

# IMPRIMÉ – DRUKWERK

\*

**Bulletin trimestriel  
Driemaandelijks bulletin**

\*

**N° 1/2005  
Januari-februari-maart  
Janvier-février-mars  
2005**

\*

**26<sup>ème</sup> année – 26ste jaar**

\*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago  
Rue Montoyer 1 boîte 13  
Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P. – P.B.  
1150 Bruxelles-Brussel  
1/4224

*Ter attentie van – A l'attention de*

**Algemene ledenvergadering op zaterdag 19 maart 2005**

**Assemblée Générale le samedi 19 mars 2005**

VZW

**De “Vieilles Tiges”**

van de Belgische luchtvaart

ASBL

**Les Vieilles Tiges**

de l'aviation belge



Numéro 1/2005  
26ième année  
Janvier-février-mars  
2005

\*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**

Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles

\*

**Site web**

[www.maisondesailles.be/vieillestiges](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges)

cliquer sur logo

\*

**Compte bancaire**

210-0619966-91

\*

**Cotisation**

Belgique : 20,00 euros  
(veuves : 10,00 euros)  
Etranger : 25,00 euros  
(Veuves : 12,00 euros)



Nummer 1/2005  
26ste jaar  
oktober-november-december  
2004

\*

Sociale zetel  
**HET HUIS DER VLEUGELS**

Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Brussel

\*

**Website**

[www.huisdervleugels.be/vieillestiges](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges)

en logo aanklikken

\*

**Bankrekening**

210-0619966-91

\*

**Bijdrage**

België: 20,00 euro  
(weduwen: 10,00 euro)  
Buitenland: 25,00 euro  
(Weduwen: 12,00 euro)

**Pionniers et Anciens de l'aviation**

Association sans but lucratif

**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE

\*

**SOCIETE ROYALE**

**Sous le haut patronage de  
Sa Majesté le Roi Albert II**



Vereniging zonder winstgevend doel  
**DE « VIEILLES TIGES »**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

\*

**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**

**Onder de hoge bescherming van  
Zijne Majesteit Koning Albert II**

**Pioniers en oudgedienden  
van de luchtvaart**

**Redacteur:**  
Wilfried Tersago

**Medewerkers - Collaborateurs:**

Bob Feuillen  
Alphonse Dumoulin  
Michel Mandl

\*

**Vertalers – Traducteurs**

Hugo Cloeckaert  
Guido Wuyts  
Wilfried Tersago

**INHOUD VAN BULLETIN 1/2005**

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws uit de vereniging
- In memoriam Victor Winants
- Uitnodiging + agenda Algemene Ledenvergadering
- Uitstap naar de Westhoek
- Toespraak LtGen VI Vankeirsbilck
- Ledenlijst VTB
- *Inlassing* Huis der Vleugels
- De vliegdekschepen van het Amerikaanse landleger in 1944
- Tocht door Bénin
- Gedenkboek Belgische luchtvaart

**SOMMAIRE DU BULLETIN 1/2005**

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- In mémoriam Victor Winants
- Invitation + agenda Assemblée Générale
- Excursion Westhoek
- Allocution LtGén Avi Vankeirsbilck
- Liste des membres VTB
- *Encart* Maison des Ailes
- Les portes-avions de l'Armée de terre américaine
- Randonnée au Bénin
- Mémorial de l'Aéronautique belge

**Voor hen die zich verbonden voelen met de familie van de luchtvaart.**

**Voor hen die haar willen kennen en ... toetreden:**

**DE “VIEILLES TIGES” van de BELGISCHE LUCHTVAART**



**Pour ceux qui sont attachés à la famille aéronautique.**

**Pour ceux qui souhaitent la découvrir ... et s'y joindre :**

**LES VIEILLES TIGES DE L'AVIATION BELGE**

*Volgend bulletin verschijnt – publication du prochain bulletin:  
14 mei/mai 2005*



## Het woordje van de voorzitter

### Le mot du président

Chers amis aviateurs,

Même notre président n'étant pas invulnérable à la grippe, voilà donc que votre rédacteur à le plaisir de remplir cette première page. Je suppose qu'il n'aurait pas omis de vous souhaiter une bonne et heureuse année 2005, même si cette année est déjà bien entamée. Je le fais avec plaisir en son nom, en souhaitant une excellente année à l'association ainsi qu'à tous ses membres.

Vous remarquerez sans doute dans ce bulletin le nombre d'activités que nous avons prévues au programme, surtout notre Assemblée Générale du 19 mars, qui aura lieu à l'hôtel Hilton à Bruxelles, comme à l'accoutumé. Toutes les informations se trouvent dans ce bulletin, vous n'avez plus qu'à vous inscrire.

Comme première excursion cette année, nous organisons un voyage en car au Westhoek le jeudi 14 avril 2005. Les dates de l'Assemblée et de cette excursion sont déjà bien proches, alors ne tardez pas de vous inscrire et de régler votre inscription.

La cérémonie annuelle à Vroenhoven le 11 mai sera un peu plus étoffée en 2005. Vous n'êtes pas sans savoir que tous les cinq ans, la Composante Air fournit un support plus consistant que les autres années. Nous n'avons malheureusement pas (encore) plus d'informations que celles-ci. Vu le choix de cette date, notre réunion habituelle à la Maison des Ailes sera reportée d'un jour au jeudi 12 mai.

Le premier bulletin de l'année contient toujours la liste complète des Vieilles Tiges. Ceci ne constitue pas une mince tâche pour le secrétaire, alors communiquez-lui toute erreur ou omission que vous noterez éventuellement.

Un dernier mot au sujet de la Pelouse d'Honneur au cimetière de Bruxelles. La cérémonie du 1er novembre s'est bien déroulée, le dépôt de fleurs fut soigné, la pelouse bien entretenue. Les autorités nous ont promis de maintenir cet effort pour 2005. De notre côté, nous réserverons les dons que bon nombre parmi vous ont faits en 2004, pour l'achat des fleurs ce jour-là.

Je vous souhaite bonne lecture.

Beste vrienden vliegeniers,

Zelfs onze voorzitter is niet ongevoelig voor de griep, vandaar dat uw redacteur deze eerste pagina mag invullen. Ik vermoed dat hij ook niet zou hebben nagelaten u vooreerst een gelukkig en gezond 2005 toe te wensen, zelfs al is dat jaar al een stukje gevorderd. Ik doe het graag in zijn plaats, met de wens dat het onze vereniging en zijn leden goed moge gaan.

In dit bulletin zal u ongetwijfeld merken dat er heel wat activiteiten op het programma staan, met eerst en vooral onze jaarlijkse Algemene Vergadering op 19 maart. Ook dit jaar houden we die in het Hilton-hotel te Brussel. Alle gegevens staan wat verder in dit blad, u hoeft u nog enkel in te schrijven.

Er staat alweer een uitstap op het programma: een autocarreis naar de Westhoek op donderdag 14 april. Net zoals de Algemene Vergadering ligt die datum dicht bij, talmt u dus niet met inschrijven en betalen. Er is de jaarlijkse ceremonie in Vroenhoven op 11 mei en waar het dit jaar om de 'uitgebreide' versie gaat; u weet dat om de vijf jaar de steun vanwege de Luchtcomponent belangrijker is dan de andere jaren. We hebben helaas (nog) niet meer informatie dan dat. Daardoor schuift onze maandelijks vergadering in het Huis der Vleugels ook een dagje op naar donderdag 12 mei.

Als naar gewoonte met het eerste bulletin van het jaar, vindt u ook deze keer de volledige ledenlijst van de Vieilles Tiges. Het is telkens een hele opdracht voor de secretaris om die af te werken; als u dus nog een foutje of onvolledigheid opmerkt, geef het dan aan hem door. Nog een laatste woordje over het Ereperk op het kerkhof van Brussel. De plechtigheid op 1 november is er prima verlopen, er was een verzorgde bloemenhulde, het ereperk was goed onderhouden. Er is door de overheden beloofd om die inspanning aan te houden, ook voor dit jaar. Wij houden van onze kant de gift -die velen onder u in 2004 hadden gedaan- opzij, speciaal voor de aankoop van bloemen voor die dag.

Veel leesgenot,

**Bill Tersago**

# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Décès - Overlijdens

Victor WINANTS, le 30 octobre (voir plus loin dans ce numéro).

Jacques LEGRAND, le 1 novembre.

Jacques HEUREUX, le 1 décembre.

René MAQUET, le 8 décembre.

Julien THYS, le 14 janvier.

Georges DELTOUR, le 20 janvier.

Op 7 januari overleed ook Jozef PEELAERS, de vader van onze penningmeester Alex.

De Raad van Bestuur biedt aan alle betrokken families hun oprechte deelneming aan.

Le Conseil d'Administration présente ses sincères condoléances à toutes les familles concernées.

## Welkom aan de nieuwe leden

### Bienvenue aux nouveaux membres

Rik MOONS  
Pioenenlaan 8  
1770 LIEDEKERKE  
Tel & fax: 053 680538 – Gsm: 0475 613705  
E-mail: [rik.moons@skynet.be](mailto:rik.moons@skynet.be)  
Aanvaard als Act

Alfred WIESEMES  
Rue Nationale 6  
4300 WAREMME  
Tél & fax: 019 325121 – GSM: 0475 312481  
E-mail: [freddy.wiesemes@skynet.be](mailto:freddy.wiesemes@skynet.be)  
Breveté pilote par FAé en 1971 (Prom 69B)  
Admis VT

Jean LAMBOT  
26, Calle Salvator Dali  
E-29680 ESTEPONA  
GSM: 0034 609 524598  
Breveté pilote par FAé le 31 mei 1854 (125 Prom)  
Admis VT

Jeannine MARTINY  
Poelweg 8  
3090 OVERIJSE  
Tél & fax: 02 6874595 – GSM: 0478 225075  
Admise A

Frank COULON  
1. Résidence Jupiter  
Avenue du Champ de mai 12  
1410 WATERLOO  
2. Domaine du Loup  
Le Boréon D  
F-06800 CAGNES-SUR-MER  
Tél: 02 7623000 – GSM: 0033 616 172728  
Breveté pilote par FAé le 31 mai 1950 (113 Prom)  
Admis VT

### OPGELET!

Doordat de ceremonie in Vroenhoven op woensdag 11 mei valt, wordt onze **maandelijkse bijeenkomst** in het Huis der Vleugels **verplaatst** naar de dag erna, op **donderdag 12 mei**.

### ATTENTION!

Vu que la cérémonie à Vroenhoven aura lieu le mercredi 11 mai, le **réunion mensuelle** à la Maison des Ailes sera **reportée** au lendemain, le **jeudi 12 mai**.

## In Memoriam

# Victor Winants

2.5.1905 - 30.10.2004

Doyen des membres – Ouderdomsdeken

Membre d'honneur – Erelid

Nous avons fait des projets pour le fêter dignement le 2 mai prochain à l'occasion de ses 100 ans. Nous avons encore échangé des propos sur la vie de l'association vers la mi octobre à l'occasion d'une conversation téléphonique et constaté avec bonheur que le ton de sa voix n'avait rien perdu de sa vivacité et que son intérêt pour l'association restait entier. Hélas, quelques jours plus tard il se fracturait un bras dans une chute chez lui. Il s'est éteint paisiblement dans la clinique bruxelloise où il était soigné.

Victor Winants naît à Liège le 2 mai 1905. Il est le cadet de trois enfants. A 18 ans il entreprend des études d'ingénieur à l'Institut Polytechnique de l'Université de Liège. Son père, professeur de mathématiques meurt quelques mois plus tard et, sur son lit de mort, fait promettre à Victor de poursuivre ses études. Appelé sous les armes pour le service militaire, il contracte plutôt un engagement à l'Aéronautique Militaire comme élève pilote et est rattaché à la 42<sup>ème</sup> promotion. Il est breveté pilote en 1926 et versé à la 5<sup>ème</sup> à Nivelles. Entre-temps, il poursuit ses études et reçoit le diplôme d'ingénieur civil en 1928. Il ne renouvelle pas son contrat auprès de l'Aéronautique Militaire et s'inscrit à l'Institut Polytechnique de l'Université de Grenoble où, en 1929, il obtient le diplôme d'ingénieur électricien I.E.G. Il est engagé par l'Union Minière du Haut-Katanga pour ses bureaux à Bruxelles, chargé de l'étude de la construction de la centrale électrothermique de Jadotville. Il y fait mutation six mois plus tard et est nommé responsable des chantiers de construction des centrales de Jadotville, Kambove et Shinkologwe. En 1949, Victor est nommé directeur des Etudes Electriques de l'UMHK et chargé de la construction de la ligne à haute tension qui doit alimenter Kolwezi, Jadotville et Elisabethville grâce à la centrale hydro-électrique Le Marinel sur la Lualaba. La ligne de 220.000 volts en deux conducteurs jumelés, une première en Afrique, sera prolongée jusqu'à Kitwe en Rhodésie grâce à ses travaux. Il termine sa carrière africaine en 1961 après avoir été nommé inspecteur des Services Electriques de l'UMHK.

Il s'installe à Bruxelles en 1962 avec sa femme, née au Congo Belge et épousée en 1934. Il est alors appelé par la société Traction et Electricité qui lui confie la direction des études électriques et d'automatisme pour la construction de l'usine sidérurgique intégrée de SIDMAR à Zelzate. Il prend sa retraite définitive en 1970 mais jouera encore un rôle comme ingénieur-conseil, dans la construction d'une sidérurgie intégrée à Jijel en République Algérienne.

Victor Winants a été administrateur de l'association de 1978 à 1981 et fut nommé membre d'honneur en 1994.

Le conseil d'administration assure son épouse et ses filles de leur entière sympathie.

We hadden nog plannen gemaakt om op 2 mei ek. waardig zijn 100<sup>e</sup> verjaardag te vieren. In oktober hadden we aan de telefoon nog van gedachten gewisseld over het leven in onze vereniging; we stelden met plezier vast dat de tinteling in zijn stem er nog altijd was en dat hij nog steeds belang stelde in de vereniging. Helaas brak hij een paar dagen later thuis bij een valpartij zijn arm. Hij is dan zachtjes heengegaan in een Brusselse kliniek waar hij werd verzorgd.

Victor Winants wordt als jongste van drie kinderen in Luik geboren op 2 mei 1905. Als 18-jarige studeert hij voor ingenieur aan het Institut Polytechnique van de Luikse Universiteit. Zijn vader is leraar wiskunde en sterft enkele maanden later, maar op zijn doodbed doet hij Victor beloven zijn studies verder te zetten. Als hij wordt opgeroepen voor zijn legerdienst, tekent hij een contract als leerling-piloot bij de Militaire Luchtvaart, waar hij wordt aangehecht bij de 42<sup>e</sup> promotie. In 1926 haalt hij het brevet van piloot en gaat naar het 5<sup>e</sup> smaldeel in Nijvel. Hij zet intussen zijn ingenieurstudies verder en haalt in 1928 het diploma van burgerlijk ingenieur. Hij hernieuwt zijn contract bij de Militaire Luchtvaart niet maar schrijft zich in aan het Institut Polytechnique van de Universiteit van Grenoble, waar hij in 1929 het diploma behaalt van elektrisch I.E.G.-ingenieur. Hij wordt dan aangeworven door de Union Minière van opper-Katanga voor haar kantoor in Brussel; hij wordt er belast met de studie voor de elektrothermische centrale van Jadotville. Zes maand later wordt hij de verantwoordelijke van de constructiewerven van de centrales van Jadotville, Kambove en Shinkologwe. In 1949 wordt Victor benoemd tot directeur voor Elektrische Studies van de UMHK en belast met de bouw van de hoogspanningslijn die dankzij de thermische centrale Le Marinel op de Lualaba, Kolwezi, Jadotville en Elisabethville moet bevoorraden. De 200.000 volt over een dubbele lijn is een première in Afrika; ze zal dankzij zijn werk doorgetrokken worden tot Kitwe in Rodesië. In 1961 sluit hij zijn Afrikaanse carrière af na benoemd te zijn tot inspecteur van de Elektriciteitsdienst van de UMHK.

Hij vestigt zich in Brussel met zijn vrouw, die in Belgisch Congo was geboren en die hij in 1934 huwde. De maatschappij Tractie en Electriciteit vertrouwt hem de directie toe van elektrische en automatisatiestudies voor de bouw van de geïntegreerde staalfabriek SIDMAR te Zelzate. Hij gaat voorgoed met rust in 1970 maar is nog actief als raadgevend ingenieur voor een geïntegreerde staalfabriek te Jijel in Algerije.

Victor Winants was van 1978 tot 1981 bestuurslid van onze vereniging en werd in 1994 tot erelid benoemd.

De Raad van Bestuur bieden zijn echtgenote en dochter hun oprechte blijken van deelneming aan.

# Assemblée générale ordinaire

## CONVOCAATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra le samedi 19 mars 2005 à 10,45 heures dans la salle Léopold au 26<sup>ème</sup> étage de l'hôtel Hilton, Boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles.

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories « Vieille Tige » et « Actif » en règle de cotisation pour l'année 2005.

Les membres de la catégorie « Adhérent » sont cordialement invités à participer à cette assemblée mais n'ont pas droit de vote.



### *Très important*

*Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale faites nous parvenir une procuration.*

## ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par Monsieur Jean Kamers, président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2004.
2. Allocution du président
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 20 mars 2004, publié dans le bulletin trimestriel N° 2/2004 du 15 mai 2004.
4. Rapport du secrétaire général
5. Rapport du trésorier :
  - Bilan 2004 ;
  - Budget 2005 ;
  - Proposition de radiation des membres suivants pour non paiement de la cotisation en 2004 : Cheillett Claude, De Rauw Edmond, De Ruyver Pierre, Lejeune Fabienne, Maes Rudy, Moriamé Yvan, Nemry Robert, Roegiers Jacques et Romain Fernand.
6. Rapport des commissaires aux comptes.
7. Décharge à accorder aux administrateurs pour l'exécution de leur mission pour l'exercice 2004.
8. Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2005.
9. Nomination de deux commissaires aux comptes suppléants pour l'exercice 2005.
10. Election statutaire :  
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 ordinaire.

# Gewone algemene vergadering

## UITNODIGING

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene vergadering bij te wonen op zaterdag 19 maart 2005 om 10,45 uur in de Leopoldzaal op de 26ste verdieping van het Hilton- hotel, Waterloolaan 38 te Brussel.

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de effectieven leden, hetzij de categorieën "Vieille Tige" en "Actief", in regel met hun bijdragebetaling voor de jaar 2005.

De leden van de categorie "Aangesloten" mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.



### *Zeer belangrijk*

*Indien u niet kan deelnemen aan deze algemene vergadering, stuur ons dan een volmacht.*

## AGENDA

1. Opening van de zitting door de heer Jean Kamers, 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 gewone algemene vergadering van 20 maart 2004, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/2004 van 15 mei 2004.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester :
  - Balans 2004;
  - Begroting 2005;
  - Voorstelling tot schrapping van volgende leden wegens niet betaling van de bijdrage in 2004: Cheillett Claude, De Rauw Edmond, De Ruyver Pierre, Lejeune Fabienne, Maes Rudy, Moriamé Yvan, Nemry Robert, Roegiers Jacques en Romain Fernand.
6. Verslag van de rekeningcommissarissen.
7. Ontheffing te verlenen aan de bestuurders voor hun opdracht in het dienstjaar 2004.
8. Benoeming van twee rekeningcommissarissen voor het dienstjaar 2005.
9. Benoeming van twee vervangers rekeningcommissarissen voor het dienstjaar 2005
10. Statutaire verkiezingen :  
Krachtens artikel 9 van de statuten is het mandaat van één derde van de leden van de raad van bestuur elk jaar hernieuwbaar, naar aanleiding van de gewone algemene vergadering.



Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 2005 sont : Norbert Niels, Alex Peelaers et Jacques Roeland. Pose sa candidature :

Lieutenant Général aviateur e.r. Michel Mandl

Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat au moins 8 jours ouvrables avant le 19 mars 2005.

11. Démission d'administrateurs
12. Présentation du Mémorial Jan Olieslagers
13. Remise du diplôme de 60 ans de brevet aéronautique à : Lucien Demey, Fernand Piquin, Léon Rubin, Jacques Struelens, Daisy Van Hoeck, Georges Van Steenkiste et Armand Vervoort
14. Remise de la médaille de 50 ans de brevet aéronautique à : Marc Alaerts, Jean Baron, Roland Bertrand, Jacques Bogaerts, Roger Busschots, Eduard Caluwaerts, Jean Croonenbergs, Jean Desquiens, François Leduc, Norbert Niels, Bernard Nuttinckx, Jacques Rousseau, Jean Schoefs, Joseph Thiels, Gérard Trémerie, Arie Van de Graaf, Henri Vervier, Francis Viatour, Etienne Wellekens et Léon Welter.
15. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée générale ordinaire sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat avant le 15 mars 2005.

Note : Les diplômes et médailles ne seront attribués qu'aux membres en règle de cotisation pour 2005.

\*\*\*

## BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale ordinaire et aura lieu à 13,00 heures au « Plein ciel », 27<sup>ème</sup> étage de l'hôtel Hilton.

L'apéritif sera servi à 12,15 heures dans la même salle.

Le prix de la participation est de 55,00 EUR par personne. Billet de réservation en couverture blanche de ce bulletin.

**Paiement** : Uniquement à l'aide du formulaire de virement joint. Pour les membres résidant à l'étranger, utilisez les codes IBAN ou BIC du compte bancaire pour vous éviter des frais bancaires élevés :

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

**Clôture des inscriptions** : Lundi 12 mars 2004 à 13,00 heures

De uittredende en voor 2005 herkiesbare bestuurders zijn: Norbert Niels, Alex Peelaers en Jacques Roeland. Stellen zich kandidaat:

Luitenant generaal vlieger b.d. Michel Mandl

De effectieven leden die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van bestuurder, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat, ten laatste 8 werkdagen vóór 19 maart 2005.

11. Ontslag van bestuurders.
12. Voorstelling van het Gedenboek van Jan Olieslagers
13. Uitreiking van het diploma van 60 jaar luchtvaartbrevet aan: Lucien Demey, Fernand Piquin, Léon Rubin, Jacques Struelens, Daisy Van Hoeck, Georges Van Steenkiste et Armand Vervoort.
14. Uitreiking van de medaille van 50 jaar luchtvaartbrevet aan: Marc Alaerts, Jean Baron, Roland Bertrand, Jacques Bogaerts, Roger Busschots, Eduard Caluwaerts, Jean Croonenbergs, Jean Desquiens, François Leduc, Norbert Niels, Bernard Nuttinckx, Jacques Rousseau, Jean Schoefs, Joseph Thiels, Gérard Trémerie, Arie Van de Graaf, Henri Vervier, Francis Viatour, Etienne Wellekens en Leon Welter.
15. De leden die een ander onderwerp wensen in te schrijven op de agenda van deze gewone algemene vergadering, worden uitgenodigd ons dit schriftelijk te laten weten door middel van een brief aan het secretariaat vóór 15 maart 2004.

Nota: Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden in regel met hun bijdragebetaling

\*\*\*

## JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijkse banket zal aansluiten op de gewone algemene vergadering en plaatshebben om 13,00 uur in "Plein ciel" op de 27<sup>ste</sup> verdieping van het Hilton-hotel.

Het aperitief wordt vanaf 12,15 uur opgediend in dezelfde zaal.

De deelnemingsprijs bedraagt 55,00 EUR per persoon. Inschrijvingsbriefje op het witte kaft van dit bulletin.

**Betaling**: Uitsluitend met het hierbij gevoegde stortingsformulier. Leden in het buitenland gebruiken best IBAN of BIC- codes bij het rekeningnummer, zo besparen ze heel wat bankkosten:

IBAN: BE23 2100 6199 6691

BIC: GEBABEBB

**Afsluiting der inschrijvingen**: Maandag 12 maart 2004 om 13.00 uur

*Ter gelegenheid van de jaarlijkse 'Fasten' van de Luchtmacht in het Jubelpark heeft luitenant-generaal vlieger Marc Vankeirsbilck een opgemerkte toespraak gehouden. De Raad van Bestuur vond het dan ook aangewezen om de tekst ervan integraal in dit bulletin af te drukken.*

*A l'occasion des Fastes de la Force Aérienne au Parc du Cinquantenaire, le lieutenant-général aviateur Marc Vankeirsbilck a tenu une allocution remarquée. Le Conseil d'Administration a trouvé indiqué d'en publier le texte intégral dans ce bulletin.*

**Heren Generaals, Admiraal,  
Messieurs les Attachés Militaires,  
Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités,  
Dames en Heren, Beste Families,  
Chers Anciens, Beste Vrienden,**

Naar een sinds lang gevestigde traditie, worden vandaag de Fasten van de Luchtmacht gevierd. Daarbij is het passend dat onze aandacht in de eerste plaats gaat naar al diegenen die hun leven gaven in de uitoefening van hun veeleisend beroep als vlieger, weze het in oorlogsomstandigheden of tijdens vreedestijdopdrachten.

Permettez-moi de vous remercier tous d'être présents aujourd'hui. La tenue de cette journée, spéciale aux yeux de beaucoup de nos aînés, nous permet de rendre un vibrant hommage posthume aux héros d'une histoire encore proche.

In de linkerpanelen van dit monument staan de namen gebeiteld van zij die 90 jaar geleden, bij het begin van de Eerste Wereldoorlog in 1914, gestorven zijn tijdens het uitvoeren van hun opdracht op de broze dubbeldekkers van toen.

Eerder dit jaar werd de 60<sup>ste</sup> verjaardag herdacht van de bevrijding. De namen van onze 198 oorlogshelden van de Tweede Wereldoorlog staan vermeld op het middelste gedeelte van het monument.

Gelukkig is de politieke toestand in Europa niet meer die van 60 of van 90 jaar geleden. Symbool hiervan is het Europees volkshymne dat we straks zullen aanhoren. Zoals de Heer Solana het heeft verwoord in zijn strategische visie "A secure Europe in a better world", is Europa nooit zo welvarend, zo veilig en zo vrij geweest als nu. Het geweld van de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw heeft plaatsgemaakt voor een nooit geziene periode van vrede en stabiliteit in de Europese geschiedenis. De oprichting van de

**NAVO en van de Europese Unie heeft een centrale rol gespeeld in deze positieve ontwikkeling waarbij een agressie op grote schaal tegen een lidstaat onwaarschijnlijk geworden is. Nochtans blijft Europa geconfronteerd met nieuwe, meer diverse, minder zichtbare en minder voorspelbare bedreigingen.**

**Getuige daarvan zijn de dramatische terroristische aanslagen en de crisissen en conflicten, wereldwijd, die nochtans een invloed kunnen hebben op onze maatschappij. Zonder te vervallen in een angstpsychose, moeten we toch alert zijn en voorbereid blijven om het hoofd te kunnen bieden aan die nieuwe vormen van onstabilliteit. Die vereiste paraatheid vergt training in een internationaal, civiel-militair en intermachtenkader. De paraatheid heeft ook een kost voor onze maatschappij, die niet alleen financieel is maar soms ook een menselijke tol eist.**

**Zo is er sinds de plechtigheid van vorig jaar één naam bijgekomen op het monument. Het is de naam van Luitenant-kolonel Vlieger Ingenieur Rony Vaerten. Rony was een bijzonder begaafd en verdienstelijk officier-vlieger, begeesterd met dezelfde inzet en motivatie als zijn collega's van 60 of 90 jaar geleden. We zijn hem en al de andere slachtoffers gevallen in bevolen luchtdienst, diep erkentelijk.**



Ons land, de Belgische Krijgsmacht en het militair vliegwezen in het bijzonder, heeft in het afgelopen jaar, eens te meer haar verantwoordelijkheid opgenomen in dit globaal gebeuren. Die Belgische internationale solidariteit heeft zich geconcretiseerd in een zeer intensieve inzet en samenwerking op verschillende theaters, maar ook in België zelf:

- A-109 helikopters werden ingezet in de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië in het kader van de EU operatie “Concordia” en binnenkort ook in Bosnië-Herzegovina ter ondersteuning van de EU operatie “Althea”;
- als eerste NAVO-land was België bereid F-16’s te stationeren in Litouwen om de luchtverdediging te waarborgen van de nieuw, tot de NAVO toegetreden Baltische Staten;
- honderden luchttransportzendingen werden uitgevoerd in en naar o.a. Afghanistan, Irak, Noord- en Centraal-Afrika, Soedan, Kosovo;
- Seaking bemanningen hebben ook dit jaar tientallen levens gered; onlangs nog bij de ramp in Ghislenghien;
- Alphajets werden ontplooid naar CAZAUX in Frankrijk om er een Belgisch-Franse eenheid te vormen voor de gevorderde vliegopleiding, in het vooruitzicht van een ruimere Europese samenwerking in dit domein.

Er kan niet genoeg benadrukt worden dat het succesvol omgaan met die permanent hooggespannen werklust niet mogelijk zou zijn zonder het engagement van een kleine groep gemotiveerd en professioneel personeel, dat zich jaar in jaar uit onverminderd blijft inzetten. In de geest van de 60 ste verjaardag zijn de woorden van Winston Churchill hier ook in zekere zin toepasbaar: " Never ... was so much owed by so many to so few."

Die operationele inzet is verder ook geconditioneerd door het ter beschikking stellen van adequaat materieel. In de afgelopen jaren werden de juiste strategische beslissingen genomen op technisch-logistiek vlak inzake de modernisering van onze vloot: zowel de F-16 met zijn Mid Life Update als de C-130 met zijn gefaseerde modernisering, garanderen ons een levensduur tot na 2015. Indien die levensverlengende ingrepen niet gebeurd zouden zijn, zouden wij nu zoals in de andere landen waar toestellen van hetzelfde type en ouderdom in dienst zijn, nu reeds geconfronteerd met de vervanging op korte termijn. De Belgische belastingbetaler kan gerust zijn dat hij “best value for money” krijgt voor hetgeen hij betaalt voor de luchtoperaties van Defensie.

It is important now that this temporary high level of international commitment of our country remains structurally possible in the long term. It will depend on the degree to which the materiel of our Armed Forces can be replaced in a timely and judicious manner, in the context of a coherent and equitable responsibility and burden sharing in the EU and in NATO. The current reform plan aims at enhancing responsiveness, flexibility, mobility, concentration and survivability of all components of our Armed Forces. Although these characteristics are common to Land-, Sea- and Air strength, Air Power benefits from being able to use height (the third dimension), speed and reach. These specific advantages increase previously mentioned characteristics by an order of magnitude and reinforces Air Power as the obvious instrument of choice to manage crisis situations. It is therefore advisable that the Belgian Military Aviation maintains its capability to perform the wide range of missions it can perform today. As a consequence, our long term vision for the modernisation of the Aviation materiel for the period beyond 2015, should aim at the continued achievement of both the fundamental roles of Air Power: control of the airspace and power projection.

Comment s'assurer maintenant que les conditions soient créées, pour que notre pays puisse réaliser cette vision à long terme et puisse en général assumer l'effort de défense que nos Partenaires attendent de nous en toute équité.

Au début de sa seconde législature, le gouvernement a réaffirmé son objectif de Mai 2000 concernant la nécessité d'une convergence des efforts de Défense en Europe. La déclaration gouvernementale de Juillet 2003 réaffirme cet objectif en confirmant que : *« les investissements destinés à la modernisation du matériel militaire seront progressivement augmentés pour atteindre la moyenne européenne ».*

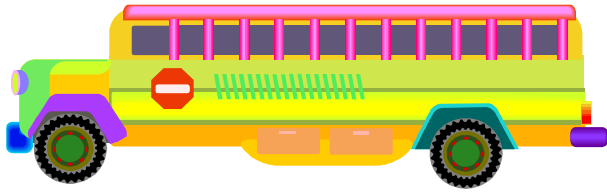
La pertinence de cet objectif trouve davantage encore sa confirmation dans un nouvel élément important issu du développement de la Défense européenne. Je parle ici de la « coopération permanente structurée » telle que prévue dans le traité constitutionnel de l'Union Européenne. Une des conditions pour aboutir à une réelle et efficiente « coopération permanente structurée » réside dans la répartition équitable entre tous des charges liées à ce bien public que représente la Sécurité et la Défense. Un vrai partage des tâches et une réelle complémentarité entre Européens ne seront possibles que lorsque chaque Etat membre prendra proportionnellement sa part de l'effort global. A plus long terme, la coopération permanente structurée ne pourra rester indéfiniment qu'une simple opportunité facultative : pour être efficiente, elle se devra d'évoluer vers une répartition équitable des charges dans un contexte inéluctable de plus grande dépendance réciproque.

De plaats en het ogenblik leken mij geschikt om de band te leggen tussen het verleden, het heden en de toekomst. Onze toekomst ligt in Europa, een veilig Europa, waar de derde dimensie – het militair vliegwezen – een essentiële rol blijft vervullen zoals in het verleden, weze het dan in een grondig gewijzigde geostrategische toestand. Op langere termijn zal ook van ons land blijvend een structureel billijke bijdrage tot die capaciteit verwacht worden, zowel in het domein van het luchttransport als van de andere fundamentele rollen: controle van het luchtruim en strijdkrachten projectie. Een grondige reflectie over onze defensie-inspanning is daartoe vandaag gewenst. De vraag is hoe we op een geleidelijke manier de condities kunnen creëren die ons zouden moeten toelaten om ons op termijn solidair in te schrijven in de permanent gestructureerde samenwerking en om ons deel te doen in de collectieve inspanning voor het vrijwaren van het publiek goed dat veiligheid en defensie is.

Wij zijn het hen verplicht, zij die wij vandaag eren en die hun leven hebben gegeven voor onze vrijheid en veiligheid.

Ik dank U.





## Excursion le jeudi 14 avril

## Uitstap op donderdag 14 april

Le jeudi 14 avril: visite du Westhoek avec votre association!

Bien que la Première Guerre Mondiale soit terminée depuis plus de 86 ans, les traces en restent bien visibles dans le 'Westhoek'. En témoignent les nombreux cimetières, la porte de Menin, même la ville d'Ypres, complètement reconstruite depuis. Les Vieilles Tiges organisent donc une excursion d'un jour vers la région. En voici le programme:

- Départ de Diest à 7.00 heures.
- Woluwe Shopping Centre (côté arrière) à 7.45 heures.
- Premier arrêt: Peolkapelle (monument Guynemer, entre autres), cimetière de Langemark.
- Lunch sandwich.
- Tynecot et autres cimetières, le tout avec guide.
- Musée In Flanders Fields à Ypres.
- Diner vers 18 heures, départ vers la Porte de Menin vers 19.45 heures pour le Last Post.
- Ensuite retour vers Bruxelles.

Le prix de l'excursion est de **75 €** par personne, y compris le car, le guide, l'entrée au musée, le lunch et le diner. Si vous désirez nous accompagner, veuillez bien virer ce montant au compte **335-0135532-69** de Wilfried Tersago. Veuillez aussi le contacter si vous désirez monter ailleurs qu'au Shopping.

Ne tardez pas de vous inscrire, le 14 avril, c'est dans huit semaines...

Donderdag 14 april: met uw vereniging naar de Westhoek!

Wereldoorlog I mag dan al bijna 87 jaar achter ons liggen, de wonden ervan zijn in de Westhoek nog goed zichtbaar. De vele kerkhoven, de Menenpoort, zelfs de ganse stad Ieper getuigt van de ongelooflijke vernielingen van toen. De Vieilles Tiges organiseren een autocarreis naar de streek, met volgend programma:

- vertrek in Diest om 7.00 uur
- Woluwe Shopping centre (achterkant) om 7.45 uur.
- Eerste halte: Poelkapelle (o.a. Guynemer-monument), kerkhof van Langemark.
- Broodjeslunch.
- Tynecot en andere begraafplaatsen, alles met gids.
- Museum In Flanders Field, Ieper.
- Avondeten rond 18 uur, om 1945 uur naar de Menenpoort voor de Last Post.
- Nadien terugreis naar Brussel.

Voor dit alles, inclusief gids tijdens het ganse bezoek, inkom museum, lunch en diner vragen we u als inschrijving **€75** per persoon te storten op rekening **335-0135532-69** van Wilfried Tersago. Als u elders wil opstappen dan aan het Shopping center, neemt u dan met hem contact op.

Wacht niet te lang om u in te schrijven, 14 april is binnen acht weken...

# LES DEBARQUEMENTS ALLIES DE 1944

## L'ETONNANTE HISTOIRE DES « PORTE-AVIONS » DE L'ARMEE DE TERRE AMERICAINE

*Avec soixante ans de recul, l'année 2004 a été l'occasion de commémorer avec faste et émotion les débarquements massifs des troupes alliées qui, en 1944, amorcèrent la débâcle des troupes allemandes occupant l'Europe occidentale.*

*L'accent principal a été mis sur la gigantesque opération « Overlord » lancée en juin 1944 sur les côtes de Normandie. Deux mois plus tard, des cérémonies plus modestes ont néanmoins rappelé judicieusement que les débarquements alliés dans le sud de la France, en août de la même année, contribuèrent efficacement à une fin plus rapide de la résistance de l'occupant allemand attaqué sur deux fronts et pris en tenaille.*

*Les faits majeurs de l'emploi de l'aviation dans ces opérations d'une ampleur unique ont été abondamment évoqués lors des commémorations de l'été dernier. La lecture des multiples documents publiés sur le sujet permet cependant de découvrir parfois d'autres opérations intéressantes que les historiens n'ont pas ou peu évoquées dans les grands ouvrages consacrés à cette phase du deuxième conflit mondial. Des actions moins spectaculaires, certes, mais qui n'en ont pas moins contribué à la réussite de ces batailles décisives.*

*L'une de ces intéressantes « perles rares » relatives à la mise en œuvre des moyens aériens est l'étonnante épopée des « porte-avions » improvisés de l'armée de terre US qui furent engagés en Méditerranée, notamment pour le débarquement sur les côtes du sud de la France.*

\*\*\*\*\*

### Résoudre le problème du réglage des tirs d'appui rapproché

Grâce à la bonne connaissance qu'avait l'état-major allié des ouvrages défensifs et des fortifications de la côte de Provence ( reconnaissances photographiques aériennes et informations reçues de la Résistance française), leur pilonnage préalable par l'aviation et l'artillerie de marine ne posait pas de problème particulier (sinon celui de la « flak » et de l'artillerie

# DE GEALLIEERDE ONTSCHEPINGEN IN 1944

## DE WONDERLIJKE GESCHIEDENIS VAN DE "Vliegdekschepen" VAN HET AMERIKAANSE LANDLEGER

*Met 60 jaar afstand heeft het jaar 2004 de gelegenheid geboden om met pracht en praal de massieve landingen van de geallieerde strijdkrachten te herdenken, die in 1944 de aanzet gaven tot het debacle van de Duitse troepen in West-Europa.*

*Het hoofdaccent werd gelegd op de reusachtige « Overlord »-actie die in juni 1944 op de Normandische kusten werd opgezet. Twee maand later hebben bescheiden plechtigheden er terecht aan herinnerd dat de geallieerde landingen in Zuid-Frankrijk in augustus van hetzelfde jaar, oordeelkundig hebben bijgedragen tot een versneld aftakelen van de weerstand van de Duitse bezetter, die zo op twee fronten werd aangevallen en in de tang genomen.*

*De voornaamste feiten over het gebruik van de luchtmacht tijdens deze unieke en omvangrijke actie werden ruimschoots voor de geest geroepen tijdens de herdenkingen van de voorbije zomer. De lezing van de vele gepubliceerde documenten over dit onderwerp laat ons echter toe om soms andere bijzondere acties te ontdekken, die door de geschiedschrijvers niet of weinig vermeld werden in de grote werken, gewijd aan de periode van de Tweede Wereldoorlog. Het waren misschien minder spectaculaire acties, maar ze hebben niettemin bijgedragen tot het slagen van de beslissende gevechten.*

*Een van deze interessante « zeldzame parels » in verband met het inzetten van luchtmiddelen is het verbazende epos van de geïmproviseerde « vliegdekschepen » van de Amerikaanse landmacht die werden ingezet in het Middellandse Zeegebied, zoals bij de landing op de kusten van Zuid-Frankrijk.*

\*\*\*\*\*

### Het probleem oplossen van de regeling van het nabije steunvuur

Dankzij de goede kennis van de verdedigingswerken en versterkingen van de kust van de Provence, die de geallieerde staf had, (luchtfotoverkenningen en informatie verkregen langs de Franse weerstand) bood het voorafgaandelijk bombardement van de luchtmacht en de marineartillerie geen bijzonder probleem



côtière allemande!). Par contre le réglage des tirs d'appui rapproché de l'artillerie navale, juste en avant des premières troupes mises à terre, ne pouvait être assuré avec efficacité que par des avions d'observation, des appareils légers d'un emploi simple et souple, disponibles dès les premières minutes du débarquement et dotés de moyens de liaison directe avec les unités débarquées et avec l'artillerie lourde des navires postés au large.

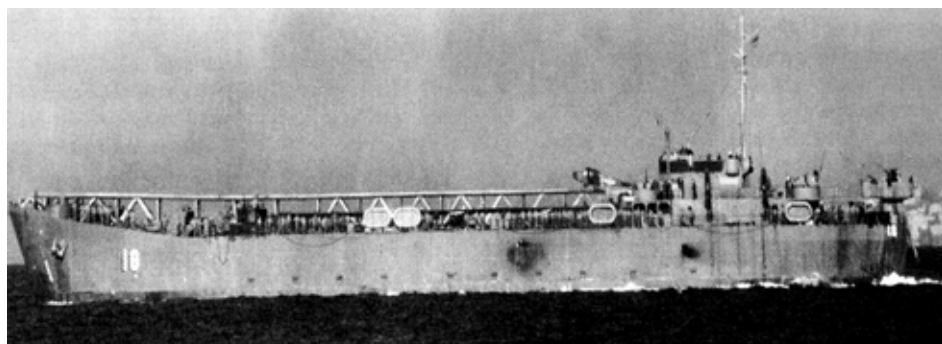
Pour le débarquement sur les côtes de Normandie en juin 1944, l'autonomie de vol des Auster des Air OP Squadrons anglais et des Piper des unités américaines devait permettre d'engager ces avions légers directement à partir du sud de l'Angleterre, comme l'explique dans son livre «Memoirs of an Air Observation Post Officer», le Major Andrew Lyell, DFC, commandant du 658 AOP Squadron. Par contre, pour les opérations en Méditerranée en 1943 et 1944, les distances entre les bases terrestres et les lieux de débarquement ne permettaient évidemment pas d'appliquer cette méthode simple. Il fallait trouver autre chose !

C'est pourquoi, dans l'armada assemblée en Méditerranée pour le débarquement «Dragoon» sur le littoral sud de la France, un modeste Landing Ship Tank (LST) des forces américaines joua le rôle de «porte-avions» d'où décollèrent des biplaces légers d'observation ; en l'occurrence une dizaine de Piper Cub L-4B à moteur 65 CV, les simples, robustes et efficaces outils d'observation avancée de l'armée de terre des Etats-Unis. Les LST, dans leur version de base, étaient de petits navires de débarquement conçus pour transporter quelques chars ou véhicules de combat ; une fois le LST échoué sur la plage et sa porte avant abaissée sur le sable, les chars fonçaient vers l'intérieur des terres pour appuyer l'infanterie débarquée par d'autres barges d'assaut. Quelques LST avaient été dotés d'une superstructure inédite servant de piste d'envol pour les L-4. Pour la petite histoire, on retiendra que les équipages de la Navy avaient par dérision modifié l'appellation officielle des Landing Ship Tank : pour eux, LST signifiait «Large Slow Target» !

(behalve dat van de “flak” en de Duitse kustartillerie). Daartegenover kon de afstelling van het nabije steunvuur van de marineartillerie, net vóór de eerste landingstroepen, enkel met de hulp van observatievliegtuigen nauwkeurig gebeuren: lichte toestellen, eenvoudig en soepel, uitgerust met directe radioverbinding met de landingseenheden en het zware geschut van de schepen op zee, onmiddellijk beschikbaar na de eerste aanvalsgolf.

Voor de ontschepping op de Normandische kusten in juni 1944 was de vliegautonomie van de Auster van de Engelse AirOP-eenheden en de Pipers van de Amerikaanse eenheden, voldoende om deze toestellen in te zetten vanuit het zuiden van Engeland, zoals Majoor Andrew Lyell, DFC, Commandant van het 658<sup>e</sup> AOP Squadron uitlegt in zijn boek, “Memoirs of an Air Observation Post Officer”. Daarentegen was voor de acties in het Middellandse zeegebied in 1943 en 1944, de afstand tussen de thuisbasis en de ontschepingsplaatsen te groot om deze eenvoudige methode toe te passen. Men moest iets anders vinden!

Het is daarom dat de in de Middellandse zee verzamelde armada voor de invasie “Dragoon” op de Zuid-Franse kust, een eenvoudig “Landing Ship Tank (LST)” van de Amerikaanse strijdkrachten de rol van “vliegdekschip” op zich nam om lichte tweezitter-observatievliegtuigen te laten opstijgen. Het betrof een tiental Piper Cub L-4B met een 65 pk motor, eenvoudige, sterke en doeltreffende observatietoestellen van het Amerikaanse leger. De LST waren in hun oorspronkelijke versie kleine ontschepingsboten, ontworpen om enkele pantserwagens of voertuigen te vervoeren. Eens een LST op het strand was gekomen en zijn voorplecht op het zand had neergelaten, konden de pantsers naar het land in rukken om infanterie te ondersteunen, die met andere middelen geland was. Enkele LST waren van een onuitgegeven bovenstructuur voorzien om als startbaan te dienen voor de L-4. De bemanningen van de Navy hadden spottend de officiële benaming van LST, “Landing Ship Tank” vertaald in “Large Slow Target”!



*Adossé aux superstructures du LST 16, un L-4B est prêt à décoller devant Anzio.*

*Een L-4B met de rug naar de bovenstructuur van de LST 16, klaar om bij Anzio op te stijgen.*



*Le commandement des dix premiers Piper L-4B engagés dès le débarquement sur les côtes de Provence fut confié au Capitaine Alfred W. Schultz. Il fut le premier à décoller du LST 906 à l'aube du 15 août 1944. Het commando van de eerste tien Pipers L-4B, die ingezet werden op de kusten van de Provence, werd toevertrouwd aan kapitein Alfred W. Schulz. Hij was de eerste om in de ochtend van 15 augustus 1944 op te stijgen van op de LST 906.*

### Au large de Saint-Raphaël et de Saint-Tropez

Pour ce débarquement, l'Etat-Major allié avait constitué un Commandement commun des troupes américaines et françaises qui y prendraient part (environ 750.000 hommes). L'opération « Dagoon » fut lancée le 15 août 1944 par la 7<sup>e</sup> Armée du Général Alexander M. Patch dont les troupes prirent pied par mer et par air sur les rivages de Provence dans les environs de Saint-Raphaël et de Saint-Tropez. Ces premières vagues d'assaut, toujours très vulnérables dans les moments qui suivent leur mise à terre, devaient être rapidement aidées par des tirs d'appui rapproché de l'artillerie navale, un appui qui ne peut être précis et efficace sans l'intervention d'observateurs avancés. Des OA avaient certes débarqué avec les premières unités mais la profondeur de leur champ de vue était forcément très limitée car, plaqués au sol, ils étaient gênés par les irrégularités du terrain et par les obstacles du littoral.

C'est alors qu'interviennent les Piper de la 3<sup>e</sup> Division d'Infanterie US. En quelques dizaines de mètres de roulement, les L-4 décollent de l'étroite piste d'envol du LST 906 qui, face au vent, navigue à sa vitesse maximale de 10 nœuds au large des plages. En vol rasant, les avions s'approchent de la côte et sont très vite en mesure de repérer les positions atteintes par les unités débarquées, d'en faire immédiatement rapport au Commandement de l'opération et de prendre en charge sans délai le réglage des tirs d'appui.

Le Capitaine Alfred W. Schultz, responsable de la mise en œuvre de l'ensemble des L-4 de cette opération, avait pour première mission le réglage des tirs de l'artillerie navale contre des batteries

### In open zee vóór Saint-Rafaël en Saint-Tropez.

Voor de ontschepping had het Geallieerde Hoofdkwartier een gemeenschappelijk commando van Amerikaanse en Franse troepen (ongeveer 75000 man) samengesteld. De operatie "Dagoon" werd op 15 augustus 1944 ingezet door het 7<sup>e</sup> Leger van Generaal Alexander M. Patch. Zijn troepen zetten voet aan wal op de kusten in de buurt van Saint-Rafaël en Saint-Tropez, zowel vanuit zee als vanuit de lucht. De eerste aanvalsgolven zijn altijd zeer kwetsbaar in de beginfase na de landing, zij moeten snel ondersteund worden door het korteafstandgeschut van de marineartillerie. Die kan echter niet nauwkeurig en doeltreffend werken zonder de tussenkomst van vooruitgeschoven waarnemers. Enkele VW's waren wel geland met de eerste eenheden, maar hun gezichtsveld was uitermate beperkt: ze zaten vast op hun posities en werden gehinderd door de oneffenheden van het terrein en de hindernissen op de kust.

Op dit ogenblik komen de Pipers van de 3<sup>e</sup> Amerikaanse divisie tussen. Met enkele tientallen meter aanloop stijgen de L-4 op van de smalle startbaan van de LST 906, die vóór de stranden tegen de wind vaart aan een snelheid van 10 knopen. In scheervlucht naderen de vliegtuigen de kust, ze zijn in staat om snel de bereikte stellingen van de ontscheppingseenheden te lokaliseren, verslag hierover aan het Commando door te seinen en vervolgens zonder verwijl de regeling van het geschut over te nemen.

Kapitein Alfred W. Schulz was verantwoordelijk voor de ingebruikstelling van de L-4 van deze actie. Zijn

allemandes installées au Cap Nègre ; mais constatant que cette position était déjà détruite, il passa à sa deuxième mission : l'observation de la situation sur une vingtaine de kilomètres du littoral attaqué. Une heure à peine après son arrivée au-dessus des plages, il pouvait annoncer au Commandant de l'opération que cette portion de côte était sous contrôle ami. En fin d'autonomie, constatant que les plages encombrées par les troupes et les matériels débarqués ne permettraient pas un atterrissage en sécurité, il choisit de poser sans problème son L-4B près de Saint-Tropez dans un jeune vignoble ... mais à peine arrêté, des GI récemment débarqués lui signalèrent par des cris et des gestes véhéments que ce terrain était miné. Il put néanmoins s'extraire prudemment et sans mal de ce piège inattendu !

Un autre avion de l'unité, en panne d'alimentation en cours de mission, dû se poser en mer à 800m de la côte, capotant sur l'eau sans mal pour le pilote. Pour augmenter l'autonomie des L-4, un réservoir à essence d'une quinzaine de litres avait été monté sur le siège arrière ; son contenu était transféré dans le réservoir principal de l'aile en actionnant une pompe à main fixée entre les palonniers du pilote. Les ennuis d'alimentation du moteur furent probablement causés par une contamination accidentelle de ce circuit « bricolé » ! Les huit autres Piper de la 3<sup>e</sup> DI lancés du même LST 906 se posèrent sans encombre en terre provençale, mission accomplie.

Les L-4 et leur piste d'envol improvisée ne pesant pas bien lourd sur le LST, du matériel et de l'équipement pour les troupes débarquées avaient été chargés sous la piste de cet original porte-avions. Aussi, après le décollage des 10 Piper Cub, le LST 906 vint s'échouer sur la plage pour débarquer son chargement. Cela fait, il reprit la mer vers Ajaccio pour y embarquer sept autres Piper qu'il revint lancer face à Saint-Tropez le 19 août 1944.

eerste opdracht was de regeling van de marineartillerie tegen de Duitse batterij van Cap Nègre, maar na de vaststelling dat die al vernietigd was, begon hij aan zijn tweede opdracht: het waarnemen van de toestand op een twintigtal kilometer van de aangevallen kust. Eén uur na zijn aankomst boven de stranden kon hij aan het commando melden dat dit deel van de kust onder bevriende controle was. Op het einde van zijn vlucht kwam hij tot de bevinding dat een veilige landing op de overbevolkte stranden onmogelijk was. Hij verkoos zijn L-4 neer te zetten in een jonge wijngaard dicht bij Saint Tropez... maar na een probleemloze landing maakten pas gelande GI's hem met tekens en geroep duidelijk dat het terrein gemijnd was. Hij kon zich echter voorzichtig en zonder letsel uit die onverwachte val redden.

Een ander vliegtuig van de eenheid, met brandstofproblemen tijdens de opdracht, moest zich op 800 meter van de kust op zee neerzetten. Het toestel ging over kop maar zonder letsel voor de piloot. Om de autonomie van de L-4 te vergroten werd een benzinetank van een vijftiental liter op de achterbank gemonteerd; de brandstof werd met een handpomp die tussen het voetenstuur was bevestigd, overgeheveld naar de hoofdtank in de vleugel. Moeilijkheden met de motorvoeding waren waarschijnlijk veroorzaakt door een tijdelijke contaminatie die te wijten was aan dit "knutselwerk". De andere 8 Pipers van de 3<sup>e</sup> divisie die van dezelfde LST 906 startten, landden probleemloos op Provençaalse bodem. Zending volbracht!

De L-4 en hun geïmproviseerde startbaan waren geen grote last voor de LST; er was al materiaal en uitrusting voor de landingstroepen onder die startbaan opgeslagen. Na het starten van de 10 Piper Cub's zette de LST zich op het strand om zijn lading af te zetten, waarna hij weer het ruime sop koos naar Ajaccio om er 7 andere Pipers op te halen om die op 19 augustus



*Le LST 906 était doté d'un pont d'envol en contre-plaqué de 66 mètres de long et 5 mètres de large. Les ailes du Piper au décollage passent juste au-dessus des avions en attente dont les gouvernes de direction ont été démontées...pour élargir un peu l'espace utile de la piste.*

*De LST 906 was uitgerust met een startdek uit multiplex van 66 op 5 meter. De vleugels van de Pipers passerden tijdens het opstijgen over de wachtende vliegtuigen, waarvan de richtingsroeren werden verwijderd ...om de nuttige breedte van de baan te vergroten.*

*C'est le Capitaine Brenton A. Devol Jr, un pilote observateur de l'artillerie de la 3<sup>e</sup> Division d'Infanterie, qui aurait eu l'idée d'utiliser des LST comme mini-porte-avions pour lancer des L-4B en appui direct des vulnérables troupes débarquées.*

*Het was kapitein Benton A. Devol jr., een observatiepiloot van de artillerie van de 3<sup>e</sup> infanteriedivisie, die het idee zou gehad hebben om LST's te gebruiken als minivliegdekschepen om L-4B's te lanceren in rechtstreekse steun van de kwetsbare landingstroepen.*



1944 vóór Saint Tropez te lanceren.

### **Les origines d'une idée géniale !**

L' utilisation de LST pour transporter et lancer des L-4 à bonne portée des plages de débarquement du sud de la France n'était, à vrai dire, pas une première. L'idée en aurait été proposée bien avant cela par un officier artilleur de l'Armée américaine. Ce pilote intrépide, spécialiste du réglage des tirs d'artillerie, avait auparavant, décollé du porte-avion Ranger aux commandes de son avion léger en appui du débarquement d'Afrique du Nord en 1942.

Lancer des Piper d'observation à partir d'un « vrai » porte-avions était évidemment une solution qui n'avait pas les faveurs des décideurs de la Navy : le Pacha, estimaient-ils, a autre chose à faire sur ces formidables aérodromes flottants dont la mission prioritaire est de catapulte et recueillir des avions de combat embarqués. Il fallait trouver une autre solution, plus simple et plus souple.

Ce serait donc le Capitaine Brenton A. Devol Jr, un artilleur de la 3<sup>e</sup> Division d'Infanterie US, qui aurait suggéré d'aménager un navire de débarquement LST en « mini-porte-avions » pour assurer l'appui immédiat de débarquements ultérieurs. Son idée fut acceptée et le LST 386 désigné pour subir les nécessaires aménagements. Le pont d'envol, construit en deux jours par une unité du Génie, courait de la passerelle du navire jusqu'à sa proue ; la piste elle-même ( 60 mètres de long sur 3 mètres de large) était faite de madriers recouverts de plaques métalliques perforées (PSP) utilisées d'habitude pour l'aménagement ou la réparation des pistes et des voies de roulement des aérodromes de campagne.

Les premiers essais eurent lieu au large de Bizerte le 4 juillet 1943. Le LST 386 avec un L-4B sur le pont s'éloigna vers une zone tranquille. Le Piper, lorsqu'il est à l'arrêt en position 3 points, offre une visibilité assez limitée juste en avant du nez de l'avion ; d'où

### **De oorsprong van een geniaal idee.**

Het gebruik van LST voor het vervoer en de lancering van de L-4 binnen bereik van de landingsstranden van Zuid-Frankrijk waren in werkelijkheid geen primeur. Het idee zou al veel vroeger zijn voorgesteld door een artillerieofficier van het Amerikaanse leger. Deze stoutmoedige piloot was een specialist in het afstellen van artilleriegeschut en was eerder aan de sturen van zijn lichte vliegtuig opgestegen vanaf het vliegdekschip "Ranger", om de ontscheping in Noord-Afrika in 1942 te ondersteunen.

Pipers laten opstijgen van "echte" vliegdekschepen was vanzelfsprekend een oplossing die niet de voorkeur van de beslissingsmakers van de Navy had: de "Pacha", vonden zij, had andere zaken aan het hoofd op deze geweldige vlottende vliegvelden, waarvan de opdracht het katapulteren en opvangen van gevechtsvliegtuigen was. Er moest een andere, eenvoudige en soepele oplossing gevonden worden.

Het zou dus kapitein Brenton A.Devol jr. worden, een artillerist van de 3<sup>e</sup> US infanteriedivisie, die voorstelde een LST-landingsboot aan te passen en er een "minivliegdekschip" van te maken in onmiddellijke steun aan de ontschepingen. Zijn idee werd aangenomen en de LST 386 werd aangeduid om de nodige aanpassingen te ondergaan. Het vliegdek werd op twee dagen gebouwd door een genie-eenheid; het liep van de brug tot aan de voorsteven, de startbaan zelf (60 meter op 3 meter) was vervaardigd van zware planken, overdekt met geperforeerde metalen platen (PSP), die gewoonlijk werden gebruikt voor de aanleg of herstelling van start- en rolbanen.

De eerste proeven hadden plaats bij Bizerte op 4 juli 1943. De LST 386 met een L-4B aan boord verwijderde

le risque d'une tenue de direction assez aléatoire au début du roulement sur l'étroite piste du LST. Pour réduire ce risque, il fut décidé de mettre l'avion en ligne de vol en posant la roulette de queue sur une petite plate-forme surélevée à bonne hauteur : le pilote avait ainsi, avant de rouler, une excellente visibilité sur tout le pont d'envol. Tenant l'avion sur les freins, le Capitaine Devol ouvrit la manette des gaz à fond puis relâcha progressivement les freins. Le navire navigant face au vent à sa vitesse maximale d'environ 10 nœuds, l'accélération du Piper donna rapidement de l'efficacité aux gouvernes et l'avion, bien aligné sur l'épaisse ligne blanche marquant l'axe de la piste, décolla sans problème en une quarantaine de mètres. Puis il s'en alla tranquillement se poser sur sa base terrestre...car, bien sûr, en raison de la faible longueur du pont d'envol et de l'obstacle que constituaient les superstructures du navire, il n'était pas possible de revenir atterrir sur le LST.

Après cette première démonstration réussie, le principe de l'utilisation en opération de cet original porte-avions improvisé fut accepté par le Commandement pour l'appui des futurs débarquements en Méditerranée. Et quatre Piper L-4 de la 3<sup>e</sup> Division américaine furent aussitôt embarqués à bord du LST 386, qui allait faire route de Bizerte vers les côtes méridionales de Sicile.

#### **Les débarquements à Licata, à Salerne et à Anzio**

Le 10 juillet 1943 à l'aube, la flotte de débarquement américaine arrive au large de la Sicile, devant Licata où, sous le feu d'une batterie côtière allemande, le LST 386 lance les deux premiers avions qui furent utilisés avec succès par le Commandant de l'artillerie divisionnaire pour ses propres missions. Les deux autres L-4, dont l'un équipé d'un haut-parleur, furent mis aux ordres du Commandant en chef de l'opération pour des missions de liaison avec les navires de débarquement et des missions de guidage des troupes débarquées sur les plages siciliennes.

Cette première mise en œuvre opérationnelle du « team » LST/Piper L-4 s'avérant satisfaisante, le Commandement décida de l'utiliser encore lors du débarquement prévu sur la côte ouest de la péninsule italienne. L'opération fut déclenchée devant Salerne, au sud de Naples, le 9 septembre 1943 avec cette fois deux LST : le 386 et le 337, chacun doté de quatre avions. La météo devant Salerne contraria cette fois les lancements : vu le manque de vent, la seule vitesse d'avancement des LST s'avéra être à la limite de l'acceptable pour des décollages très difficiles ; un Piper Cub fut d'ailleurs perdu au lancement.

Après la conquête de Naples en octobre 1943, il fut décidé de débarquer un Corps d'Armée allié sur les arrières ennemis, dans la région d'Anzio/Nettuno à

zich naar een rustigere zone. In driepuntsstand biedt een Piper zijn piloot een zeer beperkte voorwaartse zichtbaarheid; richting houden in het begin van de start op de smalle baan van de LST was nogal onzeker. Om dit risico te verkleinen werd er beslist het vliegtuig in vliegstand te plaatsen, door het staartwiel op een geschikt verhoog te brengen. Zo had de piloot alvorens de startrol aan te vangen, een uitstekend zicht over het dek. Met ingedrukte remmen duwde kapitein Devol de gashendel volledig open en liet progressief de remmen los. Het schip dat tegen de wind aan een maximale snelheid van 10 knopen voer, gaf extra-doeltreffendheid aan de sturen van de Piper. Goed opgelijnd op de dikke witte streep die de as van de baan aanduidde, steeg de Piper na een rol van een veertig meter zonder problemen op. Vervolgens ging hij landen op zijn basis aan land... want, ingevolge de korte startbaan en de hindernis van de bovenstructuur van de boot was het natuurlijk onzin om terug te keren naar de LST.

Na deze eerste geslaagde demonstratie, werd het gebruiksprincipe van deze originele, geïmproviseerde vliegdekschepen door het Commando voor de toekomstige landingen in het Middellandse Zeegebied aanvaard. Vier Pipers L-4 van de 3<sup>e</sup> Amerikaanse divisie werden onmiddellijk aan boord genomen van de LST 386 die koers zette van Bizerte naar de Siciliaanse kusten.

#### **De ontschepping bij Licata, bij Salerno en Anzio.**

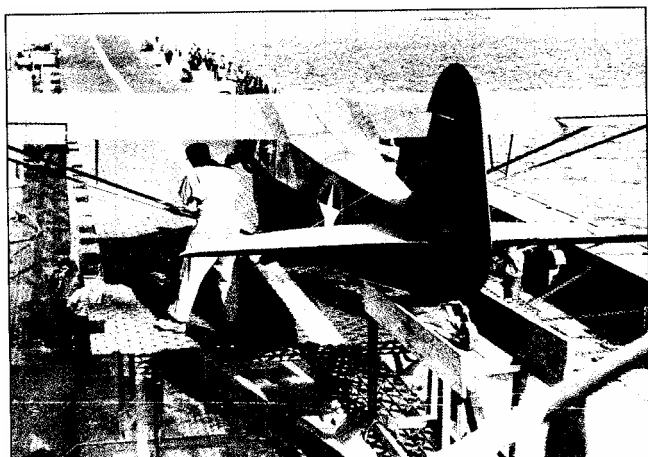
Op 10 juli 1943 in de vroege morgen, kwam de Amerikaanse landingsvloot aan bij de kust van Sicilië. Vóór Licata, onder het vuur van een Duitse kustbatterij, loste de LST 386 zijn eerste twee vliegtuigen, die met succes door de artilleriecommandant van de divisie voor eigen opdrachten werden ingezet. De twee andere L-4, waarvan er één was uitgerust met luidsprekers, werden onder het bevel geplaatst van de commandant van de ganse operatie, voor verbindingso opdrachten met de ontschepingsboten en voor geleidingsopdrachten van troepen, die op de Siciliaanse stranden waren ontscheept.

Omdat deze eerste operationele inwerkingstelling van het "team" LST/L-4 voldoende gaf, besloot het commando om ze nogmaals in te zetten tijdens de voorziene ontschepping op de westelijke kusten van het Italiaanse schiereiland. De operatie startte op 9 september 1943 vóór Salerno, ten zuiden van Napels. Deze keer waren er twee LST: de 386 en de 337, elk met 4 vliegtuigen aan boord. Het weer vóór Salerno hinderde dit keer de lancements: gezien het gebrek aan wind was enkel de vaarsnelheid van de LST op het nippertje aanvaardbaar voor deze moeilijke starts; één Piper ging trouwens bij de start verloren.

Na de val van Napels in oktober 1943 werd er besloten om een legerkorps te laten ontschepen achter de

50 km de Rome. Pour cette opération, c'est le LST 16 qui fut équipé d'un pont d'envol sur lequel les premiers essais furent faits par le Capitaine Alfred W. Schultz qui avait succédé à Devol comme patron des équipes de réglage des tirs d'artillerie. Doté de pas moins que dix L-4, le LST 16 arriva devant Anzio le 22 janvier 1944 et lança tous ses avions qui, leurs missions respectives accomplies, se posèrent sur le sol italien.

L'utilité de l'intervention précoce des observateurs aériens, dès la mise à terre des premières vagues d'assaut, étant indiscutablement démontrée et facilement réalisable, le commandement allié en Méditerranée fit donc inclure l'emploi des LST porte-avions dans les plans opérationnels des importants débarquements prévus sur les côtes du sud de la France. Le déroulement en a été décrit au début de ce récit mais nous y revenons brièvement pour



*Le L-4B du Capitaine Devol est prêt à décoller du LST 386 qui, face au vent, file à sa vitesse maximale d'environ 10 nœuds.*

*De L-4B van kapitein Devol is klaar om op te stijgen van de LST 386, die aan zijn maximumsnelheid van 10 knopen tegen de wind vaart.*

vijandelijke linies in de regio van Anzio/Nettuno op 50 km van Rome. Voor deze operatie werd de LST 16 ingezet, die was uitgerust met het vliegdek van waarop kapitein Alfred W. Schultz, opvolger van Devol als ploegleider voor afstelling van het geschut, zijn eerste proeven deed. Uitgerust met niet minder dan tien L-4, kwam de LST 16 vóór Anzio aan op 22 januari 1944; hij lanceerde zijn vliegtuigen, die na hun respectievelijke opdrachten uitgevoerd te hebben, landden op Italiaanse bodem.

Het nut van de vroegtijdige tussenkomst van luchtwaarnemers, juist na de landing van de eerste vlagen van stoottroepen was onweerlegbaar aangetoond en gemakkelijk te verwezenlijken. Het Geallieerde Commando voor de Middellandse Zee besloot aldus het gebruik van de LST landingsschepen te voorzien in de actieplannen voor volgende ontschepingen, die voorzien waren op de Zuid-Franse kusten. Het verdere verloop werd beschreven in het begin van dit verhaal, maar we komen er nog even op terug voor een woordje over de originele voorbereiding van de tussenkomst van de

*Pour le premier essai de décollage à partir de la piste improvisée du LST 386 navigant au large de Bizerte le 4 juillet 1943, la roulette de queue du Piper est posée sur une petite structure surélevée : à l'arrêt, l'avion est ainsi déjà « en ligne de vol » et le pilote voit bien l'étroite piste devant l'avion.*

*Voor de eerste startproef vanaf de geïmproviseerde baan van de LST 386, op vaart Bizerte op 4 juli 1943, werd het staartwiel van de Piper op een kleine verheven structuur geplaatst, zodat het vliegtuig stilstaand al in vliegstand is. Zodoende heeft de piloot goed zicht op de baan vóór het toestel*



dire un mot de l'originale préparation de l'intervention des L-4 en Provence.

### Atterrissages dans le port de Naples

C'est le LST 906, on l'a dit plus haut, qui fut désigné pour l'opération Dragoon. L'installation de son pont d'envol de 66m sur 5m (un beau progrès par rapport aux premiers essais de Bizerte en 1943!) fut faite à Palerme. Puis le navire alla s'amarrer le long d'un quai du port de Naples.

Le Piper étant un champion des décollages et atterrissages courts, il fut décidé que, pour éviter les fastidieux démontages et remontages des avions pour leur transport par route jusqu'au navire, les dix Cub viendraient en vol de l'aérodrome de Capodichino jusqu'à Naples où ils se poseraient sur le quai le long du LST 906. L'embarquement des avions par élingage eut lieu en juillet et fut suivi d'une sortie au large pour l'entraînement des pilotes : neuf décollages furent parfaits ; le 10<sup>e</sup> avion, sans mal pour son pilote, finit sa course dans l'eau après avoir pendant le roulement touché d'une aile la baignoire d'une mitrailleuse. Lorsque le LST rentra à Naples, les neuf autres Piper avaient depuis longtemps atterri à Capodichino.

En août, une semaine avant le débarquement dans le Midi de la France, dix L-4 sous les ordres du Capitaine Schultz vinrent une fois de plus se poser à Naples à proximité de leur « porte-Cub » sur lequel ils furent immédiatement élingués. Le LST largua les amarres pour s'en aller rejoindre la puissante armada en cours de formation pour le débarquement en Provence.

Les avions de Schultz furent ainsi les premiers à prendre l'air le 15 août 1944 devant Saint-Tropez, suivis le 19 août de 7 autres avions amenés de Corse par le même LST 906. Peu après, un nouveau venu, le LST 526 amena une douzaine de L-4 en renfort. Puis, des unités d'artillerie françaises ayant été débarquées dans ce secteur, les L-4 de la 1<sup>ère</sup> Division de la France Libre et de la 3<sup>e</sup> Division d'Infanterie Algérienne furent à leur tour engagés pour l'observation et le réglage des tirs contre les défenses allemandes de Marseille et de Toulon, contribuant directement à une marche rapide des troupes libératrices remontant dans l'est de la France.

Alphonse DUMOULIN

#### Sources

1) « *Memoirs of an Air Observation Post Officer* » par le Major Adrew Lyell, DFC – Picton Publishing Ltd 1985

L-4 in de Provence.

### Landingen in de haven van Napels.

We zagen het al, het was de LST 906 die aangeduid werd voor de operatie "Dragoon". De installatie van zijn vliegdek van 66 op 5 meter (een mooie verbetering tegenover de eerste proeven te Bizerte in 1943!) werd uitgevoerd in Palermo. Vervolgens ging het schip aanmeren aan de kade van de haven van Napels.

De Piper was kampioen in korte starts en landingen. Zo werd er beslist om de tijdrovende demontages en montages van de vliegtuigen voor hun transport over de weg naar het schip te vermijden. De tien Cubs zouden van het vliegveld van Capodichino naar Napels vliegen en op de kade naast de LST 906 landen. Het inschepen van de vliegtuigen gebeurde in juli en werd gevolgd door een oefenvaart om de piloten enige training te geven: negen starts werden perfect uitgevoerd; het tiende vliegtuig eindigde in het water, na met de vleugel een machinegeweerstand geraakt te hebben, zonder gevolgen voor de piloot. Als de LST terug in Napels aankwam, waren de andere negen Pipers al lang geland in Capodichino.

In augustus, één week vóór de ontschepping in Zuid-Frankrijk, landden tien L-4 onder het bevel van kapitein Schulz eens te meer te Napels in de buurt van hun "Cubschip", waar ze onmiddellijk werden ingeladen. De LST lichtte de ankers om de machtige Armada in vorming voor de ontschepping in de Provence te verwoegen.

De vliegtuigen van Schulz waren zo de eerste om op 15 augustus vóór Saint-Tropez op te stijgen. Op 19 augustus werden zij gevolgd door zeven andere die met dezelfde LST 906 uit Corsica aangevoerd waren. Kort daarop bracht een nieuwkomer, de LST 526, een twaalfstal L-4 in versterking. Na de ontschepping van de Franse artillerie-eenheden in deze sector, werden nadien de L-4 van de 1<sup>e</sup> divisie "France Libre" en de 3<sup>e</sup> Algerijnse infanteriedivisie ingezet voor observatie en geschutscorrectie tegen de Duitse stellingen van Marseille en Toulon. Op die manier droegen ze direct bij tot een snelle vordering van de bevrijdingstroepen in Oost-Frankrijk.

Alphonse DUMOULIN (Vertaling : Guido WUYTS)

#### Bronnen

1) "Memoirs of an Air Observation Post Officer" door

2) *Le Fana de l'Aviation* – Avril 2001 Editions Larivière  
- Clichy

3) « *Light planes at war – US Liaison aircraft in Europe 1942-1947* » par Ken Wakefield Tempel Press.

Majoor Anderw Lyell, DFC – Picton Publishing Ltd. 1985

2) « *Le Fana de l'Aviation* » – avril 2001 – Editions Larivière – Clichy.

3) “*Light planes at war – US liaison aircraft in Europe 1942 – 1947*”. Door Ken Wakefield – Tempel Press



*Sur cette carte de la Sicile et du sud de l'Italie, les lieux où des LST porte-avions furent engagés en appui des débarquements de Licata (10.07.1943), de Salerne (09.09.1943) et d'Anzio (22.01.1944).*

*Op deze kaart van Sicilië en het zuiden van Italië zijn de plaatsen aangeduid waar LST ingezet werden als ondersteuning van de landingen van Licata (10.07.43) Salerno (09.09.43) en Anzio (22.01.44).*

*Premier essai réussi : le Piper a quitté le pont d'envol et commence à virer au large de Bizerte.*

*Eerste geslaagde proef: de Piper verliet zojuist het dek en begint een bocht boven zee bij Bizerte.*





## Une randonnée au Bénin... en vélo et scooter électrique pour la bonne cause.

Le 18 novembre, Yves Martens, un jeune handicapé de 25 ans, atteint de la maladie des os depuis sa naissance, s'est envolé en Embraer à destination du Bénin, accompagné de son père et de l'Adjt Martin Cobbaut du 15 Wing. Ils y ont séjourné trois semaines dans le cadre d'une action de solidarité au profit d'UNICEF BE.

Notre colonel aviateur et cosmonaute Frank De Winne a accepté en tant qu' Ambassadeur Unicef d'un projet qui vise à venir en aide aux victimes de la traite d'enfants, fléau qui touche toute cette région d'Afrique, à patronner cette action.

L'objectif était de parcourir le Bénin, Yves à bord de son scooter électrique (et son inséparable Sniper), Martin en vélo et papa Charles dans une camionnette transformée en camping-car.

A leur grand étonnement, ils découvrent lors de leur arrivée à Cotonou que le bagage essentiel - la malle militaire de Martin qui avait été acheminée en C-130 quelques jours auparavant - a été égaré.

Après des recherches infructueuses, ils doivent se rendre à l'évidence : tous les effets personnels de Martin, le pédalier de son vélo..., l'ensemble de l'équipement spécifique Afrique pour toute l'équipe, (trousse premiers soins, pièces de rechange...etc) sont restés à bord du C-130 qui a continué sa route à destination du Congo où il doit opérer pendant un mois.

## Een tocht door Benin...per fiets en elektrische scooter voor het goede doel.

Op 18 november zijn Yves Martens, een jonge mindervalide (25) die sinds zijn geboorte lijdt aan een beenderziekte, samen met zijn vader en Adjt Martin Cobbaut van de 15 Wing met een Embraer naar Benin gevlogen. Ze hebben er drie weken doorgebracht in het kader van een solidariteitsactie ten gunste van UNICEF BE.

Onze kolonel-vlieger en kosmonaut Frank De Winne heeft als Unicef-ambassadeur voor een project om slachtoffers van de kinderhandel te helpen-- een belangrijke plaag in deze Afrikaanse regio -- aanvaard om deze actie te steunen.

Het was de bedoeling om dwars door Benin te rijden, Yves met zijn elektrische scooter (en zijn onafscheidelijke Sniper), Martin per fiets en vader Martens met een tot campingcar omgebouwde bestelwagen.

Groot was hun verbazing toen bleek dat de belangrijkste bagage -- de militaire reiskoffer van Martin -- die enkele dagen voordien per C-130 overgevlogen werd, niet in Cotonou aanwezig was. Na enig zoekingswerk stelden ze vast dat al zijn persoonlijke uitrusting (waaronder de pedalen van zijn fiets!) en de volledige specifieke Afrika-benodigdheden voor het ganse team...(EHBO, reserveonderdelen, enz) aan boord gebleven waren van het vliegtuig dat verder voor een maand naar Congo gevlogen was.





La décision est prise de faire appel à DHL afin de pouvoir récupérer la malle le plus rapidement possible. Après quelques jours d'attente, il devient évident que les normes d'envoi de colis en Afrique sont des plus floues, et ils décident sagement pour ne pas compromettre l'ensemble du projet, de prendre la route vers le Nord à destination de Natitingou (600km) avec l'équipement disponible. Pendant leur séjour dans la région de Cotonou, ils ont le temps de visiter les *must* touristiques, tel « Le Temple du Python », maison Voodoo du serpent, Ganvie le village esclave et le musée des esclaves à Ouida. Ils décident également...en guise d'échauffement (par quelque 40° dans l'après-midi) de parcourir la piste de 40 km construite par le Génie belge au départ de Possotomé.

Yves et Martin ne passent pas inaperçu lors de la traversée des principaux villages. Ils doivent souvent se frayer un chemin au travers des dizaines d'enfants qui essaient de les accompagner le plus loin possible. Avec son scooter silencieux, Yves leur apparaît comme un Ovni sur roue...

A Bonté, à mi-chemin de Natitingou, ils décident faute de liquidité (pas un seul Bancontact !) de poursuivre la route vers le Nord en véhicule. A Natitingou, l'accueil est particulièrement chaleureux au « Lycée Militaire de jeunes filles », que patronne notre Ecole Royal Militaire. Après quelques excursions dans la splendide région des cascades, ils entament la route du retour.

Mais l'Afrique ne serait pas l'Afrique si tout devait se passer comme prévu...

Lors du chargement des batteries ( tâche nocturne quotidienne), une variation de courant grille le système d'alimentation électrique du scooter. Pour Yves, c'est la mort dans l'âme qu'il doit laisser Martin poursuivre seul la route du retour. Tâche particulièrement rude, compte tenu de la chaleur et

DHL werd ingeschakeld in de hoop de koffer zo vlug mogelijk te recupereren. Maar toen duidelijk werd dat de normen van de expreskoerier in Afrika heel wat vervagen, werd wijselijk beslist de reis naar Natitingou in het Noorden (600km) te starten met de beschikbare uitrusting.

Tijdens hun verblijf in de streek van Cotonou werden de plaatselijke bezienswaardigheden bezocht ( "Le Temple du Python", het Voodoo-slangenhuis, Ganvie, het slavendorp en het slavenmuseum in Ouida). Ook werd de 40 km lange piste die door de Belgische Genie vanuit Possotomé gebouwd werd, als opwarming (rond de 40° 's namiddags...) verkend. Yves en Martin oogstten heel wat succes bij het doorkruisen van de meeste dorpjes. Ze werden constant omringd door een massa kinderen die hen al lopend en fietsend zo lang mogelijk probeerden te begeleiden. Met zijn geruisloze scooter leek Yves wel een UFO op wielen...

In Bonté, halfweg Natitingou, werd bij gebrek aan baar geld (geen enkele Bancontact!) beslist om met het voertuig verder naar het Noorden te rijden. In Natitingou was de ontvangst en het bezoek aan " le Lycée Militaire des Jeunes Filles" dat door de Belgische Koninklijke Militaire School ondersteund wordt, zeer hartelijk. Na enkele prachtige uitstapjes in de streek van de watervallen werd de terugtocht aangevat.

Maar Afrika zou Afrika niet zijn mocht alles verlopen zoals gepland...

Bij het laden van de batterijen (dit gebeurde elke avond) werd een spanningsschommeling fataal voor de elektrische aandrijving van de scooter. Voor Yves zat de operatie erop. Met pijn in het hart moet hij Martin voortaan alleen laten rijden. Geen eenvoudige klus op die stofferige wegen en de bijna ondraaglijke hitte. Maar Martin "is geen simpele", zoals ze in Meldert zeggen. Hij heeft al heel wat ervaring met langdurige tochten (Santiago de Compostella in Galicië, Rome en verleden jaar Ste Mère Eglise-



de l'état poussiéreux des routes. Mais Martin en a vu d'autres. N'a-t-il pas déjà par le passé rejoint St-Jacques de Compostelle, Rome et l'an passé avec Yves, parcouru la voie de la Liberté de Ste Mère Eglise à Bastogne.

Arrivé à Bonté, ils rejoignent Possotomé en véhicule, pour jouir au bord du lac d'un repos bien mérité, avant le long vol de retour en Belgique.

Le 11 décembre, nos trois aventuriers atterrissent en C-130 à Melsbroek. La famille, quelques amis et connaissances, leur réservent un accueil chaleureux et les félicitent pour leur courageux périple.

En ce qui concerne le sponsoring, UNICEF a déjà fait savoir que l'on pouvait parler d'un succès. Mais l'opération ne se termine que fin janvier. Il est donc encore possible de contribuer à cette opération en effectuant un versement à UNICEF BE, N° 000-0000055-55 avec la mention « Ops Bénin Yves Martens ». (Attestation fiscale délivrée par Unicef à partir de 30 €).

Et la malle me direz-vous avec raison... ? Elle est arrivée à Cotonou le 7 décembre. Mais il ne fut pas possible de la récupérer à temps pour la mettre à bord du C-130. Mauvaise volonté ? ... certainement pas...une question de normes différentes. Elle a atterri à Zaventem exactement un mois après avoir quitté son propriétaire...Ignorée, forcée, maltraitée, mais heureuse de rentrer au pays... à temps pour les fêtes.

Michel Mandl

Bastogne samen met Yves). Eens te Bonté aangekomen werd verder tot Possotomé gereden om er naast het meer even te pauzeren vóór de lange terugvlucht naar België.

Dit gebeurde op 11 december met een C-130. Omringd door vrienden, kennissen en regionale tv werden onze drie avonturiers warm onthaald en gelukgewenst voor hun moedige tocht.

Wat de sponsoring betreft, heeft UNICEF laten weten dat ze de actie nu al als een succes beschouwen. Maar de operatie wordt pas eind januari beëindigd. Er is dus nog tijd om een bijdrage te storten op het N° 000-0000055-55 van UNICEF BE – Brussel, met de melding “Ops Benin Yves Martens”. (Fiscaal attest geleverd door Unicef vanaf 30 €).

En de koffer, zult u terecht vragen. Die is op 7 december in Cotonou toegekomen maar men is er niet in geslaagd om hem tijdelijk aan boord van de C-130 te krijgen. Slechte wil? Zeker niet, alleen een kwestie van andere normen. Hij is in Zaventem toegekomen juist een maand na zijn eigenaar verlaten te hebben. Vergeten, geforceerd, mishandeld, maar gelukkig terug thuis voor het kerstfeest!

Michel Mandl

# LE MEMORIAL DE L'AVIATION BELGE

Le Mémorial a été créé par notre association à la fin de l'année 2003. Il veut être un lieu du souvenir ouvert à des personnages éminents de l'aéronautique de Belgique qui se sont signalés par des faits exceptionnels ou par des réalisations marquantes dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace.

Cet album fut présenté pour la première fois aux membres lors de l'Assemblée Générale de mars 2004. Il contenait alors trois dossiers, consacrés respectivement à **NICOLAS FLORINE**, pionnier belge de l'hélicoptère, à **MICHEL TERLINDEN**, Président-fondateur des « Amis du Musée de l'Air et de l'Espace », et à **ALEX JANSSENS**, pilote-moniteur émérite et champion international de voltige aérienne. Pendant l'AG, des tirés à part de ces textes d'hommage furent remis aux représentants de ces familles des personnages éminents.

En novembre 2004, un nouveau dossier a été présenté et accepté par le Conseil d'administration. Il est consacré à **JAN OLIESLAGERS**, le « diable anversois », pilote-pionnier des années 1910, pilote de chasse de la Grande Guerre et « inventeur » de la version air de la célèbre mitrailleuse Lewis, modifiée par lui pour le combat aérien. Il fut en 1937 un des pionniers-fondateurs de notre association ; avec ses confrères, anciens pilotes de guerre, il la baptisa du nom de « Vieilles Tiges Belges ».

D'autres textes sont en préparations, notamment en hommage aux nombreuses réalisations pionnières de l'ingénieur **ALFRED RENARD**, inventeur et industriel précurseur dans la conception et la fabrication de moteurs et d'avions à usages civils et militaires.

Chaque nouvelle candidature à l'inscription au Mémorial de l'Aviation belge doit être présentée au Conseil d'administration par au moins deux parrains, membres de l'association, qui prennent en charge la recherche des documents et informations nécessaires à la rédaction du dossier relatif à la personne dont ils proposent l'inscription. Les membres sont invités à prendre, nombreux, l'initiative de rédiger un texte d'hommage à une personne (ou groupe de personnes) ayant contribué à l'essor et au renom de notre aéronautique. Un modèle pro-format du contenu-type du dossier à présenter au CA peut

# HET GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Het gedenkboek is door onze vereniging in het leven geroepen eind 2003. Het moet een plaats van herinnering worden die openstaat voor markante persoonlijkheden uit de Belgische lucht- en ruimtevaart, die opmerkenswaardige daden hebben gesteld of bijzondere realisaties in het domein van de lucht- en ruimtevaart.

Dit album werd voor het eerst aan de leden voorgesteld tijdens de Algemene Ledenvergadering van maart 2004. Het bevatte toen drie dossiers, resp. gewijd aan **NICOLAS FLORINE**, Belgisch helikopterpionier, aan **MIKE TERLINDEN**, Stichter-voorzitter van de 'Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum' en aan **ALEX JANSSENS**, eminent instructeur-piloot en internationaal kampioen luchtacrobatie. Tijdens de AV werden uittreksels van deze teksten aan de afgevaardigden van hun familie overhandigd.

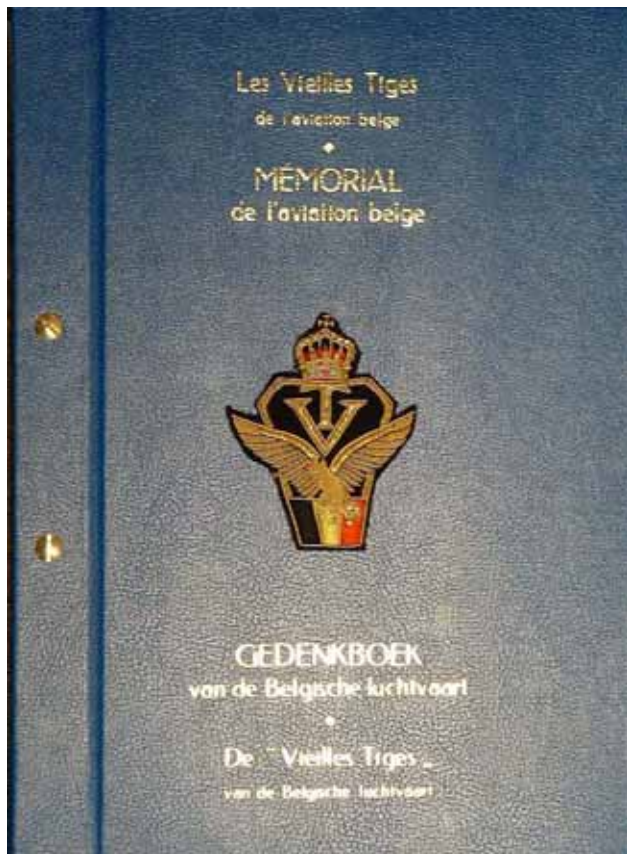
In november 2004 werd een nieuw dossier aangeboden en door de Raad van Bestuur aanvaard. Het is gewijd aan **JAN OLIESLAGERS**, de 'Antwerpse duivel' en pionier-piloot uit de jaren 1910. Hij was jachtpiloot tijdens de Grote Oorlog en 'uitvinder' van het befaamde Lewis-machinegeweer dat hij had aangepast voor luchtgevechten. In 1937 was hij een van de stichters van onze vereniging; met zijn wapenmakers gaf hij ze de naam van 'Vieilles Tiges'.

Andere teksten zijn in voorbereiding, meer bepaald ter ere van de talrijke verwezenlijkingen van ingenieur **ALFRED RENARD**, uitvinder en industriële voorloper bij het concept en de bouw van motoren en vliegtuigen, zowel voor militaire als voor civiele toepassingen.

Elke nieuwe kandidatuur voor inschrijving in het Gedenkboek voor de Belgische Luchtvaart dient door minstens twee peters voorgelegd te worden aan de Raad van Bestuur; zij moeten leden van de vereniging zijn en het opzoeken van de nodige documenten en inlichtingen op zich nemen, die noodzakelijk zijn

être obtenu en s'adressant à un administrateur.

Lors de la toute prochaine Assemblée Générale de mars 2005, le Mémorial pourra être vu et consulté par les participants au cours de notre amical rassemblement annuel. Un tiré à part sera officiellement remis à une personne de la famille Olieslagers.



voor het opstellen van het dossier van de persoon, voor wie zij de inschrijving voorstellen. Onze leden worden gevraagd om in groten getale het initiatief te nemen en een tekst op te stellen ter ere van een persoon (of een groep personen) die bijgedragen heeft tot de bloei en de faam van onze luchtvaart. Een blanco-formulier met voorbeeld van de inhoud van een dossier zoals dat op de Raad van Bestuur moet voorgelegd worden, kan bij een bestuurslid verkregen worden.

Tijdens de Algemene Ledenvergadering van volgende maand maart 2005, kan het Gedenkboek door de leden worden ingekeken en geraadpleegd in de loop van die dag. Een uittreksel zal dan officieel worden overhandigd aan iemand van de familie Olieslagers.

Alphonse DUMOULIN

## Le saviez-vous ?

## Wist u dat ... ?

- Le 25 mai 2004 à l'Ambassade de France, quatre membres des VTB ont été nommés chevaliers de la Légion d'Honneur pour leur conduite lors de la bataille de Normandie en 1944. Il s'agit du Baron M. Donnet et des messieurs Robert Bladt, Georges Jaspis et Robert Laurent.
- Op 25 mei 2004 werden in de Franse Ambassade vier leden van de VTB tot ridder in het Légion d'Honneur benoemd voor hun gedrag tijdens de slag om Normandië in 1944. Het betreft baron M. Donnet en de heren Robert Bladt, Georges Jaspis en Robert Laurent.
- Le 24 octobre 2004, l'aérodrome de Dreux en France a été rebaptisé Aérodrome Georges Libert en l'honneur de compatriote.
- Op 24 oktober 2004 werd het vliegveld van dreux in Frankrijk omgedoopt tot Aérodrome Georges Libert, als eerbetoon aan onze landgenoot.
- Contrairement à ce que beaucoup entre nous croient, la Force Aérienne en tant que telle n'a pas été dissoute, mais ses moyens opérationnels ont été regroupés dans une 'composante'. Nous comptons revenir sur cette problématique dans le bulletin suivant.
- In tegenstelling tot wat velen aannemen werd de Luchtmacht als zodanig niet opgeheven, haar de operationele middelen werden gehergroepeerd in een 'component'. Wij zijn van plan om in het volgende nummer op dit probleem terug te komen.

**Président d'honneur - Erevoorzitter**  
Léon BRANDERS

**Vice-président d'honneur - Ere vicevoorzitter**  
Jacques DÔME

**Membres d'honneur - Ereleden**

Son Altesse le prince Antoine DE LIGNE  
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,  
Président national des Vieilles Tiges de France  
Monsieur Camille MONTAIGU, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises.  
Monsieur Léopold HEIMES

Monsieur Jean-Rodolphe WILLI, président  
de l'association des vétérans du vol à moteur  
de l'Aéroclub de Suisse  
Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Achille VANHEE

\*\*\*

**RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Membres du bureau - Leden van het bureau**

Voorzitter - Président	Jean KAMERS	02 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067 79 03 37
Vice-voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 <a href="mailto:cloeckart@pandora.be">cloeckart@pandora.be</a>
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* <a href="mailto:robert.feullen@belgacom.net">robert.feullen@belgacom.net</a>
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* <a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a>

**Autres membres du conseil- Andere leden van de beheerraad**

Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79*
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 58 10 86
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Wilfried TERSAGO	011 68 98 78* - <a href="mailto:wilfried.tersago@pandora.be">wilfried.tersago@pandora.be</a>
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - <a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>
Jean-Pierre HERINCKX	02 02 343 93 77 - <a href="mailto:jph5@skynet.be">jph5@skynet.be</a>

(\* = Fax incl.)

Secrétariat - Secretariaat  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax: 013 312 870  
E-mail :  
[robert.feullen@belgacom.net](mailto:robert.feullen@belgacom.net)

[www.maisondesailles.be/vieillestiges](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges) et cliquer sur le logo  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges) en op het logo klikken



**Banquet annuel du 19 mars 2004  
BILLET D'INSCRIPTION**

à faire parvenir à: Robert FEUILLEN  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

**NOM:** .....

**Prénom:** .....  
sera accompagné  
par: .....

**Soit au total:** ..... **personne(s)**

Je souhaite partager la table avec:

**ou:** .....

**Clôture des inscriptions le samedi 12 mars**

**NOTE:**

1. Votre inscription ne sera définitive qu'après réception de votre versement.
2. Dans la mesure du possible, votre table sera organisée selon votre souhait *sauf, si votre inscription effective est reçue tardivement.* Veuillez aussi tenir compte que le nombre maximal de convives par table est limité à 10.



**19 mars 2004  
Assemblée générale statutaire  
PROCURATION**

Je soussigné(e) .....  
donne pouvoir par la présente à:

.....  
à l'effet de me représenter à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 19 mars 2004 à 10,45 heures à l'hôtel Hilton, Salle Léopold, 27<sup>ème</sup> étage, 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*"

**Jaarlijks banket van 19 maart 2004  
INSCHRIJVINGSBRIEFJE**

te sturen naar: Robert FEUILLEN  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

**NAAM:** .....

**Voornaam:** .....  
vergezeld  
van: .....

**Het zij:** ..... **perso(o) n(en)**

Ik wens de tafel te delen met:

**of:** .....

**Afsluiting van de inschrijvingen: zaterdag 12 maart**

**NOTA:**

1. Uw inschrijving zal uiteraard pas definitief zijn na ontvangst van uw storting.
2. Er zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met uw wens, *behalve indien we uw inschrijving te laat ontvangen.* Gelieve er rekening mee te houden dat het maximum aantal gasten per tafel beperkt is tot 10.



**19 maart 2004  
Algemene statutaire vergadering  
VOLMACHT**

Ik ondergetekende: .....  
verleen hierbij volmacht aan:

.....  
teneinde hem te vertegenwoordigen op de algemene statutaire vergadering die zal plaats hebben op zaterdag 19 maart 2004 om 10,45 uur in het Hilton- hotel, zaal Leopold, 27<sup>ste</sup> verdieping, Waterloolaan 38 te Brussel, deel te nemen aan alle beraadslagingen en te stemmen 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*"



