

# De Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart vzw

## Ernest-Oscar Tips, boegbeeld van de Belgische luchtvaartconstructie

*Georges de Coninck*

*Vertaling: Jean-Paul Buyse*

### I. De persoon

- Geboren te Tielrode (West Vlaanderen), op 2 oktober 1893.
- Behaalt het vliegbrevet in 1918.
- Wordt lid van de Vieilles Tiges de Belgique in 1955.
- Is beheerder van de vereniging van 1968 tot 1975 ; ondervoorzitter van 1969 tot 1972.
- Overleden te Brussel op 10 maart 1978.



#### *Zijn loopbaan*

- Gedurende 52 jaar, van 1908 tot 1960, ontwerpt, innoveert, scheidt en verbetert hij meerdere vliegtuigtypes.
- Grondlegger van een Belgische luchtvaartindustrie met internationale reputatie, dank zij eigen en privé fondsen en zonder enige staatssteun.
- Dienstvrijwilliger in 1914, vervoegt Groot Brittannië via Nederland en wordt ingelijfd bij de Army Motor Lorries Company te Hayes.
- Mede oprichter in 1915 van de maatschappij Fairey Aviaton Compagny in Groot Brittannië.
- Oprichter in 1931 van de naamloze vennootschap Avions Fairey te Gosselies.
- Produceert onder licentie van 1932 tot 1940 de Fairey Firefly, de Fairey Fox en de Hurricane Mk I, die de Belgische militaire luchtvaart zullen uitrusten.
- Vanaf 1935 ontwerpt, ontwikkelt en bouwt hij de fameuze toerisme vliegtuigen Topsy.
- Na het bombardement in mei 1940 van de Fairey fabriek van Gosselies, vervoegt hij Groot Brittannië met waardevolle documenten en nadat hij een deel van het gereedschap, dat gespaard bleef tijdens het bombardement van de fabriek, heeft gerecupereerd.
- Vanaf de bevrijding in 1944 herbouwt hij de werkplaatsen van Gosselies om zich in het onderhoud en de assemblage van militaire vliegtuigen te storten. Tegelijkertijd vervolgt hij de ontwikkeling en de constructie van lichte toerisme vliegtuigen.

### II. Biografie

- Geboren in 1893, in een familie waar de bezigheden gewijd zijn aan de mechanica, namelijk het vervaardigen van fietsen (zoals de gebroeders Wright !), is Ernest-Oscar Tips de jongste van 13 kinderen: zijn oudste broer is 20 jaar ouder dan hij.
- Vangt zijn studies aan te Temse aan het St Willebrord instituut.
- Wanneer hij op 14 jarige leeftijd zijn vader verliest, vervoegt hij zijn oudste broer Maurice te Brussel om zijn studies voort te zetten.
- In 1908 bouwt hij samen met zijn broer, in een rudimentaire loods palend aan het oefenterrein van Etterbeek, een vliegtuig waarvan de karakteristieke zeer gewaagd zijn voor

die tijd. Tevens bouwt hij met zijn broer roterende motoren zonder kleppen, een voor die tijd revolutionaire formule.

- Aangekomen in Groot Brittannië in 1914, wordt hij ingelijfd bij de Army Motor Lorries Company. Hij wordt er opzichter bij de Luchtvaart Divisie na het volgen van cursussen bij de firma Short Brothers.
- In 1916 sticht hij met Richard Fairey de Fairey Aviation Company Ltd, waarvan de zetel zich te Hayes in Middlesex bevindt.
- Op 6 mei 1918 behaalt Ernest-Oscar Tips het Engels brevet van piloot Nr RAC-UK 5904.
- Na het ondertekenen van de wapenstilstand in 1918 besluit E-O Tips in Groot Brittannië te blijven in dienst van de Fairey onderneming.
- Ernest-Oscar Tips vervoegt België om er op 27 augustus 1931 te Gosselies de naamloze vennootschap Avions Fairey op te richten voor de constructie van de serie Firefly vliegtuigen, besteld door de militaire luchtvaart.
- In 1935 ontwikkelt Ernest-Oscar Tips een toerisme vliegtuig uitgerust met een lichte 12 PK motor. Het is een eendekker met lage vleugel, met een leeggewicht van 130 kg. Het vliegtuig Topsy S (Sport) gedoopt is het prototype van een serie lichte toerisme- en trainingsvliegtuigen.
- In 1936 produceert hij de Topsy S.2, uitgerust met een 27 PK AVA 4A-00 motor. Zijn bouwlicentie zal verkocht worden in Spanje, Frankrijk, Groot Brittannië, Zwitserland en Zuid Afrika.
- In 1937, gezien het succes van de Topsy S.2, ontwikkelt Ernest-Oscar Tips een zij-aanzij tweezit versie voor de training. Het zal de Topsy B worden. Wanneer de fabriek te Gosselies op 10 mei 1940 ernstig door de Luftwaffe wordt beschadigd, recupereert Ernest-Oscar Tips het gereedschap dat niet werd vernietigd en plannen en documenten om deze naar Groot- Brittannië mee te nemen.
- Vanaf zijn aankomst wordt hij door het Ministry of Aircraft Production geroepen en wordt benoemd tot Chief Engineer and Managing Director van de Burtonwood Repair Depot. Daarna, in 1943, gaat hij over naar Fairey Aviation Co Ltd te Hayes, waar hij Chief Experimental Engineer en Chief Research Engineer van het nieuw departement helikopters wordt benoemd.
- Na de oorlog legt hij zich toe op de wederopbouw van de fabriek van Gosselies om de onderhoudscontracten van de vliegtuigen van de Luchtmacht in te vullen, alsook de assemblage van de Meteor, Hunter en in samenwerking met SABCA de assemblage van de F-104G en de F-16.
- Gelijktijdig met deze militaire contracten herneemt Ernest Oscar Tips de ontwikkeling van lichte vliegtuigen. De Topsy Belfair zal zijn eerste naoorlogse productie worden. Dit toestel zal houder worden van het afstand wereldrecord voor vliegtuigen minder dan 500 kg. In 1946 zal hij de Topsy Junior op de markt brengen.
- In 1957 ontwerpt hij de Topsy Nipper, een kleine eenpersoons eendekker die op 26 november door het Ministerie van Verkeer wordt aanvaard.
- Tijdens hetzelfde jaar sleept de N.V. Fairey een contract in de wacht voor het onderhoud van de F-84F jager bommenwerpers. In totaal worden 435 IRAN (Inspect and Repair As Necessary) uitgevoerd tussen 1957 en 1963.
- Ernest-Oscar Tips gaat op pensioen in maart 1960, na 52 jaar te hebben toegewijd aan de luchtvaartindustrie. Hij overlijdt op 10 maart 1978 in zijn woonplaats te Brussel, maar zijn naam en inventieve geest blijven verbonden met de militaire en toerisme luchtvaartindustrie.

### III. Bijzondere gebeurtenissen

- Ernest-Oscar Tips en zijn broer Maurice, begeesterd door de luchtvaart, beslissen in 1908 om een tweedekker te bouwen in een werkplaats te Etterbeek... Zij moeten alles zelf ontdekken ! Geen enkele school onderwijst luchtvaartwetenschappen. De formules die zij zullen toepassen zullen dikwijls slechts empirisch zijn. Moedig en met veel verbeeldingskracht opteren de twee pioniers voor een verschillend type van luchtvaartuig dan wat gangbaar is. Het zal een "canard" type zijn (de hoogteroeren bevinden zich vooraan), uitgerust met een Belgische motor met acht cilinders in V van 48 PK en gebouwd door Piper. De voortstuwing gebeurt door twee schroeven van drie bladen, met variabele en omkeerbare pas en die in tegengestelde richting draaien. Aangezien de testvluchten dienen plaats te vinden op het oefenterrein van Etterbeek te Brussel, hebben de broeders Tips een rudimentaire werkplaats geïnstalleerd naast dit terrein. De eerste test is een mislukking, want de te zware motor brengt het vliegtuig in vlucht uit evenwicht. Hij wordt vervangen door een roterende Gnôme, met hetzelfde vermogen, maar lichter, en het aldus gemotoriseerd vliegtuig maakt gedurende de week van de luchtvaart te Antwerpen in 1909 meerdere vluchten.
- De broeders Tips willen hun vliegtuig de capaciteit geven om vertikaal op te stijgen. Hiervoor bestuderen zij de installatie van een schroef (in feite een rotor) die in het horizontaal vlak draait. Zij dienen hieraan te verzaken aangezien zij geen motor vinden die licht en krachtig genoeg is om deze verticale start uit te voeren.
- Het "canard" vliegtuig vliegt vrij goed, maar zijn wendbaarheid is ontoereikend, deels door het nog steeds beperkt vermogen van de Gnôme motor. De broeders Tips beslissen ook om hun eigen motoren te ontwikkelen. Het zullen roterende motoren zijn, zonder kleppen, van 35, 50 en 85 PK, een revolutionaire oplossing voor die tijd. De firma Minerva zal trouwens vanaf 1909 de licentie kopen om haar voertuigen, die een groot succes kennen, uit te rusten met motoren in lijn zonder kleppen. De verkoop van deze licentie aan Minerva zal de onderneming van de broeders Tips toelaten om uit te breiden, maar de Duitse inval van 1914 ontnemt hen alle hoop.
- Als vrijwillige dienstnemer in 1914, vervoegt Ernest-Oscar Tips Groot Brittannië via Nederland. Gezien zijn grote kennis in het domein van motoren, wordt hij ingelijfd bij de Army Motor Lorries Company te Hayes in Middlesex en wordt er opzichter bij de Aviation Division.
- Hij vervolmaakt zijn kennis in het domein van de luchtvaart door een theoretische vorming te volgen bij Short Brothers, ook pioniers van de luchtvaart. Het is daar dat Tips Richard Fairey ontmoet, die ook begeesterd is door de technieken van de luchtvaart. In juli 1915 stichten ze samen de Fairey Aviation Company Ltd, waarvan Tips de eerste werknemer zal zijn. Vanaf 16 februari 1917 rolt hun eerste toestel uit de fabriek. Het is de Campania, een watervliegtuig voor patrouille.
- In 1917 wordt de productie opgedreven: op 17 mei 1917 de Fairey F2, op 5 juli het watervliegtuig N 10 en op 14 september de Fairey III. In 1918 zet Fairey 25 Fairey III in actieve dienst ; het is volgens de gespecialiseerde pers een van de meest geslaagde series van militaire vliegtuigen.
- De Fairey IIID, een dubbeldekker uitgerust met een Lion motor, kan zowel worden uitgerust met een klassiek landingsstel als met vlotter. De omschakeling kan snel worden uitgevoerd. Verlangend meer te zijn dan een technisch raadgever van de firma, beslist Ernest-Oscar Tips om zelf het brevet van piloot te behalen dat hij verkrijgt op 6 mei 1918 onder het nr RAC-UK 5904.
- Na de ondertekening van de Wapenstilstand in 1918 besluit Ernest-Oscar Tips om in Groot Brittannië te blijven en zijn partnerschap met Richard Fairey voort te zetten, die zijn inventieve geest, zijn visie op de technische vooruitgang en zijn buitengewone kwaliteiten zowel binnen als buiten de onderneming waardeert. Tips is een buitengewoon persoon, die even begaafd is om een motor af te stellen, als om de afwerking van de

vliegtuigen te verfijnen, die zich weldra zullen meten in de luchtcompetities die na de oorlog erg in de mode zijn. Na de Fairey IID, zal de fabriek de dubbeldekker Flycatcher uitbrengen (een ingescheepte amfibie jager), daarna de Parnall Plover waarvan de Britse strijdkrachten 30 exemplaren zullen krijgen. In 1924 produceert de maatschappij de Fairey Fawn (een dag bommenwerper) voor de RAF, dan de Fairey Fox, een bommenwerper die sneller is dan de jagers van die tijd.

- Als zeer goede raadgever, vindingrijk en vol nieuwe ideeën, neemt de geboren uitvinder die Tips is, actief deel aan de studies en aan de verwezenlijking van dit nieuw materieel, in samenwerking met een andere Belg, ingenieur Lobelle, die ook in Groot Brittannië bleef na het wereldconflict.
- Nog in 1924 bedenkt men bij Fairey een eenpersoons derivaat van de Fox: de Firefly, waarvan de eerste vlucht plaats vindt op 9 oktober 1925, zal na enkele aanpassingen een semimetalen vliegtuig worden, uitgerust met de Rolls Royce F1 motor. Deze versie wordt voorgesteld op de meeting van Hendon, in aanwezigheid van een Belgische delegatie die onder de indruk is van de prestaties van de Firefly. Wat Richard Fairey meteen doet beslissen om zijn testpiloot Chris Staniland en zijn ingenieur Ernest Oscar Tips naar België te sturen om het vliegtuig voor te stellen op de militaire vliegvelden van Evere, Schaffen en Nijvel. Zestien Belgische piloten zullen met het toestel vliegen en unaniem de bestelling van de Firefly aanbevelen.
- Ten gevolge van de goede prestaties aangetoond tijdens deze presentaties onderneemt de Belgische regering onderhandelingen met de firma Fairey: er worden economische compensaties geopperd en er wordt geëist dat de constructie van de vliegtuigen in België zou gebeuren. Aangezien SABCA weigert om in het programma te stappen, verbindt Richard Fairey zich tot de installatie van een montage eenheid in België. Dit is het beslissend kantelpunt in deze zaak. Ernest Oscar Tips wordt belast om in België de nodige contacten te leggen om er een fabriek op te richten. Het is vanaf dit ogenblik dat Ernest Oscar Tips een echte pionier wordt van de Belgische luchtvaart industrie. Hij zal deze uitdaging snel ten uitvoer brengen, zonder tussenkomst van de staat, enkel met privé kapitaal.
- In 1931 keert Ernest Oscar Tips dus terug naar België om er op 27 augustus de N.V. Avions Fairey op te richten, met een kapitaal van 100.000 frank. De installaties zijn in de SEGA (Société Générale d'Aviation, avec Ecole et Atelier – luchtvaartonderneming met school en werkplaats), opgericht door een aas uit de oorlog, Fernand Jacquet, die eigenaar is van het aangrenzend vliegveld. De voornaamste aandeelhouders zijn: het moederhuis Fairey, Richard Fairey zelf, E O Tips en de SEGA. De nieuwe onderneming zal door Tips geleid worden en Jacquet zal er commercieel directeur van worden. Ernest Oscar Tips legde zodoende de grondslag van een nieuwe, specifiek Belgische luchtvaartindustrie.
- België bestelt 24 Firefly, de eerste vijf, gebouwd in Groot Brittannië, worden op 10 juli 1931 geleverd. Het saldo van de bestelling, hetzij 19 toestellen gebouwd in Gosselies, zal geleverd worden op 27 juni 1932. Er worden nog vier bijkomende bestellingen geplaatst, wat het totaal aantal Firefly dat van de productielijn van de N.V. Avions Fairey rolt op 80 brengt.
- Parallel hieraan, bestelt de Belgische staat, die zijn Bréguet XIX moet vervangen, 12 Fairey Fox IIM bij Fairey Aviation Co, waarvan de leveringen uit Engeland in januari 1932 beginnen. Er vindt een bijkomende bestelling van 31 Fox II plaats, maar deze keer bij Avions Fairey te Gosselies.
- Om het hoofd te bieden aan de zeer doeltreffende eenpersoons jachtvliegtuigen, waarmee het Duitse Reich zich uitrust, wordt met Avions Fairey een contract afgesloten om bij de Fox II modificaties aan te brengen die zijn prestaties verbeteren. Het laatste vliegtuig wordt aan Gosselies geleverd op 20 oktober 1934. In augustus 1935 vestigt de Belgische bemanning Caryn/Steens, aan boord van een Fox, in 15 minuten tijd het hoogterecord van 9300 meter.

- Ter verbetering van het comfort van de bemanningen ontwerpt Ernest Oscar Tips een glazen cockpit voor de Fox III. Hij zal nog meerdere verbeteringen voor verschillende types Fox bedenken. De Fairey fabriek van Gosselies zal in totaal 199 vliegtuigen Fox produceren, waarvan er in september 1939 in negen operationele smaldelen 101 exemplaren in dienst zullen zijn.
- Gezien de ernstige internationale spanning ontwikkelt Avions Fairey andere gevechtsvliegtuigen: de Kangourou, de Féroce en de Fantôme, meer doeltreffend, maar deze initiatieven blijven ondanks de steeds duidelijker Duitse dreiging zonder gevolg. Na de crisis van München plaatst België in allerijl een directe bestelling voor Fairey Battle vliegtuigen bij de Fairey fabriek in Engeland. Gezien de dringendheid zal België in juli 1939 inderhaast twintig Hawker Hurricane ontvangen genomen uit de reserve van de RAF.
- Nog in juli 1939 ontvangt de firma Fairey van Gosselies een bestelling voor 80 Hurricane vliegtuigen waarvan de vleugels zouden geleverd worden door SABCA en de motoren door Rolls Royce. Ondanks de inspanningen van de industriëlen wordt het eerste van deze vliegtuigen afgeleverd begin mei 1940. Het tweede wordt op 9 mei getest in vlucht, het derde werd voorzien voor de volgende dag. In de morgen van 10 mei, omstreeks 5 uur, worden de installaties van Avions Fairey door de Luftwaffe gebombardeerd, de fabriek wordt ernstig beschadigd.
- Parallel aan de militaire activiteiten van de maatschappij wendt Ernest Oscar Tips, groot liefhebber van lichte vliegtuigen, zich weer tot de toerisme luchtvaart. In 1933 ontwerpt en bouwt hij een eendekker met lage vleugel, een licht eenpersoons vliegtuig met leeggewicht van 130 kg. Het wordt uitgerust met een Douglas Sprite motor van 16 PK. Het is een uniek prototype genoemd Topsy S (Sport).
- In 1936 zet hij een verbeterde versie, de Topsy S.2, uitgerust met een AVA 4A-00 motor van 27 PK in productie. Een andere versie zal uitgerust worden met een Saroléa Albatros motor van 32 PK of nog met een Train motor van 40 PK. De experts verklaren dat dit vliegtuig, waarvan de wendbaarheid uitstekend is, het enige ultralicht toestel is dat acrobatisch is. De Topsy S.2 zal in 19 exemplaren gebouwd worden voor België en het buitenland en de bouwlicentie zal verkocht worden aan Spanje, Frankrijk, Groot Britannië, Zwitserland en Zuid Afrika.
- In 1937 bedenkt hij een zij aan zij tweezitter met een zeer mooie lijn, bestemd voor de opleiding, die hij Topsy B (of Bc met gesloten cockpit) doopt. Tips zal de licentie van de Topsy B en Bc aan 18 landen afstaan. Enkele exemplaren vallen in 1940 in handen van de Duitsers en krijgen een hoge waardering van de piloten van de Luftwaffe.
- In 1936 ontwikkelt Ernest Oscar Tips een trainingsvliegtuig voor de opleiding van de militaire piloten. Het is het M type. Voorloper in dit domein, is het een eendekker met lage vleugel, cockpit in tandem en uitgerust met een Gipsy Major motor van 130 PK. Het vliegtuig zal niet weerhouden worden door de militaire luchtvaart die de voorkeur geeft aan een Belgische tweedekker, de SV 4 van Stampe en Vertongen.
- In juli 1939 wordt de N.V. Fairey Aviation belast met de assemblage van 80 Hurricane Mk 1. De vleugels dienen door SABCA te worden geleverd en de motoren door Rolls Royce. Enkel twee vliegtuigen kunnen de productieketen verlaten voor het bombardement van de fabriek door de Luftwaffe in de morgen van 10 mei.
- Na het bombardement van de fabriek recupereert Ernest Oscar Tips de plannen en een deel van het gereedschap en verschuilt zich in Groot Britannië. Hij wordt geroepen door het Ministry of Aircraft Production en benoemd tot Chief Engineer & Managing Director van het Burtonwood Repair Depot. Wanneer de Amerikanen de basis in 1943 overnemen heeft Tips 6.000 technici en arbeiders onder zijn bevel. Hij keert dan terug naar

Fairey Aviation Co waar hij benoemd wordt tot Chief Experimental Engineer and Chief Research Engineer van het nieuw departement helikopters. Hij voert deze functie uit tot juni 1945. Hij wordt ook betrokken bij de studie van de Gyrodyne, een combinatie van een gyroscoop en een helikopter, die op 28 juni 1948 het wereldrecord snelheid breekt voor wenteltuigen door 198,88 km/u te bereiken. Tijdens deze periode neemt hij tevens een patent op talrijke uitvindingen, waaronder de verdeler van stoorstrips voor radar, bestemd voor de geallieerde bommenwerpers. Deze metalen linten, die bij miljoenen gedropt werden boven bezet gebied, zijn goed gekend bij diegenen die de oorlog vanop het continent beleefden.

- Terug in België na de bevrijding, legt Ernest Oscar Tips zich toe op de wederopbouw van zijn fabriek van Gosselies, die door de Duitsers werd geplunderd voor hun vertrek. In juni 1945 wordt de N.V. Avions Fairey belast met de revisie van zeven C47 die toegevoegd worden aan de transporteenheid die de 15 Wing zal worden. Een van deze C47 wordt in VIP versie uitgerust, met registratie K-10, OTCWE, en zal de Prins Regent vervoeren doorheen Belgisch Kongo. De fabriek verzorgt ook de revisie van de militaire Harvard, Spitfire, Mosquito en Anson, alsook van de Junkers Ju52 van de administratie van de luchtvaart. Dit wordt de basis van de nieuwe start van de onderneming.
- De N.V. Avions Fairey wordt ook belast met de assemblage van de Meteor 8, waarvan 240 exemplaren werden besteld die te verdelen zijn tussen België en Nederland. De onderneming zal dienen te investeren in grotere gebouwen, doeltreffender materieel en voor de kosten aan personeel waarvan het aantal van 240 tot praktisch 2000 man zal stijgen. In 1954 gaat zij een samenwerkingsverband aan met SABCA voor de assemblage van de nieuwe jager van de Luchtmacht, de Hunter. Avions Fairey is verantwoordelijk voor de productie van 256 rompen, waarvan zij de assemblage zal verzekeren, de testvluchten en de levering. In deze context worden nieuwe investeringen gemaakt, meer bepaald het in plaats stellen van twee assemblage ketens. Het eerste van deze in België samengestelde vliegtuigen maakt zijn vlucht op 14 december 1955. Het laatste, een Hunter Mk 6, wordt geleverd op 2 december 1958.
- Wanneer in 1956 België 144 bijkomende Hunter bestelt in de versie 6 met Rolls Royce Avon motor, wordt de productie ervan ondernomen aan een verhoogde cadans en met levering tussen 10 juni 1957 en 2 december 1958.
- In 1957 wordt de fabriek belast met de revisie en het onderhoud (IRAN – Inspection and Reparation as Necessary) van de F84F vliegtuigen. Tussen 1957 en 1963 worden 435 IRAN uitgevoerd. In 1960 wordt Avions Fairey, met SABCA als partner, betrokken bij de constructie van de F104G, waarvan 289 cellen zullen gebouwd worden. Tot slot vertrouwt Aérospaciale haar werken toe in het Alouette II programma. De fabriek stelde ooit 2000 personen te werk. Als visionair stelde Ernest Oscar Tips in 1958 een DH-89 in dienst die hij had aangepast met elektrische kleppen, een radio kompas, een gegoten canopy, vergrote ramen in de cabine en een deur aangepast aan het snel vervoer van losse stukken tussen de ondernemingen betrokken in het Hunter programma.
- Ondanks de werkdruk voor de militaire contracten vervolgt Ernest Oscar Tips de studie van toerisme vliegtuigen. In 1946 produceert hij de Topsy Belfair, verbeterde versie van de vooroorlogse Topsy Bc. Daarna komt de Topsy Junior, eerst met de te lichte Jap motor van 36 PK die zal vervangen worden door een Walter Mikron van 60 PK.
- In 1957 bedenkt en bouwt Tips de kleine eenpersoons Topsy Nipper, eerst uitgerust met een VW motor van 25 PK, daarna met een Pollman van 40 PK. Het vliegtuig wordt “Volkswagen van de lucht” genoemd. Gosselies zal 78 Nipper bouwen, waarvan een zestigtal exemplaren zullen verkocht worden, alvorens de licentie te verkopen wanneer Ernest Oscar Tips op pensioen gaat..
- Met dit klein vliegtuig vervult zijn ontwerper eindelijk een droom die hem altijd heeft gekweld : erin slagen een zo klein mogelijk vliegtuig te bouwen, gemakkelijk te besturen, niet duur bij aankoop en onderhoud en dat naar keuze zou kunnen aangekocht worden hetzij van de fabriek in een “klaar om te vliegen” versie voor 115.000 frank, hetzij in

bouwkit aan 50.000 frank. De droom gaat in vervulling met de eerste vlucht van de Nipper OO-NIP op 12 december 1957.

- De Topsy Nipper werden geregistreerd in talrijke landen, waaronder België, Groot Britannië, Australië, Denemarken, Duitsland, India, Finland, Portugal, Zambia, Amerika, Kongo, Zimbabwe, Zwitserland, Zweden.
- Ernest Oscar Tips gaat op pensioen in maart 1960, hij beëindigt een schitterende loopbaan met belangrijke activiteiten en verantwoordelijkheden in België en in Groot Britannië. Aan hem hebben we te danken dat een Belgische luchtvaart industrie werd opgericht van internationale faam, zowel voor de militaire luchtvaart als voor toerisme en sport. Hij was er ontegensprekelijk een mooi boegbeeld van. Op 22 mei 1951 had hij de eer Prins Boudewijn, toekomstige Koning der Belgen te ontvangen. Die had interesse voor de manier en methode waarmee Tips een onderneming, die vernield was door de Tweede Wereldoorlog, opnieuw op te bouwen.
- Ernest Oscar Tips is in zijn woonplaats overleden op 10 maart 1978. Hij blijft in de herinnering van hen die hem kenden als een groot manager die actief bijdroeg tot de ontwikkeling van België.



#### IV. Bibliografie en getuigenissen

- **TIPS Martin**  
Gesprekken met zijn zoon, Martin Tips, en door hem geleende documentatie.
- **DENIDDER Guy en LORIAU Claude**  
Een ware beheersing van de lucht... (Gedenkplaat)  
Een samenvatting van 50 jaar – Een werkelijke « Terugkeer naar de bronnen » van Fairey
- **CUYPERS Raymond**  
Story Topsy Nipper - April 1996.
- **BOESMANS, Onder Luitenant (Koninklijke Militaire School)**  
De luchtvaart onderneming Fairey en Sonaca in België, van oorsprong tot heden.
- **DUWELZ Yves**  
The Fairey Firefly Story - BAFIA Contact special n°2 - September 1998.
- **ANDERSEN P.I.R. (testpiloot bij N.V. Avions Fairey)**  
Categorie (minder dan 500 kg) – Centrum voor documentatie van het nationaal Comité voor luchtvaart propaganda.
- **REGOUT Pierre**  
Een vliegtuig van Belgische makelij breekt het wereldrecord afstand in rechte lijn – Ernest Oscar Tips, boegbeeld van onze luchtvaart industrie – Air revue januari 1960.
- **ICKX Lucien**  
Een bezoek aan de wieg van de Topsy : L'Echo des Ailes, 10 juli 1947.  
Amateur bouwers, ziehier de Topsy Nipper – Air revue, februari 1958
- **KING H.F. (MBC)**  
Family of Faireys - Flight, 22 juli 1955.
- **PERNET André**  
De familie Topsy - Model Avia - november 1960.
- **HUNTLE Ian**  
SMI Gosselies recollection - Fairey Firefly II M - Work/Fly/doc.
- **DELLA FAILLE Jacques**  
Alles over de Nipper – Mach Magazine nr 6, september 1960.  
Topsy Trainer - Pilot, september 1993 en verschillende artikels en foto's in L'Aviation belge (weekblad).

## V. Bijlage foto's en documenten

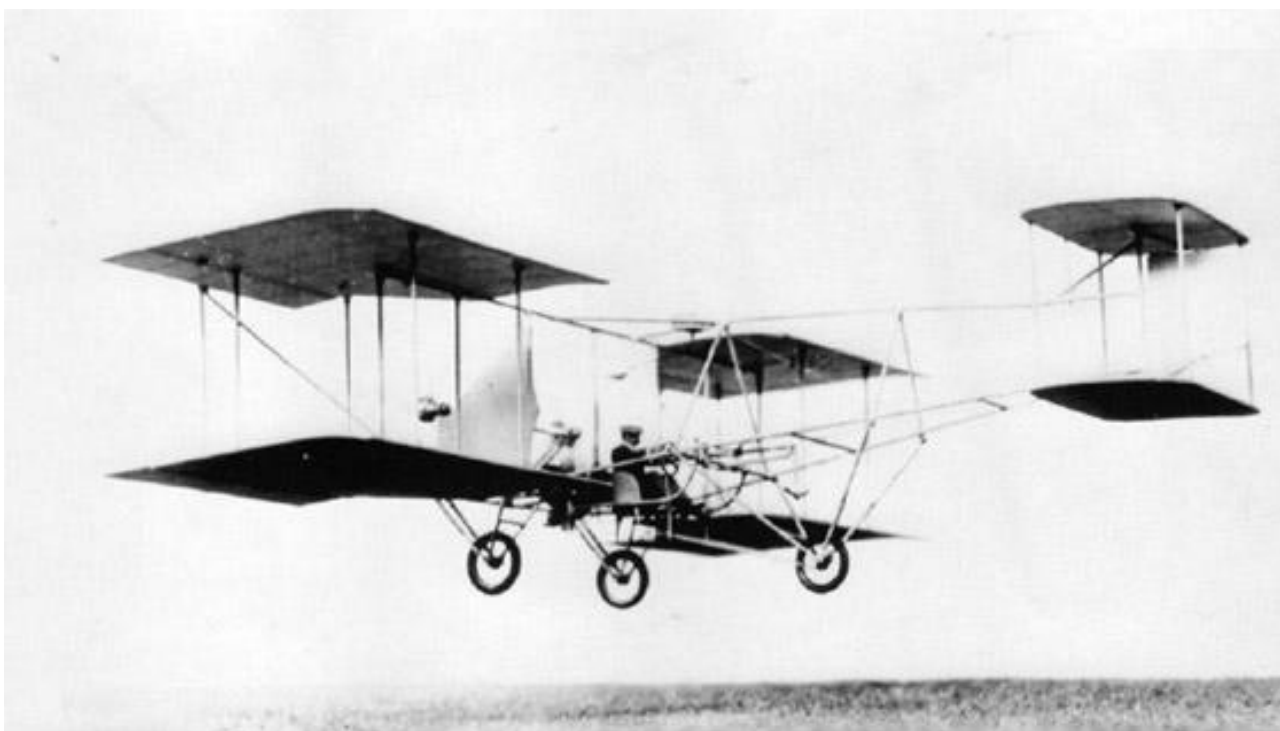
*Bijzondere kenmerken van het uitvinderbrevet van het helikoplane vliegtuig. Maurice Tips, Brussel 15 oktober 1908.*

Het toestel was van het omzetbaar type. Het beschikte over een horizontale schroef die het vertikaal opstijgen toeliet en over twee schroeven voor de voortstuwing voor de horizontale vlucht.

De drie metalen schroeven van elk drie bladen waren omkeerbaar en met variabele spoed in vlucht. Elk schroefblad was aangestuurd door een kleine drijfstang, die door een centrale as binnen de overbrengingsas, in de lengte bewoog. Dit systeem is gelijkaardig aan wat toegepast wordt op de meerderheid van de hedendaagse helikopters voor de collectieve variatie van de instelhoek.

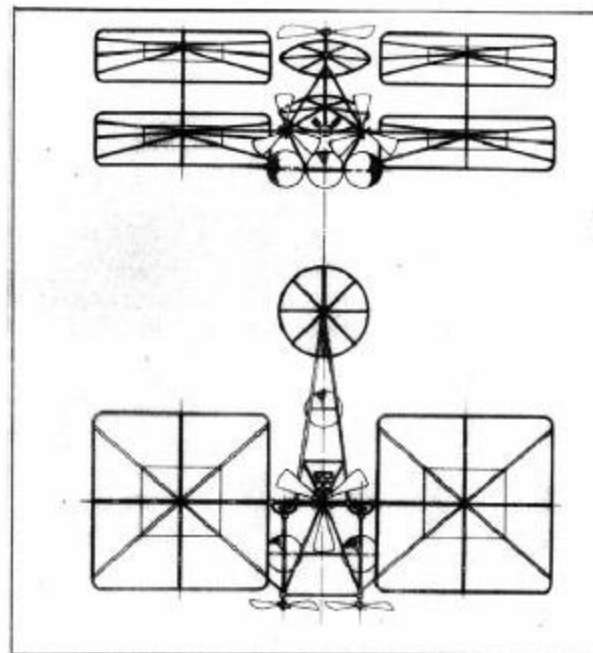
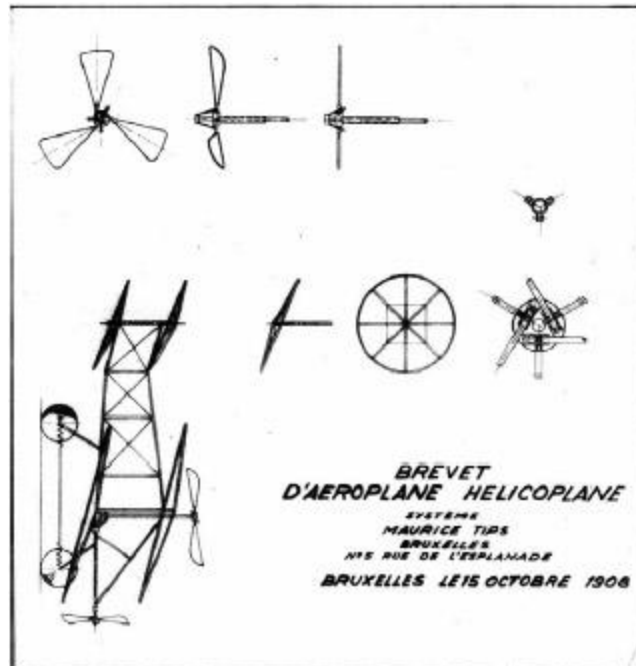
Het landingsstel heeft drie wielen die ook als vlotters dienen, doordat zij samengesteld zijn uit holle en waterdichte bolvormen die vrij kunnen draaien op hun horizontale assen. Zij lieten het vliegtuig toe om te landen en op te stijgen op het water als van op de grond.

De structuur van het toestel was gemaakt uit gelaste stalen buizen.



*Het vliegtuig in vlucht na het weglaten van de horizontale schroef*





*De mededingers ... Tips*



De zeer mooie vliegtuig van MM Tips en Vleeminckx, die voordien een helikoptervliegtuig was, aangezien uitgerust met schroeven en draagvlakken – er waren drie schroeven, waarvan twee voor de voortstuwing en een voor het stijgen – onderging een kleine transformatie en is vandaag een simpele tweedekker.

De schroef voor het stijgen werd inderdaad verwijderd.

Het zeer sterke toestel is bijzonder interessant door de afmetingen van zijn constructie, volledig in staal en nikkel en door de mechanica van de onderdelen waaruit het bestaat, meer bepaald deze van zijn roer.

Het heeft een eenvoudige stuurinrichting en heeft het voordeel niet zwaarder te zijn dan de vliegtuigmachine van Farman.

Zoals tijdens de uitgevoerde testen, heeft het meerdere opeenvolgende sprongen gemaakt. Het is, volgens het advies van kenners, die zich rekenschap gaven van de constructieprincipes, voorbestemd om een zeker succes te kennen zodra enkele mechanische details zullen geregeld zijn.

Tevens wacht men met ongeduld op de definitieve test die moet toelaten te oordelen of alle onderdelen van de vliegtuigmachine beantwoorden aan het doel waarvoor zij werd gebouwd.

Mijnheer Tips, de uitvinder die behoort tot een familie van werktuigkundigen, heeft meerdere malen de gelegenheid gehad om zich te onderscheiden in de bouw van fietsen en auto's.

En wanneer het probleem van de luchtvaart op zijn beurt al zijn onderzoekskrachten opeiste, vond hij bij Mijnheer Vleeminckx, voorzitter van de syndicale Kamer van luchtlocomotieven, de nodige hulp en steun om de constructie aan te vatten van het toestel waarvan hij droomde.

Les nouveaux Moteurs rotatifs sans soupapes

# TIPS

25 × 30 H.P.  
50 × 60 H.P.  
70 × 80 H.P.

seront exposés au

## SALON DE L'AUTOMOBILE

— du 11 au 22 janvier 1913 —

Le Moteur 25 × 30 H.P. sera monté sur un

Hydro-~~Glisseur~~ TIPS

Construction ament belge

The advertisement features a large circular technical drawing of the engine's internal components at the top left. At the bottom right, there is a smaller, more detailed technical drawing of the engine mounted on a chassis. The text is arranged in a formal, centered layout with various font sizes and weights to emphasize key information.

### *Algemene beschrijving van de motoren Tips.*

De motoren Tips tellen zeven roterende cilinders zonder kleppen.

Koeling. – Aangezien het om een roterende motor gaat gebeurt koeling in de lucht, aldus wordt de circulatie van water vermeden.

Vliegwiel. – Door zijn rotatie vormt de motor een zeer krachtig vliegwiel dat de werking reguleert.

Beschrijving. – De as dient als ophangpunt van de motor en heeft een dubbele rij S.K.F. kogellagers. In deze holle as zijn twee smeerpunten geboord die de olie naar de drijfstangen, naar de cilinders en naar de kogellagers geleidt en afzonderlijk naar de verdelers.

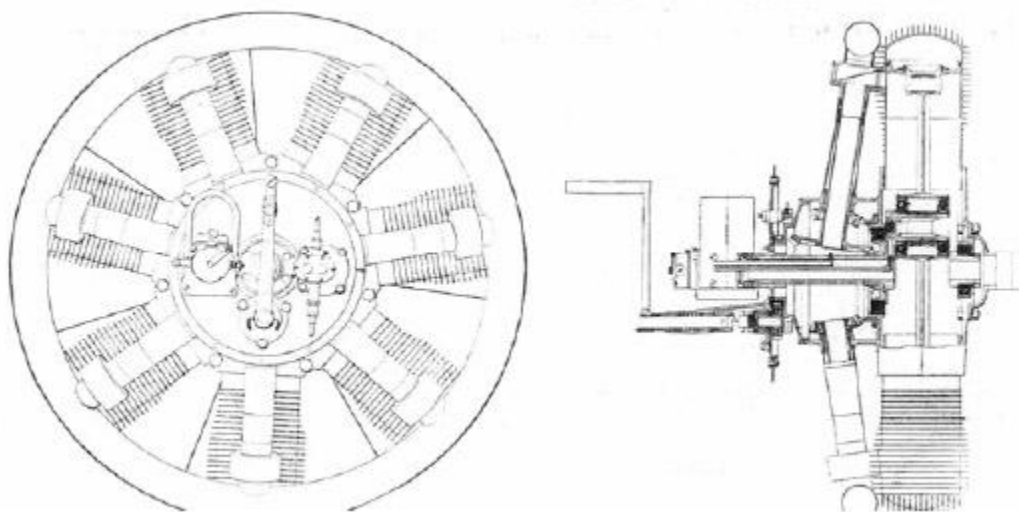
Aanzuiging en uitlaat. – De in- en uitlaatkleppen zijn weggelaten. Deze twee functies worden vervangen door een gemeenschappelijke verdeling, die verwezenlijkt wordt door een draaiende pijp die tezelfdertijd dienst doet als roterende verdelers, verbonden aan de cilinderkop, zodat één enkel mechanisme de in- en uitlaat van de gassen verzekert.

De brandstof wordt aangezogen door de roterende verdeelpijpen die de gassen naar de cilinders brengen.

De in het carter verwarmde brandstof wordt op temperatuur gehouden dank zij de aluminium omhulsel die de aanzuigpijpen bedekken.

De aansturing van de aanzuigpijpen wordt verkregen door een kamrad dat op de krukas is bevestigd. Dit kamrad drijft een tandwiel aan, bevestigd aan een van de zeven pijpen, op hetwelk zich een raderwerk bevindt dat de zes overige pijpen door middel van een vrij kamwiel (gepatenteerd) aandrijft.

Het is een viertaktmotor, waarbij de uitlaat op de vierde tijd gebeurt, via een geboorde door-gang in de roterende trommel die in verbinding staat met de omgevende lucht of met de uitlaat (patent Tips).



Ontsteking – De hoogspanningsbobijn wordt aangestuurd door raderwerken op dewelke de kabels van de bougies bevestigd zijn. In dit type van motoren voorziet men ook een tweede manier van ontsteking, zonder verdeler, met een bobijn op laagspanning. De speciale bougies met stroomverbreker zijn onderlig verbonden door één enkele kabel, de stroomverbreking wordt door de zuiger zelf bevolen.

Oliepomp – De oliepomp is van het raderwerk type, simpel en robuust, het debiet is regelbaar door een conische afsluitstang. De smeerzekerheid is absoluut.

Smering – De olie wordt in de kern van de krukas gebracht door een buis binnenin de krukas. Van daaruit, smeert de olie via een daartoe ontworpen opening, de koppen van de drijfstan-gen, de rollagers, en vervolgt zijn weg door de holle drijfstan-gen, tot de voet van de drijfstan-gen, de segmenten en de zuigers.

Drijfstan-gen – De voet van de drijfstan-gen en –stan-getjes zijn bevestigd aan de overkapping van de zuigers.

Aantal omwentelingen – Het aantal omwentelingen kan schommelen tussen 180 en 1300.

Montage – De montage gebeurt volgens de gebruikelijke modaliteiten.

Het starten – De startzwengel bevestigd op het vliegwiel, verzekert een simpele start en een ontegensprekelijke veiligheid, doordat de gevaren van de schroef bij het starten worden vermeden. De tandwielen van de stroomverdeler en van de pomp en de starttandwielen zijn in een aluminium carter ingekapseld, die het vet binnenhoudt en het indringen van water belet.

Voordelen van de Tips motor – Een van de grote voordelen van de Tips motor is dat hij geschikt is voor smering met gewone olie en niet met ricinusolie en aldus een merkbare bespa-ring toelaat (80%).

De afwezigheid van kleppen laat een perfecte afdichting van de cilinders toe, er valt geen uitworp van olie te vrezen. De afwezigheid van kleppen en van een carburator schakelt het gevaar voor terugslag van de verbrandingsvlam uit, bron van vele branden die dodelijke ongelukken veroorzaakten.

De weglating van nokken, overbrengingsstangen, van alle alternatieve bewegingen, van aandrijvingen, spillen en veren, vereenvoudigt sterk de motor en neemt de voornaamste oorzaken van pannes weg. Grote vermindering van verbruik in benzine en olie.

Tot daar de algemene beschrijving van de Tips motoren, hierna volgen de bijzonderheden van elk type.

De motoren Tips 25 x 30 PK

De 25 x 30 PK motor werd bestudeerd voor de auto en voor de luchtvaart. De grondstoffen gebruikt voor zijn constructie zijn van eerste keuze, de drijfstangen, krukas, raderwerken, kamwielen en het vast vliegwiel zijn van B.N.D. staal.

De stroomverdeler is van houtvezel met koperen contactblokken die de ontsteking van de bougies verzekeren.

Deze motor is uitgerust met een knaldemper (gebrevetteerd), die gevormd wordt door een cirkelvormige buis die de uitlaatopeningen omringt en aldus de gassen opvangt en deze laat ontsnappen door kleine openingen rondom. De uitlaat laat toe de motor op het chassis van een auto te monteren. Dit wordt zeer op prijs gesteld door de automobilisten want het veel kleiner gewicht brengt een besparing mee in bandenslijtage.

De Tips motor 25 x 30 PK heeft zeven cilinders van 70 x 110. Het carter, de cilinders en de verdeeldoos zijn van gietijzer en uit één stuk gegoten. De cilinderkoppen en de cilinders zijn van gegoten staal en worden op hun plaats gehouden door stangen van schroefdraad in B.N.D. staal. Deze zijn vooraan in het deksel van de motor geschroefd en achteraan in een gesmede stalen cirkel, die zich in het lichaam van de motor bevindt. Aldus wordt het openbarsten vermeden. De maximum diameter van de 25 x 30 PK is 60 centimeter. De zuigers zijn uit gesmeed staal (gewone zuigerveren).

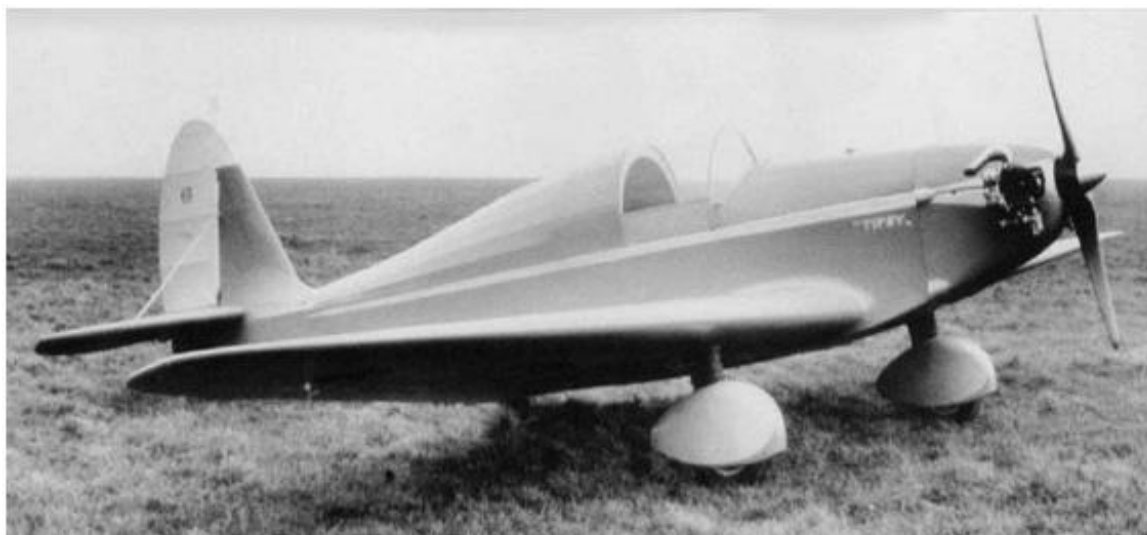
De motoren Tips 50 x 60 PK en 70 x 80 PK zijn speciaal voor de luchtvaart ontworpen. Het gebruik van de allerbeste grondstoffen liet toe conceptueel een lichte motor te bouwen en geen lichter gemaakte motor.

De motor 50 x 60 PK heeft zeven cilinders van 110, 120 en deze van 70 x 80 PK zeven van 112, 130.

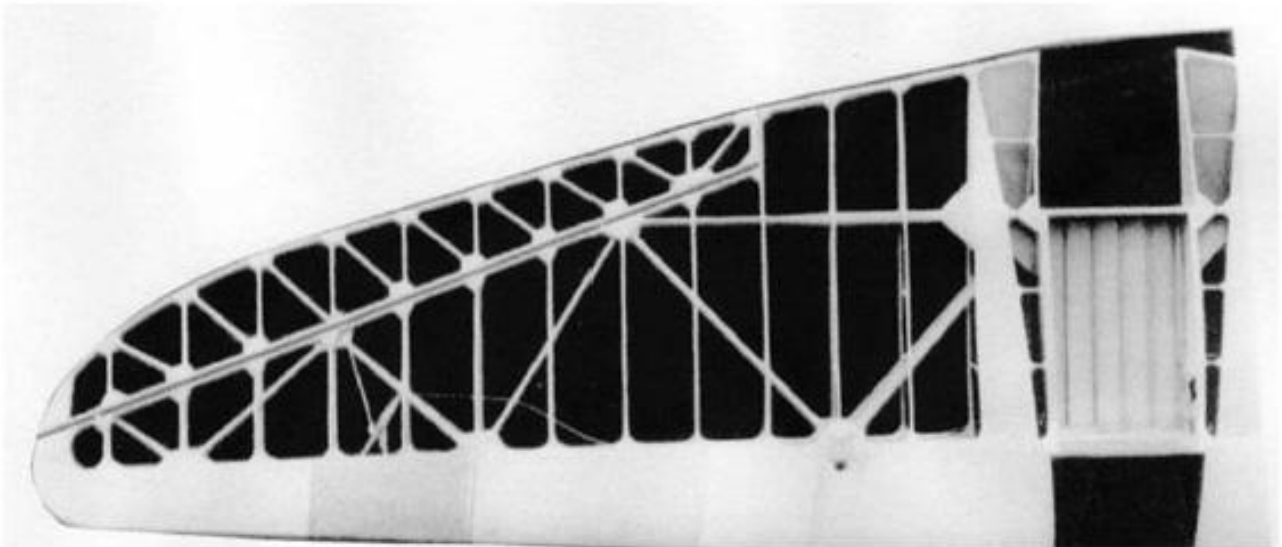
De cilinders zijn van chroomnikkelstaal met hoge weerstand. De zuigers zijn van speciaal grijs gietijzer, met dubbel spiralen zuigerveren.

Het carter is tweedelig en wordt in het midden met zeven bouten samengeknepen. Deze twee delen omvatten de cilinders. Deze motoren worden slechts op aanvraag uitgerust met een knaldemper.

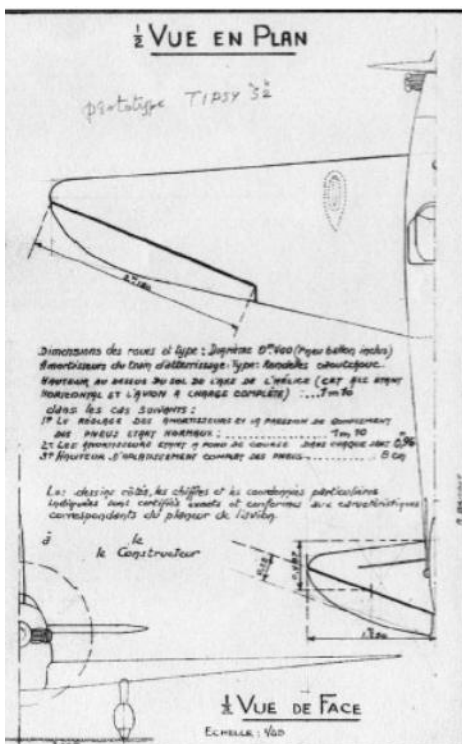
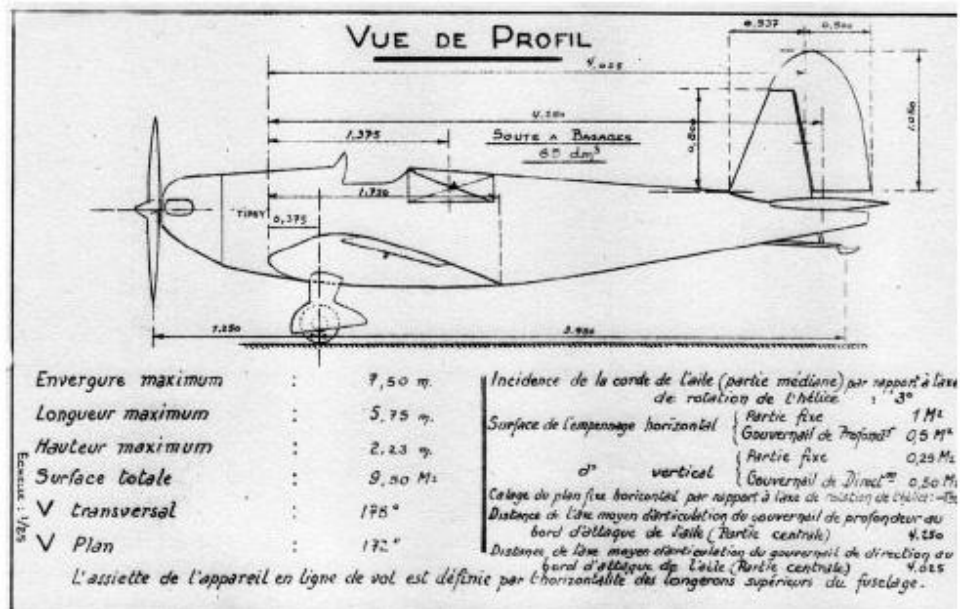
De diameter van deze motoren is van de kleinste: maximum 60 centimeter voor de 50 x 60 PK en slechts 68 centimeter voor de 70 x 80 PK.



1936 – De Topsy S.2, Ontwerp van Ernest Oscar Tips

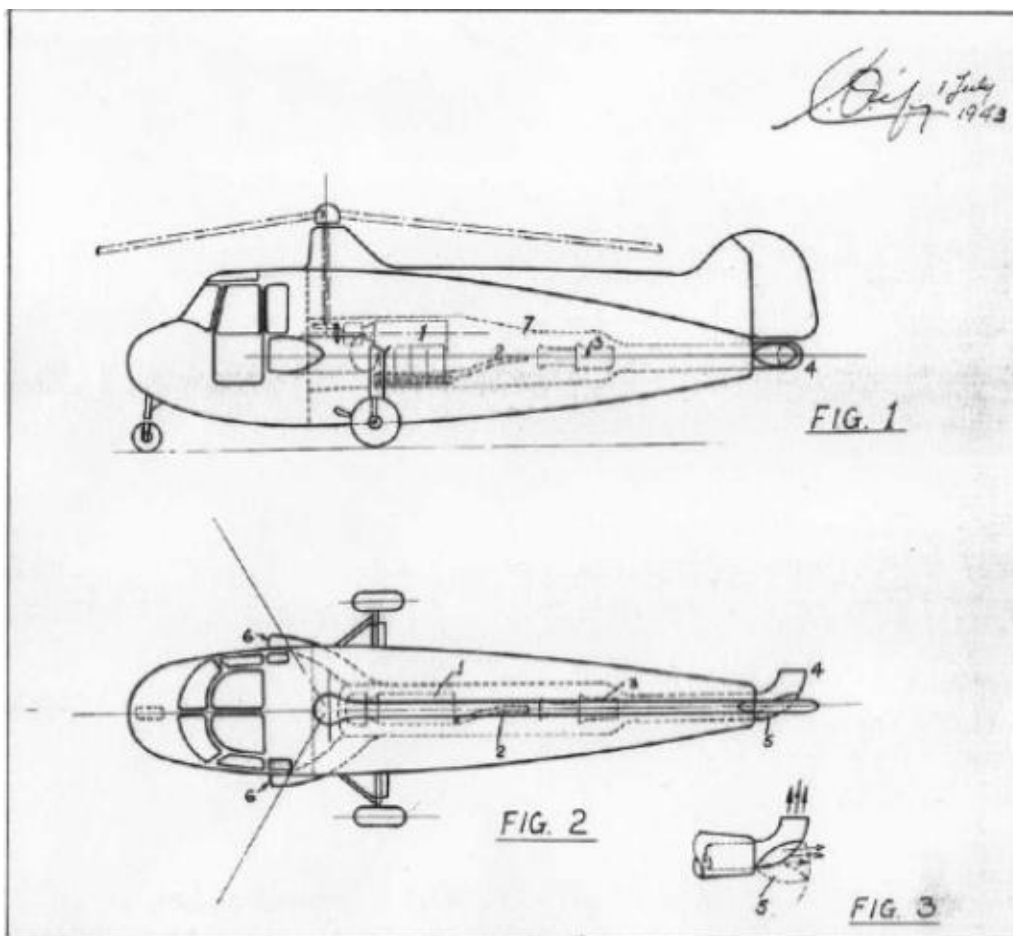


De structuur van de vleugel



Plan van het prototype Topsy S-2

In 1943 wordt Ernest Oscar Tips benoemd tot Chief Experimental Engineer and Chief Research Engineer van het nieuw departement helikopters bij Fairey in Groot Brittannië.



Productie onmiddellijk na de oorlog 1940-1945 te Gosselies.



## Geschiedenis van de Topsy NIPPER



et en 1946, le Topsy Junior



De Nipper, wat in het Engels "peuter" betekent, bijnaam gegeven door Ernest Oscar Tips aan zijn eerste kleinzoon, moest voor de ontwerper zo simpel mogelijk zijn. De prestaties kwamen op het tweede plan, de productiekost moest laag zijn, het toestel gemakkelijk te besturen en kunnen gebouwd worden in de fabriek of door handige amateurs.



Topsy Trainer-M

Bij het prototype was het voorzien dat de staart en de vleugel konden worden opgeplooid om plaats te winnen in de loods en om de stationeringkosten op het vliegveld te verminderen, maar dit project werd opgegeven wegens de zware technische moeilijkheden.

De cockpit was zeer eng, met de hoofdspann gelezen boven de knieën van de piloot. Voor de ellebogen waren uitsparingen voorzien bij de inplanting van de vleugels.

De eerste vlucht van de Nipper vond plaats op 12 december 1957, met Bernard Neefs, testpiloot van de fabriek aan het stuur.

Nadien wordt het vliegtuig op verschillende luchtschows voorgesteld, waar het zijn grote wendbaarheid en zijn acrobatische kwaliteiten kan demonstreren, ondanks het gering vermogen van zijn motor.

Doordat de fabriek sterk betrokken was in het F-104G programma van de Luchtmacht, kon zij slechts 78 toestellen bouwen.



Vue aérienne des usines à Gosselies - 1949

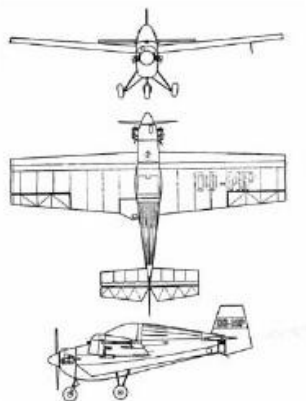
### Caractéristiques des avions

Types avions	Dimensions				Poids		Motorisation
	Envergure	Longueur	Hauteur	Surface	à vide	Max	
Tipsy S (Sport)	7,50 m	5,72 m	1,45 m	9,50 m <sup>2</sup>	130 kg	250 kg	Douglas Sprite 20 CV
Tipsy S.2	7,50 m	5,70 m	1,45 m	9,50 m <sup>2</sup>	180 kg	280 kg	Serolés Albatros 916 cc 32 CV
Tipsy B & Bc	9,50 m	6,60 m	2,10 m	11,98 m <sup>2</sup>	245 kg	450 kg	Walter Mikron 2330 cc 60 CV
Tipsy M Trainer	10,0 m	8,40 m	1,90 m	14,35 m <sup>2</sup>	535 kg	850 kg	Gipsy Major I 132 CV
Tipsy Belfair	9,50 m	6,60 m	1,73 m	11,98 m <sup>2</sup>	245 kg	500 kg	Walter Mikron II 62 CV
Tipsy Junior	6,90 m	5,65 m	1,73 m	10,50 m <sup>2</sup>	190 kg	350 kg	Walter Mikron II 62 CV
Fairey Primer	10,00 m	8,38 m	2,10 m	14,35 m <sup>2</sup>	617 kg	889 kg	Gipsy Major 145 CV

In 1962 wordt de licentie verkocht aan COBELAVIA en verwisselt in 1966 van eigenaar wanneer de Nipper Aircraft Ltd wordt opgericht te Castle Donington in Groot Brittannië.

### PERFORMANCES

Type avions	Vitesse Max. Km/h	Vitesse de Croisière Km/h	Vitesse perte de sustentation km/h	Plafond (Feet)	Rayon d'action (km)	Nombre passager
Tipsy S (Sport)	170	140	60	5000	650	0
Tipsy S.2	175	150	70	5000	600	0
Tipsy B & Bc	185	165	60	6500	720	1
Tipsy M Trainer	235	210	-	6000	750	1
Tipsy Belfair	175	160	60	6000	750	1
Tipsy Junior	180	160	-	3500	640	0
Tipsy Primer	245	220	-	6000	690	1



De Tipsy Nipper, geleverd in geprefabriceerde elementen.



Er worden 30 vliegtuigen gebouwd, waarna enkel de bouwplannen worden geleverd aan amateur bouwers.

## LEVERING

De levering kan op meerdere manieren gebeuren:

### Vliegklaar

In dit geval wordt het vliegtuig in de fabriek onderworpen aan testen in vlucht en is het leverbaar met zijn officieel certificaat van vliegwaardigheid aan de prijs van 114.500 Belgische frank.

In bouwpakket met het oog op de constructie door de amateur.

Het hoofdidee aan de basis van de "TIPSY NIPPER" is, om maximaal de kostprijs van het toestel te drukken, door zo veel mogelijk de amateur te betrekken bij de bouw ervan.

De firma FAIREY VLIEGTUIGEN N.V. heeft aldus een zeer originele vorm van levering van het vliegtuig bedacht.

Een kist van 3m50 x 0m80 x 0m70 bevat de volgende elementen:

- De romp uit stalen buizen, volledig afgewerkt met alle diverse details op hun plaats gelast.
- Het landingsstel, remmen en wielen.
- De buiten- en binnenbanden.
- De cockpit kap, klaar om op het vliegtuig te worden geïnstalleerd.
- De ruw gegoten kap van de motor.
- Alle besturings-elementen voor de vlucht en van de motor, alsook alle metalen onderdelen, volledig afgewerkt en klaar voor montage.
- Alle bouten, schroeven, ringetjes, spieën, enz...
- De brandstoftank, klaar om op het vliegtuig te worden gemonteerd.
- De elementen voor het stroomlijnen in versterkt synthetisch hars, klaar voor het aanpassen en monteren.
- De instapstrook uit lichte legering, volledig afgewerkt.
- Alle houten stukken, uitgesneden, met speling voor afwerking en verlijming.
- De triplex bladen in voldoende hoeveelheid.
- Een bundel hulpplannen voor alle assemblages en van de stukken die door de amateur dienen te worden geassembleerd.
- Een verklarende brochure met foto 's en tekeningen die alle fasen van de bouw illustreren.

Dit volledig geheel weegt slechts 200 kg en kan tegen geringe kosten per spoor, schip of via de lucht verzonden worden.

De N.V. "FAIREY VLIEGTUIGEN" is klaar om de amateur te voorzien van alle inlichtingen die hem bij de constructie zouden kunnen helpen. Zij zal zich ook graag belasten met de levering van bijkomende benodigdheden zoals brugliggers, ribben, een volledige vleugel, stabilisatievlakken, schilderwerken, alsook met al het constructiewerk of de assemblage waarvan de amateur constructeur zich wenst te ontlasten.

**Uw "TIPSY NIPPER" is ontworpen en gebouwd door:**

**VLIEGTUIGEN FAIREY N.V.**

**VLIEGVELD GOSSELIES**

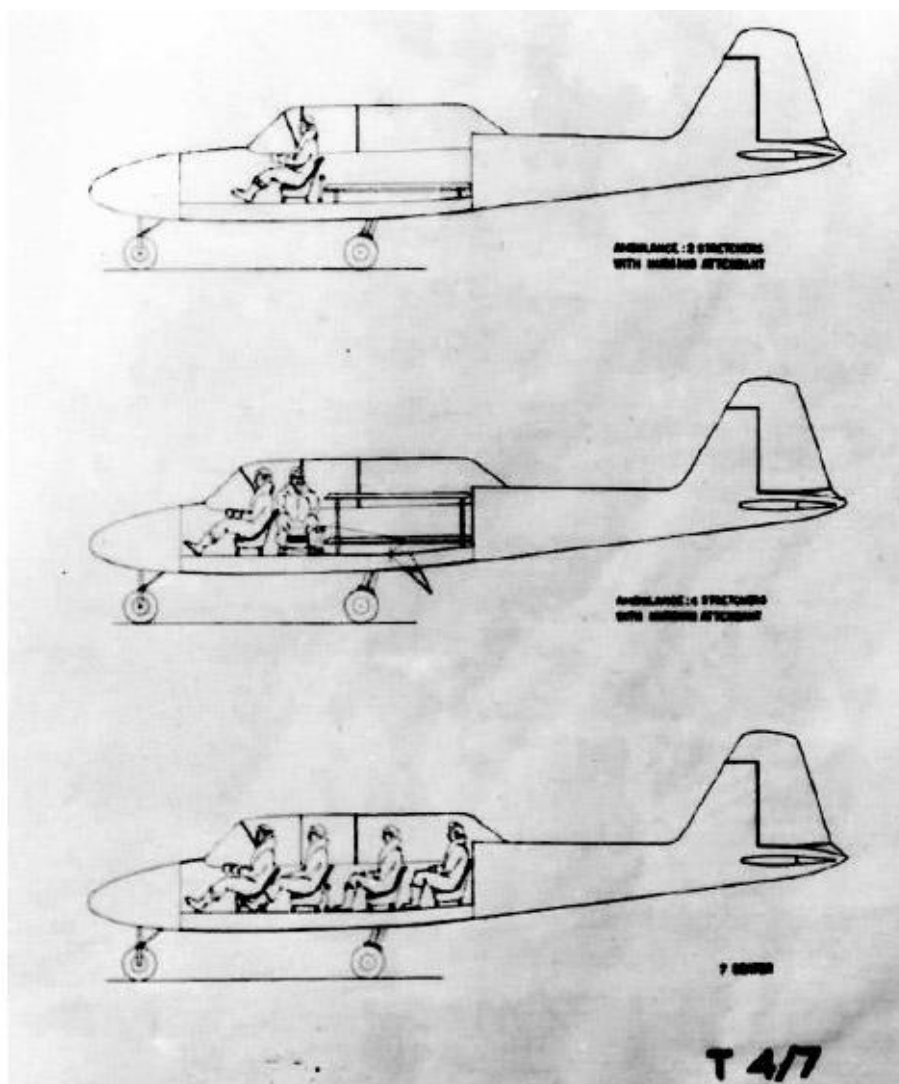
**België**

*Bouwers en herstellende van supersonische vliegtuigen*

*zoals de Hunter, Thunderstreak, enz...*

De opgegeven projecten.

### 1935 ( ?) – Studie voor een licht tweemotorig vliegtuig.



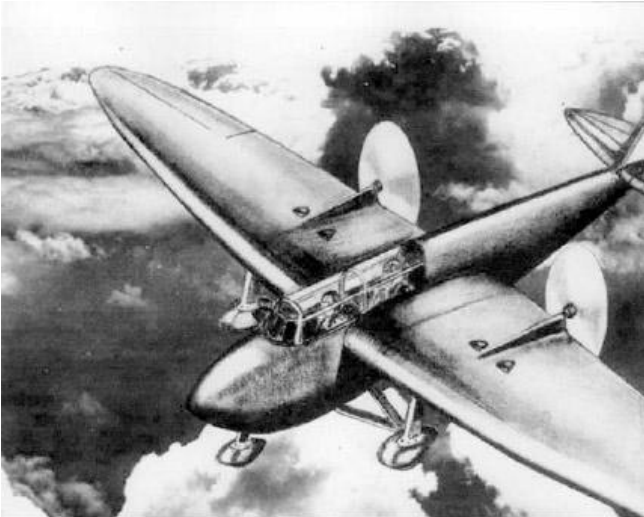
Een tweemotorig vliegtuig waarvan de constructie in hout was voorzien.

Het zou uitgerust geweest zijn met vijf zetels of met vier draagberies in de ambulance versie.

Motorisering : twee motoren Walter Mikron II.



## Tipsy Tudor



Artistieke weergave van een tweemotorige tweezitter in tandem. De constructie was volledig voorzien in metaal. Het toestel was bestuurd als opleidingsvliegtuig voor private piloten.



Assemblage de Hawker Hunter pour la Force Aérienne

Assemblage van jachtvliegtuigen voor de Luchtmacht en onderhoudswerkzaamheden.

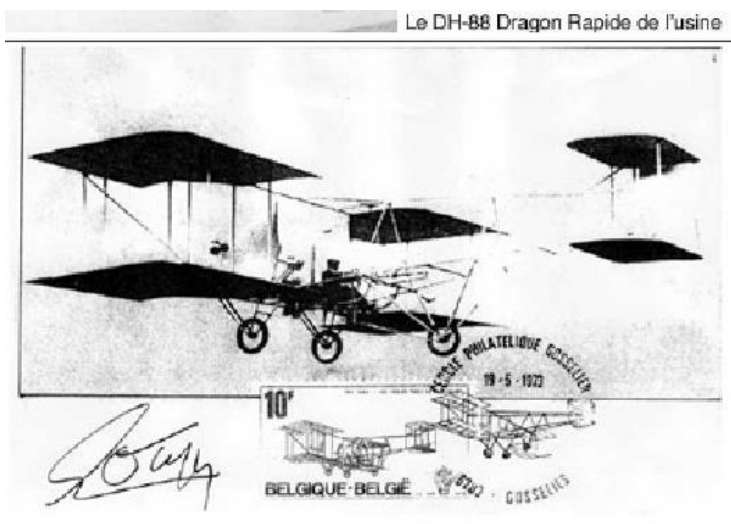


Révision de T-6 Harvard



Le DH-88 Dragon Rapide de l'usine

In 1971 nam een commissie van de vzw « Les vieilles Tiges de Belgique », samengesteld uit Mijnheer Ernest Oscar Tips, Dr Van Keerbergen en Mijnheer Van Mossevelde, het initiatief om de uitgave aan te vragen van een speciale postzegel die het in 1908 ontworpen vliegtuig van de broers Maurice en Ernest Oscar Tips voorstelde. De voorverkoop van de postzegel ter waarde van 10 Fr vond plaats op 19 en 20 mei 1973. Het embleem van de vereniging is afgebeeld in de rechter benedenhoek van de postzegel. Een exemplaar wordt bewaard in Deel 1 van het Gulden Boek.



Het is in het begin van 1908 dat Maurice en Ernest Oscar Tips beslisten om een vliegtuig te bouwen van originele opvatting. Zij deden eerst enkele proeven met een tweedekker zwever, volledig in bamboe en stalen kabel, met katoen bekleed. De resultaten wezen uit dat een veel stevigere constructie nodig was.

Het nieuw toestel, eerste in dat genre in België, werd volledig in stalen buizen vervaardigd. Het was een tweedekker, met hoogte- en richtingsroeren voor de vleugels, van het "canard" type. Het landingstel was driewielig, met telescopische schokdempers en door pedalen aangedreven remmen op de achterwielen. De piloot zat juist voor de vleugels en bewoog de drie roeren door middel van een enkel stuur: voor- of achteruit voor de hoogte, links en rechts voor de rolroeren en door het stuur te draaien voor de richting. Dit liet de voeten vrij om de pedalen te bedienen die de remmen en de instelhoek van de schroef activeerden. De motor, gebouwd door de Pipe fabriek te Brussel had 9 cilinders in V. Het theoretisch vermogen was 45 Pk en de luchtkoeling werd bevorderd door middel van 2 turbines geplaatst op de as van de motor, een vooraan en een achteraan. Deze motor dreef twee voortstuwingschroeven aan door middel van overbrengingsassen en kamwielen. Er was een grote draagschroef voorzien, aangedreven door dezelfde motor. De grote nieuwigheid was het feit dat deze schroeven van metaal waren, met drie bladen met variabele instelhoek, in vlucht omkeerbaar. Doordat de instelhoek van de voortstuwingschroeven bevoelen was door de pedalen, was het mogelijk om ze in neutrale stand te zetten, om als rem te fungeren en om het vliegtuig in vlucht en op de grond te richten door differentiële druk op de pedalen. Het doel voor het gebruik van het vliegtuig was om vertikaal te kunnen opstijgen en landen. Hiervoor zette men de motor in gang met de drie schroeven in neutrale pas. Men versnelde de motor terwijl de instelhoek van de horizontale schroef vergroot werd. Zodra het vliegtuig een zekere hoogte had bereikt werd de instelhoek van de voortstuwingschroeven vergroot tot op het ogenblik dat overgangssnelheid voldoende was om de instelhoek van de horizontale schroef te verminderen tot de neutrale stand.

Er valt te noteren dat de Fairey Rotodyne, waaraan E. O. Tips aan de studies (zie pagina 6) tijdens de oorlog 1940-1945 deelnam en die te Brussel werd voorgesteld in 1960, gebaseerd was op hetzelfde principe.

Voor de eerste vlucht werd de draagschroef niet geplaatst. Maurice Tips was aan de sturen en na het behalen van snelheid, trok hij aan de besturing van het hoogteroer. Het voorwiel kwam gemakkelijk los maar de achterwielen bleven op de grond, tot op het ogenblik dat de neus te hoog was opgericht, het vliegtuig vertikaal kwam en de schroeven ernstig werden beschadigd. Aangezien deze zeer duur waren werden ze voorlopig door houten schroeven uit hun stock vervangen om de testen voort te zetten. De Pipe motor werd vervangen door een krachtiger Gnôme motor van 48 Pk.

Na aan verschillende meetings te hebben deelgenomen gaven de broers Tips de ontwikkeling van dit vliegtuig op om zich volledig en met succes te wijden aan de bouw van hun uitvinding: roterende motoren zonder kleppen.

## Appendix

Een vliegtuig van Belgische makelij breekt het afstandsrecord in rechte lijn.  
Categorie 1A (minder dan 500 kg)



Constructeur :	E.O. TIPS
Piloot :	P.I.R. ANDERSEN
Afgelegde afstand :	2. 632,5 km
Traject :	Chièvres (België) – Sidi-Ifni (Marocco)
Vliegtuig :	Topsy Belfair
Motor :	Walter Mikron II – 60 PK
Vliegtijd :	18 uur en 35 minuten

### CHIEVRES - SIDI IFNI

*2.632,5 Km zonder tussenlanding met een Topsy Belfair*

Op 4 augustus jongstleden brak de piloot Andersen met een Topsy Belfair het afstandsrecord in rechte lijn voor een vliegtuig van minder dan 500 Kg op het parcours Chièvres-Sidi Ifni. De afgelegde afstand was 2.632,5 Km.

In 1950 brak onze deken der vliegeniers, Albert Van Cotthem, op een vliegtuig van hetzelfde type het bestaand record door het op 945 Km te brengen. Sindsdien werd de palm hem twee keer ontnomen, de laatste keer door R.C. Fraes (USA), met een afstand van 2.191 Km.

Andersen is de testpiloot van de Fairey fabrieken te Gosselies. Het is een Deen. Zijn kinderlijke aard en zijn vriendelijkheid doen ons denken aan de personages van de sprookjes uit onze kindertijd.

De Topsy, ontworpen en gebouwd te Gosselies voor de oorlog, blijft een merkwaardig toestel. Deze eendekker met lage vleugel heeft een kruissnelheid van 160 Km/u en een maximum

snelheid van 175 Km/u. Zijn plafond is 5.000 meter en de rolafstand voor het opstijgen bedraagt slechts 80 meter. Voor de recordpoging werd een bijkomende brandstoftank van 195 liter geplaatst. De inhoud van het oliereservoir werd op 18 liter gebracht.

De weerstand werd merkbaar verminderd door schuren en polijsten.

Wij publiceren hieronder het rapport van de piloot Andersen in zijn geheel. Wij weten dat dit verhaal alle jonge Belgen zal bezielen.

Wat ook mooi was is de geestdrift van allen die zich bezig hielden met de voorbereiding van de raid, van de baas van de fabriek tot de technici die een homogene groep vormden, bezielde door het gemeenschappelijk doel om deze poging te laten slagen.

Documentatiecentrum van het nationaal comité voor luchtvaartpropaganda.

## *Verhaal van de piloot Andersen*

### **1. Voorbereiding van de raid**

Vooraleer deze aan te vatten werd het vliegtuig, dat niet nieuw was, zorgvuldig nagezien en er werden kleine modificaties aangebracht.

Een aanwijzer van de cilindertemperatuur verving de gebruikelijke aanduiding van olietemperatuur. Er werd een bijkomende benzinemeter geplaatst op de rand van de brandstoftank en op aangeven van M. Boel werd een gevoeliger hoogtemeter geplaatst. Men plaatste een noodkompas in plaats van een P.4 en men voorzag het bovenste deel van de stuurhut, de kap van de motor en de bijkomende brandstoftank van kleur om weerkaatsing te vermijden. De motor werd grondig afgesteld, de carburator werd vervangen en er werd een speciale steun geplaatst die de weerstand verminderde.

Tezelfdertijd werd de vluchtvoorbereiding aangevat. Zodra de route was gekozen stapelden kaarten en andere documenten die er betrekking mee hadden zich op. Men bekwam de toelating om Frankrijk bij nacht, zonder radio noch positielichten te overvliegen. Ook België gaf zijn akkoord. Een barograaf met werkingstijd van 30 uur werd ons gratis geleend, alsook diverse andere instrumenten.

Al deze voorbereidingen brachten veel werk met zich mee en allen die er aan deelnamen vonden elke dag nieuwe uitdagingen.

Het begin van de maand augustus scheen de meest geschikte periode voor deze poging. De dagen waren relatief lang en de volle maan zou de vlucht bevoordelen. De ideale weersomstandigheden van de maand juli verslechterden tegen het eind van de maand en op 3 augustus regende het. Niettemin blies de wind, zoals gewenst, uit het noorden. Jammer genoeg voorzag de weerdienst dat de regen, veroorzaakt door het koud front dat de regio bedekte, zich langs onze route zou verplaatsen en zich rond middernacht in de omgeving van Parijs zou bevinden.

Het is pas op 2 augustus dat de officiële toelating om Frankrijk bij nacht te overvliegen toekwam.

Voor deze toelating konden wij niet hopen op een gelijkaardig antwoord van de Belgische autoriteiten en nog minder om van Gosselies op te stijgen dat niet was uitgerust voor nachtvlucht. Niettemin, dank zij de Koninklijke Aeroclub van België en door de aandacht en de steun van zowel de burgerlijke als de militaire officiële autoriteiten voor deze poging, verkregen wij alle documenten binnen de 24 uur, maar de intentie om vanaf onze basis op te stijgen zoals in de goede oude tijd, met behulp van stormlampen, kon niet doorgaan; het opstijgen

moest vanaf een volledig uitgerust vliegveld gebeuren. Alles werd dus naar Chièvres verplaatst.

Alle hens aan dek, ik stijg op.

Na het avondmaal van 3 augustus waren de laatste voorbereidingen klaar en in theorie konden we op om het even welk ogenblik opstijgen. Alles hing af van de atmosferische omstandigheden.

Naarmate de dag vorderde werd de mening van de weerkundigen aangaande de intensiteit van het koud front meer en meer optimistisch en om 1800 uur, na de laatste informatie te hebben gekregen, besloot ik om diezelfde nacht op het voorziene uur te vertrekken. De ballons, bestemd om het vliegtuig te wegen, alsook de benodigde brandstof, werden op een vrachtwagen geladen die om 1900 uur op weg was naar Chièvres. Om 2030 uur volgde ik, vertrekkend vanuit Gosselies, met het vliegtuig.

De commandant van de basis, de luchtverkeersleiding en de weerkundige dienst, maakten door hun geweldige steun onze taak oneindig veel lichter. De informatie aangaande onze nachtmerrie – het koud front – werd ons voortdurend toegestuurd en de gegevens over de winden en de QNH op de route kwamen constant binnen. Majoor Meeuws, commandant Bonnet en luitenant Trémerie stonden ons schitterend bij. Wij konden beschikken over een loods voor de weging van het vliegtuig en een heerlijke koffie uit de mess hield ons gans de nacht wakker. Mijnheer Jansen, Directeur Generaal van de regie der luchtwegen, maakte speciaal de verplaatsing naar Chièvres om de start bij te wonen. Tijdens de weging waren meer dan 100 personen verenigd. Allen hadden een gelijklopende interesse voor de vlucht die zich aan het voorbereiden was en bespraken er de slaagkansen van. Persoonlijk was ik er van overtuigd dat, voor zover de motor het uithield, alles naar plan zou verlopen. Om half een werd de Belfair uit de loods gerold, de baanverlichting werd aangezet en weinig tijd nadien bevond iedereen zich op de startbaan..

Volgens mijn berekeningen zouden de brandstoftanks droog zijn op een punt gelegen halfweg tussen Sidi-Ifni en Cabo Juby. Het vluchtplan had dus als bestemming Sidi-Ifni, op 2.632,5 Km van Chièvres.

Om 0055 uur, een algemeen afscheid en de riemen worden vastgemaakt. De barograaf, die voordien werd verzegeld, werkt normaal, mijn kaarten, mijn teller en een lekkere sandwich worden mij overhandigd. De cockpit wordt gesloten. De maan schijnt en de zichtbaarheid is goed. Er waait een N-O wind van 10 Km/u. Twee minuten later wordt de motor gestart, een snelle test nadat de optimale temperatuur is bereikt – wielblokken weg – een laatste afscheidsblik, vol gas en de vlucht was begonnen. Tijd van opstijgen: 2355 GMT (0055 locale tijd), 4 augustus 1955.

## **2. De vlucht – Het leven aan boord – De emoties**

Zodra ik een zekere snelheid had bereikt, nam ik mijn koers, controleerde de tijd en klom tot 900 voet, een hoogte die ik gans de nacht moest aanhouden.

Oef ! Sinds alle voorbereidingen vroeg ik mij dikwijls af of het uur H ooit zou komen. Op een gegeven ogenblik zag de situatie er hopeloos uit, maar nu, geen contact meer met de grond voor de volgende 20 uur.

Men had de tijd berekend die ik zou nodig hebben om het front in te halen en eventueel terug te keren naar Chièvres, en om mij toe te laten het veld te vinden en te landen hield men de landingsbaan verlicht.

Na 27 minuten vlucht nam ik de koers die ik moest houden gedurende het doorkruisen van Frankrijk, en enkele steden en een vliegveld lieten mij toe om mijn positie te controleren. Na

de Franse grens werd de zichtbaarheid slechter en werd bij momenten herleid tot 3 kilometer. Geen van de lichten van Parijs – de lichtstad – gelegen op 10 Km van de route konden worden waargenomen. Om 0145 uur (GMT) bevond het vliegtuig zich ten oosten van Orléans, waar, volgens de voorspellingen, ik het front moest tegenkomen, maar de maan scheen nog altijd.

Omstreeks 2 uur 's morgens werd de horizon donkerder en binnen luttele tijd rezen de wolken van het front voor mij op. Binnen 5 minuten bevond ik mij tussen twee lagen wolken en weinige ogenblikken later begon de regen tegen mijn voorruit te trommelen. Vanaf dit ogenblik moest ik volledig op instrumenten vliegen.

Mijn instrumentenbord voor VZZ bestond zeer eenvoudig uit een hoogtemeter, een snelheidsmeter en een minuscule, maar zeer gevoelige elektrische « naald en bal », aangedreven door een kleine batterij van 4 volt. Met behulp van een staaflantaarn in mijn linkerhand kon ik gans het instrumentenpaneel verlichten.

Vijftien minuten in de wolken – wat regen – en ik bevond mij ertussen. Was de onderste laag bewolking of mist? Moeilijk te zeggen van waar ik mij bevond. Gedurende enkele ogenblikken kon ik de maan waarnemen – enige tellen ontspanning – en opnieuw IFR.

Deze keer was er geen regen, maar de wolken waren zeer somber. Eindelijk was mijn nachtmerrie – het front – om drie uur voorbij. Op geen enkel ogenblik had ik een werkelijke reden om terug te keren. Ondanks de aanwezigheid van wolken was de lucht kalm en veroorzaakte geen moeilijkheden om het vliegtuig te besturen of om de koers aan te houden. Het weer klaarde vrij snel op, de wolken losten op en werden vervangen door een nevel, maar het gebruik van de staaflamp was nog altijd nodig.

De enige zichtbare merkpunten – de lichten van steden – waren schaars en moeilijk te zien. Men kon geen onderscheid maken tussen wegen en waterlopen en daardoor kon ik enkel mijn kompas volgen, maar het moreel was opperbest.

Om zo economisch mogelijk te vliegen waren de sproeiers minimaal afgesteld. Het is daarom dat de motor niet zoals gewoonlijk draaide, ik kende er de oorzaak van maar vroeg mij van tijd tot tijd af of hij het niet zou laten afweten. Uiteindelijk werd ik er aan gewoon en dacht er niet meer aan.

Omstreeks half vier werd de zichtbaarheid beter en enige minuten voor vier uur kruiste ik de Gironde op ongeveer 10 Km van Bordeaux. Langzaam kwam de dageraad op in het oosten. Ik was nu zeker dat de Pyreneeën overdag zouden overgestoken worden, zoals wij het hadden voorzien, aangezien het vertrek naar Chièvres was berekend volgens het opkomen van de zon in Biarritz.

Zoals voorzien was de streek ten Z-W van Bordeaux bedekt met lage wolken of mist. Niettemin kon ik van tijd tot tijd de rand van de zee zien.

Wanneer het voldoende licht werd om in normale VFR condities te kunnen vliegen, begon ik naar de veiligheidshoogte te klimmen voor het overvliegen van de Pyreneeën. Op 5000 voet overvloog ik een laag stratocumulus waarvan de toppen zich 1000 ft boven mijn Topsy bevonden. Dan klom ik naar 7000 voet en vloog evenwijdig aan de wolken die steeds hoger werden. Het volgende uur werd op 8000 voet doorgebracht. Gedurende de ganse nacht was de temperatuur in de stuurhut voortdurend aangenaam gebleven, maar hier, boven de Pyreneeën, was het zeer koud. In gedachten bedankte ik Melle Tips en mijn vrouw voor de twee zijden sjaals die zij mij voor het vertrek gaven. De zon kwam op boven de horizon, maar haar warmte kwam nog niet tot bij mij. De Pyreneeën waren volledig bedekt door wolken en de turbulenties begonnen zich te laten voelen.



### **3. Boven Spanje**

De wolken losten op en ik nam de Ebro waar op een punt dat zich 3 Km ten oosten van de voorziene route bevond. Er was een voorsprong van een half uur op de voorziene ETA, met een volledig normaal brandstofverbruik en ik was echt gelukkig.

Meer naar het zuiden werd de zichtbaarheid lichtjes slechter, maar zij kwam nooit onder de 5 kilometer.

De turbulentie die ik boven de Pyreneeën tegenkwam werd heviger met het opkomen van de zon. De temperatuur in de stuurhut steeg gradueel en werd zeer aangenaam, maar het duurde even voordat ik mij kon opwarmen. Later in de ochtend, wanneer ik het gebruik van mijn ledematen terug had gewonnen, verwisselde ik mijn broek voor een short, dit waren de enige persoonlijke spullen die ik wegens het gewicht had kunnen meenemen.

Om 11 uur kwam ik ter hoogte van Gibraltar en naarmate ik de zee-engte overstak werd de lucht kalmer en ik liet het vliegtuig naar een zachtere hoogte glijden.

Een grote tanker doorkruiste het nauw en op hetzelfde ogenblik kon ik een school dartelende dolfijnen waarnemen. Nog enkele ogenblikken en ik zou het Afrikaans continent overvliegen. Er lagen nu twee derden van de vlucht achter mij, maar ik had nog zeven uur vlucht voor de boeg. Het brandstofverbruik hield zijn beloftes en de ETA's waren exact. Het laatste deel van de reis bracht mij langs de N-W kust van Afrika, langs Tanger, Spaans Marokko, Frans Marokko om in Sidi Ifni aan te komen.

Gedurende gans de vlucht boven Spanje was de atmosfeer zeer turbulent geweest, maar de Afrikaanse zon veroorzaakte veel onaangenamer turbulenties. Ik kwam zo snel in deze wervelingen, dat ik niet de gelegenheid had om mijn riemen aan te trekken voor een dergelijke eventualiteit, maar nu was het te laat !

### **4. Boven Frans Marokko**

Ik kwam slechts een Dakota tegen en drie Amerikaanse Neptunes. Een gelukkig toeval liet mij toe om een onderhoud te hebben met de piloot van de Dakota na mijn landing in Sidi Ifni. Hij sloofde zich uit om uit te leggen dat hij regelmatig dit traject aflegde en nog nooit zo hevig door elkaar was geschud en dat hij binnen enkele seconden 600 voet hoogte gewonnen of verloren had. Dit alles begreep ik eerder door zijn uitgebreide gebarentaal dan door zijn Spaanse woordenvloed. Dus was het fenomeen zeer uitzonderlijk en ik vroeg mij af hoe een dermate licht toestel als de Belfair kon weerstaan aan dergelijke schokken.

Een van de hevigste schokken liet mijn hoofd tegen de koepel van de cockpit bonken, maar bekomen van de emotie, stelde ik vast dat de cilindertemperatuur boven 400° steeg, terwijl 250° de limiet was. Denkend dat er brandstof over de motor was terechtgekomen en een brand had veroorzaakt, nam ik gas terug, liet de snelheid afnemen, nam mijn leren handschoenen en zakte naar 400 voet, maar ik rook niets abnormaal in de stuurhut. Ik zocht een geschikte plaats uit nabij een hoeve in geval van een noodlanding, maar aangezien mijn vermoeden van brand niet werd bevestigd, opende ik gradueel het gas en zette de vlucht voort. Wat later begon de temperatuurmeter te schommelen en ik kwam tot de vaststelling dat hij defect was. (Later zag men dat het tegengewicht van de naald was afgebroken).

Bij Port Lyautey, in Frans Marokko, buigt de kust naar het oosten, zich van mijn route verwijderend en ik vervolgde dus mijn weg via Rabat en het noorden van de Sahara.

### **5. Het grote ogenblik**

Om kwart na twee zag ik de Oum Er Rbia rivier, die vanuit Chièvres de vereiste afstand vertegenwoordigde om het voorgaand record te breken. Dit werd het grote ogenblik : 1426 uur, ik

overvloed de rivier! Ik wachtte met spanning het ogenblik af waarop ik eindelijk het telegram met het goede nieuws kon versturen.

Een uur later bevond ik mij ter hoogte van Marrakech en zou weldra de bergketen bereiken, gelegen ten zuiden van deze stad, en die zich tot aan de zee uitstrekte. Enkele toppen kwamen hoger dan 12000 voet boven zeeniveau – de grond werd meer en meer woestijnachtig en de groen getinte delen op de kaart waren, in tegenstelling tot op onze breedteligging, geen bossen, maar verspreide struiken, die de enige vegetatie waren.

Na vier uur vliegen boven dit wild en ongastvrij land, bereikte ik opnieuw de zee op enkele kilometer van Agadir. Ik volgde de kust tot Sidi-Ifni, waar ik om 1730 GMT (1830 uur) aankwam. Sidi-Ifni ligt aan de Atlantische oceaan en wordt door een kleine bergketen beschermd tegen het zand van de Sahara. Een brede weg die plots aan weerszijden van de stad ophoudt, duidt de grens aan tussen de Spaanse en de Arabische wijken.

Het vliegveld ten zuiden van de stad is rotsachtig, hard en grotendeels bezaaid met kleine struiken en cactussen. Het is omringd door rood en geel zand en de enkele zeldzame bomen groeien in het Spaanse deel van de stad.

De brandstofmeter duidde dertig liter aan, hetzij 11 liter meer dan wat was berekend en liet toe om Cabo Juby te bereiken, 310 kilometer meer naar het zuiden.

Niettemin was het niet mogelijk geweest om de kaarten te bekomen van de streek ten zuiden van de 30<sup>ste</sup> breedtegraad. De vragen ingediend in Londen, Parijs en Brussel waren zonder resultaat gebleven. Voor de laatste 80 kilometer tot Sidi Ifni gebruikte ik een Michelin wegenkaart met schaal 1/1000.000 en voor Cabo Juby zou ik moeten gebruik maken van een kaart met schaal 1/3.426.400. Tijdens de voorbereidingen hadden wij nooit gedacht om Cabo Juby te bereiken en deze kaart werd meegenomen om een vaag idee te krijgen van de streek ten zuiden van ons doel: Sidi Ifni. Maar aangezien ik met dertig liter Cabo Juby kon bereiken besloot ik door te gaan.

De kust volgend tijdens het volgend half uur, kwam ik op verschillende plaatsen groepen kamelen tegen, alsook enkele Arabieren, maar verder was er enkel zand en zee.

Mijn kaarten waren nog van weinig nut, de kust werd als een rechte lijn voorgesteld terwijl die in werkelijkheid sterk ingesneden was. Ik begon te twijfelen aan het bestaan van een vliegveld in Cabo Juby. Wellicht bestond er tijdens de oorlog een, vandaar de reden waarom die op de kaart was aangegeven. Ik besloot terug te keren naar Sidi Ifni en had spijt om geen rekening te hebben gehouden met een lager verbruik dan berekend. Aangezien het record was gebroken, zou het stom zijn om een ramp te riskeren, zonder kaart en boven onbekend terrein. Een uur na Sidi Ifni te zijn voorbijgevlogen bevond ik mij terug boven deze stad. Ik cirkelde rond het vliegveld en zag een Ju-52 die uit het zuiden naderde en direct, zonder een omloop te maken, landde.

Om 1830 GMT (1930 uur lokale tijd), zette ik de wielen neer, na een vlucht van 18 uur en 35 minuten.

### **Dit was wel een biertje waard**

Alhoewel het vliegveld er van bovenaf vrij ruw uitzag, verwachtte ik niet dat het zou bezaaid zijn met dergelijke grote stenen. Ik maakte een landing op de hoofdwielen en hield het vliegtuig zo lang mogelijk in deze positie. Aangezien de Junkers slechts enkele ogenblikken voordien was geland, wachtten de douaniers mij op. Jammer genoeg was het vliegplan vanuit Chièvres niet aangekomen, het zou pas twee uur na mijn landing worden ontvangen. Ik slaagde er niet in om de autoriteiten van het vliegveld te overtuigen dat ik een vlucht zonder tussenlanding had uitgevoerd vanuit België in een vliegtuig van dergelijke afmetingen en zij probeerden op alle mogelijke manieren om mij te laten toegeven dat ik van Casablanca, Rabat of

Marrakech kwam – ik weigerde. Na te hebben opgegeven, boden zij mij een glas bier aan en vertrokken. Uiteindelijk kwam het vliegplan aan, wat iedereen tevreden stemde. Zij behielden mijn paspoort en de boorddocumenten gedurende gans mijn verblijf in Sidi Ifni.

Het veld werd niet vaak gebruikt door andere vliegtuigen dan een militaire Junkers die tot de basis behoorde en een Dakota van de lijn Casablanca-Canarische eilanden. Daardoor was de komst van een licht Belgisch vliegtuig zoals de Topsy Belfair OO-TIC een hele gebeurtenis en het feit om zonder tussenlanding vanuit zijn land van herkomst te zijn aangekomen versterkte nog de belangstelling.

Wanneer ik eindelijk klaar was met de douane, een telegram had gestuurd naar Mijnheer E.O. Tips, de documenten had laten nazien door de autoriteiten en de controleformaliteiten had ingevuld, verliet ik het vliegveld in gezelschap van enkele Spaanse officieren die, zoals ik had begrepen, mij voor het diner hadden uitgenodigd.

Alhoewel ik noch geschoren, noch gewassen was sinds de vorige dag, bracht ik een aangename avond door in hun gezelschap en het was met spijt dat ik hun uitnodiging om Sidi Ifni bij nacht te verkennen afsloeg.

Hitte, vliegen en muggen verstoorden mijn slaap en deden mij veel vroeger opstaan dan ik had gehoopt.

's Morgens wisselde ik mijn reischeques in. Hiervoor moest men de officier van douane halen met mijn paspoort, hij was immers nog altijd in het bezit van mijn identiteitspapieren. Na de middag werd de Belfair bijgetankt en ik was verrast te ontdekken dat er mij slechts 3 liter olie restten. Nooit zou ik de avond voordien Cabo Juby hebben bereikt.

Er bleef voor twee uur brandstof over en een berekening wees uit dat het gemiddeld brandstofverbruik tijdens de vlucht 9,26 liter per uur was geweest, een opmerkelijk resultaat indien men in rekening brengt dat het vliegtuig een kruissnelheid van 155 Km/u aanhield.

Ik bracht de avond en een deel van de nacht met mijn Spaanse vrienden door, die gedurende gans mijn verblijf op een zeer innemende manier zorg voor mij droegen. Het waren typische vertegenwoordigers van hun land en ik ben hen zeer erkentelijk voor hun hoffelijkheid.

### **Terugkeer als toerist**

De volgende dag steeg ik op met bestemming Tétouan in Spaans Marokko, na een speciale maaltijd met kamelenvlees te hebben afgeslagen die mijn verblijf zou verlengd hebben.

Opgestegen om 1215 uur, legde ik hetzelfde traject af als twee dagen ervoor, maar in omgekeerde zin : Agadir, Marrakech, Rabat. Bij Larache, verliet ik de kust om rechtstreeks naar Tétouan uit te wijken, waar ik na 5,40 uur vlucht landde.

Het vliegtuig had geen remmen en geen achterwiel, wat het taxiën onmogelijk maakte, behalve met de neus recht in de wind. De verantwoordelijke voor de controletoren in Tétouan was niet blij toen hij mij de motor in het midden van de startbaan zag stilleggen, uit de stuurhut springen, de staartsteun van het vliegtuig op de schouder leggen en vervolgens het vliegtuig naar de controletoren duwen. Hij kwam op zijn motor aanrijden en kafferde mij zonder verwijl uit met vermoedelijk weinig eervolle klanken. Niettemin bleef ik, zonder een woord te begrijpen, kalm en stilzwijgend en gezien mijn houding keerde hij hoofdschuddend terug.

In Tétouan vond ik mij plots, geladen met mijn logboek, barograaf, tandenborstel, paspoort, kaarten, broeken, sjaals, foto toestel en films, deze twee laatste gekocht in Sidi Ifni, trachtend een taxi aan te roepen om naar de stad te gaan. Ik moet er zeker wat bijzonder hebben uitgezien, maar kreeg eindelijk mijn taxi vast en profiteerde ervan om een zitje aan te bieden aan de afgevaardigde van de douane en aan een politie agent. Na een kamer te hebben gevon-

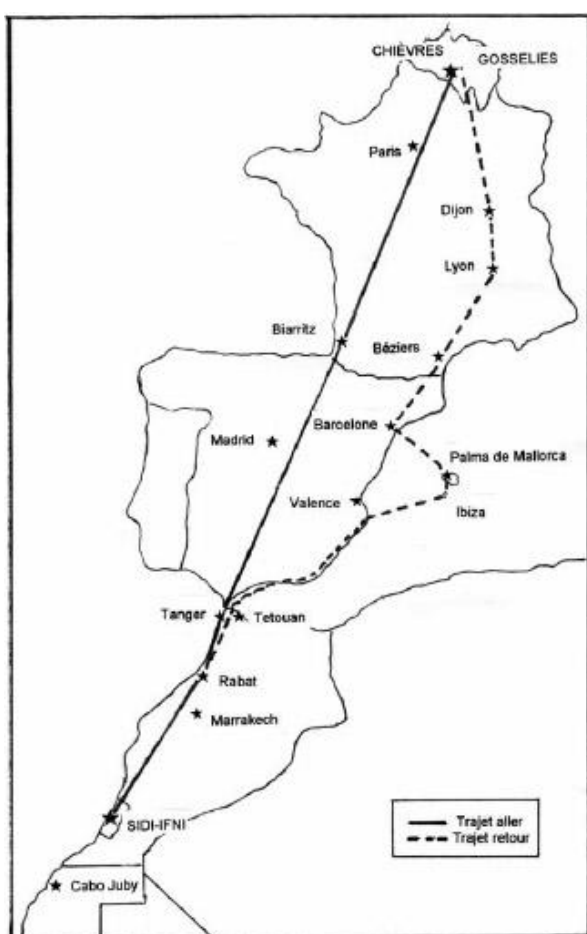
den en het nemen van een goed bad, begaf ik mij naar een winkel om een koffer te kopen. De bediende van het hotel ontplooidde een brede glimlach wanneer hij mij met mijn inkopen zag verschijnen.

Gedurende de avond ging ik wandelen in de Arabische kwartieren en ging vrij laat slapen.

De volgende morgen steeg de Belfair om 1108 uur op, kruiste het nauw van Gibraltar, volgde de oostelijke Spaanse kust, overvloed Ibiza en bereikte Palma de Mallorca, waar ik om 1712 uur landde (6 uur en 4 minuten vlucht).

Helaas stond de wind haaks op de startbaan en wanneer het effect van het roer niet meer op kon tegen de laterale druk, draaide het vliegtuig in de wind, verliet de startbaan en gelukkig voor mij, kruiste het een rijzone en richtte zich naar een parking waar het tot stilstand kwam. Op een gegeven ogenblik moest ik een stoot gas geven om een bord te vermijden, maar niemand had kunnen vermoeden dat ik ook maar de minste moeite had om het vliegtuig te besturen..

Ik bleef 's anderendaags in Mallorca en genoot van elke minuut van mijn verblijf. De zon deed mij ontzettend veel deugd en het eten was voortreffelijk.



Door de ondervonden moeilijkheden bij het landen en het gebrek aan Franse deviezen besloot ik Palma in een vlucht met Gosselies te verbinden. De 9de om 0840 uur steeg ik opnieuw op en zette koers naar Barcelona, om dan de kust te volgen tot Béziers in Frankrijk. Na het overvliegen van de bergen kwam ik in Lyon, waar ik de Rhône vallei volgde tot nabij Dijon en van daar direct naar Gosselies (ongeveer 1250 kilometer). Afgezien van een beetje regen na de Belgische grens, waren de weersomstandigheden over gans het traject zeer voordelig.

Ik had er niet aan gedacht om mij te scheren. Om 1815 uur GMT overvloed ik het vliegveld van Gosselies en bij het kruisen ervan merkte ik meerdere personen op die zich met spoed naar de startbaan begaven. Binnen enkele minuten hadden zich voertuigen en een eerder aanzienlijke groep verzameld. Ik maakte twee cirkels rond de startbaan en kwam landen.

De vlucht had 9 uur en 38 minuten geduurd en er was nagenoeg geen wind bij de landing. Ik verwachtte mij niet aan een dergelijke ontvangst, ik had mij sinds Chièvres niet meer geschoren en daar stond ik dan, te midden van al deze mensen, al deze gelukwensen in ontvangst te nemen. In elk geval was het geweldig om terug te zijn, blij om

opnieuw al deze bekende gezichten te zien en om de vreugde van het record met hen te kunnen delen.

Zij hadden evenveel als ik gedaan tijdens de voorbereidingen, waren dag en nacht opgebleven tijdens de nacht van het record en hadden angsten uitgestaan tijdens mijn afwezigheid. Zij hadden mijn thuiskomst voorbereid terwijl ik profiteerde van de zon in Afrika en in Palma, maar ik kreeg de bloemen.

Ik was blij en gelukkig, maar ik ben hen veel verschuldigd. Meer in het bijzonder Mijnheer Ernest Oscar Tipy, die de Topsy Belfair OO-TIC ontwierp en bouwde en die hem mij toevertrouwde voor deze recordvlucht.

P.I.R ANDERSEN