

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin

*

N° /2006
Januari-februari-maart
Janvier-février-mars
2006

*

27^{ème} année – 27ste 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 25 MAART 2006

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE LE SAMEDI 25 MARS 2006

VZW

DE “VIEILLES TIGES”

VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

ASBL

LES VIEILLES TIGES

DE L'AVIATION BELGE

Numéro 1/2006
27ième année
Janvier-f évrier-mars
2006

*

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

*

Site web

www.maisondesailles.be/vieillestiges

cliquer sur le logo

*

Compte bancaire

210-0619966-91

*

Cotisation

Belgique : 20,00 euros
(veuves : 10,00 euros)
Etranger : 25,00 euros
(Veuves : 13,00 euros)



Nummer 1/2006
27ste jaar
januari-februari-maart
2006

*

Sociale zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 bus 13
1000 Brussel

*

Website

www.huisdervleugels.be/vieillestiges

en het logo aanklikken

*

Bankrekening

210-0619966-91

*

Bijdrage

België: 20,00 euro
(weduwen: 10,00 euro)
Buitenland: 25,00 euro
(Weduwen: 13,00 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
Jean-Pierre Decock
Herman Dewulf
Jean-Claude Dispaux
Patrick De Roeck
Michel Mandl

*

Vertalers – Traducteurs

Marie-Christine Lybaert
Paul Buyse
Wilfried Tersago

INHOUD VAN BULLETIN 1/2006

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- In memoriam Hubert Mojet
- Uitnodiging Alg. Vergadering
- Sahara-expeditie naar Niger
- De Atlantische Oceaan in een Cessna 172
- M212 trainer
- Kerkhof Sint-Agatha / Musée Lallemand
- Uitstap Lelystad
- Eerste Belg op A380

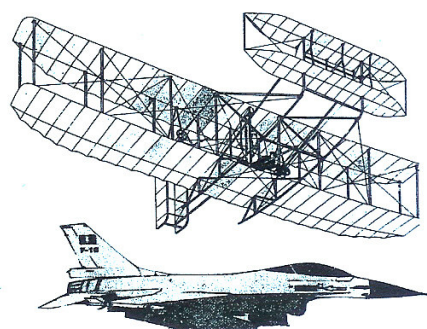
SOMMAIRE DU BULLETIN 1/2006

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- In memoriam Hubert Mojet
- Invitation Ass. Générale
- Expédition saharienne au Niger
- L'océan atlantique en Cessna 172
- M212 trainer
- Cimetière à Berchem-Ste-A / Musée Lallemand
- Excursion Lelystad
- Premier Belge sur A380

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:

12 mei /le 12 mai 2006



Het woordje van de voorzitter

Le mot du président

Niettegenstaande het jaar 2006 al flink gevorderd is, stuur ik u allen mijn oprechte wensen. De oorzaak hiervan is natuurlijk dat ons eerste bulletin pas in de maand februari verschijnt.

Over het voorbije jaar zijn we betrekkelijk tevreden. Indien we het vergelijken met andere verenigingen, stellen we vast dat ons ledenaantal stabiel blijft. De aanwerving van nieuwe leden compenseert het verlies door overlijdens en helaas ook zij die vergeten zijn hun jaarlijkse bijdrage te betalen. Maar onze toestand zou nog kunnen verbeteren indien elk van ons een nieuw lid zou aanbrengen. Tussen de honderden actieve en op rust gestelde vliegeniers die ons nog niet kennen, zijn er allicht enkelen met wie wij onze gelederen zouden aanvullen om een sterkere vereniging te maken en ons voortbestaan te verzekeren.

In 2005 betreuren wij het heengaan van onze ereondervoorzitter Jacques Dôme, ons erelid Z.H. prins Antoine de Ligne en twee leden van de Raad van Bestuur: Jacques Roeland en Hubert Mojet. Zij zullen in ons geheugen blijven voortleven als toegewijde leden van het vliegwezen. Een volledige lijst van alle overledenen zal vermeld worden in de notulen van de Algemene Vergadering in het bulletin van 15 mei.

Onze activiteiten in 2005 kenden een groot succes. De belangrijkste waren: de Algemene Vergadering en het jaarlijkse banket op 19 maart, de uitstap In Flander's Fields op 14 april, de plechtigheid in Vroenhoven op 11 mei en de plechtigheid op het Ereperk der vliegeniers op 1 november.

Op 11 januari jl. hebben een aantal leden het geluk gehad een buitengewone voordracht te kunnen bijwonen, gehouden door de heren Bob Berben en Benoît Siméon, de Belgische winnaars van de Gordon Bennett Cup 2005. Ze waren vertrokken uit Albuquerque om te landen in het noordoosten van Canada, na een tocht van 3400 km en 65 vlieguren. Dit is een nieuw wereldrecord. Traditiegetrouw zal de volgende wedstrijd op 9 september in België, in Waasmunster plaatshebben. Om deze topprestatie te belonen, hebben we beslist om deze twee ballonvaarders tot ereleden te benoemen.

Op de tweede woensdag van de maand hoop ik u voor de lunch in het Huis der Vleugels te ontmoeten. Ik reken tevens op een massale deelneming aan de Algemene Vergadering en het daarop volgende banket.

Malgré que l'année 2006 soit déjà bien entamée, je vous adresse mes vœux très sincères de bonheur. La parution du premier bulletin de l'année en février en est évidemment la cause.

Nous sommes relativement satisfaits de l'année écoulée. Si nous nous comparons à d'autres associations, nous sommes heureux de constater que le nombre d'affiliés est stable. Le recrutement de nouveaux membres compense la perte due aux décès et hélas, à ceux qui oublie de régler leur cotisation annuelle. Mais nous pourrions encore améliorer notre position, car si chacun de nous recrute un nouveau membre parmi les centaines d'aviateurs actifs ou retraités qui ne nous connaissent pas encore, nous renforçons nos rangs, nous créons une association forte et nous assurons sa pérennité.

En 2005 nous avons déploré la perte de notre vice-président d'honneur Jacques Dôme, celle de notre membre d'honneur, S.A. le Prince Antoine de Ligne et deux membres du conseil d'administration: Jacques Roeland et Hubert Mojet. Ils resteront dans notre mémoire comme de grands aviateurs et des membres dévoués à l'aviation. La liste complète des disparus paraîtra dans le procès-verbal de l'assemblée générale du 25 mars qui sera publié dans le bulletin du 15 mai.

Nos activités en 2005 ont connu un grand succès. Citons les principales: l'assemblée générale et le banquet annuel du 19 mars, l'excursion In Flanders Fields à Ypres le 14 avril, les cérémonies du 11 mai à Vroenhoven et du 1er novembre à la Pelouse d'honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles.

Le 11 janvier dernier, une cinquantaine de membres ont eu le privilège d'assister à une causerie remarquable donnée par MM. Bob Berben et Benoît Siméon, les vainqueurs belges de la Coupe Gordon Bennett 2005. Décollé d'Albuquerque, ils se sont posés dans le nord-est du Canada après avoir parcouru 3400 km en 65 heures de vol. Record du monde. Comme le veut la tradition, la prochaine épreuve sera disputée en Belgique, au départ de Waasmunster le 9 septembre. Nous vous tiendrons au courant. Pour honorer cet exploit, nous avons décidé de nommer nos deux aéronautes membre d'honneur de l'association. Le diplôme leur sera remis à l'assemblée générale du 25 mars prochain.

Je vous donne rendez-vous le deuxième mercredi du mois pour le lunch mensuel à la Maison des Ailes et je compte sur une participation massive à notre assemblée générale et au banquet qui suivra.

Jean Kamers

NIEUWS VAN DE VERENIGING

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Albert VAN HAMME, le 20 octobre. Ancien RAF et Faé.

Baronne d'OTREPPE de BOUVETTE, date inconnue.

Marcel VLEUGELS, ancien RAF, date inconnue.

Hubert MOJET, le 12 novembre. Administrateur VTB (voir In Memoriam plus loin dans ce bulletin – Zie In Memoriam wat verder in dit nummer).

Georges DURAND, date inconnue.

Mme Marie de FABRIBECKERS de CORTILS et GRACE, le 17 novembre.

Guido DEROM, le 3 décembre.

Georges VAN STEENKISTE, le 24 décembre.

Daniel FAVRESSE, le 16 janvier.

Mme VAN MOSSEVELDE, le 15 janvier.

Nous présentons nos condoléances sincères aux familles.

Wij bieden de families onze oprechte deelneming aan.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

CORNELISSENS Lodewijck

Ed. Van Steenbergelaan 48, 2100 DEURNE

Tel : 03 3210446 – fax 03 2934505 – gsm: 0477 623423

E-mail: lodewijck.cornelissens@pandora.be

Aanvaard als VT

FEUILLEN Jean-Luc

Wijngaardstraat 4, 3290 DIEST

Gsm: 0473 961440

Aanvaard als VT

MATHUVIS Georges

Koningshofweg 4, 3520 ZONHOVEN

Tel: 011 821258 – fax: 011 824432 – gsm: 0478 567438 – e-mail: gm@flite.be

Aanvaard als VT

WAUTERS Jos

Avenue Molière 14/8, 1300 WAVRE

Tél & fax: 010 241394 – gsm : 0476 468453 – E-mail : jwauters@tentwelve.com

Admis VT

STOCKMAN Daniel

Rue de la Jonchaie 23, 1040 BRUXELLES

Tél & fax : 02 7366171 – gsm : 0474 781431 – E-mail : dany.stockman@skynet.be

Adlis membre adhérent

HADERMANN Leon

Merelsstraat 11, 3078 EVERBERG

Gsm : 0475 816078

Aanvaard als VT

MICHEL José
Jan Vanloylaan 16, 8670 KOKSIJDE
Gsm: 0477 246689
Aanvaard als VT

SAUBLENS Gilbert
Rue du Blanc Poil 17, 1370 JODOIGNE
Tél : 010 812731 – Gsm : 0478 662798 – E-mail : g.saublens@skynet.be
Admis VT

BEYAERT Hans
Kerkkouterede 81, 9070 DESTELBERGEN
Tel & fax : 09 2281991 – gsm : 0479 319937 – e-mail : hans.beyaert@skynet.be
Aanvaard als VT

CARLIER Philippe
Avenue de l'Equerre 42/207, 1348 OTTIGNIES LOUVAIN-LA-NEUVE
Tél : 010 451320 – GSM: 047 732972 – E-mail : philcarlier@swing.be
Admis VT

EVERAERT Guy
F. Lousbergskaaï 60, 9000 GENT
Tel : 09 2255460
Aanvaard als VT

EVERAERT Theo
Vlieghavenlaan 106, 3140 KEERBERGEN
Tel & fax: 015 233394 – gsm: 0477 324084 – e-mail: theo.everaert@scarlet.be
Aanvaard als VT

MULLER André
Rue de Milmort 37, 4680 HERMEE
Tél & fax: 04 2784063 – GSM: 0475 572327 – E-mail: dd_muller@hotmail.com
Admis VT

RASQUIN Janine
Zoutleeuwsesteenweg 122, 3803 SINT-TRUIDEN
Tel & fax: 011 683945 – gsm: 0475 965019
Aanvaard als

VROENHOVEN 11 mei - mai 2006

Op donderdag 11 mei ek. komen we traditiegetrouw weer samen om 10.45 uur aan de parking bij de kerk van Vroenhoven. Er is dit jaar geen misviering, enkel de plechtigheid met receptie achteraf.

Le jeudi 11 mai prochain, nous nous fixons rendez-vous à 10.45 heures au parking près de l'église de Vroenhoven. Cette année, il n'y aura pas de messe, uniquement la cérémonie suivie d'une réception.

Hubert Mojet : une vie vouée au vol à voile

Hubert Mojet, administrateur des Vieilles Tiges de Belgique depuis fort longtemps, est décédé en novembre 2005 après une brève et rapide dégradation de son état de santé. Affable, alerte et vif d'esprit malgré ses 88 ans, tous ceux qui ont connu Hubert Mojet l'appréciaient et, lorsque nous l'évoquions dans le cercle restreint de ceux qui l'avaient côtoyé entre autres lorsqu'il était administrateur de l'Aéro-Club Royal de Belgique, nous ne pouvions guère nous empêcher de le qualifier – affectueusement – de « gamin de 80 ans »... Hubert Mojet a porté haut et fort jusqu'à la fin sa passion du vol à voile, lui qui en était l'un des pionniers, au sens épique du terme ...

Né en juin 1917, Hubert Mojet s'est très tôt intéressé à l'aviation et, encore adolescent, avait conçu les plans et construit un superbe planeur tridérive de quelque 1,50 m d'envergure ; les plans tout faits étaient rares au milieu des années 30 et les boîtes de construction encore plus ! Hubert Mojet a ensuite logiquement progressé vers le vol à voile. Il mit le pied à l'étrier (c'est le cas de le dire !) en 1936 en faisant des sauts de puce à Zellik sur SABCA Junior, le planeur-poutre de début. Par contre, Hubert Mojet affirmait que ses vrais débuts de vélivole se firent à Pâques 1936, lors du fameux camp de vol à voile de La Panne où il vola en monoplace Prüfling.

Un des grands souvenirs d'Hubert Mojet fut sa participation au camp organisé durant l'été 1938 avec les vélivoles allemands à Marburg am Lahn. Il y eut le privilège de voler en biplace Kranich, le fin du fin de l'époque...

Puis vint la mobilisation et Hubert Mojet fut rappelé dans son régiment d'infanterie où il fit la « Campagne des 18 jours » jusqu'à la Lys, ultime ligne de défense des troupes belges. Il y fut blessé et, hospitalisé lors de

Hubert Mojet: een leven gewijd aan zweefvliegen

Hubert Mojet, sinds lang een bestuurder van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, is in november 2005 overleden na een korte en snelle aftakeling van zijn gezondheid. Hij was een beminlijk man, alert en schrander ondanks zijn 88 jaar. Iedereen die Hubert Mojet heeft gekend, apprecieerde hem. Wanneer we in zijn besloten vriendenkring waren van wie hem gekend hadden toen hij o.a. bestuurder was van de Koninklijke Belgische Aëroclub, konden we het niet laten om hem –liefdevol– « knulletje van 80 jaar » te noemen... Hubert Mojet droeg de zweefvliegerij altijd in zijn hart, hij was er een pionier van in de grootse betekenis van het woord ...

Hubert Mojet is geboren in juni 1917. Hij toont al vroeg belangstelling voor de luchtvaart en had als jongeman al de plans uitgetekend voor een prachtige zwever met drie staartvlakken en zo een 1.5 meter spanwijdte. Hij had die dan ook gebouwd, ook al waren plans en bouwpakketten in de jaren dertig een grote zeldzaamheid! Hubert Mojet is dan logischerwijze geëvolueerd naar de zweefvliegerij. In 1936 begint hij in Zellik met wat kleine sprongetjes op een SABCA Junior, het initiële balk-zweefvliegtuig. Maar Hubert Mojet hield vol dat zijn echte debuut op zweefvliegtuig dateerde van Pasen 1936, tijdens het beroemde zweefvliegkamp in De Panne waar hij solo vloog op een Prüfling eenzitter.

Een van zijn dierbare herinneringen was zijn deelneming aan het kamp dat in de zomer van 1938 werd ingericht met Duitse zweevers in Marburg am Lahn. Hij had er het voorrecht om op Kranich tweezitter te vliegen, toen het neusje van de zalm ...

Kwam de mobilisatie en Hubert Mojet werd opgeroepen naar zijn infanterieregiment, waarmee hij de Achttiendaagse Veldtocht meemaakte tot aan de



*A bord d'un Grunau Baby « butin de guerre » à Nancy en août 1948.
Aan boord van een Grunau Baby, « oorlogsbuit » in Nancy in augustus 1948.*



Hubert Mojet à bord du Prüfling à Pâques 1936 à La Panne.

Hubert Mojet in een Prüfling tijdens Pasen 1936 in De Panne

la capitulation de l'armée belge, cela lui permit d'échapper à la captivité en Allemagne. Il parvint ensuite à obtenir un emploi au secours d'hiver, ce qui lui permit de rejoindre la résistance, mais Hubert Mojet est toujours demeuré modeste et discret sur la période 1940-45...

Comme de bien entendu, le démon du vol à voile ressurgit dès la Libération et, grâce au matériel du club Raoul Vilain XIII sorti des planques de la guerre, un camp fut organisé à Ouffet dans les Ardennes dès août 1945. Grâce à ses bonnes relations avec les Français disposant d'un important parc de planeurs, Hubert Mojet mit sur pieds un camp au plateau de Malzéville (Nancy) en août 1948.

C'est au départ de Temploux qu'Hubert Mojet effectua son premier grand vol de distance en ralliant Meaux, à l'est de Paris, le 25 juillet 1952 à bord d'un Grunau Baby (17 de finesse, les anciens apprécieront !).

Hubert Mojet poursuivit inlassablement l'ingrate mais indispensable tâche de moniteur du Club National d'Aviation dans les années 60, 70 et 80 et forma maints jeunes au pilotage de planeurs dont ses deux fils, l'aîné Thierry étant breveté en 1966.

Mais comme la vie n'est pas un long fleuve tranquille, Hubert Mojet perdit son épouse au début des années 90, ce qui dégrada sur son état de santé au point que sa licence fut suspendue. Mais la rage de voler eut le dessus et, deux ou trois ans plus tard, il disposait à nouveau de sa licence de pilote. Il me déclarait, à la fin de l'été 2001 et avec une étincelle dans les yeux, qu'il

Leie, de l'ultime verdedigingslijn van het Belgisch Leger. Hij werd er gekwetst en tijdens de capitulatie gehospitaliseerd, waardoor hij ontsnapte aan gevangenschap in Duitsland. Hij kon toen een job bemachtigen bij de Winterhulp, waardoor hij de weerstand kon vervoegen. Maar Hubert Mojet is altijd erg stilzwijgend en discreet geweest over de periode 1940-1945...

Na de bevrijding kreeg de zweefvliegerij natuurlijk opnieuw de wind in de zeilen. Dankzij het materieel van de club Raoul Vilain XIII dat ze had verborgen, werd er in Ouffet in de Ardennen vanaf augustus 1945 een kamp georganiseerd. Door zijn goede contacten met de Fransen die een groot park van zweefvliegtuigen hadden, organiseerde Hubert Mojet in augustus 1948 een kamp op het plateau van Malzéville (Nancy).

Vanuit Temploux zou Hubert zijn eerste grote afstandsvlucht uitvoeren door op 25 juli 1952 tot in Meaux, ten oosten van Parijs, te vliegen aan boord van een Grunau Baby (fijnheid 17, anciens zullen zoiets weten waarderen!).

Onvermoeibaar vervult Hubert Mojet in de jaren 60, 70 en 80 de ondankbare maar noodzakelijke taak van instructeur bij de Nationale Luchtvaartclub. Hij zal tal van jongeren de beginselen bijbrengen van het zweefvliegen, onder wie zijn beide zoons en van wie de oudste Thierry in 1966 zijn brevet krijgt.

Maar het leven is geen lang en rustig verhaal: Hubert Mojet verloor zijn echtgenote begin jaren 90, wat zijn gezondheid zozeer beïnvloedde dat zijn vlieglicentie

avait volé près de deux heures le dimanche précédent, entre Namur et Dinant, et que ça pompait ferme sur la Meuse.

Hubert Mojet a voué sa vie à sa famille et à l'aviation. Son entrain – fréquemment soutenu par son accordéon dont se souviendront de nombreux vélivoles et Vieilles Tiges – et sa grande disponibilité enchantaient ceux qui le côtoyaient. Nous nous souviendrons longtemps d'Hubert Mojet qui s'est envolé pour l'éternité – de ses propres ailes et bien entendu sans moteur – ce 12 novembre 2005...

Jean-Pierre Decock



werd opgeschort. Maar de vliegrage kreeg de bovenhand en een jaar of twee; drie later had hij zijn licentie terug. Op het einde van de zomer van 2001 vertelde hij me nog met kleine pretoogjes dat hij de zondag voordien nog twee uur had gevlogen tussen Namen en Dinant, en dat het boven de Maas erg pompte.

Hubert Mojet heeft zijn leven gewijd aan zijn gezin en aan de vliegerij. Zijn opgewektheid – vaak ondersteund door zijn accordeon, wat vele zweefvliegers en Vieilles Tiges zich nog zullen herinneren– en zijn grote beschikbaarheid waren voor zijn vriendenkring bijna betoverend. We zullen ons nog lang Hubert Mojet herinneren, hij die de eeuwigheid is ingevlogen – op zijn eigen vleugels en uiteraard zonder motor – op 12 november 2005...

Jean-Pierre Decock

SAR le Prince Albert de Liège s'entretenant avec Hubert Mojet lors du premier challenge Victor Boin en juillet 1956.

ZKH Prins Albert van Luik onderhoudt zich met Hubert Mojet tijdens de Victor Boin-challenge in juli 1956.

Mimi et Hubert Mojet dans le Rhönlerche du CNA.

Mimi en Hubert Mojet in de Rhönlerche van de CNA.



Assemblée générale ordinaire

CONVOCAATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra le samedi 25 mars 2006 à 11,00 heures dans la salle Léopold au 26^{ème} 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 de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2006. Les membres de la catégorie « Adhérent » sont cordialement invités à participer à cette assemblée mais n'ont pas droit de vote.

Très important

Une modification aux statuts étant proposée, il faut réunir au moins deux tiers des membres, présents ou représentés, soit \pm 225 membres pour que l'assemblée puisse délibérer valablement. En conséquence, si vous ne pouvez pas participer, nous vous prions instamment de nous faire parvenir votre procuration afin d'éviter l'organisation d'une assemblée générale extraordinaire 15 jours plus tard. Nous vous remercions d'avance pour votre collaboration.

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 2005.
2. Allocution du président
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 19 mars 2005 publié dans le bulletin trimestriel N° 2/2005 du 15 mai 2005.
4. Rapport du secrétaire général
5. Rapport du trésorier :
 - Bilan financier 2005 ;
 - Budget 2006 ;
 - Proposition de radiation des membres suivants pour non paiement de la cotisation en 2005 : Albos Nicolas, Bailleux Jean-Paul, Baron Jean, Claeys Paul, Dalcq Jean-Marie, Debacker Léon, Denis-Pelgrims de Bigard Chantal, François Robert, Gilson Jean-Pierre, Hofmans Willy, Janssens August, Jorion Aloïs, Monnoyer de Galland de Carnières Philippe, Mouzon Pol, Preudhomme Albert, Schellekens Jean-Pierre et Sonck Jean-Pierre.

Gewone algemene vergadering

UITNODIGING

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene vergadering bij te wonen op zaterdag 25 maart 2006 om 11.00 uur in de Leopoldzaal op de 26^{ste} 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 categorie "Vieille Tige" en "Actief", in regel met hun bijdragebetaling voor de jaar 2006. De leden van de categorie "Aangesloten" mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.

Zeër belangrijk

Aangezien er een wijziging aan de statuten wordt voorgesteld, dienen minstens twee derden van de leden aanwezig of vertegenwoordigd te zijn, hetzij \pm 225 leden opdat de vergadering geldig zou kunnen stemmen. Daarom vragen we u met aandrang om, mocht u niet kunnen deelnemen, ons uw procuratie te bezorgen, om te vermijden een buitengewone algemene vergadering 15 dagen later te moeten samenroepen. We danken u bij voorbaat voor uw bereidwilligheid.

AGENDA

1. Opening van de zitting door de voorzitter , de heer Jean Kamers, 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 19 maart 2005, afgedrukt in het bulletin Nr 2/2005 van 15 mei 2005.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
 - Financiële balans 2005;
 - Begroting 2006;
 - Voorstelling tot schrapping van volgende leden wegens niet betaling van de bijdrage in 2005: Albos Nicolas, Bailleux Jean-Paul, Baron Jean, Claeys Paul, Dalcq Jean-Marie, Debacker Léon, Denis-Pelgrims de Bigard Chantal, François Robert, Gilson Jean-Pierre, Hofmans Willy, Janssens August, Jorion Aloïs, Monnoyer de Galland de Carnières Philippe, Mouzon Pol, Preudhomme Albert, Schellekens Jean-Pierre et Sonck Jean-Pierre.

6. Rapport des commissaires aux comptes.
 7. Décharge à accorder aux administrateurs pour l'exécution de leur mission pour l'exercice 2005.
 8. Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2006.
 9. Nomination de deux commissaires aux comptes suppléants pour l'exercice 2006.
 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. Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 2006 sont : Dillien André, Herinckx Jean-Pierre, Jourez Paul, Kamers Jean, Tersago Wilfried et Wuyts Guido.
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 huit jours ouvrables avant le 25 mars 2006.
 11. Modification aux statuts : La modification suivante est proposée :
 - a. Le titre VIII devient : Pelouse d'honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles
L'article 34 devient :
Soucieux d'assurer la pérennité de l'œuvre, le dernier survivant du Comité exécutif qui créa la pelouse d'honneur des aviateurs tombés glorieusement durant la guerre 1940-1945 et inhumés au cimetière de Bruxelles, transféra ses compétences au président en exercice de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'aviation belge. Aujourd'hui, outre le président cité, le comité comprend le président de la Fédération des Anciens de la Royal Air Force et de la South African Air Force et le secrétaire de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'aviation belge. Le comité veille également à la conservation de sites et monuments élevés à la gloire de l'aviation et à la mémoire d'aviateurs. Les fonds que ce comité pourrait récolter seront réservés exclusivement à des prestations qui relèvent de ses activités et ne pourront en aucun cas servir à payer des services ou des travaux d'entretien incombant à l'Etat fédéral, aux Régions, aux Provinces ou aux Communes pour l'entretien de ces sites et monuments.
 - b. Le titre « Dispositions diverses » devient le Titre IX
Modifier la numérotation des articles comme suit :
34 en 35 ; 35 en 36 ; 36 en 37 ; 37 en 38, 38 en 39 et 39 en 40.
 12. Nomination de membres d'honneur :
Colonel Aviateur Frank De Winne, Astronaute ;
MM. Bob Berben et Benoît Siméon, vainqueurs de la Coupe Gordon Bennett 2005.
6. Verslag van de rekeningencommissarissen.
 7. Kwijting te verlenen aan de bestuurders voor hun opdracht in het dienstjaar 2005.
 8. Benoeming van twee rekeningencommissarissen voor het dienstjaar 2006.
 9. Benoeming van twee vervangers-rekeningencommissarissen voor het dienstjaar 2006.
 10. Statutaire verkiezing: 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.
De uittredende en voor 2006 herkiesbare bestuurders zijn: Dillien André, Herinckx Jean-Pierre; Jourez Paul; Kamers Jean; Tersago Wilfried en Wuyts Guido.
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 25 maart 2006.
 11. Wijziging aan de statuten: Volgende wijziging wordt voorgesteld:
 - a. Titel VIII wordt: Ereperk der vliegeniers op de begraafplaats van Brussel
Artikel 34 wordt:
Met de bezorgdheid om het werk voort te zetten, heeft de laatste overlevende van het Uitvoerend comité dat het ereperk opgericht had voor de vliegeniers die roemrijk waren gesneuveld tijdens de oorlog 1940-1945 en begraven op het kerkhof van Brussel, zijn bevoegdheden overgedragen aan de voorzitter in functie van de VZW de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart. Naast genoemde voorzitter omvat het comité de voorzitter van de Federatie van Oudgedienden van de Royal Air Force en van de South African Air Force, en de secretaris van de vzw de "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart. Het comité waakt tevens over het behoud van sites en monumenten die zijn opgericht voor de glorie van de luchtvaart en ter herinnering aan de vliegeniers. De fondsen die dit comité zou kunnen inzamelen, zijn uitsluitend voorbehouden voor prestaties die binnen zijn activiteiten vallen; ze kunnen geenszins dienen voor betaling van onderhoudsdiensten – of werken die vallen onder de Federale Staat, de Gewesten, de Provincies of de Gemeenten en die als doel het onderhoud van die sites en monumenten hebben.
 - b. Titel "Verschillende schikkingen" wordt Titel IX
De nummering van de artikels als volgt:
34 in 35; 35 in 36; 36 in 37; 37 in 38; 38 in 39 en 39 in 40.
 12. Benoeming tot erelid:
Kolonel vlieger Frank De Winne, astronaut
De heren Bob Berben en Benoît Siméon, winnaars van de Gordon Bennett Beker 2005.

13. Présentation du Mémorial Victor Boin, Prosper Cocquyt et Ernest-Oscar Tips.
14. Remise du diplôme de 70 ans de brevet aéronautique à : Georges Jaspis et Gérard Vermander .
15. Remise du diplôme de 60 ans de brevet aéronautique à :
Eric Bouzin, Georges de Coninck, Guy Guerra, Jean Lauwers et Gérard Trémerie.
16. Remise de la médaille de 50 ans de brevet aéronautique à :
Marc Alaerts, Yvan Delmotte, Jean-Claude Dispaux, Thierry Grisard de la Rochette, Odette Houyoux, Xavier Janssens, Jean-Pierre Staner (Régularisation), Thierry Tournay, Leon Van den Bon, Pierre Van den Bossche et Pierre Vermoesen.
17. 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 16 mars 2006.

Note: Les diplômes et médailles ne seront attribués qu'aux récipiendaires en ordre de cotisation pour 2006.

BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale ordinaire et aura lieu à 13,00 heures au « Plein Ciel », 27^{ème} étage de l'hôtel Hilton.
L'apéritif sera servi à 12,15 heures.

Le prix de la participation est de 57,00 EUR par personne. Billet de réservation en couverture blanche de ce bulletin.

Paiement : Uniquement par virement au compte 210-0619966-91 de l'association

Pour les membres résidant à l'étranger, utiliser les codes IBAN ou BIC pour éviter des frais de transfert élevés :

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Clôture des inscriptions : Lundi 20 mars à 13,00 heures

13. Voorstelling in het Gedenkboek van Victor Boin, Prosper Cocquyt en Ernest-Oscar Tips.
14. Uitreiking van het diploma van 70 jaar luchtvaart brevet aan Georges Jaspis en Gérard Vermander
15. Uitreiking van het diploma van 60 jaar luchtvaartbrevet aan:
Eric Bouzin, Georges de Coninck, Guy Guerra, Jean Lauwers en Gérard Trémerie.
16. Uitreiking van de medaille van 50 jaar luchtvaartbrevet aan :
Marc Alaerts, Yvon Delmotte, Jean-Claude Dispaux, Thierry Grisard de la Rochette, Odette Houyoux, Xavier Janssens, Jean-Pierre Staner Thierry Tournay, Leon Van den Bon, Pierre Van den Bossche en Pierre Vermoesen.
17. 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 16 maart 2006.

Nota: Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden in regel met hun bijdragebetaling voor 2006.

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijkse banket zal aansluiten op de gewone algemene vergadering en zal plaats hebben om 13,00 uur in "Plein Ciel" op de 27^{ste} verdieping van het hotel Hilton. Het aperitief wordt vanaf 12,15 uur opgediend.

De deelnemingsprijs bedraagt 57,00 EUR per persoon. Inschrijvingsbriefje op het witte kaft achteraan dit bulletin.

Betaling: Uitsluitend door storting aan de bankrekening van de vereniging: 210-0619966-91.

Leden in het buitenland gebruiken best IBAN of BIC-codes, zo vermijden ze de overschrijvingsbankkosten:

IBAN: BE23 2100 6199 6691

BIC: GEBABEBB

Afsluiting der inschrijvingen: Maandag 20 maart om 13,00 uur.

N'oubliez pas d'emmener vos formulaires de procuration !

Vergeet uw volmachtformulieren niet mee te brengen !

SAHARA-EXPEDITIE in NIGER

Verteld door...

de Piper-Cub OO-HBC (Nov. 70 – Jan. 71)



Zoals aangekondigd in bulletin 4-2005, is dit de integrale Nederlandse versie van het artikel dat in dat nummer in het Frans is verschenen.

Comme annoncé dans le bulletin 4-2005, vous trouverez ici la version intégrale en néerlandaise du même article.

Ver weg aan de horizon een schittering, een glinsterende weerkaatsing ergens op 10, 11h. Wel verwonderlijk wanneer je op 1000' in een Piper Cub over de woestijn vliegt. Is het een voertuig, een persoon in nood? Het leidende vliegtuig met aan boord majoor Robby de Bruin en kapitein Willy Kother zwenkt 90° naar links, wij volgen in *trail*. Aan boord heb ik Lt Mich Mandl en, uitzonderlijk voor deze vlucht, Chris, de echtgenote van de majoor. Wij gaan op de lichtschildering af. En ja, het gaat wel degelijk om gestrande voertuigen en om de weerkaatsing van het zonlicht op één van de voorruit... Maar tot hun grote verwondering ontdekken de piloten dat het om hun eigen begeleidingsploeg gaat, die bestaat uit twee Land- Rovers en een Unimog. Die voertuigen verlieten ons de vorige dag om ons, halfweg tussen **Djanet** (Zuid-Algerije) en **Bilma** (Oost-Niger), een landingsbaan voor te bereiden, zodat wij ons in brandstof zouden kunnen bevoorraden. Onze actieradius laat inderdaad niet toe deze afstand in één vlucht af te leggen. Om ons bij te staan met de delicate landingsmanoeuvre op een desolate plaats, is onze boordmechanicien, Adj. Bosmans, (bijgenaamd den Boss), als begeleider met de voertuigen meegereden. Den Boss, in dienst bij de 255 Cie Ord in Keulen-Butzweilerhof, is in de wereld van de Light Aviation en ook ver daarbuiten een echte figuur! Te merken aan zijn grote gestalte, zijn onafscheidelijke rode pet en voor de gelegenheid, zijn omgekeerde oranje vliegvest is het waarachtig den Boss die bij de voertuigen staat te zwaaien... Klaarblijkelijk hebben ze problemen want ze hebben slechts een honderdtal km afgelegd. Wat is er gebeurd? Binnen enkele ogenblikken zullen wij het weten... na de landing !

Het is voor mij, die zelden buiten België en onze tiende provincie in de BRD (Bondsrepubliek Duitsland) kwam, een buitenkans en een heel avontuur om aan een dergelijke expeditie deel te nemen. Voor ons vertrek heeft men mij opgepoetst als nooit tevoren. Zo ben ik helemaal in het wit met over gans de romp een blauwe band en onder de *canopy* in kleine lettertjes "Mission anthropologique belge au Niger". Een nieuwe motor, een bijkomende brandstoftank, een HF-post... de OO-HBC heeft werkelijk allure. Op enkele gyro- en kunstmatige horizonprobleempjes na ben ik er best geschikt voor.

Samen met mijn collega, de OO-HLT, maak ik deel uit van een zending die tot doel heeft bij de Toubou-bevolking aan de grens van Tsjaad en Niger bloedstalen op te halen. In de marge van deze operatie zullen de verschillende specialisten die de zending begeleiden een klinische, epidemiologische en parasitologische studie uitvoeren bij de genoemde bevolkingsgroepen. Onze zending bestaat er o.a. uit om eventuele noodevacuaties te verzekeren, informatie te bezorgen aan de etnoloog (professor Fuchs van de Universiteit van Göttingen wacht ons in Bilma al op) een aan de biologen, onder vorm van luchtwaarnemingen; indien nodig moeten we ook helpen bij het opsporen van genoemde Toubou-bevolking.

Een eerste groep is begin november 1970 uit België vertrokken. Deze groep omvat een bioloog en teamverantwoordelijke (Yvo Vandereyden), een dokter, een verpleegster, twee milieudeskundigen van het Museum van Tervuren en een chauffeur-mechanicus. Zij nemen de westelijke route via Tamanrasset (Algerije) en Agadès (Niger) om materieel op te halen dat er bij een vorige zending is klaargezet, en om zich ervan te vergewissen dat de vliegtuigbrandstof, zoals voorzien, toch zeker aangevoerd werd doorheen de Ténéré-woestijn van Agadès naar Bilma.

De tweede groep vertrok samen met ons eind november vanuit Luik en volgt de luchtroute vanuit Algiers: Hassi-Messaoud, Djanet, Djado (Niger). De twee ploegen zullen elkaar vervoegen in Bilma.

Niemand ontbreekt op het appel. De parasitoloog uit Toulouse en Doctor Huntsman uit Londen hebben zich respectievelijk in Marseille en in Tamanrasset bij de eerste groep aangesloten

De voorbereiding van deze expeditie, uitgekiend door Dr Jean-Marie Wattiaux, specialist genetica aan de Faculteit Wetenschappen van de universiteit van Namen, vergde meer dan een jaar. Ongelukkig werd hij laatste het slachtoffer van een verkeersongeval... twee weken voor de afreis van de eerste groep. Zodoende is het in zekere zin majoor de Bruin die de expeditie leidt.

Volgeladen met brandstof doen we op lage hoogte en aan lage snelheid enkele schijnlandingen. Het terrein kan niet minder onherbergzaam zijn. In feite hebben de piloten geen enkel richtpunt om de hoogte te schatten. Wij landen zo dicht mogelijk bij de voertuigen in de stille hoop dat de grond op die plaats hard genoeg zal zijn om niet door te zakken en over de kop te gaan... De landing is verre van perfect maar alles verloopt normaal.

Het verhaal van hun tegenslagen (gebroken achterbrug bij één van de Land-Rovers) laat ons perplex. De breuk is te herstellen en zal hen niet beletten 's anderdaags terug te vertrekken. Wat ons betreft zal Bilma bereiken nipt zijn, maar op dit ogenblik treft ons vooral het buitengewoon gelukkig toeval dat wij ons konvooi konden terugvinden. Zo vermeden we de nachtmerrie van zonder brandstof te moeten landen in een plots onherbergzame woestijn. Die avond en die nacht doorgebracht in totale afzondering, het blijft onvergetelijk. Zelfs het houtvuur (vanuit Djanet meegebracht...) ontbrak niet. Zowel voor mezelf als voor mijn metgezel is het een uitzonderlijke situatie.



Eindelijk kunnen wij ook eens meeluisteren naar de levendige discussies na de vlucht: wat zou er gebeurd zijn mocht de bemanning van de OO- HLT niet benieuwd geweest zijn naar de zonweerkaatsingen? Brandstofpech, noodlanding... ? En den Boss die zich heel die voormiddag afgebeeld heeft om ons op te roepen, begrijpt nog altijd niet waarom mijn piloot zijn HF-toestel niet had aanstaan. Een Boss die zweert dat het hem niet meer zal gebeuren dat hij het lot van de grondploeg moet delen... want heeft men hem niet met een stuk brood en een fles water langs de weg gedropt onder het voorwendsel dat hij met zijn kennis van de mechanica nuttiger zou zijn in de Land-Rover die tekenen van vermoeidheid begon te geven... De Land-Rover is een uur later, puffend, voorbijgekomen. Gelukkig dat hij was, onze vriend Boss!

Wat emoties betreft, had den Boss al zijn bekomst gehad. Om te beginnen bij het opstijgen in **Bierset**. Het moet gezegd dat ik mezelf al een paar vragen stelde toen ik voelde hoe zwaar mijn bemanning me geladen had.

Roger Fagnoul, specialist in exotische vluchten (Afrika, Azië) kwam ons voor onze afreis even groeten. Had hij niet voorspeld, toen hij zag hoe moeizaam de staart zich verhief, dat wij nooit zouden opstijgen?... Het werd inderdaad zwaar maar zeer leerrijk... Het was evident dat de bemanning zich bij de eerste gelegenheid van een groot gedeelte van de lading zou moeten ontdoen. Niet elke piste is 7 à 8000' lang!

Bij ons vertrek uit Bierset had Boss er al op aangedrongen om na drie uren vlucht al een eerste landing te maken in **Dijon**, om er zeker van te zijn dat de motoren het goed deden. Omdat Dijon geen douanepost had, waren we verplicht om 45 min. later te landen op de gloednieuwe luchthaven van **Lyon-Satolas...** Van de kant van de motoren geen enkel probleem. Maar bij het verlaten van de parking in Lyon, terwijl we over een open voeg in de tarmac reden, voelde ik een schok aan het staartwiel. Dit had mijn bemanning

moeten verontrusten... Bij de laatste etappe van de dag gebeurt de landing in de schemering in **Valence** (vliegplein van de ALAT-Light Aviation) op een betonnen piste. Wat zagezegd een *touch down* op de twee voorwielen moest zijn, eindigt door de lading op een driepuntslanding en... op het breken van het veerblad van mijn staartwiel. Wij kunnen nochtans het plotse zwenken vermijden maar de adrenaline in de cockpit stijgt serieus. Wat de herstelling betreft, kunnen we het niet beter treffen... ALAT beschikt nog over enige vervangstukken voor Piper-Cub en 's anderdaags rond de middag vertrekken wij monter en fris maar vooral aardig wat lichter... de bagage wordt overgenomen door de grondploeg die ons in de loop van de nacht vervoegd heeft.

Valence-Gérone met een grensoverschrijding in Perthus en goede weersvoorwaarden: we kunnen niet beter wensen. Een rugwind stuwt ons over de Pyreneeën. Feitelijk worden we verwend door een anticyclon die zich over gans Europa uitstrekt. Het is een nazomertje eind november. Op het nieuwe vliegveld van Gerona echter doet de controle moeilijk omdat op weg naar onze volgende bestemming, **Valencia**, er niet overal acht kilometer zichtbaarheid is (VFR condities...). Daarom moet er tot 's middags worden gewacht vooraleer we mogen opstijgen. En toch zijn wij *on schedule*... Bij het opstijgen in Valencia met bestemming **Oran** doet er zich een klein incident voor... De achterste bevestigingsclip van de motorkap van de OO- HLT is losgesprongen. Het wordt onmiddellijk "downwind" draaien en landen bij het begin van de startbaan. Met draaiende motoren gaat de Boss de clip sluiten en stijgen we weer op met een minimum uitleg aan de controletoeren. Je kunt zo de verbijstering van de controleurs raden... Vanaf Carthagena wordt de Middellandse Zee overgestoken. De zee staat zwaar en het wolkendek verplicht ons te dalen tot 500 voet. In de cockpit is het muisstil. Ik voel dat de bemanning gespannen en op de uitkijk zit. Dertig minuten die zeer lang schijnen. In feite is er volgens de Boss echter geen reden om zich te verontrusten daar de motor perfect loopt. Eindelijk land in zicht met Oran recht voor ons. Uitstekend genavigeerd. Aan ons Afrika... We zingen snel een toontje lager want de ontvangst op de luchthaven van Oran is niet van de warmste.



Twee dagen later bij het vertrek naar Hassi-Messaoud op de luchthaven in **Algiers**, raken de betrekkingen met de veiligheidsverantwoordelijken zwaar verstoord. Het is strikt verboden aan de bemanningen de toestellen te vervoegen zonder een reisticket van één of andere luchtvaartmaatschappij... Discuteren, over en weer praten, tussenkomst van de ambassade : niets helpt. Met een vlucht van vijf uur met bestemming **Hassi-Messaoud** voor de boeg, wordt dit een probleem. Rekening houdend met een zonsondergang ietwat voor 18 u moeten wij ten stelligste voor 13 u opstijgen. Ik weet niet welke kunstgreep er werd gebruikt om de veiligheidskerels te overtuigen, doch het blijkt dat een sticker van Air Algérie op mijn romp de situatie heeft gedeblokkeerd en dit om... half één. Het zal nipt worden om de bestemming vóór zonsondergang te bereiken.

Na het overvliegen van het Atlasgebergte met zijn besneeuwde toppen, zakken wij verder af naar Hassi-Messaoud. In de verte zien wij op de horizon lange zwarte rookstrepen opstijgen. Naarmate het donkert, zien we meer fakkels (afvalgas van een raffinaderij dat wordt verbrand). Het wordt een wedren tegen de tijd. De kaarten van de bemanning hebben een schaal van 1/1.000.000 en ik voel dat er een lichte aarzeling is op het vlak van de navigatie.

Er wordt radiocontact gemaakt met de controletoeren. Goede zaak... De fakkels komen dicht en dicht maar nog geen landingsbaan in zicht. Er resten ons nog enkele minuten zichtbaarheid wanneer de controleur ons doodgemoedereerd voorstelt de verlichting van de landingsbaan aan te steken om zo onze nadering te vergemakkelijken... Enkele ogenblikken later raken de wielen de verlichte landingsbaan van Hassi-Messaoud. Ik heb mijn eerste nachtlanding uitgevoerd... In de cockpit hoor ik een opgelucht *we did it*.

De vrienden van de grondploeg vervoegen ons 's nachts nadat ze de oversteek Marseille-Tunis hebben gedaan en enkele problemen hadden met de douane bij het overschrijden van de grens tussen Tunesië en Algiers. Na een korte nachtrust vertrekken ze al onmiddellijk met onze voorraad vliegtuigbenzine. Een dag later vliegen we op weg naar **In Amenas**, met een goed veiligheidsgevoel langs de gebitumeerde piste. Na vijf uur probleemloos vliegen, doen we een *touch down* op een geasfalteerde landingsbaan *in the middle of nowhere*...

's Anderendaags vertrekken we naar **Djanet**. Om dit te verwezenlijken moeten we de Tassili-n-Ajjer overvliegen, een zandstenen plateau waarvan de hoogte rond de 1300 m schommelt. Het is moeilijk toegankelijk en het bestaat uit een reeks van kleine secundaire toppen en erg geërodeerd, waar men door smalle gangen doorheen vliegt boven klppen en velden van indrukwekkende kolommen. Wat een schouwspel!

We vliegen op een hoogte van 7 à 800' en menen een weinig bruikbare piste te ontwaren, een golfplaat in woestijnjargon en waarop onze voertuigen zwaar gaan lijden. Ter hoogte van Fort Gardel (oude Franse vestiging) nemen wij richting oost en vliegen langs steile rotsformaties van 500 tot 700 m hoog. De belichting van de zon die langzaam onder de horizon zakt, maakt er een groots spektakel van. Beetje bij beetje valt de Tassili-formatie uiteen tot we uiteindelijk in een warboel van rotsen en natuurlijke steenhopen Djanet ontdekken, de meest beroemde oase van Zuid-Algerije, de parel van de oases.



De aarden landingsstrook van Djanet ligt een tiental km van de bewoonde zone, die drie zelfstandige dorpen van ongeveer 2000 bewoners omvat. Uitgezonderd voor de lijnvluchten is er geen radiocontact voorzien. Wekelijks één Caravelle van Air Algérie... Het overvliegen van de twee Piper-Cubs is niet onopgemerkt gebleven en bij onze landing worden wij verwelkomd door de vliegveldverantwoordelijke. Daar er geen 100L-vliegtuigbenzine is voorzien, dient er voor de brandstofbevoorrading te worden gewacht op de komst van onze voertuigen.

Met zijn 30.000 palmbomen en zijn 200 waterbronnen is Djanet zonder twijfel het kroonjuweel van Tassili. Het is dankzij door Henri Lhote in 1956 ontdekte rotsschilderijen dat Djanet bekendheid kreeg. Deze schilderijen vormen een waar archief waardoor wij een zeer duidelijk beeld krijgen van de Sahara-bevolking en van de verschillende soorten volkstammen die elkaar in de loop der tijden opvolgden. Verder laten deze afbeeldingen ons toe de evolutie van de fauna te volgen en de evolutie van het klimaat, dat door uitdroging tot de huidige staat van woestijn leidde.

De gevestigde Touaregs van Djanet zijn vreedzame landbouwers. In Tassili zijn ze nog maar met een paar duizend. Ze leven hoofdzakelijk van de teelt van thee, gierst, tomaten en natuurlijk dadels. De komst van een karavaan uit Soedan verandert voor enkele dagen het gewone leven in de oase. Onze doortocht in Djanet valt juist samen met de aankomst van zo een karavaan. Samen vervullen de piloten en de Touaregs de aankomstformaliteiten en toevallig zullen ze samen drie dagen later afscheid nemen van de Algerijnse ambtenaren. In enkele uren raken twee werelden elkaar en kruisen zich tevens twee soorten beschaving...

De weg van de karavaan loopt langsheen het vliegveld. Wat opvalt, is de traagheid, de kalmte en de nauwkeurigheid van hun gebaren waarmee ze voortschrijden. Gebaren doorgegeven door generaties woestijnzwerwers. Gezeten op hun dromedarissen stoppen ze wanneer ze ons zien, maar hernemen dan rustig hun weg naar het zuiden. 700 km woestijn ligt op hen te wachten.

Het is dezelfde zandzee die we na onze gedwongen stop op 600 km van Bilma (Dirkou) overvliegen. Dit is een woestijn zoals wij ze ons altijd hebben voorgesteld: zand met van tijd tot tijd ertussen grote duinen en dit zover het oog reikt...

Wij vliegen kaap 140 in *line abreast*-formatie (zelfde laterale hoogte). Dit laat de bemanningen toe elkaar te zien zonder steeds maar het hoofd te moeten draaien... Herkenningspunten op de grond? Geen. Toen de piloten zich in Parijs de IGN-kaarten aanschafte, vonden ze het niet de moeite waard om voor dit stuk traject een tweede stel kaarten mede te nemen... een summiere met de hand getekende schets vat dit stuk traject van zeven uur vliegen op A4-formaat zou volstaan. Na drie uur zien wij zoals voorspeld, de Zumri-piek opdoemen. De uitstekende zichtbaarheid bedraagt meer dan 50 km. We zijn *on track* en draaien naar het zuiden langs een steile helling die ons naar het vliegveld Dirkou met zijn verharde noord-zuidpiste moet brengen.

Het is een overrompelend schouwspel. Half uitgedroogde meren volgen elkaar op langs een smalle klip waarlangs ten westen een goed zichtbare karavaanweg loopt. Maar onze piloten hebben niet echt de tijd om hiervan te genieten daar de brandstof gevaarlijk slinkt. We komen dicht bij onze reserve. Om de maximum beschikbare hoeveelheid brandstof te kunnen bepalen, heeft mijn piloot de benzine van de rechtertank bewust helemaal opgebruikt. Er blijft nog amper brandstof over voor 20 minuten wanneer de gemacadamiseerde landingsbaan van Dirkou (enkele jaren ervoor door de Fransen aangelegd) in de verte verschijnt. Dit vliegveld biedt een verwonderlijke aanblik daar elke infrastructuur ontbreekt: geen *taxi-track*, geen enkel gebouw... Bij de landing worden wij begroet door de militairen die instaan voor de bewaking van de installaties... want Dirkou is in feite een militair vliegveld.

In Bilma, op een tiental km ten zuiden van het vliegveld gelegen, vinden onze piloten de ploeg van de 1^{ste} groep terug. Zoals al vermeld, vertrok die begin november uit Brussel. Het wordt een warm weerzien, evenwel getemperd door het feit dat het team maar vier dagen tevoren is aangekomen. Dit oponthoud is enerzijds te wijten aan administratieve strubbelingen bij de verscheidene grensoverschrijdingen (wat onder meer te maken had met de aanwezigheid van een militaire Unimog) en anderzijds aan de erg zware doortocht van de Ténéré.

Bovendien vertoonde Ivo, de groepsverantwoordelijke, vanaf Tamanrasset tekens van een acuut neurologisch randsyndroom. Gezien deze toestand min of meer stabiel bleef, besloot hij vol moed om de zending verder te zetten. Hun doortocht via Agadès was nochtans ver van overbodig: zij stelden er vast dat de vliegtuigbenzine niet naar Bilma was gestuurd. Dankzij de welwillende medewerking van een Noratlas-piloot van de Franse Luchtmacht, konden ze toch vier vaten brandstof van 200 l elk naar Dirkou geleverd krijgen. We zijn deze piloot dan ook heel wat erkentelijkheid en dankbaarheid verschuldigd.



's Avonds arriveert nu ook de tweede ploeg. De groep is nu voltallig. Echter niet voor lang want alsof het noodlot er mee gemoeid is, steekt de wind op. Een wind die steeds maar aan kracht toeneemt, brengt de piloten op de gedachte dat zij hun Pipers onbeschermd en onvoldoende verankerd in de woestijn hebben achtergelaten. Inderdaad, de gebruikte ringschroeven (soort kurkentrekker die in het zand wordt gedraaid) lijken me een erg lichte verankering als de wind zo blijft doorblazen. De piloten springen in een Land-Rover en rijden in de pikdonkere nacht zoals die enkel in de woestijn voorkomt, richting vliegveld. Geen maan en een bewolkte sterrenloze hemel: men zou zich in een donkere kamer wanen.

Ik hoor ze naderen. Ze hebben blijkbaar moeite om ons te vinden... Ze volgen de sporen, bij aankomst nagelaten door de voertuigen en draaien in het rond om de horizon 360 graden te verlichten. Ze stappen uit en zoeken in een straal van 100 m. Ik zie het schijnsel van hun zaklampen. We staan er vlakbij geparkeerd en toch vinden ze ons niet. Als bij toverslag gaat plotseling de wind liggen. Het is dan ook met een half schuldgevoel dat onze speurders naar Bilma terugkeren.

Door het opgelopen tijdverlies is de eerste groep er niet in geslaagd de geplande opsporing naar de Toubou-bevolking ten zuiden van Bilma uit te voeren. Al 's anderendaags maken we een vlucht naar de oude vesting van Agadem op zoek naar de Toubous... Wij vliegen over een uitgestrekt terrein, bezaaid met praktisch onoversteekbare duinen. Na 30 minuten vlucht komen we in de omgeving van Agadem en

vinden er sporen van een oud vliegveld. Evenwel geen tekens van bewoners noch van enerlei menselijke activiteit. In akkoord met de etnoloog beslissen we onze zoektocht naar het Noorden te richten (Séguédine en Djado dat we al overvlogen), waar naar het zeggen van de zeer gastvrije militaire onderprefect van de streek, een belangrijke groep Toubous zou gevestigd zijn: die mensen zijn namelijk de gevechtszones in Tsjaad ontvlucht.

Vooraleer ze naar het Noorden trekken om de taak uit te voeren die hun tegenwoordigheid in dit land van bijbelse decors en landschappen rechtvaardigt, nemen onze bemanningen een rustpauze. De tijd om de stad Bilma en omstreken te verkennen. Bilma, de voornaamste lokaliteit van de langsheen de



blauwachtige bergketen Kaouar gelegen gehuchten, betekent “mooi water”. Midden in de duinen vloeit het water overvloedig uit de artesische putten. Dankzij de minuscule aarden kanaaltjes doorstroomt en bevoeit het alle moestuinen van het dorp. De belangrijkste bronnen van inkomsten zijn de dadelkweek en de zoutwinningen. Zout is de ziel van de woestijn. Arabische geschiedschrijvers vermelden dat Bilma reeds zout leverde in de 14^{de} eeuw en door de Ténéré wordt vervoerd onder de vorm van grote paddestoelen, “cantons” genaamd.

De karavanes van de Touaregs brengen gierst aan en ruilen het in eerste instantie om voor dadels. Daarna bevoorraden ze zich in zout. Het vergt meerdere dagen vooraleer een lading van een karavaan is samengesteld.

De zoutpannen liggen in diepten waar de zoutrijke grondwaterlaag zich op een niveau van slechts twee meter onder het grondoppervlak bevindt. Ze zijn onregelmatig van vorm en worden van elkaar gescheiden door lage aarden walletjes. Blootsvoets op deze walletjes komen kinderen en jonge mensen tweemaal per dag het dun gekristalliseerde zoutlaagje op het wateroppervlak breken door het met water te besprenkelen. Het zout lost op en kristalliseert opnieuw aan de oppervlakte waarna het proces wordt hernomen. Beetje bij beetje verdampt het water en hoopt het zout zich aldus op. Na een tweetal weken wordt het zout dan “rijp” bevonden. De voornaamste volksstam van de streek, de Kanouris, verpulveren dan eerst het zout en bevochtigen het opnieuw waarna zij er met kleine mallen broodjes van maken. Dit is zout van eerste kwaliteit. Een mengsel van steenzout met een weinig leem is voor de veestapel bestemd. Dit mengsel wordt vervolgens in grote vormen gegoten en komt er nadien uit als “cantons”.

Deze “cantons” wegen 20 à 30 kg en om te vermijden dat ze verbrokkelen, worden ze met veel zorg in gevlochten matten verpakt. De weg is lang van Bilma naar Agadès. Iedere dag rond 11 uur vertrekken de karavanes vanuit de zoutwinningplaatsen. En elke dag herhalen naamloze mensen dit exploit en geen enkele van hen draait het hoofd om vooraleer hij de Ténéré oversteekt.

We verlaten dus Bilma om ons naar Séguédine te begeven. Professor Fuchs en den Boss maken deel uit van de *advance party* en zijn twee dagen geleden vertrokken. Eerstgenoemde om contact te maken met de Toubou-bevolking (door jarenlang met hen om te gaan, kan hij hun taal spreken), de tweede om met zijn onlangs opgedane ervaring terzake... de landingszone voor te bereiden.

Om de verhuizing te bespoedigen en het materiaal over te brengen, worden meerdere Piper-vluchten en Unimog-ritten georganiseerd. Bij onze eerste vlucht bemerken wij dat den Boss al een volledig obstakelvrije landingsplaats heeft afgebakend. Hij heeft zich met een Landrover gepositioneerd bij het begin van de landingszone en dankzij een fel rood rooksignaal constateren wij dat er bijna geen wind is. Daardoor moeten wij wachten om te landen tot wanneer de rook is weggetrokken...

Wij voelen ons echt nuttig. Om Séguédine te bereiken, vliegen we herhaaldelijk langs het Kaouar-gebergte op enkele km ten oosten van de rijweg en we nemen de tijd om bij de heenvlucht een onvermoed schouwspel te ontdekken. De meren bestaan in feite uit oude met water gevulde zoutpannen en langsheen

de klippen zien we kleine nederzettingen. Als het om Toubous gaat, zal dit onze zending voor bloedafnames heel wat vergemakkelijken.

Het is het moment om over deze Toubous een woordje te zeggen en waarom wetenschappers van diverse pluimage zich zo interesseren aan deze volksstam, die nochtans niet meer dan 200.000 mensen omvat en dit in een gebied met een oppervlakte zo uitgestrekt als Frankrijk. De Toubous worden algemeen beschouwd als één der oudste Afrikaanse bevolkingsgroepen met zeer sterke oorspronkelijke eigenschappen. Dit houdt in dat zij de Sahara bevolkten doorheen vele generaties, wat een lange en natuurlijke selectie toelaat. Dit verklaart tevens hun opmerkelijk vermogen zich aan de omgeving aan te passen. Door hun uithoudingsvermogen en hun weerstand tegen honger, dorst en hitte, bezitten zij een uitzonderlijke graad van aanpassing aan de vereisten van een woestijngebied. Zij eten zeer weinig: 's morgens thee, 's middags enkele dadels, 's avonds gierst of dadels... Het zou diëtisten op ideeën kunnen brengen...Wat het water betreft, rekent ieder het tot zijn plicht slechts een zo een hoeveelheid mee te nemen dat zij voldoende hebben tot aan de volgende drinkplaats.

De genomen bloedstalen bij de Toubou-bevolking zullen dankzij de genetische markeerders, kostbare aanduidingen kunnen verschaffen over de verwantschap van het ras met andere Afrikaanse stammen. Vormen zij werkelijk, zoals sommigen het voorhouden, een gans apart ras? Bovendien kunnen de stalen meer licht werpen op de erfelijke eigenschappen voor hun aanpassing aan extreme levensomstandigheden en wie weet, voor de toepassing ervan op medisch gebied.



Het zal eveneens mogelijk zijn om, aan de hand van deze bloedstalen, aan de dieetleer verbonden biochemische processen te bestuderen. Want het zou bijvoorbeeld zeer interessant zijn te weten of het glucosegehalte in het bloed aangetast wordt door het gebrek aan vitamines en proteïnen die de weinig gevarieerde voeding van een armtierige plantengroei en dierenwereld meebrengt.

Een goed stalenaanbod verzekert trouwens hoogst

nauwkeurige informatie betreffende de familiale voorgeschiedenis, het huwelijksstelsel, de recentste afstamming van de groepen, de contacten met andere bevolkingsgroepen. Deze informatie maakt het voorwerp uit van de etnografische enquête, terwijl het bij het gezondheidsonderzoek ondermeer gaat om het opsporen van ondervoeding en besmettelijke ziekten.

Maar doordat het nomadenleven nauw verbonden is met het zware klimaat, de verspreiding van de vegetatie en van de bronnen, was het nodig, om zich een beeld te vormen van al de omgevingsfactoren, enkele specialisten in fauna en flora aan de zending te laten deelnemen. Tevens hoort hierbij een biotoopstudie om parasieten op te sporen. Dit is dan ook de taak van onze twee milieudeskundigen uit Tervuren.

Het onthaal in Séguédine is buitengewoon hartelijk. Het overtreft alle verwachtingen. Op enkele uren tijd hebben de Toubous grote hutten opgetrokken om als dispensarium dienst te doen. Niet alleen begrijpen ze dat het wenselijk is zich te laten onderzoeken en zich desnoods te laten verzorgen, maar ze nemen het daarenboven op zich om de nomaden van de omliggende kampen op te roepen. Wat professor Fuchs hun te vertellen had, moet zeer overtuigend zijn geweest want van 's morgens vroeg staan mannen, vrouwen en kinderen aan te schuiven en lenen zij zich met ontstellend gemak en welgemeende vriendelijkheid voor de bloedafname.

Wij, vliegtuigen, staan zeer dicht bij de bivakplaats en met grote verwondering bekijken wij deze kleurrijke samenshoring van alle lagen van de Toubou-bevolking. Zij komen van overal. Al heel snel hebben zij begrepen dat de leden van deze expeditie in het aanschaffen van één of ander souvenir geïnteresseerd zijn. Later op de middag, tot hun vreugde en profijt (want de expeditieleden beschikken slechts over geld in biljetten...) verandert het kamp in een echte Toubou- rommelmarkt.

Hoe zit nu zo een bloedverzameling in elkaar?

Allereerst onderhoudt professor Fuchs zich met de Toubou teneinde het maximum aan informatie te verzamelen over zijn herkomst, familiale banden, ouderdom, enz. De doctors Oosterbosch en Magnaval uit Toulouse voeren de klinische onderzoeken uit en sturen vervolgens de Toubou door naar onze verpleegster Marie-Rose. Zij is gelast met de bloedafname. Het gaat eerst wat aarzelend doch al snel wordt zij een ware expert...

Ondanks zijn lichamelijke handicap gelast Ivo Vandereyden zich samen met professor Huntsman met het behandelen van de bloedstalen zodat ze kunnen worden bewaard. Eén van de meest aangewende methodes bestaat erin het bloedplasma door middel van een centrifugeertoestel af te scheiden, te bevriezen om het vervolgens in reageerbuisjes op te vangen. De methode van Dr Huntsman bestaat er in een bloedstaal vanaf een glazen plaatje op te nemen.

Uit dank voor hun medewerking krijgen de Toubous dekens, kledingstukken, legerbeschuiten... en als kers op de taart zie ik hoe mijn piloot hen fotografeert en hun een instantfoto als een zeer mooie herinnering aanbiedt...

Om de operatie "Séguédine" af te sluiten, maken we een lokale vlucht met het hoofd van de Toubous. Zijn naaste medewerker wil eveneens meevliegen... Mijn piloot heeft alle moeite van de wereld om hem ervan te weerhouden. Bij elke overvlucht van zijn chef buigt de medewerker zich ter aarde. Het is een zodanig koddig schouwspel dat Ivo Vandereyden zich haast dit op foto vast te leggen.

Tot mijn groot genoegen mag ik nog een andere vlucht maken: een verkenning in de streek van Djado, de volgende etappe van de expeditie. Wij nemen Ivo, samen met zijn verschillende fototoestellen (zwartwit en kleur) aan boord. De navigatie stelt niet het minste probleem. Niettemin voel ik dat mijn piloot toch wat gespannen is. Voor alle zekerheid is er aan de bemanning van het aan de grond gebleven toestel een kopie gegeven van de te volgen weg doorheen de doolhof van het Kaouar-gebergte... Men weet maar nooit.

En dan, plotseling een stoot adrenaline! Mijn piloot is zelf aan het filmen (super 8 camera), het vliegtuig goed getrimd... als opeens de motor op traagloop valt. De neus zakt. De tijd om de besturing te hernemen en vooral om vast te stellen dat de gashendel zich in de traagloopstand bevindt... We hebben slechts een paar voet verloren. Wat is er gebeurd? Door onachtzaamheid is één van de riemen van Ivo's fototoestellen aan de gashendel blijven haperen en heeft zodoende de motor op traagloop gebracht. Grote hilariteit in de cockpit! Enkele ogenblikken later zetten wij ons voor de laatste maal neer in Séguédine terwijl mijn collega de OO-HLT naar Dirkou vliegt met doctor Huntsman en zijn bloedmonsters. Hij zal via Agadès en Noratlas terugkeren naar Londen.

Djado wordt dus de volgende etappe van onze tocht naar het noorden. Om de contacten met de bevolking te vergemakkelijken, vergezelt het dorpshef van Séguédine de grondploeg. Niet gewoon om in een voertuig te reizen, zal de man de ganse tocht wagenziek zijn.

Het onthaal bij de Toubous van Djado is even hartelijk als dat in Séguédine en het werkschema dat reeds zijn nut heeft bewezen, wordt daarom ook hier toegepast. De landingsplaats en het kamp liggen dicht bij het voormalig Frans fort van Chirfa. Er heerst een uitstekende werksfeer en na enkele dagen zal het bij ons vertrek noodzakelijk geacht aantal monsters worden overschreden. Er zijn 180 bloedstalen genomen. Ze dienen nu nog enkel naar België te worden overgebracht.

Vooraleer daar te geraken, zal het grondteam nog menig obstakel moeten trotseren. Want de stalen worden immers bewaard in twee grote diepvriezers, gevoed door een stroomgroep. Die moet uiteraard dag en nacht draaien en begint tekenen van vermoeidheid te vertonen...De bougies laden aan. De schroefdraden ervan vertonen slijtage. Het wordt tijd om terug te keren...

Ook voor ons loopt de zending ten einde.

Kwestie van aan te tonen dat in een noodgeval nog andere reddingswijzen kunnen worden gebruikt, zal onze para Guy Waeghenaere een parachutesprong in vrije val uitvoeren.

En nu non-stop op de terugweg naar **Djanet**.



In **Hassi-Messaoud** besluiten we om 24 uur te wachten, want voor het eerst sinds ons vertrek voorspelt de meteo niet veel goeds: zandstormen met uiterst beperkte zichtbaarheid. Ik sta volledig achter dit besluit want tenslotte ben ik niet ontworpen om in dergelijke elementen te vliegen. De inspectie voor de vlucht wordt door de Boss nog secuurder uitgevoerd dan gewoonlijk. Met zand in de motor is hij niet zo opgezet. Zonder problemen overvliegen wij Spanje tot

aan de Franse grens. Het lijkt wel of de noordenwind sinds ons vertrek nog niet heeft opgehouden. Maar nu betekent dit tegenwind. Wanneer onze aankomst in Perpignan wordt aangekondigd, hebben we bij de grensovergang te Perthus al het vliegplein in zicht... Er gaan 10 minuten voorbij. Nieuwe oproep van de controletoren, we zijn nog altijd op dezelfde plek... Hoogte winnen, dalen in de vallei, niets lijkt deze koddige situatie te verbeteren. Uiteindelijk is het de laatste oplossing die ons toch toelaat onze bestemming te bereiken...

's Anderendaags dienen wij onze route en vliegplan aan te passen. Boven Perpignan en in de vallei van de Rhône hangt er een dikke mist. In het westen echter is het weer beter.

In formatie opstijgen tot boven de mistlaag op ongeveer 3000' en wachten op de aangekondigde opklaringen. Die komen er en zo kunnen we probleemloos landen op het sympathieke vliegveld van de Kamer van Koophandel te Poitiers.

's Anderendaags van Poitiers naar Luik en van Luik naar Keulen.

Niet dat ik mij aan een groots onthaal verwachtte in Keulen-Butzweilerhof (onze *home base*) maar toch was ik verbijsterd door wat me overkwam wanneer wij beiden aan de grond stonden. De motor is nog maar net stilgelegd wanneer een jong clublid dat ik ten andere niet ken, naar ons toekomt en zonder zich zelfs aan mijn piloot voor te stellen, vraagt of er genoeg brandstof overblijft want hij "moet" een luchtdoop geven...

Tien minuten later ben ik weer in de lucht voor een toertje boven Keulen en omstreken... Geen laatste foto en zelfs niet de tijd om afscheid te nemen. Maar wel het hoofd vol herinneringen... herinneringen die ik nu, 35 jaar later, met veel genoegen heb kunnen ophalen.

Getekend: OO-HBC

Michel Mandl

Vertaling: Paul en Marie-Christine Buyse-Libaert

Si vous ne vous rendez pas à l'Assemblée Générale, n'oubliez pas de remettre votre procuration à un autre membre !

Als u niet naar de Algemene Ledenvergadering komt, vergeet u dan uw volmacht niet aan een ander lid te bezorgen ?

L'Atlantique en Cessna 172 ...

De Atlantische Oceaan in een Cessna 172...

Niet goed wijs, misschien?

ça va pas, la tête ?

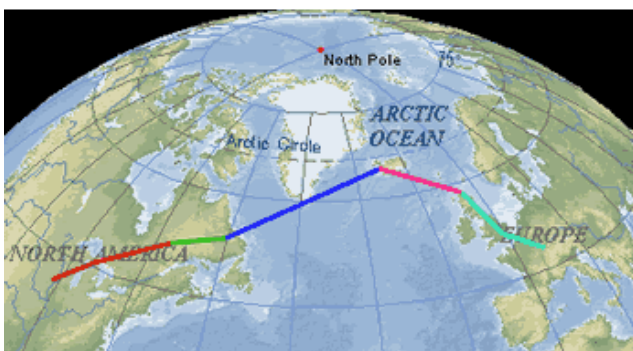
Après notre périple dans le sud-ouest des USA, Pierre Henri Guisan et moi avons fait le projet d'acheter un Cessna 172 et de l'équiper pour l'IFR. Une leçon de notre voyage est que, si un monomoteur sans équipement de dégivrage ne se prête pas à l'IFR intensif, il permet de traverser une couche de stratus pour rentrer à la maison.

Il serait trop long de raconter pourquoi nous sommes allés chercher un C172P de 1981 en Iowa. Disons simplement qu'en janvier je suis allé le voir sur place, nous avons décidé de l'acheter et de le faire moderniser avant de le ramener ici, profitant de la faiblesse du dollar. A cette occasion, j'ai rencontré Hardy, le pilote convoyeur qui devrait l'amener en Europe. A ma grande surprise, il m'a offert de l'accompagner dans le vol transatlantique, une offre difficile à refuser. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés un lundi d'avril à Waterloo, Iowa, pour amener en Europe notre 172P et un 172S allant en Angleterre. Equipage: deux convoyeurs allemands et moi comme passager.

Evidemment, l'avion n'était pas prêt, il était revenu en retard de l'atelier de peinture, et les électro-niciens n'avaient pas fini d'installer l'avionique malgré de longues soirées de travail. Ce jour-là, le lundi de Pâques, ils mirent les bouchées doubles pour terminer l'installation des instruments et du réservoir supplémentaire à la place du siège arrière. Petit ennui : le HSI (Horizontal Situation Indicator) envoyé en réparation n'arriverait que le lendemain matin. Le départ fut donc fixé le mardi à 9 heures, et l'avion fut brièvement essayé.

Mardi 13.04.2004

Le HSI est arrivé et installé, les factures sont payées,



Na onze tocht doorheen het zuidwesten van de USA, besloten Pierre Henri Guisan en ik om een Cessna 172 aan te kopen, die we voor IFR zouden uitrusten. Van onze reis hadden we al geleerd dat je met een eenmotorig toestel zonder ijsbestrijding wel geen intensieve IFR aankan, maar dat je wel door een stratuslaag heen kan vliegen om thuis te geraken.

Het zou ons te ver leiden om te vertellen waarom we een C172P in Iowa zijn gaan halen. Laat ons maar zeggen dat ik in januari ter plaatse was gaan kijken en dat we beslisten om hem te kopen. We zouden hem laten moderniseren en hem dan hierheen brengen, de dollar stond immers laag. Ik heb dan Hardy ontmoet, de begeleidende piloot die het naar Europa moest brengen. Tot mijn verbazing stelde hij voor om hem te vergezellen tijdens die transatlantische vlucht, een aanbod dat ik niet kon weigeren.

Zo troffen we elkaar op een maandagmorgen in Waterloo, Iowa om onze 172P naar Europa te vliegen, samen met een 172S die naar Engeland moest. De bemanning: twee Duitse begeleidingspiloten en ikzelf als passagier.

Natuurlijk was het vliegtuig niet klaar. Het was met vertraging uit de schildersloods gekomen, terwijl de elektronicaspecialisten nog niet klaar waren met de installatie van de avionics, ondanks de lange avonden werk. Het was die dag paasmaandag en ze werkten zich uit de naad om de installatie te voltooien van de instrumenten en van de extrabrandstoftank op de achterste zetel. Klein probleempje: de HSI (Horizontal situation indicator) kwam uit reparatie en was pas 's anderendaags klaar. Het vertrek werd vastgelegd op dinsdag om 9 uur, nadat het vliegtuig kort was uitgetest.

Dinsdag 13-4-2004

De HSI is toegekomen en geïnstalleerd, de facturen zijn betaald. We vertrekken om 10 uur en de moeilijkheden beginnen. De olietemperatuurmeter blijft op nul staan, de instrumentenbordverlichting blijft branden, wat we ook doen, de verbruiksmeter wijst niets aan en de leiding van de extrabrandstoftank naar de motor lekt. We landen 50 mijl verder om vol te tanken (de benzine is er goedkoper dan in Waterloo) en omdat er een filiaal is van de firma die de installatie heeft gerealiseerd. De brandstofleiding wordt snel aangespannen, de temperatuurmeter correct aangesloten, de normale en de supplementaire tank zitten vol, we zijn weg. Het opstijgen gaat moeizaam, de klim nog meer maar het gaat toch.

19 We trachten een koers te nemen, maar de HSI begint als

vers 10h on s'en va, et les ennuis commencent. La jauge de température d'huile reste à zéro, l'éclairage du tableau de bord demeure allumé quoi qu'on fasse, le débitmètre d'essence n'indique rien, et le tuyau qui va du réservoir supplémentaire au moteur fuit. On atterrit à 50 milles de là pour faire le plein (l'essence y est moins chère qu'à Waterloo) et parce qu'il s'y trouve une succursale de l'atelier qui a fait l'installation. Le tuyau d'essence est vite resserré, la jauge de température est branchée correctement, le plein des réservoirs normaux et supplémentaire est fait, et on repart. Le décollage est laborieux, la montée plus encore, mais ça passe.

On essaie de prendre le cap, et le HSI commence à tourner comme une hélice. Pas question de continuer comme ça, on retourne à Waterloo. Le pilote teste le réservoir supplémentaire, et le moteur cale, ce qui n'est pas drôle sur un avion centré loin en arrière. Mais il repart dès que le commutateur est remis en position «both». Une fois au sol, il constatera qu'il a posé son T au mauvais endroit. Autre mauvaise nouvelle, la COM2 de l'autre avion est en panne. L'atterrissage à pleine charge se passe bien, et les mécaniciens et électroniciens se mettent au travail. Tout est réglé, sauf la radio de l'autre avion, il faut attendre une radio de rechange prévue pour le lendemain matin. Avec ça, un vilain front monte depuis la Floride et arrive en Nouvelle Angleterre pour nous barrer la route.

Mercredi 14.04.2004

La radio est arrivée et rapidement installée, nous repartons vers 10 heures vers Sault Ste Marie, point d'entrée au Canada, atteint après quatre heures de vol. Le plan initial était d'arriver à Goose Bay le premier jour, mais pour ça il aurait fallu partir à l'aube. On perdra donc encore une journée. Les convoyeurs s'impatientent.

Les champs carrés se suivent, interrompus par le majestueux Mississippi et le lac Michigan partiellement gelé. A Sault Ste Marie, nous devons attendre le douanier et la dame de l'immigration près de l'avion, puis on fait le plein et on repart. Les instruments fonctionnent plus ou moins bien. On repart sur les forêts canadiennes, et après 3 heures ½ nous atteignons Val d'Or, ville prospère qui, comme on s'en doute, vit de ses mines du métal dont on fait les alliances. Comme partout au Québec, on emploie un français épuré des anglicismes. Nos régies fédérales y seraient mises à l'index ! Excellent souper pas cher à l'Amadeus, et nous allons nous coucher.

Jeudi 15.04.2004

Ce matin, nous ne sommes pas pressés. Une seule étape



een schroef te tollen. Geen kwestie van om zo verder te vliegen, we keren terug naar Waterloo. De piloot probeert de extrabrandstoftank maar de motor slaat af, niet echt leuk op een vliegtuig dat fel naar achter gecentreerd is. Maar hij slaat opnieuw aan als de keuzeschakelaar terug op 'both' wordt gezet. Op de grond merken we dat het T-stuk op een slechte plaats zit. Nog meer slecht nieuws: de COM2 van het andere vliegtuig is defect. Het landen bij vol gewicht verloopt goed, de mecaniciens en elektronicspecialisten gaan aan de slag. Alles wordt opgelost, behalve de radio van het andere vliegtuig, daar moet een nieuwe radio in die pas de volgende ochtend wordt verwacht. Daarbij komt er vanuit Florida een vervaarlijk front opzetten, dat ons in New England de weg gaat versperren.

Woensdag 14-04-2004

Da radio is er en die wordt snel geïnstalleerd. We vertrekken om 10 uur naar Sault Ste Marie, het ingangspunt voor Canada, dat we na vier uur vliegen bereiken. Oorspronkelijk wilden we de eerste dag tot in Goose Bay geraken maar dan hadden we bij dageraad al moeten vertrekken. We verliezen dus nog een dag. De begeleiders worden onrustig.

Vierkante velden volgen elkaar op, enkel onderbroken door de majestueuze Mississippi en het gedeeltelijk bevroren Michigan-meer. In Sault Ste Marie moeten we bij het vliegtuig wachten op de douanier en de dame van de immigratie, we tanken daarna vol en zijn weer weg. De instrumenten werken min of meer naar behoren. We overvliegen de Canadese wouden om na drie en een half uur Vol d'Or te bereiken, een voorspoedige stad die zoals haar naam doet vermoeden, leeft van de metaalmijnen voor trouwringen. Zoals overal in Québec praat men een Frans dat van anglicismen is gezuiverd. Onze federale instellingen zouden er op de index gezet worden! Uitstekende en niet dure maaltijd in de Amadeus, we gaan nadien naar bed.

Donderdag 15-04-2004

Deze morgen zijn we niet gehaast. Er staat maar een etappe op het programma: zes uur naar Goose Bay. Hardy toont ons de DC-3 waarop hij zijn type rating heeft gehaald, toen hij in Canada vast zat tengevolge van de gebeurtenissen van 11 september 2001.

Om eens te veranderen maak ik de trip in de C172S met Manfred, de andere begeleider. Het is erg koud in dat vliegtuig. Landschap met bossen, de ene uitgebaat, de andere niet. We vliegen over een van grootste inslagpunten van een meteor¹, een grote kei met een



est prévue, six heures pour Goose Bay. Hardy nous fait visiter le DC3 sur lequel il a obtenu son certificat de type, alors qu'il était bloqué au Canada à la suite des événements du 11 septembre 2001. Pour changer, je ferai ce trajet dans le C172S avec Manfred, l'autre convoyeur. Il fait très froid dans cet avion. Paysage de forêts, certaines sauvages, d'autres exploitées. Nous passons sur un des plus gros point d'impact d'un météore, gros caillou entouré d'un anneau d'eau de 70 km de diamètre.

Atterrissage à Goose Bay, base créée en 1942 pour acheminer des avions vers la Grande-Bretagne, et exploitée actuellement comme base d'entraînement au vol à basse altitude par la RAF et la Luftwaffe. En courte finale, deux Tornado allemands nous survolent, font leur break et viennent se poser juste derrière nous. Hardy a des relations dans la Luftwaffe, ce qui nous permet de manger au mess de la base. Hébergement dans un bed and breakfast.

Vendredi 16.04.2004

Ce sera la plus longue journée, sinon la plus dure. Le vol vers Reykjavik doit prendre 12 heures, la dépression nous a rattrapés et tentera de nous barrer le passage sur le Groenland. Petit déjeuner à 3 heures, départ pour l'aérodrome sous une superbe aurore boréale, décollage aux premiers rayons du soleil.

Il fait beau, mais plus on avance vers le Groenland, plus les nuages deviennent denses, nous montons à 11000 pieds où notre avion surchargé s'essouffle, nous sommes à quelques nœuds du décrochage. On traverse la crête des nuages, l'avion givre un peu, le pilote joue continuellement du réchauffage de carburateur. Après cinq heures, on aperçoit la pointe méridionale du Groenland entre les nuages. Notre terrain de dégagement, Narsarsuaq, qui n'est accessible qu'en VMC de jour, est fermé, avec une visibilité de 50 m par tempête de neige. Un Cirrus parti de Goose en même temps que nous et qui comptait s'y poser est détourné vers Godthab, à 200 miles au nord.

Nous continuons vers l'Islande. La radio HF installée par Hardy ne sert à rien, les rapports de position se font via des avions de ligne, ce qui permet de papoter un peu. Ils doivent bien s'ennuyer là-haut.



ring water van 70 km doormeter er rond.

Landing in Goose Bay, een basis die werd gebouwd in 1942 om vliegtuigen naar Groot-Brittannië te brengen; nu wordt ze gebruikt door de RAF en de Luftwaffe als opleidingsvliegveld voor vluchten op lage hoogte. In de laatste eindnadering overvliegen twee Duitse Tornado's ons, maken hun break en landen net achter ons. Hardy heeft relaties bij de Luftwaffe, wat ons toelaat om in de mess van de basis te gaan eten. Overnachting in een bed & breakfast.

Vrijdag 16-04-2004

Is het niet de langste dag, dan toch de zwaarste. De vlucht naar Reykjavik zal zo een 12 uur duren, de depressie heeft ons ingehaald en zal onze doortocht naar Groenland belemmeren. Ontbijt om 3 uur, vertrek naar het vliegveld onder een wondermooi noorderlicht. We stijgen bij het eerste zonlicht op.

Het is mooi weer maar hoe dichter we bij Groenland komen, hoe dichter de wolken worden. We klimmen naar 10.000 voet waar ons overladen vliegtuig zwaar puft, we zitten op enkele knopen van het loshaken. We vliegen over de top van de wolken, er is wat ijsafzetting en de piloot speelt voortdurend met de carburatorverwarming. Na zo een vijf uur zien we door de wolken het uiterste zuidpunt van Groenland. Narsarsuaq, ons uitwijkvliegveld, is enkel bij dag en in VMC bereikbaar, het is nu gesloten met een zicht van 50 m in een sneeuwstorm. Een Cirrus die met ons vanuit Goose was vertrokken en er wenste te landen, wordt afgeleid naar Godthab, zo een 200 mijl naar het noorden.

We vliegen door naar IJsland De HF-radio die Hardy had geïnstalleerd, dient tot niets. De positierapporteringen gebeuren dan maar via de lijnvliegtuigen, zo kunnen we wat kletsen. Ze moeten zich daarboven behoorlijk vervelen.



De IJslandse kust komt in zicht, de internationale luchthaven van Keflavik en Uncle Sam-vliegveld, reikt ons de lange landingsbanen aan, die we echter links laten liggen. We gaan 50 km verder landen op het oude

La côte islandaise apparaît, l'aéroport international de Keflavik, base étasunienne, nous tend ses longues pistes que nous dédaignons pour aller 50 km plus loin nous poser sur le vieil aéroport de Reykjavik, en pleine ville. C'est avec un bonheur rare que nous visitons les toilettes, la combinaison de survie ne permettant pas de s'épancher en vol.



Samedi 17.04.2004

Ce fut certainement la journée la plus dure. Le vol vers Wick, en Ecosse, prend normalement 6 heures, parfois 5. Notre plan de vol, calculé en fonction de la carte des vents, est de 7 heures. En réalité nous mettrons 8 heures et demie pour atteindre Wick, avec des vents de face qui parfois feront descendre notre vitesse-sol à 55 nœuds.

Le départ de Reykjavik nous permet d'assister à un superbe lever de soleil et d'admirer les volcans et les geysers qui font le charme de l'Islande. Le temps est beau, mais dès que nous sommes sur l'océan, un bloc compact de stratus nous barre la route.

L'autre avion, équipé d'un moteur à injection, monte à 11000 pieds dans la couche. Il devra cependant redescendre à cause du givrage de la cellule. Un bimoteur push-pull qui nous accompagne depuis Goose Bay fait le trajet à 17.000 pieds, juste au-dessus de la couche. Notre C172P s'installe à 1500, puis à 1200 pieds, sous une pluie battante qui ne nous quittera que lorsque l'Ecosse sera en vue.

Les haubans et les ailes givrent un peu de temps en temps, mais le carburateur gèle constamment, obligeant Hardy à le garder ouvert à petits coups de réchauffe, en essayant de ne pas perdre trop de puissance face au vent qui nous repousse. Nous envisageons un détournement vers les îles Faeroe, mais continuons notre route. Hardy part en vacances le mardi matin, il n'a pas le temps de perdre encore une journée.

Les rapports de position avec Iceland Radio puis Scottish Radio se font toujours grâce aux avions de ligne, soit à notre initiative, soit à celle du contrôle qui semble s'inquiéter de notre sort. A chaque fois sans exception, le pilote de ligne nous demande, sceptique «Say again altitude ?». Un pilote de Virgin commente «This must be a microlight». Un pilote de Lufthansa veut nous envoyer une hôtesse par téléportage.

Un avion de ligne demande un détournement immédiat

vliegveld van Reykjavik, in volle stad. In zalig geluk gaan we naar toilet, de overlevingspakken laten zoiets in vlucht niet toe.

Zaterdag 17-04-2004

Dit was alleszins de zwaarste dag. De vlucht naar Wick in Schotland duurt normaal 6 uur en soms 5. Ons vliegplan is berekend in functie van de windkaarten en vermeldt 7 uur. In werkelijkheid doen we er 8 en een half uur over om Wick te bereiken en dat door tegenwinden die onze grondsnelheid soms tot 55 knopen doen dalen.

Het vertrek uit Reykjavik biedt ons de kans om een wondermooie zonsopgang mee te maken en de vulkanen en de gletsjers te bewonderen, die zo typisch zijn voor IJsland. Het weer is mooi maar zodra we boven de oceaan zijn, verspert een dik pak stratus ons de doorgang. Het andere vliegtuig is uitgerust met een injectiemotor en klimt in de wolkenlaag tot 11.000 voet. Het moet wat later dalen wegens ijsafzetting op de romp. Een tweemotorige pushpull, die ons vanaf Goose Bay vergezelt, vliegt op 17.000 voet, net boven het wolkendek. Onze C172P nestelt zich op 1500 en vervolgens op 1200 voet, onder een plenzende regen die ons maar met rust laat als Schotland in zicht komt.

De vleugels en hun stutten berijpen af en toe maar de carburator bevriest voortdurend. Hardy moet hem met kleine stootjes verwarming openhouden en toch niet te veel vermogen verliezen tegen de wind die ons terugblaast. We overwegen al een uitwijking naar de Færøer-eilanden maar we vervolgen onze weg. Hardy vertrekt dinsdagmorgen met vakantie en heeft dus geen tijd om nog eens een dag te verliezen.

De positierapporten met Iceland Radio en nadien met Scottish Radio gaan nog steeds via de lijnvliegtuigen: ofwel op ons initiatief, ofwel op dat van de verkeersleiding die zich om ons ongerust lijkt te maken. Zonder uitzondering vraagt de lijnpiloot ons altijd op sceptische toon "Say again altitude?". Commentaar van een Virgin-piloot: "This must be a microlight". Een piloot van Lufthansa wil ons zelfs een hostess doorstralen.

Een lijnvliegtuig vraagt om een onmiddellijke uitwijking naar Stornoway want een passagier is aan het bevallen. Wat later komt er laconiek: "it's a boy".

Eindelijk doemt in een zonnestraal de Schotse kust op. Ik slaag er in om een gsm-verbinding te maken waardoor ik mijn echtgenote kan oproepen, want ze vindt het wachten erg lang.



Een half uurtje later landen we in Wick, het meest noordelijke vliegveld van Groot-Brittannië, de eilanden niet meegerekend. Het is een oude Royal Navy-basis met

vers Stornoway, car une passagère est en train d'accoucher. Finalement, il annonce laconiquement «it's a boy».

La côte écossaise apparaît enfin, éclairée d'un rayon de soleil. J'arrive à capter un relais GSM qui me permet d'appeler mon épouse qui trouve le temps long. Une demi-heure plus tard nous atterrissons à Wick, l'aérodrome le plus septentrional de Grande-Bretagne si on exclut les îles. Ancienne base de la Royal Navy, dotée de deux grands hangars où on entre et on se gare au moteur. La nuit tombe, il est trop tard pour travailler sur les avions, nous soupçons de haggis dans un pub et dormons au-dessus d'un fish-and-chips.

Dimanche 18.04.2004

Ce matin, après un très solide petit déjeuner, trois heures de travail pour démonter les réservoirs supplémentaires abandonnés sur place et remettre les avions dans leur configuration normale. Départ vers le sud sous la pluie. Les nuages bas nous forcent à faire un détour sur la mer pour éviter le granit des montagnes écossaises. Vol sans histoire jusqu'à Wycombe, dans la banlieue londonienne, où nous laissons le 172S à son nouveau propriétaire ravi.

Nous nous tassons à trois, plus les bagages, dans le 172P, et décollons sous la pluie. Le contrôle nous fait éviter Londres par le sud, puis au milieu de la manche, entre Douvres et Calais, nous passe Lille Info que notre souhait de rester à 3000 pieds laisse sceptique : «It is not very good for IFR» - «No, but icing is even worse». De contrôleur en contrôleuse («You have a beautiful voice»), entre nuages et soleil, nous arrivons le soir à Troyes où l'avion va passer quelques jours entre les mains expertes des mécaniciens de Troyes Aviation qui corrigeront les imperfections constatées pendant le vol. Le soir, champagne, excellent souper, et adieu à mes camarades de voyage.

Jean-Claude Dispaux



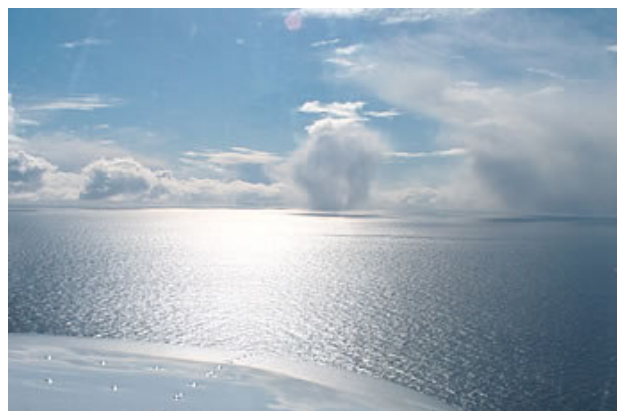
deux grote loodsen waar je op de motor inrijdt en parkeert. De nacht valt, het is te laat om nog aan de vliegtuigen te sleutelen. We eten haggis in een pub en slapen boven een fish-and-chips.

Zondag 18-04-2004

Na een zeer stevig ontbijt hebben we drie uur werk om de extrabrandstoftanks te demonteren. We laten ze ter plekke achter en brengen de toestellen weer in hun oorspronkelijke configuratie. In de regen, vertrek naar het zuiden. De lage wolken verplichten ons om een omweg overzee te maken en zo het graniet van de Schotse bergen te vermijden. Probleemloze vlucht tot in Wycombe, in de Londense voorstad, waar we de 172S aan zijn nieuwe, verrukte eigenaar overlaten.

We nestelen ons met zijn drieën plus bagage in de 172P en vertrekken in de regen. De verkeersleiding doet ons Londen via het zuiden ontwijken en midden het Kanaal, tussen Dover en Calais, geeft die ons over aan Lille info. Onze wens om op 3000 voet te blijven, krijgt als reactie: "It's not very good for IFR" – "No, but icing is even worse". Van verkeersleider tot verkeersleidster ("You have a beautiful voice") en onder wolken en in de zon, bereiken we 's avonds Troyes. Daar zal het vliegtuig een paar dagen doorbrengen in de handen van specialisten (*), die de foutjes van tijdens de vlucht zullen wegwerken. 's Avonds, champagne, een uitstekende maaltijd en vaarwel aan mijn reisgezellen.

Jean-Claude Dispaux
(Vertaling: W. Tersago)



TEN YEARS OF WORK PAY AS MISSION M212 TRAINER GOES INTO PRODUCTION

*(Dit is een kort artikel uit **Flight International** over een Belgisch vliegtuig! Auteur is Herman De Wulf, sinds enige tijd ook lid van de Vieilles Tiges. We vonden dat we u dit nieuws niet mochten onthouden)*

*(Voici un court article provenant de **Flight International** et présentant un avion belge! L'auteur est Herman De Wulf, depuis quelque temps également membre des Vieilles Tiges. Nous avons cru bien faire en vous présentant cette nouvelle.)*



G-XFLY

Copyright©2004 UKSkies.co.uk

Production of an initial batch of five Mission M212 four-seat sports/trainer aircraft is about to begin at the Lambert factory at Wevelgem airfield, Belgium.

The 150hp (110kW) M212 has received its permit to fly from the UK Popular Flying Association (PFA) after a final 45min test flight by PFA flight-test engineer Francis Donaldson at Turweston.

This approval is the culmination of 10 years' work by Belgian brothers Steven and Filip Lambert. The M212 began as a Filip Lambert's research thesis at

the College of Aeronautics at Cranfield in 1994. The design was declared winner of the Royal Aeronautical Society's light aircraft design competition in 1995 and progressed to the prototype stage under the supervision of PFA Engineering.

The prototype was assembled in Belgium at a new factory built by the Lambert family at Wevelgem airfield, near Kortrijk. However, because it was built under the supervision of the PFA, the aircraft was registered in the UK as G-XFLY. It complies fully with FAR 23/JAR 23 requirements.

It made its first flight in April last year at the hands of test pilot Roger Bailey at the National Flying Laboratory Centre at Cranfield University.

Following UK certification, the prototype M212 was flown home to the Lambert factory at Wevelgem. It has since taken part in the Aero 2005 show at Friedrichshafen, Germany.

A second aircraft is now being built at Wevelgem, where the Lambert factory is preparing to manufacture airframe parts for the first production batch of five aircraft. The M212 is an all-composite design with a fixed nose wheel undercarriage and a constant-speed, three-bladed propeller. A tail wheel model will also be available according to customer demand. A retractable undercarriage is being planned for an M216 version.

The sports/trainer aircraft is being sold in kit form for the home built-market and was originally designed to be powered by the 135hp Thielert Centurion 1.7 diesel engine with full-authority digital engine control.

HERMAN DE WULF/BRUSSELS

Visit the Flight International web site at www.flightinternational.com

Vitstap naar Lelystad op woensdag 27 september 2006



Excursion à Lelystad le mercredi 27 septembre 2006

Vorig jaar hadden we net geen voldoende aantal deelnemers om een reis naar de Aviodrome in Lelystad, Nederland op een economische manier te laten doorgaan. Dit jaar richten we de reis een tweede keer in: zijn er onvoldoende deelnemers, dan bieden we de vrij gebleven plaatsen aan andere verenigingen aan, zoals de AELR, BAHA, Silver Wings, enz. De andere verenigingen nodigen we pas over enkele maanden uit, vandaar dat we u nu al vragen om uw inschrijving te bevestigen. Dat kan door storting van het juiste bedrag op rekening **335-0135532-69** van Wilfried Tersago, met vermelding van 'Lelystad' en de naam (namen) van de deelnemer(s).

Het **programma** ziet er uit als volgt:

- Vertrek om 8.15 uur achteraan het Woluwe Shopping center. Vertrek via Antwerpen, Breda en Utrecht.
- Aankomst rond 11 uur in de Aviodrome in Lelystad; ontvangst met koffie en gebak
- Rondleiding met gids
- Bezoek aan filmtheater, vrije rondwandeling en bezoek aan restaurant (dit laatste voor eigen rekening)
- Om 1530 uur nog een drankje met hapje in het restaurant
- Einde bezoek om 16 uur.
- Warm avondmaal op de terugweg
- Terug aan Shopping Centre rond 21 uur.

De voorlopige **prijs** bedraagt **75 euro**; eventuele verschillen worden tijdens de reis geregeld. Wie meer wil weten over het Nederlandse nationaal Luchtvaart-Themapark neemt best een kijkje op hun website <http://www.aviodome.nl/>.

L'année dernière, il nous manquait quelques inscriptions seulement pour que l'excursion à Lelystad aux Pays-Bas puisse économiquement avoir lieu. C'est pourquoi nous réorganiserons le voyage en 2006, mais en étendant l'invitation à d'autres associations (AELR, BAHA, Silver Wings etc.) au cas où il nous manquait des inscriptions.

Comme nous n'inviterons les autres associations que dans quelques mois, nous vous demandons de vous inscrire d'ores et déjà en versant la somme exacte au compte **335-0135532-69** de Wilfried Tersago. Veuillez bien mentionner 'Lelystad' plus le(s) nom(s) du (des) participant(s).

Le **programme** est comme suit :

- Départ à 8.15 heures derrière le Woluwe Shopping Centre. Trajet via Anvers, Breda et Utrecht.
- Arrivée vers 11 heures à l'Aviodrome. Café, pâtisseries.
- Visite guidée.
- Visite au cinéma, visite libre du musée, éventuellement visite au restaurant (à vos frais).
- 1530 heures : verre d'amitié + anuse-bouche au restaurant.
- Fin de la visite vers 16 heures.
- Repas chaud sur le chemin du retour.
- Retour au Shopping Centre vers 21 heures.

Le **prix** provisoire est de **75 euros**, la différence éventuelle sera réglée le jour de l'excursion. Si vous voulez en savoir plus sur le parc à thème-aviation national néerlandais, l'Aviodrome, aller visiter leur site sur <http://www.aviodome.nl/>.

E-mailadressen : even nazien a.u.b.

Adresses E-mail: à vérifier s.v.p.

*In het bulletin 3/2005 hadden we een oproep gelanceerd om uw e-mailadres na te zien en ons de correcte schrijfwijze door te sturen. Van een aantal leden hebben we nog geen antwoord mogen ontvangen, maar dat kan nog altijd. Eens wij beschikken over alle (juiste) e-mailadressen, zullen we bij dringende gevallen nog sneller kunnen communiceren.
(Correct address to bill.tersago@gmail.com please)*

Charles BOUSEZ
André TAMINIAUX
Marc VAN KEIRSBILCK
Pierre LEONARD
André FROMONT

Dans le bulletin 3/2005 nous vous avons demandé de bien vouloir vérifier votre adresse E-mail en nous renvoyant l'orthographe exacte. Nous avons encore quelques adresses dont la correction ne nous est pas encore arrivée, mais vous pouvez encore le faire maintenant. Dès que nous disposerons de toutes les adresses, nous pourrons communiquer avec vous encore plus rapidement, chose fort utile pour les cas urgents.

Philippe DEMAN
Gil VANDENBROECK-GEBHARD
Jacques DEBOUVRY
José CAULIER
Michel DILLIEN

Wist u dat?



Le saviez-vous?

Op het kerkhof van Sint-Agatha-Berchem bevond de grafzerk van Adjudant-vlieger Barthels zich in een slechte staat. Barthels stortte neer op 2 mei 1940, nog voor de vijandelijkeheden waren begonnen. Vieille Tige Herman Dewulf heeft het nodige gedaan om het graf een onderhoudsbeurt te geven; door toedoen van de heer Stefaan Francotte, grafdelver op het kerkhof van St.-Agatha-Berchem, is de laatste rustplaats van Adjt Barthels opnieuw toonbaar.

Au cimetière de Berchem-Sainte-Agathe, la stèle de l'adjudant-avaiteu Barthels se trouvait dans un état pitoyable. Barthels s'est écrasé le 2 mai 1940, bien avant que les hostilités aient commencé. Notre Vieille Tige Herman Dewulf a fait le nécessaire pour que la tombe subisse un entretien poussé. Monsieur Stefaan Francotte, fossoyeur de Berchem, ayant nettoyé et fleuri la tombe, l'adjudant Barthels repose à nouveau dans une tombe présentable.

Un autre Vieille Tige ainsi que fondateur du Musée Col avi R. Lallemand DFC-Memorial Spitfire, nous demande de l'aide pour le musée, notamment pour de modestes travaux d'entretien. Il nous signale également qu'un paiement de 15 euros vous fait automatiquement membre de ce musée. Veuillez alors mentionner 'COT 2006'.

Tout don est bienvenu, ils en ont besoin à Florennes !

001-1948523-63, MUSEE SPITFIRE asbl 5620 FLORENNES



Een andere 'Vieille Tige' en tevens oprichter van het Museum Kol vl R. Lallemand DFC – Memorial Spitfire, vraagt om steun voor het museum, meer bepaald voor wat bescheiden onderhoudswerken. Hij meldt ons ook dat u voor de som van 15 euro automatisch lid wordt van het museum. Vermeld bij het betalen dan wel 'COT 2006'. Elke gift is welkom!

001-1948523-63, MUSEE SPITFIRE asbl 5620 FLORENNES

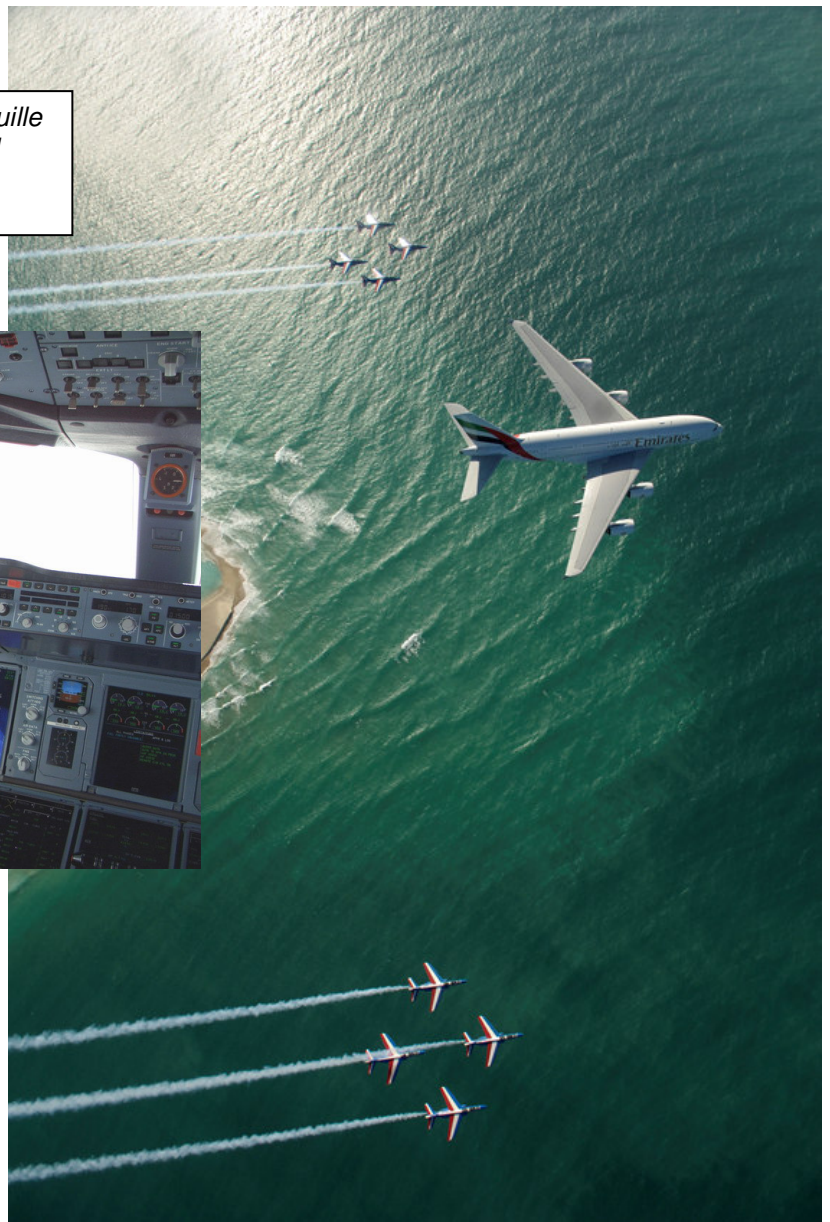
Een Belg op Airbus A380

Het vliegtuig vliegt pas sinds 27 april 2004 en er zijn al Belgen die op A380 vliegen. Patrick De Roeck, ancien 1^e en 349 Sqn is een van hen. Hij vertelt u over zijn eerste kennismaking met het vliegtuig. We vonden ook de foto's zo mooi dat we ze u niet konden onthouden, ook al zijn ze in zwartwit. Maar uw geliefde vereniging bekijkt voor het ogenblik de haalbaarheid van een kleurenkافت en dan is de kwaliteit natuurlijk heel wat beter.

Un Belge sur Airbus A380

L'avion ne vole que depuis le 27 avril 2004, or il y a déjà des Belges qui volent sur le type. Patrick De Roeck, ancien de la 1^{ère} et de la 349 fait partie d'eux. Il vous parle de son premier contact avec l'avion. Nous avons trouvé les photos tellement belles que nous avons voulu vous les montrer, bien qu'elles soient en noir et blanc. Mais sachez que votre association bien aimée regarde la faisabilité d'une couverture en couleur, la qualité y gagnera, bien sûr.

*Voor de aankomst in Dubai mocht de Patrouille de France niet ontbreken: marketing oblige!
Pour l'arrivée aux Emirats, la Patrouille de France était de service: marketing oblige!*



Back in 1987, when I decided to leave the Air Force for a career in Civil Aviation I had mentally prepared myself for the brutal career conversion from Fast Jet Pilot to the proverbial 'Bus Driver'. No more sustained 9G turns, air-air firing, supersonic low-level flying, formation aerobatics, Red Flags or FWITs.

Little did I know that the best was yet to come. Putting everything in perspective, **Friday 25th November 2005** may well go down as the highlight of my flying career. What was so special about it?



- That day was the very first time ever that Airbus allowed a small team of Airline Pilots to 'touch' the **prototype A380-800**. Until then the only pilots who had flown the beast were Airbus Test Pilots.
- For the occasion of the **Dubai Air Show 2005** the aircraft had been (temporarily) painted in the Color Scheme of Emirates.
- The flight started off with several **low level fly-pasts** over the major landmarks along the beaches of Dubai (Burj Dubai, The Palm Jumeirah & The Palm Jebel Ali, Islands of The World, Dubai Marina).
- During these flights we were joined by the Alpha Jets of **the Patrouille de France**. Close formation flight like in the good old days!
- Following these 'publicity' runs we headed for the airfield of **Ras-Al-Khaima**, some 150km north of Dubai. Against the dramatic backdrop of the majestic Hajar mountains (bordering Oman), we each got to fly a couple of visual circuits with touch-and-go's. Just your good old 'stick and throttle', without use of the wide variety of sophisticated automatics available. Quite amazing how, thanks to Airbus' Fly By Wire, this 400+ ton baby handled like a fighter plane in the circuit (well ok, *almost!*).
- When we flew this magnificent machine from the left seat, the right seat was being taken by 'the man' himself: Airbus Chief Test Pilot **Claude Lelaie**, who entered the history books by being the very first pilot to take the A380 into the air (Toulouse, April 27th 2005).
- After the visual circuits we climbed to about 15,000ft for some...aerobatics! Or more politically correct: **exploration of the flight envelope limits**. Just like the F16, the A380 (and all other Airbus FBW aircraft) enjoy full 'flight envelope protection' in *normal law* mode.
- After about a 4h flight (it felt like 1h) Capt Abbas Shaban (Our Emirates' A380 Overall Project Manager) was given the privilege to fly the Double Decker back to home-base Dubai.
- During the flight we were also accompanied by a team of Discovery Channel photographers who were gathering material for a documentary on the A380 development flights.

Wow! As my colleague brought up: "It's all gonna be downhill from here."

Well, ok, that's one way of looking at it. However, in my function as **A380 Project Pilot-Training** I look so much forward to the build-up here in Emirates Airlines towards our planned first delivery in April 2007.

I will be eternally grateful to **Emirates Airline** and **Airbus** for having allowed me this unique experience. In particular I thank Test Pilots **Claude Lelaie & Hugues Van Der Stichel** for their most generous co-operation.

Capt Patrick De Roeck
TRE A330/A340
Project Pilot A380

RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur - Erevoorzitter

Léon BRANDERS

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 cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* robert.feullen@skynet.be
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* alex.peelaers@pandora.be
Redacteur - Wilfried	TERSAGO	011 68 98 78* wilfried.tersago@pandora.be

Autres membres du conseil- Andere leden van de raad van bestuur

Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79* - al.dumoulin@skynet.be
Michel MANDL	02 768 16 06 - michel.mandl@pandora.be
Norbert NIELS	016 58 10 86*
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - g.wuyts@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX	02 343 93 77 – jph5@skynet.be

(* = Fax incl.)

Secrétariat - Secretariaat

Wijngaardstraat 4

3290 DIEST

Tél & Fax: 013 312 870

E-mail :

robert.feullen@skynet.net

www.maisondesailles.be/vieillestiges et cliquer sur le logo
www.huisdervleugels.be/vieillestiges en op het logo klikken

La boutique

De boetiek



€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00

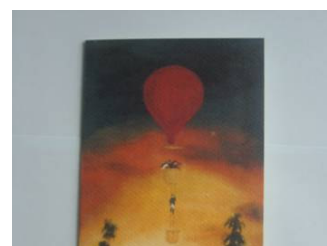


Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00

Wenskaarten/ Cartes de
voeux: € 0,75
10ea: € 7,00



Insigne: € 20,00

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendkosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,50 (sticker), € 1,00 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,50 (das of badge), € 2,00 voor pin of broche.
Opgelet: dit zijn benaderende prijzen!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,50 € (autocollant), 1,00 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,50 € (cravate ou écusson brodé) ou 2,00 € (pin ou broche). Attention : il s'agit de montants approximatifs

**Assemblée générale ordinaire
25 mars 2006**

*

PROCURATION

*

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

.....

à l'effet de me représenter à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra le samedi 25 mars 2006 à 11,00 heures dans la salle Léopold, au 26^{ème} étage de l'hôtel Hilton, Boulevard de Waterloo 38 à 1000 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 » :**



**Banquet annuel
« Plein Ciel » Hôtel Hilton
Bruxelles**

*

BILLET D'INSCRIPTION

*

NOM :

Prénom :

accompagné par :

.....

Soit au total : personne(s)
Je souhaite partager la table avec (*) :

.....

Je verse 57,00 EUR x – Total : EUR au
compte N° 210-0619966-91 de VTB

(*) Dans toute la mesure du possible, il sera tenu compte de votre souhait de partager la table avec la (les) personne(s) mentionnée(s). Veuillez toutefois tenir compte de deux éléments :
- la capacité maximale des tables est de 12 personnes ;
- la date de votre inscription.

*

Billet à envoyer au secrétariat :
c/o Robert FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
(Fax: 013 312 870)

**Gewone algemene vergadering
25 maart 2006**

*

VOLMACHT

*

Ik ondertekende
verleen hierbij volmacht aan:

.....

met het oog mij te vertegenwoordigen op de gewone algemene vergadering die zal plaatshebben op zaterdag 25 maart 2006 in de Leopold-zaal, op de 26^{ste} verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te 1000 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"



**Jaarlijks banket
"Plein Ciel" Hotel Hilton
Brussel**

*

INSCHRIJVINGSBRIEFJE

*

NAAM:

Voornaam:

Vergezeld door:

.....

Hetzij in totaal: persoon(personen)
Ik wens de tafel te delen (*)

.....

Ik stort 57,00 EUR x - Totaal: EUR op
de rekening Nr 210-0619966-91 van VTB

(*) Voor zover mogelijk zullen wij rekening houden met uw wens om de tafel te delen met de vermelde persoon(personen). Gelieve echter rekening houden met twee elementen:
- aan een tafel is er plaats voor maximum 12 personen;
- de datum van uw inschrijving.

*

Inschrijvingsbriefje te sturen naar het secretariaat:
c/o Robert FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
(Fax: 013 312 870)

