

IMPRIME – DRUKWERK

**LES VIEILLES TIGES
DE BELGIQUE**

a.s.b.l.

*

**DE 'VIEILLES TIGES'
VAN BELGIE**

v.z.w.

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

N° 1/2000

Januari-Februari-Maart

Janvier-Février-Mars

2000

*

Editeur responsable-Verantwoordelijk uitgever

Robert Feuillen

rue Montoyer/straat 1/13

1000 Bruxelles-Brussel

Bureau de dépôt

Afgiftekantoor

1150 Bruxelles-Brussel 15

**Belgique-België
P.P.
1150 Bruxelles-Brussel 15
1/4224**

A l'attention de – Ter attentie van

25 mars 2000

**ASSEMBLEE GENERALE
BANQUET**

Hôtel Hilton, Bruxelles

25 maart 2000

**ALGEMENE VERGADERING
BANKET**

Hotel Hilton, Brussel

Rédaction – Opstelling

Robert FEUILLEN
Jean-Pierre SONCK

*

Vertalingen – Traductions

Gill VAN DEN BROECK
Jean KAMERS
Alex PEELAERS

*

Président d'honneur – Erevoorzitter

Général-Major Aviateur e.r. Albert HENRY

*

Conseil d'administration-Raad van bestuur

Bureau :

Président-Voorzitter : Léo BRANDERS
Ondervoorzitters : Jacques DÔME
Jean KAMERS
Secrétaire-général/Secretaris-generaal : Robert FEUILLEN
Trésorier/Schatbewaarder : Paul JOUREZ
Secrétaire adjoint/Adjunkt secretaris : Charles PEYRASSOL

Membres – Leden :

Eric BOUZIN
Hugo CLOECKAERT
Georges de CONINCK
André DILLIEN
Hubert MOJET
Norbert NIELS
Alex PEELAERS
Jacques ROELAND-HELMAN
Gérard VERMANDER

*

Secrétariat – Secretariaat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél/Fax : 013.31.28.70

*Indien u een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.
Deel ook bij voorkeur aan het secretariaat al uw belangrijke
familiale gebeurtenissen mee.*

*

*Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, veuillez nous
en aviser.*

*Communiquez-nous aussi, de préférence au secrétariat, vos
événements familiaux.*

**Prochain bulletin
Volgend tijdschrift
15.04.2000**

Les Vieilles Tiges de Belgique

*

SOCIÉTÉ ROYALE
Association sans but lucratif
Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

BULLETIN TRIMESTRIEL

*

N° 1/2000
Janvier-Février-Mars
2000



De 'Vieilles Tiges' van België

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

*

Nr 1/2000
Januari-Februari-Maart
2000



Siège social
LA MAISON DES AILES
rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

Maatschappelijke zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel



Roger de CANNART d'HAMALE

Sommaire – Inhoud

- *Editorial – Editoriaal*
- *Roger de Cannart d'Hamale*
- *Nouvelles de l'association –
Nieuws van de vereniging*
- *Het hoekje van de schatbewaarder –
Le mot du trésorier*
- *Convocation pour l'assemblée générale –
Uitnodiging voor de algemene vergadering*
- *Le banquet annuel du 25 mars –
Het jaarlijkse banket van de 25 maart.*
- *De Luchtmacht en de nijverheid –
La Force Aérienne et l'industrie*
- *The Republic F-84*

Volgend tijdschrift

Prochain bulletin

15.04.2000

L'éditorial

du président

Bien chers amis et amies,

Décembre 1999. Le monde est en effervescence, on ne cesse de parler du prochain millénaire, de bogues possibles et de précautions à prendre.

Pourtant vous ne lirez ceci qu'en février quand tout sera réglé !

Pourquoi ne pas prendre le temps comme il vient : vous aurez déjà reçu vos avis de paiement de cotisation pour l'année à venir et même déjà des vœux pour l'an 2000 ; quelle grande satisfaction pour nous aviateurs d'avoir pu contempler notre Prince Philippe une journée entière en tenue de colonel aviateur et quelle journée !

Pourtant comment s'arranger pour que ce texte ait encore quelque valeur ? Faire des prévisions ?

Comme vous pouvez l'avoir lu quelque part : le XXème siècle devrait durer une centaine d'années et aucun de nous n'en verra la fin.

Il ne reste plus que les vœux et si c'est de l'ordre de l'imagination, de l'espoir, pourquoi ne pas essayer de leur donner une réalité ?

Alors, dois-je vous rappeler que nous sommes en février 2000, que personne ne s'est trouvé bloqué dans un ascenseur à minuit le 31 décembre, qu'aucune industrie ne s'est vue ruinée par un blocage, que la terre n'a pas cessé de tourner.

Donc l'année a bien commencé et formons les meilleurs vœux de bonne continuation en ce nouveau millénaire ; bonne santé, joie au milieu des vôtres et longue vie à notre association.

Venez nombreux à notre assemblée générale du samedi 25 mars et à notre banquet annuel, européen et aérien.

Léon BRANDERS
Colonel aviateur e.r.

Editoriaal

van de voorzitter

Beste vrienden en vriendinnen,

December 1999. De wereld staat op zijn kop, overal en altijd praat men over het volgende millennium, over mogelijke « bugs » en te nemen voorzorgsmaatregelen. U zal deze woorden nochtans slechts in februari lezen, wanneer alles zal geregeld zijn!

Waarom de tijd niet nemen zoals hij komt: u zal uw verzoek om betaling van uw lidgeld voor het komende jaar reeds ontvangen hebben en zelfs reeds beste wensen voor het jaar 2000; wat een grote voldoening voor ons, vliegers, onze Prins Filip een hele dag in uniform van kolonel-vlieger te mogen bekijken en wat een prachtige dag!

En toch, hoe leggen we aan boord om deze tekst nog enige waarde te laten behouden? Voorspellingen maken?

Zoals u het ergens heeft gelezen: de XXde eeuw zou nog een honderdtal jaren moeten duren en niemand van ons zal het einde ervan nog beleven.

Blijven dan alleen nog wensen over en indien het gaat om dingen zoals verbeelding en hoop, waarom zouden we dan niet trachten daaraan een realiteit te binden?

Dus, moet ik u er nog aan herinneren, dat wij reeds februari 2000 schrijven, dat niemand om middernacht op 31 december in een lift geblokkeerd zat, dat geen enkele industrie door een of andere blokkering geruïneerd werd, dat de aarde nog steeds rond haar as draait.

Het jaar is dus goed begonnen en laten we de beste wensen formuleren om op de goede weg voort te gaan in dit nieuwe millennium: goede gezondheid, vreugde in uw gezin en lang leven voor onze vereniging.

Komt u talrijk naar onze algemene vergadering op 25 maart en naar ons jaarlijks Europees en Luchtvaartbanket.

Léon BRANDERS
Kolonel vlieger b.d.

Roger de Cannart d'Hamale

Par/Door Walter Verstraeten

Roger de Cannart d'Hamale est né le 22 août 1919 à Saint-Gilles-Bruxelles, où ses parents, François de Cannart d'Hamale et Madeleine-Hélène de Castres de Tercac habitaient au n° 33 de la rue de l'Amazone.

Les photos de famille nous montrent un garçon gai, un rien timide et, en somme, peu d'éléments qui laisseraient prévoir que ce jeune et frère adolescent serait prédestiné à la carrière d'aviateur.

Roger était bon élève : inscrit à l'externat du collège du Sacré Cœur en septembre 1925, le nom de « Monsieur » Roger de Cannart d'Hamale y brille parmi les meilleurs ; en effet, le 13 juillet 1926 les premiers prix en catéchisme, lecture, écriture et calcul lui sont décernés. Quelle meilleure base de départ un futur as de l'air peut-il souhaiter ?

En feuilletant l'album de famille nous voyons défiler devant nos yeux toute la jeunesse de Roger : les souvenirs de sa première communion au collège St-Jean-Berckmans du boulevard Saint Michel le 20 juin 1926, des images de l'externat de l'avenue Albert-Elisabeth, Roger visitant une exposition d'aéronautique avec son père, les fêtes scolaires, le temps des étudiants.

Nous voilà arrivés au 1er février 1938 : le jeune de Cannart reçoit des mains du général-major Keyaerts le certificat attestant sa réussite à l'examen d'entrée pour candidats sous-lieutenants des Armes et services autres que l'artillerie et le génie.

Mais déjà, la menace d'une guerre en Europe pointe à l'horizon ...

C'est le 18 août 1939 que le caporal ff de sergent Roger Cannart reçoit son brevet de pilote militaire. Son émotion est grande car une étape importante de sa vie vient d'être franchie. L'avenir sera fait d'aventures et d'horizons lointains. Le document est signé par le général-major aviateur Hiernaux qui, le 24 août de la même année informe le père de Roger que son fils sera affecté au 3e Régiment d'Aéronautique à Evere.

Voici la mobilisation. L'Europe tremble sous la menace d'une guerre qui deviendra la guerre des guerres. Pendant cette période, Roger écrit à ses parents bien plus souvent qu'auparavant. C'est comme s'il avait le pressentiment qu'il ne les verrait plus très souvent. Et il y avait tant de choses à raconter ... Ses lettres témoignent d'une profonde foi en une paix durable. De cette période aussi datent les vers qu'il dédie à sa mère et qu'il lui envoie depuis son école de pilotage avancé. Ces poésies sont le reflet de ses idéaux et en même temps l'expression de ses craintes devant la menace d'une guerre, craintes qui pèsent lourd sur les épaules de ce jeune pilote au sourire timide, trompeusement juvénile car, en réalité, Roger sait très bien ce qu'il veut.

Roger de Cannart d'Hamale werd geboren op 22 augustus 1919 te Sint-Gillis-Brussel. Zijn ouders, François de Cannart d'Hamale en Madeleine-Hélène de Castres de Tercac woonden toen in de Amazonestraat op het nummer 333. Weinig liet het zich aanzien dat de tengere jonge opgroeiende knaap voorbestemd zou zijn voor een vliegeniersloopbaan. Familiefoto tonen ons een vrolijke, maar ook wat verlegen jongen. Hij is een goede leerling: : ingeschreven op het externaat van het Heilig Hart in september 1925, prijkt de naam van « Meneer » Roger de Cannart d'Hamale bij de besten. Op 13 juli 1926, komen hem inderdaad de eerste prijzen toe voor catechismus, lezen en schrijven en rekenen. Welke betere basis kan een toekomstig luchtheld zich wensen ?

Bladerend door het familiealbum zien we Roger's jeugd aan onze ogen voorbijtrekken; er zijn de herinneringen aan zijn eerste Communie in de St. Jan Berckmans op de Michielslij op 20 juni 1926, de beelden van het externaat op de Albert-Elisabethlaan, de jonge man die met zijn vader luchtvaarttentoonstellingen bezoekt, de schoolfeesten, de studententijd ...

En plots lezen we 1 februari 1938. De jonge de Cannart ontvangt uit handen van generaal-majoor Keyaerts, het getuigschrift, waaruit blijkt dat de Cannart d'Hamale Roger geslaagd is voor het ingangsexamen voor kandidaat-onderluitenant voor Wapens en Afdelingen, andere dan de Artillerie en de Genie.

Aan de kim dreigt de oorlog boven Europa ...

Op 18 augustus 1939 ontvangt korporaal Dienstdoende sergeant Roger de Cannart d'Hamale het militair vliegbrevet. Zijn ontroering is groot, een belangrijke stap in zijn leven is genomen. De toekomst zal er een van avontuur en verre horizonten zijn. De handtekening onder het document is deze van generaal-majoor vlieger M. Hiernaux, die op 24 augustus 1939 aan vader de Cannart d'Hamale laat weten, dat zijn zoon toegewezen is aan het 3e Regiment van het Vliegwezen te Evere.

De mobilisatie breekt aan. Europa beeft onder de dreiging van een oorlog, die de oorlog der oorlogen zal worden. Tijdens deze periode schrijft Roger vaker dan ooit aan zijn ouders. Het is alsof hij voorvoelt, dat hij hen misschien niet vaak meer zal zien. Er is zoveel te vertellen... Zijn brieven getuigen van een diep geloof in het behoud van de vrede. Uit die tijd stammen ook de verzen, die hij opdraagt aan zijn moeder en die hij haar opstuurt tijdens zijn gevorderde vliegopleiding. Zij zijn een weerspiegeling van de idealen en tezelfdertijd van de oorlogsdreiging, die zwaar op de schouders rust van de jonge piloot, met de misleidend jeugdige en ietwat verlegen glimlacht. Want Roger weet zeer goed wat hij wil.

Il écrit :

« Plonger vers l'infini, foncer dans le ciel bleu, »
 « Rejeter l'horizon, mépriser les frontières, »
 « Monter toujours plus haut, près de l'astre de feu »
 Loin des fléaux du monde et des soucis austères. »

Ses lettres sont écrites en anglais et, s'adressant à son père, débutent toujours par un affectueux « Dear Old Dad ».

A la veille de la deuxième guerre mondiale, Roger est incorporé depuis 10 mois déjà, au 7/III/3Aé d'Evere. Cette unité opère sur la dernière et plus récente version du Fox, le Mark VIII à hélice tripale.

Ce 9 mai 1940, sept des neuf avions Fox-Hispano disponibles quittent Evere pour se rendre à Schaffen, en vue des prochaines manœuvres. En dépit de son hélice tripale, sa vitesse plus élevée, une plus grande manœuvrabilité et une meilleure protection, le Fox est un avion vieilli et dépassé. Ceci, toutefois, n'empêche pas l'engouement des équipages devant la perspective des exercices au camp de Beverlo où des simulacres de bombardement sont prévus pour le 10 mai ...

Trois Fox sont restés à Evere dont deux en état de vol, le troisième subissant une révision générale.

Roger de Cannart n'est pas de la partie : il se trouve au Zoute en compagnie des adjudants Marcel Vos et Albert Soete, ainsi que du capitaine Abel Marquet. A la côte, le temps n'est pas au beau et il n'y a que peu d'activités aériennes. Ce n'est qu'au début de l'après-midi que Roger parvient à prendre l'air.

Ce jour, peu après 22h30, il apprend que l'état d'alerte, décrété il y a plusieurs mois déjà, vient d'être suspendu. En pensée il est avec ses camarades à Schaffen. Il pense à ses parents aussi et décide de leur écrire, vite encore, une carte postale. Comme toujours, il la rédige en anglais. Il tient à avertir ses parents que « si Hitler le permet » il prendra quelques jours de congé car il a envie d'un bon repos dans un véritable lit. Hélas, Hitler a d'autres plans pour la Belgique et pour les pilotes qui rêvent d'un repos bien mérité.

Dans les petites heures du 10 mai 1940, les troupes allemandes envahissent la Belgique. Le Zoute est mis en alerte à 2h30. A peine deux heures plus tard, aux premières lueurs du jour, les premières bombes tombent. Les officiers non-résidents ainsi que les sous-officiers reçoivent l'ordre de rejoindre leurs aérodromes de guerre par leurs propres moyens. Roger doit se rendre à Lonzée. Il comprend que ce qui se passe actuellement en Belgique ne sera pas de courte durée. Il décide de passer par Etterbeek pour prendre congé de ses parents car il réalise qu'il ne les verra plus avant longtemps. La rencontre est de courte durée mais chargée d'émotions. Roger continue sa route vers Lonzée...

En compagnie de Vos, Soete et Marquet, il atteint Ottignies vers trois heures de l'après-midi et, dans la demi-heure, il trouve une correspondance vers Gembloux. Heureusement qu'à ce moment les chemins

Hij schrijft :

« Duiken naar het oneindige, zich in de blauwe hemel storten, »
 De horizon steeds verder wegduwt, de grenzen verleggen. »

Steeds hoger stijgen, naar het vurige hemellichaam »

« Ver van de plagen der wereld en de strenge zorgen. »
 Zijn brieven zijn gesteld in het Engels en vangen alle aan met het toegenegen « Dear Old Dad », als hij zijn vader schrijft.

Op de vooravond van de tweede Wereldoorlog is Roger reeds 10 maand ingelijfd bij het 7/III/3Aé te Evere. Deze eenheid vliegt met de laatste en nieuwste versie van de Fox, de Mark VIII met driebladige schroef.

Op 9 mei vertrekken zeven van de negen beschikbare Fox Hispano's naar Schaffen. Alhoewel de Fox, ondanks zijn driebladige schroef, de hogere snelheid, de betere wendbaarheid en bescherming, nu reeds een verouderd en voorbijgestreefd toestel is, zijn de gemoederen van het vliegend personeel hooggespannen met het oog op de komende manoeuvres in het kamp van Beverlo. Op 10 mei zullen ze daar bombardementsoefeningen houden ...

Drie Foxes zijn achtergebleven te Evere, waarvan twee vliegklaar en één in revisie.

Roger de Cannart is niet van de partij. Hij bevindt zich te Het Zoute, tezamen met adjudant Marcel Vos, Albert Soete en kapitein Abel Marquet. Het weer is niet zo best aan de kust en er wordt weinig gevlogen. Pas omstreeks 1 uur in de namiddag kan hij de lucht in.

Kort na 22.30u verneemt hij dat de reeds maandenlang aanslepende alarmtoestand is opgeheven. In gedachten vertoeft hij bij zijn wapenmakers, die in Schaffen de slaap der rechtvaardigen slapen. Hij denkt ook aan zijn ouders en besluit nog snel een briefkaart te schrijven. Hij doet dat zoals altijd in het Engels. Hij wil zijn ouders verwittigen dat, « als Hitler het toelaat », hij een viertal dagen verlof wil nemen, want hij is aan een goede rust in een echt bed toe.

Helaas, Hitler heeft andere plannen voor met België en met die piloten die dromen van een welverdiend verlof.

In de vroege morgenduren van 10 mei vallen de Duitsers België binnen. In Het Zoute wordt het alarm gegeven om 2.30u. Amper twee uren later, in het prille glore van de dag volgt het eerste bombardement.

De niet-residentiële officieren en onder-officieren krijgen bevel zich onmiddellijk naar hun oorlogsvliegvelden te begeven op eigen kracht. Roger de Cannart d'Hamale moet naar Lonzée. Hij begrijpt dat wat nu met België gebeurd geen zaak van slechts enkele weken is. Hij besluit nog snel even van zijn ouders in Etterbeek afscheid te nemen, want hij beseft dat hij ze voor lange duur, maar geladen met emotie. Hij moet verder naar Lonzée.

Samen met Vos, Soete en Marquet, bereikt hij om drie uur in de namiddag Ottignies. Daar hebben ze een half uur later verbinding met de trein voor Gembloux. Gelukkig rijden de treinen nog steeds stipt. Wanneer zij om 16 uur uit het station van Gembloux

de fer fonctionnent encore convenablement.

Quittant la gare de Gembloux vers 16 heures, les quatre amis remarquent une colonne motorisée française qui traverse la ville à grande allure. La foule, éblouie, applaudit. Bientôt il n'y aura plus d'occasions d'applaudir ...

A Gembloux, les transports publics ne fonctionnent déjà plus; ainsi décident-ils de rallier leur cantonnement de Loncée à pied. A peine engagé sur la route, Roger entend au loin une voiture qui s'approche. C'est un taxi. Il fait signe au conducteur de s'arrêter. Dans la voiture ... des aviateurs de la 7e: le capitaine Dornier et les lieutenants Lippens, Leblanc et Coucke. C'est le deuxième groupe qui a quitté Schaffen le matin et se dirige également vers Loncée, via Evere. La joie des retrouvailles est grande et les amis se racontent leurs aventures. Tous les avions de la 7e qui se trouvaient à Schaffen ont été détruits au sol dès la première attaque allemande, ainsi que les Hurricane et quelques Gloster. Ils progressent rapidement vers leur destination et arrivent à l'auberge « Le Champ des Oiseaux » à Loncée vers 17 heures. C'est ici que logent les sous-officiers. Roger y est connu car c'est dans cette auberge qu'il avait ses quartiers permanents lors des multiples exercices d'alerte organisés ces derniers temps.

Entre-temps, un deuxième groupe de pilotes partis de Schaffen est arrivé à l'aérodrome de guerre de Loncée et Roger y retrouve d'autres amis: les lieutenants Dulait et Ortmans, Mot et Michel de Hepcée, ces derniers ayant rejoint Loncée en camion. Très ému, Roger apprend que les adjudants Wallou et Bodart ont été blessés et évacués vers un hôpital. Le lieutenant Devuyt porte le bras en écharpe.

A 18 heures, deux des trois avions Fox restés à Evere atterrissent à Loncée avec aux commandes les sergents Champagne et Van Eeckhoudt ainsi que le lieutenant observateur Lefebure. Un court instant, toute l'escadrille se trouve ainsi réunie mais pas pour longtemps car vers 19h30, le sergent Coucke repart vers Evere pour y reprendre le dernier des Fox, le O-185, sorti de l'atelier de révision.

Le soir encore, les officiers de l'unité prennent leurs quartiers au château de Ferooz.

Au petit matin du 11 mai 40, le sergent Coucke décolle d'Evere aux commandes du dernier des avions Fox de la 7e. Cet excellent ami de Roger - c'est lui qui plus tard informera le père de Cannart de la conduite héroïque de son fils - a failli perdre la vie au cours de ce vol, d'abord quand son avion a été attaqué par 6 Dornier allemands, ensuite quand il capota à l'atterrissage forcé qu'il dut effectuer après l'attaque. Il s'en sortit heureusement indemne et rejoignit Loncée au plus vite. Le même jour encore, les avions disponibles à Loncée seront répartis entre la 7/III/3Aé et la 7/III/1Aé.

A l'aube du 12 mai, Roger de Cannart d'Hamale accompagné du lieutenant observateur Lippens, décolle

stappen, rijdt daar net een Franse gemotoriseerde colonne voorbij aan hoge snelheid. Nu worden deze soldaten nog toegejuicht door de ademloos toekijkende menigte. Straks zal er geen plaats meer zijn voor. Er blijkt geen openbaar vervoer ter beschikking te zijn. De wapenbroeders besluiten dan ook het kantonnement te Loncée te voet te vervoegen. Zij zijn echter nog maar pas goed op stap gegaan, als Roger een auto hoort aankomen in de verte. Het is een taxi. Hij doet teken aan de bestuurder om te stoppen. De wagen blijkt reeds afgeladen te zijn met vliegers ... van het 7e! Het zijn kapitein Dornier, luitenant Lippens, Leblanc, Coucke. Zij zijn de tweede groep die 's morgens Schaffen in allerijl verlaten hebben en op weg zijn naar Loncée via Evere.

De vreugde van het weerzien is groot. Struikelend over hun woorden vertellen de vrienden hun wedervaren. Alle vliegtuigen van het 7de die te Schaffen waren, zijn meteen bij de eerste Duitse luchtaanval op de grond vernietigd, tezamen met de Hurricane en enkele Gloster.

Snel vervolgen zij nu hun weg en om 17u bereiken zij de herberg « Le Champ des Oiseaux » te Loncée. Hier logeren de onderofficieren. Roger is hier bekend. Immers, tijdens de talrijke alarmoefeningen, die gehouden werden in de laatste maanden, werd deze herberg zijn vaste verblijfplaats.

In de loop van de dag zijn de tweede groepen, die vanuit Schaffen vertrokken zijn, goed aangekomen op het oorlogsvliegveld. Roger vindt zijn vrienden terug, waaronder luitenant Dulait, Ortmans, Mot en Michel de Hepcée, die Loncée bereikt hebben per camion. Maar geschokt verneemt hij dat adjudant Wallou en Bodart gekwetst werden en naar het hospitaal vervoerd. Luitenant Devuyt draagt zijn arm in een driehoeksverband.

Om 18 uur landt de laatste van de twee Foxes, de O-187 en O-188, die nog te Evere achtergebleven waren. Aan de stuurknuppel zitten de sergeanten Champagnac en Van Eeckhoudt. Luitenant Lefebure is meegevlogen als waarnemer. Voor een kort ogenblik is het smaldeel terug verenigd. Maar om 19.30u, na een goed avondmaal, vertrekt sergeant Coucke terug naar Evere om de ondertussen herstelde O-185 op te halen.

Die avond worden de officieren nog ingekwartierd in het kasteel van Ferooz.

In de vroege uren van de 11de mei is sergeant Coucke vanuit Evere vertrokken met de enige nog achtergebleven Fox. Deze goede vriend van Roger, die later een verontruste vader de Cannart zou inlichten over de heldhaftige houding van zijn zoon, komt tijdens deze opdracht bijna om het leven, als hij besprongen wordt door 6 Dorniers. Alhoewel zijn toestel tijdens de noodlanding over de kop gaat, overleeft Coucke en vervoegt hij zo snel mogelijk Loncée. Die dag nog, worden de beschikbare vliegtuigen te Loncée verdeeld tussen het 7/III/3Aé en het 7/III/1Aé.

Bij het krieken van de 12de mei vertrekt de Cannart samen met luitenant waarnemer Lippens voor een

pour une mission dans le secteur Hannut-Huy-route Liège à Namur. Au cours de ce vol, ils devaient survoler le théâtre en plein air de Namur et y jeter un paquet contenant des messages. Vol sans histoire mais non dépourvu d'émotions et de tension car, à plusieurs reprises, les avions Dornier se rapprochèrent dangereusement et des tirs du sol avaient endommagé leur appareil. Ils étaient indemnes toutefois.

Pour un autre équipage composé de l'adjudant Vos et du lieutenant observateur Dulait, les choses tournèrent plus mal : ils durent effectuer un atterrissage forcé à moins de deux kilomètres de Lonzée après que leur avion ait été endommagé par des tirs amis mors de leur mission au-dessus d'Andenne.

L'avance des troupes ennemies est foudroyante et à 10 heures les deux escadrilles de Lonzée reçoivent l'ordre de se redéployer sur l'aérodrome de Fosses. Roger et ses amis s'inquiètent du sort de leurs camarades Mot et Lefebure, non encore rentrés d'une mission sur le trajet Waremme-Braives. Mais peu de temps avant le départ vers Fosses, les deux aviateurs rejoignent Lonzée ... à pied : ils avaient dû faire un atterrissage forcé après que leur avion ait été attaqué par des Morane français !

Le 13 mai à l'aube, nouvel ordre d'évacuation ! Cap sur Piéton, de l'autre côté de Charleroi, où la principale mission consistera en la chasse aux parachutistes. Mais après quelques vols sans histoires, l'escadrille quitte Piéton pour se reloger à Aalter. Par manque d'avions, Roger de Cannart d'Hamale a dû faire le déplacement entre Fosses et Piéton au volant de la Buick du lieutenant Dulait. Il fera le trajet entre Piéton et Aalter comme passager dans la Chevrolet du commandant de Briey et en compagnie de Coucke et de Victor Leblanc. Le commandant de Briey avait obtenu la permission de faire un détour par Humbeek où sa famille est installée. Le tableau de la rencontre est émouvant et attristé. Roger à la pensée qu'il ne reverra ses parents avant Dieu sait combien de temps. Roger ignore à ce moment qu'avant de quitter Piéton, le commandant de Briey avait téléphoné au père de Roger afin de le rassurer sur le sort de son fils. Après un repas réconfortant, c'est dans un silence total qu'on reprend la route : tout le monde est absorbé par ses propres pensées.

Dans les jours qui suivent, la 7/III/3Aé effectuera plusieurs missions au départ d'Aalter. C'est un grand choc pour Roger de voir comment, l'un après l'autre, ses meilleurs amis disparaissent au cours de leurs missions. Le 16 mai le commandant observateur de Briey et son pilote Albert Soete tombent tout près de Louvain ...

Le 18 mai à 7h14 du matin, tous les avions se trouvant sur l'aérodrome de Aalter sont détruits au sol au cours d'un bombardement allemand. L'attaque surprend tout le monde. Roger, à demi vêtu, plonge dans une tranchée. Beaucoup d'hommes meurent au cours de ce bombardement. Pour la 7e, la guerre est terminée. « A partir de ce moment, écrit Coucke au père de de Cannart, nous n'étions plus en danger ».

opdracht in de sector Hannut-Hoie-baan Luik-Namen, waar zij een boodschap dienen af te werpen in het openluchttheater van Namen. Na een succesvolle, maar met spanning geladen vlucht, waarbij zij meerdere keren Dorniers ontmoeten, keren zij ongedeerd terug. Hun vliegtuig heeft echter zware schade geleden van grondvuur.

Een tweede bemanning, de adjudant Vos en luitenant Dulait, die een opdracht uitvoerden boven Andenne, is het minder goed vergaan, gezien zij, na door eigen troepen beschoten te zijn, tot noodlanden gedwongen werden op amper twee kilometer van Lonzée.

Tegenover de snel oprukkende vijand is geen kruut gewassen en om 10 uur krijgen de smaldelen opdracht tot evacuatie van het oorlogsvliegveld te Lonzée. Fosses is de nieuwe bestemming. Roger en zijn vrienden zijn bezorgd om het lot van hun makker Mot en de luitenant Fefebure, die nog steeds niet terugkeerden van een opdracht boven het traject Borgworm-Braives. Kort voor het vertrek naar Fosses om 20 uur bereiken beide mannen Lonzée te voet. Zij hebben een noodlanding moeten maken, nadat zij door Franse Morane's werden aangevallen!

Op de 13 mei, bij dageraad, wordt opnieuw evacuatie bevolen. Kaap moet gezet worden naar Piéton aan de andere zijde van Charleroi, waarop valschermspringers zal dienen gejaagd. Na enkele onvertruste vluchten verlaat het smaldeel Piéton, om zich naar Aalter te begeven. Bij gebrek aan vliegtuigen heeft Roger de Cannart d'Hamale de verplaatsing van Fosses naar Piéton gedaan aan het stuur van de Buick van luitenant Dulait. Het tweede traject van Piéton naar Aalter maakt hij als passagier, tezamen met Coucke en Victor Leblanc, in de Chevrolet van commandant de Briey, die zelf rijdt. Deze laatste heeft toestemming bekomen om een korte zijsprong te maken naar Humbeek, waar zijn gezin verblijft. Het bewogen toneel van het weerzien tussen de commandant en de zijnen, weekt bij Roger zware emoties los, wanneer hij bedenkt dat hij zijn ouders, voor God weet hoe lang, niet meer zien. Wat Roger niet weet, is dat de Briey vroeger die dag naar vader de Cannart heeft getelefoneerd om deze gerust te stellen over het lot van zijn zoon. Na een verkwikkend avondmaal vervolgen zij hun weg. Het is stil in de auto. Iedereen is vervuld van zijn eigen gedachten.

Het 7/III/3Aé zal in de volgende dagen meerdere opdrachten uitvoeren vanuit Aalter. Roger de Cannart d'Hamale zit geschokt hoe, de één na de ander, zijn beste vrienden niet terugkeren van hun opdrachten. Op 16 mei sneuvelen commandant waarnemer de Briey en zijn piloot Albert Soete nabij Leuven...

Op 18 mei om 7.14u 's morgens worden tijdens een Duits luchtbombardement alle vliegtuigen te Aalter op de grond vernield. De aanval verrast de manschappen in hun slaap. Nog half ontkleed werpt Roger zich in een loopgracht. Verschillende manschappen sneuvelen tijdens dit bombardement. Voor het 7de is de oorlog voorbij. « Vanaf dat ogenblik, schrijft Coucke aan de vader de Cannart, verkeerden wij niet meer in gevaar ».

Les survivants reçoivent l'ordre de se replier sur St. Omer où ils bénéficieront d'une période de repos. A 11h30, une colonne de voitures quitte Aalter. Roger est au volant de la petite DKW décapotable du lieutenant Lippens. Victor Leblanc est avec eux. Ils franchissent la frontière française à Cassel à 18h30. Arrivés à St-Omer, ils apprennent que l'ennemi avance rapidement sur Abbeville et qu'il y a grand danger que leur route se trouve coupée. Ils renoncent au repos et décident de rouler toute la nuit afin d'atteindre la Somme au plus vite. Ils traversent Rouen le 19 mai vers midi. Inlassablement la colonne poursuit sa route vers le sud. Mais les routes encombrées font perdre un temps précieux et malgré la priorité qui aurait dû être accordée aux mouvements militaires, il faut parfois plus d'une heure pour avancer de 4 à 5 kilomètres. Ils atteignent Vingt-Hannaps à une quinzaine de kilomètres d'Alençon vers 22h30 et y passent la nuit dans une grange.

La colonne reprend la route d'Alençon le lendemain à 8h30. Vers 10 heures ils croisent un groupe d'espions allemands capturés. La guerre n'est pas loin et on avance si lentement ! A Alençon, la colonne fait halte et on improvise un repas de midi ; puis c'est la route vers Tours où elle arrive vers 17 heures. La 7ème trouve des quartiers sur un petit aérodrome local. Roger, accompagné de Michel de Hepcée et de Victor Leblanc se rend à Tours pour faire un brin de toilette et y prendre un bon repas. Au retour, ils prennent un dernier verre au mess.

Malgré l'insistance répétée des Belges pour obtenir un campement définitif, les autorités françaises ne réagissent pas au cours des deux jours suivants. Faute de mieux, Roger et ses amis Mot et Michel de Hepcée se rendent à Tours pour y acheter des chemises et d'autres articles nécessaires. Après le dîner, ils effectuent encore quelques achats, puis s'en retournent à temps pour le repas du soir au camp. Au milieu de la nuit, soudainement, alerte aérienne. Tous les occupants de l'aérodrome se répandent dans la nature. Au bout d'une heure et demie, l'alerte est levée et tout le monde rejoint son campement.

Le 22 mai les autorités françaises font savoir aux belges qu'ils ne peuvent plus continuer à disposer de l'aérodrome. Elles ont trouvé des logements dans le cantonnement réservé au 1er Groupe à Charentilly, à une quinzaine de kilomètres de Tours. C'est ici que Roger de Cannart et ses amis Champagnac et Mot occuperont une maison pendant les 18 jours suivants. Le moral n'est pas brillant et l'atmosphère respire l'ennui et surtout l'impatience. Afin de distraire les hommes, le commandant organise des promenades, de la natation ; on joue aux échecs ou aux cartes. Roger réalise de plus en plus que les avions promis par la France, n'arriveront jamais puisque elle-même ne dispose pas d'assez de matériel pour pourvoir à ses besoins.

Zij krijgen opdracht zich terug te trekken op St-Omer, waar een rustpauze zal genomen worden. Om 11.50 u vertrekt Roger de Cannart met zijn eenheid. Hij bestuurt de kleine open DKW van luitenant Lippens, met wie hij het stuur zal wisselen. Victor Leblanc rijdt met hem mee. Om 18.30u overschrijden zij de Franse grens te Cassel. In St-Omer vernemen zij dat de vijand zeer snel oprukt naar Abbeville en dat de kans groot is dat zij de pas zullen afgesneden worden. Daarom wordt besloten de voorzien rust te laten vallen. Zij zullen de ganse nacht blijven doorrijden om zo op tijd de Somme te bereiken. Rouen wordt gepasseerd omstreeks het middaguur op zondag 19 mei. De colonne vervolgt onverpoosd haar weg naar het zuiden. Vóór Rouen immers veel tijd verloren. Ondanks de voorrang die aan militaire colonnes dient verleend, hadden ze soms meer dan een uur nodig om 4 à 5 km vooruit te komen! Om 22.30u bereiken ze Vingt-Hannaps op vijftien kilometer van Alençon, waar ze overnachten in een schuur.

Om 8.30u begeeft de colonne zich terug op weg, richting Alençon. Om 10 uur passeren zij een groep gevangen genomen Duitse spionnen. De oorlog is niet ver weg en ze schieten maar traag op! In Alençon wordt gemiddagmaald, dan gaat het verder naar Tours, waar ze om 17 u aankomen. Het 7de wordt ingekwartierd op een lokaal vliegveld. Roger, Michel de Hepcée en Victor Leblanc gaan naar Tours voor een scheerbeurt en een goede maaltijd. Voor het slapengaan wordt nog een biertje genuttigd in de mess.

Ondanks herhaald aandringen van de Belgen om een definitief kampement te krijgen, blijven gedurende de twee volgende dagen alle reacties van de Fransen uit. Bij gebrek aan beter, gaat Roger samen met Mot en Michel de Hepcée hemden kopen in Tours en blijven in de stad dineren. In de namiddag doen ze nog wat boodschappen en keren op tijd terug voor het avondmaal. Midden in de nacht is er plots alarm en iedereen op het vliegveld moet zich verspreiden over de velden en wegen. Pas na anderhalf uur krijgen ze toelating om terug te komen.

Op 22 mei vernemen ze dat ze niet langer op het vliegveld kunnen blijven. Er is logement gevonden in het kantonnement gereserveerd voor de 1ste Groep te Charentilly, amper 14 km van Tours verwijderd. Hier zullen Roger en zijn vrienden Champagnac en Mot gedurende de volgende 18 dagen een huis delen in een sfeer van verveling, maar vooral van ongeduld. Om de manschappen te verstrooien worden wandelingen georganiseerd, er wordt gebaad, geschaakt en met de kaarten gespeeld. Het besef groeit echter bij Roger dat de door Frankrijk beloofde vliegtuigen er wel nooit zullen komen, gezien zij zelf niet eens genoeg materieel hebben om hun eigen noden te vullen.

Le 10 juin arrive l'ordre d'un mouvement vers Moissac dans la Haute Garonne. Les anciens du personnel navigant effectuent le déplacement en voiture, via Poitiers, Angoulême, Périgueux et Agen. Les plus jeunes – dont Roger – et les hommes de troupe, voyagent par chemin de fer. C'est un voyage agréable, en deuxième classe, qui les mène à Moissac en trois jours. Quand le 13 juin, vers 15 heures, ils descendent du train, le commandant Lunden les attend. Il avait déjà fait tout le nécessaire pour que tous puissent s'installer le plus confortablement possible. Roger et une quinzaine d'autres se retrouvent installés dans une maison réquisitionnée.

Les six jours suivants connaissent une évolution décevante. Les avions promis ne sont toujours pas disponibles. Il y a bien le Groupe qui procède à l'aménagement d'un aérodrome à quelques kilomètres de Moissac, soi-disant destiné à accueillir la 7/III/3Aé. Recevront-ils quand même des avions pour s'y perfectionner ? Mais quand l'aérodrome est déclaré fin prêt le 18 juin 40, une grande déception attend les hommes de la 7ème : une escadrille française vient s'y installer.

Le ravitaillement devient de plus en plus précaire. Le nombre de réfugiés qui traverse Moissac va croissant ; tous sont en route vers le sud ou essayent d'atteindre les ports de l'Atlantique.

C'est alors qu'ils apprennent que le Maréchal Pétain a ordonné le cessez-le-feu. Ils discutent ferme sur ce qu'il y a lieu de faire. On s'attend à des instructions de la part des autorités françaises, mais rien ne se fait. Roger décide de rejoindre l'Angleterre. Il désire continuer la lutte.

Dans un message adressé à François de Cannart d'Hamale, père de Roger, le 1er sergent Jacques Coucke lui signale avoir appris à son retour d'une mission à Montpellier le 21 juin, le départ du commandant Lunden, des lieutenants De Vuyst et Leclercq ainsi que de quelques pilotes de la Sabena et d'autres encore dont il ne se souvient plus du nom. Il ne peut certifier si Roger était parmi eux. Michel de Hepcée, à son retour en Belgique le 25 juillet 1940, informe les parents de Roger que leur fils a quitté Bordeaux le 20 juin en même temps que Leclercq, Javaux et d'autres.

D'autres sources mentionnent l'arrivée à Plymouth de Roger de Cannart, seul le 20 juin 1940.

A partir de ce moment, il servira son pays à partir du sol anglais.

A la Royal Air Force

Diverses sources nous apprennent que Roger de Cannart d'Hamale fut l'un des premiers belges à mettre pied sur le sol anglais. C'était le 20 juin 1940. Ce qui est certain, c'est qu'il était le seul belge parmi un grand nombre d'aviateurs polonais provenant du centre d'instruction de la Force aérienne polonaise, à débarquer à Plymouth ce 20 juin. Dès son arrivée, Roger se rend à Londres et se présente au Quartier Général provisoire de l'Aéronautique militaire belge.

Op 10 juni komt het bevel tot verdere beweging naar Moissac in de Haute-Garonne. De oudgedienden van het vliegend personeel vertrekken per auto. Zij zullen Moissac bereiken via Poitiers, Angoulême, Périgueux en Agen. De jongeren, waaronder Roger, en de manschappen reizen per trein. Het wordt een prima reis in tweede klasse, die hen op drie dagen naar Moissac brengt. Als zij om voorzieningen heeft getroffen om iedereen zo comfortabel mogelijk te logeren. Roger komt met een vijftiental anderen in een opgeëist huis terecht.

Tijdens de zes dagen die volgen, nemen de zaken een dramatische wending. De beloofde vliegtuigen komen niet opdagen. Wel wordt op een tiental kilometer van Moissac een vliegveld aangelegd door de Groep. Er wordt gezegd, dat het zal dienen om het 7/III/3Aé te huisvesten. Zij zullen toch nog vliegtuigen krijgen en zich hierop bekwamen. Als het vliegveld op 18 juni klaar is voor het gebruik, worden de manschappen van het 7de met hun zoveelste teleurstelling geconfronteerd: het wordt onmiddellijk in beslag genomen door een Frans smaldeel.

De bevoorrading wordt alsmaar moeilijker. Meer en meer vluchtelingen trekken door Moissac naar het zuiden of trachten de havens aan de Atlantische kust te bereiken.

En dan vernemen ze dat Marschalk Pétain bevel gegeven heeft tot het staakt-het-vuren. Er ontstaan lange discussies over wat men moet gaan doen. Men wacht op instructies van het Franse gezag. Er gebeurt niets. Roger besluit naar Engeland te vluchten. Hij wil verder vechten.

In een boodschap aan François de Cannart d'Hamale, vader van Roger, schrijft 1ste sergeant Coucke, dat hij op 19 juni 1940 in opdracht moest naar Montpellier, tezamen met commandant Burtonboy van het 5/III/3Aé. Wanneer hij op 21 juni terug op de basis aankomt, verneemt hij het vertrek van commandant Lunden, huitenant De Vuyst, Leclercq, enkele Sabena piloten en nog anderen waarvan hij de naam niet herinnert. Hij is niet zeker of Roger erbij is. Michel de Hepcée, die naar België terugkeert op 25 juli 1940, meldt aan de ouders van Roger, dat hun zoon vertrokken is op 20 juni vanuit Bordeaux, tezamen met Leclercq en Javaux en enkele anderen. Op 20 juni, vermelden sommige bronnen, arriveert Roger de Cannart d'Hamale, gans alleen, te Plymouth.

Voortaan zal hij zijn land dienen vanop Engelse bodem.

In de Royal Air Force

Uit meerdere bronnen vernamen wij, dat Roger de Cannart d'Hamale als één van de eerste Belgen in Engeland voet aan wal zette. Dit gebeurt op 20 juni 1940. Hij is wel de enigste Belg tussen een groep Poolse vliegeniers, afkomstig van het Opleidingscentrum van de Poolse Luchtmacht te Montpellier. Aangekomen te Plymouth begeeft Roger zich onmiddellijk naar Londen om er zich te melden bij het voorlopig Hoofdkwartier van het Belgisch Militair Vliegwezen.

Après avoir accompli les nécessaires formalités administratives auprès des autorités belges et de l'Intelligence Service britannique, Roger de Cannart se présente à la Royal Air Force le 12 juillet 1940. Il y est accepté en qualité de candidat-officier avec le grade de sergent-pilote.

Grâce à sa connaissance approfondie de la langue anglaise, il est dispensé du « crash-course » d'anglais prévu pour être donné à ceux qui ont cherché refuge en Angleterre. Ce fait raccourcit considérablement la durée de son entraînement sur Hurricane, cours qu'il suit dans une « Operational Training Unit (OTU). La RAF de son côté est très heureuse de pouvoir transférer rapidement les pilotes formés dans les unités combattantes où ils font cruellement défaut.

A peine un mois après son incorporation à la RAF, Roger se présente à la 226^e escadrille. Cette unité toutefois, récemment convertie sur Spitfire, ne sait que faire de ce pilote formé sur Hurricane. Rectifiant l'erreur administrative, la 226^e l'envoie à la 46^e escadrille de Digby opérant sur hurricane. L'escadrille est en voie de reconstitution après que tous ses hommes et tout son matériel volant et technique furent perdus lors d'un torpillage par un U-Boat allemand, du porte-avions « Ark-Royal », au retour d'une mission en Norvège. Seuls deux officiers survécurent à la catastrophe.

Arrivé à Digby, Roger apprend que la 46^e est redéployée sur la base avancée de Wellingore. Le 1^{er} septembre, alors que la Bataille d'Angleterre atteint son point culminant, l'unité est déplacée vers North Weald, au nord-ouest de Londres et se trouve d'emblée au cœur de la bataille.

Il n'y a que peu d'éléments disponibles concernant le séjour de Roger à la 46^e. Les contacts pris avec l'association des anciens de cette unité n'ont rien donné jusqu'à présent.

Roger néanmoins y aura connu une période exaltante quoi que courte. Dans son livre « Les Belges dans la Bataille d'Angleterre » l'auteur, le colonel aviateur e.r. G. Rens, y consacre plusieurs passages.

Les renseignements donnés ci-après ont été obtenus auprès des Services Historiques de la RAF, du ministère de la Défense à Londres, auprès du Royal Air Force Museum de Hendon, ainsi qu'auprès de « The Public Record Office » de Kew. Cette dernière institution vient de rendre public le « Operation Record Book » de la 46^e escadrille (Air 27/460). Nous avons constaté que certaines données y figurant diffèrent avec d'autres déjà publiées auparavant.

Le 3 septembre 1940, Roger de Cannart vole comme numéro 3 de la première section quand son escadrille rencontre une grande formation d'avions allemands : Ju.88, Bf.109 et Me.110. Malgré qu'à plusieurs reprises son appareil fut touché par les tirs ennemis, Roger parvient à infliger d'importants dégâts à plusieurs avions allemands. Il parvient à échapper à un Me.110 qui le poursuit pour ensuite ouvrir le feu sur

Na de gebruikelijke administratieve rompslomp te hebben doorlopen, zowel met de Belgische Legerleiding als met de Britse Intelligence Service, meldt Roger de Cannart zich op 12 juli bij de Royal Air Force. Hij wordt aanvaard als kandidaat-officier, met de graad van sergeant-vlieger.

Gezien zijn grondige kennis van de Engelse taal, wordt hij vrijgesteld van de « crash-kursus » Engels, die voorzien is voor alle buitenlanders die Engeland als toevluchtsoord hebben gezocht. Dit feit verkort aanzienlijk zijn trainingsperiode op de Hurricane, die hij volgt in een Operational Training Unit (OTU). Ook de Royal Air Force leiding is tevreden met het feit, dat elke piloot, broodnodig in de eenheden, zo snel mogelijk kan versast worden.

Amper een maand later, op 12 augustus meldt sergeant-vlieger Roger de Cannart d'Hamale zich bij het 266^e squadron. Deze eenheid, die net overgeschakeld heeft op Spitfire, weet met Roger, die op Hurricane werd getraind, geen blijf. Om deze administratieve vergissing recht te zetten, wordt hij nog dezelfde dag verder doorgestuurd naar het No. 46 Squadron te Digby. Deze eenheid vliegt nog op Hurricane en is net terug samengesteld, nadat het smaldeel al zijn vliegtuigen, manschappen en vliegend personeel verloren heeft aan boord van het vliegkampschip « Ark Royal » dat op terugweg van Noorwegen door een Duitse U-Boat getorpedeerd werd. Slechts twee officieren overleefden deze ramp. Te Digby verneemt Roger, dat de eenheid nu op een vooruitgeschoven basis te Wellingore gestationeerd is. Op 1 september, als de Slag om Engeland naar zijn hoogtepunt gaat, wordt de eenheid verplaatst naar North Weald in het noord-westen van Londen en komt meteen in het dik van de strijd terecht.

Over het verblijf van Roger in het 46^e is weinig bekend. De kontakten gelegd met de Associatie van de oud-piloten van dit smaldeel heeft voorlopig nog geen resultaten gehad. Nochtans zou Roger er een bewogen, zij korte, loopbaan kennen. Kolonel vlieger Rens heeft hierover uitvoerig geschreven in zijn boek « De Belgen in de Slag om Engeland ».

De hierna vermelde gegevens werden afgeleid uit informatie verzameld bij de Historische Diensten van de Royal Air Force op het ministerie van Landsverdediging te Londen, het Royal Air Force Museum te Hendon en « The Public Record Office » te Kew. In deze laatste instelling werd het Operations Record Book van het 46 Squadron, voor het publiek ter inzage vrijgegeven (Air 27/460). In bepaalde aspecten zijn er afwijkingen waar te nemen met de tot nu toe gepubliceerde data.

Op 3 september 1940 vliegt de Cannart als het nummer 3 in de kopsectie, wanneer zijn smaldeel noordelijk van Southend op een grote formatie Ju.88, Bf.109 en Me.110 stoot. Alhoewel hij meermaals door het Duitse geschut geraakt wordt, slaagt Roger erin belangrijke schade aan te brengen aan verschillende vijandelijke toestellen. Hij slaagt erin te ontsnappen aan de achtervolging door een Me.110, om vervolgens zelfs

un autre bombardier. A court de munitions il doit rompre le combat.

Toujours d'après le « Operational Record Book », le 11 septembre 1940, lors d'un vol de patrouille opérationnelle, la section de Roger rentre en contact avec un groupe important d'avions Do.215 escortés de Bf.109 et de Me.110. Un combat acharné se déclenche aussitôt. Au cours de l'engagement le Hurricane de Roger de Cannart est fortement endommagé par le tir d'un Me.110. Il perd le contrôle de son appareil qui commence à se désintégrer en vol. Aveuglé par le glycol, l'huile et le carburant qui s'échappent du moteur de son avion, il a grande peine à sauter en parachute. Le Hurricane s'écrase dans un champ tandis que le pilote atterrit dans le village de Hurst Green, les vêtements en lambeaux mais miraculeusement indemne. Les restes du moteur se son avion seront entreposés au Brenzett Aeronautical Museum et s'y trouvent encore exposés aujourd'hui.

Lors d'un autre vol de patrouille le 17 octobre 1940, le mauvais temps le surprend. Roger ne retrouve plus sa base et, à court de carburant, se pose en catastrophe dans un champ à Chipping Ongar. Cette fois encore, il sort indemne de l'aventure.

Les pertes à la 46° sont aussi élevées que les victoires, mais ces dernières augmentent sensiblement au fur et à mesure que s'accroît l'expérience des pilotes de cette unité reconstituée. Les jeunes pilotes se montrent acharnés au combat et le prouvent chaque fois qu'ils attaquent les formations d'avions ennemis au-dessus de l'estuaire de la Tamise. Mais les pilotes sont fatigués aussi : ce n'est guère que les jours de mauvais temps qu'ils trouvent un peu de repos mais en ce splendide automne de 1940, ces journées se font plutôt rares.

En octobre 1940, les Allemands mettent en œuvre de larges formations de Bf.109, chargés de bombes. Ce sera là l'adversaire de la 46°.

Le 31 octobre marque la fin officielle de la Bataille d'Angleterre. Winston Churchill prononce sa légendaire phrase : « Never before in history ... » Roger de Cannart d'Hamale fait partie de ces « few » qui ont fait tant ... Mais son sacrifice suprême sera pour le lendemain.

Le 1er novembre 1940, la 46° décolle de sa base pour une mission presque de routine : une patrouille opérationnelle au-dessus du duché de Kent. Roger est aux commandes du Hurricane V7616. C'est le Squadron Leader J.R. MacLachlan qui aperçoit les trois avions ennemis en premier et qui ordonne la poursuite. Roger de Cannart vole comma ailier gauche de sa section. Les avions ennemis ouvrent le feu en direction de leurs poursuivants.

Soudainement, l'avion de Roger quitte la formation, vire vers la gauche et se met en piqué. A première vue l'avion semble être intact mais le pilote ne fait aucune tentative pour reprendre le contrôle de son appareil. Le piqué s'accroît, le moteur du Hurricane hurle sous la vitesse grandissante ... Quelques secondes plus tard,

De jacht te openen op een andere bommenwerper. Bij gebrek aan munitie moet hij strijd vroegtijdig staken.

Op 11 september, steeds volgens het Operations Record Book, ontmoet de sectie van Roger in de loop van een normale operationele patrouillevlucht een aantal Do.215, geëscorteerd door Bf.109s en Me.110s. Een fel luchtgevecht ontplooit zich in het Engelse luchtruim. De Hurricane van Roger de Cannart krijgt het zwaar te verduren. Zwaar toegetakeld door het mitrailleurvuur van een Me.110, slaagt hij er niet meer in zijn toestel onder controle te houden. Zijn vliegtuig begint uit elkaar te vallen in volle vlucht. Verblind door wegsplattende glycol, olie en benzine, kan de Cannart zich op het nippertje met zijn valscherp redden. Zijn Hurricane slaat te pletter. Hijzelf komt neer in het dorpje Hurst Green, weliswaar met doorzeefde kleren, maar verder ongedeerd. Later zullen de overblijfselen van de motor van zijn vliegtuig ondergebracht worden in het Brenzett Aeronautical Museum, waar ze nog steeds te zien zijn.

Bij een andere patrouillevlucht op 17 oktober 1940 wordt Roger verrast door het slechte weer. Hij kan zijn basis niet meer vinden. Tenslotte loet hij, door tekort aan brandstof, een noodlanding uitvoeren te Chipping Ongar. Ook bij dit ongeval blijft hij ongedeerd, zij het behoorlijk door elkaar geschud.

De verliezen in het 46° zijn zo hoog als de overwinningen, maar deze laatste zullen gestaag beginnen toenemen, nadat de ervaring bij het wedersamengestelde squadron toeneemt. De jonge piloten bijten verwoed van zich af, telkens zij de grote Duitse formaties aanvallen boven het estuarium van de Theems. Maar de vliegers zijn ook vermoeid. De enige verpozing voor hen is een bewolkte dag, maar die komen in de prachtige herfst van 1940 zeer schaars voor.

In oktober 1940 beginnen de Duitsers hun toevlucht te zoeken in de grote formaties Bf.109's die als bommenwerpers zijn uitgerust. Het is voornamelijk met deze strijdmacht dat het 46° geconfronteerd wordt.

Op 31 oktober is de Slag om Engeland officieel voorbij. Winston Churchill brengt met emotie zijn beroemde toespraak over de radio: « ... never ... so few ». Roger de Cannart d'Hamale behoort tot die enkelen, die zoveel gedaan hebben voor zo velen. Maar zijn grootste offer zal gebracht worden een dag later.

Op 1ste november stijgt het 46 Squadron op van haar basis. Roger bestuurt de Hurricane V7616. Het smaldeel heeft als opdracht een routine operationele patrouillering uit te voeren boven het graafschap Kent. Het is de Squadron Leader J.R. MacLachlan, die het eerst de drie vijandelijke vliegtuigen opmerkt en bevel geeft tot de achtervolging. De Cannart vliegt in de linker positie in zijn sectie. De vijandelijke toestellen openen het vuur in de richting van hun achtervolgers.

Plots verbreekt het vliegtuig van de Cannart de formatie. De Hurricane van de jonge piloot gaat in een linkse bocht en duikt omlaag. Op het eerste gezicht is er met het toestel niets aan de hand. Nochtans is er ogenschijnlijk geen enkele poging van de piloot om het vliegtuig onder controle te krijgen. De motor van de Hurricane huult terwijl het vliegtuig zijn val blijft

l'avion s'écrase sur le territoire de Snersald Farm, près de Swingfield. Le corps de Roger sera retrouvé parmi les débris de son appareil.

L'enquête révélera ultérieurement ce qui s'était passé et les raisons pour lesquelles le pilote n'a même pas essayé de se sauver en parachute : en examinant les débris, les investigateurs découvrent des impacts de balles sur la carlingue et le sectionnement des conduits d'oxygène. Privé de cet oxygène, le pilote s'était évanoui aux commandes ...

Pour sa conduite héroïque et son sacrifice suprême, Roger de Cannart d'Hamale sera honoré par l'octroi à titre posthume de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold, avec la mention suivante :

« Vaillant officier pilote qui s'évada de France dès la fin des hostilités. Versé dans une escadrille de chasse, se distingua au cours de nombreuses rencontres avec des formations ennemies. Tué en combat aérien le 1er novembre 1940 ».

Ce ne sera qu'en décembre 1940 que les parents de Roger recevront la triste confirmation de la mort de leur fils bien-aimé. Le 1er décembre 1940, Monsieur J. de Mulder, attaché à la Banco Burnay de Lisbonne écrit à Madame de Cannart :

« Les résultats des recherches sur la destinée de votre fils Roger ont effet révélé les tristes raisons pour lesquelles vous êtes restés sans nouvelles de lui.

Vos craintes étaient fondées et votre fils est tombé en pleine gloire en combat aérien vers la fin d'octobre 1940. Cette nouvelle vient de m'être communiquée par Monsieur A. De Clercq. Il me dit que votre lettre, envoyée en septembre, lui est parvenue la veille de sa mort et était pour lui sa dernière grande joie. Votre fils était sur le point d'être nommé officier. Il est mort en héros ».

A titre posthume, Roger de Cannart d'Hamale a reçu les distinctions suivantes :

- Croix de Guerre avec Palmes 1940-1945
- Médaille commémorative de la guerre 1940-1945 avec sabres croisés sur ruban
- Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold avec Palmes.

Il avait été cité à l'Ordre de jour de l'Aéronautique militaire du 21 mai 1940 pour sa conduite courageuse lors d'une mission de reconnaissance réussie au-dessus du front belge.

volhouden. Het stort weinige seconden later neer te Neervalt Farm, bij Swingfield.

Bij een later onderzoek, wordt het duidelijk wat gebeurd is en waarom de piloot zelfs niet getracht heeft zich met zijn valscherms te redden. Bij het onderzoek van het wrak, vinden de ingenieurs sporen in de zuurstofleiding, die erop wijzen dat ze door kogels doorzeefd werd. Hierdoor kwam de zuurstofbevoorrading in het gedrang, wat op zijn beurt leidde tot het verlies van het bewustzijn van de piloot.

Voor zijn moedig optreden en het veil stellen van zijn leven ontving Roger de Cannart d'Hamale posthum het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde, met de vermelding:

« Moedig officier-piloot die Frankrijk ontvluchtte bij het begin van de vijandelijkheden. Ingelijfd in een jachtsmaldeel, onderscheidde hij zich in de loop van meerdere ontmoetingen met vijandelijke formaties. Gedood in een luchtgevecht op 1 november 1940 ».

Het zou nog tot december 1940 duren, alvorens de ouders van Roger bevestiging zouden krijgen van de dood van hun geliefde zoon.

Op 1 december schrijft de heer J. de Mulder vanuit Lissabon, waar hij werkzaam is bij de Banco Burnay, aan Mevrouw de Cannart :

« Het resultaat van de navorsing, met betrekking tot uw zoon Roger, heeft inderdaad de droevige reden aan het licht gebracht, waarom u zonder nieuws bent gebleven. Uw vrees was terecht en uw zoon is eind oktober met ere gesneuveld tijdens een luchtgevecht. Dit nieuws is zopas medegedeeld door Meneer A. De Clercq. Hij zegt me ook dat de ontvangst, op de vooravond van zijn dood, van uw brief van september, voor hem een grote laatste vreugde heeft betekend. U zoon stond op het punt van officier benoemd te worden. Hij is gestorven als held ».

Roger de Cannart d'Hamale ontving postuum de volgende onderscheidingen:

- Oorlogskruis met Palm 1940-1945
- Herinneringsmedaille oorlog 1940-1945 met gekruiste sabels op lint
- Kruis van Ridder in de Leopoldsorde met Palm.

Hij werd vermeld op de dagorder van het Militaire Vliegwezen op 21 mei 1940 voor zijn moedig gedrag tijdens een succesvolle verkenningsvlucht boven het Belgische front.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

**Bienvenue aux nouveaux membres
Welkom aan de nieuwe leden**

Admissions – Toelatingen 10.11.1999

DAVIN Fernand
Breveté pilote d'avion le 01.04.1971 par la Force
Terrestre (Aviation Légère)
Admis dans la catégorie «Actif»
Parrains : André DILLIEN et Théophile LAPORTE

DORMANT Jean-Louis
Breveté pilote de planeur par l'Aéro-club Royal de
Belgique le 08.08.1989
Admis dans la catégorie «Sympathisant»
Parrains : Léon BRANDERS et Hubert MOJET

MAQUET Maurice
Breveté pilote d'avion en 1956 par l'Administration de
l'Aéronautique du Congo-Belge
Admis dans la catégorie «Vieille Tige»
Parrains : André DILLIEN et Jean FLORENT

Admissions – Toelatingen 08.12.1999-12-31

MULLER Walter
Breveté pilote d'avion par la RAF le 27.09.1947
Admis dans la catégorie «Vieille Tige»
Parrains : Léon BRANDERS et Paul JOUREZ

DE RAUW Edmond
Gebrevetteerd boordwerktuigkundige in 1961 door de
Luchtmacht
Toegelaten in categorie «Vieille Tige»
Peters : Robert FEUILLEN en Charles PEYRASSOL

JANSSENS August
Gebrevetteerd boordwerktuigkundige in 1960 door de
Luchtmacht
Toegelaten in categorie «Vieille Tige»
Peters : Robert FEUILLEN en Charles PEYRASSOL

**Ceux qui nous ont quittés
Diegenen die ons verlaten hebben**

Gabriel HAUBERT, le 31 octobre
Auguste LEMOINE, en octobre

*Nous présentons nos sincères condoléances aux
familles et amis de ces disparus*

*Ons innige deelneming aan de families en vrienden
van deze overledenen*

NIEUWS VAN DE VERENIGING

**Onze gespreksmaaltijden
Nos déjeuners-causeries**



8 mars : Monsieur le Professeur Gaston MAGGETTO, docteur en sciences appliquées, chef du département d'électricité et d'électronique de puissance à la Vrije Universiteit Brussel, nous parlera de l'avenir du véhicule électrique.

8 maart : De Heer professor Gaston MAGGETTO, dokter in de toegepaste wetenschappen, hoofd van het departement elektriciteit en krachtelektronika aan de Vrije Universiteit Brussel, zal spreken over de toekomst van de elektrische wagen.

12 avril : Le colonel aviateur breveté d'état-major WUYTS, commandant l'unité OTAN Aircent Tactical Leadership Program à Florennes, nous entretiendra sur le fonctionnement de cette unité.

12 april : Kolonel vlieger stafbrevethouder WUYTS, commandant van de Aircent NAVO Tactical Leader Ship Program in Florennes, zal komen praten over de werking van deze eenheid.

Les membres qui désirent assister à ces causeries et qui ne participent pas régulièrement à nos déjeuners mensuels, sont aimablement priés de s'inscrire à ces déjeuners chez le secrétaire-général, au moins 3 jours à l'avance (013.31.28.70).

Leden die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijkse maaltijden en die wensen te zijn op deze toespraken, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris-generaal ten minste 3 dagen tevoren. (013.31.28.70)

Distinction

Alfred BAUER, le très efficace secrétaire-trésorier du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges, recevra la Médaille de l'Aéronautique le 17 mars des mains de Monsieur Louis PETIT, conseil général du Pas-de-Calais.

Avis à ceux qui veulent lui apporter des témoignages de sympathie (5, rue Calmette à F-62000 DAINVILLE).

Nos activités en 2000

- 25 mars :** Assemblée générale et banquet annuel à l'hôtel Hilton à Bruxelles.
- 27 avril :** Assemblée générale et banquet annuel du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges à Arras.
- 11 mai :** Cérémonie annuelle à Vroenhoven en hommage aux disparus de l'Aéronautique Militaire belge en mai 1940. Cette année, la Musique royale de la Force Aérienne prêtera son concours à cette manifestation.
- 26 mai :** Visite de l'usine Techspace Aero à Herstal, du Palais de Liège et du Val Saint-Lambert
- 9 juin :** Concert donné par la Musique royale de la Force Aérienne à la Section Air et Espace du Musée royal de l'Armée.
- 9 août :** Réunion annuelle du mois d'août à l'aérodrome de Wevelgem.
- 27 août :** Cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Fagnes au cours de la guerre 1940-1945, à Jalhay et au Tigelot.

Communiqués

Sous l'égide du lieutenant général aviateur baron M. DONNET, DFC, un groupe d'étude de l'histoire de l'aviation a été créé.

Dans un premier temps, il s'agit d'établir une chronologie détaillée des événements intéressant notre aviation militaire, avec mention précise des sources. Il s'agit d'un très important travail de recherche pour lequel le groupe souhaite recruter l'aide de bénévoles.

Si vous vous intéressez à une période, un avion, des personnalités ou une unité de l'aviation militaire belge, venez nous rejoindre en fournissant vos coordonnées à l'adresse ci-dessous. Toutes les bonnes volontés seront les bienvenues.

Musée Royal de l'Armée
A l'Atm. Monsieur E. REUNIS
Parc du Cinquantenaire 3
1000 Bruxelles
Tél : 02.737.78.11
Fax : 02.737.78.02

Onze activiteiten in 2000

- 25 maart:** Algemene vergadering en jaarlijksbanket in het hotel Hilton te Brussel.
- 27 april:** Algemene vergadering en jaarlijksbanket van de Groepering Nord-Pas-de-Calais van de Vieilles Tiges, te Arras
- 11 mei:** Jaarlijkse plechtigheid te Vroenhoven ter ere van de overledenen van de Belgische Militaire Luchtvaart in mei 1940. Dit jaar, met de medewerking van de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht.
- 26 mei:** Bezoek aan de fabriek Techspace Aero te Herstal, het Paleis van Luik en van Val Saint-Lambert.
- 9 juni** Concert gegeven door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht in de Afdeling Lucht en Ruimte van het Koninklijke Museum van het Leger.
- 9 augustus:** Jaarlijkse vergadering van de maand augustus op het vliegveld van Wevelgem.
- 27 augustus:** Jaarlijkse plechtigheid ter ere van de Belgische en Geallieerde vliegeniers gevallen in de Venen gedurende de oorlog 1940-1945, te Jalhay en Tigelot.

Mededelingen

Onder leiding van luitenant generaal vlieger baron M. DONNET, DFC, werd een studiegroep opgericht die zich zal wijden aan de geschiedenis van de militaire luchtvaart.

De eerste fase bestaat uit het tot stand brengen van een gedetailleerde chronologie van belangrijke gebeurtenissen in de militaire luchtvaart, met juiste bronvermelding. Het gaat om heel wat belangrijk onderzoekwerk en daarom wil de groep graag beroep doen op hulp van vrijwilligers.

Wanneer U zich interesseerde in een bepaalde periode, een specifiek vliegtuig, personaliteiten of een eenheid van de Belgische Militaire Luchtvaart en U zich geroepen voelt om onze groep te helpen, aarzel niet en stuur ons uw coördinaten naar onderstaand adres. Alle hulp is welkom.

Koninklijk Legermuseum
T.a.v. De Heer E. REUNIS
Jubelpark 3
1000 Brussel
Tel : 02.737.78.11
Fax : 02.737.78.02

Communiqués (suite)

Les Sabena Old Timers restaurent un Lockheed Lodestar. Ils recherchent tous documents concernant cet avion.

Si vous pouvez les aider, veuillez prendre contact avec :

Yves CARTILIER
avenue de Nivelles 140
1300 Limal
Tél : 010.41.38.48

Collectionneur philatéliste recherche correspondance des Stalags et Oflags des prisonniers de guerre 1940-1945 (cartes-lettres-avis de capture, etc ..) aussi bien des camps vers la Belgique que de la Belgique vers les camps.

Ecrire :

Georges LEBRUN
avenue des Cerisiers 39/5
1030 Bruxelles



Le mot du Trésorier



Si votre bulletin trimestriel est agrémenté d'un point rouge sur l'étiquette, ceci vous concerne.

Vous n'êtes pas en règle de cotisation pour 2000. Si vous souhaitez rester membre de notre association, veuillez de toute urgence verser 600 Fr au compte

000-0356122-35

de Vieilles Tiges de Belgique, rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles.

Faute de vous mettre en règle pour l'assemblée générale du 25 mars prochain, ceci est le dernier bulletin qui vous est envoyé.

**La Maison des Ailes,
la maison de tous les aviateurs**

Mededelingen (vervolg)

De Sabena Old Timers restaureren een Lockheed Lodestar. Zij zoeken naar documentatie betreffende dit vliegtuig.

Indien U hem kan helpen gelieve contact op te nemen met:

Yves CARLIER
avenue de Nivelles 140
1300 Limal
Tel : 010.41.38.48

Filatelische verzamelaar zoekt briefwisseling voor krijgsgevangenen van Stalags en Oflags Oorlog 1940-1945 (kaarten-brieven-bewijs van gevangenneming, enz...) zo wel van de kampen naar België als van België naar de kampen.

Schrijven :

Georges LEBRUN
Kerselarenlaan 39/5
1030 Brussel



Het hoekje van de schatbewaarder



Indien uw trimestrieel tijdschrift een rood merkpunt op het etiket heeft, belangt dit U aan.

U bent niet in orde met het lidgeld voor 2000. Indien U wenst verder lid te blijven van onze vereniging, gelieve dan onmiddellijk de som van 600 Fr te storten op rekening: 000-0356122-35

van Vieilles Tiges van België, Montoyerstraat 1, te 1000 Brussel.

Indien U de toestand niet regulariseert voor de aanstaande algemene vergadering van 25 maart, is dit het laatste tijdschrift dat U wordt toegestuurd.

**Het Huis der Vleugels,
het huis van alle vliegeniers**

CONVOCATION A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 25 mars 2000 à 10h45 dans la salle Léopold, au 26ème étage de l'hôtel Hilton, 38, boulevard de Waterloo à Bruxelles.

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres des catégories « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation. Les autres membres sont également cordialement invités mais n'ont pas voix délibérative.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale, faites-vous représenter par un membre de votre catégorie de votre choix qui sera présent, en lui faisant parvenir la procuration jointe à ce bulletin.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 1999 qui a été publié dans le bulletin N° 2/99 (avril-mai-juin).
4. Rapport du secrétaire général
5. Rapport du trésorier
6. Rapport des commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée.
7. Nomination de deux commissaires aux comptes et de deux suppléants pour l'exercice 2000.
8. Elections statutaires : en vertu de l'article 9, des statuts, un tiers des membres du conseil d'administration est renouvelable chaque année à l'occasion de l'assemblée générale. Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'an 2000 sont : BOUZIN Eric, DILLIEN André, JOUREZ Paul, KAMERS Jean et VERMANDER Gérard.

Les membres des catégories « Vieille Tige » et « Actif » qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur, sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat de l'association au moins huit jours avant la date de l'assemblée générale.

UITNODIGING TOT DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

U wordt verzocht de algemene statutaire vergadering bij te wonen op zaterdag 25 maart 2000 om 10.45 uur in de zaal Leopold op de 26de verdieping van het hotel Hilton, 38 Waterloolaan te Brussel.

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van categorie 'Vieille Tige' en « Actief », in regel met hun bijdragebetaling. De andere leden mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.

Indien U de vergadering niet kan bijwonen, gelieve de bijgaande volmacht te overhandigen aan een lid van uw categorie van uw keuze, waarvan U weet dat deze zal aanwezig zijn.

AGENDA

1. Opening van de zitting door de voorzitter en afroeping van de namen van leden die in de loop van vorig dienstjaar overleden zijn.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 13 maart 1999 afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/99 (april-mei-juni).
4. Verslag van de secretaris generaal.
5. Verslag van de schatbewaarder.
6. Verslag van de rekeningscommissarissen en verlening van ontlasting aan de beheerders voor het beheer van het afgelopen dienstjaar.
7. Benoeming van twee rekeningscommissarissen en twee varvangers voor het dienstjaar 2000.
8. Statutaire verkiezingen: krachtens artikel 9 van de statuten, is het mandaat van een derde van de leden van de raad van beheer elk jaar hernieuwbaar naar aanleiding van de algemene vergadering. De uittredende en voor 1998 herkiezbare beheerders zijn: BOUZIN Eric, DILLIEN André, JOUREZ Paul, KAMERS Jean en VERMANDER Gérard.
De leden van categorie « Vieille Tige » en « Actief » die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van beheer, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat van de vereniging uiterlijk acht dagen vóór de algemene vergadering.

9. Propositions de modification des statuts

- a. **Titre : Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge**
En remplacement de : Les Vieilles Tiges de Belgique
- b. **Art. 3.** L'association se compose de :
- membres pionniers-fondateurs ;
 - membres « Vieilles Tiges » ;
 - membres « actifs » ;
 - membres sympathisants ;
 - membres d'honneur ;
 - membres donateurs.
- Les membres Vieilles Tiges et Actifs sont les membres effectifs de l'association. Ils ont seuls voix délibérative aux assemblées générales statutaires et extraordinaires.
- la dénomination de **membre pionnier-fondateur** concerne nos illustres pionniers qui fondèrent l'association.
 - la dénomination de **membre Vieille Tige** est attribuée aux aviateurs ayant un brevet de pilote ou de membre de l'équipage technique d'un avion ou de tout autre aéronef, brevet datant de plus de trente ans. Cette dénomination implique en outre que le nombre d'heures de vol effectué depuis l'obtention du brevet soit significatif. Pourront être admis comme membre Vieille Tige, des aviateurs brevetés depuis moins de trente ans à l'occasion d'avoir effectué des performances remarquables dans les domaines aéronautiques ou spatiaux.
 - la dénomination de **membre Actif** est attribuée aux aviateurs ayant un brevet de pilote ou de membre technique d'un avion ou de tout autre aéronef, depuis moins de trente ans et justifiant d'une pratique aéronautique appréciable, soit de titres démontrant que le candidat a eu ou a une autre activité notable dans les domaines aéronautiques ou spatiaux.
 - la dénomination de **membre sympathisant** est attribuée aux veuves, ascendants ou descendants d'un ancien membre effectif qui en expriment le désir, ainsi qu'à ceux montrant un intérêt pour l'association et l'aéronautique.
 - le titre de **membre d'honneur** peut être décerné par le conseil d'administration à toute personnalité belge et étrangère qui aura rendu des services à l'association ou à l'aéronautique. Ces membres sont exempts de cotisation.
 - le titre de **membre donateur** est attribué par le conseil d'administration aux personnes physiques ou morales faisant un don substantiel à l'association.

9. Voorstellen van statutenwijziging

- a. **Titel : De « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart.** *In vervanging van: De « Vieilles Tiges » van België*
- b. **Art. 3.** De vereniging bestaat uit:
- stichtende pionierleden ;
 - leden « Vieille Tige » ;
 - « Actieven » leden ;
 - sympathiserende leden ;
 - Ereliden ;
 - schenkende leden.
- De leden Vieilles Tiges en Actieven hebben de hoedanigheid van effectieve leden, alleen zij hebben stemrecht op de statutaire algemene of buitengewone vergaderingen.
- de titel van **stichtend pionierlid** heeft betrekking op de beroemde pioniers die de vereniging hebben opgericht.
 - de titel van lid « **Vieille Tige** » wordt toegekend aan vliegers die een brevet van piloot of technisch bemanningslid van een vliegtuig of van elk ander luchtvaartuig bezitten sedert tenminste 30 jaar. Deze titel houdt in dat het aantal gepresteerde vliegreuren sedert het behalen van het brevet van enige betekenis moet zijn. De houders van een brevet van minder dan 30 jaar kunnen als lid « Vieille Tige » worden aanvaard ter gelegenheid van opmerkelijke lucht- of ruimtevaartprestaties.
 - de titel van **Actief lid** wordt toegekend aan vliegers die een brevet van piloot of technisch bemanningslid van een vliegtuig of van elk ander luchtvaartuig bezitten sedert minder dan 30 jaar met een aanvaardbare vliegervaring, ofwel in het bezit zijn van titels die aantonen dat de kandidaat een activiteit in het domein van de lucht- of ruimtevaart heeft of gehad heeft.
 - de titel van **sympathiserend lid** wordt toegekend aan de wedrwen en afstammelingen van een gewezen effectief lid, indien zij daartoe de wens uitdrukken evenals aan hen die belangstelling tonen voor de vereniging en de luchtvaart.
 - de titel van **erelid** kan door de beheerraad worden toegekend aan iedere Belgische of buitenlandse persoonlijkheid die een belangrijke dienst bewezen heeft aan de vereniging of aan de luchtvaart. Deze leden worden vrijgesteld van het lidgeld.
 - de titel van **schenkend lid** wordt door de beheerraad toegekend aan fysieke of morele personen die een belangrijke gift schenken aan de vereniging.

- c. Art. 5. 3ème alinéa. Tout membre qui n'aura pas payé sa cotisation au 31 décembre de l'année en cours est considéré d'office comme démissionnaire. En outre, le conseil d'administration se réserve le droit de suspendre le service du bulletin trimestriel, à compter de l'assemblée générale.
(En remplacement de : Est démissionnaire d'office celui qui n'aura pas payé sa cotisation deux années consécutives).
- d. Art. 6. L'association est administrée par un conseil d'administration composé de six membres au moins et de quinze membres au plus, qui sont tous membres effectifs.
(En remplacement de : L'association est administrée par un conseil d'administration composé de six membres au moins et de quinze membres au plus et dont la moitié doivent être des membres effectifs).
- e. Art. 8. Les administrateurs sont élus par l'assemblée générale pour trois ans, à la majorité des mains levées ou, si nécessaire, au scrutin secret si le nombre de candidatures dépasse le nombre de postes à pourvoir.
(En remplacement de : Les administrateurs sont élus au scrutin secret ou, éventuellement par acclamation, par l'assemblée générale pour trois ans).
- f. Art. 16. 2ème alinéa. Ils pourront se faire représenter aux assemblées par un membre présent de ces catégories ayant droit de vote, muni de leur procuration.
(En remplacement de : Ils pourront se faire représenter aux assemblées par un membre présent de ces catégories ayant droit de vote, muni d'une procuration, mais à raison de deux mandats seulement par membre présent).

10. Remise du diplôme de 70 ans de brevet à :
GILLYNS Roger et à VANHEE Achille (*)
11. Remise du diplôme de 60 ans de brevet à
BLADT Robert, DEBRUYN Jean, PACCO Francis, PREMONT Jo et VERPOORTEN Ferdinand (*)
12. Remise de la médaille de 50 ans de brevet à :
BAUDOUL Désiré, BODINAUX Olivier, BROCARD Jacques, DE GEYTER Willy, DONNET Hervé, FAIN Jean, FEUILLEN Robert, HAYOT Henri, MICHAUX Jacques et MINNOYE Robert (*)

(*) Ces noms sont donnés en nous référant à l'annuaire des membres. Si par un malheureux hasard, votre nom n'a pas été repris, veuillez nous en excuser et nous en faire part dans tander.

13. Les membres qui souhaitent faire inscrire un point à l'ordre du jour de cette assemblée du 25 mars 2000, sont aimablement priés de le faire par écrit par pli adressé au secrétariat de l'association pour le 17 mars au plus tard.

- c. Art. 5. 3de alinea. Elk lid op 31 december van het lopende jaar zijn lidgeld niet betaald heeft, wordt van ambtswege als ontslagnemend beschouwd. De beheerraad behoudt zich bovendien het recht voor om de verzending van het tijdschrift te schorsen vanaf de algemene vergadering.
(In vervanging van: Wordt automatisch als ontslagnemend beschouwd iedereen die twee opeenvolgende jaren de bijdrage niet betaald heeft).
- d. Art. 6. De vereniging wordt bestuurd door een beheerraad samengesteld uit ten minste zes en ten hoogste vijftien leden die allen effectief lid moeten zijn.
(In vervanging van: De vereniging wordt bestuurd door een raad van beheer, samengesteld uit minstens zes en maximum vijftien leden, waarvan ten minste de helft effectief leden moeten zijn).
- e. Art. 8. 2de alinea. De beheerders worden voor drie jaar verkozen door de algemene vergadering met meerderheid van opgestoken handen of, indien nodig, met geheime stemming als er meer kandidaten zijn dan het aantal openstaande betrekkingen.
(In vervanging van: De beheerders worden bij geheime stemming of eventueel bij toefjuichting voor drie jaar verkozen door de algemene vergadering).
- f. Ze kunnen zich op de vergaderingen laten vertegenwoordigen door een aanwezig en stemrechtig lid uit deze categorieën, in het bezit van hun volmacht.
(In vervanging van: Ze mogen zich op de vergaderingen laten vertegenwoordigen door een aanwezig lid van deze categorieën met stemrecht, voorzien van een volmacht maar met beperking tot twee mandaten per aanwezig lid).

10. Uitreiking van het diploma van 70 jaar brevet aan:
GILLYNS Roger en VANHEE Achille (*)
11. Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet aan:
BLADT Robert, DEBRUYN Jean, PACCO Francis, PREMONT Jo en VERPOORTEN Ferdinand (*)
12. Uitreiking van de medaille van 50 jaar brevet aan:
BAUDOUL Désiré, BODINAUX Olivier, BROCARD Jacques, DE GEYTER Willy, DONNET Hervé, FAIN Jean, FEUILLEN Robert, HAYOT Henri, MICHAUX Jacques et MINNOYE Robert (*)

(*) Deze namen zijn gegeven met verwijzing naar de informatie op het jaarboek van de leden. Indien uw naam door een ongelukkige samenloop van omstandigheden niet vermeldt staat, gelieve ons te verontschuldigen en ons zo spoedig mogelijk te verwittigen.

13. De leden die een punt wensen in te schrijven op de agenda van deze algemene vergadering van 25 maart 2000, worden door brief geadresseerd op het secretariaat ten laatste op 17 maart.



Banquet annuel

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale et aura lieu à 13.00 heures au 27ème étage «plein Ciel» de l'hôtel Hilton, 38 boulevard de Waterloo à Bruxelles

L'apéritif sera servi à partir de 12.15 heures dans la même salle.

Le prix de la participation est de 1.800 francs par personne.

Formulaire d'inscription dans ce bulletin.

Paiement uniquement à l'aide du bulletin de virement ci-joint.

Clôture des inscriptions le 17 mars. Nous ne pourrons pas rembourser les personnes qui se désisteraient après cette date.

METRO : Ligne 2 - Station : *Porte de Namur ou Porte Louise*

TRAMS : Lignes 92, 93 et 94 - Arrêt : *Porte Louise*

AUTOBUS : Ligne 54 - Arrêt : *Porte de Namur*

Conseil : Si vous utilisez votre véhicule personnel, empruntez de préférence le parking des «deux Portes» Porte de Namur ou dans l'avenue de la Toison d'Or, plutôt que celui de l'hôtel.
Tarif : 65 Fr l'heure.

Jaarlijks banket

Het jaarlijks banket dat traditioneel aansluit op de algemene vergadering, zal plaats hebben om 13.00 uur op de 27de verdieping «plein Ciel» van het hotel Hilton, 38 Waterloolaan te Brussel.

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in dezelfde zaal.

De prijs voor de deelneming is 1.800 frank per persoon.

Inschrijvingsformulier in dit tijdschrift.

Betaling uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsbulletin.

Inschrijvingen worden onverbiddeijk afgesloten op woensdag 17 maart. Wij kunnen geen terugbetaling doen aan personen die na 17 maart zouden af zeggen.

METRO : Lijn 2 - Station: *Naamse Poort of Louizaplaats*

TRAMS : Lijnen 92, 93 en 94 - Halt: *Louizaplaats*

AUTOBUS : Lijn 54 - Halt: *Naamse Poort*

Raadgeving : Indien u met uw persoonlijk voertuig rijdt, gebruik liever de parking van de «Twee Poorten», Naamse Poort of in de GuldenVlieslaan, liever dat de parking van het hotel.
Tarief : 65 Fr per uur.

La Force Aérienne et l'Industrie

Par Guy DENIDDER

Officiellement, cette relation directe débute avec la création de la SABCA qui fut créée pour répondre aux besoins de l'Aviation Militaire et de l'Aviation commerciale.

Mais ce serait oublier les travaux des pionniers, antérieurs à la première guerre mondiale, réalisés par le Baron Pierre de Caters - premier pilote belge -, par les frères Bollekens et leur JERO - qui construisit les quatre premiers Farman pour l'Armée belge - et par la famille Tips, responsable d'un prototype au moins et de nombreux moteurs.

En fait, la relation étroite entre notre arme aérienne et l'industrie remonte à 1910 déjà.

La première association directe entre l'industrie aéronautique belge naissante et l'Armée remonte en effet à cette année-là, année au cours de laquelle le Chevalier de Laminne invita par deux fois le Ministre de la Guerre, le général Hellebaut, à venir voler à Kiewit à bord de son «aéroplane» Henry Farman. Au cours de ce même été, le général Hellebaut avait déjà décidé que l'Armée serait aidée dorénavant par l'aviation : à ce moment-là, seize officiers avaient déjà obtenu leur brevet de pilote.

Une Commission instituée le 7 juillet 1910 sera responsable de la mise en place d'une Ecole d'Aviation Militaire à Brasschaet, laquelle sera officiellement ouverte le 1 mai 1911.

Auparavant, au mois d'août 1910, dans le sillage de la création d'une aviation militaire belge, le lieutenant Georges Nélis (affecté au Génie) est officiellement envoyé chez le Chevalier de Laminne, à Kiewit, pour y apprendre à piloter : il devint ainsi le premier militaire belge à recevoir cette formation à titre officiel. Finalement, c'est à Mourmelon, en France que Nélis sera lâché le 21 novembre 1910. Il réussira son brevet le 21 décembre 1910, 28ème Belge à le faire. Le lieutenant Nélis sera ensuite désigné pour réceptionner un Henry Farman à moteur Gnôme de 50CV.

La société JERO* - filiale des établissements Bollekens et frères, spécialiste du bois de la région anversoise - avait été créée en 1910 pour s'occuper des « plus lourds que l'air », après que leur société ait été appelée à réparer l'avion du Baron de Caters, endommagé durant la Semaine d'Anvers.

De Luchtmacht en de Industrie

door Guy DENIDDER

Officieel start deze relatie met de oprichting van SABCA, die in het leven werd geroepen om te voorzien in de behoeften van de Militaire Luchtvaart en de Handelsluchtvaart.

Dat zou betekenen, dat men de pionierswerken van vóór de eerste wereldoorlog zomaar vergeet. Die werden gerealiseerd door Baron Pierre de Caters - eerste Belgische piloot-, door de gebroeders Bollekens en hun JERO - die de eerste vier Farmantoestellen voor het Belgische Leger bouwden - en door de familie Tips, verantwoordelijk voor minstens één prototype en talrijke motoren.

In feite dateert de nauwe relatie van onze luchtmacht en de industrie reeds van 1910. De eerste rechtstreekse samenwerking tussen de Belgische luchtvaartindustrie in wording en het Leger gaat inderdaad terug tot dat jaar, toen Ridder de Laminne de Minister van Oorlog, generaal Hellebaut, tot tweemaal toe nodigde om in Kiewit te komen meevliegen aan boord van zijn "vliegend tuig" Henry Farman. In de loop van dezelfde zomer had generaal Hellebaut reeds beslist, dat het Leger voortaan door de luchtvaart zou bijgestaan worden: op dat ogenblik hadden zestien officieren reeds hun pilootbrevet gehaald.

Een Commissie, die op 7 juli 1910 werd opgericht, wordt verantwoordelijk voor de oprichting van een Militaire Luchtvaartschool in Brasschaat, deze werd op 1 mei 1911 officieel geopend.

Tevoren werd luitenant Georges Nélis (verbonden aan het Geniekorps) in de maand augustus 1910, in functie van de oprichting van een Belgische militaire luchtvaart, officieel uitgezonden naar Ridder de Laminne in Kiewit, om er te leren vliegen: op die manier werd hij de eerste Belgische militair, die deze officiële opleiding kreeg. Tenslotte is het in Mourmelon, in Frankrijk, dat Nélis zijn eerste solovlucht maakt op 21 november 1910. Hij haalt zijn brevet op 21 december 1910, de 28ste Belg die daarin slaagt. Luitenant Nélis zal nadien aangeduid worden om een Henry Farman met Gnôme motor van 50 PK in ontvangst te nemen.

De maatschappij JERO*-bijkhuis van de firma Bollekens en gebroeders, houtspecialisten van de Antwerpse streek- was in 1910 opgericht om zich bezig te houden met de «zwaardere dan de lucht», nadat hun onderneming werd opgeroepen om het vliegtuig van Baron de Caters te herstellen. Dit had namelijk schade opgelopen gedurende de Antwerpse Week.

JERO obtint en 1911 la licence de production de Farman et fit offre au Ministère de la Guerre pour livrer les quatre avions que ce dernier voulait commander. L'offre des frères Bollekens fut retenue.

Le 16 avril 1913, un Arrêté Royal décidait de détacher la Compagnie des Aviateurs de la Compagnie des Ouvriers et Aérostiers du génie : c'était un premier pas vers l'indépendance de notre arme aéronautique, acquise finalement le 1er octobre 1946.

La Compagnie d'Aviation s'étoffera ensuite, se structurera. A l'été 1914, quatre escadrilles existaient et disposaient en tout de 26 pilotes «aviateurs militaires», tandis que 10 pilotes étaient à l'entraînement militaire.

JERO : du prénom «Jérôme» d'un des frères Bollekens

Le rideau tombe

3 août 1914, 5h45 du matin. La Compagnie des Aviateurs reçoit son premier ordre de mission de guerre : il s'agit de survoler les frontières allemandes et hollandaises afin de reconnaître d'éventuelles concentrations ennemies. Les lignes belges seront rapidement submergées et la Compagnie des Aviateurs et son matériel se regrouperont derrière l'Yser, pour continuer la lutte. L'embryon d'industrie existant disparaîtra dans la tourmente.

E.O. Tips quittera la Belgique via les Pays-Bas pour se rendre en Angleterre, la firme JERO suivra l'Armée dans tous ses déplacements vers le sud; cela faisait partie d'un contrat.

Durant la première guerre mondiale, le Lt. Nélis fut d'abord affecté à l'Ecole d'Aviation de Brasschaet en tant que commandant. La chute de la place d'Anvers provoqua un repli vers Calais-Beaumarais où Nélis dirigea le parc d'aviation, tandis que les unités opérationnelles étaient basées dans le périmètre belge resté libre.

En pleine guerre, le 20 mars 1915, la Compagnie des Aviateurs changea de nom pour devenir Aviation Militaire.

En 1916, l'Etat belge rompit le contrat qui le liait à JERO pour effectuer directement le montage et l'entretien de ses matériels volants. Ce qui déclenchera un procès qui durera une trentaine d'année et se terminera aux dépens du Ministère de la Guerre pour rupture unilatérale de contrat !

Georges Nélis avait eu, entre-temps, l'occasion de réfléchir aux développements de l'aviation, à son futur et à ce que tout cela pourrait signifier pour la Belgique, après la guerre.

A l'armistice, le 11 novembre 1918, notre Aviation Militaire comptait douze escadrilles basées près de Bruges (sauf les hydravions), soit environ 180 avions de marques et types très différents.

JERO verkreeg in 1911 de licentie voor het produceren van de Farman en deed bij het Oorlogsministerie een aanbod voor het leveren van de vier vliegtuigen die het Ministerie wilde bestellen. Het aanbod van de gebroeders Bollekens werd aanvaard.

Op 16 april 1911 werd bij Koninklijk Besluit besteld, de Compagnie van de Vliegeniers van de Arbeiders en Luchtoperateurs van het Geniekorps te detacheren: een eerste stap naar de onafhankelijkheid van ons Luchtvaartwapen, tenslotte gerealiseerd op 1 oktober 1946 De Compagnie van de Luchtvaart kreeg nadien meer gestalte en structuur. In de zomer 1914 bestonden er vier escadrilles, die alles samen over 26 militaire vliegeniers beschikten, terwijl 10 piloten nog in militaire opleiding waren.

JERO : van de voornaam "Jerôme" van een van de gebroeders Bollekens

Het doek valt

3 augustus 1914, 5u45 in de morgen. De Compagnie van de Vliegeniers krijgt haar eerste oorlogsopdracht: de Duitse en Nederlandse grenzen overvliegen om er eventuele vijandelijke concentraties op te sporen. De Belgische lijnen zijn al spoedig overrompeld en de Compagnie van de Vliegeniers hergroepeert zich met haar materieel achter de IJzer, om de strijd voort te zetten. Het bestaande industriële embryo zal in de beroering verdwijnen.

E.O. Tips zal België via Nederland vertalen om zich naar Engeland te begeven, de firma JERO zal het Leger in al haar verplaatsingen naar het zuiden volgen; dit maakte deel uit van een contract.

In de loop van de eerste wereldoorlog werd Luitenant Nelis om te beginnen als bevelhebber toegewezen aan de Luchtvaartschool in Brasschaat. De val van Antwerpen veroorzaakte een terugtocht naar Calais-Beaumarais waar Nelis het luchtvaartpark leidde, terwijl de operationele eenheden hun basis hadden in de eerste vrijgebleven Belgische perimeteer.

In volle oorlog, op 20 maart 1915 veranderde de Compagnie van Vliegeniers van naam, om Militaire Luchtvaart te worden.

In 1916 verbrak de Belgische Staat het contract met JERO om zelf rechtstreeks te zorgen voor het monteren en het onderhoud van zijn vliegend materieel. Dit ontketende een proces, dat een dertigtal jaren duurde en afliep ten nadele van het Oorlogsministerie wegens unilaterale contractverbreking!

Intussen had Georges Nelis de gelegenheid gehad, na te denken over de ontwikkeling en de toekomst van de Luchtvaart en over wat dat alles na de oorlog voor België zou kunnen betekenen.

Bij de Wapenstilstand op 11 november 1918 telde onze Militaire Luchtvaart twaalf escadrilles met basis bij Brugge (behalve de watervliegtuigen), hetzij ongeveer 180 vliegtuigen van zeer verschillende merken en types.

L'expansion belge par l'aviation

C'est le 15 janvier 1919 qu'une étude intitulée « l'expansion belge par l'Aviation »* fut publiée. Elle était destinée à un petit monde d'initiés, parmi lesquels figurait le Roi Albert 1er. Ce dernier connaissait bien l'auteur de cette étude, Georges Nélis. Les deux hommes s'étaient déjà rencontrés en 1917 : déjà à cette époque, le visionnaire avait présenté au souverain ses conceptions relatives aux besoins d'une industrie aéronautique nationale capable de soutenir une arme aérienne efficace et un réseau de transports aériens, tant européens au départ de Bruxelles, qu'au Congo, sans oublier la liaison intercontinentale entre les deux réseaux.

Dans son étude, Georges Nélis, promu entre-temps au grade de commandant, prônait l'utilisation de l'arme aérienne pour défendre l'intégrité territoriale de la Belgique et de ses colonies.

Il faut croire qu'après la « Grande Guerre », et dix ans après la disparition du roi Léopold II, il existait encore en Belgique un grand sentiment « belge », un désir d'entreprendre, un credo dans l'avenir car ce diable d'homme de Nélis parvint à convaincre et les officiels et le monde financier.

Tout son labeur aboutit à la création officielle, le 11 novembre 1919 – cette date est toute symbolique – de la « société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens » ou SNETA. Son but était double, du moins officiellement : organiser l'aviation civile belge et développer un réseau aérien au Congo Belge. Mais dans ses cartons se trouvait également le plan de la création d'une industrie nationale capable de servir cette aviation commerciale et l'Aviation Militaire ...

En fait, Georges Nélis et Tony Orta avaient décidé de créer ce SNETA - à l'origine : Syndicat National pour l'Etude des Transports Aériens - dès mars 1919.

Le 26 juin 1919, un Arrêté Royal formalisait la création du CENAC, le Comité d'Etudes pour la Navigation Aérienne au Congo.

Dès novembre 1919, le SNETA commence à fonctionner en proposant des baptêmes de l'air en se servant de matériels militaires volants récupérés.

Au Congo, le SNETA permettra l'exploration du fleuve Congo et l'établissement de la LARA - Ligne Aérienne Roi Albert -. En Europe, il mit en place l'embryon d'un réseau au départ de Bruxelles.

Tout ce travail de pionnier allait permettre, entre mars et avril 1923, la mise en place de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, la SABENA, dont la constitution est datée du 23 mai 1923.

Mais ceci deviendra une autre histoire ...

De Belgische expansie door de luchtvaart

Op 15 januari 1919 verschijnt een studie met als titel "De Belgische expansie door de luchtvaart". Die studie was bestemd voor een klein wereldje van ingewijden, waarbij Koning Albert I. Deze laatste kende de auteur van de studie goed: Georges Nelis. Beide mannen hadden elkaar reeds in 1917 ontmoet; toen reeds had de visionair aan de vorst zijn opvattingen voorgesteld in verband met de behoeften van een nationale luchtvaartindustrie, bekwaam om een doeltreffend luchtwapen te steunen en ook een luchtvervoernet, zowel Europees met vertrek uit Brussel als in Kongo, zonder de intercontinentale verbinding tussen beide netten te vergeten.

In zijn studie toonde Georges Nelis, intussen tot de graad van commandant bevorderd, zich voorstander van het gebruik van het gebruik van het luchtwapen om de territoriale integriteit van België en zijn kolonies te verdedigen.

Men moet geloven, dat na de « Grote Oorlog » en tien jaar na het verdwijnen van ondernemingslust, een credo in de toekomst, want die duivelse kerel Nelis slaagde erin, de officiële en de financiële wereld te overtuigen. Al zijn inspanningen gaven tenslotte aanleiding tot de officiële oprichting, op 11 november 1919 – een echt symbolische datum – van de « société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens » of SNETA. De maatschappij had een dubbel doel, althans officieel: de Belgische burgerlijke luchtvaart organiseren en een luchtvaartnet ontwikkelen in Belgisch Kongo. Maar in zijn dossiers stak ook een plan tot oprichting van een nationale industrie, bekwaam om deze commerciële en militaire Luchtvaart te dienen ...

In feite hadden Georges Nelis en Tony Orta reeds in maart 1919 besloten, deze SNETA in het leven te roepen – oorspronkelijk: Nationaal Syndicaat voor de studie van het Luchtvervoer.

Op 26 juni 1919 bevestigde een Koninklijk Besluit formeel de oprichting van het CENAC, het Studiecomité voor het Luchtverkeer in Kongo.

Vanaf november 1919 begint SNETA haar werkzaamheden met het voorstellen van luchtdopen, daarbij gebruik makend van gerecupereerd militair vliegend materieel.

In Kongo gaat SNETA verkenning van de Kongostroom mogelijk maken en ook de oprichting van de LARA – Ligne Aérienne Roi Albert -. In Europa zorgde zij voor het embryo van een net met vertrek uit Brussel.

Al dit pionierswerk leidde tussen maart en april 1923 tot de oprichting van de « société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne » de SABENA, met als oprichtingsdatum 23 mei 1923.

Maar dit wordt een ander verhaal ...

Balbutiements

Après la tourmente, il n'existe plus d'industrie aéronautique en Belgique. Ce qui est incompatible avec les vues de Georges Nélis et de nombreux Belges qui ne veulent pas que la Belgique soit d'une manière ou d'une autre tributaire de pays tiers. Voilà pourquoi, en 1920, le capital de SNETA passa de 765.000 à 4.000.000 F., grâce aux banques et aux industries du pays. Du coup Nélis pouvait entamer le second plan de son programme : constituer un constructeur aéronautique belge, un avionneur comme on les appelle aujourd'hui. C'est ainsi que la Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques - SABCA - verra officiellement le jour le 16 décembre 1920.

Ce qui en fait, sauf erreur, le deuxième plus ancien avionneur du monde qui soit toujours en existence, après Boeing créé en 1916.

Dès 1920, et conformément aux idées de Georges Nélis, la SABCA entama la production sous-licence d'avions destinés à l'Aviation Militaire. Une première série de 20 Morane-Saulnier MS-35 d'entraînement fut produite. Par après, la SABCA fut chargée de produire tous les avions commandés par l'Aviation Militaire et ce, jusqu'à la commande des Avia BH-21 dont certains furent assemblés par la SEGA, à Gosselies.

Outre les avions militaires, SABCA produisit pour compte de sa «sœur» SABENA, les avions commerciaux suivants : 14 trimoteurs Handley-Page W-8, 3 monomoteurs De Havilland DH-50, 29 trimoteurs Fokker F-VIIB/3m et 7 trimoteurs Savoia-Marchetti SM-73.

Premières compensations

Depuis 1928, l'arrivée à la tête de ce qui s'appelle à présent l'Aéronautique Militaire du lieutenant-général Gillieaux, on constate une évolution de philosophie. Les notions élaborées et défendues par Georges Nélis, le fondateur de l'aviation belge, sont battues en brèche. Sa disparition prématurée le 2 mars 1929 n'arrangera rien, car l'aviation belge perdait son père spirituel. Ajoutons-y la crise économique et les tensions politiques qui en résultent pour définir le paysage dans lequel l'industrie aéronautique belge évoluait en 1930.

Cette année-là, le choix d'un remplaçant pour les chasseurs Avia BH-21 de l'Aéronautique Militaire figurait au programme. Une forte délégation belge assista, en juin 1930, au meeting aérien organisé par la RAF à Hendon. Ses membres furent très impressionnés par les évolutions d'un Fairey Firefly II.

L'intérêt manifesté par les Belges incita Richard Fairey à faire présenter sa machine en Belgique par son pilote Flight Lieutenant Staniland qui se présenta à Evere le 23 juillet 1930. Outsider, l'avion britannique l'emporta malgré tout. Et son choix allait déclencher une nouvelle forme de commandes militaires : les commandes à compensations.

In de kinderschoenen

Na de beroerde tijden bestond er geen luchtvaartindustrie meer in België. Wat niet verenigbaar is met de visie van Georges Nélis en talrijke Belgen die niet willen, dat België op een of andere manier van een derde land zou moeten afhangen. Daarom werd in 1920 het kapitaal van SNETA van 765.000 tot 4.000.000 BF opgetrokken, dankzij banken en industrieën van het land. Meteen kon Nélis het tweede luik van zijn programma aanpakken: oprichting van een Belgische vliegtuigbouwfirm, een "avionneur" zoals men ze ook wel noemt. Zo zag de "Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques" - SABCA (Belgische naamloze vennootschap voor vliegtuigbouw) officieel het daglicht op 16 december 1920. Wat betekent dat, tenzij vergissing, SABCA de tweede oudste nog bestaande vliegtuigbouwer ter wereld is, na Boeing, opgericht in 1916. Vanaf 1920 startte SABCA, helemaal in overeenstemming met de ideeën van Georges Nélis, met de productie in licentie van vliegtuigen, bestemd voor de Militaire Luchtvaart. Een eerste reeks van 20 trainingsvliegtuigen Morane-Saulnier MS-35 werd vervaardigd. Nadien kreeg SABCA de opdracht, alle door de Militaire Luchtvaart bestelde toestellen te fabriceren en dit tot de bestelling van de Avia BH-21, waarvan sommigen gemonteerd werden door de SEGA in Gosselies. Buiten de militaire vliegtuigen produceerde SABCA voor rekening van haar "zuster" SABENA volgende handelsvliegtuigen: 14 driemotorige Handley-Page W-8, 3 éénmotorige De Havilland DH-50, 29 driemotorige Fokker F-VIIB/3m en 7 driemotorige Savoia-Marchetti SM-73.

Eerste compensaties

Sedert 1928, toen Luitenant-generaal Gillieaux aan het hoofd kwam van wat thans de Militaire Luchtvaart genoemd wordt, stelde men een evolutie van de filosofie vast. De begrippen, ontworpen en verdedigd door Georges Nélis, de stichter van de Belgische luchtvaart, werden flink doorleeggeschud. Zijn vroegtijdige verdwijning op 2 maart 1929 regelde niets, want met hem verloor de Belgische luchtvaart haargeestelijke vader. Daarbij komen dan nog de economische crisis en de daaruit voortvloeiende politieke spanningen en zo krijgt men het landschap waarin de Belgische luchtvaartindustrie evolueerde in 1930. Dat jaar stond de keuze van een vervangingstoestel voor de jachttoestellen Avia BH-21 van de Militaire Luchtvaart op het programma. Een sterke Belgische delegatie woonde in juni 1930 een luchtmeeting bij, in Hendon georganiseerd door de RAF. De leden van de delegatie waren sterk onder de indruk van de presentatie van een Fairey Firefly II. De belangstelling van de Belgen zette Richard Fairey ertoe aan, zijn toestel in België te doen voorstellen door zijn piloot Flight Luitenant Staniland. Deze bood zich op 23 juli 1930 in Evere aan. Hoewel eigenlijk een outsider was het toch het Britse vliegtuig dat aan de winst bleef. En deze keuze bracht een nieuwe vorm van militaire bestellingen op gang: de bestellingen met compensaties.

Car si le gouvernement belge choisit à l'époque de commander le Firefly II pour rééquiper ses escadrilles de chasse, il entendait qu'une partie non-négligeable du travail soit accomplie par des Belges. La première tranche portant sur 25 avions fut donc adjugée pour autant que le solde de la commande soit produite en Belgique.

Richard Fairey, en affairiste avisé, décida de faire coup double : il produirait lui-même les avions en Belgique. Et pour cela, il disposait d'un atout majeur : E.O. Tips qui travaillait depuis 1915 avec lui.

Le Belge revint donc au pays; découvrit que SEGA à Gosselies avait déjà produit des BH-21. Le 27 août 1931, Avions Fairey était créé officiellement.

Treize mois suffirent à Richard Fairey et E.O. Tips pour changer profondément le secteur belge de l'industrie aéronautique. Désormais, il y aurait deux avionneurs pour se disputer les commandes de l'Aéronautique Militaire.

Mais en pratique, seul Fairey produira encore des avions de combat jusqu'au début de la seconde guerre mondiale, avec une dernière commande portant sur 80 Hawker Hurricane.

Entre 1930 et 1939, ce sont quelques 250 biplaces de chasse Fairey Firefly et biplans d'attaque Fairey Fox qui seront produits à Gosselies pour équiper les escadrilles de l'Aéronautique Militaire. Pour sa part, réduite à la portion congrue, la SABCA se vit attribuer des contrats de production portant sur 20 avions d'entraînement avancé Morane-Saulnier MS-230/236, 35 biplans d'entraînement de base Avro 504N, 22 avions de reconnaissance R-31 et 7 biplans de chasse Gloster Gladiator. La construction de 31 bimoteurs de bombardement et de reconnaissance Bréguet BRE-694 fut interrompue le 10 mai 1940, tout comme la production des 80 Hurricane le fut chez Fairey, après que deux machines seulement ait été terminées, le H-42 seul ayant été pris en compte par l'Aéronautique Militaire.

Le 10 mai 1940, les avions marqués de la croix noire envahissaient notre ciel : en peu de temps, le potentiel de notre industrie aéronautique était mis hors service. Nos escadrilles équipées de vieux biplans surannés allaient vainement tenter de s'opposer au déferlement allemand. Sans plus de succès que nos Alliés...

Sous l'occupation

Chez Fairey, les choses ne traînèrent pas : ce qui était récupérable fut chargé sur un camion et des gons, et le tout prit le chemin de l'exode. Tous ces efforts ne servirent à rien : le convoi fut coulé à bord du SS Lancastria, alors qu'il avait quitté la France et voguait vers l'Angleterre. Seuls les plus valides s'en sortirent.

A Gosselies, les Allemands remirent promptement les installations en service pour y entretenir, entre autres, les chasseurs de nuit bimoteurs Messerschmitt Bf-110 qui y étaient stationnés.

Inderdaad, want indien de Belgische regering destijds bestelde de Firefly II te bestellen om de jachtescadrilles opnieuw uit te rusten, wenste zij daarbij toch dat een niette verwaarlozen gedeelte van het werk door Belgen zou uitgevoerd worden. De eerste schijf voor 25 vliegtuigen werd dus toegekend op voorwaarde dat de rest van de bestelling in België zou geproduceerd worden. Als gewiekste zakenman besliste Richard Fairey een dubbele slag te slaan: hij zou zelf de vliegtuigen in België bouwen. En daartoe beschikte hij over een uitstekende troef: E.O. Tips die sedert 1915 met hem werkte. De Belg kwam dus terug naar zijn vaderland om te ontdekken dat SEGA in Gosselies reeds BH-21 toestellen gebouwd had. Op 27 augustus 1931 werd "Avions Fairey" opgericht.

Dertien maanden volstonden voor Richard Fairey en E.O. Tips om de Belgische sector van de luchtvaartindustrie diepgaand te veranderen. Voortaan zouden er twee vliegtuigbouwers zijn om een gooi te doen naar de bestellingen van de Militaire Luchtvaart. Maar in de praktijk kwam het erop neer, dat alleen Fairey nog gevechtsvliegtuigen bouwde tot aan het begin van de tweede wereldoorlog, met als laatste bestelling 80 Hawker Hurricanes.

Tussen 1930 en 1939 worden zowat 250 jacht-tweezitters Fairey Firefly en aanvalstweezitters Fairey Fox gebouwd in Gosselies, om de escadrilles van de Militaire Luchtvaart uit te rusten. Van haar kant kreeg SABCA productiecontracten - echt mondjesmaat - toegewezen voor 20 toestellen voor gevorderde training Morane-Saulnier MS-230/236, 35 dubbeldekkers voor basistraining Avro 504N, 22 verkenningstoestellen R-31 en 7 jachtdubbeldekkers Gloster Gladiator. De bouw van 31 tweemotorige bommenwerp- en verkenningstoestellen Bréguet BRE-694 werd op 10 mei 1940 onderbroken, hetzelfde gebeurde met de productie van de 80 Hurricanes bij Fairey, nadat slechts twee vliegtuigen afgewerkt waren, alleen de H-42 werd door de Militaire Luchtvaart voor haar rekening genomen.

Op 10 mei 1940 zagen we vliegtuigen met een zwart kruis in onze lucht: in korte tijd werd het potentieel van onze industriële luchtvaartindustrie buiten dienst gesteld. Onze met voorbijgestreefde oude dubbeldekkers uitgeruste escadrilles trachten zich vruchteloos tegen de Duitse overweldiging te verzetten. Zonder meer succes dan onze Geallieerden.

Onder de bezetting

Bij Fairey bleef men niet bij de pakken zitten: wat recupereerbaar was, werd op een vrachtwagen geladen en alles werd het land uitgevoerd. Al deze inspanningen dienden tenslotte tot niets: het konvooi werd tot zinken gebracht aan boord van de SS Lancastria, toen het schip Frankrijk had verlaten en op weg was naar Engeland. Alleen de stevigste konden ontsnappen.

In Gosselies verloren de Duitsers geen tijd om de installaties weer in dienst te nemen om er te zorgen voor het onderhoud van, onder andere, de daar gestationeerde tweemotorige nachtjagers Messerschmitt Bf-110.

SABCA n'avait pas subi d'importants dégâts et fut bien entendu réquisitionnée par l'occupant et dut travailler pour ERLA Maschinenfabrik (Leipzig). A Deurne, les Ateliers Stampe & Vertongen avaient également été réquisitionnés.

Après la Libération, tout ou presque tout avait été détruit, qui par les troupes allemandes en retraite, qui par suite aux bombardements alliés ou aux combats. Tout était à refaire ...

Côté industrie aéronautique, ce ne fut guère mieux. Les installations de Fairey à Gosselies furent bombardées dès le 10 mai 1940, à 5h00 du matin : la Luftwaffe avait parfaitement reconnu les lieux et frappa avec une précision méthodique, en l'absence de tout élément de défense aérienne.

A Haren, les installations de la SABCA furent réquisitionnées par les autorités allemandes qui en firent l'ERLA-Werke 6.

A la Libération, SABCA ne disposait plus de grand chose, les Allemands ayant emporté tout ce qu'ils pouvaient dans leur retraite. Une partie des outillages fut récupérée et permit un modeste redémarrage.

A Gosselies, c'était encore pis : avant de quitter l'aérodrome, les Allemands saccagèrent les installations de Fairey. Les installations de Stampe à Deurne étaient également réduites en cendres. Seule l'usine Renard à Bruxelles échappa à la destruction.

SABCA had geen belangrijke schade opgelopen en werd vanzelfsprekend door de bezetter gemobiliseerd: men moest er werken voor ERLA Machinefabriek (Leipzig).

In Deurne werden ook de Ateliers Stampe & Vertongen opgeëist

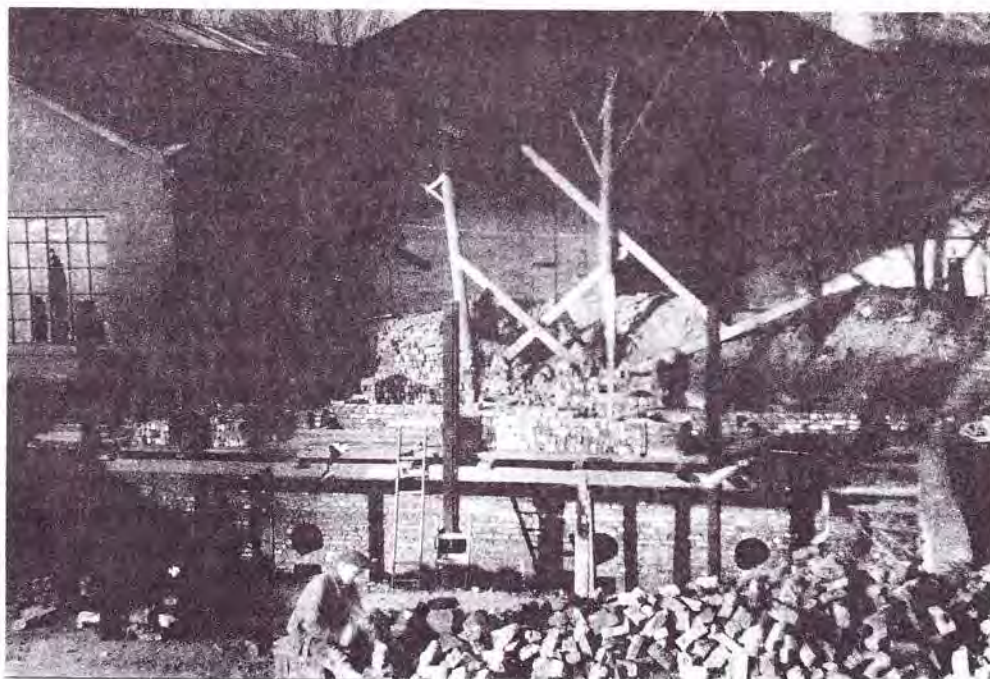
Na de Bevrijding was alles of bijna alles vernield, ofwel door de terugtrekkende Duitse troepen ofwel door geallieerde bombardementen of gevechten. Alles moest herbegonnen worden...

Langs de kant van de luchtvaartindustrie zag het er niet beter uit. De installaties van Fairey in Gosselies werden reeds op 10 mei 1940 gebombardeerd; om 5:00 uur in de vroege morgen: de Luftwaffe had de plaatsen perfect verkend en sloeg toe met methodische precisie, in afwezigheid van enig luchtverdedigingselement.

In Haren werden de installaties van SABCA opgeëist door de Duitse overheid, die ze omvormden tot ERLA-Werke 6.

Bij de Bevrijding beschikte SABCA nog amper over iets, want de Duitsers hadden bij hun terugtocht alles meegenomen wat ze konden. Een gedeelte van de werktuigen werd gerecupereerd en daarmee kon heel bescheiden opnieuw gestart worden.

In Gosselies was het nog erger: alvorens het vliegveld te verlaten hadden de Duitsers de installaties van Fairey totaal vernield. De installaties van Stampe in Deurne waren ook tot as herleid. Alleen de fabriek Renard in Brussel ontsnapte aan de vernieling.



Gosselies, après la libération en 1944 – Gosselies na de bevrijding in 1944
Photo SABCA

Tout était à refaire ...

Et dans quel contexte !

Durant les quelques mois que durèrent encore les hostilités, les avionneurs belges s'essayèrent tant bien que mal qui à réparer les installations, qui à récupérer les outillages éparpillés.

Les Américains occupèrent Gosselies et y agrandirent les installations. Evere et Melsbroek étaient occupés par la RAF et sa Section belge. L'aérodrome de Melsbroek - créé par les Allemands - était relié par un taxi-track sinueux, à l'aérodrome de Bruxelles-Evere, au bord duquel se trouvaient les usines SABCA.

Compte tenu du grand nombre d'avions utilisés par les Alliés et les Belges, notre industrie aéronautique renaissante pouvait logiquement s'attendre à fournir du travail de maintenance.

Par contre, à l'imminence de la fin de la guerre, il devenait évident aux observateurs du secteur que le marché serait longtemps saturé par les énormes stocks d'avions commandés et devenus inutiles. Il ne fallait pas rêver : il s'écoulerait un certain temps, des années sans doute, avant que les forces aériennes occidentales n'aient besoin de nouveaux avions.

Maintenance, sous-traitance et diversification allaient devenir les mots-clé pour survivre en attendant des temps meilleurs. Signalons au passage que l'Aéronautique Militaire avait acquis 425 avions surplus de la RAF (1) pour procéder à son rééquipement. Précisons également que le 15 octobre 1946, la Section belge de la RAF devint l'Aéronautique Militaire (elle changea d'appellation le 15 janvier 1949 pour devenir la Force Aérienne, force indépendante).

La Presse spécialisée de l'époque est avare de renseignements concernant l'évolution de notre industrie aéronautique.

Dans le numéro spécial de l'Echo des Ailes du 10.06.1950, publié à l'occasion du Salon International de Bruxelles, on trouve une page de publicité de « Avions Fairey » et un article sur FN Moteurs : rien sur les avionneurs. Un an plus tard, dans le numéro du 10.06.1951, on trouve un article relatant la visite faite aux usines Fairey par le Prince Baudouin. Mais pas une ligne sur les activités de l'avionneur. Enfin, les initiales SABCA apparaissent pour la première fois dans le numéro du 25.10.1951 de l'Echo des Ailes : une note signale l'étude, par l'ingénieur Druart, d'un projet d'avion d'entraînement à réaction, le S-60.

La remise en route des installations et outillages, l'occupation de ses bâtiments par les militaires et la fermeture de l'aérodrome d'Evere contraindront la SABCA à rester dans l'ombre. L'avionneur perdant son accès aux pistes de décollage se voit contraint de trouver une implantation complémentaire. Finalement, cela aboutira à l'installation d'un second site industriel en bordure de l'aérodrome de Gosselies, côté Ransart, à l'opposé des usines Fairey.

Alles moet overgedaan worden...

En in welke context!

De vijandelijkheden duurden nog enkele maanden en in die korte periode staken de Belgische vliegtuigbouwers de handen uit de mouwen: zo goed en zo kwaad als het ging trachtten ze de installaties en de hier en daar rondslingerende werktuigen te recupereren.

De Amerikanen bezetten Gosselies en voerden er vergrotingswerken uit aan de installaties. Evere en Melsbroek waren bezet door de RAF en de Belgische Sectie. Het vliegveld van Melsbroek - opgericht door de Duitsers - werd met een kronkelende taxi-track verbonden met het vliegveld van Brussel-Evere, want de SABCA-fabrieken bevonden zich langsheen deze weg. Rekening houdend met het grote aantal door de Geallieerden en door de Belgen gebruikte vliegtuigen, mocht onze heroplevende luchtvaartindustrie logisch hopen op levering van de onderhoudswerken.

Daarentegen werd het met het naderende oorlogseinde voor de waarnemers van deze sector duidelijk, dat de markt nog lang zou verzadigd blijven door de enorme stock bestelde en onnodig geworden vliegtuigen. Men moest niet dromen: er zou nog een hele tijd verlopen, ongetwijfeld nog jaren, alvorens de westerse luchtmachten weer nieuwe vliegtuigen zouden nodig hebben.

Onderhoud, toelevering en diversificatie gingen de sleutelwoorden voor overleving worden, in afwachting van betere tijden. Wijzen we er terloops op, dat de Militaire Luchtvaart 425 overschotvliegtuigen van de RAF (1) had verworven met het oog op haar heernutrusting. Voegen we er voor de duidelijkheid nog aan toe, dat de Belgische Afdeling van de RAF op 15 oktober 1949 de Militaire Luchtvaart werd (zij veranderde van naam op 15 januari 1949 om de Luchtmacht, onafhankelijke macht te worden).

De gespecialiseerde Pers van destijds is gierig met inlichtingen over de evolutie van onze luchtvaartindustrie.

In het speciale nummer van de "Echo des Ailes" van 10.06.1950, verschenen naar aanleiding van het Internationale Salon van Brussel, vindt men een reclamepagina "Avions Fairey" en een artikel over de FN motors: niets over de vliegtuigbouwers.

Een jaar later vindt men in het nummer van 10.06.1951 een artikel over het bezoek dat Prins Boudewijn bracht aan de Faireyfabrieken. Maar nog steeds geen lijntje over de activiteiten van de vliegtuigbouwers. Tenslotte verschenen de afkortingsletters SABCA voor het eerst in het nummervan 25.10.1951 van de "Echo des Ailes": een nota wijst op de studie, door ingenieur Druart, van een ontwerp trainings-jetvliegtuig, de S-60. Het heropstarten van de installaties en de werktuigen, de bezetting van de gebouwen door de militairen en de sluiting van het vliegveld van Evere verplichtten SABCA in de schaduw te blijven. Deze vliegtuigbouwer verloor zijn toegang tot de startbanen en moest dus noodgedwongen een bijkomende vestiging vinden. Tenslotte liep dit uit op de installatie van een tweede industriële site langsheen het vliegveld van Gosselies, kant Ransart, tegenover de Faireyfabrieken.



Biréacteur d'entraînement étudié par la SABCA en 1950-1951
 Tweemotorig straalvliegtuig ontwikkeld door SABCA in 1950-1951
 Photo SABCA

Durant cette période, l'avionneur s'occupe de révision d'instruments et des turboréacteurs Allison J-35 qui équipent les Republic F-84E et G Thunderjet reçus par la Belgique dans le cadre du programme MDAP⁽²⁾.

Chez Fairey, cela redémarre effectivement dès 1946 par l'entretien de 7 Douglas C-47 Dakota. En 1947, l'éventail des avions passant en révision s'élargit : outre 8 autres Dakota, on trouve 7 North American T-6 Harvard, 2 De Havilland DH-84 Dominic, 1 Avro Anson, et 1 De Havilland DH-89A Tiger Moth.

En 1948, Fairey s'occupera pour la première fois d'avions de combat : 10 Vickers-Supermarine Spitfire et 4 De Havilland DH-98 Mosquito s'ajouteront aux Anson, Dakota et Harvard.

Entre-temps, en 1947, E.O. Tips, le père de la famille des avions légers Topsy d'avant-guerre et le « patron » d'avions Fairey, ressort son Topsy M, un biplace en tandem qui avait été évacué en Angleterre en 1940. L'avion avait impressionné les dirigeants de la maison mère qui, moyennant quelques modifications, voulaient le présenter à la RAF sous l'appellation Fairey Primary Trainer. Après modifications, l'avion retourna à Hayes et fut ensuite essayé à l'A. & A.E.E. de Boscombe Down en 1948, sous l'immatriculation G-6-1, en vue de pourvoir au remplacement des Tiger Moth qui équipaient les écoles de pilotage de la RAF ; Finalement, ce fut le Chipmunk, proposé par De Havilland (Canada) qui fut sélectionné.

FN Moteurs

Dans le cadre de l'achat des 240 Meteor F-8 et de leur coproduction avec Fokker, il fut décidé de faire produire les moteurs Rolls-Royce Derwent VIII par une nouvelle division de la FN (Fabrique Nationale d'Armes de guerre) à Herstal. Forte de ses techniques de pointe en métallurgie de précision en matière d'armement, la FN voyait un créneau nouveau et important s'offrir à elle.

Ce sont 1.004 moteurs qui seront assemblés en tout dans le cadre de ce programme, entre 1950 et 1954.

In de loop van deze periode hield de vliegtuigbouwer zich bezig met revisie van instrumenten en turboreactors Allison J-35 voor de uitrusting van de Republic F-84E en de G Thunderjets, die België had gekregen in het raam van het programma MDAP⁽²⁾.

Bij Fairey werd vanaf 1946 effectief opnieuw gestart met het onderhoud van 7 Douglas C-47 Dakota's. In 1947 wordt de waaier van de toestellen in revisie breder: buiten nog 8 andere Dakota's vindt men er 7 North American T-6 Harvards, 2 De Havilland DH-84 Dominic, 1 Avro Anson en 1 De Havilland DH-89A Tiger Moth. In 1948 houdt Fairey zich voor het eerst bezig met gevechtsvliegtuigen: 10 Vickers-Supermarine Spitfire en 4 De Havilland DH-98 Mosquito komen nog bij de Ansons, Dakota's en Harvards.

Intussen zag men in 1947 E.O. Tips, de vader van de familie vooroorlogse lichte vliegtuigen Topsy en de "baas" van de Faireytoestellen, opnieuw zijn Topsy M uitbrengen, een tandem-tweezitter die in 1940 naar Engeland geëvacueerd was. Het toestel had sterke indruk gemaakt op de bazen van het moederhuis die, mits enkele wijzigingen, het toestel aan de RAF wilden voorstellen onder de naam Fairey Primary Trainer. Na wijzigingen ging het toestel terug naar Hayes en werd nadien uitgetest in de A & A.E.E. van Boscombe Down in 1948, met als immatriculatie G-6-1, met het oog op de vervanging van de TigerMoth waarmee de pilotscholen van de R.A.F. uitgerust waren. Tenslotte viel de keuze op de Chipmunk, voorgesteld door De Havilland (Canada).

FN Moteurs

In het raam van de aankoop van de 140 Meteor F-8 toestellen en hun coproductie met Fokker werd besloten, de Rolls-Royce-Derwent VIII motoren te laten maken door een nieuwe afdeling van de FN (Fabrique Nationale d'Armes de guerre) in Herstal. FN stond bekend voor haar toptechnieken in de preciemetaalverwerking inzake bewapening en zag hier een kans voor een nieuwe en belangrijke afzetmogelijkheid. In het geheel werden tussen 1950 en 1954 in het raam van dit programma 1.004 motoren gemonteerd.

Les premiers travaux se bornèrent à effectuer des essais statiques de moteurs provenant directement de chez RR (Derby). Progressivement, des éléments et ensembles venant de chez RR seront assemblés. Parallèlement, l'usinage des pièces et ensembles chez FN augmentera pour aboutir à des moteurs produits presque intégralement à l'aide de pièces fabriquées sur place. Intéressant de noter : un Rolls-Royce Derwent RD-8 coûtait à l'époque 875.000 BEF, soit 11,5% seulement de l'avion ! En cinq années d'efforts et d'investissements importants, FN Moteurs parvenait à se faire reconnaître comme un motoriste avec lequel il faudrait désormais compter.

Les installations de Renard à Haren n'avaient pas été endommagées, ni par les Allemands, ni par les bombardements alliés. La reprise se fit donc en douceur : Jean Stampe dont les installations à Deurne avaient été réduites en cendres par les Allemands en retraite proposa de s'associer à Alfred Renard. L'activité reprit à Haren, avec entre autres, les révisions des 31 De Havilland DH-82A Tiger Moth de l'Ecole de Pilotage Élémentaire. Parallèlement, la production de biplaces d'entraînement Stampe-Vertongen SV-4B fut lancée : une première tranche de 20 avions fut livrée au cours du deuxième semestre de 1948. La seconde portait sur 45 SV-4C et fut livrée en 1955.



Serge MARTIN, test pilot SABCA
Photo SABCA

Retour de la SABCA

C'est la guerre de Corée, ses implications et l'arrivée sur le théâtre des opérations du monoplace de chasse Mikoyan MIG-15 « Fagot » (en code OTAN) qui provoqueront le retour sur la scène aéronautique belge

De eerste werken bleven beperkt tot het uitvoeren van statische testen van motoren die recht van bij RR (Derby) kwamen. Geleidelijk zullen elementen en gehelen van bij RR hier gemonteerd worden. Gelijktijdig hiermee ging de machinale bewerking van stukken en gehelen bij FN stijgen om uit te lopen op motoren, bijna volledig geproduceerd met behulp van ter plaatse vervaardigde stukken. Interessant te noteren : een Rolls-Royce-Derwent RD-8 kostte destijds 875.000 Bfr, hetzij slechts 11,5 % van het vliegtuig ! Dank zij vijf jaar inspanningen en aanzienlijke investeringen slaagde FN Moteurs erin, erkend te worden als een motorist waarmee voortaan zou moeten gerekend worden.

De installaties van Renard in Haren waren niet beschadigd geweest, noch door de Duitsers noch door de geëllieerde bombardementen. De hervatting gebeurde dus zonder horten en stoten : Jean Stampe, wiens installaties in Deurne door de terugtrekkende Duitsers in as werden gelegd, stelde een vennootschap aan te gaan met Alfred Renard. Zo hernam de activiteit in Haren, onder andere met de revisies van de 31 De Havilland DH-82A Tiger Moths van de Elementaire Pilotageschool. Gelijktijdig hiermee lanceerde men de productie van trainingstweezitters Stampe-Vertongen SV-4B : een eerste schijf van 20 vliegtuigen werd in de loop van het tweede halfjaar van 1948 afgeleverd. De tweede schijf betrof 45 SV-4C-toestellen, die in 1955 geleverd werden.



Terugkeer van SABCA

De oorlog in Corea met alle gevolgen vandien en het opduiken op de plaats van de vijandelikheden van de solo-jager Mikoyan MIG-15 "Fagot" (in NATO-code) brachten de terugkeer van haar oudste protagonist naar de Belgische luchtvaartscene.

de son plus ancien protagoniste. Lorsque, sans crier gare, les MIG-15 passèrent le Yalou, ils affichèrent une nette supériorité sur les matériels alignés par les alliés regroupés sous la bannière de l'ONU. Maniable et plus rapide que les Lockheed P-80A Shooting Star de l'USAF et les Gloster Meteor F-8 de la RAF, le MIG-15 secoua les Etats-majors. Et par conséquent, les industriels de l'aéronautique. Que valaient en effet nos chasseurs Meteor et Vampire de tous poils, les Ouragans de l'Armée de l'Air, face à cet avion, qui, soit écrit en passant, était motorisé par une copie du Rolls-Royce Nene? Rien.

C'est pourquoi le congrès américain décida au début de 1953 de mettre 550 Mio US\$ à la disposition de l'OTAN pour acheter, en Europe, les avions modernes qui lui faisait cruellement défaut. Une seule condition: les récipiendaires de ces largesses devaient y mettre autant du leur, sur leurs budgets nationaux. Les choses ne traînèrent pas: en mars, notre ministre de la Défense Nationale et l'Ambassadeur des Etats-Unis aboutirent à un accord de principe selon lequel notre pays s'engageait à produire rapidement des avions de combat modernes.

Les investissements de base seraient fournis par les Etats-Unis dans le cadre de leur programme «Off Shore Procurement» (*). Un accord final fut passé qui prévoyait la production combinée de 450 avions par la Belgique et les Pays-Bas: ces derniers recevaient une aide de 18 Mio de \$, tandis que la Belgique bénéficiait de 24 Mio de \$.

La production de ces avions fut répartie de la manière suivante: Fairey et Fokker se partageraient l'assemblage final et les essais en vol des avions destinés respectivement à la Belgique et la Hollande. Une partie des voitures (183) serait produite par SABCA ainsi que les atterrisseurs. Fokker produirait les fuselages et empennages. Enfin, c'est la FN qui fabriquerait les moteurs Rolls-Royce Avon destinés aux avions des deux pays.

Restait à choisir l'avion...

Le programme «off Shore» prévoyait l'acquisition rapide d'avions européens existants, quitte à devoir les modifier quelque peu. Le choix fut rapidement circonscrit à deux chasseurs britanniques: le Hawker P-1067 Hunter et le Vickers-Supermarine 541 Swift. Tous deux monomoteurs monoplaces à aile en flèche, ils étaient armés de quatre canons Aden de 30mm. Le Hunter avait volé pour la première fois le 20 juillet 1951, son concurrent le 1er août 1951. Le premier sortait de la même écurie que les Hurricane et Tempest, le second était du lignage des Spitfire et Attacker.

Les deux avions furent évalués par une commission dirigée par le général-major Al Boyd, chef-pilote d'essai de l'USAF: le Hunter en sortit vainqueur.

Le 27 juillet 1954, l'association momentanée Avions Fairey-SABCA et le ministère de la Défense Nationale signait le contrat «Off Shore» portant sur 64 Hunter F-4, contrat qui fut complété par une commande sur fonds belges, cette fois, portant le total à 112 machines (ID-1 à ID-64 par Fairey-SABCA, et

Zonder veel tam-tam werd de Yalou voorbijgestreefd door de MIG-15, de Russische machines vertoonden een duidelijke superioriteit op het materieel, dat door de geallieerden onder de NATO-vlag ingezet werd. De MIG-15 was gemakkelijker bestuurbaar en sneller dan de Lockheed P-80A Shooting Star van de USAF en de Gloster Meteor F-8 van de RAF en zaaide dus heel wat verwarring bij de Stafofficieren. En bijgevolg ook bij de luchtvaartindustriëlen. Inderdaad, wat waren onze jachtvliegtuigen Meteor en Vampire van diverse pluimage waard in vergelijking met dit toestel, dat, terloops gezegd, gemotoriseerd was met een kopij van de Rolls-Royce Nene? Niest.

Daarom besliste het Amerikaanse Congres begin 1953 550 miljoen US\$ ter beschikking te stellen van de NATO om in Europa de moderne vliegtuigen te kopen, waaraan de Amerikanen een schromend gebrek hadden. Een enkele voorwaarde: de ontvangers van deze vrijgevigheid moesten op hun nationale begrotingen gelijke sommen ophoesten. De zaken sleepten niet aan: in maart kwamen onze minister van Landsverdediging en de Ambassadeur van de Verenigde Staten tot een principe-akkoord van verbintenis van ons land, spoedig moderne gevechtstoestellen te bouwen.

De basisinvesteringen zouden door de Verenigde Staten geleverd worden, in het raam van hun «Off Shore Procurement»-programma (*). Het uiteindelijke akkoord voorzag de gecombineerde productie van 450 toestellen door België en Nederland: deze laatste ontvingen 18 miljoen US\$ steun, terwijl België 24 miljoen \$ kreeg.

De productie van deze vliegtuigen werd als volgt opgesplitst: Fairey en Fokker deelden onderling de uiteindelijke montage en de testen in de vlucht van de vliegtuigen, die respectief voor België en voor Holland bestemd waren. Een gedeelte van de draagvlakken (183) zou door SABCA geproduceerd worden, evenals de landingsgestellen. Fokker zou de rompen en de stabilisatievlakken bouwen. Tenslotte was het FN die zou zorgen voor het realiseren van de Rolls-Royce Avon-motoren, bestemd voor de vliegtuigen van beide landen. Bleef nog de keuze van het vliegtuig...

Het «Off Shore» programma voorzag de spoedige aankoop van bestaande Europese vliegtuigen, zelfs indien ze iets moesten gewijzigd worden. De keuze kwam al spoedig neer op twee Britse jagers: de Hawker P-1067 Hunter en de Vickers-Supermarine 541 Swift. Beide eenmotorige solojagers met pijlvormige vleugels waren met vier Aden kanonnen van 30 mm bewapend. De Hunter had de eerste maal gevlogen op 20 juli 1951, zijn concurrent op 1 augustus 1951. Eerstgenoemd toestel kwam uit dezelfde stal als de Hurricane en de Tempest, de tweede lag meer in de lijn van de Spitfire en de Attacker.

Beide vliegtuigen werden geëvalueerd door een commissie onder leiding van generaal-majoor Al Boyd, chef-testpiloot van de USAF: de Hunter kwam als winnaar uit het onderzoek. Op 27 juli 1954 tekende de tijdelijke vereniging Avions Fairey-SABCA en het Ministerie van Landsverdediging het «Off Shore» contract voor 64 Hunter F-4. Dit contract werd aangevuld met een bestelling, ditmaal op Belgische fondsen, wat het totaal op 112 toestellen bracht (ID-1 tot ID-64 door Fairey-SABCA en ID-101 tot ID-148 door Fokker).

ID-101 à ID-148 par Fokker).

Hunter Story

La part substantielle de travail accordée à SABCA l'obligea à investir dans d'importants moyens industriels et humains. En 1954, la division «fabrications» entamait la livraison des premiers atterrisseurs sous licence de Dowty. L'année suivante, ce sont les équipements hydrauliques qui commencent à sortir de fabrication à Haren. Pour la production des voilures, on procéda en deux étapes : assemblage de voilures au départ de pièces provenant de Grande-Bretagne, pour passer ensuite à des voilures produites intégralement à la SANCA. Un premier Hunter sortit des usines SABCA mi-décembre 1955 et effectua son premier vol, aux mains du major aviateur G. Dieu, le 20 décembre de cette année.

En 1953, l'effectif de SABCA comptait 140 personnes. En 1954, il était passé à 1.100 et l'année suivante, à 1.620. Cela ne se passa pas sans peines, surtout qu'une majorité du personnel qualifié à Haren refusa de partir pour Gosselies.

Chez Fairey, les choses allèrent rondement : là aussi, il fallut agrandir les installations, moderniser l'outil industriel et engager du personnel, à former pour l'essentiel. En 1950, la firme gosselienne comptait 250 employés. En 1955, elle en comptait le triple.



Hunter F-4 prêts à être livrés sur le tarmac de la SABCA à Gosselies
Hunter F-4 panklare voor de levering op het tarmac van SABCA in Gosselies
 Photo SABCA

Cette brusque augmentation des effectifs causée par un programme important à réaliser dans un laps de temps relativement bref allait avoir de funestes conséquences. Car après être passés par des plans de charge «gonflés», les aviateurs belges allaient se retrouver ensuite avec des creux qui, chaque fois, allaient provoquer des licenciements importants.

Le premier Hunter F-4 assemblé par Fairey volait le 14 décembre 1955, avec P. Andersen aux commandes. Trois chaînes d'assemblages alimentaient ainsi les unités belges et néerlandaises.

De Hunter Story

Het aanzienlijke werkaandeel, dat aan SABCA werd toevertrouwd, verplichtte het bedrijf tot investering in industriële middelen en mankracht. In 1954 startte de afdeling "fabricage" met de levering van de eerste landingsgestellen in licentie van Dowty. Het jaar daarop begonnen de hydraulische uitrustingen de fabriek te verlaten in Haren. Voor de productie van de draagvlakken werd in twee etappen te werk gegaan: montage van de draagvlakken op basis van uit Groot-Brittannië komende stukken, om nadien over te stappen naar integraal in de SANCA geproduceerde draagvlakken. Een eerste Hunter verliet de SABCA-fabriek midden december 1955 en werd voor het eerst gevlogen met majoor-vlieger G. Dieu als piloot op 20 december van datzelfde jaar.

In 1953 bedroeg het personeelsbestand van SABCA 140 personen. In 1954 was dit tot 1.100 gestegen en het daaropvolgende jaar tot 1.620. Dat verliep niet zonder horten en stoten, vooral omdat de meerderheid van het gekwalificeerde personeel in Haren weigerde naar Gosselies te vertrekken.

Bij Fairey liep alles vlot: ook daar moesten de installaties vergroot en de industriële werktuigen gemoderniseerd worden. Het aan te werven personeel moest meestal nog opgeleid worden. In 1950 telde de firma in Gosselies 250 werknemers, in 1955 waren het er driemaal zoveel.

Deze bruske stijging van het personeelsbestand, veroorzaakt door een belangrijk programma, dat in tamelijk korte tijd moest gerealiseerd worden, bleef niet zonder rampzalige gevolgen. Immers, na "opgeblazen" gevulde bestellinglijsten moesten de Belgische vliegtuigbouwers het stellen met dieptepunten, die telkens aanleiding gaven tot talrijke ontslagen.

De eerste door Fairey gemonteerd Hunter F-4 vloog op 14 december 1955 met Andersen aan het stuur. Drie assemblageketens zorgden voor de Belgische en Nederlandse eenheden.

En Belgique, ce fut d'abord le 7e Wing (Chièvres) qui toucha ses Hunter F-4, suivi par le 9e Wing (Bierset). Alors que les premiers Hunter F-4 commençaient à devenir opérationnels, il fut décidé de commander 144 Hunter F-6 tout en transformant 92 F-4 en les mettant aux standards F-6. C'est à dire en leur installant un moteur Rolls-Royce Avon dont la poussée passait de 3.435 Kgp à 4.450 Kgp et en munissant le bord d'attaque d'un décrochement en dent de scie. Ils furent produits entre juin 57 et décembre 58 et fournis aux 7e et 9e Wing.

Ce grand nombre d'avions commandés ne peut s'expliquer que par le fait qu'à l'époque, il était prévu d'en doter également le 13e Wing.

Cependant, peu après la mise en service des Hunter F-6 la vision des stratégies en défense aérienne changea.

Exit l'avion, arrive le missile. Ce qui explique pourquoi nos Hunter n'eurent finalement qu'une brève carrière au sein de la Force Aérienne.

Rappelons qu'ils furent la monture de nos célèbres « Diables Rouges » durant six années, au cours desquelles ils prestèrent 70 fois, en Belgique et en Europe. Cette formation avait été créée à Chièvres en 1958, à l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles et fut dissoute le 4 octobre 1963.

Comme ces avions en surnombre n'eurent finalement pas l'occasion de beaucoup voler et comptaient donc peu d'heures de vol, leur potentiel restant était important et ils furent rachetés par Hawker : 1.022 de ces avions furent récupérés et modernisés et volèrent de longues années durant aux couleurs du Chili, de l'Irak, du Koweït et du Liban.

En 1958, suite aux achats destinés à la Force Aérienne, complétés par des programmes de maintenance, la Belgique disposait donc à nouveau d'une industrie aéronautique appréciable aux compétences certaines. Mais à part l'entretien des avions de la Force Aérienne, il ne lui restait plus grand chose au niveau des constructions.

Le cycle Hunter s'achevait et se traduisait par des licenciements.

Note : Plus tard, SABCA sera chargée de l'assemblage des F-16 pour la Force aérienne belge et danoise. La FN fournira les moteurs

- (1) En voici le détail : 42 Airspeed Oxford, 15 Avro Anson, 7 De Havilland Dominie, 31 De Havilland Mosquito, 41 Douglas C-47 Dakota, 48 Gloster Meteor F-4, 3 Hawker Hurricane, 11 Miles Martinet, 58 North American T-6 Harvard, 6 Percival Proctor, 181 Supermarine Spitfire.
- (2) MDAP : Mutual Defense Aid Program.
- (3) Off Shore Program : programme d'achat d'avions européens.

In België was het eerst de 7de Wing (Chièvres) die zijn Hunter F-4 in ontvangst mocht nemen, gevolgd door de 9de Wing (Bierset).

Toen de eerste Hunter F-4 operationeel begonnen te worden, werd beslist 144 Hunter F-6 te bestellen, met omschakeling van 92 F-4 op F-6 normen. Met andere woorden: men installeerde er een Rolls-Royce Avon motor in, waarvan de voortstuwing van

3.435 Kgp tot 4.450 Kgp opgevoerd werd. Bovendien werd de vleugelneus voorzien van een getande overtrekking. Ze werden gefabriceerd tussen juni 1957 en december 1958 en geleverd aan de 7de en de 9de Wings.

Dit grote aantal bestelde toestellen kon alleen maar verklaard worden door het feit, dat destijds voorzien werd, ook de 13de Wing ermee uit te rusten.

Kort na de indienstemming van de Hunter F-6 ging de visie van de strategen van de luchtverdediging echter veranderen.

Exit het vliegtuig, hier komt de raket. Dat verklaart waarom onze Hunters tenslotte maar een korte loopbaan hadden in de Luchtmacht.

Herinneren wij eraan, dat ze gedurende zes jaar de toestellen van onze beroemde "Rode Duivels" waren. In die tijdspanne traden deze 70 maal op, in België en elders in Europa. Deze formatie werd in Chièvres opgericht in 1958, naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling van Brussel en werd ontbonden op 4 oktober 1963.

Aangezien dit (te-) grote aantal toestellen tenslotte niet dikwijls gelegenheid tot vliegen kreeg en dus weinig vliegeuren op hun boekje had, bleef hun potentieel aanzienlijk en ze werden dan ook door Hawker aangekocht: 1.022 van deze vliegtuigen werden gerecupereerd en gemoderniseerd en ze vlogen nog vele jaren met de kleuren van Chili, Irak, Kuweit en Liban.

Na de voor de Luchtmacht bestemde Na de voor de Luchtmacht bestemde aankopen, aangevuld met onderhoudsprogramma's beschikte België in 1958 dus opnieuw over een aanzienlijke luchtvaartindustrie met onbetwiste deskundigheid. Maar buiten het onderhoud van de vliegtuigen van de Luchtmacht bleef er inzake vliegtuigbouw slechts weinig over.

De Hunter cyclus liep ten einde, wat een reeks ontslagen betekende.

Nota : Later zal SABCA belast worden met assemblage van de F-16 voor de Belgische en Deense Luchtmachten. FN zal de motors leveren.

- (1) Zie hier de details: 42 Airspeed Oxford, 15 Avro Anson, 7 De Havilland Dominie, 31 De Havilland Mosquito, 41 Douglas C-47 Dakota, 48 Gloster Meteor F-4, 3 Hawker Hurricane, 11 Miles Martinet, 58 North American T-6 Harvard, 6 Percival Proctor, 181 Supermarine Spitfire.
- (2) MDAP: Mutual Defense Aid Program
- (4) Off Shore Program: programma voor de aankoop van Europese vliegtuigen

The Republic F-84

in the Belgian Air Force

Jean-Luc WAUTHY & Florimond DE NEVE

Le Fana de l'Aviation

Les Republic F-84 sont, de loin, les avions que la Force Aérienne belge a utilisé en plus grand nombre.

De Republic F-84 is in aantal, veruit het meest gebruikte vliegtuig in de Belgische Luchtmacht geweest.

Republic F-84E/G « Thunderjet »

Matricules : F-84E : FS-1 à FS-21
F-84G : FZ-1 à FZ-132

Inschrijvingsnummers : F-84E: FS-1 à FS-21
F-84G : FZ-1 à FZ-132

Les quatre premiers F-84 furent remis par les autorités militaires américaines à la Force Aérienne le 19 septembre 1950. Le solde, soit 16 avions, fut livré en juin 1951.

21 F-84E furent pris en compte et utilisés jusqu'en juillet 1956, puis restitués à leur propriétaire. La Force Aérienne les utilisa, tout comme les G, uniquement dans le rôle de chasseur-bombardier.

Les F-84E furent affectés au 2^e Wing à Florennes dès juin 1951 :

- 1^{ère} escadrille : code 3R ;
- 2^{ème} escadrille : code UR ;
- 3^{ème} escadrille : code YL.

Ensuite, par le jeu des rotations entre les unités, quelques-uns de ces avions se retrouvèrent au 9^e Wing à Bierset :

- 22^{ème} escadrille : code IS, créée en septembre 1953, fut la première équipée en mars 1954 ;
- 26^{ème} escadrille : code JE, créée en juillet 1954 ;
- 30^{ème} escadrille : code EB, créée en octobre 1955.

De eerste vier F-84 werden door de Amerikaanse militaire autoriteiten op 19 september 1950 aan de Luchtmacht overhandigd. Het saldo van 16 vliegtuigen werd in juni 1951 geleverd.

21 F-84E werden gebruikt tot juli 1956 en vervolgens aan de eigenaar terugbezorgd. De Luchtmacht gebruikte ze, met als de G, uitsluitend als jager—bommenwerper.

De F-84E werden vanaf juni 1951 aan de 2de Wing van Florennes toegewezen :

- 1ste squadron: code 3r;
- 2de squadron: code UR;
- 3de squadron: code IEL.

Vervolgens, door toerbeurten tussen de eenheden, worden enkele van deze vliegtuigen in de 9de Wing van Bierset aangetroffen :

- 22ste squadron: code IS, opgericht in september 1953, was het eerste uitgerust in maart 1954;
- 26ste squadron: code JE, opgericht in juli 1954;
- 30ste squadron: code EB, opgericht in oktober 1955.



D'autres furent affectés au 10° Wing :

- 27ème escadrille : code RA ;
- 31ème escadrille : code 8S

En mars 1952, les F-84G renforcèrent les F-84E. 213 furent livrés par les Américains et mis en service au sein du 2° Wing par les 1ère, 2ème et 3ème escadrilles en juin ; au sein du 9° Wing par les 22ème, 26ème et 30ème escadrilles, entre mars et juillet 1954, et enfin au sein du 10° Wing par les 23ème, 27ème et 31ème escadrilles à partir de juin 1952.

En juin 1954, le Flight de Reconnaissance fut équipé de huit RF-84G et codés H8. Tous furent remplacés en 1956 par des F-84F et RF-84F.

Du fait de leur seule utilisation en soutien tactique des troupes, les Thunderjet belges étaient incapables de lancer une bombe atomique.

Au cours de leur carrière à la Force Aérienne, 54 avions furent détruits et 23 de leurs pilotes furent tués. 136 appareils furent restitués aux Etats-Unis en 1956.

Anderen werden toegewezen aan de 10de Wing:

- 27ste squadron: code RA;
- 31ste squadron: code 8S

In maart 1952 brachten de F-84G versterking aan de F-84E. 213 werden door de Amerikanen geleverd en in juni in dienst gesteld in het kader van de 2de Wing door de 1ste, 2de en 3de squadrons, in het kader van de 9de Wing door de 22ste, 26ste en 30ste squadrons tussen maart en juli 1954 en ten slotte in het kader van de 10de Wing door de 23ste, 27ste en 31ste squadrons vanaf juni 1952.

In juni 1954 werd de Reconnaissance Flight uitgerust met 8 RF-84G met code H8. Allen werden in 1956 door F-84F en RF-84F vervangen.

Door het feit dat ze enkel ingezet werden als tactische steun voor grondtroepen konden de Belgische Thunderjets geen atoombom werpen.

Gedurende hun loopbaan bij de Luchtmacht werden 54 vliegtuigen vernietigd en kwamen 23 piloten om het leven. 136 toestellen werden in 1956 aan de Verenigde- Staten terugbezorgd.

Republic F-84F « Thunderstreak »

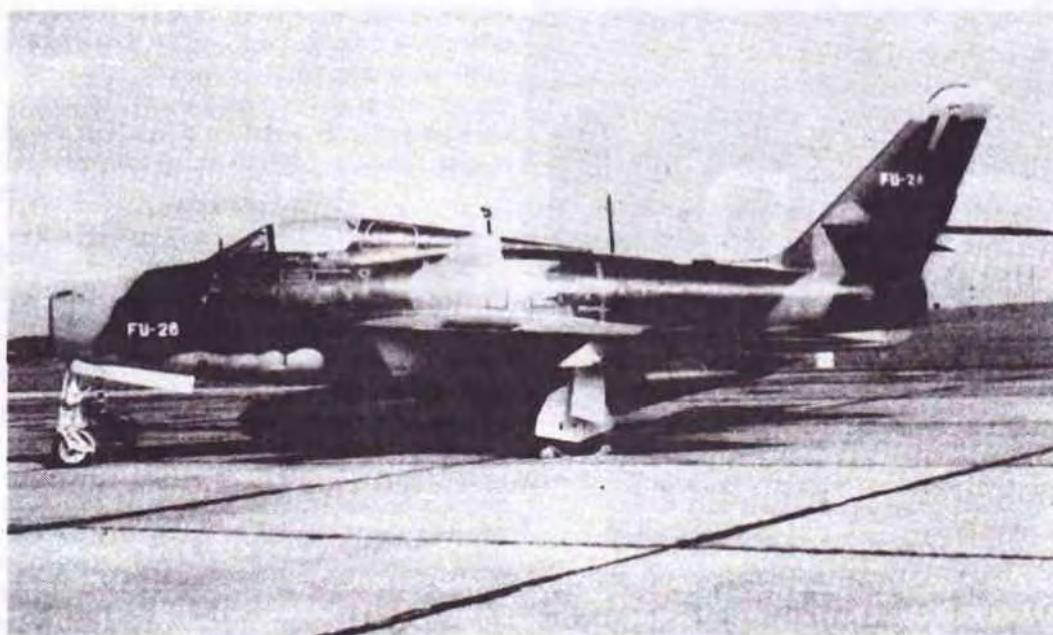
Matricules : FU-1 à FU-197

Les 197 F-84F furent fournis par les Américains entre le 17 août 1955 et mai 1958 ; C'étaient les premiers avions supersoniques de la Force Aérienne.

Le F-84-F fut initialement livré à la 3ème escadrille du 2° Wing pour remplacer les Thunderjet. Ensuite, le 10° Wing en fut équipé. Ce fut également lui qui s'en sépara le premier lors de l'arrivée du F-104G en 1964.

Inschrijvingsnummers : FU-1 tot FU-197

Tussen 17 augustus 1955 en mei 1958 werden 197 F-84F door de Amerikanen geleverd. Dit waren de eerste supersonische vliegtuigen van de Luchtmacht. Aanvankelijk werd de F-84F geleverd aan het 3de squadron van de 2de Wing ter vervanging van de Thunderjet. Vervolgens werd de 10de Wing ermee uitgerust. Het was deze eveneens die er als eerste afstand van deed bij de aankomst van de F-104G in 1964.



Le F-84F resta opérationnel à Florennes jusqu'à l'arrivée des Mirage 5 en 1971.

Cette unité comprit :

- 1ère escadrille : code 3R, équipée après la 3ème escadrille mais aussi en 1955 ;
- 2ème escadrille : code UR, même période ;
- 3ème escadrille : code YL, première unité transformée à partir de la mi-août 1955.

Quelques appareils de ce Wing furent revêtus d'une livrée colorée pour des vols de démonstration acrobatique (FU-57/UR-S, FU-26/3R-T, FU-52/052 - le plus connu - FU-55/055 ; FU-16/016).

Le Wing fut transformé sur Mirage 5 à partir de 1970.

De F-84F bleef operationeel in Florennes tot de komst van de Mirage 5 in 1971.

Deze eenheid bestond uit :

- 1ste squadron: code 3R uitgerust na het 3de squadron maar ook in 1955;
- 2de squadron: code UR, zelfde periode;
- 3de squadron: code YL: eerste eenheid omgevormd vanaf half augustus 1955.

Enkele toestellen van deze Wing werden in kleuren gezet voor acrobatische demonstratievluchten (FU-57/UR-S, FU-26/3R-T, FU-52/052- de meeste gekende - FU-55/055, FU-16.016).

Vanaf 1970 schakelde de Wing over naar de Mirage 5.



Le 10^e Wing à Kleine-Brogel :

- 23ème escadrille : code Z6, équipée en mai 1956 ;
- 27ème escadrille : code RA, équipée en mars 1956 ;
- 31ème escadrille : code 8S, équipée en juin 1956.

Les 23ème et 31ème escadrilles assurèrent une alerte atomique à partir de 1960

De 10de Wing van kleine-brogel :

- 23ste squadron: code Z6, uitgerust in mei 1956;
- 27ste squadron: code RA, uitgerust in maart 1956;
- 31ste squadron: code 8S, uitgerust in juni 1956

Vanaf 1960 verzekerden de 23ste en 31ste squadrons een atomische staat van alarm

La 23ème escadrille passa sur F-104G en 1964 mais elle continua à employer le F-84F jusqu'au 6 avril 1966.

La 27ème escadrille fut dissoute le 17 octobre 1960 mais continua à fonctionner comme « OTU F-84 » jusqu'au 4 juin 1962.

Le F-84F disparut de la 31ème escadrille le 3 mars 1964.

Les quatre derniers exemplaires furent rayés des listes le 16 mai 1972 (au sein de la 1ère escadrille : FU-119, FU-158, FU-173 et FU-175).

A partir de mai 1962, les codes et les marquages de couleur individuels des escadrilles de Kleine-Brogel furent progressivement supprimés. Les chiffres des matricules belges apparurent peints en grand et en blanc sur le nez des F-84F ; le gouvernail de direction fut revêtu des couleurs des trois escadrilles.

Les codes disparurent aussi rapidement au sein des autres Wings pour être remplacés par les numéros de série belges. Ainsi disparaissait le marquage RAF en vigueur dans la Force Aérienne belge depuis sa reconstitution en 1946.

Het 23ste squadron ging over naar de F-104G in 1964 maar bleef de F-84F gebruiken tot 6 april 1966.

Het 27ste squadron werd op 17 oktober 1960 ontbonden maar bleef in functie als « OTU F-84 » tot 4 juni 1962.

Op 3 maart 1964 verdween de F-84F uit het 31ste squadron.

Op 16 mei 1972 werden de vier laatste exemplaren van de lijsten geschrapt (in het kader van het 1ste squadron: FU-119, FU-158 en FU-175).

Vanaf mei 1962 werden de individuele codes en kleuren van de squadrons van Kleine-Brogel geleidelijk verwijderd. De cijfers van de Belgische inschrijvingsnummers verschenen groot en in het wit op de neus van de F-84F geleverd; het richtingsroer werd met de kleuren van de drie squadrons voorzien.

In de andere Wings verdwenen de codes even vlug en werden door nummers van Belgische reeksen vervangen. Aldus verdween het RAF kenmerk in voege in de Belgische Luchtmacht sedert haar wederoprichting in 1946.

Republic RF-84F « Thunderflash »

Matricules : FR-1 à FR-34

34 avions, tous affectés à la 42ème escadrille de reconnaissance, furent livrés à partir du 8 juin 1955. Elle les mit en œuvre jusqu'au 15 septembre 1971, c'est-à-dire avant d'être convertie sur Mirage 5R à Florennes.

Un premier lot de 24 fut livré entre 1955 et 1958, complété par six nouveaux appareils en 1963 et enfin, par quatre RF-84F cédés par la Luftwaffe en janvier 1965.

Le code de l'escadrille était H8.

La Force Aérienne avait envisagé, en collaboration avec la Force Aérienne néerlandaise (Klu), de remplacer le F-84F par le F-5A, l'A-4F ou le F-104S. Finalement, la Klu choisit le F-5A et la Belgique le Mirage 5 car la France accordait des compensations économiques plus substantielles que les Etats-Unis. Dès lors, le programme de formation commun aux deux forces aériennes fut supprimé.

Les Thunderstreak et les Thunderflash réalisèrent près de 329.000 heures de vol au sein de la Force Aérienne belge avec un taux de perte de 2,58% par 10.000 heures de vol.

Inschrijvingsnummers : FR-1 tot FR_-34

Vanaf 8 juni 1955 werden 34 vliegtuigen geleverd, allen toebehorend aan het 42ste verkenningssquadron, dat ze in dienst hield tot 15 september 1971, waarna op Mirage 5R in Florennes werd overgeschakeld.

Een eerste reeks van 24 werd tussen 1955 en 1958 geleverd, aangevuld door 6 nieuwe toestellen in 1963 en tenslotte door 4 RF-84F door de Luftwaffe in januari 1965 overgedragen.

De squadroncode was H8.

De Luchtmacht had overwogen, in samenwerking met de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht (Klu), de F-84F door de F-5A, de A-4F of de F-104S te vervangen. Uiteindelijk koos de Klu voor de F-5A en België voor de Mirage 5 want Frankrijk kende meer economische compensaties toe dan de Verenigde -Staten. Sindsdien werd het gemeenschappelijke vormingsprogramma van de twee luchtmachten afgeschaft.

De Thunderstreaks en de Thunderflashes voerden bijna 329.000 vluchten uit voor een verliespercentage van 2,58% per 10.000 vluchten.

Succès belge à la coupe Gordon-Bennett

**Philippe de Cock et Ronny Van
Havere gagnent la célèbre course,
62 ans après Ernest Demuyter**

L'épreuve reine pour ballons à gaz remportée à nouveau par la Belgique grâce à deux aéroliers de Sint-Niklaas.

Depuis 1937 et la sixième victoire en 17 ans du célèbre aérolier Ernest Demuyter, la coupe Gordon-Bennett, fameuse course internationale de distance pour ballons à gaz, n'avait plus été remportée par une équipe belge. C'est chose faite depuis le mois d'octobre 1999 : deux membres du club de Sint-Niklaas, Philippe de Cock et Ronny Van Havere, tous deux dans la trentaine, ont fait la nique à 19 autres équipages bien plus chevronnés qu'eux puisqu'ils alignaient à peine 148 heures de vol en ballon à gaz, là où le carnet de vol de leurs concurrents se déclinait parfois en milliers d'heures. De plus, ils ont accompli leur exploit à partir de la Mecque mondiale de l'aérostation, Albuquerque (Nouveau-Mexique), d'où, comme chaque année, se sont envolés – sommet de la démesure – plus de 800 ballons pendant plusieurs jours.

Au terme d'un périple de 1.464 kilomètres sans escale, le ballon belge a atterri à proximité de Tupelo, une localité du Mississippi qui n'est entrée dans l'histoire que comme lieu de naissance d'Elvis Presley.

La coupe Gordon-Bennett est nommée d'après le patronyme du fameux aventurier et patron de presse américain qui, au début de ce siècle, organisa de grandes épreuves sportives «au bout de l'extrême» après avoir aidé aussi la fameuse expédition de Stanley en Afrique. L'épreuve peut être considérée comme «le» championnat du monde pour ballons à gaz et bénéficie d'ailleurs du soutien de la Fédération aéronautique internationale.

UNE SERIEUSE CONCURRENCE

Ronny Van Havere et Philippe de Cock ont d'autant plus de mérites que leurs adversaires étaient habitués aux grands exploits : il y avait d'anciens vainqueurs de la coupe Gordon-Bennett, comme le Suisse Christian Stoll ou l'Allemand Wilhelm Eimers, deux fois lauréat et plusieurs recordman de distance, comme les Américains Richard Abruzzo ou Troy Bradley, qui furent les premiers à relier l'Amérique du Nord à l'Afrique.

Belgisch succes in de Gordon-Bennet trofee

**Philippe de Cock en Ronny Van
Havere winnen de beroemde
wedstrijd, 62 jaar na Ernest Demuyter**

De koninginnewedstrijd voor luchtballons opnieuw gewonnen door België dank zij twee ballonvaarders uit Sint-Niklaas.

Sedert 1937, de zesde overwinning in 17 jaar van de beroemde ballonvaarder Ernest Demuyter, werd de bekende internationale langeafstandswedstrijd voor luchtballons, de Gordon-Bennett trofee, niet meer door een Belgische ploeg gewonnen.

Nier meer zo sinds oktober 1999: twee leden van de club van Sint-Niklaas, Philippe de Cock en Ronny Van Havere, allebei dertigers, hebben het nakijken gegeven aan 19 andere ploegen met veel meer ervaring, want zij telden amper 148 vlieguren met luchtballon, waar het logboek van hun tegenstrevers soms duizenden uren aangaf.

Bovendien hebben zij hun overwinning behaald van op het Mekka van de ballonvaart, Albuquerque (Nieuw-Mexico), waar zoals elk jaar- toppunt van buitensporigheid -meer dan 800 ballons zijn opgestegen, over een periode van enkele dagen.

Na een tocht van 1.464 kilometer zonder tussenlanding is de Belgische ballon in de buurt van Tupelo geland, een dorp in Mississippi dat in de geschiedenis bekend werd als de geboorteplaats van Elvis Presley.

De Gordon-Bennett trofee werd naar de bekende Amerikaanse avonturier en persmagnaat genoemd die in het begin van de (vorige) eeuw grote sportieve wedstrijden organiseerde «top op het uiterste» na ook de bekende expeditie van Stanley in Afrika te hebben geholpen. De wedstrijd mag als «het wereldkampioenschap voor luchtballons beschouwd worden en krijgt daarenboven de steun van de Internationale Luchtvaart Federatie.

ERNSTIGE CONCURRENTIE

Ronny Van Havere en Philippe de Cock hebben een veel grotere verdienste dan hun concurrenten die gewoon waren aan dergelijke grote wedstrijden: er waren gewezen winnaars van de trofee, zoals de Zwitser Christian Stoll en de Duitser Wilhelm Eimers, twee maal winnaar, en verschillende afstandsrecordhouders, zoals de Amerikanen Richard Abruzzo en Troy Bradley, de eersten die Noord-Afrika bereikten vanuit Amerika.

L'exploit signé par le duo doit aussi beaucoup à un autre compatriote : le météorologiste Luc Trullemans, bien connu des téléspectateurs de RTL-Tvi, qui avait largement contribué à la réussite, en mars dernier, du tour du monde de Bertrand Piccard et Brian Jones. Le prévisionniste de Saintes a visé dans le mille en recommandant aux deux aéroliers de s'élever très haut dans l'atmosphère après le départ, qui avait été donné en soirée. Une suggestion surprenante qui défiait les us et coutumes mais qui s'avéra payante à long terme, puisque le ballon belge prit largement les devants, réussissant à échapper à plusieurs orages qui ont contraint plusieurs candidats à l'abandon.

Après 40 heures de vol, explique Luc Trullemans, l'équipage belge fut aussi gagné par la fatigue et la migraine, mais il a surmonté heureusement ce passage à vide. A bon escient, puisqu'il s'est dirigé vers Tupelo alors que d'autres concurrents ont dû interrompre leur périple, se dirigeant tout droit vers le golfe du Mexique.

La prochaine coupe Gordon-Bennett sera donc organisée chez nous. Sint-Niklaas, la capitale du pays de Waas, tient la corde pour l'organisation...

Christian LAPORTE - © Rosset & Cie SA-LE SOIR Bruxelles -
Edition du 12/10/99

Het succes van het duo is voor een deel ook te danken aan een andere landgenoot: de meteoroloog Luc Trullemans, bekend voor de kijkers van RTL-Tvi, die in maart ook veel bijgedragen heeft tot het succes van Bertrand Piccard en Brian Jones tijdens hun tocht om de wereld. De voorspeller uit Saintes heeft in de roos gemikt door de beide ballonvaarders aan te raden na de start, die 's avond gegeven werd, zeer hoog in de atmosfeer te stijgen. Een verrassend advies dat ingaat tegen alle gebruiken, maar dat op termijn lonend bleek, want de Belgische ballon nam de leiding en slaagde erin verschillende onweders te ontwijken die andere deelnemers tot opgave dwongen.

Na 40 uren vlucht, verklaart Luc Trullemans, werd ook de Belgische bemanning door de vermoeidheid en migraine overmand, maar zij slaagde erin deze inzinking te boven te komen. Gelukkig, want zij gingen richting Tupelo terwijl andere tegenstrevers die naar de Golf van Mexico afdreven, hun tocht moesten onderbreken.

De volgende uitgave van de Gordon-Bennett trofee zal dus bij ons georganiseerd worden. Sint-Niklaas, hoofdstad van het Land van Waas, zal zorgen voor de organisatie.

Vertaling : Alex Feelaers

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE



*Association qui réunit aviateurs civils et
militaires*



Soutenez-la, amenez des nouveaux membres



Réunions mensuelles :
le deuxième mercredi du mois
à 12.00 heures

Maison des Ailes
rue Montoyer 1
1000 Bruxelles

Métro : Ligne 2 – Station Trône
Bus : lignes 20 et 38 (rue du Luxembourg)

DE « VIEILLES TIGES » VAN BELGIË



*Vereniging die burgers en militaire vliegeniers
bijeenvrengt*



Sten ze, maak nieuwe leden



Maandelijkse vergaderingen :
de tweede woensdag van de maand
om 12.00 uur

Huis der Vleugels
rue Montoyer 1
1000 Brussel

Metro : Lijn 2 – Station Troon
Bus : Lijnen 20 en 39 (Luxemburgstraat)

L'AELR au troisième millénaire (un appel)

En l'an 2000, l'AELR fêtera son trentième anniversaire. Ce fait remarquable est le résultat du dévouement d'une équipe de bénévoles, anciens de l'aviation civile ou militaire, voire simplement des fans de l'aviation. Au cours de ces trente années, les bénévoles de la première heure ont réussi à assembler une des plus belles collections qui soit, dans un endroit unique, car il y a peu de musées installés au centre de la capitale avec la possibilité d'exhiber une collection de plus de 80 avions.

Autre fait remarquable, les Amis du Musée comptent plus de mille membres. Parmi ces derniers ils ne sont pas tellement nombreux ceux qui ont directement contribué à faire de la « Section Air et espace » du Musée royal de l'Armée ce qu'elle est aujourd'hui.

En effet, ce sont pour la plupart toujours les quelques anciens qu'il y a trente ans, maintenant devenus encore un peu plus anciens, qui s'investissent pour améliorer les collections. Cependant, il faut bien reconnaître qu'il leur devient de plus en plus difficile de suivre le rythme du progrès. Faut-il le dire, s'arrêter, c'est un peu reculer !

Mais le mot reculer n'apparaît pas dans les statuts de notre asbl. Pourtant il y a encore beaucoup à faire et à refaire au Musée.

La restauration d'un avion comme de toute pièce de collection est certes très importante, mais une fois le travail terminé, il y a lieu de l'entretenir pour le maintenir en parfaite condition. Cela signifie nettoyages et contrôles réguliers pour éviter toute détérioration.

Le stand dans le quel se trouvent les pièces de collection doit également être entretenu : les photos jaunissent, la poussière s'accumule, les vitrines se salissent. Bref, il y a là toute une série de travaux qui ne prennent pas tellement de temps mais qui s'avèrent cependant indispensables.

En fait, c'est un peu ce qu'attend de nous la direction du Musée puisqu'elle ne dispose pas d'assez de personnel pour assurer toutes ces tâches et pour ouvrir simultanément toutes les salles du musée.

Mais de tels travaux ne peuvent pas non plus être exécutés par les seuls membres du conseil d'administration, de la BAMRS et autres équipes de restauration. C'est pour ces raisons que je lance un pressant appel à tous nos membres.

Si l'AELR veut survivre et continuer la réalisation de ses objectifs, c'est à dire contribuer au développement et à l'amélioration de notre Musée de l'Air, IL FAUT que l'on attire de nouveaux bénévoles, jeunes et moins jeunes, hommes ou femmes, prêts à consacrer quelques heures de leur temps libre par mois au musée.

Nous avons besoin de volontaires pour entretenir voir rénover les stands existants tel celui de la Sabena par exemple, pour bichonner les avions (pourquoi ne pas imiter les unités de la FAé qui prennent la responsabilité de parrainer certains avions ?).

DE AELR en het derde millennium (een oproep)

In het jaar 2000 zal de AELR haar dertigste verjaardag vieren. Een opmerkelijk feit dat het resultaat is van de toewijding van een ploeg vrijwilligers, oudgedienden van de burger- en militaire luchtvaart of gewoon luchtvaartfanaten. Tijdens deze dertig jaar zijn de vrijwilligers van het eerste uur er in geslaagd één van de mooiste collecties uit te bouwen, op een even unieke plaats, want er zijn slechts weinige musea die, in het centrum van een hofstad, over de mogelijkheid beschikken om een verzameling van meer dan 80 vliegtuigen ten toon te stellen.

Ander opmerkelijk feit: de Vrienden van het Museum tellen meer dan duizend leden. Onder deze sympathisanten zijn er nochtans niet zo heel veel die «te velde» hebben meegewerkt om de Afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Koninklijk Legermuseum uit te bouwen tot wat ze nu is. Het zijn inderdaad voor het merendeel nog altijd de anciens van over dertig jaar, nu nog iets meer ancien, die zich inzetten om de collecties verder te verbeteren, maar men moet toegeven dat het voor hen steeds moeilijker wordt om het ritme van de vooruitgang te volgen. En moet het gezegd: stilstaan is een beetje achteruitgaan!

Stilstaan is nochtans geen woord dat in de statuten van onze vzw voorkomt en er is nog genoeg te doen, en te herdoen, in het Museum.

De restauratie van een vliegtuig of een stuk uit de collectie is zeer belangrijk, maar eenmaal het werk beëindigd, moet het onderhouden worden om het in een perfecte staat te houden. Dat wil zeggen: regelmatig schoonmaken en controleren om aftakeling tegen te gaan.

De stand waarin de stukken zich bevinden, moet ook onderhouden worden: foto's vergelen, stof stapelt zich op, vitrines worden vuil. Werkjes die niet zoveel tijd in beslag nemen, maar die toch onontbeerlijk zijn.

Dat is eigenlijk wat men van onze vzw verwacht, want de directie van het Museum beschikt over onvoldoende personeel om al deze taken uit te voeren en tegelijk alle zalen open te stellen voor het publiek. Al deze taken kunnen evenmin enkel en alleen door de leden van de beheerraad, de BAAMRS of andere restauratieploegen worden uitgevoerd.

Vandaar deze dringende oproep tot al onze leden.

Indien de AELR wil overleven en doorgaan met de verwezenlijking van haar doelstellingen, dit wil zeggen, bijdragen tot de ontwikkelingen en verbetering van ons luchtvaartmuseum, MOETEN wij nieuwe vrijwilligers vinden, jonge en minder jonge, mannen en vrouwen, die bereid zijn elke maand enkele uren van hun vrije tijd op te offeren voor het museum.

Wij zoeken vrijwilligers voor het onderhoud en/of vernieuwen van standen, zoals deze van Sabena, en vliegtuigen (en waarom niet een verantwoordelijkheid opnemen onder de vorm van het peterschap van een vliegtuig zoals sommige eenheden van de Luchtmacht reeds deden?).

Nous cherchons de l'aide pour la cafétéria, pour le «Muséum Shop» qui nous assure d'intéressants revenus, pour collaborer à la surveillance lors d'événements organisés au sein du hall par notre asbl, comme la Foire aux Antiquaires.

Nous aimerions aussi avoir un coup de main pour le montage et démontage de matériel (panneaux, vitrines, tentes, etc.) lors des expositions, réceptions et concerts.

Enfin, il y a aussi toujours moyen de nous aider dans ces tâches administratives. Ces volontaires, j'en suis persuadé, amèneront sans doute de nouvelles idées pour organiser des activités pour mieux faire connaître notre passion au grand public.

D'ici quelque temps, lorsqu'ils auront acquis une bonne connaissance des besoins du Musée et des conditions de travail de l'AELR, ils seront parfaitement qualifiés pour assurer l'indispensable relève au conseil d'administration.

En outre, n'oubliez pas qu'une petite visite par nos membres et leur famille et amis sera toujours appréciée ; l'expérience ayant démontré que seule une très petite minorité de nos compatriotes sont au courant de l'existence de notre musée. Un minimum de publicité ne nous fera pas de tort, demande peu d'efforts et ne coûte pas cher.

Si vous êtes intéressé à aider effectivement votre association, je vous invite à prendre contact par écrit, téléphone ou fax, ou mieux encore, à vous présenter personnellement en nos bureaux, de préférence un mercredi matin. Si vous ne pouvez pas nous aider personnellement, peut-être connaissez-vous des gens qui seraient disposés à devenir membres et à nous aider.

Je compte sur votre appui pour donner un nouvel élan à notre asbl et au Musée : une deuxième jeunesse au départ du nouveau millénaire.

Merci d'avance pour votre attention ... et meilleurs vœux pour l'an 2000 !

Alex PEELAERS
Vice-président
Administrateur des
Vieilles Tiges de Belgique

Si vous êtes intéressé, veuillez prendre contact avec le lieutenant-colonel PEELAERS, le mercredi matin :
Téléphone : 02/734.21.57 - 02/737.79.70
Fax : 02/732.63.71

Pour le Museum Shop, s'adresser à M. FONTEYNE (02/374.50.40)

Wij zoeken helpers voor de cafetaria, voor de Museum Shop, die ons belangrijke inkomsten levert, en om bij te springen voor de bewaking tijdens grote manifestaties georganiseerd door onze vzw, zoals de antiekbeurs.

Wij zouden ook graag enkele extra handen vinden om te helpen bij het opbouwen of afbreken van materieel (panelen, tenten, vitrines, enz.) voor tentoonstellingen, recepties en concerten.

En tenslotte is het altijd mogelijk om ons te helpen met de administratieve taken. Ik ben er van overtuigd dat deze vrijwilligers ook nieuwe ideeën zullen meebrengen en op die manier onze passie beter kenbaar te maken bij het grote publiek.

Over enkele jaren moeten deze vrijwilligers een goed idee hebben van de noden van het museum en de AELR en dus perfect in staat zijn om de aflossing in de beheerraad te verzekeren.

Uiteraard is een bezoek door onze leden, hun familie en vrienden nog steeds een aanrader die zeker gewaardeerd zal worden, want de ervaring heeft uitgewezen dat slechts een klein gedeelte van onze landgenoten op de hoogte is van het bestaan van ons museum. Een beetje publiciteit kan geen kwaad, vraagt niet veel moeite en kost niks.

Indien u interesse hebt om uw vereniging daadwerkelijk bij te staan, nodig ik u graag uit contact te nemen, schriftelijk, per telefoon, per fax, of liever nog, u persoonlijk aan te bieden, bij voorkeur op een woensdagvoormiddag. En indien het voor uzelf onmogelijk is ons te helpen, kent u misschien anderen die bereid zijn om lid te worden en ons te komen helpen.

Met uw steun kunnen we een nieuwe impuls geven aan onze vzw en aan het museum: een tweede jeugd bij het begin van een nieuw millennium!

Met dank bij voorbaat voor uw aandacht ... en met mijn beste wensen voor het jaar 2000!

Alex PEELAERS
Ondervoorzitter
Beheer van de
« Vieilles Tiges » van België

Indien u interesse hebt, gelieve dan contact op te nemen met luitenant-kolonel Alex PEELAERS, (woensdagvoormiddag)
Telefoon: 02/734.21.57 - 02/737.79.70
Fax: 02/732.63.71

Voor de Museum Shop, contact
Dhr FONTEYNE (02/374.50.40)

Billet d'inscription pour le banquet du 25 mars 2000

*

Hôtel HILTON
« Plein ciel » 27ème étage
38, boulevard de Waterloo
1000 Bruxelles

*

Prière de renvoyer ce billet à
Paul JOUREZ
rue de la Croisette 58
1470 BAISY-THY

*

NOM :

Prénom :

sera accompagné par :

.....

Soit au total personne(s)

Je désire partager la table avec :

.....

La somme de Fr (... X 1800 Fr) a été virée ce jour à l'aide du formulaire de virement joint.

Rappel : Clôture des inscriptions 17 mars à 12h00

Procuration pour l'assemblée générale statutaire du 25 mars 2000

Je soussigné(e)

donne pouvoir par la présente à :

.....

à l'effet de me représenter à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le 25 mars 2000 à 10h45, à l'hôtel Hilton, salle Léopold, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

Date et signature précédée de la formule :
« Bon pour pouvoir »

Inschrijvingsbriefje voor het banket van 25 maart 2000

*

Hotel HILTON
« Plein ciel » 27de verdieping
38, Waterloolaan
1000 Brussel

*

Gelieve dit briefje terug te sturen aan
Paul JOUREZ
rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

*

NAAM:

Voornaam :

zal vergezeld worden van:

.....

Het zij persoon(onen)

Ik wens de tafel te delen met:

.....

De som van Fr (... X 1800 Fr) wordt gestort met het bijgevoegd stortingsformulier.

Herhaling : Sluiting van de inschrijvingen: 17 maart om 12.00 uur

Volmacht voor de algemene statutaire vergadering van 25 maart 2000

Ik ondergetekende

verleen hierbij volmacht aan:

.....

ten einde hem te vertegenwoordigen op de algemene statutaire vergadering die zal plaats hebben op 25 maart 2000 om 10.45 uur, in het hotel Hilton, zaal Leopold, Waterloolaan 38, deel te nemen aan alle beraadslagingen en stem uit te brengen met betrekking tot de onderwerpen op de dagorde gebracht waarbij, indien nodig, de bekrachtiging wordt toegezegd.

Datum en handtekening voorafgegaan van de formule: « Goed voor volmacht »