

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

DIXIEME ANNEE

OCT, NOV, DEC

Bruxelles,

le 18 novembre 1988



*Le fondateur de la Force Aérienne,
Lt Gen Avi L. Leboutte DFC*

S O M M A I R E

Le mot du Président

Les communiqués du Secrétaire et du Trésorier

La Fondation du Brussels Air Museum

La cérémonie "Georges Gynemer" par J. Vanoberg

La Ferté Allais 1988 par Denise Willocoq

Wist U dat... door Jan Govaerts

Visite guidée " Trésors de Chine "

Geleide bezoek " China, Hemel en Aarde "

Les vers du Cachalou

Nos réunions mensuelles à Melsbroek et Cossoncourt

Onze verenigingen te Melsbroek en Goetsenhoven

L'aviation dans ma carrière par J. de Raikem

Le contenu des articles n'engage que la responsabilité de leur auteur.

Pouvoir - Argent - Pouvoir

L'être dans sa fragilité
N'a qu'un seul but " le plaisir "
Pour atteindre cette félicité
Il est prêt à se détruire

Nous sommes tous des consommateurs
Qui ne discernons pas toujours .
Ce qui est bon pour le bonheur
Ce qui est mauvais pour l'Amour

Lorsque l'argent devient " Pouvoir "
Que les amis vous abandonnent
Regardez-vous dans un miroir
Voyez si vous êtes toujours homme

Pour mieux vous aider à comprendre
Et clarifier votre position
Du moins si vous voulez l'entendre
Je vous livre cette réflexion

Il est des gens intéressants
Normalement intéressés
D'autres n'étant qu'intéressés
Sont rarement intéressants

Si ce genre de philosophie
A le don de vous embêter
Il vous reste d'aller voir les filles
Ou alors d'y prendre un bon café

On se retrouve - quoi que l'on fasse
Tous les matins - devant sa glace
Accordez-vous donc un sourire
Cela aurait pu être pire

LE MOT DU PRESIDENT.

A force de nous convaincre, de le convaincre, que tout était bien, de le rajeunir de dix ans quand nous célébrions son anniversaire, comme il l'avait fait lui-même pour pouvoir piloter un avion de chasse à la Royal Air Force, nous croyions le Lieutenant Général aviateur Lucien LEBOUTTE invulnérable, Ne l'avons-nous pas tous admiré de se tenir debout pendant toute l'exécution des hymnes nationaux à la fin des cérémonies de l'inauguration des vitraux à la basilique de Koekelberg.

Il était avant tout notre ami parce qu'il nous avait tout donné. Exemple de courage pendant la guerre mais aussi de modestie, de discrétion. Ainsi quand il terminait la narration de son attaque d'un train de troupes allemandes dans le nord de la France; on estimait qu'il avait tué des dizaines, des centaines d'hommes: "Moi, seul, j'ai mis hors de combat plus d'ennemis que toute la" il s'arrêtait "non, on ne peut pas parler comme ça". Exemple de volonté mais aussi d'habileté. Quelles batailles n'a-t-il pas menées et gagnées pour que notre Force Aérienne devienne indépendante et forte. Quelle fierté n'a-t-il pas inspirée aux jeunes et aux moins jeunes, avec quelle opiniâtreté n'ont-ils pas travaillé jour après jour pour lui offrir une Force Aérienne digne de l'admiration des pays voisins, de la Royal Air Force elle-même! Il a été vraiment le père de notre aviation militaire, il lui a donné une structure, un bon départ par la création des Cadets de l'air, un esprit de corps remarquable tout au long de la carrière de ses membres.

Longtemps, il a participé à la vie de l'Aéro-Club Royal de Belgique. Il fut surtout notre Président d'Honneur fidèle de nos réunions des Vieilles Tiges de Belgique en sa Maison des Ailes. Il était l'âme de notre association, ses conseils étaient toujours mesurés mais rassurants. Aimable et tolérant, il cherchait sans cesse le maintien d'une parfaite entente entre tous. Nul ne pourra se plaindre de ne pas avoir pu l'approcher et de ne pas avoir obtenu si pas son approbation, ses encouragements. Il était la simplicité même, gage de son amitié, de sa position de chef incontesté. Il a bien mérité le paradis des pilotes.

Après sa disparition, celle du Colonel FABRY, celle de Monsieur RENARD, nous sommes orphelins de grands hommes de l'aviation belge; héros de guerre, pionniers, bâtisseurs d'avions, d'aviation, ils ont fait l'histoire. Gardons précieusement leur mémoire.

Léon BRANDERS

CEREMONIE COMMEMORATIVE "GEORGES GUYNEMER" A POELKAPELLE.

La traditionnelle cérémonie "Georges Guynemer" s'est déroulée le samedi 17 septembre dernier à Poelkapelle.

Il y a 71 ans déjà que le célèbre aviateur français a été abattu "en plein ciel de gloire".

C'est en 1923, -il ya donc 65 ans cette année- à l'initiative de cinq as belges de la première guerre mondiale: COPPENS de HOUTHULST, DEMEULEMEESTER, JACQUET, OLIESLAEGERS et THIEFFRY, avec l'appui du bourgmestre de l'époque, M. NEVEJAN et des édiles, que fut érigé un monument pour conserver la mémoire du héros français tombé sur notre territoire.

Le fils du bourgmestre de l'époque, Jean NEVEJAN, entouré de sa cheville ouvrière, Jan STEEN, et de son infatigable équipe, a renoué une fois de plus, les liens d'amitié et de fraternité avec les aviateurs français venus nombreux, cette année encore, se recueillir à Poelkapelle.

La cérémonie était rehaussée par la présence de Madame la Vicomtesse de Perthuis de Laillevault, nièce de Guynemer. Parmi les personnalités françaises on remarquait: le Général AUBERT, représentant le Général LERCHE, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air; le Colonel du CLEUZIOU, attaché de l'Air près l'Ambassade de France; les Colonels FRANCOIS, DELTOMBE et MAYAU de l'Armée de l'Air; de nombreux membres des associations: les Vieilles Tiges, les Vieilles Racines, le Souvenir Français, les Officiers et Sous-Officiers de l'Armée de l'Air, l'Union des Pilotes Civils, l'Amicale des Anciens "Normandie-Niemen", l'Aéro-Club de France, etc...

Les autorités belges étaient représentées par: Le Colonel-Aviateur WIRTZ, représentant le Lieutenant-Général LEFEVBRE, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne; le Major Ir. DECUYPER, représentant le Commandant de la Base de Coxyde; le Commandant LAFAIR, Commandant de la Place; les dirigeants et membres des Vieilles Tiges de Belgique; les Grands Invalides de Guerre; les Officiers et Sous-Officiers de Réserve de la Force Aérienne; le Bourgmestre OSTYN et les échevins de Poelkapelle; et encore bien d'autres.

Après le défilé précédé par l'Harmonie Royale de Roulers et un détachement de la Force Aérienne, les participants prirent place autour du monument. Le discours de circonstance fut prononcé par le Général AUBERT et fut suivi par la lecture de la dernière citation du Capitaine Georges GUYHEMER.

La cérémonie se poursuivit par le dépôt de couronnes des diverses associations représentées et par le survol de deux Mirages de l'Armée de l'Air et de deux Alpha-jet de la Force Aérienne.

Après la sonnerie aux morts et l'exécution des hymnes nationaux, un dernier hommage fut rendu par le passage d'un hélicoptère de la Base de Coxyde qui largua des fleurs d'une manière impeccable au-dessus du monument.

C'est dans une chaude atmosphère de fraternité que les participants se quittèrent promettant de se retrouver encore pour perpétuer le souvenir du héros légendaire qu'est Georges GUYNEMER.

J. VANOBERGEN

La délégation des Vieilles Tiges de Belgique comprenait : le Président Léon BRANDERS et son épouse, le Vice-Président Jacques CAMBIER, le Secrétaire-Général Jacques DOME, Monsieur et Madame WISSOCQ-VAN LANCKER, Pierre PONCELET et Joé VANOBERGEN.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION.

BIENVENUE à : - le 10 août,

Albert LAFORCE, Coosemansstraat 166 - 3200 KESSEL-LO. Tél: 016/25 64 66
Breveté pilote d'avion le 15.08.1942 par la RAF.

Jean DEVALKENEER, rue Ruart 7 - 4280 GRAND-HALLET. Tél: 019/63 41 88. Breveté
mécanicien navigant le 19.08.1958 par l'Admin; de l'aéronautique.

Roland BERTRAND, Populierenlaan 20 - 3080 STEENOKKERZEEL. Tél: 02/751 88 24.
Breveté radionavigant le 19.12.1955 par l'Adm. de l'aéronautique.

Alfred LANGEN, Genvalstraat 110 - 1900 OVERIJSE. Tél: 02/653 50 06. Breveté
pilote d'avion en 1953 par la FAé. 125 promotion.

Fernand GILLES, avenue Xavier HENRARD 34 - 1150 BRUXELLES. Tél: 02/770 19 17.
Breveté radionavigant le 7.10.1955 par l'Adm. de l'aéronautique.

Edouard BORREMANS, Kouterweg 8 - 1981 VOSSEM. Tél: 02/767 52 03. Breveté
mécanicien navigant le 24.12.1957 par l'Admin. de l'aéronautique.

Pierre DE RUYVER, Groeneveldlaan 21 - 1860 MEISE. Tél: 02/269 33 78. Breveté
radionavigant le 10.8.1957 par la Dir. aéron. du Congo Belge.

Pierre VAN DEN BOSSCHE, av. du Bois Soleil 71 - 1950 KRAAINEM. tél: 02/731 39 41.
Breveté radionavigant le 18.6.1956 par l'Adm. de l'aéronautique.

- le 14 septembre :
Guy DOTREPPE, rue Van Hove 98 - 1950 KRAAINEM. Breveté radionavigant le
25.6.1958 par l'Admin. de l'Aéronautique. Tél: 02/720 21 05.

Albert VAN TEMSCHE, Permekedreef 37 - 1900 OVERIJSE. Tél: 02/687 69 70. Breveté
radionavigant le 10.4.1959 par l'Administration de l'aéronautique.

Victor DE PAUW, Kouterlaan 46 - 1930 ZAVENTEM. Tél: 02/721 31 17. Breveté pilote
d'avion le 20.1.1950 PAR LA FAé. 112e promotion.

Edmond DEHART, RUE Gatti de Gamond 92 - 1180 BRUXELLES. Tél: 02/376 86 46. Breveté
pilote d'avion en 1937 par l'Administration de l'aéronautique.

Georges DEWOLF, rue du Serpolet 5 Bte 11 - 1080 BRUXELLES. Breveté pilote
d'avion le 14 mars 1933 par l'Administration de l'aéronautique.

Casimir STEGENDA, Bergstraat 41 A - 3818 NIEUWERKERKEN. tél: 011/31 41 22. Breveté
pilote de planeur en 1954 par l'Administration de l'aéronautique.

- le 12 octobre,

Charles DILLEN, rue P. Marchand 2 - WEZEMBEEK-OPPEM. Breveté mécanicien navigant
en 1938 par l'Aéronautique militaire.

ADIEU A CEUX QUI ONT PRIS LEUR DERNIER ENVOL.

Le 30 AOÛT, Henri DEWIT, breveté observateur en 1935

Le 6 septembre, Ernest THEYS, breveté pilote d'avion en 1923.

Le 9 octobre, Henri DEPASSE, breveté pilote d'avion en 1928.

Le 29 octobre, Lucien LEBOUTTE, breveté pilote d'avion en 1923.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

.. août, Willy LALOUX

Le 5 septembre, Madame Albert CUSTERS.

....., Willy Grandjan, Vice-Président de l'Aéro-Club.

NOS ACTIVITES PASSEES.

Nous étions présents

- le dimanche 28 août, au Mémorial Canadien du Tigelot, pour la journée
organisée chaque année à la mémoire des aviateurs alliés tombés dans les Hautes
Fagnes;

- le mercredi 14 septembre, à l'inauguration de la salle "Général Lucien LEBOUTTE"
à la Maison des Ailes;

- le samedi 17 septembre, à la journée du souvenir GUYNEMER, à Poelkapelle; (voir compte rendu dans le présent bulletin)
- le mercredi 21 septembre, à l'inauguration, en présence du Roi, des vitraux de la RAFA, en la basilique de Koekelberg;
- le dimanche 16 octobre, aux fastes de la Force Aérienne;
- le mardi 1 novembre, à la cérémonie commémorative, à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles;
- le jeudi 3 novembre, aux funérailles du Général aviateur Lucien LEBOUTTE;
- le dimanche 6 novembre, à la Messe solennelle en l'Eglise Saint-Jacques sur Coudenberg, pour les morts de la Force Aérienne.

NOS ACTIVITES A VENIR.

- le mardi 6 décembre, visite de l'exposition sur la Chine, au musée du cinquantenaire. Voir détails et formalités d'inscription dans le présent bulletin.

- à noter dès à présent, notre prochaine Assemblée Générale est fixée au 27 mai 1989.

sujet à confirmation

BRUSSELS AIR MUSEUM FOUNDATION A.S.B.L.

La Fondation du Brussels Air Museum a enfin été reconnue comme ASBL pouvant bénéficier de l'exonération fiscale, c-a-d que les versements de plus de 1.000 F peuvent être déduits totalement des impôts sur les personnes physiques.

A cet effet, elle nous a demandé de bien vouloir insérer dans notre bulletin le texte suivant, ce que nous faisons bien volontiers :

" La Brussels Air Museum Foundation a pour mission la promotion et la mise en valeur du Musée de l'Air, section Air du Musée Royal de l'Armée.

L'achat de nouvelles pièces de collection et la restauration des machines exposées se font principalement par du sponsoring privé et les dons en espèces.

Si vous désirez contribuer à cette opération, vous pouvez verser un don au compte 652.2501090.27 Brussels Air Museum, 1040 Bruxelles.

Tout versement de 1000 frs ou plus donne droit à une exonération fiscale.

Automatiquement le donateur sera membre pour l'année en cours à l'association des Amis du Musée de l'Air. "



MOT DU TRESORIER

Voici revenu le moment (tant attendu !) du renouvellement de la cotisation pour 1989. 400 francs (200 francs pour les veuves).

Faites-nous l'amitié de payer sans tarder, uniquement au moyen du bulletin de virement joint à la revue.

A ce jour, 7 membres n'ont pas encore payé la cotisation pour 1988 : Colpaert, Dehaes, Duchateau, Fossion, Legrand, Marotte, Mesoorten.

Cinq membres en retard de paiement pour deux années consécutives sont rayés de notre association.

HET WOORDJE VAN DE SCHATBEWAARDER

De Tijd is daar uw lidgeld voor 1989 te betalen. 400 F (200 F voor de weduwen).

U wordt vriendelijk verzocht onmiddellijk per postcheck te betalen. U zult in dit tijdschrift een stortingsbulletijn vinden.

Tot op heden hebben 7 leden hun lidgeld voor 1988 nog niet betaald : Colpaert, Dehaes, Duchateau, Fossion, Legrand, Marotte, Mesoorten.

Vijf leden die voor de twee laatste jaren hun lidgeld niet hebben betaald worden uit onze vereniging geschrapt.

REUNION DU 14 SEPTEMBRE 1988 au 15e WING TRANSPORT à MELSBRUCK

Nous étions très nombreux à participer à cette réunion dans une atmosphère exceptionnelle : apéritif très enjoué, bon lunch, vin à gogo et après-midi fort intéressante.

Un film en diapositives s'enchaînant harmonieusement nous a schématisé l'organisation de la Force Aérienne Belge et la place occupée par le 15e Wing. Il a rappelé ses missions humanitaires dont tout Belge peut être fier.

Puis nous fûmes conviés à participer à un vol en C 130.

C'était passionnant de se trouver assis dans les filets, de visiter le cockpit, de rêver en voyant défiler la Belgique par la queue grande ouverte de l'avion.

Un tout grand merci au Commandant de la Base pour ce vol et à Jan Van den Briel pour la magnifique organisation de cette journée dont nous gardons un si bon souvenir.

REUNION DU 12 OCTOBRE à L'E.P.E. à GOSSONCOURT.

Un tout grand merci à Jan Van den Briel pour l'organisation de cette réunion qui à nouveau se déroula sous le signe de l'amitié bien particulière à tout ce qui touche à l'aviation. Le Commandant de la Base, très direct, a fait un briefing intéressant sur l'organisation, la vie et la gestion de cette Ecole de Pilotage Élémentaire, qui est le point de départ de la valeur de notre Force Aérienne, sa nécessité, ses chances de développement.

Le soleil fut de la partie pour illuminer le tarmac et les avions d'écolage qu'il nous fut permis de voir, toucher et écouter.

Un des nôtres, choisi par le sort, eut la chance de faire un vol et de se rappeler cette période unique de l'écolage. Puis au bar du Mess, on termina l'après-midi, en partageant l'amour de l'aviation que nous continuons à pratiquer, au-delà des années qui passent, avec enthousiasme dans un petit coin de notre coeur.

Visite guidée de l'exposition
CHINE, CIEL ET TERRE
5.000 ANS D'INVENTIONS ET DE DECOUVERTES

Six ans après l'exposition des Trésors de la Chine qui nous permet de contempler au Palais des Beaux-Arts quelques unes des plus récentes et éblouissantes découvertes archéologiques, celle-ci présente un autre aspect de la Chine, celui des artisans, des astronomes, qui contribua à jeter les bases de la science universelle et particulièrement l'astronomie, l'imprimerie, la manufacture de la porcelaine, etc. Le caractère exceptionnel de cette exposition réside dans la présentation de pièces originales provenant de la Cité Interdite (Gugong Museum) de Pékin et, pour la première fois, d'objets venus d'autres musées chinois.

Date : mardi 6 décembre 1988

Heure : 15 h 30 précise.

Rendez-vous à 15 h 15 au plus tard dans le hall d'entrée du Musée d'Art et d'Histoire, Parc du Cinquantenaire, (côté avenue des Nerviens).

Modalités d'inscription : à respecter sans faute.

Cette visite bénéficiera des services de 3 ou 4 guides suivant le nombre de participants que nous devons connaître 8 jours avant la visite. D'où la nécessité de vous inscrire pour le 30 novembre au plus tard en informant par écrit (papillon ci-dessous) ou par téléphone (avant 9 h ou après 19 h) :

Denise Wissocq, 12, rue de la vanne, 5905 St Remy-Geest.
Tel. 010-81.33. 18

Coût : 230 FB par personne à verser au compte 001-1908100-89 de VTB-JOUREZ, av. Prince Royal 11 - 1410 Waterloo.

Je soussigné

m'inscris pour la visite de l'exposition CHINE

accompagné de personnes.

Je verse la somme de FB au compte 001-1908100-89 de VTB-JOUREZ, av. Prince Royal 11 - 1410 Waterloo.

MAANDALIJKE VERENIGINGEN TE MELS BROEK

Op 14 september waren de VT op bezoek in de 15° Wing in Melsbroek. Aperitief aan de bar en kennismaking met enkele toekomstige VT. Met 53 gingen we aan tafel. Na de lunch werden we op de Staf ontvangen door lt kol vl Brees, Bevelhebber van de Vlieggroep. We kregen een dia-montage te zien over het werk van en in de 15° Wing. Daarop volgde een onvergetelijke vlucht met gezagvoerder Jean-Luc Feuillen (zoon van VT Bob). En zoals het oud-vlaams spreekwoord zegt: "les absents ont toujours tort".

Dank aan de Stafchef van de Luchtmacht, aan de officieren van de 15° Wing, aan het personeel van de Officierenness en aan onze bemanning. Een toffe namiddag, tot spijt van wie 't benijdt.

EN GOETSENHOVEN

De VT zitten nog met reiskriebels. Op 12 oktober waren we in de Elementaire Vliëgschool in Goetsenhoven. Alles was perfekt georganiseerd door Korpsoverste Kolonel Vlieger SBH Vranckx en zijn manschappen, vanaf het onthaal bij het wachthuis naar onze speciale parking, bar en mess. Kennismaking met de anciens van Goetsenhoven die hun maandelijkse vergadering een dag vervroegd hadden. Met 88 aan tafel waarvan 68 VT.

Daarna een fel gesmaakte briefing door de Korpsoverste en de Kommandant van het Maintenance-smaldeel gevolgd door een serie geïnteresseerde vragen door VT. Bezoek on-line, fly-past van 2 F-16 van 349 sqn (wat dacht U?). Mike Bruneel was de gelukkige winnaar van de Luchtdoop op Marchetti (eindelijk van de grond!), aangeboden door de Stafchef van de Luchtmacht. Met dank. Dank aan Kolonel Vranckx en gans de ploeg van Goetsenhoven.

Jan Van den Briel

GELEIDE BEZOEK " CHINA, HEMEL EN AARDE "

Dinsdag 6 december organiseren de VT een bezoek aan de tentoonstelling "China, Hemel en Aarde" in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Jubelpark, Halfeeuwfeestpaleis (Cinquantenaire) Brussel. Rendez-vous om 15u15 stipt aan de ingang. Prijs 230 fr per persoon (bezoek duurt 1u30 met nederlandse gids) vooraf te betalen op rekening: VTB Jourez 001-1908100-89. Gelieve het ingevulde inschrijvingsformulier terug te sturen naar Mevr Wissocq, rue de la vanne 12 B 5905 Saint Remy-Geest vóór 30 november!

Ik
zal deelnemen aan het bezoek "China" op 6 dec, vergezeld door ...
personen.

Ik stort frank op rekening 001-1908100-89
van VTB Jourez
avenue Prince Royal 11
1410 Waterloo

VOYAGE A LA FERTE ALLAIS LE WEEK-END DU 21 MAI.

Nous étions 15 à partir pour le meeting aérien de la Ferté Allais le samedi 21 mai..

Quelle magnifique surprise de trouver un car "salon-bar" pour ce petit voyage et tout grand merci à Jacques Dome pour cette merveilleuse initiative et l'organisation impeccable de tout ce week-end.

Grâce à l'agencement du car et à l'ambiance bien connue créée par les Vieilles Tiges, nous ne roulions pas depuis une heure que nous formions un groupe enjoué, gai, plein d'entrain où discussions amicales, bonnes "histoires", rappels de souvenirs émouvants ou drôles ne tarirent pas. Le plus jeune passager, Monsieur Hanon, s'acquitta du service bar avec gentillesse et méthode.

Vers midi, arrêt à Chantilly. Déjeuner par une température estivale dans le jardin d'une crêperie, puis visite du château au milieu de son parc superbe, flanqué des célèbres écuries. Le château des Montmorency et le Musée Condé offrent un grand intérêt par ses inestimables collections : plus de 500 tableaux de premier plan des écoles italienne et française, nombreuses miniatures, gravures, estampes, sculptures, mobilier d'époque et une riche bibliothèque réunissant manuscrits, estampes, ouvrages rares et dessins de la main des Clouet..

Soirée et logement à Epinay sur Orge.

Dimanche matin, nous partons pour l'aérodrome de Cerny La Ferté Allais par un soleil radieux et un ciel tout bleu. Journée inoubliable pour tout qui est passionné d'aviation. Ce fut un spectacle ininterrompu d'évolutions de tous avions, relatant pratiquement l'histoire de l'aviation, faisant battre les coeurs chacun revivant l'ivresse des gammes acrobatiques, la tension extrême des combats aériens, la nostalgie des longs vols tous azimuts. Il faudrait des pages et pages et du talent pour décrire comme il se doit ce spectacle extraordinaire d'avions striant le ciel bleu, s'entrelaçant sans un seul break : vieux coucous, avions anciens, avions modernes : le Blériot XI, le Fokker Triplan, l'Aéropostale, le Spitfire à la silhouette qui fait toujours rêver, le combat simulé Spitfire-Messerschmidt 109, la forteresse volante, les Pilatus, les prestigieux Mustang et le rugissement de moteur qui fait frissonner les plus indifférents, les Hunter, l'Harrier et sa démonstration époustouflante de vol en marche arrière, d'arrêt en vol, de montée et descente verticale, les Canadiens, les ballets acrobatiques de petits avions à hélice comme de jets et même des démonstrations étonnantes de modèles réduits pour terminer par le clou du meeting : le Concorde à 15 m d'altitude encadré par la Patrouille de France et la démonstration prodigieuse de toutes les formations de celles-ci avec les jeux de fumées tricolores dans le ciel toujours aussi bleu.

Une journée exceptionnelle de 10 h à 20, le nez en l'air, le coeur vibrant, les années et soucis oubliés ! Nous sommes rentrés à l'hotel, ivres d'aviation, de soleil, de jeunesse.

Lundi, retour dans notre car superlux via Meaux. Après la visite de la Cathédrale St Etienne (XIIIe siècle); de la tombe de Bossuet, du jardin épiscopal dessiné par Lenôtre, nous terminions ce week-end radieux par un délicieux déjeuner à la Gri-notière de Meaux..

A l'arrivée à Bruxelles, l'avis unanime était qu'il fallait organiser souvent de tels voyages en car salon-bar dans l'ambiance "Vieilles Tiges" tellement amicale et passionnante et tous au rendez-vous du prochain meeting des vieux coucous de La Ferté Allais.

Denise Missocq

WIST U DAT ...

De beginjaren jet-flying in de basis van Beauvechain niet altijd van een leiën dakje liepen?

Om een "fighter-base" zoals de 1ste Jachtwing draaiende te houden moest men over piloten, fuel en spare-parts beschikken en het is hier dat het schoentje soms neep. Na de oorlog, en dit geldt voor alle jaren '40 werden onze squadrons rijkelijk gestoffeerd met fighter pilots, getraind in de RAF en die het klappen van de zweep kenden. Bij de reorganisatie van onze Luchtmacht bleek er een nijpend gebrek te zijn aan piloten vermits de scholing de vraag niet kon voldoen. We nemen hier als konkreet voorbeeld 350 Squadron, lopen we de statistieken even over, dan zien we voor 1950, 1951, 1952 vijf piloten per jaar toekomen allen getraind in de RAF. Zeker niet voldoende om de kaders op peil te houden, de leerlingen dan maar naar het buitenland sturen en inderdaad 350 krijgt in 1953 15 piloten getraind in de BAF (versterkt met de COR's); in 1954 15 piloten getraind in de RCAF en de BAF; en in 1955 15 piloten getraind in de BAF en de USAF. We hadden dus de piloten hoe zat het nu met de brandstof? Eind juli 1954 kwam er een nota aan op de Staf: "al de Meteor Squadrons worden tot februari 1955 gelimiteerd tot 6 uur per maand per piloot!" In augustus wordt dit nieuws nog slechter: "3 uur per maand per piloot. Inderdaad sla maar eens een log-boek open en kijk naar augustus 1954: 4 zendingen, totaal 3 uur 5 minuten, juist genoeg voor de premie. Zulk een situatie houdt geen steek en de limieten worden verzacht in de maand september. In januari 1955 ontlokt deze budgettaire restriktie de volgende woorden aan de Korpsoverste van Beauvechain, Luitenant-Kolonel Vlieger SBH Remy, L DFC: "De limieten worden van nu af 13 uur per piloot en per maand, we zullen er dus 20 uur per maand per piloot van maken tot ik me bij de oren laat trekken; ik neem de verantwoordelijkheid niet piloten op te leiden met luttele 13 vliegers!" De budgettaire restrikties golden niet alleen kerozène voor de Meteors maar ook MT-gaz. Boze tongen beweren dat de Korpsoverste op een zekere dag naar het wachthuis reed op een fiets om de Bevelhebber van de TAF te verwelkomen, Kolonel Vlieger F. Burniaux!!! Na een log-boek uitgepluist te hebben van een piloot 350 Squadron komen we tot het volgende resultaat qua vluchten: 1953 vliegdagen 152 gemiddeld 1 uur 50 per dag; 1954 vliegdagen 179 gemiddeld 1 uur 40 per dag; 1955 vliegdagen 161 gemiddeld 1 uur 30 per dag; 1956 vliegdagen 159 gemiddeld 1 uur 30 per dag! Spare-parts? Gebrek, vertraging, administratieve rompslomp als het kind maar een naam heeft maar het is zo dat wij in het begin van de Meteor 8 periode zonder schietpatronen in de Martin Baker vlogen...! Squadron Leader GC Atherton (RAF) was in die tijd bevelhebber van de vlieggroep van de 1ste Jachtwing en moest op een dag voor operationele redenen naar zijn geboorteland vliegen. Bij het parkeren van zijn Meteor merkten de engelse crew-chiefs op, dat hij de veiligheidsklemmen niet in zijn schietstoel stak alvorens het vliegtuig te verlaten. Heeft geen belang, was zijn antwoord, er zitten immers geen patronen in...!

's Anderdaags vernam hij met genoegen dat zijn vliegtuig nu wel uitgerust was met schietstoel patronen!! De zorgvuldigheid van die Engelsen kent echt geen grenzen, des te beter. Terug naar Beauvechain waar hij bij aankomst door een slordigheidsfoutje een potlood in de cockpit liet vallen, geen nood de crew-chiefs van 350 Squadron vissen dat ding er wel uit. Toen Atherton in de bar van het smaldeel een koffie stond te slurpen had hij opeens een bang voorgevoel en vloog als de bliksem terug naar de loods en ... maar juist op tijd ook. Als de specialisten het rond slingerend voorwerp niet kunnen vinden moet de stoel eruit. Dus bij het uitschieten gaat de slagpin naar de patroon en bij het uitnemen van de stoel gaat de patroon, ja ja, naar de slagpin... Pierre Dupaix de crew-chief in kwestie vertelt dit verhaal nog steeds terwijl de rillingen hem over de rug kruipen!

Jan Govaerts

Merry Xmas
and
Happy New-Year
to you all.

L'AVIATION DANS MA CARRIERE

J'ai lu avec intérêt l'exposé de mon cadet Nicolas LEMPEREUR. A la demande du Président, je donne, dans un style plutôt administratif que littéraire, quelques souvenirs se rattachant à l'aviation.

J'ai été attiré assez jeune par l'aviation, puisqu'en 1925, étant en 2e scientifique à l'Athénée de Bruxelles, j'étais déjà membre de l'Aéro-Club de Belgique et que j'y ai été le premier président du Cercle des Cadets aviateurs, créé par l'Aéro-Club. En cette qualité, j'y ai pris la première fois la parole en public, à l'occasion d'une manifestation en faveur de l'aviation.

En octobre 1925, je suis entré à l'Université de Gand, pour y entreprendre les études d'ingénieur mécanicien. Durant les vacances de 1927, j'ai d'une part effectué un premier écolage aux Cadets aviateurs à l'aérodrome d'Evere, en même temps que mon regretté ami, pilote de la Sabena PETERSEN et d'autre part, un stage à la SABCA, à Evere également. Comme mon cadet LEMPEREUR, en 1928 ou 1929, j'ai suivi, comme cours en option, ceux d'aéronautique donnés par le Professeur JACOVLEFF.

- En 1929, après l'obtention du diplôme d'ingénieur mécanicien, j'aurais bien voulu effectuer mon service militaire à l'aviation, mais malheureusement, après 3 passages au conseil de revision et un séjour à l'hôpital militaire, j'ai été réformé définitivement, n'atteignant pas le poids et les mensurations imposées.

J'ai d'abord effectué un début de carrière en Belgique jusqu'en décembre 1936, époque à laquelle je suis parti avec mon épouse pour la CHANIC à Léopoldville. En 1938, je suis passé au Gouvernement du Congo belge, Service des Voies navigables jusqu'en 1942, puis au Service de l'Aéronautique, dont j'ai assumé la direction de mai 1945 à mars 1946. Ce n'est que lors de mon séjour à Léopoldville, à partir de 1942, où existait un Aéro-Club, que j'ai pu reprendre contact avec l'aviation. J'ai repris mon écolage sur Piper Club, avec comme moniteur mon ami Jean BRUART (Vieille Tige) et j'ai obtenu mon brevet de pilote de tourisme en mai 1944. Par la suite, en 1952, j'ai obtenu ma qualification d'instructeur de vol pour avions monomoteurs dont le poids ne dépasse pas mille kilos.

- En 1944, l'avion Caudron de l'Aéro-Club s'étant mis en pylone, l'hélice a été cassée. Comme c'était en période de guerre, il n'était pas possible de se procurer une hélice de rechange en France. En accord avec le Directeur de l'Aéronautique, il a été décidé d'en fabriquer une sur place au moyen d'un bois congolais similaire à l'acajou. Les gabarits ont été relevés sur l'hélice cassée et j'ai personnellement consacré 175 h. pour façonner à la main la nouvelle hélice. Les forages et l'équilibrage ont été effectués dans les ateliers de la Sabena à Léopoldville. Cette hélice n'a malheureusement pas eu une longue vie, car en mai 1945, le moniteur (pilote de la Force Publique) avec un élève à bord, ayant fait une abattée à 150 m, l'avion est parti en vrille et s'est écrasé tuant ses deux occupants.

- En 1945-46, alors que j'assumais la direction du Service de l'Aéronautique, j'ai eu l'occasion de faire divers déplacements à bord d'avions de la Sabena et de la Force Publique et j'ai eu la faveur de pouvoir prendre, en vol, les commandes d'avions Lockheed Lodestar et Oxford. Je souligne que durant cette période et malgré que je ne possédais pas le diplôme d'ingénieur d'aéronautique, j'avais la responsabilité de revalider les certificats de navigabilité des avions de la Sabena.
- Durant cette même période, je citerai :
 - a) Un incident, dû à une erreur humaine, qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. L'aérodrome de KAMEMBE, qui dessert le Kivu, ayant été allongé, il fut décidé avec le Directeur général de la Sabena Tony ORTA, qu'avant la remise en service, un essai d'atterrissage et de décollage serait fait avec un DC 3. L'avion était piloté par le chef pilote VAN ACKER, assisté d'un mécanicien et les deux seuls passagers étaient Mr ORTA et moi-même. Lors de l'atterrissage, le mécanicien a libéré prématurément la roue de queue, sans prévenir le chef pilote, de sorte que lorsqu'il a freiné, d'une façon légèrement inégale en appuyant plus à gauche, l'avion a fait un quart de tour, est sorti de la piste et, le train d'atterrissage s'est heureusement enfoncé dans l'accotement non compacté, immobilisant l'avion. Comme l'aérodrome avait été construit à un sommet (1.800 m d'altitude) du relief entourant le lac Kivu, si l'avion ne s'était pas arrêté dans l'accotement, il serait allé s'écraser au bas du versant.
 - b) L'atterrissage forcé, dans une clairière en forêt, d'un Lockheed de la Sabena, piloté par mon regretté ami PETERSEM. Une culasse d'un moteur s'est détachée et comme ce type d'avion ne sait pas voler sur un moteur, il était dans l'obligation de se poser. A deux reprises le radio a annoncé que l'avion se posait dans la forêt, mais à deux reprises le pilote a remis en marche le moteur avarié pour reprendre un peu de hauteur et c'est grâce à cette manoeuvre et à la chance, qu'il a découvert la clairière où il a pu poser l'avion sur le ventre. Comme le pilote n'a pu donner d'indications exactes sur l'endroit où l'avion se trouvait, ce n'est que le lendemain qu'on l'a retrouvé, équipage et passagers sains et saufs. Comme je rentrais quelques jours après d'une mission à Elisabethville, j'ai reçu à l'escale de Tshikapa un télégramme me donnant instruction de débarquer et de me rendre sur place avec le Directeur technique de la Sabena pour me rendre compte de la situation. Ce déplacement en forêt a nécessité un trajet de 15 km en tipoye. Une équipe technique de la Sabena a été envoyée sur place pour remplacer les hélices, replacer une culasse et réparer provisoirement le ventre de l'avion. L'Administrateur territorial, de son côté, a fait abattre des arbres de la forêt et aménager une piste suffisamment longue pour permettre le décollage de l'avion à vide. Lorsque tout fut prêt, je suis retourné sur place avec le Directeur technique de la Sabena et j'ai donné l'autorisation de décollage, avec à bord uniquement le pilote et le mécanicien.

c) En avril 1946, je suis rentré en Belgique à bord d'un avion Sabena, piloté par le chef pilote VAN ACKER. En ma qualité de directeur du Service de l'aéronautique, j'ai eu la faveur d'être dans la cabine de pilotage pour l'atterrissage à Alger. Lorsque nous avons été en contact radio avec la tour de contrôle de l'aérodrome, le préposé a donné comme plafond des nuages 2.000 pieds. Le ciel était complètement couvert et l'approche s'est faite normalement à travers les nuages. Comme à 1.000 pieds nous étions toujours dans les nuages, et compte tenu de ce qu'il y avait à proximité de l'aérodrome des pylones de T.S.F. hauts de 60 m (200 pieds), le chef pilote n'a pas pris de risques, n'a pas continué sa descente et a poursuivi un certain temps, cap nord, pour se trouver au-dessus de la méditerranée. Il est alors descendu, toujours à travers les nuages, dont il n'est sorti qu'à 200 pieds !!! Le radio de la tour de contrôle s'était trompé et avait donné 2.000 pieds au lieu de 200. Comme à cette basse altitude et sur la mer, il n'y avait aucune possibilité d'être guidé, le pilote a dû se reprendre à deux fois avant de trouver l'aérodrome.

- Durant le congé de 1946, j'avais un ordre de mission auprès de l'Administration de l'Aéronautique de Belgique, pour me rendre en Angleterre, accompagné du Directeur de cette administration et faire l'essai d'un avion GEMINI bimoteur, dont l'achat était envisagé comme avion d'inspection du Service de l'Aéronautique du Congo. Le déplacement Bruxelles-Londres et retour s'est effectué à bord d'un avion privé piloté par le directeur belge.
- Lorsque je suis rentré au Congo en octobre 1946, j'ai été désigné comme ingénieur provincial, Directeur des Travaux publics de la Province de Léopoldville. Comme j'avais dans mes attributions l'inspection des aérodromes d'escale et de secours, ainsi que des travaux exécutés en régie ou en entreprise dans la Province, j'ai décidé, en 1947, pour la facilité de mes déplacements, d'acheter un avion personnel. Je l'ai trouvé chez un colon de Boma. C'était un AERONCA biplace, côte à côte, avec un moteur de 65 HP et il n'avait que 15 h. de vol. Pour mes déplacements de service, le Gouvernement me payait 5 F le km, plus 1 F si je prenais à bord un membre du personnel du Gouvernement. Pour donner une idée de l'intérêt de ces déplacements par avion personnel, je citerai par exemple le trajet Léopoldville-Kikwit, distance à vol d'oiseau 400 km, soit 3 h. 1/4 de vol, mais par la route, 1.000 km, soit 2 jours de voiture dans des conditions parfois difficiles. J'ai vendu l'Aéronca en 1953 à l'Aéro-Club de Coquilhatville qui a été fondé lorsque j'y ai été désigné comme Ingénieur Provincial.
- Au cours de mes déplacements avec l'Aeronca, entre 1947 et 1953, il m'est arrivé quelques incidents :
 - A. Revenant de Kikwit vers Léopoldville, ma boussole est tombée en panne. Heureusement, comme je me dirigeais vers l'ouest, que le ciel était dégagé et que j'étais en fin d'après-midi, j'ai pu garder ma route en me basant sur le soleil et lorsque j'ai atteint le fleuve Congo, je n'ai eu qu'à suivre son cours pour arriver à Léopoldville.

B. Revenant avec mon épouse de Moanda vers Léopoldville et n'ayant pas la possibilité d'avoir de prévision météorologique à Moanda, je me suis trouvé, à hauteur de Matadi, devant un front de tornade qui m'empêchait de continuer ma route. A Matadi, il y avait un aérodrome d'escale, mais où le personnel n'était présent que les jours d'escale. Mon atterrissage n'étant pas prévu, la manche à air n'était pas placée et il n'y avait pas de fumée pour indiquer la direction du vent. L'aérodrome de Matadi a été construit sur le sommet d'une colline bordant la rive droite du fleuve et habituellement, l'atterrissage se faisait dans le sens de la descente du fleuve. Ce jour là, j'ai voulu faire mon approche habituelle, mais comme un vent violent soufflait perpendiculairement à la piste, rabattait vers le fleuve et empêchait l'avion de s'élever, aussi j'ai dû me résoudre à atterrir en travers de la piste. Au cours de cette manoeuvre ma femme m'a demandé ce que je faisais et je lui ai répondu "je fais ce que je peux". Une heure après, le ciel s'étant dégagé, j'ai pu poursuivre mon vol.

C. Lors d'une tournée d'inspection des aérodromes de secours le long du Kasai, j'ai dû faire escale à Port-Francqui pour me ravitailler en essence. De là, je devais aller atterrir à Idiofa (Chef lieu de Territoire). Suivant la carte d'état major que je possédais (mais qui n'était pas encore établie suivant des photos aériennes), un tracé de vol passait au-dessus d'un coude de rivière. Comme le vol s'effectuait au mois de mai (en fin de saison sèche), la visibilité n'était que de 3 à 4 km et la région assez vallonnée. Compte tenu de ma vitesse de croisière, je suis passé au-dessus du coude de rivière à l'heure prévue et j'en ai conclu que je n'avais pas de dérive ni de vent contraire. A l'heure où je devais atteindre Idiofa (13 h.), je n'ai vu que des collines. J'ai quadrillé la région pendant un certain temps, mais comme la visibilité était réduite et que j'ai aperçu un village indigène présentant un bout de route rectiligne avec les cases assez espacées, j'ai décidé de m'y poser. Après l'atterrissage, le chef du village s'est approché et en lui montrant la carte, il m'a indiqué l'endroit approximatif où je me trouvais. Si le bout de route était suffisant pour un atterrissage court, il n'était pas question de redécoller. D'autre part, en voyant l'avion se poser, toutes les femmes s'étaient éloignées en brousse. Pour rejoindre Idiofa, j'ai demandé au chef du village s'il y avait un colon dans les environs et il m'a répondu qu'il y en avait un au bas de la colline. J'ai amarré l'avion au sol, le chef m'a prêté son vélo et un homme pour porter ma valise. Arrivé chez le colon, l'on m'a dit qu'il était parti avec son camion et qu'il ne rentrerait que vers 16 h. Lorsqu'il est revenu, je lui ai exposé la situation et lui ai demandé s'il voulait bien me conduire à Idiofa où j'étais attendu, ce qu'il a accepté. Je suis arrivé à Idiofa à 18 h.45 et comme le poste de T.S.F. était encore ouvert et que je connaissais la longueur d'ondes d'écoute permanente de Léopoldville, je lui ai remis un télégramme annonçant mon atterrissage forcé, en lui demandant de l'envoyer immédiatement (ce qu'il n'a pas fait, je l'ai appris à mon retour à Léopoldville).

Le lendemain, je suis retourné sur place en pick-up avec l'agent territorial qui a réquisitionné les femmes pour abattre les arbustes qui se trouvaient dans le prolongement du bout de route, pour réaliser une piste d'envoi de longueur suffisante. Lorsque ce travail a été terminé, on a fait un essai avec le pick-up, mais comme le sol était sablonneux, il n'a pu atteindre qu'une vitesse de 45 km/h., ce qui était insuffisant. Nous avons alors fait couper par les femmes des hautes herbes pour réaliser deux bandes de roulement et après un nouvel essai satisfaisant avec le pick-up, j'ai allégé au maximum l'avion, bien chauffé le moteur, l'ai mis à son régime maximum (frein calé), puis j'ai décollé à la limite de vitesse de sustentation, en poussant un soupir de soulagement. Dix minutes après, j'atterrissais à Idiofa.

- Un autre incident m'est arrivé avec le Piper triplace de l'Aéro-Club. Lors d'une foire commerciale à Léopoldville, un industriel belge désirait faire une offre pour l'éclairage du port de Matadi. Comme durant son séjour aucun vol Sabena ou Air-brousse n'était prévu, on m'a demandé de transporter cet industriel à Matadi. Comme je n'avais plus volé avec cet avion depuis un certain temps, j'ai effectué la veille un vol de reprise en main. A l'atterrissage, j'avais constaté que l'avion ne répondait pas au palonnier de façon habituelle, aussi j'ai demandé au mécanicien du Club de vérifier s'il n'avait rien d'anormal. Je dois souligner que l'industriel était considéré comme un V.I.P. et pesait 135 kg !!! L'Administrateur de Matadi avait été prévenu de cette visite et une voiture de service devait nous attendre à l'aérodrome. Je suis parti de Léopoldville vers 10 h., mais le plafond n'étant que de 750 m à l'approche de Thysville et que ce poste avait cette altitude, je n'ai pu effectuer le trajet habituel. J'ai obliqué vers l'ouest pour atteindre le fleuve Congo et l'ai suivi jusqu'à Matadi. A mon arrivée à l'aérodrome, si la voiture nous attendait, la liaison téléphonique avec Matadi était coupée, de sorte que je n'ai pu annoncer à Léopoldville mon atterrissage qu'après être descendu de l'aérodrome et avoir traversé le fleuve en bac, c'est-à-dire après 13 h. Comme j'avais déposé mon plan de vol à la tour de contrôle de Léopoldville avant mon départ et que je transportais un V.I.P., le contrôleur de trafic avait informé les autorités qu'à l'heure prévue (vers 12 h.30) je n'étais pas arrivé à Matadi. Avec l'accord du Gouverneur Général, le dispositif de recherche devait être déclenché à 14 h. Ce n'est pas de mon sort que l'on se préoccupait mais de celui de mon passager. Je suis reparti de Matadi vers 15 h.30 et à mon arrivée à l'aérodrome de Léopoldville (Ndolo), j'avais un vent de travers assez fort. J'ai fait une approche normale, mais lorsque l'avion a été au sol, le palonnier qui devait commander la route de queue ne répondait pas et en freinant d'une façon légèrement inégale et à cause du poids important du passager, l'avion a pivoté de 180 degrés, avec pour conséquence le train d'atterrissage replié et l'hélice cassée. Lorsque le passager est sorti de l'avion, on lui a demandé s'il avait eu peur et il a répondu "je n'en ai pas eu le temps".

Faites votre
virement pour 1989
et découpez votre
carte
merci.



1989

SOCIÉTÉ ROYALE
A.S.B.L. DES PILOTES ET ANCIENS DE L'AVIATION
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI
Rue Montoyer 1 Montoyerstraat
Bruxelles 1040 Brussel

1989

CARTE DE MEMBRE

LIDKAART

NOM ET SIGNATURE DU TITULAIRE :
NAAM EN HANDTEKENING VAN DE TITULARIS :

Une nouvelle vérification de la roue de queue de l'avion a révélé que le dispositif d'attache la reliant au palonnier avait été placé en position "roue libre" et non "roue dirigée". C'est ce qui explique qu'au sol le palonnier était sans effet pour diriger l'avion.

- Enfin, dernier incident à signaler lors d'un vol en planeur. Compte tenu de ma qualification d'instructeur et du fait que je m'étais entraîné à Saint-Hubert (lors d'un congé) à piloter un planeur remorqué par avion, j'avais été autorisé à entraîner des pilotes au pilotage d'un planeur biplace "Bergvald". Je souligne qu'il y avait sur les planeurs "Grünau" (monoplace) et "Bergvald" une différence d'emplacement des commandes relatives à l'ouverture et la fermeture du capot du cockpit et au larguage du cable de remorquage. Sur le Grünau la commande du capot se trouvait au milieu devant le pilote et la commande de larguage du cable à gauche, tandis que sur le Bergvald, les positions étaient inversées. Comme je faisais régulièrement des vols sur le Bergvald, les manoeuvres de ces commandes étaient devenues familières. Un certain jour, j'ai eu l'envie de faire un vol solo à bord du Grünau. Arrivé à l'altitude de 600 m et me trouvant dans une ascendance, j'ai voulu libérer le cable de remorquage et j'ai pris la poignée se trouvant devant moi et en la manoeuvrant un peu brutalement, je l'ai eue en main et je me suis aperçu que le cable n'était pas détaché. Avant que je ne sois revenu de mon saisissement, le pilote de l'avion remorqueur constatant que bien qu'étant en ascendance je n'avais pas largué le cable, il a fait la manoeuvre lui-même. De ce fait, le cable pendait sous le planeur. Dans ces conditions, j'ai décidé de ne pas continuer le vol et de me débarrasser du cable au-dessus de l'aérodrome avant d'atterrir. En effectuant le virage pour faire un premier passage au-dessus de l'aérodrome, je n'ai pas manoeuvré d'une façon parfaite et le capot en plexiglas (qui n'était plus bloqué) s'est détaché et est allé se briser sur l'aérodrome. Heureusement, nous avons pu confectionner un nouveau capot, de sorte que le planeur n'a pas été immobilisé longtemps.