimes de l'air, morts au champ d'honneur.

Il fallait donc que notre Association se crée, pour resserrer les rangs que la grande faucheuse a éclairci, pour faire connaître, à notre époque où le triomphe des jeunes dans une aviation perfectionnée conduit vers de nouveaux progrès et de plus belles performances, le travail, l'esprit d'entreprise, le sacrifice de ces précurseurs. Ils réalisèrent la première étape combien laborieuse, toujours pénible et dangereuse qui mène vers le progrès alors que l'empyrisme présidait aux conceptions les plus audacieuses et parfois les plus téméraires. A la lecture de nos statuts vous voyez donc que les

ment réduits. Les sentiments d'entraide qui nous animent suppléeront à tout...

Notre Association formée par les pionniers, qui offrirent leur travail et leurs peines à l'aviation naissante, ancêtres de notre Aviation Nationale actuelle sera récompensée si les efforts de propagande que ses membres ont accomplis dans le passé, pouvaient être utiles à la Jeunesse présente, qui a repris le flambeau afin que l'exemple d'abnégation et des sacrifices qu'elle leur a donné ne soit pas perdu pour eux et pour la Belgique. »

Ces paroles émouvantes furent très applaudies.

Le secrétaire général, Fernand Lescarts, fit



Fac-similé du brevet dessiné par M. Albert Lescarts et remis par le comité des « Vieilles Tiges » aux aviateurs belges brevetés avant août 1914. Ce brevet est celui du baron Pierre de Caters, n° 1.

but de notre société sont de mettre en lumière l'œuvre des pionniers de l'aviation belge. Nous avons voulu faire participer à cette œuvre, en les englobant dans nos rangs comme membres affiliés, les éléments qui ont été aviateurs de 1914 à novembre 1918, et qui méritent, par leur « cran » et leur foi dans l'aéronautique, de figurer parmi ceux de l'époque héroïque. C'est donc un véritable passé qu'il faut ressusciter, avec ses gloires, ses peines et ses deuils. Mais tout est à créer, et nos moyens sont forcés-

ensuite l'éloge du président et des deux vice-présidents, dont l'un, Jan Olieslagers, fut à la base même de la création des « Vieilles Tiges ». Il salua également le baron Pierre de Caters, le « premier homme volant belge », et le chevalier Jules de Laminne, premier professeur de nos aviateurs militaires.

Il procéda ensuite à la remise des diplômes aux Vieilles Tiges brevetées avant 1914. Cette première assemblée générale marquera dans les annales du groupement.

En dit is de samenstelling van de huidige Raad van Bestuur:

Et voici la composition de l'actuel Conseil d'Administration :

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION

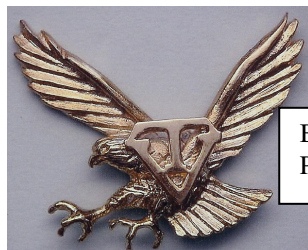
Président d'Honneur - Erevoorzitter	Jean KAMERS	02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloECKAERT@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal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



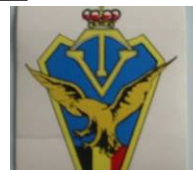
€ 15,00 het vel/
la feuille



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



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



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



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50



Petje/ Casquette:
€ 10,00

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

Comment vous procurer ces articles?

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

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



Alain de Caters, le Président Michel Mandl, Guy de Caters. (*voir le mot du Président*)

Alain de Caters, voorzitter Michel Mandl en Guy de Caters. (*zie het voorwoord*)



Vitrine colonel aviateur Eric Bouzin à Florennes.

Vitrinekast kolonel-vlieger Eric Bouzin te Florennes.



Château de La Hulpe : ULM de Michel Dillien.

Kasteel Terhulpen : de ULM van André Dillien