



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

# VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens  
de l'aviation

Pionniers en Oudgedienden  
van de luchtvlaart

N° 4-2009  
30e jaar – 30<sup>ième</sup> année  
oktober-november-december  
octobre-novembre-décembre  
2009

## In dit nummer:

- In Memoriam Leopold Heimes
- Pensioenen Onderofficieren-vliegers
- Luchtvaarttechnieken I/6
- H-21 in Buta (vervolg)
- Dakota-herdenking in Schotland
- 'Ye Old Pub'
- Toespraak minister De Crem in Koksijde
- *en de vaste rubrieken*



## Dans ce numéro:

- In Mémoriam Léopold Heimes
- Pensions des Sous-officiers navigants
- Techniques Aériennes I/6
- H-21 à Buta (suite)
- Commémoration Dakota en Ecosse
- 'Ye Old Pub'
- Allocution Ministre De Crem à Coxyde
- *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](http://www.vieillestiges.be)

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

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

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

Periodiek bulletin uitgegeven door de  
VZW

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

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

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

**INHOUD VAN MAGAZINE 4-2009**

Van de redactie: woordje van de voorzitter  
Nieuws van de vereniging  
In memoriam Leopold Heimes  
Agenda 2009  
Mondorf-les-Bains  
Heinkel He 178  
Onderofficieren-vliegers: pensioen  
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:  
Deel I, hoofdstuk 6  
H-21 in Buta  
Dakota-herdenking in Schotland  
Uit de oude doos: 125<sup>e</sup> promotie  
Ye Old Pub  
Toespraak minister De Crem  
James De Roeck and his Airbus A380  
Wenskaarten  
Boetiek

**SOMMAIRE DU MAGAZINE 4-2009**

Rédactionnel : le mot du Président  
Nouvelles de l'association  
In Mémoriam Léopold Heimes  
Agenda 2009  
Mondorf-les-Bains  
Heinkel He 178  
Sous-officiers navigants : pension  
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:  
Partie I, chapitre 6  
H-21 à Buta  
Commémoration Dakota en Ecosse  
Souvenir, souvenir : la 125<sup>ème</sup> promotion  
Ye Old Pub  
Allocution Ministre De Crem  
James De Roeck and his Airbus A380  
Cartes de vœux  
La boutique

**Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle**

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

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

IBAN: BE23 2100 6199 6691  
BIC: GEBABEBB

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

*Het volgende magazine verschijnt op 5 februari*

\*\*\*

*Le magazine suivant paraîtra le 5 février*



## *Le mot du président*

### *Het woordje van de voorzitter*

#### *Chers amis aviateurs,*

Dans le dernier magazine, je terminais mon petit « Mot du président » en vous disant que je n'avais pas eu l'occasion de vous entretenir de sujets qui me tenaient à cœur...

Il y aura bientôt 45 ans que le Piasecki H-21 BG358 disparaissait dans la brousse congolaise dans les environs de Buta à près de 200 km de Kisangani. Nous en reparlons dans ce magazine à la suite des différents articles parus récemment dans la presse. L'action menée par Poly Stevens, un de nos membres, est tout simplement remarquable. Nous le soutenons pleinement dans son travail de mémoire, car comme l'a écrit le philosophe et essayiste contemporain George Steiner : « Les disparus sont notre mémoire. Ils cessent d'exister à partir du moment où le souvenir de leur disparition cesse d'exister ». Nous pourrions ajouter : « Nous sommes ce dont nous nous souvenons. Grâce à la mémoire, nous vivons non seulement notre propre vie, mais également celles des autres. La culture, c'est la mémoire. Les bibliothèques, les musées, les monuments sont des constructions de la mémoire. Ils recèlent le souvenir des faits et des êtres qui nous ont précédés et qui nous permettent de dialoguer avec eux et de sourire à la mort. La mémoire, c'est ce qu'il y a de plus précieux dans la vie ».

Ayant été invité récemment en Espagne (Alicante) par l'*Aircrew Association* de la Costa Blanca au banquet annuel organisé à l'occasion de la commémoration de la Bataille d'Angleterre, j'ai pu rendre hommage aux 29 Belges ayant participé à cette bataille et contribuer ainsi à ce devoir de mémoire cher à notre association. Je vous livre ci-après l'essentiel de mon propos que je considère par la même occasion comme un dernier hommage rendu à notre cher ami Léopold Heimes.

*Events are well known. After the Blitz offensive, the disaster of Dunkerque and the capitulation of France, the whole world was convinced that Great-Britain was not going to resist very long to the victorious momentum of the German army. But this was without taking in account the British great fighter's mentality and a great man such as Winston Churchill.*

#### *Beste vrienden vliegeniers,*

In het laatste magazine sloot ik mijn "Woordje van de voorzitter" af met te zeggen dat ik de kans niet had gehad om u te vertellen over onderwerpen die me ter harte gingen.

Het gaat zo een 45 jaar geleden zijn dat de Piasecki H-21 BG358 verdween in de Congolese brousse, in de omgeving van Buta op ongeveer 200 km van Kisangani. We praten er opnieuw over in dit nummer n.a.v. diverse artikels die onlangs in de pers zijn verschenen. De actie die Polly Stevens, een van onze leden, voert, is zonder meer opmerkelijk. We steunen hem volop bij zijn herinneringsopdracht. Zoals de eigentijdse filosoof en essayist George Steiner schreef: "de vermisten zijn ons geheugen. Ze houden op te bestaan wanneer de herinnering aan hun verdwijning ophoudt te bestaan". We kunnen er aan toevoegen "dat we zijn wat we ons herinneren. Dankzij de herinnering beleven we niet enkel ons eigen leven maar ook dat van de anderen. Cultuur is herinnering. Bibliotheken, musea en monumenten zijn bouwsels van herinnering. Ze bevatten de herinnering aan feiten en mensen die ons zijn voorafgegaan en ons toelaten om met hen te praten en de dood in het gezicht te kijken. De herinnering is van het kostbaarste wat er bestaat in het leven".

Onlangs was ik uitgenodigd door de *Aircrew Association* van de Costa Blanca op hun jaarlijkse banket in Alicante (Spanje), ter gelegenheid van de herdenking van de Slag om Engeland. Ik heb eer kunnen brengen aan de 29 Belgen die aan die slag deelnamen en op die manier bijdragen tot de herinneringsopdracht die onze vereniging dierbaar is. U vindt hierna de kern van mijn betoog die ik tegelijkertijd als een laatste eerbetoon beschouw aan onze dierbare vriend Léopold Heimes.

*Events are well known. After the Blitz offensive, the disaster of Dunkerque and the capitulation of France, the whole world was convinced that Great-Britain was not going to resist very long to the victorious momentum of the German army. But this was without taking in account the British great fighter's mentality and a great man such as Winston Churchill.*

*The Belgians were coming home after a painful exodus.*

*The Belgians were coming home after a painful exodus. A great part of the Army was sent to camps and military aviation had ceased to exist. It is in this context that a handful of aviators refused this situation. They preferred the perspective of combat to the camps or just inactivity. They ignored the orders not to evade and joined Great-Britain via France, Spain, Portugal or Morocco.*

*They were considered deserters and condemned to imprisonment with destitution of their rank. 124 Belgian militaries and recruits succeeded to arrive in England before August 1940. 29 of them were immediately 'usable' in the squadrons of the Fighter Command. The rest had to be partially or fully trained before being engaged in combat. Out of these 29, 15 pilots were sent to Hurricane squadrons.*

*One of them, Roger Malengreau became the first commander of 349, the second Belgian squadron that was created in 1942, 350 being the first in 1941.*

*Daniel le Roy du Vivier, was another famous Belgian pilot who became part of the RAF/ Voluntary Reserve. He was indeed the first foreigner to command a RAF squadron (the 43 Fighter Sqn).*

*14 other pilots, observers and gunners were sent to the Coastal Command and flew on Bristol Blenheim. One of them, Léopold Heimes, a personal friend if I might say, died just three months ago at the age of 92. He was an honorary member of our association.*

*So, 29 pilots were dispersed in the RAF squadrons. They were well integrated and did a great job that was most appreciated by the highest British command and rewarded accordingly.*

*Belgian crew members were present as from the start of the Battle, which issue changed the course of history. They were part of the defence of the last bastion of liberty.*

*This could not have been possible without the support and dedication of the British people and their military and civilian leaders. Their example in combat, their ever lasting heroism, "banalising" the most dangerous operations, have been a great catalyser to all those who had refused the law of the invader. After so many years, we still feel very much obliged to the British people and their armed forces.*

*Every year, we remember and pay a tribute to the Belgians and British soldiers and airmen who gave their lives for our freedom during this conflict. A lot of them are buried in Brussels's main cemetery. A huge monument is facing their tombs. On that monument Churchill's famous words are written in bold: "Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few".*

*To-day, the Belgian Air Force is participating with six F-16, in the conflict in Afghanistan. The constant updating of our F-16 fleet, in the air-to-air and air-to-ground role, to the highest standard, the availability of the latest weapons and target acquisition systems, enable our crews to be the honourable successors of our ancients of the Battle of Britain.*

*But what is even more important to me, besides the high*

*A great part of the Army was sent to camps and military aviation had ceased to exist. It is in this context that a handful of aviators refused this situation. They preferred the perspective of combat to the camps or just inactivity. They ignored the orders not to evade and joined Great-Britain via France, Spain, Portugal or Morocco.*

*They were considered deserters and condemned to imprisonment with destitution of their rank. 124 Belgian military and recruits succeeded to reach England before August 1940. 29 of them were immediately 'usable' in the squadrons of the Fighter Command. The rest had to be partially or fully trained before being engaged in combat. Out of these 29, 15 pilots were sent to Hurricane squadrons.*

*One of them, Roger Malengreau became the first commander of 349, the second Belgian squadron that was created in 1942, 350 being the first in 1941.*

*Daniel le Roy du Vivier, was another famous Belgian pilot who became part of the RAF/ Voluntary Reserve. He was indeed the first foreigner to command a RAF squadron (the 43 Fighter Sqn).*

*14 other pilots, observers and gunners were sent to the Coastal Command and flew on Bristol Blenheim. One of them, Léopold Heimes, a personal friend if I might say, died just three months ago at the age of 92. He was an honorary member of our association.*

*So, 29 pilots were dispersed in the RAF squadrons. They were well integrated and did a great job that was most appreciated by the highest British command and rewarded accordingly.*

*Belgian crew members were present as from the start of the Battle, which issue changed the course of history. They were part of the defence of the last bastion of liberty.*

*This could not have been possible without the support and dedication of the British people and their military and civilian leaders. Their example in combat, their ever lasting heroism, "banalising" the most dangerous operations, have been a great catalyser to all those who had refused the law of the invader. After so many years, we still feel very much obliged to the British people and their armed forces.*

*Every year, we remember and pay a tribute to the Belgians and British soldiers and airmen who gave their lives for our freedom during this conflict. A lot of them are buried in Brussels's main cemetery. A huge monument is facing their tombs. On that monument Churchill's famous words are written in bold: "Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few".*

*To-day, the Belgian Air Force is participating with six F-16, in the conflict in Afghanistan. Belgium, and this is a well kept secret, is the only country with the Netherlands, being capable to fight along the great nations as the United States, Great-Britain and France.*

*The constant updating of our F-16 fleet, in the air-to-air and air-to-ground role, to the highest standard, the availability of the latest weapons and target acquisition systems, enable our crews to be the honourable successors of our ancients of the Battle of Britain.*

level of performance of the weapon systems, is to know that after all these years, the great spirit that was given by the RAF to our crews during the war is still alive. The relay to the younger generations functioned remarkably. Having been educated in that spirit, I can assure you that the passage of the right message has always been one of my main objectives.



But what is even more important to me, besides the high level of performance of the weapon systems, is to know that after all these years, the great spirit that was given by the RAF to our crews during the war is still alive. The relay to the younger generations functioned remarkably. Having been educated in that spirit, I can assure you that the passage of the right message has always been one of my main objectives.

Ik sluit dit woordje af –toegegeven, het is wat langer– met de mededeling dat we een uitnodiging hebben verzonden aan de heer minister van Landsverdediging, Pieter De Crem, opdat hij de jaarlijkse plechtigheid van 1 november aan het Ereperk van het Kerkhof van Brussel zou willen opluisteren met zijn aanwezigheid.

Ten slotte sta ik er op om luitenant-generaal vlieger Gerard Van Caelenberge te bedanken voor de steun die hij tijdens zijn mandaat als commandant Comopsair aan onze vereniging heeft geleverd; ik wens hem alle succes in zijn nieuwe functie.

Natuurlijk verwelkomen we met veel genoegen zijn vervanger generaal-majoor vlieger Claude Van de Voorde als nieuw erelid van onze vereniging. We wensen hem nu al te bedanken voor de uiteenzetting (mis die niet !) die hij tijdens onze bijeenkomst van februari in het Huis der Vleugels zal willen geven.

*Emem.*

Je terminerai ce petit mot, un peu long j'en conviens, en vous précisant que nous avons lancé une invitation à Monsieur le Ministre de la Défense, Pieter De Crem, afin qu'il puisse rehausser de sa présence l'annuelle cérémonie du 1<sup>er</sup> novembre à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles.

Enfin, je tiens à remercier le Lieutenant-Général Avi Gérard Van Caelenberge pour le soutien donné à notre association au cours de son mandat comme commandant Comopsair et lui souhaiter plein succès dans ses nouvelles fonctions.

C'est évidemment avec grand plaisir que nous accueillons son remplaçant, le Lieutenant-Général Avi Claude Van de Voorde comme membre d'honneur au sein de notre association. Nous tenons dès à présent à le remercier pour la présentation (à ne pas manquer !) qu'il voudra bien donner à la Maison des Ailes lors de notre réunion de février.

*Emem.*

**The Aircrew Association**  
**Costa Blanca Branch**  
**Spain**

**A Dinner to Commemorate**  
**THE BATTLE OF BRITAIN**  
 in the presence of  
**Lieutenant Général e.r. Aviateur Michel Mandl**  
**Aide de Camp Honoraire de SM le Roi**

**Wednesday 16th September 2009**  
**19.00 - 20.00 hours**  
**at Restaurant Pinosol**  
**Jávea**

'Never in the field of human conflict was  
 so much owed by so many, to so few'  
**Winston Churchill 20th August 1940**



# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

NIHIL

(Zie het In Memoriam van Leopold Heimes verder in dit nummer)

(Voir le In Mémoriam de Léopold Heimes dans ce numéro)

---

## WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Bertrand VAN BRAEKEL

Avenue des Ramiers 15, 1330 RIXENSART

Tél/fax 02 653 12 78 – GSM 0476 34 59 77 – E-mail [b.vanbraekel@scarlet.be](mailto:b.vanbraekel@scarlet.be)

Admis VT

Parrains : Didier Waelkens & Jean-Pierre Herinckx

Philippe BOSMAN

Chaussée de Mons 41 bte 6-4, 1400 NIVELLES

Tél 067 21 58 25 – GSM 0494 24 85 60

Admis VT

Parrains : Michel Mandl & Paul Jourez

Lucien FINET

Avenue des Liserons 31/14, 1020 BRUXELLES

Tél 02 268 02 04 – GSM 0495 49 05 01

Admis A

Parrains : Willy Crenier & Edgard Brokken

Walter SPYERS

Leliebaan 13, 2980 ZOERSEL

Tel/fax 03 385 84 79 – Gsm 0474 23 93 49 – E-mail [walter.spyers@skynet.be](mailto:walter.spyers@skynet.be)

Aanvaard VT

Peters: Danny Cabooter & Paul Naveau

---

## (Aviation) Humor



# In Memoriam Léopold Heimes

## Léopold HEIMES, un infatigable modeste

Léopold Heimes est né le 30 août 1916 à Merbes-le-Château. Attiré très tôt par l'aviation, il passe son baptême de l'air en juillet 1931. Deux ans plus tard, il est engagé par la société Fairey.

En 1936 il s'engage à l'Aéronautique Militaire Belge et est admis comme élève pilote à l'école de Wevelgem. Il fait partie de la 73<sup>ème</sup> promotion. Après quelques mois, il est radié comme pilote et suit un entraînement de mitrailleur.



*La 73ème promotion. Léopold Heimes est le 2ème, debout, nu tête. (photo MRA)*

*De 73ste promotie. Hij is hier de 2<sup>de</sup>, rechtstaand, zonder hoofddekse.*

Le 10 mai 1940, Léopold Heimes est sergent mitrailleur à la 5<sup>ème</sup> escadrille du III groupe du 2<sup>ème</sup> régiment d'Aéronautique. Cette escadrille, équipée de Fairey Fox, est commandée par le Capitaine Boussa et basée à Nivelles. Ce même jour, l'escadrille fait mouvement vers Vissenaken et Aalter d'où Léopold effectue le lendemain une mission de reconnaissance avec l'adjudant Renard dans la région de St Trond. Le 15 mai, l'escadrille se replie en France. Le 21 juin, Léopold Heimes fait partie du groupe du Lieutenant Philippart

qui aboutit à St Jean de Luze où il embarque à bord du MSS Ettrick le 23 juin, en compagnie d'un grand nombre de Tchèques et de Polonais. Le groupe débarque à Plymouth le 27 juin et est dirigé sur St Athan.

Le personnel opérationnel, 15 pilotes, rejoint le Fighter Command. Les autres pilotes, observateurs et mitrailleurs, dont Léopold Heimes, seront versés au Coastal Command. Le 26 août, il se retrouve au 235 Squadron comme Air Gunner sur Bristol Blenheim, en équipage avec Olivier Lejeune comme pilote et Albert Michiels comme observateur.

Jusqu'à la fin octobre, Léopold Heimes et son équipage effectuent de nombreux vols de protection de convois sur la Manche et l'Atlantique. Le 20 novembre, il est muté au 272 Squadron où il poursuit les vols sur Blenheim.

*François Venensoen, Léopold Heimes et snufy à Saint Athan (photo site internet François et Pamela)*

*François Venensoen, Leopold Heimes en snufy te Saint Athan (foto site internet François en Pamela)*

En avril 1941, Léopold Heimes commence une formation de pilote au 13 EFTS à Peterborough et reçoit ses ailes en avril 1941. Après être passé au 61 OTU à Heston, il rejoint le 350 Belgian Squadron qui se forme à Valley en novembre 1941.

Le 21 septembre 1942, il doit évacuer son Spitfire et saute en parachute. Il recevra la carte du Caterpillar Club du fabricant des parachutes de la RAF.

En janvier 1943, Léopold Heimes est muté au RAE à Farnborough pour son réentraînement sur bimoteur Airspeed Oxford. Il instruit ensuite des radios sur Avro Anson au 10 Radio School de Carew Cheriton, puis des navigateurs du Coastal Command. Après un passage au 3 School of G.R. à Squires Gate, il passe au 8 OTU à Haverford West où il vole sur Mosquito.



En avril 1944, Léopold rejoint le 131 OTU de Killadeas pour une conversion sur hydravion et en avril 1945, il réalise enfin son rêve : voler sur hydravion Catalina au sein du Catalina Flight de Castel Archdale. Au mois de novembre, il passe au 1381 Transport Conversion jusqu'en juin 1946. En novembre 1945, il passe au 1381 Transport Conversion Unit sur Dakota et est ensuite envoyé en Inde au 76 India Command jusqu'en juin 1946.



*Les belges du 235 Squadron : Albert Michiels, François Venesoën, René Dumoulin, Olivier Lejeune, Léopold Heimes (photo A. Michiels via C. Dedeker)*

*De Belgen van het 235 Squadron: Albert Michiels, François Venesoën, René Dumoulin, Olivier Lejeune, Léopold Heimes (foto A. Michiels via C. Dedeker)*

Rappelé en Grande-Bretagne, il est versé au C Flight du 525 Squadron transport, précurseur du 15ème Wing de la Force Aérienne Belge.

Mais Léopold Heimes reste à la RAF et signe son allégeance à la Couronne Britannique. Il passe au 238 Squadron, puis au 24 Squadron de Bassingbourn affecté au transport des

*Léopold Heimes assis sur la queue d'un Spitfire du 350 Belgian Squadron accompagné des autres pilotes de l'escadrille après l'opération sur Dieppe. (photo M.R.A.)*

*Leopold Heimes zit op de staart van een Spitfire van het 350 Belgian Squadron vergezeld van de andere piloten van het squadron na de operatie over Dieppe. (foto K.L.M.)*



transport des VIP. Il participe au "Berlin Airlift" au sein du 10 Squadron du transport Command. Il est ensuite affecté au 3 Training School en tant qu'instructeur pour une formation sur Link Trainer.

Léopold quitte la RAF en 1951 et est engagé par The Air Survey Company, spécialisée dans la cartographie aérienne à haute altitude. Il vole sur Dakota. Rentré en Europe en 1974,

il traverse plusieurs fois l'Atlantique en Dakota pour des contrats en Amérique du sud et aux Antilles. Il vole ensuite au Moyen Orient sur Dakota et DH Dove pour effectuer des recherches géophysiques. Il traverse la Jordanie, le Koweït, Dubaï, Brunei, l'Arabie Saoudite et l'Égypte, puis partira en Iran et au Pakistan. Infatigable voyageur, Léopold se rend en Ouganda et au Kenya où il vole sur DH-89 Dragon Rapide puis effectue des vols en Dakota au-dessus de l'Atlantique à la recherche de champs pétrolifères. Revenu en Grande-Bretagne, il vole pour le RAE pour tester à haute altitude de nouveaux matériels photographiques.

Il pilotera encore un Dakota pour le tournage de "Un pont trop loin", puis il retournera en Namibie et au Soudan. Il met fin à sa carrière de pilote professionnel en 1981.

A 84 ans, Léopold Heimes effectuera, comme passager, la traversée de la Manche en ULM.



Le 10 mai 2008, à l'ombre de la lourde silhouette du Bristol Blenheim du Musée de l'Air, il s'était prêté à une séance de dédicace d'affiches représentant l'avion sur lequel il avait volé en tant que mitrailleur pendant la bataille d'Angleterre.

Le 26 juin 2009, Léopold Heimes, le dernier des 29 aviateurs belges ayant participé à la Bataille d'Angleterre nous quittait. Le mardi 30 juin, il entreprenait son dernier voyage comme il avait toujours vécu, modestement, discrètement et malheureusement dans l'indifférence générale : 16 personnes, sa petite famille et quelques amis présents au funéraire. Le président des Vieilles Tiges de Belgique, le général e.r. Michel Mandl, accompagné d'André Dillien, administrateur, rappela la longue carrière aéronautique de Léopold, puis après le passage de deux F-16, le petit cortège se dirigea vers le crématorium.

Léopold, ta disponibilité, ta modestie, ta discrétion, ta gentillesse nous manquent déjà !  
Bon vol.

*Texte biographie : Philippe Deman*

*Illustration : André Bar.*

## Leopold HEIMES, onvermoeibaar en bescheiden.

Leopold Heimes werd geboren op 30 augustus 1916 te Merbes-le-Château. Hij werd zeer vroeg aangetrokken door de luchtvaart en krijgt zijn luchtdoop in juli 1931. Twee jaren later wordt hij aangeworven door het bedrijf Fairey.

In 1936 neemt hij dienst in het Belgisch Militair Vliegwezen en wordt hij opgenomen als leerling-piloot in de school te Wevelgem. Hij maakt deel uit van de 73ste promotie. Na enkele maanden wordt hij echter geschrapt als piloot en gaat hij de opleiding van boordschutter volgen.

*Leopold (2de zittend) bij het 131 O.TU. te Killadeas (foto P. Deman)*

*Léopold (2ème assis) au 131 O.TU. de Killadeas (photo P. Deman)*



Op 10 mei 1940 is Leopold Heimes Sergeant-mitrailleur bij het 5de smaldeel van de IIIde Groep van het 2de Luchtvaartregiment. Dit smaldeel is uitgerust met de Fairey Fox, wordt bevolen door Kapitein Capitaine Boussa en is gelegerd te Nijvel (Nivelles). Dezelfde dag vertrekt het smaldeel naar Vissenaken en naar Aalter waar Leopold 's anderendaags een verkenningsopdracht uitvoert met Adjudant Renard in de streek van Sint Truiden. Op 15 mei herontplooit het smaldeel zich naar Frankrijk. Op 21 juni maakt Leopold Heimes deel uit van de groep van Luitenant Philippart die terecht komt in St

Jean de Luze waar ze inschepen aan boord van de MSS Ettrick op 23 juni. Ze worden vergezeld door een groot aantal Tsjechen en Polen. De groep ontscheept te Plymouth op 27 juni en wordt doorgestuurd naar St Athan.

Het operationele personeel, 15 piloten, vervoegt Fighter Command. De andere piloten, waarnemers en boordschutters, waaronder Leopold Heimes, worden toegewezen aan Coastal Command. Op 26 augustus bevindt hij zich in het 235 Squadron als Air Gunner op Bristol Blenheim, samen met Olivier Lejeune als piloot en Albert Michiels als waarnemer.

Tot einde oktober voeren Leopold Heimes en zijn bemanning talrijke opdrachten uit voor de bescherming van de konvoien van het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Op 20 november wordt hij overgeplaatst naar het 272 Squadron waar hij verder vliegt op Blenheim.

In april 1941 begint Leopold Heimes een vorming van piloot bij de 13 EFTS te Peterborough en hij bekomt zijn vleugels in april 1941. Na een verblijf bij het 61 OTU te Heston vervoegt hij het 350 Belgian Squadron, dat opgericht wordt te Valley in november 1941.

Op 21 september 1942 moet hij met zijn valscherms uit zijn Spitfire springen. Hij krijgt de lidkaart van de Caterpillar Club van de fabrikant van de valscherms voor de RAF.

In januari 1943 wordt Leopold Heimes gemuteerd naar het RAE te Farnborough voor zijn omscholing op de tweemotorige Airspeed Oxford. Hij verzorgt nadien de opleiding van de radio-operatoren op Avro Anson in de 10 Radio School van Carew Cheriton en daarna van de navigators van Coastal Command. Na een verblijf in de 3 School of G.R. te Squires Gate, vervoegt hij het 8 OTU te Haverford West waar hij op Mosquito vliegt.

In april 1944 gaat hij naar het 131 OTU te Killadeas voor een conversie op watervliegtuig en in april 1945 kan hij uiteindelijk zijn droom waar maken: vliegen op het watervliegtuig Catalina in de Catalina Flight van Castel Archdale. In november gaat hij over naar de 1381 Transport Conversion tot in juni 1946.



*Leopold bij het 525 Squadron (foto P. Deman)*

*Léopold au 525 Squadron (photo P. Deman)*

Hij wordt terug geroepen naar Groot Britannië en wordt toegewezen aan de C Flight van het 525 Squadron Transport, de voorloper van de 15de Wing van de Belgische Luchtmacht.

Maar Leopold Heimes blijft bij de RAF en hij tekent zijn verklaring van trouw aan de Britse Kroon. Hij gaat over naar het 238 Squadron en nadien naar het 24 Squadron te Basingbourn waar hij belast wordt met het vervoer van de VIP's. Hij neemt deel aan de "Berlin Airlift" in het kader van het 10 Squadron van Transport Command. Hij wordt nadien gemuteerd naar de 3 Training School als onderrichter voor een training op Link Trainer.

Leopold verlaat de RAF in 1951 en wordt angeworven door The Air Survey Company, gespecialiseerd in luchtcartografie op grote hoogte. Hij vliegt op Dakota. Wanneer hij terugkomt in Europa in 1974 steekt hij verschillende keren de Atlantische Oceaan over in Dakota voor het uitvoeren van contracten in Zuid-Amerika en in de Antillen. Hij vliegt daarna in het Midden-Oosten op Dakota en DH Dove voor het uitvoeren van geofysisch onderzoek. Hij vliegt er in Jordanië, Koweït, Dubai, Brunei, Saoedi-Arabië en Egypte. Nadien vertrekt hij naar Iran en Pakistan. Als onvermoeibaar reiziger gaat hij naar Ouganda en Kenya waar hij vliegt op DH-89 Dragon Rapide et vervolgens gaat hij vluchten per Dakota uitvoeren boven de Atlantische Oceaan voor het opsporen van olievelden. Terug in Groot Britannië gaat hij vliegen voor de RAE om op grote hoogte nieuw fotografisch materieel te testen.

Hij zal nog vliegen met een Dakota voor de opnames van de film "Een Brug te ver" en nadien keert hij terug naar Namibië en Soedan. Hij beëindigt zijn

loopbaan als beroespiloot in 1981.

Op 84 jarige leeftijd zal hij nog in een ULM als passagier het Kanaal oversteken.

Op 10 mei 2008, in de schaduw van de imposante Bristol Blenheim van het Luchtvaartmuseum, leent hij zich tot het ondertekenen van de affiches waarop het vliegtuig afgebeeld staat waarin hij als boordschutter heeft gevlogen tijdens de Slag om Engeland.

*Tijdens de terugvlucht naar Chimay stond hij er op om een vluchtje te maken in ULM die hij heeft mogen besturen. (Foto Carl Chaussier)*

*Sur le chemin de retour vers Chimay, il avait tenu à faire un petit tour en ULM dont il a pu prendre les commandes.*

*(photo Carl Chaussier)*

)

Op 26 juni 2009 zal Leopold Heimes, de laatste van de 29 Belgische vliegeniers die deelgenomen hebben aan de Slag om Engeland, ons verlaten.

Op dinsdag 30 juni onderneemt hij zijn laatste reis zoals hij altijd heeft geleefd, bescheiden, discreet en spijtig genoeg in algemene onverschilligheid: 16 personen, zijn kleine familie en enkele vrienden waren in het funerarium aanwezig. De voorzitter van de Vieilles Tiges van België, generaal Michel Mandl, en André Dillien, beheerder, schetste de lange luchtvaartloopbaan van Leopold, en na de overvlucht van twee F-16's, begaf de kleine stoet zich naar het crematorium.



Leopold, uw beschikbaarheid, uw bescheidenheid, uw discretie, uw vriendelijkheid gaan we erg missen.

Goede vlucht!

*Tekst biografie: Philippe Deman – Illustraties: André Bar – Vertaling: Bill Tersago*



# AGENDA

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

Comme chaque année: rendez-vous à 11 heures.

Zoals voorgaande jaren: afspraak om 11 uur.

## **12 NOVEMBRE – RÉUNION ET CONFERENCE/ BIJeenKOMST 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 avvertir 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.

---

## **New book !**



**L'histoire de la bataille aérienne des Ardennes** relate l'importance capitale des moyens aériens alliés mis en œuvre pour contrer l'offensive allemande déclenchée dans les Ardennes en Décembre 1944 et visant à reconquérir le port d'Anvers.

Cet ouvrage a été écrit avec soin et grande précision par le Gen-Maj Aviateur Roger Taymans et est disponible pour la modique somme de 12,00 € dans les points de vente concernés par l'histoire militaire tels le Musée Royal de l'Armée, la Maison des Ailes, les Musées de Beauvechain, de Florennes et de Bastogne, ainsi que dans les librairies spécialisées...

Ce livre peut également vous parvenir par la poste, moyennant un supplément pour frais d'envoi de 3,00 €.

Vous le commandez par E-mail : [mar.ter@skynet.be](mailto:mar.ter@skynet.be) et effectuez un virement de

15,00 € sur le compte N° 363-4591032-62 de « *Edit-Air c/o Marcel Terrasson* » en mentionnant votre adresse. Le livre vous sera envoyé dans les meilleurs délais...

Adresse pour toute correspondance :

**Edit-Air**  
c/o Marcel Terrasson  
Av Héronnière, 100 / 128  
B-1170 Bruxelles

# MONDORF-Les-BAINS 12 août/ 12 augustus: and where were you?



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 Aviaabel, 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.aviaabel.be](http://www.aviaabel.be)

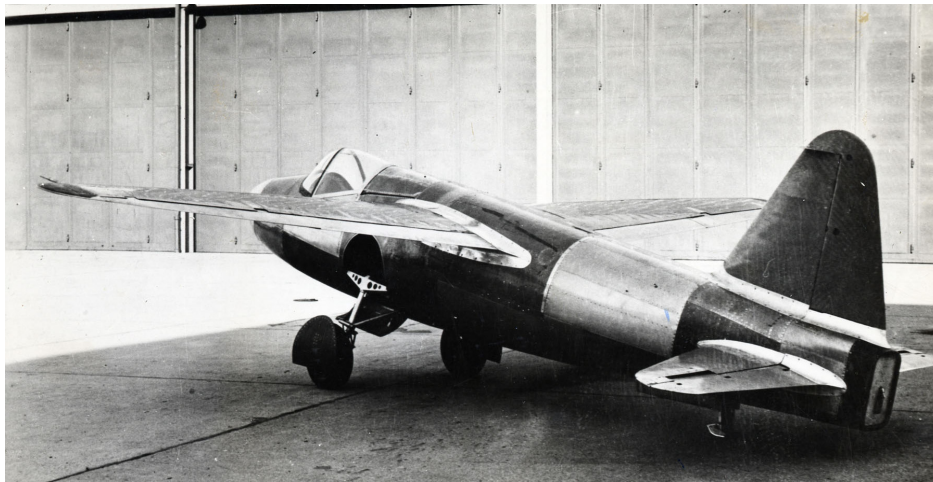
INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0021 (01/07/1979) - NO 14/77 (1979)

## 70 jaar geleden: de eerste vlucht van een straalvliegtuig

Er is weinig van in de media verschenen maar toch was het op 27 augustus jl. precies 70 jaar geleden dat de Heinkel He 178 als eerste straalvliegtuig ter wereld de lucht in ging. De motor was een eigen fabricaat van Ernst Heinkel. Het landingsgestel werd om veiligheidsredenen uitgekapt vergrendeld. Meer dan een tiental vluchten heeft het vliegtuig niet gemaakt. Het ging verloren tijdens een bombardement op Berlijn in 1944.

## Il y a 70 ans: le premier vol d'un avion à réaction

Les médias l'ont mentionné à peine mais ce fut le 27 août 1939 que le Heinkel He 178 prit l'air comme le premier avion à réaction au monde. Le moteur était de fabrication 'maison', un produit de Ernst Heinkel lui-même. Pour des raisons de sécurité, le train d'atterrissage fut verrouillé sorti. La machine n'ayant effectué qu'une dizaine de vols, elle fut détruite lors d'un bombardement de Berlin en 1944.



Make your dreams come true

Come and visit us...

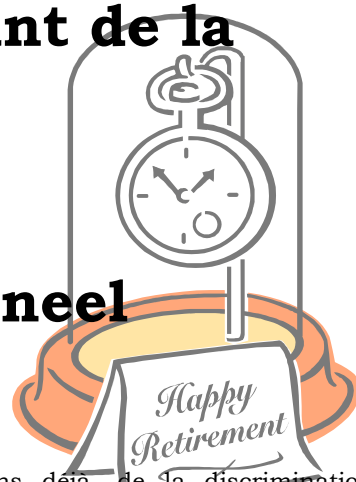


### HOW TO REACH US?

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

# Dossier des pensions de veuves de sous-officiers du personnel navigant de la Force Aérienne

## Pensioendossier weduwen onderofficieren varend personeel Luchtmacht



Dès que notre association a été informée, il y a plus de trois ans déjà, de la discrimination (diminution substantielle de la pension) qui frappait les veuves de sous-officiers dont les époux avaient été amenés à prendre leur pension à l'âge de 45 ans, des démarches ont été effectuées auprès des ministres concernés par ce dossier. En avril 2007, les départements de la Défense et des Pensions arrivaient à un accord et on pouvait espérer une évolution favorable du dossier. Les courriers adressés en 2008 aux ministres Pieter De Crem et Marie Arena étant restés sans réponse, nous leur adressâmes le 13 avril 2009 une nouvelle missive leur rappelant l'existence de ce dossier. Avec l'arrivée de Monsieur Michel Daerden au département des Pensions, il nous a semblé bon de l'informer de ses responsabilités en la matière.

La lettre ci-après lui a été adressée en date du 22 juillet.

C'est avec grand intérêt et persévérance que nous continuons à suivre l'évolution de ce dossier!

Emem

Zodra onze vereniging een drietal jaar geleden op de hoogte werd gebracht van de discriminatie (een substantiële vermindering van het pensioen) die de weduwen trof van onderofficieren, die op 45-jarige leeftijd hun pensioen dienden te nemen, werden er bij de betrokken ministers stappen gezet. In april 2007 kwamen de departementen van Landsverdediging en Pensioenen tot een akkoord en konden we hopen op een gunstige evolutie van dit dossier. Omdat de brieven die in 2008 aan de ministers De Crem en Arena onbeantwoord waren gebleven, hebben we hen op 13 april 2009 een nieuw schrijven toegestuurd met verwijzing naar het bestaan van dit dossier. Met de komst van de heer Michel Daerden op het departement Pensioenen, leek het ons aangewezen om hem op zijn verantwoordelijkheid in deze materie te moeten wijzen.

De brief hierbij werd hem op 22 juli toegezonden.

We blijven de evolutie van dit dossier met veel belangstelling en doorzetting opvolgen!

Emem



# Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

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

### Chapitre 6 : Les premiers avionneurs belges

*Sans réussir à passer à une phase de production significative de leurs appareils, quelques avionneurs belges parviennent à faire voler des aéroplanes avec plus ou moins de réussite. La guerre mettra fin à ces louables tentatives.*

#### Les frères Tips, premiers concepteurs belges d'avions

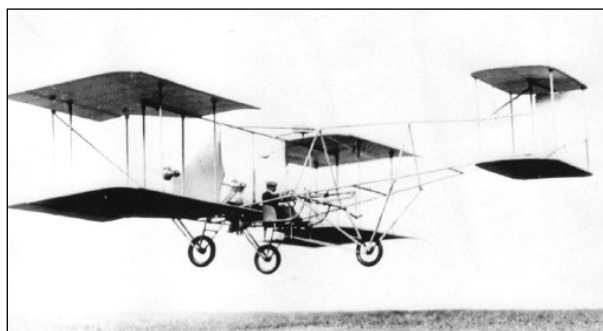
À un moment où personne n'a encore volé en Belgique, Ernest-Oscar Tips et son frère Maurice, tous deux passionnés de mécanique, – leur père est un fabricant de bicyclettes à Etterbeek – décident au cours de l'année 1907, de se lancer dans la construction d'un avion. Ils se sont documentés sur ce que font les frères Wright et d'autres pionniers aux États-Unis et sur le vieux continent, mais pour eux, tout reste à découvrir. Ils font d'abord quelques essais avec un planeur biplan, tout en bambou et fils d'acier, entoilé de coton. Les résultats prouvent qu'il faut une construction beaucoup plus solide. Ils s'y attachent sans plus tarder.

Leur nouvel appareil, également biplan, est fabriqué entièrement en tubes d'acier soudés, une spécialité dans la famille Tips. Les gouvernes de profondeur et de direction se trouvent en avant des ailes. Le châssis d'atterrissage tricycle est équipé d'amortisseurs et de freins sur les roues commandés par le palonnier. Le pilote est assis juste en avant des ailes et actionne les trois gouvernes au moyen d'un seul volant : mouvement vers l'avant ou l'arrière pour la profondeur, à gauche ou à droite pour la manœuvre des ailerons et en tournant le volant pour la direction. Ce concept tout à fait innovant, libère les pieds pour changer le pas de l'hélice et actionner les freins à l'atterrissage.

Le moteur à huit cylindres en V, construit par la Société des automobiles Pipe de Bruxelles, développe une puissance de 45 CV. Il actionne deux hélices propulsives tripales en métal, à pas variable et réversible. De plus, et c'est une grande originalité du projet, les frères Tips étudient la mise en place d'une troisième hélice sustentatrice afin de pouvoir décoller verticalement. L'augmentation progressive du pas des hélices propulsives, doit permettre de passer en translation vers l'avant. D'où le nom d'« hélicoptère » donné à la machine que les frères Tips construisent en bordure du champ de manœuvres à Etterbeek.

Après un premier essai de décollage peu concluant<sup>1</sup>, effectué par Maurice, l'aîné des frères, ils améliorent l'appareil en le dotant d'un moteur Gnome plus léger et plus puissant. Cette fois, Maurice parviendra à effectuer quelques vols en ligne droite. Les frères Tips sont présents à la Grande Semaine d'Anvers à Wilrijk en novembre 1909. L'année suivante, aux meetings de Stockel et de Casteau, leur participation se limitera une fois de plus à quelques lignes droites. Malgré la sophistication de leur système de gouvernes, ils ne parviendront pas à contrôler la mise en virage de leur aéroplane.

Se rendant compte des limitations de leur appareil, Ernest et Maurice Tips abandonnent son développement pour se consacrer avec succès à la construction de moteurs. Ici également ils font preuve d'originalité en développant des moteurs rotatifs d'une puissance de 35, 50 et 85 CV, fonctionnant sans soupapes<sup>2</sup>, formule révolutionnaire pour l'époque.



*L'hélicoptère des frères Tips.*

*De hélicoptère van de gebroeders Tips*

<sup>1</sup> Le nez de l'avion s'étant trop soulevé, l'appareil s'est mis en chandelle endommageant sérieusement les hélices. Comme ces hélices coûtaient fort cher, ils avaient monté des hélices en bois de leur propre construction

<sup>2</sup> Fort bien documentés, les Tips s'inspirent du principe du « sleeve valve engine » mis au point au début du siècle par l'Américain Charles Yale Knight (1868-1940).

Les frères Tips ont ainsi réussi deux défis majeurs : ils sont les premiers en Belgique à voler en 1909 avec un avion de leur conception, faut-il le préciser, et ils ont fabriqué des moteurs d'aviation sur le principe avant-gardiste du fonctionnement sans soupapes. Ce succès ne peut que conforter leur passion pour l'aviation. Ces années pionnières seront déterminantes pour tracer la voie de leur futur. Ce sera surtout le cas d'Ernest-Oscar, qui expatrié en Angleterre pendant la Première Guerre mondiale, reviendra en Belgique dans les années 1930 comme pionnier d'une industrie aéronautique qu'il installera dans la région de Charleroi et au développement de laquelle il consacra plus d'un demi-siècle. La suite de ses passionnantes réalisations sera évoquée dans la partie IV consacrée à l'histoire de l'industrie aéronautique.

## Alfred Lanser

Alfred Lanser est un jeune technicien qui fréquente l'Aéro-Club Liège-Spa depuis sa fondation en 1908. À ce moment, Lanser est âgé de 22 ans. C'est à son initiative qu'un ancien terrain d'entraînement pour chevaux de course près d'Hasselt a été transformé en plaine d'aviation. En effet, Lanser a réussi, au cours de l'année 1909, à convaincre les responsables de l'Aéro-Club<sup>3</sup> de venir s'établir sur la plaine de Kiewit.

*Publicité pour l'aérodrome de Kiewit.*

*Publiciteit verschenen in de Geïllustreerde Sportieve Revue*

Dans le numéro de mars 1910, la Revue Sportive Illustrée annonce la création de l'aérodrome de Kiewit-Hasselt, « une belle organisation de l'Aéro-Club Liège-Spa sur une immense plaine de six km, sans un obstacle, sans un arbre ». La légende de la publicité précise que sur la photo du bas on remarque : « À gauche, M.Lanser et à droite, le hangar qui abrite son appareil ». Lanser s'est donc bien, en ce début d'année 1910, lancé dans la construction d'un aéroplane.

Comme cela a déjà été mentionné, le Chevalier Jules de Laminne est un des premiers à venir s'installer à Kiewit. C'est avec lui qu'Alfred Lanser effectue son premier vol, le 6 juin 1910. Il accompagne ce dernier de Beverlo à Kiewit, quelques semaines seulement après que son « professeur »<sup>4</sup> ait obtenu son brevet de pilote à Mourmelon.



Le mois suivant, Alfred Lanser décide d'abandonner la construction de son propre appareil et, après avoir appris les premiers rudiments du vol avec Jules de Laminne, d'acquiescer lui aussi un aéroplane « Henri Farman ». C'est sur cet appareil qu'il effectuera plusieurs « premières » dont un vol à destination de l'Exposition Universelle de Bruxelles le 10 juillet 1910. Deux jours plus tard, il est le premier à survoler la capitale et, fait exceptionnel, à venir atterrir au Palais Royal de Laeken sur invitation du Souverain.



*Alfred Lanser devant son Henri Farman.*

*Alfred Lanser voor zijn Henri Farman.*

Fin juillet, il participe avec succès au premier grand meeting de Stockel et a ainsi l'occasion de se mesurer avec les meilleurs aviateurs belges.

<sup>3</sup> Le 11 mars 1910, un accord est signé entre toutes les parties concernées – provinces de Liège et du Limbourg, la ville d'Hasselt, les dirigeants du Club – pour définir les modalités d'exploitation de l'aérodrome.

<sup>4</sup> À cette époque, on ne parle pas encore de moniteur ni d'instructeur.





Alfred Lanser à Stockel en juillet 1910.

Alfred Lanser in Stokkel in juli 1910.

Parmi les performances réalisées par Alfred Lanser, on retiendra plus spécialement le vol Paris-Bruxelles réalisé du 29 décembre au 1<sup>er</sup> janvier 1911. À l'issue de sa prestation, le Roi Albert l'invite à nouveau au château de Laeken. Regagnant la plaine d'Etterbeek en fin de journée, il s'égaré et on raconte qu'il a effectué ainsi le premier vol nocturne en Belgique. Début avril 1911, Lanser fait à nouveau parler de lui. Il emmène ses trois sœurs au cours d'un vol de Kiewit à Berchem-Sainte-Agathe, réalisant ainsi, avec une distance de 87 km, un record du monde avec trois passagers.

Vol de Lanser avec ses trois sœurs en avril 1911.

Vlucht van Lanser met zijn drie zussen in april 1911.

Au mois d'août 1911, il participe avec succès au premier Tour de Belgique avec le même biplan Farman. En septembre 1912, Lanser s'inscrit avec un tout nouvel appareil de sa conception au concours international d'hydro-aéroplanes de Tamise<sup>5</sup>. Les patins et roues ont été remplacés par des bidons à essence juxtaposés en guise de flotteurs. Lanser est en fait le seul Belge à participer officiellement à ce meeting<sup>6</sup>. Il termine septième, devançant les spécialistes français Train, Gobé et Besson, ce dernier sur un Deperdussin-de Brouckère dont il sera question au paragraphe suivant.



Jules de Laminne, qui estimait beaucoup Alfred Lanser, dira de lui qu'il était un des hommes les plus intelligents qu'il connaissait. « Grand mécanicien, il est entre autres, l'inventeur du système d'enveloppement élastique des réservoirs d'essence. Ce système qui en assure l'étanchéité, même après avoir été transpercés par les balles, a sauvé la vie de nombreux pilotes pendant la guerre<sup>7</sup> ». N'ayant reçu aucune aide ni encouragement de la part des autorités belges, Lanser proposera son système d'étanchéité des réservoirs d'essence aux armées alliées et c'est finalement en France que son invention sera adoptée et mise en application sur les avions militaires.

À la fin du conflit, Lanser émigrera en Suisse puis aux États-Unis où il deviendra un homme d'affaires remarqué. Ceux qui l'ont connu diront de lui que c'était un pilote d'un sang froid étonnant, doué de réflexes sûrs et rapides. Technicien hors pair et inventeur de génie, Lanser finit sa vie au Venezuela où il décède à Caracas, le 25 mars 1960, à l'âge de 74 ans.



## Émile Allard et Léon de Brouckère

Parmi les pilotes et avionneurs belges qui s'essayent à la construction aéronautique avec un certain succès, il faut citer Émile Allard (1883-1950) et Léon de Brouckère (1885- ?). Émile Allard a obtenu le diplôme d'ingénieur des mines à l'université de Liège, en 1907, et tout comme Pierre de Caters, celui d'ingénieur électricien de l'Institut Montefiore, de la même université en 1908.

Après avoir passé quelques mois dans la Société Cockerill, Émile Allard décide de se lancer dans l'aviation. Comme la plupart des premiers aviateurs belges, il se rend à Mourmelon pour y apprendre à voler. C'est sur un Voisin muni du moteur belge Vivinus qu'il effectue ses premiers vols. Le 3 mars 1910, l'Aéro-Club de Belgique lui délivre le brevet de pilote N° 4 et début mai, il participe avec un autre Belge, Arthur Duray, à son unique meeting aérien : la Semaine de Touraine.

<sup>5</sup> L'ingénieur français Henri Fabre est l'inventeur de l'hydro-aéroplane. Louis Paulhan est l'auteur des premiers vols qui ont lieu sur l'étang de Berre dans les Bouches-du-Rhône, le 28 mars 1910.

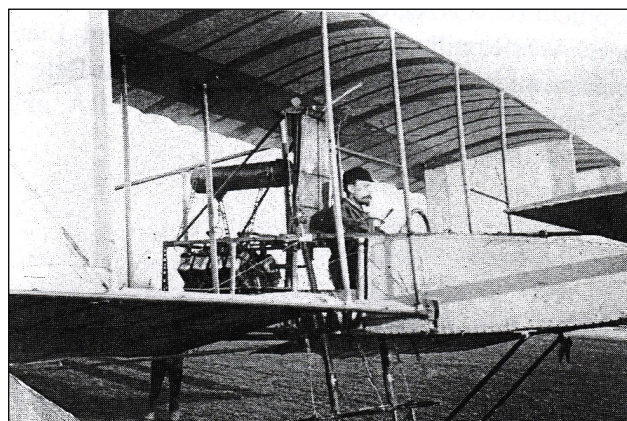
<sup>6</sup> Fernand Verschaeve (brevet belge N 17), pilote d'essai dans la société des frères Bollekens, est également inscrit avec un Jero Farman. N'étant toutefois pas présent au début de la compétition, il ne figure pas dans le classement de l'épreuve.

<sup>7</sup> Le Hanriot-Dupont de Willy Coppens fut équipé de ce système de protection que l'appellation anglaise définit plus exactement : *self-sealing tank*. Dans son ouvrage « Reclassements » paru en 1947, Willy Coppens raconte comment ce système qui lui avait été offert par le constructeur de l'appareil M. Hanriot, a sauvé la vie de son camarade Maurice Jamar, alors que ce dernier volait sur son avion au cours d'une mission opérationnelle.

De retour en Belgique, il décide de fonder une entreprise d'aviation. Il a comme compagnon de route Léon de Brouckère, un autre Liégeois qui a fait ses premières armes comme aérostier. Il a entre autres participé, en 1909, à la Coupe Gordon-Bennett. L'objet de la société est « l'étude et la construction d'aéroplanes et d'hélices aériennes ». L'usine est sise à Herstal et le hangar de nos deux liégeois se trouve à l'aérodrome de Kiewit-Hasselt, où ils ont rejoint Jules de Laminne et Alfred Lanser.

*Émile Allard à bord d'un appareil Voisin à l'aérodrome de Kiewit.*

*Émile Allard aan boord van een toestel Voisin op het vliegveld van Kiewit*



Au mois de septembre 1910, Allard et de Brouckère se lancent dans la construction d'un avion biplan aux caractéristiques assez proches des avions Farman. Toutefois, tout comme pour l'appareil de Lanser, le moteur est placé à l'avant des ailes et le plan de profondeur est positionné à l'arrière.

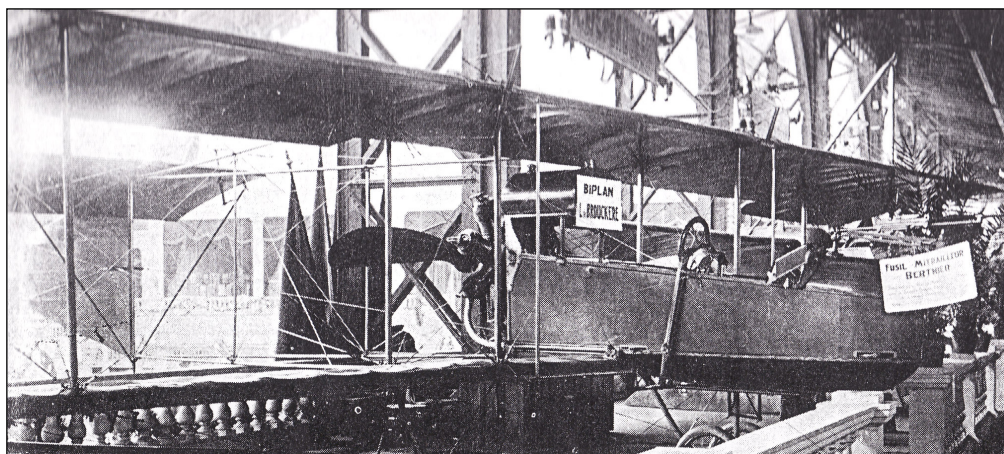
Émile Allard ne poursuivra malheureusement pas dans cette voie, car les affaires d'aviation ne sont pas vraiment rémunératrices.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, Émile Allard obtient son brevet de pilote militaire en mai 1917 et est désigné pour le Service Technique de l'Aviation à Calais, sous les ordres du capitaine Georges Nélis.

Revenu à la vie civile, Émile Allard aura encore l'occasion de se distinguer dans le monde aéronautique, en tant que scientifique au sein de l'Institut von Karman, dont il deviendra le premier directeur, et en tant que conseiller auprès de la Compagnie d'aviation nationale, la Sabena.

*Un Farman-de Brouckère exposé au Cinquantenaire à Bruxelles.*

*Een Farman-de Brouckère geëxposeerd in het Halve-Eeuwfeestgebouw te Brussel.*



Après le départ d'Émile Allard en 1911, Léon de Brouckère, poursuit la construction d'hélices de bois et d'avions français Deperdussin dont il a obtenu la fabrication sous licence.

Cette même année, il ouvre une école de pilotage à Kiewit et ensuite à Genk où il devient le propriétaire de la plaine. Plusieurs officiers candidats aviateurs viendront y passer leur brevet civil<sup>8</sup>.

Il construit entre autres le monoplan Deperdussin de Henri Crombez<sup>9</sup> avec lequel ce dernier effectue le premier vol postal en Europe, début mai 1913, entre Gand (Saint-Denis-Westerm) et Bruxelles (Berchem-Sainte-Agathe).

Toujours en 1911, Léon de Brouckère livre à la KNIL (Koninklijk Nederlands Indisch Leger) trois appareils qu'il a construits sous licence : deux Farman et un Deperdussin.

*Henri Crombez s'installe.*

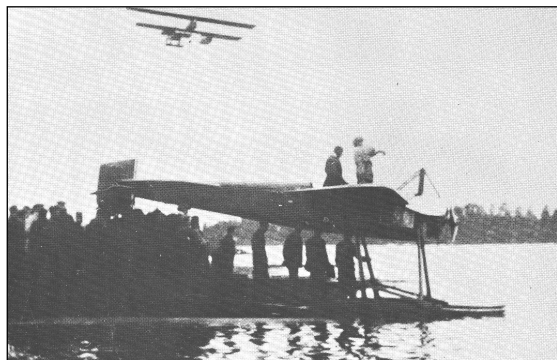
*Crombez neemt plaats in zijn Deperdussin.*



<sup>8</sup> Avec Paul Hanciau (brevet N°34) comme moniteur.

<sup>9</sup> Lorsque la mobilisation générale est décrétée le 2 août 1914 en Belgique, Henri Crombez se mettra spontanément au service de l'aéronautique militaire avec cet appareil. Il effectuera plusieurs missions de reconnaissance au cours des premières heures du conflit. Le 6 août, il sera obligé d'abandonner son Deperdussin à l'aérodrome d'Ans-lez-Liège. Henri Crombez deviendra par la suite un des pilotes attitrés du Roi Albert.

En 1912, il transforme un monoplan Deperdussin en hydravion. Cet appareil participe au Concours international d'hydro-aéroplanes sur l'Escaut à Tamise, en septembre 1912. Il est piloté par le Français Busson. Le 10 septembre, lors d'une tentative de vol de longue durée, le moteur de l'appareil s'arrête peu après le décollage. L'hydro-aéroplane culbute et chute lourdement dans les arbres en bordure de l'Escaut. Le pilote s'en tire sans trop de mal, mais son mécanicien Alexandre Borie qui l'accompagne au cours de ce vol, est gravement blessé et décède quelques jours plus tard.



*Le Deperdussin-de Brouckère piloté par Busson.*

*De Deperdussin-de Brouckère met Busson aan de sturen.*

Aux débuts des hostilités, Léon de Brouckère quitte la Belgique pour se rendre aux Pays-Bas. Il y rejoint Henry Wijnmalen, un des premiers aviateurs néerlandais. Ce dernier a repris la direction d'une entreprise de construction d'avions, fusion de la Nederlandse Vliegtuigenfabriek et de la société d'automobiles Spyker de l'Amstellodamois Trompenburg. C'est sous le nom de Spyker que la firme devient la première industrie aéronautique aux Pays-Bas et qu'elle construit une centaine d'appareils, d'abord des avions Farman et Nieuport sous licence et par la suite ses propres avions Spyker. On ignore combien de temps Léon de Brouckère a travaillé en Hollande.

Même si par la suite, on ne retrouve plus de trace de ce pionnier, Léon de Brouckère a incontestablement marqué de son empreinte le petit monde de l'aviation en Belgique. Il méritait donc de figurer dans ce panégyrique des avionneurs belges.

## **Maurice Franchomme**

Né à Schaerbeek, le 27 décembre 1892, Maurice « Teddy » Franchomme (1892-1976) est issu d'une famille bruxelloise de fabricants de textile. Attiré par la mécanique, le jeune Franchomme ébauche un premier planeur à l'âge de 14 ans. Plus sérieusement, en 1909, il dessine un premier monoplan de 8 m de longueur et 8,50 m d'envergure. Le train d'atterrissage est classique pour l'époque avec patins et roues.

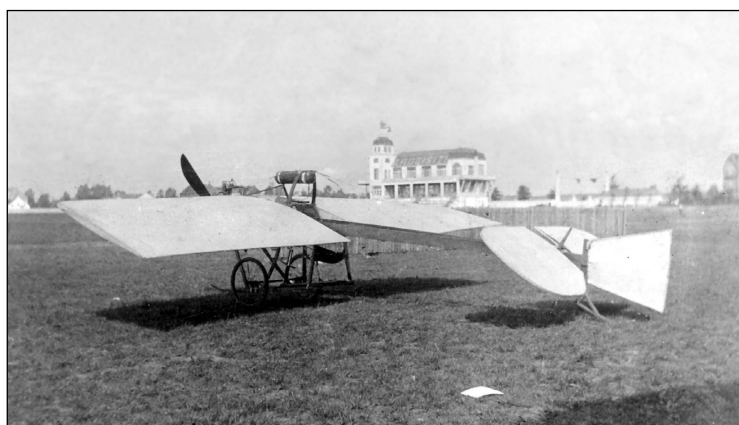


*Premier monoplan conçu par Maurice Franchomme en 1909.*

*Eerste ééndekker door Maurice Franchomme ontworpen in 1909.*

L'aéroplane ne semble toutefois pas avoir donné satisfaction et Franchomme fait construire un second monoplan par

les frères Druet. Il sera exposé au IX<sup>e</sup> Salon de l'Automobile et de l'Aviation de Bruxelles en 1910. Il s'agit d'un appareil plus petit (deux mètres de moins en longueur et envergure), d'un poids total de 125 kg, doté d'un moteur trois cylindres de 24 CV et d'une hélice du motoriste belge Delfosse.



*Deuxième appareil réalisé par les frères Druet. L'empennage a totalement été redessiné.*

*Tweede door Franchomme ontworpen toestel. De spanwijdte is totaal hertekend.*

Les essais d'envol ont lieu à Berchem-Sainte-Agathe. Malheureusement, lors d'une tempête au mois de septembre, l'avion est gravement endommagé. Qu'à cela ne tienne, Franchomme qui n'a pas encore vingt ans, se remet au travail et conçoit un nouvel

appareil qu'il présente au Salon de 1911. Cette fois, il s'agit d'un monoplan à aile haute et fuselage entièrement entoilé. La surface portante est passée de 12 à 18 m<sup>2</sup>, le moteur, toujours un Delfosse trois cylindres, est passé de 24 à 32 CV et le poids de l'appareil a quasi doublé : 225 kg. Essayé également à Berchem-Sainte-Agathe, l'appareil est malheureusement détruit la même année comme en témoigne la photo plus loin.

Mais Franchomme n'est pas homme à se laisser décourager et au Salon de 1912, il présente un nouveau monoplan plus racé, toujours équipé du même moteur Delfosse.

*Teddy Franchomme assis dans son nouveau monoplan au cours de l'hiver 1912.*

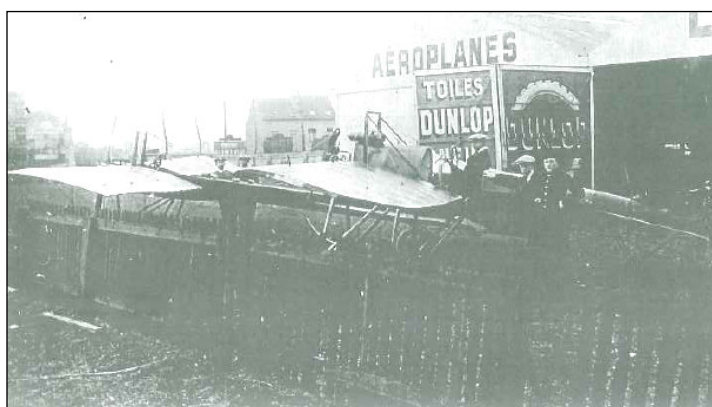
*Teddy Franchomme in de loop van de winter 1912, gezeten in zijn nieuwe eendekker*



Sur la photo ci-après prise à Berchem-Sainte-Agathe, devant le hangar des « Aéroplanes Lanser », on peut comparer l'avion Franchomme (en avant-plan) avec un Deperdussin-de Brouckère. La différence se situe essentiellement au niveau de la largeur et de la courbure de l'aile. L'avion sera piloté par Paul Hanciau (aux commandes de l'appareil sur la photo). Maurice Franchomme ne volera jamais sur les avions qu'il a conçus.

*À gauche, le Deperdussin-de Brouckère et à l'avant-plan, l'aéroplane Franchomme.*

*Links de Deperdussin en op de voorgrond het vliegtuig van Franchomme.*



À la veille de l'entrée des Allemands à Bruxelles, l'avion sera détruit par le Génie afin qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi...Un Santos-Dumont et un Deperdussin-de Brouckère subiront le même sort !

Au cours de la Grande Guerre, Teddy Franchomme devient pilote de chasse. Il vole entre autres sur Nieuport et Spad Hispano. Après guerre, il gardera le contact avec l'aviation par le biais du cadre de réserve. Fin 1934, il effectue, à titre privé, une liaison postale aérienne rapide entre la Belgique et le Congo belge<sup>10</sup>.

Teddy Franchomme entre dans l'histoire aéronautique comme étant le plus jeune constructeur d'aéroplanes que la Belgique ait connu.

## César Bataille

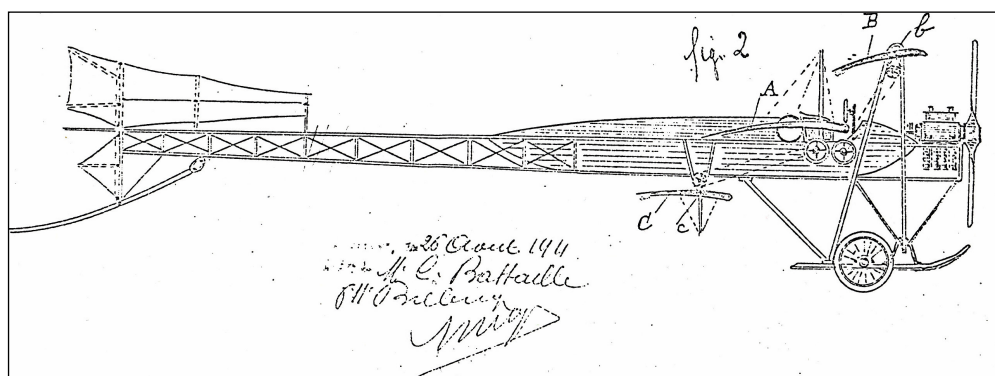
La famille Bataille est originaire de la région d'Amougies, près de Renaix. César Bataille (1882-1963) est le fils d'un industriel spécialisé dans la fabrication d'engrais chimiques. Il devient ingénieur des mines, après des études supérieures à Mons et Bruxelles. Ses premiers contacts avec l'aviation datent de 1909, lors du premier grand meeting aérien de Reims. À peine rentré à Basècles, il assiste en septembre, à la Semaine d'aviation de Tournai. Est-ce la vue du triplan d'un autre aviateur belge, Walther Bulot, qui le pousse à concevoir un triplan ? C'est possible.

La construction de son appareil s'étale sur les années 1911 et 1912. Elle est l'œuvre de deux ouvriers de l'usine de Basècles, sur base des plans de César Bataille.

L'appareil est unique en son genre, en ce sens qu'il s'agit, comme le décrit son concepteur, d'« un aéroplane à vitesse variable et à incidence commandée ». L'avion est conçu avec un plan principal fixe de 18 m<sup>2</sup> et deux plans à surface réduite mobiles de 6 m<sup>2</sup>, donc à incidence variable, que le pilote peut actionner en vol en fonction des effets souhaités (on peut donc augmenter la vitesse en vol et la diminuer au moment de l'atterrissage). Mais Bataille n'exclut pas d'autres variantes. Dans sa demande de

<sup>10</sup> Parti d'Evere le 20 décembre 1934, le monoplan Comet de Havilland, piloté par Teddy Franchomme, atterrit à Léopoldville le 22 décembre. L'avion repart le 26 et est de retour à Bruxelles le 28, avec le courrier qui sera délivré dès le lendemain dans les boîtes belges.

brevet d'invention, établie le 26 août 1911, il précise que « l'appareil peut se concevoir à plans fixes, à trois plans pivotants, à un ou à deux plans pivotants ».



L'avion est équipé d'un moteur Grégoire (GYP) à quatre cylindres de 40 CV. Afin d'abaisser le centre de gravité du moteur, les cylindres sont renversés, le vilebrequin étant en haut.

L'avion vola-t-il vraiment ? On peut le penser, vu l'inscription qui figure sur le dos de la photographie (voir plus loin). Le premier vol aurait eu lieu le 16 août 1911, avec le Français Jean Chassagne comme pilote.



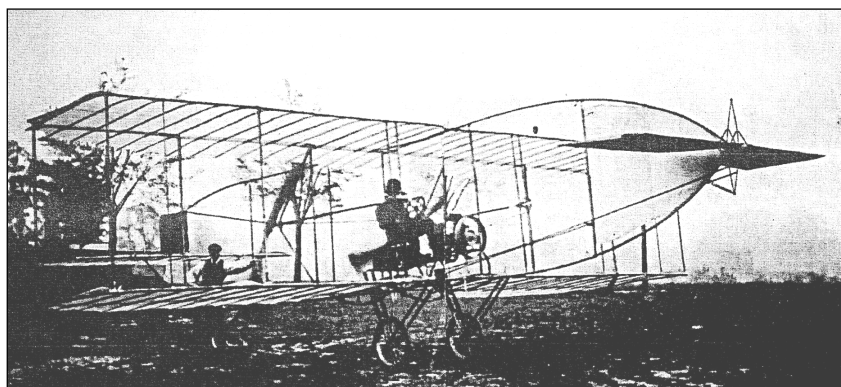
*Le triplan Bataille, joyau du « Musée de l'Air » à Bruxelles.  
De Bataille-driedekker, juweeltje van het Luchtvaartmuseum in Brussel.*

La Première Guerre mondiale mettra fin aux essais de l'avion<sup>11</sup>.

Lors de l'invasion allemande, César Bataille n'hésite guère. Il se porte volontaire selon la formule consacrée, « le temps que l'armée restera sur pied de guerre ». Il est engagé au Parc d'aviation belge à Anvers. L'esprit constamment en éveil, César Bataille imaginera diverses munitions qui l'amèneront à être désigné pour le Service Technique de l'Aviation Militaire à Calais en avril 1915. César Bataille deviendra par son génie inventif et pragmatique, le grand armurier de l'aviation belge. La suite de son brillant parcours est décrite dans la partie consacrée à « L'avion, arme aérienne ».

## Les frères Druet

Parmi les pionniers de la construction aéronautique, les frères Druet méritent certainement d'être mentionnés. Comme cela vient d'être précisé à propos de Teddy Franchomme, c'est à Montalvy et Léon Druet que l'on doit la construction de son troisième appareil. Ces derniers ont apparemment débuté leurs recherches dans le domaine de l'automobile. Dès 1905, ils se lancent toutefois dans l'aviation : d'abord sur un projet d'aéroplane cerf-volant et ensuite sur un biplan construit entièrement en bambou.



*L'avion des frères Druet à Etterbeek en 1906.  
Premier vol ?*

*Het vliegtuig van de gebroeders Druet in Etterbeek  
in 1906. Eerste vlucht?*

D'après des informations en provenance de leur plus jeune frère Vital, Montalvy et Léon

<sup>11</sup> L'appareil devait être en réparation à ce moment, car lorsque l'équipe de restauration d'appareils anciens du Musée Royal de l'Armée à Bruxelles, a retrouvé des restes de l'avion à Basècles, elle a constaté que la partie antérieure du fuselage était en partie neuve. L'avion restauré est devenu un des joyaux de la section Air de ce musée.

Druet seraient parvenus, au début de l'année 1906, à faire décoller leur appareil de la plaine des manœuvres à Etterbeek.

L'aéroplane aurait franchi une centaine de mètres. Premier vol effectué par un belge en Belgique ? La question est posée. Il est toutefois difficile d'accorder une certaine crédibilité à cette information. En effet, le journaliste français, André Pernet, qui relate la chose en 1959, fournit trop peu d'éléments permettant de vérifier la véracité des faits.

Quoiqu'il en soit, les frères Druet ont réussi à se faire connaître et plusieurs concepteurs font appel à eux. En 1907, Adhémar de la Haut et Uldarique Marga leur confie la construction de leur « Bourdon ». Comme cela a été précisé dans le premier chapitre consacré aux précurseurs, l'ornithoptère « le Bourdon » ne dépassera pas le stade de la maquette et les frères Druet pourront poursuivre leurs propres développements d'aéroplanes.

D'abord un biplan, entièrement construit en tubes d'acier et propulsé par un petit moteur de 25 CV. Essayé sur la plaine du Tir National à Bruxelles ainsi qu'à la Semaine d'Aviation de Spa sur la plaine de Malchamp, le 23 septembre 1909, l'appareil n'est pas vraiment en mesure de quitter le sol. Il a tout au plus fait quelques bonds. Il semble selon certaines sources que l'appareil ait également été présenté à la première manifestation aérienne d'Anvers. Il aurait été détruit au cours d'une tempête survenue à Wilrijk, le 24 octobre 1909.

Ensuite, deux autres monoplans sont construits respectivement en 1909 et 1910. Ces nouveaux appareils ne connaissent pas non plus le succès escompté. Le premier disparaîtra mystérieusement aux mains de leur mécanicien ; le second ne parviendra pas à s'élever du sol, le nouveau moteur dont il est muni rendant l'âme lors des essais d'envol au cours du meeting de Ransart, au mois d'août 1910.

Les frères Druet participent par la suite à différentes réalisations. Jean Batenburg et Teddy Franchomme font entre autres appels à eux. L'avion qu'ils construisent d'après les plans de ce dernier constitue sans aucun doute leur plus belle réussite.

Au Salon Aéronautique de Bruxelles en 1913, ils présentent un dernier appareil : un « hydro-aéroplane » monoplan, muni d'un moteur 3 cylindres de 50 CV de leur conception. On ne retrouve toutefois aucune trace d'essais d'envol. La guerre mettra une fois de plus fin aux travaux de ces valeureux pionniers concepteurs d'aéroplanes.

Emem



  
**S.A.B.C.A.**

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

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

# Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

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

### Hoofdstuk 6: De eerste vliegtuigbouwers

*Zonder er in te slagen met hun toestellen een betekenisvolle productiefase te bereiken, zijn toch enkele Belgische vliegtuigbouwers er toe gekomen om hun vliegtuigen met min of meer succes te doen vliegen. De oorlog zal een einde stellen aan deze lovenswaardige pogingen.*

#### De gebroeders Tips

Op een ogenblik dat nog niemand in België heeft gevlogen, beslissen in de loop van het jaar 1907 Ernest-Oscar Tips en zijn broer Maurice, allebei bezeten van de mechaniek – hun vader is fietsenfabrikant te Etterbeek – zich op de vliegtuigconstructie te storten. Ze hebben zich wel gedocumenteerd over hetgeen de gebroeders Wright en andere pioniers in de Verenigde Staten en op het oude continent hadden verwezenlijkt, maar zelf moeten ze nog alles ontdekken. Ze voeren eerst enkele proeven uit met een tweedekker-zweefvliegtuig, helemaal van bamboe en staaldraad vervaardigd en bekleed met katoenweefsel. De resultaten wijzen uit dat er een heel wat sterkere constructie nodig is. Ze bijten zich hierin onmiddellijk in vast.

Hun nieuw toestel, ook een tweedekker, is volledig gemaakt van gelaste stalen buizen, een specialiteit van de familie Tips. Het hoogte- en het richtingsroer bevinden zich voor de vleugels. Het driewielige landingsgestel is met schokdempers uitgerust en de remmen op de wielen worden bediend door het voetenstuur. De piloot zit juist voor de vleugels en bedient de drie roeren met behulp van één enkel wiel : voor- of achterwaartse beweging voor het hoogteroer, links of rechts voor de rolroeren en al draaiend aan het wiel voor het richtingsroer. Dit tot nu toe ongekende concept maakt de voeten vrij om de spoed van de schroef te wijzigen en de remmen tijdens de landing te bedienen.

De achtcilindermotor in V is gebouwd door de Pipe Automobielenmaatschappij te Brussel en ontwikkelt een vermogen van 45 pk. Hij drijft twee driebladige metalen trekschroeven aan met variabele spoed en omkeermogelijkheid. Daarenboven, en dit is een belangrijke originaliteit, bestuderen de gebroeders Tips de mogelijkheid om een derde hefschroef te monteren om zodoende verticaal te kunnen opstijgen. Het progressief vergroten van de spoed van de trekschroeven moet de mogelijkheid bieden naar de voorwaartse beweging over te schakelen. Vandaar de naam “hélicoptane” waarmee deze machine wordt bestempeld en die de gebroeders Tips aan de rand van het oefenterrein te Etterbeek construeren.

Na een eerste weinig afdoende test in het opstijgen<sup>12</sup> uitgevoerd door Maurice, de oudste van de gebroeders, verbeteren ze het toestel door het uit te rusten met een lichtere en krachtigere Gnome-motor. Maurice slaagt er in enkele vluchten in rechte lijn uit te voeren. In november 1909 zijn de gebroeders Tips present op de Grote Week van Antwerpen te Wilrijk. Het daaropvolgende jaar is hun deelname aan de meetings van Stokkel en Casteau eens te meer beperkt tot het uitvoeren van enkele rechtlijnige vluchten. Niettegenstaande de technische geavanceerdheid van hun systeem om de roeren te bedienen, zullen ze er toch niet in slagen met hun toestel een gecontroleerde bocht te nemen.

Ze geven zich rekenschap van de beperkingen van hun vliegtuig en dus stoppen Ernest en Maurice Tips de verdere ontwikkeling van dit toestel om zich met succes toe te leggen op de constructie van motoren. Ook hier geven ze het bewijs van originaliteit door roterende motoren te ontwikkelen met een kracht van 35, 50 en 85 pk, allen zonder kleppen uitgerust<sup>13</sup>, een revolutionaire formule voor die tijd.



*L'hélicoptane des frères Tips.*

*De hélicoptane van de gebroeders Tips.*

<sup>12</sup> Omdat de neus van het vliegtuig zich te hoog oprichtte, kwam het toestel in een tolvlucht terecht waardoor de schroeven ernstig werd beschadigd. Gezien deze schroeven duur waren, hadden zij houten schroeven van eigen makelij gemonteerd.

<sup>13</sup> De Tips waren zeer grondig gedocumenteerd en zochten hun inspiratie in de “sleeve valve engine” door de Amerikaan Charles Yale Knight (1868-1940) in het begin van de eeuw op punt gesteld.

De gebroeders Tips hebben zo twee belangrijke uitdagingen opgelost: zij zijn de eersten in België die in 1909 met een vliegtuig van eigen constructie vlogen en ze hebben vliegtuigmotoren gemaakt volgens het avant-gardeprincipe van werking zonder kleppen. Dit succes kan niet anders dan hun passie in de luchtvaart versterken. Deze pioniersjaren zullen bepalend zijn voor het uitstippelen van de te volgen weg voor hun toekomst. Dit zal in hoofdzaak het geval zijn met Ernest-Oscar die tijdens de Eerste Wereldoorlog zal uitwijken naar Engeland en als pionier in de luchtvaartindustrie, in de loop van de jaren 1930, naar België zal terugkeren om zich in de streek van Charleroi te vestigen waar hij zich meer dan een halve eeuw zal wijden aan de ontwikkeling van de luchtvaart.

## Alfred Lanser

Alfred Lanser is een jonge technicus die de Aeroclub Luik-Spa frequenteert vanaf zijn oprichting in 1908. Op dat ogenblik is Lanser 22 jaar oud. Het is op zijn initiatief dat een oud plein voor het opleiden van koerspaarden in de omgeving van Hasselt in een vliegveld zal worden veranderd. Lanser is er inderdaad in geslaagd om in de loop van het jaar 1909 de verantwoordelijken van de Aeroclub<sup>14</sup> er van te overtuigen zich op het plein van Kiewit te komen vestigen.

In het nummer van maart 1910 kondigt de Geïllustreerde Sportieve Revue de oprichting aan van het vliegveld Kiewit-Hasselt, 'een mooie verwezenlijking van de Aeroclub Luik-Spa op een immens plein van 6 km, zonder hindernis, zonder één boom'. Het onderschrift van de publiciteit preciseert dat men op de foto onderaan 'links M. Lanser en rechts de loods waarin zijn toestel wordt ondergebracht' bemerkt. Lanser heeft zich dus wel degelijk in het begin van het jaar 1910 gelanceerd in de constructie van een vliegtuig.

Zoals eerder reeds vermeld, is de Ridder Jules de Laminne een van de eersten die zich op Kiewit komen vestigen. Het is met hem dat Alfred Lanser op 6 juni 1910 zijn eerste vlucht uitvoert. Hij vergezelt deze laatste van Beverlo naar Kiewit en dit slechts een paar weken nadat zijn 'leraar'<sup>15</sup> te Mourmelon zijn brevet van vliegtuigbestuurder heeft behaald.

In de daaropvolgende maand beslist Alfred Lanser de constructie van zijn eigen toestel te stoppen. Nadat hij de eerste beginselen van het vliegen van Jules de Laminne had geleerd, schaft hij zich ook een "Henri Farman" toestel aan. Het is met dit toestel dat hij verschillende 'premières' zal uitvoeren waaronder op 10 juli 1910 een vlucht met als bestemming de Wereldtentoonstelling te Brussel. Twee dagen later realiseert hij een uitzonderlijk feit: hij is de eerste om de hoofdstad te overvliegen en op uitnodiging van de Vorst te komen landen aan het Koninklijk Paleis van Laken.



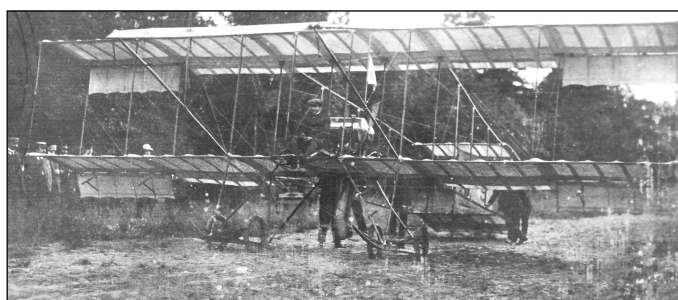
*Lanser au décollage à Kiewit.*

*Lanser bij het opstijgen te Kiewit*

Eind juli neemt hij met succes deel aan de grote meeting van Stokkel en heeft zodoende de gelegenheid zich te meten met de beste Belgische piloten.

*Alfred Lanser à Marcinelle la même année.*

*Alfred Lanser hetzelfde jaar in Marcinelle.*



Onder de door Alfred Lanser verwezenlijkte prestaties noteren we vooral de vlucht Parijs-Brussel die hij uitvoerde van 29 december 1910 tot 1 januari 1911. Na afloop van zijn prestatie wordt hij door Koning Albert I terug op het kasteel van Laken uitgenodigd. Terwijl hij op het einde van de dag terugkeert naar Etterbeek, verdwaalt hij: er wordt verteld dat hij daardoor de eerste nachtvlucht in België uitvoerde. Begin april 1911 doet Lanser terug van zich spreken. Hij neemt zijn drie zusters met zich mee op een vlucht van Kiewit naar Sint-Agatha-Berchem en verwezenlijkt aldus over een afstand van 87 km een wereldrecord met drie passagiers.

Tijdens de maand augustus 1911 neemt hij met dezelfde tweedekker Farman succesvol deel aan de Ronde van België.

<sup>14</sup> Op 11 maart 1910 wordt er een akkoord ondertekend tussen alle betrokken partijen – de provincies Luik en Limburg, de stad Hasselt, de Clubverantwoordelijken – om de exploitatiemodaliteiten van het vliegveld te bepalen.

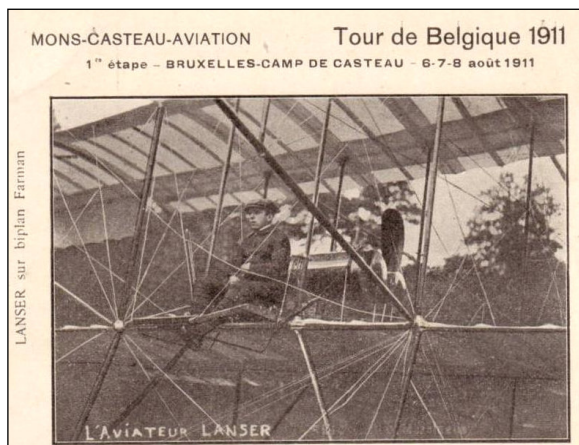
<sup>15</sup> In die tijd sprak men nog niet van "moniteur" of "instructeur".



*Tour de Belgique à Casteau (août 1911).*

*Ronde van België te Casteau (augustus 1911).*

In september 1912 schrijft Lanser zich in met een totaal nieuw toestel van eigen ontwerp voor deelname aan de internationale wedstrijd voor watervliegtuigen te Temse<sup>16</sup>. De sleden en de wielen worden bij wijze van vlotters vervangen door tegenover elkaar geplaatste benzineblikken. In feite is Lanser de enige Belg die officieel deelneemt aan deze meeting<sup>17</sup>. Hij eindigt zevende en gaat daarmee de Franse specialisten Train, Gobé en Besson vooraf, deze laatste met een ander Belgisch toestel ontworpen door Léon de Brouckère waarop in volgende paragraaf wordt teruggekomen.



Jules de Laminne die veel waardering had voor Alfred Lanser, zal van hem zeggen dat hij één van de meest verstandige mensen was die hij kende. 'Een grote technicus die onder andere de uitvinder is van het systeem om de benzinetanks met een elastisch product te omwikkelen. Dit systeem dat de dichtheid verzekert, zelfs nadat het doorboord werd met kogels, heeft tijdens de oorlog het leven van talrijke piloten gered<sup>18</sup>'. Gezien hij niet de minste hulp noch aanmoediging vanwege de Belgische autoriteiten mocht ontvangen, zal Lanser zijn dichtheidssysteem voor benzinetanks aan de geallieerde legers aanbieden en het is uiteindelijk Frankrijk dat zijn uitvinding zal aannemen en op militaire toestellen toepast.

Op het einde van het conflict zal Lanser uitwijken naar Zwitserland en vervolgens naar de Verenigde Staten waar hij een opmerkelijk zakenman zal worden.

*Alfred Lanser sur biplan Jouveneau à Kiewit.*

*Alfred Lanser op Jouveneau- dubbeldekker te Kiewit*



Diegenen die hem gekend hebben zullen over hem getuigen dat hij een piloot was met een bewonderenswaardige koelbloedigheid, begaafd met zelfzekere en snelle reflexen. Als technicus zonder weerga en een genie als uitvinder, eindigt Lanser zijn leven in Venezuela waar hij te Caracas op 74-jarige leeftijd op 25 maart 1960 overlijdt.

## **Émile Allard (1883-1950) en Léon de Brouckère (1885-...)**

Onder de piloten en de vliegtuigbouwers van België die de constructie van toestellen met een zeker succes betrachten, moet men eveneens Émile Allard en Léon de Brouckère vermelden.

Émile Allard heeft in 1907 aan de Luikse universiteit het diploma behaald van mijningenieur en in 1908 ook, zoals Pierre de Caters, dat van elektrisch ingenieur aan het Instituut Montefiore van dezelfde universiteit.

Nadat hij enkele maanden heeft doorgebracht bij de Vennootschap Cockerill, beslist Émile Allard van zich in de luchtvaart te lanceren. Zoals het merendeel van de eerste Belgische vliegeniers, begeeft hij zich naar Mourmelon om er te leren vliegen. Het is met een Voisin, uitgerust met een Belgische motor Vivinus, dat hij zijn eerste vluchten zal uitvoeren. Op 3 maart 1910 overhandigt de Belgische Aeroclub hem het pilotenbrevet N°4 en begin mei neemt hij met een andere Belg, Arthur Duray, deel aan zijn enige luchtmeeting tijdens de Week van Touraine.

<sup>16</sup> De Franse ingenieur Henri Fabre is de uitvinder van het watervliegtuig. Louis Paulhan is de man die hiermee de eerste vluchten uitvoert die op 28 maart 1910 plaatsvinden op het meer van Berre in de Bouches-du-Rhône.

<sup>17</sup> Fernand Verschaeve (Belgisch brevet N°17), testpiloot bij de firma van de gebroeders Bollekens, is ook ingeschreven maar dan met een Jero Farman. Omdat hij echter niet aanwezig was van bij het begin van de competitie, komt zijn naam dan ook niet voor in het klassemment van de proef.

<sup>18</sup> De Hanriot-Dupont van Willy Coppens werd uitgerust met dit beschermingssysteem, wat de Engelsen juist omschreven als : *self-sealing tank (zelfdichtende tank)*. In zijn in 1947 verschenen werk 'Herklasseringen' verhaalt Willy Coppens hoe dit systeem dat hem werd geschonken door de constructeur van het vliegtuig M. Hanriot, het leven van zijn vriend Maurice Jamar heeft gered terwijl deze laatste tijdens een operationele opdracht met zijn toestel vloog.

Bij zijn terugkeer in België beslist hij een luchtvaartmaatschappij op te starten. Als metgezel heeft hij Léon de Brouckère, een andere Luikenaar die zijn eerste wapenfeiten als ballonvaarder heeft gerealiseerd. Hij heeft onder andere in 1909 deelgenomen aan de Gordon-Bennett-beker.

Het doel van de vennootschap is 'de studie en de constructie van vliegtuigen en propellers'. De fabriek is in Herstal gevestigd en de werkplaats van onze beide Luikenars bevindt zich op het vliegveld van Kiewit-Hasselt waar zij Jules de Laminne en Alfred Lanser vervoegen.

In de loop van de maand september 1910 lanceren Allard en de Brouckère zich in de constructie van een tweedekker die de eigenschappen van de vliegtuigen Farman dicht benadert. Zoals dit het geval is op het toestel van Lanser, is de motor echter voor de vleugels gemonteerd en het hoogteroer naar achter geplaatst.

Ongelukkig genoeg zal Émile Allard deze ingeslagen weg niet verder volgen gezien de zaken in de luchtvaart zeker niet al te winstgevend zijn.

In de loop van de Eerste Wereldoorlog behaalt Émile Allard in mei 1917 zijn brevet van militair piloot en wordt hij afgedeeld bij de Technische Luchtvaartdienst te Calais onder het bevel van kapitein Georges Nélis.

Opnieuw in het burgerleven zal Émile Allard nog de gelegenheid hebben zich in de luchtvaartwereld te onderscheiden als wetenschapper aan het von Karman-instituut waarvan hij de eerste directeur wordt, en als raadgever bij de Nationale Luchtvaartmaatschappij Sabena.



*Léon de Brouckère à Genk*

*Léon de Brouckère te Genk*



*et au camp de Beverlo en 1912.*

*en in het kamp van Beverlo in 1912.*

Na het vertrek van Émile Allard in 1911, vervolgt Léon de Brouckère de fabricatie van houten schroeven en bouwt hij de vliegtuigen van de Fransman Deperdussin van wie hij de licentie heeft bekomen.

Tijdens hetzelfde jaar open hij een vliegschool in Kiewit en vervolgens in Genk, waar hij de eigenaar van het vliegveld wordt. Verschillende kandidaat-officieren zullen er hun burgerbrevet komen behalen <sup>19</sup>.



*Les hangars de Léon de Brouckère à Kiewit.  
De loodsen van Léon de Brouckère te Kiewit*



*Paul Hanciau sur Deperdussin- de Brouckère.  
Paul Hanciau met een Deperdussin-de Brouckère*

Hij bouwt onder andere de eendekker Deperdussin van Henri Crombez<sup>20</sup> waarmee deze laatste begin mei 1913 de eerste postvlucht in Europa maakt, tussen Gent (Sint-Denijs-Westrem) en Brussel (Sint-Agatha-Berchem).

Nog steeds in 1911 levert Léon de Brouckère aan de KNIL (Koninklijk Nederlands Indisch Leger) drie toestellen die hij onder licentie heeft gebouwd: twee Farman's en één Deperdussin.

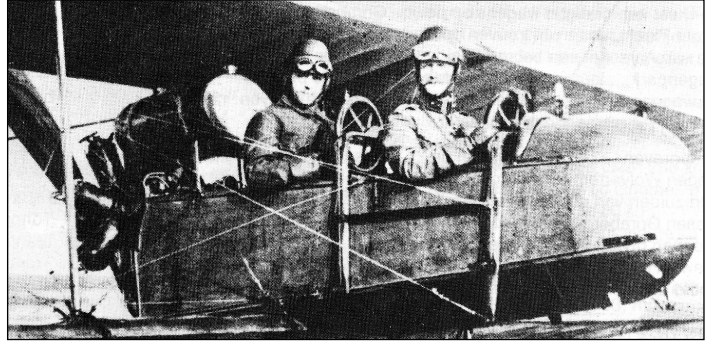
<sup>19</sup> Met Paul Hanciau (brevet N°34) als instructeur.

<sup>20</sup> Wanneer op 2 augustus 1914 de mobilisatie uitgevaardigd wordt in België, stelt Henri Crombez zich met zijn toestel spontaan ten dienste van de militaire luchtvaart. Hij zal verschillende verkenningsopdrachten uitvoeren tijdens de eerste uren van het conflict. Op 6 augustus is hij verplicht zijn Deperdussin op het vliegveld van Ans-lez-Liège achter te laten. Later zal Henri Crombez een van de piloten van Koning Albert worden.

*Hanciau et un officier hollandais dans un Farman livré à la KNIL.*

*Hanciau en een Hollandse officier in een Farman die aan de KNIL geleverd wordt.*

Nog steeds in 1911 levert Léon de Brouckère aan de KNIL (Koninklijk Nederlands Indisch Leger) drie toestellen die hij onder licentie heeft gebouwd: twee Farman's en één Deperdussin.



In 1912 construeert hij een ééndekker-watervliegtuig. Dit toestel neemt in september 1912 op de Schelde te Temse deel aan de Internationale Wedstrijd voor Watervliegtuigen. Het wordt door de Fransman Busson gevlogen. Tijdens een poging voor een duurvlucht op 10 september, slaat de motor kort na het opstijgen af. Het watervliegtuig gaat over de kop en komt zwaar neer in de bomen aan de Scheldeboorden. De piloot komt er zonder al te veel erg vanaf maar zijn mecaniciens Alexandre Borie die hem tijdens deze vlucht vergezelt, is ernstig gewond en overlijdt enkele dagen later.

Bij het begin van de vijandelijkheden verlaat Léon de Brouckère België en begeeft hij zich naar Nederland. Hij voegt zich bij Henry Wijnmalen, één van de eerste Nederlandse vliegeniers. Deze laatste heeft de leiding overgenomen van een constructiebedrijf voor vliegtuigen, een fusie van de Nederlandse Vliegtuigenfabriek met de Automobielenvereniging Spyker van de Amsterdammer Trompenburg. Het is onder de naam van Spyker dat de firma de eerste luchtvaartindustrie van Nederland wordt en een honderdtal toestellen bouwt: vooreerst de vliegtuigen Farman en Nieuport onder licentie en vervolgens haar eigen toestellen Spyker. Het is niet geweten hoelang de Brouckère in Holland heeft gewerkt. In ieder geval keert hij niet meer terug naar de Belgische luchtvaartwereld.

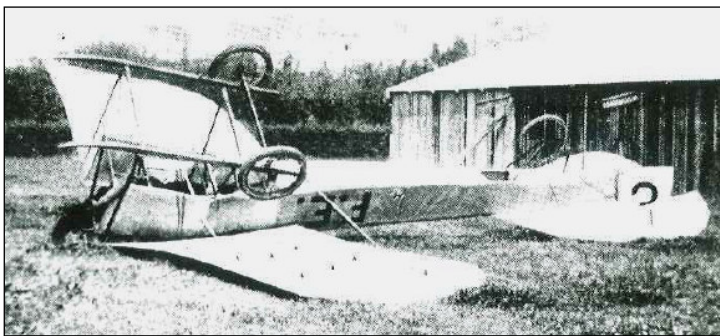
## **Maurice “Teddy” Franchomme (1892-1976)**

Geboren te Schaarbeek op 27 december 1892. Maurice Franchomme is afkomstig van een Brusselse textielfamilie. Aangetrokken door de mechaniek, schetst de jonge Franchomme op de leeftijd van 14 jaar een eerste zweefvliegtuig. In 1909 tekent hij wat realistischer een eerste eendekker met een lengte van 8 m en een spanwijdte van 8,50 m, die hij eveneens laat bouwen. Het landingsgestel is van een voor dit tijdstip klassieke uitvoering met sleden en wielen.

Het toestel schijnt nochtans geen voldoening te hebben gegeven en Franchomme laat een tweede eendekker construeren door de gebroeders Duet. Het zal worden geëxposeerd in 1910 ter gelegenheid van het IXe Automobielen- en Luchtvaartsalon van Brussel. Het betreft hier een kleiner vliegtuig (twee meter minder in lengte en in spanwijdte), met een totaalgewicht van 125 kg, uitgerust met een driecilindermotor, een vermogen van 24 pk en een schroef van de Belgische motorrenner Delfosse.

De proefvluchten hebben plaats te Sint-Agatha-Berchem. Ongelukkig wordt in de loop van de maand september het toestel tijdens een storm ernstig beschadigd.

Doch dat hindert hem niet en Franchomme die nog geen twintig jaar is, zet zich aan het werk en ontwerpt een nieuw toestel dat hij voorvliegt ter gelegenheid van het Salon van 1911. Deze keer gaat het om een eendekker met hoge vleugels en een volledig beklede romp. Het dragende oppervlakte is vergroot van 12 naar 18 m<sup>2</sup>, de motor nog steeds een driecilinder-Delfosse waarvan het vermogen opgedreven werd van 24 naar 32 pk en het totaalgewicht van het vliegtuig bijna verdubbeld tot 225 kg. Het wordt eveneens getest te Sint-Agatha-Berchem maar het toestel wordt ongelukkig hetzelfde jaar vernield, zoals op de foto hieronder is weergegeven.



*Le Franchomme à aile haute de 1911, détruit lors des essais à Berchem-Sainte-Agathe.*

*De Franchomme met hoge vleugel in 1911, vernield tijdens de proefvluchten te Sint-Agatha-Berchem*

Maar Franchomme is er de man niet naar om de armen te laten hangen en op het Salon van 1912 presenteert hij een nieuwe eendekker met meer klasse en nog steeds

uitgerust met dezelfde Delfosse-motor.

Op de foto (hoger, in de Franstalige tekst), genomen te Sint-Agatha-Berchem voor de loods van de ‘Vliegtuigen Lanser’, kan men het toestel van Franchomme (op de voorgrond) vergelijken met een Deperdussin. Het verschil zit vooral op het niveau van

de profielbreedte van de vleugel. Het vliegtuig zal worden gevlogen door Paul Hanciau (op de foto aan de stuurknuppel). Maurice Franchomme zal zelf nooit vliegen met de door hem ontworpen toestellen.

Op de vooravond van de Duitse inval te Brussel, zal het vliegtuig door de Genie worden vernietigd zodat het niet in de handen van de vijand kan vallen... Een Santos-Dumont en een Deperdussin zullen hetzelfde lot ondergaan!

Tijdens de Grote Oorlog wordt Teddy Franchomme jachtpiloot. Hij vliegt onder andere op Nieuport en op Spad Hispano. Na de oorlog zal hij verder, langs het reservekader om, contact blijven houden met de luchtvaart. Eind 1934 voert hij ten private titel een snelle luchtpostverbinding uit tussen België en Belgisch Congo<sup>11</sup>.

Teddy Franchomme treedt de geschiedenis van de luchtvaart binnen als de jongste vliegtuigbouwer die België ooit heeft gekend.

## César Battaille (1882-1963)

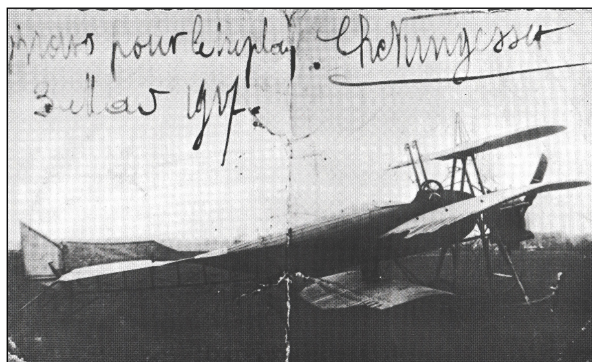
De familie Battaille is afkomstig van de streek van Amougies, dicht bij Ronse. César Battaille is de zoon van een industrieel, gespecialiseerd in de productie van chemische meststoffen. Hij wordt mijnningenieur nadat hij zijn hogere studies voltooid heeft in Bergen en in Brussel. Zijn eerste contact met de luchtvaart dateert van 1909 tijdens de eerste grote vliegmeeting van Reims. Nauwelijks terug in Basècles, woont hij in september de Week van de Luchtvaart van Doornik bij. Is het het zien van de driedekker van een andere Belgische vliegtuigbouwer, Walther Bulot, dat hem ertoe aanzet een driedekker te ontwerpen? Dat zou kunnen.

De constructie van zijn toestel loopt over de jaren 1911 en 1912. Het is het werk van twee werklieden van de fabriek van Basècles op basis van de plannen van César Battaille.

Het toestel is enig in zijn soort, in die zin dat het, zoals hij het in zijn lastenboek beschrijft, gaat om een 'vliegtuig met variabele snelheid en met gestuurde invalshoek'. Het vliegtuig is ontworpen met een vast hoofd draagvlak van 18 m<sup>2</sup> en twee beweegbare draagvlakken met een kleinere oppervlakte van 6 m<sup>2</sup>, met instelbare invalshoek die de piloot in vlucht kan verstellen naargelang de gewenste effecten (men kan zo de snelheid in vlucht vermeerderen en ze verminderen op het ogenblik van de landing). Maar Battaille sluit andere varianten niet uit. In zijn aanvraag voor het brevet van uitvinding, opgesteld op 26 augustus 1911, preciseert hij dat 'het toestel kan worden voorzien van vaste draagvlakken, of van drie verstelbare draagvlakken of van één of twee verstelbare draagvlakken'.

Het vliegtuig is uitgerust met een viercilindermotor Grégoire (GYP) met een vermogen van 40 pk. Teneinde het zwaartepunt van de motor te verlagen, worden de cilinders omgekeerd gemonteerd, dus met de krukas aan de bovenkant.

Vloog het toestel werkelijk? Men kan het denken gezien de inscriptie die op de keerzijde van de foto voorkomt. De eerste vlucht zou plaats gevonden hebben op 16 augustus 1911 met de Fransman Jean Chassagne als piloot.



Dédicace de Charles Nungesser en 1917.  
Opdracht van Charles Nungesser in 1917.



Jean Chassagne à bord du triplan Battaille  
Jean Chassagne aan boord van de driedekker Battaille

Inscription qui figure sur le dos de l'image de gauche.

Aantekening die voorkomt op de rug van de linkse afbeelding

Avion à incidence commandée  
Brevet n° 238402 Belgique  
a volé le 16 août 1911 - à Basècles -  
César Battaille Ing. Basècles -

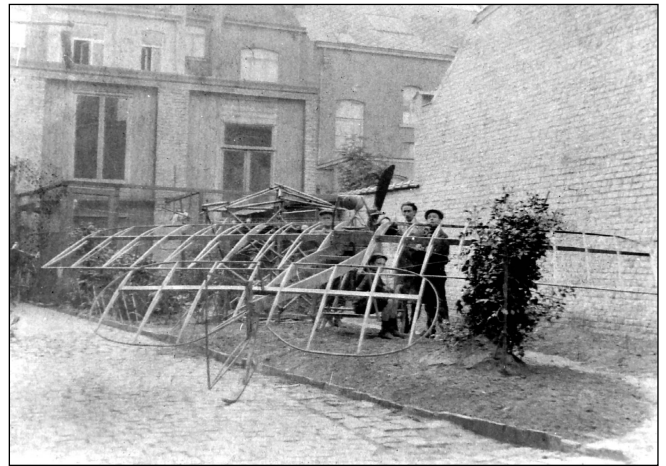
De Eerste Wereldoorlog maakt een einde aan de proefvluchten met het toestel<sup>12</sup>.

<sup>11</sup>De eendekker Comet van de Havilland is op 20 december 1934 in Evere vertrokken met Teddy Franchomme aan de sturen en aangekomen op 22 december in Leopoldstad. Het vliegtuig vertrekt opnieuw de 26<sup>ste</sup> en is terug in Brussel de 28<sup>ste</sup> met de post die 's anderendaags in de Belgische brievenbussen zal worden afgeleverd.

*Structure de l'aéroplane monoplan construit pour Teddy Franchomme.*

*Structuur van de eerste eendekker, gebouwd door Teddy Franchomme.*

Bij de Duitse inval aarzelt César Battaille geen ogenblik. Hij geeft zich op volgens de geijkte formule 'de tijd dat het leger op voet van oorlog zal blijven'. Hij wordt ingelijfd bij het Belgische Luchtvaartpark te Antwerpen. Met zijn steeds waakzame geest zal César Battaille verschillende soorten munitie uitdenken die hem ertoe zullen brengen om aangeduid te worden voor de Technische Dienst van de Militaire Luchtvaart te Calais in april 1915. César Battaille zal als vindingrijk en pragmatisch genie, de grote wapenmeester van de Belgische luchtvaart worden. Het vervolg van zijn schitterende traject wordt beschreven in het deel gewijd aan 'Het vliegtuig als luchtwapen'.



## **De gebroeders Druet**

Onder de pioniers van de vliegtuigbouw moeten we beslist de gebroeders Druet vermelden. Zoals we het al aangaven voor Teddy Franchomme, moeten we de bouw van zijn derde toestel toeschrijven aan Montalvy en Léon Druet. Blijkbaar zijn ze hun opzoekingen begonnen in het domein van de automobielen. Vanaf 1905 beginnen ze echter met luchtvaart: eerst nog met een project van een zwever-vliegtuig en daarna met een volledig uit bamboe vervaardigde tweedekker.

Volgens inlichtingen afkomstig van hun jongste broer Vital, zouden Montalvy en Léon Druet er in geslaagd zijn om in het begin van 1906 hun toestel te laten vliegen van op het manoeuvreterrein van Etterbeek

Het vliegtuig zou een honderdtal meter hebben afgelegd. Eerste vlucht door een Belg in België? De vraag kan gesteld worden maar het is lastig om die informatie een zekere geloofwaardigheid toe te kennen. De Franse journalist André Pernet, die er in 1959 over vertelt, levert echter te weinig elementen om de waarachtigheid van die feiten toe te laten.

Wat er ook van zij, de gebroeders Druet hebben bekendheid gekregen en diverse ontwerpers hebben op hen een beroep gedaan. In 1907 vertrouwen Adhémar de la Haut en Uldarique Marga hun de bouw toe van hun 'Hommel'. Zoals al aangetoond in het eerste hoofdstuk over de voorlopers, geraakt de 'Hommel' niet verder dan een maquette en kunnen de gebroeders Druet hun eigen vliegtuigontwikkelingen verderzetten.

Eerst een tweedekker, helemaal uit stalen buizen en aangedreven door een kleine motor van 25 pk. Het toestel wordt uitgetest op de Nationale Schietbaan van Brussel en ook tijdens de Viegweek van Spa op het veld van Malchamp, de 23 september 1909. Maar het vliegtuig geraakt niet echt van de grond. Meer dan wat sprongen heeft het niet gemaakt. Volgens sommige bronnen zou het vliegtuig ook zijn voorgesteld tijdens de eerste luchtvaartmanifestatie van Antwerpen. Het zou dan de 24 oktober 1909 in Wilrijk zijn vernield tijdens een storm.

Daarna worden twee andere eendekkers gebouwd, resp. in 1909 en in 1910. Ook die nieuwe toestellen kennen echter niet het verwachte succes. Het eerste verdwijnt mysterieus in de handen van hun monteur, het tweede geraakt niet van de grond omdat de nieuwe motor de geest geeft bij vliegtests tijdens de meeting van Ransart in augustus 1910.

De gebroeders Druet hebben daarna nog deelgenomen aan diverse realisaties. O. a. Jean Batenburg en Teddy Franchomme doen een beroep op hen. Het vliegtuig dat ze bouwen naar de plannen van deze laatste vormt ongetwijfeld hun mooiste realisatie. Tijdens het Salon van Brussel van 1913 stellen ze een laatste toestel voor: een eendekker-'watervliegtuig' met een driecilindermotor van 50 pk en van eigen ontwerp. Er is echter geen spoor van vliegtests. Ook nu weer zal de oorlog een einde stellen aan het werk van die kranige pioniers en vliegtuigontwerpers.

Emem

Vertaling: Paul en Marie-Christine Buyse

---

<sup>12</sup> Het toestel moet op dit ogenblik in herstelling zijn geweest want wanneer de restauratieploeg van oude vliegtuigen van het Koninklijk Legermuseum te Brussel de resten van het vliegtuig te Basècles heeft teruggevonden, werd vastgesteld dat het voorste gedeelte van de romp vernieuwd was. Het gerestaureerde vliegtuig is één van de kleinoden van de afdeling Luchtvaart van dit museum geworden.



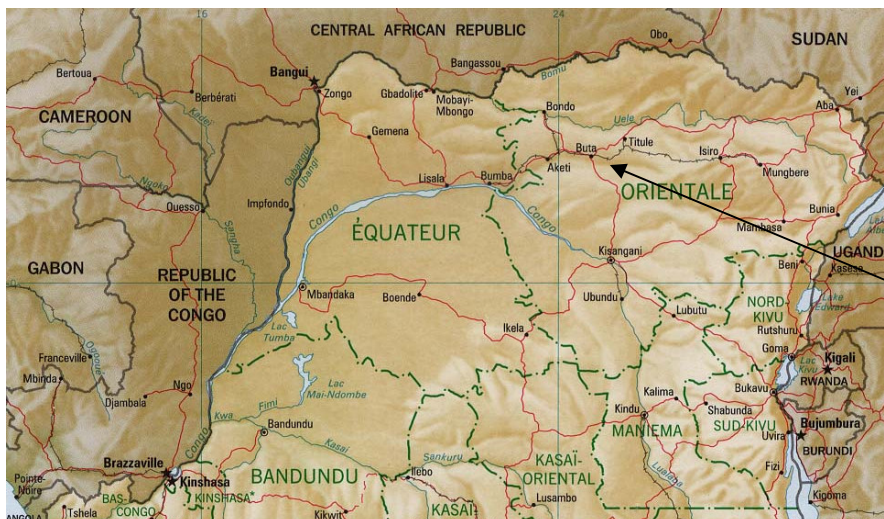
# H-21 LOST IN BUTA : latest news

Dans le magazine précédent, nous avons mentionné que le Ministre De Crem avait autorisé l'organisation d'une expédition afin de se rendre sur les lieux de l'accident de l'hélicoptère H-21 survenu le 27 juin 1965 dans le Nord-Est du Congo près de Buta. Il y a trois ans, nous avons adressé une première lettre au Ministre de la Défense André Flahaut à ce sujet. Peu avant de quitter sa fonction, le Ministre Flahaut avait finalement marqué son accord pour l'organisation d'une telle expédition.

Nous ne pouvons que nous réjouir de la décision du Ministre De Crem visant à prendre concrètement les mesures nécessaires à l'organisation de cette expédition et tenons à féliciter tous les intervenants (e.a. Poly Stevens, Padre Quertemont et Michel Huart) dans ce dossier pour leur grande persévérance à le faire aboutir.

In het vorige magazine hadden we al gemeld dat minister De Crem ingestemd had met de organisatie van een expeditie. Die zou ter plaatse gaan van het ongeval met de H-21 helikopter dat op 27 juni 1965 in het noordoosten van Congo nabij Buta plaats had. Drie jaar geleden hadden we hierover een eerste brief geschreven aan Defensie-minister André Flahaut. Kort voordat hij die functie neerlegde, had minister Flahaut zijn uiteindelijk akkoord gegeven voor de organisatie van dergelijke expeditie.

We kunnen ons alleen maar verheugen over de beslissing van minister De Crem om nu daadwerkelijk concrete maatregelen te gaan nemen die zo een expeditie vergt. We stellen er prijs op om alle actoren van dit dossier (o.a. Poly Stevens, padre Quertemont en Michel Huart) te bedanken voor hun grote doorzettingsvermogen in deze zaak.



Buta



LE MINISTRE

Madame Nancy Jacobs  
Rue de la Station, 64  
7321 BLATON

Madame,

Comme je vous l'ai annoncé dans ma lettre du 23 décembre 2008, l'Etat-major de la Défense a étudié la faisabilité d'une expédition qui rechercherait sur place les restes de l'accident d'hélicoptère dans lequel votre père était impliqué.

Il ressort de cette étude qu'une telle expédition est réalisable pour des militaires qui disposent d'une excellente condition physique. Certaines mesures préalables doivent cependant être prises pour la sécurité de notre personnel.

Sur base de ces résultats, j'ai chargé l'Etat-major de la Défense d'exécuter cette expédition, dès que les conditions requises seront remplies.

Bien entendu, je ne manquerai pas de vous tenir régulièrement informée de la suite qui sera donnée à cette affaire.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pieter DE CREM

MINISTÈRE  
VAN LANDSVERDEDIGING

Brussel, de 29-05-2008



DE MINISTER

Mevrouw I. SALOME, weduwe ALLAEYS  
Koninklijke Baan, 175/401

8670 KOKSIJDE

.be

QUE - BELGIË - BELGIEN - BELGIUM

311 - Fax : 02/550 29 19 - EMail : [cabinet@mod.mil.be](mailto:cabinet@mod.mil.be) - WEB : <http://mod.fgov.be/>

Geachte Mevrouw,

Zoals ik het in mijn brief van 23 december 2008 aankondigde, heeft de Defensiestaf de haalbaarheid bestudeerd van een expeditie die ter plaatse naar resterende sporen zou zoeken van het helikopterongeval waarin uw echtgenoot was betrokken.

Uit deze studie blijkt dat een dergelijke expeditie haalbaar is voor militairen die over een uitstekende fysieke conditie beschikken. Er dienen vooraf wel nog enkele voorwaarden voor de veiligheid van ons personeel vervuld te zijn.

Op basis van deze resultaten heb ik de Defensiestaf opgedragen om de expeditie uit te voeren, zodra de gestelde voorwaarden vervuld zijn.

Ik zal uiteraard niet nalaten om u op regelmatige basis te informeren over het gevolg dat hieraan wordt gegeven.

Met de meeste hoogachting,

Pieter DE CREM

.be

BELGIQUE - BELGIË - BELGIEN - BELGIUM

# Inauguration en Ecosse d'une plaque dédiée à l'équipage du K-14.

## Inhoudiging in Schotland van een gedenkplaat voor de bemanning van de K-14.

**L**e Douglas C-47B immatriculé K-14 à la Force Aérienne Belge (169 Wing, 366 Squadron) s'écrasait le 10 avril 1947 par très mauvais temps dans les hautes collines d'Ecosse; aucun des six membres d'équipage n'y survécut.

Le Capitaine Aviateur Roger Loyen (commandant de bord), l'Adjudant Aviateur André Dierickx (navigateur) et l'Adjudant Félix Curtis (radio) avaient décollé d'Evèrè à bord du K-14 à destination de Prestwick en Ecosse. Ils emmenaient un équipage qui devait ramener un Airspeed Oxford en Belgique; ce dernier était constitué du Capitaine Aviateur Olivier Lejeune, de l'Adjudant Aviateur Michel Cardon et de l'Adjudant Aviateur André Rodrique. Le Dakota K-14 devait, en outre, rapatrier les équipages des deux autres appareils de ce type convoyés chez Scottish Aviation à Prestwick pour y être révisés.

En ce jeudi 20 août 2009, une plaque commémorant cet événement tragique a été dévoilée, à l'instigation des ASBL Dakota et Hangar Flying, par le Lieutenant-Général Albert Debêche et le Lieutenant-Général René Hoeben dans les locaux du Dumfries and Galloway Aviation Museum, proche du site du crash. Une importante délégation du 15<sup>ème</sup> Wing, emmenée par son Chef de Corps, le Colonel Aviateur Bernard Flamang, assistait à cette inauguration. Une équipe de Hangar Flying avait localisé et reconnu le site inhospitalier du crash en mai 2008.

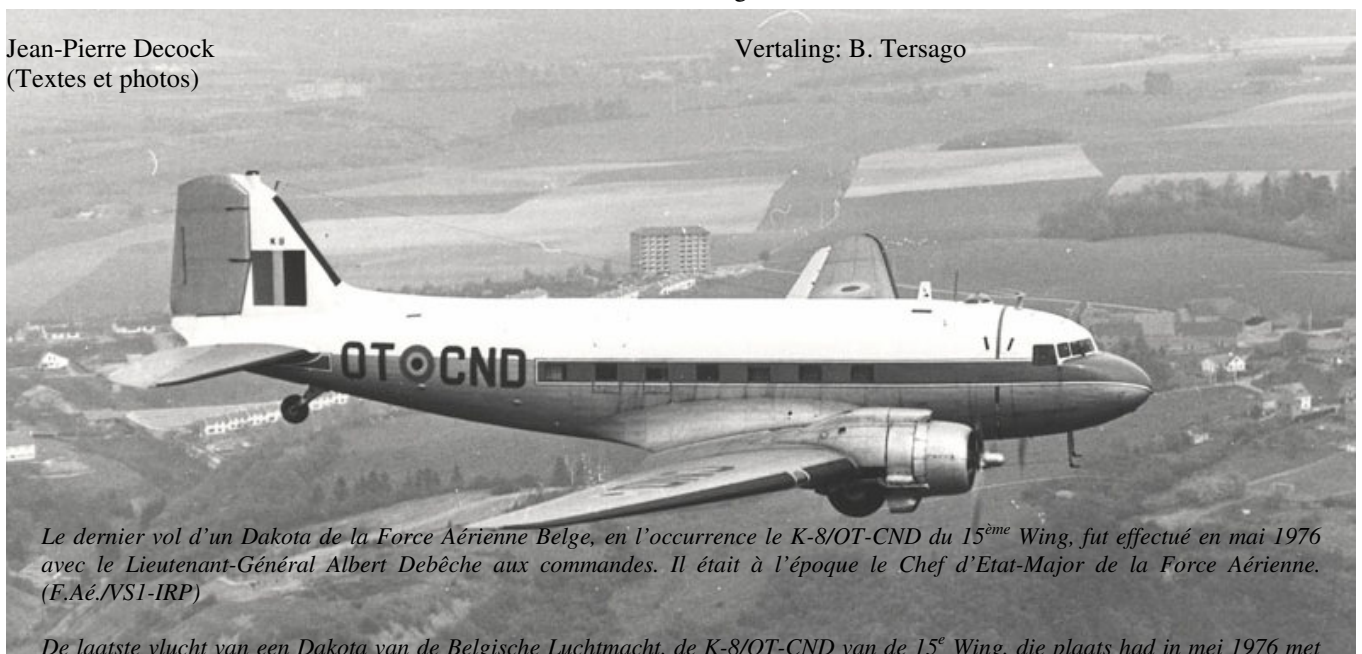
**O**p 10 april 1947 crashte de Douglas C-47B van de Belgische Luchtmacht (169 Wing, 366 Squadron) met kenletters K-14 bij zeer slecht weer in de Schotse hoogvlakte; van de zes bemanningsleden overleefde er geen enkele.

Kapitein-vlieger Roger Loyen (boordcommandant), adjudant-vlieger André Dierickx (navigator) en adjudant Félix Curtis (radio) waren met de K-14 uit Evèrè opgestegen met bestemming Prestwick in Schotland. Ze brachten een bemanning over die een Airspeed Oxford naar België moest terugvliegen; die laatste bestond uit kapitein-vlieger Olivier Lejeune, adjudant-vlieger Michel Cardon en adjudant-vlieger André Rodrique. De Dakota K-14 moest daarenboven de bemanningen terugbrengen van twee andere toestellen van dat type, die voor revisie naar Scottish Aviation in Prestwick waren overgevlogen.

Op donderdag 20 augustus 2009 werd door de luitenant-generaals vlieger Albert Debêche en René Hoeben op aansporen van de vzw Dakota en Hangar Flying, een gedenkplaat onthuld die aan de tragische gebeurtenis herinnert, in de lokalen van het Dumfries and Galloway Aviation Museum, vlak bij de crashsite. Een belangrijke delegatie van de 15<sup>e</sup> Wing, onder de leiding van korpscommandant kolonel-vlieger Bernard Flamang, woonde de plechtigheid bij. In mei 2008 had een ploeg van Hangar Flying de onherbergzame site van de crash gelokaliseerd en verkend.

Jean-Pierre Decock  
(Textes et photos)

Vertaling: B. Tersago



*Le dernier vol d'un Dakota de la Force Aérienne Belge, en l'occurrence le K-8/OT-CND du 15<sup>ème</sup> Wing, fut effectué en mai 1976 avec le Lieutenant-Général Albert Debêche aux commandes. Il était à l'époque le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne. (F.Aé./VSI-IRP)*

*De laatste vlucht van een Dakota van de Belgische Luchtmacht, de K-8/OT-CND van de 15<sup>e</sup> Wing, die plaats had in mei 1976 met luitenant-generaal Albert Debêche aan de sturen. Hij was toen Stafchef van de Belgische Luchtmacht. (LuM/VSI-IRP)*





Les diverses délégations assistant à l'inauguration de la plaque commémorative posent devant le T-33 ex-Force Aérienne Belge (FT-36) du Dumfries & Galloway Aviation Museum. Au centre, le Révérend McKenzie qui prononça l'oraison de circonstance, le Provost (bourgmestre) de Dumfries l'honorable Jack Groom portant le collier confirmant son statut de premier citoyen de cette ville de 35.000 âmes ; à sa gauche, le Lieutenant-Général Albert Debêche, le Lieutenant-Général René Hoeben, président de l'ASBL Dakota, le Colonel Bernard Flamang, Chef de Corps du 15<sup>ème</sup> Wing et, à l'extrême droite, le « piper écossais pur jus » Mr McDonald dont la cornemuse égrenna quelques notes en souvenir de l'équipage disparu. Le FT-36 porte toujours, sous sa canopée, la mention de l'un de ses derniers pilotes, à savoir l'Adjudant Robert « Dock » Dockuière dont la voix de stentor était réputée à la 11<sup>ème</sup> escadrille...



De delegaties die de inhuldiging van de gedenkplaat bijwoonden, poseren voor de ex-Belgische Luchtmacht T-33 (FT-36) van het Dumfries & Galloway Aviation Museum. In het midden eerwaarde McKenzie die de gelegenheidstoespraak hield, de provoost (burgemeester) van Dumfries, de honorabele Jack Groom met het halssnoer dat zijn status als eerste burger van deze kleine stad van 35.000 zielen bevestigt; links van hem luitenant-generaal Albert Debêche, luitenant-generaal René Hoeben, voorzitter van de vzw Dakota, kolonel Bernard Flamang, korpscommandant van de 15<sup>de</sup> Wing en uiterst rechts de rasechte Schotse piper Mr McDonald wiens doedezak enkele muzieknoden liet weerklinken ter herinnering aan de omgekomen bemanning. De FT-36 draagt onder de cockpitkoepel trouwens nog altijd de naam van een van zijn laatste piloten, nl. adjudant Robert "Dock" Dockièrre wiens stentorstem in het 11<sup>e</sup> smaldeel erg befaamd was...



# UIT DE OUDE DOOS

De 125<sup>e</sup> promotie

## SOUVENIR, SOUVENIR

La 125<sup>ième</sup> promotion



(mei 1954)

(mai 1954)

### **Van links naar rechts (staande)– de gauche à droite (debout):**

Proot Laloux - Brems - Mans - Mommens - Wauters - Davoine - Dechamps - Van Goethem - D'Hert - De Landtsheer - Ravijts - D'Haese W. - Van Bogaert (Univ) - Sterpin - Dethier - Meyus - Guillot-Pingue - Iforge - CremersVercammen - Hollebosch - Lehardy - Sal(pe)teur - Brokken - Boussu - Delforge - Cremers

### **Van links naar rechts (gehurkt)– de gauche à droite (accroupis):**

Vermeulen - du Roy de Blicky (univ) - Blomme - Krauthausen - Delvaux - Coulée - Lambot - Langen - Mouzon - D'Haese Ch. - Hoes - Vereecke - Michel (PAM)

### **Instructeurs:**

Maj Willocq - Capt Philippart - Olt Stouten - Sgt Souvenir

**Afwezig/absent : J. Jongen (gewond in Chièvres - Blessé à Chièvres)**

**In totaal dus 41 gebrevetteerden !**

**Donc au total 41 brevetés !**

### **Wat was er zo speciaal aan die promotie?**

- Ze was de laatste die de volledige opleiding in België had gevolgd. De 126<sup>e</sup> promotie zou de eerste zijn die haar GVO (Gevorderde Vliegopleiding) in Kamina zou volgen.
- Ze was ook de laatste die in Koksijde op Spitfire XIV werd gebrevetteerd. Ze volgde ook de OCU in Koksijde op hetzelfde vliegtuig, met de jet-conversie op Meteor VII en IV.
- Ze was allicht de enige om op één dag 41 gebrevetteerden te tellen: een record in de Belgische Luchtmacht?

### **Qu'y avait-il de particulier à cette promotion?**

- Elle fut la dernière à suivre l'entraînement complet en Belgique. En effet, la suivante (la 126<sup>ième</sup>) sera la première à faire son EPA (Ecole de Pilotage Avancée) à Kamina.
- Elle fut également la dernière à être brevetée à Coxyde sur Spitfire XIV. Elle effectua son OCU sur le même type d'avion ainsi que sa conversion sur jet en Meteor VII et IV.
- Elle fut probablement la seule à avoir 41 pilotes brevetés le même jour. Un record à la Force Aérienne ?

***Un tout grand merci à Jean Lambot pour l'envoi de la photo de promotion et surtout pour le complément d'information !***

---

## **WAT EEN VOORUITGANG!**

In 2006 had een Boeing 737 van British Airways 48 minuten nodig om van Brussel naar Londen te vliegen.

In 1938 deed de DH 91 Albatross van Imperial Airways er... 48 minuten over om hetzelfde traject af te leggen.

## **QUEL PROGRES!**

En 2006, le Boeing 737 de British Airways met 48 minutes pour effectuer le vol Bruxelles-Londres.

En 1938, le DH 91 Albatross d'Imperial Airways mettait ... 48 minutes pour effectuer le même trajet.

(André Dillien 21.08.2006)



# Ye Old Pub



Look carefully at the B-17 and note how shot up it is - one engine dead, tail, horizontal stabilizer and nose shot up. It was ready to fall out of the sky. (This is a painting done by an artist from the description of both pilots many years later.) Then realize that there is a German Me-109 fighter flying next to it.

Now read the story below. I think you'll be surprised.....

Charlie Brown was a B-17 Flying Fortress pilot with the 379th Bomber Group at Kimbolton, England His B-17 was called 'Ye Old Pub' and was in a terrible state, having been hit by flak and fighters. The compass was damaged and they were flying deeper over enemy territory instead of heading home to Kimbolton. After flying the B-17 over an enemy airfield, a German pilot named Franz Stiegler was ordered to take off and shoot down the B-17.

When he got near the B-17, he could not believe his eyes. In his words, he 'had never seen a plane in such a bad state'. The tail and rear section was severely damaged, and the tail gunner wounded. The top gunner was all over the top of the fuselage. The nose was smashed and there were holes everywhere. Despite having ammunition, Franz flew to the side of the B-17 and looked at Charlie Brown, the pilot. Brown was scared and struggling to control his damaged and blood-stained plane. Aware that they had no idea where they were going, Franz waved at Charlie to turn 180 degrees. Franz escorted and guided the stricken plane to, and slightly over, the North Sea towards England. He then saluted Charlie Brown and turned away, back to Europe.



← Franz Stiegler

Charlie Brown →



When Franz landed he told the CO that the plane had been shot down over the sea, and never told the truth to anybody. Charlie Brown and the remains of his crew told all at their briefing, but were ordered never to talk about it.

More than 40 years later, Charlie Brown wanted to find the Luftwaffe pilot who saved the crew. After years of research, Franz was found. He had never talked about the incident, not even at post-war reunions. They met in the USA at a 379th Bomber Group reunion, together with 25 people who are alive now - all because Franz never fired his guns that day. When asked why he didn't shoot them down, Stigler later said, "I didn't have the heart to finish those brave men. I flew beside them for a long time. They were trying desperately to get home and I was going to let them do that. I could not have shot at them. It would have been the same as shooting at a man in a parachute."

Both men died in 2008.

This was back in the days when there was honor in being a warrior...they proudly wore uniforms, and they didn't hide in ambush inside a mosque, or behind women and children, nor did they use mentally retarded women as suicide bombers to target and kill innocent civilians...how times have changed.....

This is a true story <http://www.snopes.com/military/charliebrown.asp>

*(Met dank aan André Jansens voor het toezenden van de link met het artikel)*

*(Merci à André jansens pour l'envoi de l'adresse de cet article)*



<p><b>Kabinet van de Minister van Landsverdediging</b></p> <p>Lambermontstraat 8 1000 Brussel Tel : + 32(0)2 550 28 11</p>		<p><b>Cabinet du Ministre de la Défense Nationale</b></p> <p>Rue Lambermont 8 1000 Bruxelles Tél : + 32(0)2 550 28 11</p>
--	---	---

## Toespraak Minister van Landsverdediging Pieter De Crem

### 30 jaar F-16 – Airshow Koksijde

*4 juli 2009*

34 years ago, on 10 June 1975, the Memorandum of Understanding on the acquisition of the F-16 was solemnly signed. The select group of participating countries included the United States, the Netherlands, Denmark, Norway and Belgium. The four European countries together bought 348 F-16 aircraft, while the United States bought 650. In total this amounted to almost 1000 aircraft, 116 of which were intended for the Belgian Defence. Later on another 169 aircraft for the European countries were added to this initial transactions, 44 of which for Belgium. In all Belgium thus ordered 160 aircraft. At that time, which is not a long time ago, I was still a youngster and all this was considered being the “buy” of the century. A lot of demonstrations took place. A lot of demonstrations against the deal took place. I did not participate, I was only 12 years old, In fact, I was already at that time much in favour. And this attitude did not change in more than three decades.

For the Belgians with a short memory, in the same year, the inscription fee for high school was fixed 10.000 (250 euro’s) Belgian francs.

The decision in 1975 on the joint purchase of the F-16 was a milestone in the history of military investments. At that time a clear choice was made to achieve greater standardisation and interoperability in the operational area, both between the participating European countries and on NATO level. A pilot of each of the original participating countries could easily step in an aircraft of one of the other countries and take off. This is still the case today for most of these countries. Joint acquisitions such as that of the F-16 laid the foundation that is essential for a successful execution of international operations, such as the one in Afghanistan today, in which more than 40 countries are now participating.

Furthermore, with the F-16 a choice was made for a lightweight and manoeuvrable aircraft with a low ‘life cycle cost’, that was easy to maintain and equipped with an advanced capacity in the field of avionics and armament.

Le F-16 avait donc frappé l’imagination des militaires et depuis il a pleinement répondu à leurs attentes. Par ailleurs, le F-16 ‘Fighting Falcon’ a fière allure. Et depuis 30 ans déjà il exerce un puissant attrait sur d’innombrables jeunes. Aussi au niveau du recrutement, le F-16 a largement servi les intérêts de l’Armée belge.

Le contrat initial signé en 1975 prévoyait aussi toute une série d’autres facettes importantes, notamment le transfert de technologie et lesdites ‘compensations’.

Ces activités de compensation étaient réparties parmi différentes entreprises. Le programme de coproduction stipulait que les pays européens pouvaient produire chacun 10 % de la valeur d’achat des 650 appareils de l’armée américaine, 40 % de la valeur d’achat de tous les appareils européens

et 15 % des ventes à des pays tiers. De cette façon les pays partenaires européens obtenaient au moins 58 % des activités de compensations. Quelle perspective !

La décision du Gouvernement belge de faire partie du groupe de tête des participants à ce programme donna un véritable élan à l'industrie aéronautique de notre pays. En effet des entreprises belges prirent part au processus de fabrication dans les domaines suivants :

- La construction et l'assemblage des moteurs;
- La construction des ailes, des systèmes intégrés pour les servocommandes (Sabca) et des stabilisateurs verticaux;
- L'assemblage et les essais;
- La construction des ordinateurs du radar;
- Et encore toute une série d'autres éléments, dont la liste serait trop longue à détailler ici.

En même temps, divers contrats seront signés avec l'industrie belge en vue d'assurer la maintenance et les modifications ultérieures des appareils. Plusieurs contrats sont toujours en cours aujourd'hui.

Ce programma a ouvert également la porte pour de nombreuses entreprises belges à d'autres programmes militaires et civils comme avec Airbus, Boeing, Ariane, Embraer et beaucoup d'autres. Dames en heren,

Ondertussen doorkruist de F-16 al 30 jaar het Belgische luchtruim en staat het nog steeds aan de absolute wereldtop. Het toestel dat we vandaag zien, is natuurlijk niet meer hetzelfde toestel als 30 jaar geleden. Van buiten lijkt de F-16 nooit ouder te worden, maar ook van binnen blijft hij immerjong. Het vliegtuig heeft in zijn dertigjarig bestaan dan ook een sterke evolutie ondergaan. Dank de structurele onderhoudsprogramma's is het toestel vandaag nog steeds kerngezond en zal het nog vele jaren uitstekend dienst doen.

Deze evolutie werd en wordt nog steeds uitgevoerd in samenspraak met de partnerlanden van het oorspronkelijke F-16 programma, waarbij het behoud van een maximale interoperabiliteit steeds de doelstelling blijft.

Het F-16 programma – ook wel 'het contract van de eeuw' genoemd - is een toonbeeld van internationale samenwerking. Het succes ervan werd bewezen door de internationale samenwerking rond opdrachten in ex-Joegoslavië in de jaren negentig, in de Baltische Staten bij het begin van deze eeuw, en vandaag, meer dan ooit, in Afghanistan.

Sinds hun aankomst in september vorig jaar in Kandahar, de drukste Navo-basis ter wereld, hebben onze F-16's samen al meer dan 2.000 uren in performance opdrachten gevlogen.

De ISAF-operatie werd door onze regering verlengd en uitgebreid. Deze maand stuurt België twee bijkomende F-16's naar Kandahar. Op dat ogenblik zullen in totaal 125 Belgische personeelsleden op de luchthaven actief zijn, en vliegen 6 F-16's, ¼ van de ISAF jachtvliegtuigenvloot in het kader van ondersteunende operaties.

Ik wil hier vandaag dan ook niet alleen de piloten te danken voor hun inzet en toewijding, maar ook alle andere personeelsleden van Defensie, in de lucht of op de grond, die mee bouwen aan het succes van de F-16 binnen het Belgische leger.

Ook wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om alle familieleden, vrienden en kennissen van de militairen die actief zijn in militaire operaties voor vrede en veiligheid, waar ook ter wereld, van ganser harte danken voor hun steun en geduld. Zonder hun stille inspanningen op de achtergrond zou geen enkele operatie mogelijk zijn.

En tot slot, wens ik u allen hier aanwezig een geslaagde airshow op de basis in Koksijde en de personeelsleden te bedanken.

En zoals altijd, op uw minister en uw collega's militairen kan u steeds rekenen.

Ik dank u.

# 'James' Deroeck and his Airbus A380

Vous saviez sans doute déjà que notre membre 'James' Deroeck est instructeur sur Airbus A380. Récemment, il vient d'étendre le cercle de ses amis en invitant 'Buzz' Aldrin (un des astronautes de la capsule Apollo 11, mais vous n'êtes pas sans le savoir) dans le cockpit de cet avion. Admirez également la tenue vestimentaire de la compagne de Buzz...

U weet natuurlijk wel dat ons lid 'James' Deroeck instructeur is op Airbus A380. Onlangs heeft hij zijn kennissenkring nog vergroot door 'Buzz' Aldrin (een van de astronauten van Apollo 11, maar dat wist u al) in de cockpit van die Airbus uit te nodigen. Noteer ook de 'eigenzinnige' kledij van zijn partner...





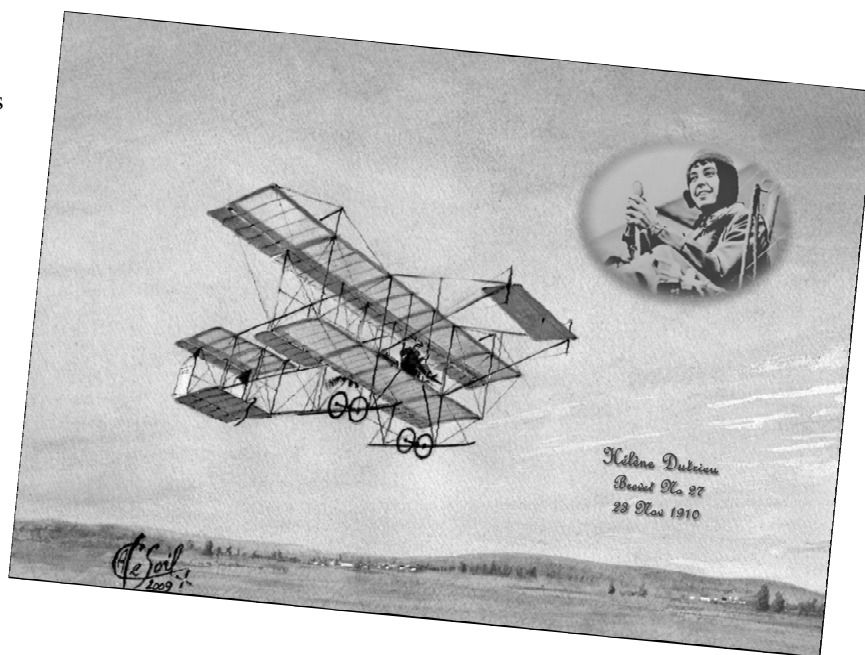
# Wenskaarten – Cartes de voeux

Zoals elk jaar, zijn er ook nu weer wenskaarten te koop, zowel via de post als in het Huis der Vleugels, tijdens de vergaderingen van 12 november en van 9 december.

Een pak van 10 stuks inclusief omslagen en verzending, kost € 10,00.

Comme chaque année, des cartes de voeux sont à vendre, soit par la poste, soit lors de nos réunions du 12 novembre et du 9 décembre.

Le paquet de 10, enveloppes et frais de poste comprises, coûte 10€.



---

## Addendum

Notre membre Jean Lambot nous fait remarquer que l'annonce du décès de Pierre Michel, tel qu'annoncé dans le magazine 2-2009, nécessite un petit mot d'explication. En effet, en ajoutant l'initiale 'A' entre le nom et le prénom de Pierre Michel, vous obtenez Pierre A. Michel. Important, car vous savez ainsi pourquoi son surnom en escadrille fut 'PAM'. Beaucoup de ses anciens collègues se souviendront encore sans doute du PAM et non pas de Pierre, comme nous le communique Jean Lambot.

Merci à Jean Lambot pour cette clarification et surtout pour l'envoi de la photo de la 125<sup>ième</sup> promotion (voir ci-avant dans ce magazine).

Ons lid Jean Lambot doet opmerken dat er bij de aankondiging van het overlijden van Pierre Michel, zoals dat in ons magazine 2-2009 stond, een woordje uitleg vereist. Immers, door tussen de voor- en de achternaam zijn initiaal 'A' te voegen, krijg je Pierre A. Michel. Belangrijk, want zo weet je waarom zijn bijnaam in het squadron 'PAM' was. Verschillende van zijn voormalige collega's zullen zich ongetwijfeld PAM herinneren en niet Pierre, vertelt Jean Lambot erbij.

Dank aan Jean Lambot voor deze toevoeging en vooral voor het toezenden van de foto van de 125<sup>ste</sup> promotie (zie hiervoor in dit magazine).

---

## Crash report

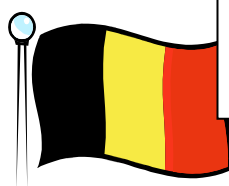
Rapport final sur le crash du 747 cargo de Kalitta air l'année dernière à Bruxelles : beaucoup d'erreurs accumulées et puis un faucon passe !

Eindrapport over de crash van de 747-cargo van Kalitta Air in Brussel vorig jaar : een aaneenschakeling van fouten en dan vliegt er een valk voorbij !

<http://www.mobiliteit.fgov.be/data/aero/accidents/AA-8-5.pdf>



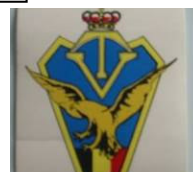
€ 15,00 het vel/  
la feuille



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



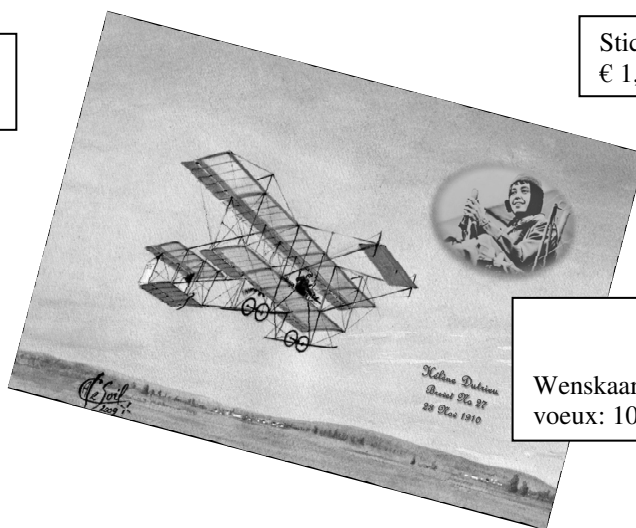
Broche: € 25,00  
Pin: € 15,00



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 !



Inhuldiging van de gedenkplaat de Caters in de luchthaven hal te Deurne, Antwerpen op 4 oktober 2009.

V.l.n.r.:

Luchthavencommandant **Wim Verbist**, mevrouw de gouverneur **Cathy Berx** en **Bernard Van Milders**, CEO van Flying Group en Voorzitter van de Kamer van Koophandel.



Inauguration de la plaque commémorative de Caters à l'aérogare de Deurne, Anvers le 4 octobre 2009.

De gauche à droite :

Le commandant de l'aérogare **Wim Verbist**, madame la gouverneur **Cathy Berx** et Bernard **Van Milders**, CEO de Flying Group et Président de la Chambre de Commerce.