

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin

*

N°1/2007
Januari-februari-maart
Janvier-février-mars
2007

*

28^{ième} année – 28ste jaar

*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago

Rue Montoyer 1 boîte 13

Montoyerstraat 1 bus 13

1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1950 Kraainem

Belgique-België
P.P. – P.B.
1950 Kraainem
1/4224

Numéro d'autorisation/
toelatingsnummer
P605174

Ter attentie van – A l'attention de

**JAARLIJKS BANKET OP ZATERDAG 24 MAART 2007
ALGEMENE LEDENVERGADERING OP WOENSDAG 11 APRIL 2007**

**BANQUET ANNUEL LE SAMEDI 24 MARS 2007
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE LE MERCREDI 11 AVRIL 2007**

VZW

DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

ASBL

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE



Het driemaandelijkse bulletin van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 1/2007
28ste jaar – 28^{ième} année
Januari-februari-maart
Janvier-février-mars
2007



World distance record on a Topsy Belfair
Secret WW2 meteo service Beagle
First solo on an SG 38 in 1952
Gordon Bennett cup 2006
Addendum H-21 in Congo



Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

*
Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

*
Site Web
www.maisondesailles.be/vieillestiges
cliquer sur le logo

ooo

**Conseil d'administration
Bestuursraad**

Président - Voorzitter
Jean Kamers
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Robert Feuillen
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, Georges de Coninck,
André Dillien, Alphonse Dumoulin,
Jean-Pierre Herinckx, Michel Mandl,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

**De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart**

*
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

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

*
Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

INHOUD VAN BULLETIN 1/2007

Van de redactie
Nieuws van de vereniging - agenda
Record op Topsy Belfair
Ledenlijst 2006
Meteodienst Beagle
Xavier Janssens en zijn eerste solo op SG 38
Inhuldiging Mirage-monument in Temploux
Wist je dat?
Addendum Piasecki H-21
Gordon Bennett cup 2006
Onze boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2006

Rédactionnel
Nouvelles de l'association – Agenda
Record en Topsy Belfair
Liste des membres 2006
Service météo clandestin Beagle
Xavier Janssens et son premier solo en SG 38
Inauguration monument Mirage à Temploux
Le saviez-vous ?
Addendum Piasecki H-21
Coupe Gordon bennett 2006
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 20,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 10,00 euro)
Buitenland-Etranger: 25,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 12,00 euro)

*
Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

*
Secrétariat- Secretariaat
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel & Fax: 013 312 870
E-mail: robert.feuellen@skynet.be

Het volgende magazine verschijnt op 15 mei

Le magazine suivant paraîtra le 15 mai



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

Au printemps prochain le comité et particulièrement le bureau du conseil d'administration subira de profondes modifications. Il est temps de rajeunir les cadres, du sang neuf est nécessaire pour assurer la pérennité de notre association. Les noms des administrateurs qui changeront d'affectation vous seront communiqués au banquet et seront officialisés à l'assemblée générale du 11 avril.

Ceci ne signifie pas que ceux qui remettent leur mandat ne se sentent plus concernés par la gestion de l'association. Bien au contraire, avec votre support ils continueront à siéger au conseil d'administration parmi la merveilleuse équipe qui ne ménage aucun effort pour faire fructifier un mouvement créé par des illustres anciens en 1937. Mais, pour paraphraser un célèbre auteur, rien ne sert de s'accrocher, il faut partir à temps ...

Cette année le banquet annuel et l'assemblée générale sont scindés. Après 9 ans nous retrouverons le Club Prince Albert où le banquet se tiendra le samedi 24 mars à 11,30 heures. L'assemblée générale quant à elle sera organisée le mercredi 11 avril à 15,00 heures à la Maison des Ailes. La séparation des deux manifestations a été rendue nécessaire car la salle de réunion du Club Prince Albert ne peut contenir que 80 personnes. Or, les dernières années nous étions chaque fois plus de 100 personnes.

Bien sûr, l'attribution des Mémorial, des diplômes de 70 et 60 ans de brevet aéronautique et des médailles de 50 ans de brevet aéronautique fera l'objet d'une petite cérémonie particulière au cours du banquet.

Vous trouverez plus loin dans ce magazine des informations détaillées concernant le banquet et l'assemblée générale. Inscrivez-vous à temps car le nombre de places au Club Prince Albert est limité.

A bientôt, chers amis.

Beste vrienden vliegeniers,

In de komende lente zal het comité en in het bijzonder het bureau van de raad van bestuur diepgaande wijzigingen ondergaan. Het is hoogtijd het kader te verjongen, fris bloed is nodig om het voortbestaan van onze vereniging te verzekeren. De namen van de bestuursleden die van functie veranderen, zullen u medegedeeld worden op het banket en zullen op de algemene vergadering van 11 april bekrachtigd worden.

Dit betekent niet dat zij die hun mandaat ter beschikking stellen zich niet meer met het beleid van de vereniging betrokken voelen. Integendeel, met uw steun zullen zij verder zetelen in de raad van bestuur te midden van het dynamische team dat geen enkele inspanning ontziet om onze beweging, gesticht door beroemde oudgedienden in 1937, te doen bloeien. Om een vermaarde schrijver te parafraseren, het dient nergens toe om u vast te klampen, u moet op tijd vertrekken.... Dit jaar worden het banket en de algemene vergadering gesplitst. Na 9 jaar keren wij terug naar de Prins Albert Club waar het banket op zaterdag 24 maart om 11.30u zal plaats vinden. Wat de algemene vergadering betreft zal deze georganiseerd worden in het Huis der Vleugels op woensdag 11 april om 15.00u.. De scheiding van deze twee bijeenkomsten werd noodzakelijk want de vergaderzaal van de Prins Albert Club is amper geschikt voor 80 personen en de laatste jaren waren wij telkens met minstens 100 personen.

Natuurlijk zal de toekenning van het Gedenkboek, de diploma's van 70 en 60 jaar luchtvaartbrevet en de medailles van 50 jaar brevet gebeuren met een kleine plechtigheid tijdens het banket. Verder in dit magazine zal u uitvoerige uitleg vinden betreffende het banket en de algemene vergadering. Schrijf u tijdig in want het aantal plaatsen in de Prins Albert Club is beperkt.

Beste vrienden, tot binnenkort.

Jean Kamers

NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Madame Huberte DERWA le 5 novembre 2006. Elle fut pendant de nombreuses années la sympathique barmaid de la Maison des Ailes.

René MAIRESSE, le 21 novembre 2006 à Draguignan (F).

Robert (Robby) BAYART, le 9 décembre 2006.

Madame André DELFLY, le 8 janvier 2007.

Nos présentons aux familles nos condoléances sincères.

Wij bieden de getroffen families onze oprechte deelneming aan.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

ADAM Christian
Avenue de l'Aquilon 6, Bte 6
1200 BRUXELLES
Tél: 02 7713769 – GSM: 0477 875727 – E-mail:
chrisairsprl@hotmail.com
Admis VT

BERNACKI Raymond
Avenue de la Gare 53
4460 BIERSET
Tél 04 2503543 – GSM 0496 486990 – E-mail :
Berray01@euphony.net
Admis VT

PAESMANS Marc
Dageraadstraat 17
2980 HALLE-KEMPEN
Tel: 03 3836418 – Gsm: 0475 309854
Aanvaard als VT

PERRAD André
Rue des Comognes 314
5300 VEZIN
Tél/ fax : 081 589123 – E-mail :
talper@skynet.be
Admis VT

SMITS Alfons
Overhoch 4
2520 OELEGEM
Tel: 03 3831135 – Fax: 03 3842920 – Gsm: 0476
325367
Aanvaard als VT

WALDEYER Jacques
Klein Normandië 25
1950 KRAAINEM
Tel: 02 7207612 – E-mail: jack.waldeyer@skynet.be

QUOBILLON Jacques
Avenue du Capricorne 45
1200 BRUXELLES
Tél : 02 7702250 – Fax : 02 7703920
Admis A

BONNEVIE Jean
Rue du beau Chêne 2
1380 LASNE
Tél : 02 6331561 – GSM : 0472 507160
Admis VT

CRENIER Willy
Venelle de la réserve 42
1311 WAVRE
Tél : 010 227097 – GSM: 0476 405983 – E-mail
willy.crenier@skynet.be
Admis A

DEGAUQUIER Jacques
Avenue Hinnisdael 37/3
1150 BRUXELLES
Tél : 02 7791090 – GSM : 0475 921010 – E-mail :
humancare_scs@yahoo.be
Admis VT

HOEBEN René
Fazantdal 5
1820 PERK
Tel: 02 7519983 – Gsm: 0486 072692 – E-mail:
r.hoeben@skynet.be
Aanvaard als VT

JACOB Jules
Rue de Fauconval 148A
1367 HUPPAYE
Tél : 010 813011 – E-mail: jules.jacob@tele2.be
Admis VT

STEVENS Steve (Poly)
James Ensorlaan 26
9051 Sint-Denijs-Westrem
Tel: 09 2216204 – Gsm: 0475 285002 – E-mail:
stevenspoly@hotmail.com
Aanvaard als VT

BACCAERT Raymond
Square Hauwaerts 35 Bte 11
1140 BRUXELLES
Tél : 02 2164496
Admis VT

Conférentie -Conférence

Conférentie -Conférence

Woensdag 14 maart 2007: conference door luitenant-kolonel Philippe Siscot, bevelhebber van de Meteowing te Beauvechain:

De geheimen van de moderne operationele meteorologie en de toekomstige uitdagingen. *De operationele meteorologie is de laatste jaren echt geëvolueerd. Met de nieuwe werktuilen kunnen specialisten nu voorspellingen maken in vier dimensies en dat op veel nauwkeurigere wijze. De Meteo Wing beschikt over talrijke middelen en technologieën waarmee hij de gewenste (vaak mobiele) operationele steun kan leveren, in functie van de evolutie van de diverse wapensystemen en voor heel wat operatietonelen.*

Op langere termijn tekenen zich nieuwe vooruitzichten af maar laten niet toe om meer betrouwbare operationele voorspellingen te maken, op de gewenste ruimtelijke schaal en op lange termijn. Blijft dan nog de vraag van de weerslag van een eventuele klimaatswijziging op de opgeslagen gegevens, de basis van de operationele klimatologie.

Als naar gewoonte spreken we af voor het aperitief om 12 uur in het Huis der Vleugels; na de maaltijd, omstreeks 14 uur, is het woord aan de spreker.

U moet voor die dag als naar gewoonte inschrijven bij de secretaris-generaal Bob Feuillen. Aangezien we echter n.a.v. de vorige conferentie enkele problemen hebben gehad met het correcte aantal aanwezigen, vragen we u om ook de maaltijd nu al te willen regelen via het rekeningnummer van onze vereniging. Die € 30,00 vormen dan trouwens ook de enige bevestiging van uw komst.

Mercredi 14 mars 2007 : conférence par le lieutenant-colonel Philippe Siscot, commandant du Wing Météo de Beauvechain :

Les secrets de la météorologie opérationnelle moderne et les défis futurs. *La météorologie opérationnelle a réellement évolué ces dernières années. De nouveaux outils de travail permettent désormais aux spécialistes de faire des prévisions dans les quatre dimensions d'une manière beaucoup plus précise. Le Meteo Wing dispose de nombreux moyens et technologies lui permettant de fournir le support opérationnel requis (souvent mobile), en fonction de l'évolution des différents systèmes d'armes et pour de nombreux théâtres d'opérations.*

A plus long terme, de nouvelles perspectives se dessinent mais ne permettent pas de faire des prévisions opérationnelles plus fiables, à l'échelle spatiale voulue et à longue échéance. Se pose alors la question de l'impact d'un éventuel changement climatique sur les données archivées servant de base à la climatologie opérationnelle.

Nous nous retrouvons vers midi au bar de la Maison des Ailes. C'est après le lunch, vers 14 heures, que notre invité nous entretiendra du sujet décrit ci-dessus.

Comme d'habitude, vous pouvez vous inscrire auprès du secrétaire-général Bob Feuillen, mais comme à la suite de la conférence précédente, nous avons eu quelques problèmes au sujet du nombre exact de participants, nous vous demandons de bien vouloir régler le montant d'avance au numéro de compte de notre association. Ce virement de 30,00€ sera d'ailleurs la seule confirmation de votre présence.

Agenda



BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel de l'association aura lieu le 24 mars 2007 dans le prestigieux Club Prince Albert de la Défense, rue des Petits Carmes 20, à Bruxelles.

L'apéritif sera servi à 11,30 heures dans le Salon de Thé et nous passerons à table à 12,30 heures dans la salle Madou.

Le prix de la participation (apéritifs variés, banquet 4 services et vins compris) est de 45,00 euro par personne. Billet de réservation en couverture à la fin du magazine.

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

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB 210061996691

Clôture des inscriptions
Lundi 19 mars à 12,00 heures

Attention :

- Le nombre de participants est strictement limité à 145. Faites le règlement de votre participation à temps.
- Il n'y a pas de parking dans la cour de l'établissement.

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijks banket van de vereniging zal plaats hebben op 24 maart 2007 in de prestigieuze Prins Albert Club van Defensie, Karmelietenstraat 20 te Brussel.

Het aperitief wordt vanaf 11,30 uur opgediend in het Theesalon. We gaan aan tafel in de zaal Madou om 12,30 uur.

De deelnemingsprijs (gevarieerde aperitieven, banket 4 schotels, wijnen inbegrepen) bedraagt 45,00 euro per persoon. Inschrijvingsbriefje achteraan dit magazine.

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

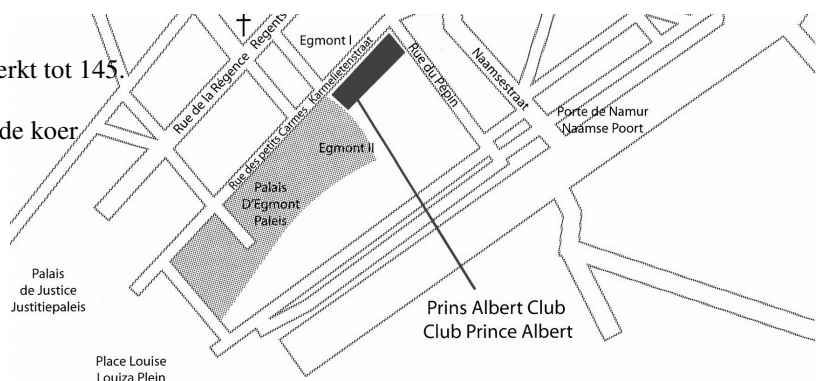
IBAN: BE23 2100 6199 6691

BIC: GEBABEBB 210061996691

Afsluiting der inschrijvingen
Maandag 19 maart om 12,00 uur

Attentie:

- Het aantal deelnemers in strikt beperkt tot 145.
Betaal op tijd!
- Er is geen parkeermogelijkheid op de koer van de club.



Assemblée générale ordinaire – 11 avril 2007

CONVOCAATION

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 11 avril 2007 à 15h00. 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 2007.

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 2006.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 25 mars 2006, publié dans le magazine N° 2/2006 du 15 mai 2006.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
 - Bilan financier 2007 et Budget 2007 ;
 - Proposition de radiation des membres suivants pour non règlement de la cotisation : Bladt, R., Bocquet Ch., Goemaere, P-J., Hanze, G., Herphelin, J. Legrand, F., Lenoir, F., Maes, R., Michaux, J., Michiels, F., Quoibion, F. Vanden Meersche, P. Van den Bon, L. Vandervinne, L. et Willekens, P.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2006.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2007.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2007.
10. Election :
Election d'un nouvel administrateur : Didier Waelkens
Administrateurs sortants et rééligibles :
H. Cloeckaert, A. Dumoulin, R. Feuillen, J. Kamers, M. Mandl et G. Wuyts
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 11 avril 2007.
11. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat avant le 11 avril 2007.
12. Election du nouveau bureau du conseil d'administration par les administrateurs.
13. Clôture.

Pour des raisons d'organisation nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation. Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée générale.

Gewone algemene vergadering – 11 april 2007

UITNODIGING

U wordt uitgenodigd om de gewone algemene vergadering bij te wonen op woensdag 11 april 2007 om 15.00u in het Huis der Vleugels. Krachtens artikel 17 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, hetzij de categorie "Vieille Tige en Actief" in regel met hun bijdragebetaling voor het jaar 2007.

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 jaar overleden zijn.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van de notulen van de statutaire algemene vergadering van 25 maart 2006, afgedrukt in het magazine Nr 2/2006 van 15 mei 2006.
4. Verslag van de secretaris.
5. Verslag van de penningmeester:
 - Balans van 2006 en begroting voor 2007;

- Voorstel tot schrapping van volgende leden wegens niet-betaling van de bijdrage in 2006: Bladt, R. Bocquet, Ch. Goemaere, P-J; Hanze, G. Herphelin, J. Legrand, F. Lenoir, F. Maes, R. Michaux, J. Michiels, F. Quoibion, F. Vande Meersche, P. Van den Bon, L. Vandervinne, L. en Willekens, P.
6. Verslag van de rekeningcontroleurs.
 7. Kwijting te verlenen aan de bestuurders en aan de rekeningcontroleurs.
 8. Benoeming van twee rekeningcontroleurs voor het boekjaar 2007.
 9. Benoeming van twee vervangers rekeningcontroleurs voor het boekjaar 2007.
 10. Verkiezing:
 - Verkiezing van een nieuwe bestuurder: Didier Waelkens.
 - Uittredende en voor 2007 herkiesbare bestuurders: H. Cloecktaert, A. Dumoulin, R. Feuillen, J. Kamers, M. Mandl en G. Wuyts. De effectieve leden die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van bestuurder, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat ten laatste acht werkdagen vóór 11 april 2007.
 11. 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 11 april 2007.
 12. Verkiezing door de bestuurders van het nieuwe bureau van de bestuurraad.
 13. Sluiting

Om organisatorische redenen vragen we u om de secretaris-generaal van uw deelname te willen verwittigen. Na de algemene vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden.

VROENHOVEN 11 MEI 2007

De jaarlijkse plechtigheid bij de brug van Vroenhoven heeft ook nu weer plaats op (vrijdag) 11 mei. Samenkomst aan de kerk van Vroenhoven om 10.45 uur. Nadien optocht naar het monument en na de plechtigheid, een kleine receptie in Vroenhoven dorp.

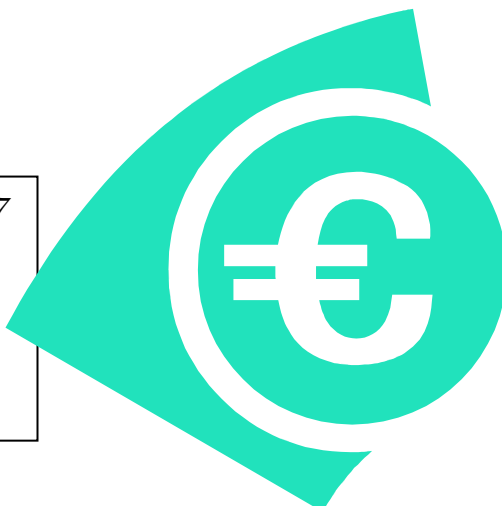
Ons bestuurslid Michel Mandl heeft voor ons een geleid bezoek aan de wijngaarden van Genoelselderen gereserveerd, een mooi domein dat enkele km ten westen van Vroenhoven ligt. Het bezoek begint tussen 13.30 en 14 uur, na afsluiting van de plechtigheid in Vroenhoven. Na het bezoek is er mogelijkheid tot degustatie, inclusief een hapje. Wie aan dit bezoek wenst deel te nemen, verwittige de secretaris-generaal Bob Feuillen. De prijs voor het volledige bezoek bedraagt € 15, ter plaatse te betalen.

La cérémonie habituelle à Vroenhoven aura lieu comme chaque année le (vendredi) 11 mai. Rassemblement près de l'église de Vroenhoven à 10.45 heures. Ensuite, départ vers le monument et après la cérémonie, réception à Vroenhoven.

Notre administrateur Michel Mandl nous a réservé une visite guidée du château et des vignobles de Genoelselderen, une splendide propriété se situant à quelques km à l'ouest de Vroenhoven. La visite débutera entre 13.30 et 14 heures, après la fin de la cérémonie à Vroenhoven. Après la visite de Genoelselderen, une dégustation soignée est prévue. Ceux qui désirent participer à la visite, sont priés d'en prévenir le secrétaire-général Bob Feuillen. Le prix pour une visite complète sera de 15,00€, à régler sur place.

Een groot aantal leden heeft zijn bijdrage voor 2007 al betaald: u ook?

Un grand nombre de nos membres a déjà réglé sa cotisation pour 2007 : vous aussi ?



Vient de paraître...

Dans la collection « Mémoires de l'aviation belge », le Fonds National Alfred Renard (FNAR) vient d'éditer un nouvel ouvrage intitulé « **La saga du Renard 31** ». C'est l'aboutissement heureux d'un vieux projet du FNAR qui souhaitait retracer d'une manière durable l'histoire mouvementée du R-31, le seul avion de conception belge à avoir pris part aux opérations du début de la deuxième guerre mondiale au sein de la 9^e Escadrille et de la 11^e Escadrille basées à Bierset en 1940. C'est une large tranche de la vie de ces unités jusqu'en mai 1940 que relate ce livre grâce aux souvenirs redécouverts de pilotes et d'observateurs qui ont volé et combattu à bord de cet avion de reconnaissance armé.

Deux auteurs ont uni leurs efforts. Pour la partie historique de l'ouvrage, le chevalier André Henry de la Lindi a rassemblé les textes des souvenirs écrits par son père, Paul, qui en 1940 commandait les « Sioux Rouges » de la 11^e Escadrille de R-31 à Bierset ; il y a joint des récits d'autres équipages parmi lesquels celui du lieutenant-général aviateur e.r. Mike Donnet, un des derniers pilotes survivants qui ont combattu sur R-31 avec la 9^e Escadrille. La partie technique du livre a été traitée par Alain Delannai qui, sur base de nombreux plans et documents originaux d'Alfred Renard, raconte la genèse et la construction de ce gros monoplane d'observation à aile haute (entièrement métallique sauf l'entoilage des ailes et de l'empennage) doté du moteur Rolls-Royce Kestrel II. (2 x 6 cylindres en V).

Ce livre est un document de référence tant pour les amateurs que pour les connaisseurs de l'histoire de l'aviation. Les récits authentiques des équipages, les notes techniques du concepteur du R-31, ainsi que les plans et schémas d'origine raviront le lecteur.

« **La saga du Renard 31** » par André Henry de la Lindi et Alain Delannai
Éditeur : FNAR – octobre 2006, 378 pages A4 (297 x 210 mm).
Abondamment illustré de photos, plans et schémas, couverture souple couleur

En vente au Book Shop du Musée Royal de l'Armée au Cinquantenaire à Bruxelles.

Peut également être commandé pour expédition par la poste en versant au compte bancaire du FNAR : 310-1156902-69 (IBAN BE71 3101 1569 0269, BIC BBRUBEBB)

Prix du livre : 28.00€. Frais d'envoi postal : Belgique 4.00€, Europe 13.60€

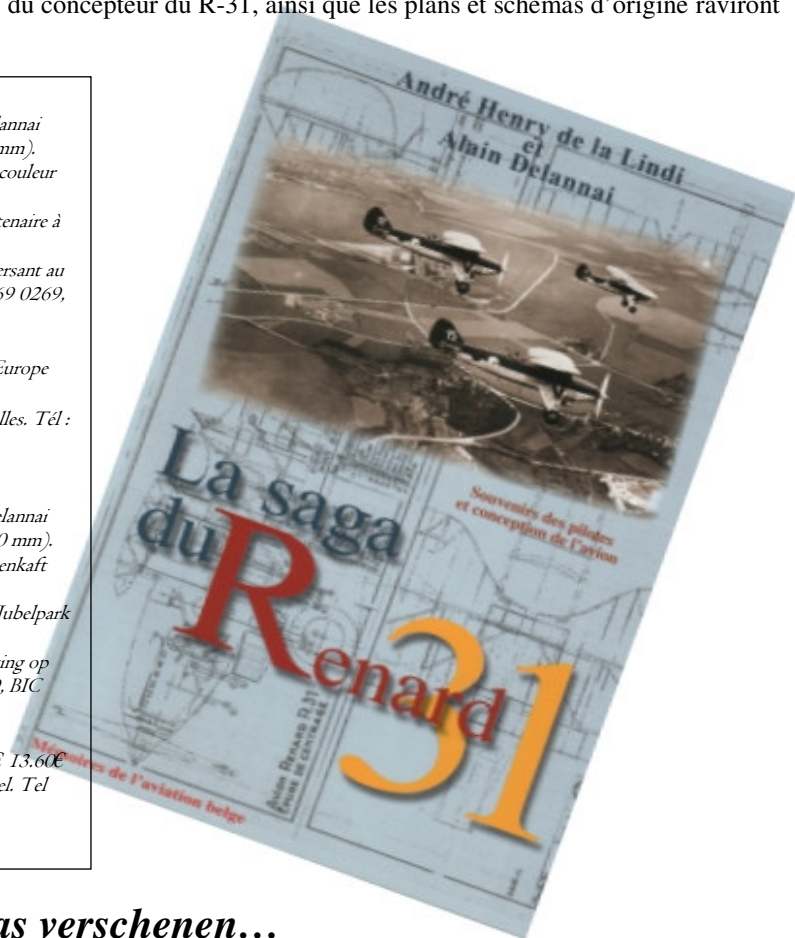
Renseignements : Didier CAMPION, Rue Royale 97/1, B-1000 Bruxelles. Tél : 00/32/(0)2.216 21 53 Fax 00/32/(0)2.242 51 52. E-mail : campion@cfigroup.be

« **La saga du Renard 31** » door André Henry de la Lindi en Alain Delannai
Uitgeverij: FNAR – oktober 2006, 378 pagina's A4 (297 x 210 mm).
Overvloedig geïllustreerd met foto's, plans en schema's, soepele kleurenkaft

Te koop in Book Shop van het Koninklijk Legermuseum aan het Jubelpark in Brussel.

Kan ook besteld voor verzending door de post door overschrijving op rekening FNAR : 310-1156902-69 (IBAN BE71 3101 1569 0269, BIC BBRUBEBB)

Prijs van het boek: € 28.00. Portkosten: België € 4.00, Europa € 13.60€
Inlichtingen: Didier CAMPION, Koningsstraat 97/1, B-1000 Brussel. Tel : 00/32/(0)2.216 21 53 Fax 00/32/(0)2.242 51 52. E-mail : campion@cfigroup.be



Pas erschienen...

In de collectie « Mémoires de l'aviation belge » heeft het Alfred Renard-fonds (FNAR) een nieuw werk uitgegeven met als titel « **La saga du Renard 31** ». Het vormt het gelukkige resultaat van een oud project van het FNAR dat op duurzame wijze de bewogen geschiedenis wil geven van de R-31. Dat was het enige vliegtuig van Belgisch concept dat deelnam aan de gevechten bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, binnen de 9^e en 11^e Smaldelen van Bierset in 1940. Er wordt een stuk van het leven van die eenheden in verhaald tot in mei 1940, dankzij weergevonden herinneringen van piloten en waarnemers die hebben gevlogen en gestreden aan boord dit toestel voor gewapende verkenning.

Twee auteurs hebben hun krachten gebundeld: voor het historische gedeelte van het werk heeft ridder André Henry de la Lindi de geschreven herinneringen bijeengebracht van zijn vader Paul. Die was in 1940 bevelhebber van de “Rode Sioux” van het 11^{de} smaldeel op R-31 in Bierset. Hij voegde er ook andere verslagen van bemanningen aan toe, waaronder die van luitenant-generaal vlieger b.d. M. Donnet, een van de laatste overlevende piloten die met het 9^{de} smaldeel op R-31 vochten. Het technische deel van het werk werd verzorgd door Alain Delannai. Op basis van talrijke originele plans en documenten van Alfred Renard legt hij de wording en de bouw uit van deze grote eendekker met hoge vleugel; het was volledig in metaal, behalve de zeildoekbekleding van vleugels en staartvlakken. De motor was een Rolls-Royce Kestrel II met 2 x 6 cilinders in V.

Dit boek is een naslagwerk, zowel voor liefhebbers als voor kenners van de luchtvaartgeschiedenis. De authentieke verslagen van de bemanningen, de technische notities van de ontwerper van de R-31 evenals de oorspronkelijke plans en schema's zullen de lezer bekoren.

Record mondial de distance en ligne droite sans escale

**Catégorie 1A (moins de 500 kgs)
en 1955, par un avion de construction Belge
2.632,5 kms**

Si j'ai choisi de remettre en mémoire un exploit hors du commun de notre aviation nationale, c'est qu'il m'est agréable de faire paraître dans notre magazine des performances sportives - et spécialement aéronautiques - autres que celles du "foot" ou du cyclisme avec lesquelles les pages de la presse trouvent commercialement le nombre de lecteurs.

Or, s'il y a un engouement du public pour les deux disciplines mentionnées ci-dessus, il est regrettable de souvent ignorer d'autres rubriques sportives dans les sports mécaniques, moins populaires mais nécessitant pour en faire des records mondiaux, une grande préparation autant du point de vue matériel que du physique et du moral de celui qui en fera la tentative.

C'est en 1938 que le constructeur d'avions Ernest-Oscar TIPS sort de ses ateliers le prototype d'un avion de sport biplace semi-acrobatique à aile basse et remarquable à l'époque (n'oublions pas que nous étions avant la 2e Guerre mondiale).

Au sortir de la 2e Guerre mondiale, E.O. Tips remet ce biplace en production sur une chaîne des Usines FAIREY à Gosselies, d'où une nouvelle dénomination "BELFAIR", combinaison de **Belgium-Fairey**. Vu les performances, il espère très rapidement commercialiser l'appareil en y apportant quelques améliorations, sans plus. A ce moment, personne ne peut présager que les Américains liquidant leur flotte d'avions "Piper-Cub" vont mettre ces derniers en occasion sur le marché public à des prix, si je m'en souviens bien, aux environs de 30.000 Francs belges. Mis en parallèle avec un prix de production de 150.000 Francs belges pour un "Belfair", cela devient très difficile à vendre, malgré la grande différence de performances entre ces deux avions.

J'ai eu la chance de pouvoir piloter le "Belfair" à différentes reprises et lorsque je reconduisais soit le Piet Eyskens soit le Men Blanco de Gosselies vers l'arsenal de la Force Aérienne à Wevelgem, j'ai pu constater que ces experts du pilotage éprouvaient toujours un immense plaisir à en prendre les commandes. C'était un avion très fin à piloter et j'aimais de leur accorder cette joie.



*Le OO-TIC avec son réservoir supplémentaire.
De OO-TIC met zijn extrabrandstoftank.*

Comment se fait-il que ce soit un pilote danois qui ait réalisé ce record du monde?

Lors d'un passage de P.I.R. Andersen à Gosselies avec un groupe acrobatique danois, monsieur E.O. Tips est réellement impressionné par sa précision et sa finesse de pilotage. Il n'en faut pas plus pour faire des propositions et entamer des pourparlers entre les deux hommes, pourparlers qui aboutissent à l'engagement de cet as danois comme pilote d'essais aux "Avions Fairey" de Gosselies.

En 1950, Albert Van Cotthem, le doyen des aviateurs belges, avait sur un "Belfair" battu le record en ligne droite pour cette classe d'avions sur une distance de 945 km. Mais entre-temps, la palme de ce record lui avait été enlevée

par deux fois, dont la dernière par R.C. Fraes (U.S.A.) avec une distance de 2.191 km. Pris au vif, E.O. Tips et P.I.R.

Andersen usent d'imagination pour reprendre le flambeau, ce qui à première vue semble fort difficile. Pour mieux saisir l'enjeu de cette compétition, passons rapidement sur les caractéristiques de l'avion dans sa version commerciale : un moteur Walter MIKRON II 60 cv, vitesse de croisière 160 km/h, vitesse de pointe 175 km/h, plafond de 5.000 m. et distance de roulement au décollage de 80 m. Laissons à P.I.R. ANDERSEN vous décrire son raid tel qu'il l'avait rédigé après son retour en août 1955 pour le « Centre de Documentation du Comité National de Propagande Aéronautique Belge ».

P.I.R. ANDERSEN : LA PREPARATION DU RAID.

Avant d'entreprendre le raid, l'avion qui n'est pas un appareil neuf est soigneusement inspecté et de petites modifications y sont apportées. Un indicateur de température de cylindre remplace l'habituelle température d'huile. Une jauge d'essence supplémentaire est montée sur le côté du réservoir et on installe un altimètre plus sensible sur les conseils de Mr. BOEL (de l'Administration de l'Aéronautique belge). On monte également une boussole de secours à la place d'une P.4., on enduit la

partie supérieure de l'habitacle, le capotage du moteur et le réservoir auxiliaire de couleur afin d'éviter la réverbération. Une mise au point poussée du moteur est faite, on change le carburateur et une béquille spéciale diminuant la trainée est montée. En même temps, le planning du vol commence. Aussitôt la route choisie, les cartes et autres documents s'y rapportant s'amoncellent. On obtient l'autorisation de survoler le territoire français de nuit sans radio ni feux de position. La Belgique aussi donne son accord. Un barographe spécial d'une endurance de 30 heures nous est gracieusement prêté ainsi que divers autres instruments.



*Les derniers préparatifs.
De laatste voorbereidselen.*



Tous ces préparatifs constituent un gros travail et tous ceux qui y prennent part y trouvent chaque jour un intérêt nouveau. Le début du mois d'août semble la période la plus favorable pour cette tentative. Les journées sont relativement longues et la pleine lune favorise le vol. Cependant, les conditions atmosphériques idéales en juillet se détériorent vers la fin du mois et le 3 août il pleut ; toutefois, le vent, tel souhaité, souffle du Nord. Malheureusement, la météo prévoit que la pluie provenant du front froid qui couvre la région avancera sur notre route et se trouvera vers minuit aux environs de Paris.

Ce n'est que le deux août que l'autorisation officielle nous permettant de survoler la France de nuit nous parvient. Avant cela, nous ne pouvions espérer obtenir une réponse semblable des autorités belges et encore moins décoller de Gosselies qui n'est pas équipé pour le vol de nuit. Toutefois, grâce à l'Aéro Club Royal de Belgique, à l'intérêt et à l'appui apporté à cette tentative par les autorités officielles tant civiles que militaires, tous les documents nous parviennent endéans les 24 heures, mais l'intention de décoller de notre base comme au bon vieux temps à l'aide de lampes-tempête ne peut se matérialiser; ce décollage doit se faire d'un aérodrome complètement équipé. Tout est donc transféré à Chièvres.

TOUT LE MONDE EST SUR LE PONT. JE DECOLLE.

Les derniers préparatifs se terminent le 3 après dîner et nous sommes, théoriquement, à même de décoller à n'importe quel moment. Tout dépend des conditions atmosphériques. Au fur et à mesure que le jour avance, l'opinion des météorologistes quant à l'intensité du front froid devient de plus en plus optimiste et à 18.00 h, après avoir reçu les dernières informations, je décide de partir à l'heure prévue, cette même nuit. La bascule destinée à peser l'avion ainsi que le carburant nécessaire sont chargés sur un camion qui à 19.00 h fait route vers Chièvres. A 20.30 h, décollant de Gosselies, je suis avec l'avion.

Le commandant de la base, les services de Contrôle et de Météo nous rendent la tâche infiniment plus aisée grâce à l'aide immense qu'ils nous apportent. Des nouvelles de notre cauchemar - le front froid - nous sont transmises continuellement et des indications concernant les vents et Q.N.H. sur la route nous parviennent sans arrêt. Le Major MEEUS, le Commandant BONNET et le Lieutenant TREMERIE nous épaulent d'une manière magnifique. Nous pouvons disposer d'un hangar pour la pesée de l'avion et un délicieux café, préparé au mess, nous tient éveillés toute la nuit. Monsieur JANSEN, Directeur Général de la Régie, s'est déplacé à Chièvres pour assister à l'envol. Lors du pesage, plus de 100 personnes se trouvent réunies, toutes portent un intérêt égal au vol qui se prépare et en discutent les chances de succès. Personnellement, je suis convaincu que, pour autant que le moteur tienne bon, tout se déroulera suivant les plans prévus. A minuit trente, on sort le Belfair du hangar, on allume les balisages et peu de temps après, tout le monde se trouve sur la piste.

D'après nos derniers calculs, les réservoirs seront à sec en un point situé à mi-chemin entre Sidi-Ifni et Cabo Juby. Le plan de vol porte donc comme destination Sidi-Ifni à 2.632,5 km de Chièvres.

A 00.55 h, un au revoir général ; la ceinture et les bretelles sont bouclées. Le barographe qui avait été scellé auparavant fonctionne normalement, on me passe les cartes, mon compteur et un appétissant sandwich. On ferme l'habitacle. La lune brille et la visibilité est bonne. Un vent du N-O souffle à 10 km/h. Deux minutes après, le moteur est mis en marche, un essai rapide après avoir atteint la température optimum, enlevez les cales, un dernier regard d'adieu, plein gaz et le vol commence. Heure de décollage : 23.55 G.M.T. (00.55 heure locale le 4 août 1955).

LE VOL - LA VIE A BORD - DES EMOTIONS.

Dès que j'ai atteint une certaine vitesse, je prends mon cap, contrôle l'heure et grimpe à 900 ft, altitude que je dois conserver toute la nuit. Ouf !! Depuis le début des préparatifs, je m'étais souvent demandé si l'heure H arriverait un jour. A un certain moment, la situation paraissait réellement désespérée mais à présent, plus de contact avec le sol pour les 20 prochaines heures.

Le temps qu'il me faudrait pour rattraper le front et éventuellement rentrer à Chièvres a été calculé et pour me permettre de retrouver l'aérodrome et d'atterrir, on maintient la piste éclairée. Après 27 minutes de vol, je prends le cap à tenir durant toute la traversée de la France ; quelques villes et un aérodrome me permettent de contrôler ma position.

Après la frontière française, la visibilité devient moins bonne et se réduit par moments à 3 km. Aucune lumière de Paris - la ville lumière - à 10 km de la route ne peut être aperçue. A 01.45 h (G.M.T.), l'avion se trouve à l'Est d'Orléans où d'après les prévisions, je devrais rencontrer le front froid, mais la lune brille toujours. Vers deux heures du matin, l'horizon s'assombrit et en peu de temps, les nuages du front se dressent devant moi. En cinq minutes, je me trouve entre deux couches de nuages et quelques instants après, la pluie commence à tambouriner sur le pare-brise. A partir de ce moment, je dois voler uniquement aux instruments. Mon tableau d'instruments de P.S.V. consiste tout simplement en un altimètre, un indicateur de vitesse et une minuscule mais sensible bille électrique actionnée par une petite pile de 4 volts. Une torche tenue de la main gauche me permet d'éclairer tout le tableau de bord.

Quinze minutes dans les nuages - un peu de pluie - et je me trouve entre ceux-ci. La couche inférieure est-elle des nuages ou du brouillard ? D'où je me trouve, il m'est difficile de le certifier. Pendant quelques instants, je peux apercevoir la lune - quelques moments de détente - et puis, je suis à nouveau IMC. Cette fois, il n'y a pas de pluie mais les nuages sont très sombres. A trois heures enfin, le front - mon cauchemar - est passé. A aucun moment, je n'ai de réelle raison de faire demi-tour, une atmosphère calme malgré des nuages ne me crée pas de difficultés pour maintenir l'avion et pour garder le cap. Le temps s'éclaircit assez vite, les nuages se dissipent et une brume les remplace mais l'emploi de ma torche se révèle toujours nécessaire.

Les seuls repères visibles - les lumières des villes - sont rares et difficiles à pointer. On ne distingue ni les routes ni les cours d'eau et de ce fait, je ne peux que suivre ma boussole, mais le moral est au zénith. Afin de voler aussi économiquement que possible, nous avons installé des gicleurs 'minimum'. C'est pour cette raison que le moteur ne tourne pas comme de coutume, j'en connais l'origine mais je me demande de temps à autre s'il ne va pas me lâcher. A la longue, je m'y habitue et je n'y pense plus.

Vers trois heures et demie, la visibilité s'améliore et quelques minutes avant quatre heures, je traverse la Gironde, à environ 10 km de Bordeaux. Lentement, l'aube pointe à l'Est. Je suis maintenant sûr que les Pyrénées seront traversées de jour comme nous l'avons prévu puisque nous avons calculé l'heure de décollage de Chièvres d'après le lever du soleil à Biarritz. Comme prévu, la région au S-O de Bordeaux est couverte de nuages bas ou de brouillard. Toutefois, de temps à autre, je peux apercevoir le bord de la mer. Lorsqu'il fait suffisamment clair pour pouvoir voler dans des conditions normales VMC, je commence à grimper vers l'altitude de sécurité pour la traversée des Pyrénées à 5.000 ft. ; je survole une fine couche de stratocumulus dont les sommets se trouvent 1.000 ft au-dessus de mon Topsy puis je grimpe jusqu'à 7.200 ft en volant parallèlement aux nuages qui s'élèvent continuellement. L'heure suivante se passe à 8.000 ft. Durant toute la nuit, la température du poste de pilotage reste constamment agréable mais ici, au-dessus des Pyrénées, il fait très froid. Je remercie en pensées Mlle TIPS et ma femme pour les deux écharpes de soie qu'elles m'ont données avant mon départ. Le soleil pointe au-dessus de l'horizon mais sa chaleur ne me parvient pas encore. Les Pyrénées sont entièrement recouvertes de nuages et des turbulences commencent à se faire sentir.

*C'est le départ, on ajuste les sangles.
A droite, E.O. Tipps.*

*Het vertrek, de riemen worden
vastgegespt. Rechts E.O. Tips.*

AU-DESSUS DE L'ESPAGNE.

Les nuages se dissipent et j'aperçois l'Ebre à un point situé à 3 km à l'Est de la route prévue. L'avance sur l'ETA se chiffre à une demi-heure avec une consommation d'essence tout à fait normale et je suis vraiment heureux. Plus au Sud, la visibilité se détériore légèrement mais jamais elle ne tombe en dessous de 5km.



La turbulence rencontrée au-dessus des Pyrénées s'intensifie avec la montée du soleil. La température dans l'habitacle augmente graduellement et devient très agréable mais il s'écoule quelque temps avant que je ne me réchauffe. Plus tard dans la matinée, après avoir retrouvé l'usage normal de mes membres, j'échange mes pantalons de toile contre des shorts qui sont les seuls effets personnels que j'ai pu emporter à cause du poids.

A dix heures, je m'empare de mon unique sandwich et déjeune tout en admirant le plus magnifique panorama qu'on puisse imaginer. La matinée s'écoule rapidement par un temps splendide. A cause d'un léger vent debout inattendu, le vol sur

L'Espagne s'effectue aussi bas que possible au-dessus des montagnes et cela me permet d'étudier ce pays étrange, sauvage et attirant.

J'ARRIVE À HAUTEUR DE GIBRALTAR.

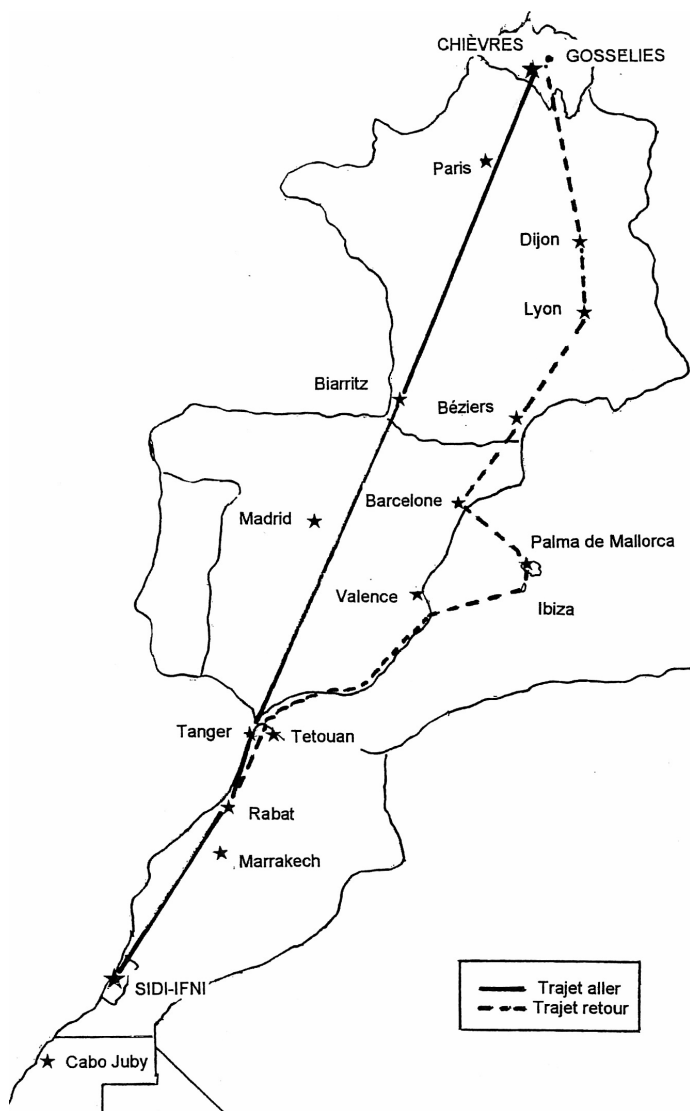
Vers 11 heures et au fur et à mesure que je traverse le Déroit de Gibraltar, l'air devient plus calme et je me permets de laisser planer l'avion vers une altitude plus douce. Un grand bateau-citerne croise dans le déroit au même moment et je peux apercevoir une bande de dauphins qui s'ébattent. Encore quelques instants et je survole le continent africain. Les deux tiers du vol sont maintenant derrière moi mais j'ai encore sept heures de vol à effectuer. La consommation d'essence tient ses promesses et les ETA sont exacts. La dernière partie du voyage me fait longer la côte N-O de l'Afrique en passant par Tanger, le Maroc Espagnol, le Maroc Français pour aboutir à Sidi-Ifni.

Durant tout le survol de l'Espagne, l'atmosphère a été très turbulente mais le soleil d'Afrique crée des turbulences bien plus désagréables. Je suis pris si rapidement dans ces remous que je n'ai pas l'occasion de resserrer mes bretelles pour une telle éventualité mais maintenant il est trop tard.

AU-DESSUS DU MAROC FRANÇAIS.

Je ne rencontre qu'un Dakota et 3 Neptunes américains. Une heureuse coïncidence me permettra de m'entretenir avec le pilote du Dakota à mon atterrissage à Sidi-Ifni. Il s'efforcera de m'expliquer qu'il effectue régulièrement ce trajet et que jamais il n'a été si secoué et qu'il a gagné ou perdu 600 ft d'altitude en l'espace de quelques secondes. Tout ceci je le comprends plutôt par ses nombreux jeux de bras et de mains que par son flux d'espagnol. Donc, le phénomène est tout à fait exceptionnel et je me demande comment un appareil aussi léger que le Belfair peut résister à des chocs pareils.

Une des secousses parmi les plus brutales me fait cogner de la tête le dôme de l'habitacle, mais revenu de mon émotion, je constate que la température cylindre dépasse 400° alors que 250° est la limite. Croyant que de l'essence a été projetée sur le moteur et a occasionné un incendie, je réduis les gaz, diminue ma vitesse, prends mes gants de cuir et redescends des 6.000 ft où j'avais espéré - espoir vain - trouver une altitude moins perturbée. La température se maintient vers les 400° mais je ne sens aucune odeur anormale dans l'habitacle. Je choisis un endroit propice près d'une ferme dans l'éventualité d'un atterrissage forcé, mais mes soupçons d'incendie ne se confirmant pas, je remets graduellement les gaz et continue le vol. Un peu plus tard, l'indicateur de température se met à osciller et je me rends compte qu'il est défectueux (on remarquera plus tard que le contrepois de l'aiguille s'était brisé.) Près de Port Lyautey, au Maroc Français, la côte s'incurve vers l'Ouest s'écartant de ma route et je continue donc par-dessus Rabat et le Nord du Sahara.



LE GRAND MOMENT.

A deux heures et quart, j'aperçois la rivière Oum Er Rbia qui de Chièvres représente la distance requise pour battre le record précédent ; C'est un grand moment. 14.26 h, je traverse la rivière. J'attendais avec impatience le moment où je pourrais enfin envoyer le telegramme de la bonne nouvelle.

Une heure plus tard je me trouve à hauteur de Marrakech et m'approche bientôt de la chaîne de montagnes située au sud de cette ville qui s'étend jusqu'à la mer. Quelques sommets atteignent plus de 12.000 pieds au dessus du niveau de la mer, le sol devint de plus en plus désertique et les parties teintées de vert de la carte, n'étaient pas, comme dans nos latitudes - des bois mais des buissons épars représentant la seule végétation.

Après quatre heures de vol au-dessus de ce pays sauvage et inhospitalier, j'atteins à nouveau la mer à quelques kilomètres à l'ouest d'Agadir. Je suis la côte jusqu'à Sidi-Ifni où j'arrivai à 17.30 G.M.T. (18.30). Sidi-Ifni est situé au bord de l'Atlantique et est protégé des sables du Sahara par une petite chaîne de montagnes. Une large route s'arrêtant soudainement de part et d'autre de la ville marque la limite entre les quartiers arabe et espagnol. Le champ d'aviation, au sud de la ville, est rocailleux, dur et en grande partie recouvert de petits buissons et de cactus. Il est entouré de sable rouge et jaune et les quelques rares arbres poussent dans la partie espagnole de la ville.

La jauge indiquait trente litres, soit 11 litres de plus que ce qui a été calculé et ouvrait la possibilité d'atteindre Cabo-Juby, 310 km plus au sud. Toutefois, il n'a pas été possible d'obtenir des cartes de la région au sud du 30^{ième} parallèle. Des demandes faites à Londres, Paris et Bruxelles n'avaient donné aucun résultat. Pour les 30 derniers kms jusqu'à Sidi-Ifni, j'avais employé une carte routière Michelin au 1/1.000.000. Durant les préparatifs, nous n'avons jamais pensé pouvoir atteindre Cabo-Juby. J'ai emporté une carte au 1/3.426.400 pour avoir une idée vague de la région au sud de notre but : Sidi-Ifni. Toutefois, comme je peux atteindre Cabo Juby, je décide de continuer. La demi heure suivante, en longeant la côte, je dépasse des groupes de chameaux en plusieurs endroits ainsi que quelques arabes, mais à part cela, il n'y a que du sable et de la mer.

Les cartes ne me sont pas d'une grande utilité. La côte est représentée par un trait droit alors qu'en réalité, elle est fort découpée. Je commence à douter de l'existence d'un terrain d'atterrissage à Cabo-Juby. Peut-être a-t-il existé pendant la guerre. D'où sa présence sur la carte. Devant cette incertitude, je décide de rebrousser chemin sur Sidi-Ifni, avec le regret de ne pas avoir pris en considération une consommation moindre que celle calculée. Ayant battu le record, il est été ridicule de risquer un désastre, sans carte et par-dessus un terrain inconnu.

Une heure après avoir passé Sidi-Ifni, je me retrouve à nouveau au-dessus de la ville. Je vire autour de l'aérodrome et observe un Ju 52 approchant du Sud et atterrissant directement sans faire de circuit.

A 18.30 G.M.T. (19.30 heure locale), je pose mes roues après un vol d'une durée de 18 heures 35 minutes.

CELA VAUT BIEN UN VERRE DE BIÈRE.

Bien que la piste m'ai paru assez mal pavé d'en haut, je ne m'attendais pas à ce qu'elle soit couverte d'aussi grosses pierres. Je fais un atterrissage queue haute et maintient l'avion dans cette position aussi longtemps que possible. Comme le Junkers n'a atterri que quelques minutes auparavant, les douaniers m'attendent. Malheureusement, le plan de vol de Chièvres n'est pas arrivé. Il n'est reçu que deux heures après mon atterrissage. Je ne parviens pas à persuader les autorités de l'aérodrome que j'ai effectué un vol sans escale depuis la Belgique dans un avion de ces dimensions. Ils essayent par tous les moyens possibles de me faire admettre que je viens de Casablanca, Rabat ou Marrakech. Malgré leur obstination, je refuse bien évidemment et ils finissent par m'offrir un verre de bière. Finalement le plan de vol arrive, ce qui ne les empêchera pas de garder mon passeport et les papiers de l'avion durant tout mon séjour à Sidi-Ifni.

Le champ d'aviation n'est utilisé que par un Junkers militaire appartenant à la base et un Dakota de la ligne Casablanca - Canaries. Par conséquent, l'arrivée d'un avion léger belge comme le Topsy Belfair 00-TIC est tout un évènement, et le fait d'arriver sans escale de son pays d'origine, la Belgique, en augmente encore l'intérêt. Après avoir terminé les formalités de douane et de contrôle, j'ai enfin le temps d'envoyer un télégramme à Monsieur E.O. TIPS. Je quitte l'aérodrome en compagnie de quelques officiers espagnols qui, comme je crois le comprendre, m'invitent à dîner.

Bien que n'étant ni lavé, ni rasé depuis le jour précédent, je passe une agréable soirée en leur compagnie et c'est à regret que je décline leur invitation à faire connaissance avec Sidi-Ifni la nuit. La chaleur, les mouches et les moustiques agitent mon sommeil et me font lever beaucoup plus tôt que prévu.

Le matin j'échange mes chèques de voyage. Pour ce faire, on doit amener l'officier de douane avec mon passeport. Il s'en retourne d'ailleurs toujours en possession de mes pièces d'identité. L'après-midi, on fait le plein du Belfair et je suis surpris de découvrir qu'il ne reste que 3 litres d'huile. Jamais la veille, je n'aurais pu atteindre Cabo-Juby !!!

Il restait pour deux heures de carburant et un calcul rapide me montre que la consommation moyenne du vol a été de 9,26 l/hr. Résultat remarquable lorsque l'on considère que l'avion maintient la vitesse croisière indiquée de 155 km à l'heure.

Je passe la soirée et une partie de la nuit avec mes amis espagnols qui, durant tout mon séjour, ont pris soin de moi d'une façon tout à fait charmante. Je leur suis fort reconnaissant de leur grande sollicitude.

RETOUR EN TOURISTE.

Le lendemain matin, je m'envole vers Tétouan au Maroc Espagnol, après avoir refusé un repas spécial de viande de chameau qui m'aurait fait prolonger mon séjour. Décollant à 12.15 h, je parcours en sens inverse, le même trajet que deux jours auparavant : Agadir, Marrakech, Berrichid, Rabat, Larache où je quitte la côte en obliquant directement vers ma destination. J'atterris à Tétouan après 5.40 heures de vol.

L'avion n'est équipé ni de frein, ni de roue de queue. Le taxi est donc impossible, excepté si on se dirige nez au vent. A Tétouan, le responsable de la tour de contrôle n'est donc pas ravi de me voir couper le moteur au milieu de la piste, bondir de



P.I.R. Andersen & E.O. TIPS

l'habitacle, prendre la béquille de l'appareil sur l'épaule et pousser celui-ci vers la tour de contrôle. Le contrôleur vient à ma rencontre en moto et m'apostrophe de vocables que je présume peu flatteurs. Je garde néanmoins mon calme n'ayant compris mot. Devant mon silence, il s'en retourne à la tour en hochant la tête d'incompréhension.

A la sortie de l'aéroport, je me retrouve tout à coup les bras chargés de mon log book, barographe, brosse à dents, passeport, cartes, pantalons, foulards, appareil photo et films, essayant d'héler un taxi pour me rendre en ville. Je dois certainement avoir une apparence un peu particulière. Finalement un taxi s'arrête, et j'en profite pour offrir une place au délégué de la douane et à un agent de la police.

Ayant trouvé une chambre et pris un bon bain, je bondis vers un magasin pour me procurer une valise. Le garçon de l'hôtel arbore un immense sourire quand il me voit apparaître avec mes emplettes.

Au cours de la soirée, je me promène dans les quartiers arabes et me couche assez tard.

Le matin suivant le Belfair décolle à 11.08, traverse le Détroit de Gibraltar, suit la côte Est de l'Espagne et survolant Ibiza atteint Palma de Mallorca à 17.12 (6 heures et 4 minutes de vol).

Malheureusement le vent est en travers de la piste. L'effet du gouvernail ne parvenant plus à combattre la poussée latérale, l'avion se met nez au vent, quitte la piste, et heureusement pour moi, traversant une aire de circulation, se dirige vers le parking où il s'immobilise. Á un certain moment, j'ai donné un coup de gaz afin d'éviter une balise. Personne n'a pu se douter que j'avais en fait perdu le contrôle de l'avion.

Le lendemain, je reste à Mallorca et goûte pleinement chaque minute de mon séjour. Le soleil me fait un bien immense et la nourriture est excellente.

Á cause des difficultés rencontrées à l'atterrissage et le manque de devises françaises, je décide de relier Palma à Gosselies en un seul vol. Le 9 à 8.40 h, mes roues quittent à nouveau le sol et je prends la direction de Barcelone. Ensuite, je longe la côte jusqu'à Béziers, je survole le relief jusque Lyon, puis la vallée du Rhône jusqu'à proximité de Dijon, et enfin, Gosselies direct. (environ 1250 km).

Á part un peu de pluie après la frontière belge, les conditions atmosphériques sur tout le parcours ont été très favorables.

JE N'AI PAS SONGÉ Á ME RASER.

A six heures et quart G.M.T., je survole l'aérodrome de Gosselies, et comme je le traverse, je remarque plusieurs personnes se dirigeant en hâte vers la piste.

Endéans quelques minutes des voitures et un groupe assez important se sont rassemblés. J'effectue deux tours de piste et vient atterrir. Le vol a duré 9.38 h. Je ne m'attendais pas à une telle réception. Je ne me suis pas rasé depuis Chièvres et je suis là, parmi toutes ces personnes, recevant toutes ces félicitations. C'est magnifique d'être de retour, gai de voir à nouveau toutes ces figures familières et de pouvoir partager les joies du record avec eux.

Ils ont fait autant que moi pour les préparatifs. Ils sont restés éveillés le jour et la nuit du record et ils ont transi durant mon absence. Ils ont préparé mon retour pendant que je profitais du soleil d'Afrique et de Palma, et c'est moi qui reçoit les fleurs. Je suis content et heureux. Je leur dois beaucoup. En particulier à Monsieur E.O. TIPS, qui a créé et construit le Topsy Belfair 00-TIC et qui me l'a confié pour ce vol de record.

signé
P.I.R. ANDERSEN

Andersen in Sidi-Ifni



EN CONCLUSION : Réaliser un record du monde nécessite une très grande préparation, il n'y a pas de solution magique, et en sports mécaniques ce ne sera réalisable qu'au moyen d'une équipe de personnes hautement motivées (voir en formule 1 automobile). Cela comprend toutes les fonctions : ingénieurs, techniciens, chercheurs, spécialistes cellules et moteurs, manoeuvres, personnels administratifs, et j'en passe certainement, sans oublier la condition du pilote. Lors du premier record du monde de distance réalisé en 1950 par notre doyen des aviateurs belges de l'époque, Albert Van Cotthem, sur le même type d'appareil, il avait suffi de remplacer le siège passager par un réservoir additionnel, pour couvrir ainsi une distance de 945 km. Cinq ans plus tard il fallait avec ce même type d'appareil dépasser 2.191 km. A première vue cela pouvait sembler impossible, au point qu'un non initié se serait dit quit ne fallait pas rêver. Et pourtant ils l'ont réalisé avec un appareil qui n'était pas nouveau. J'ai retrouvé dans mon carnet de vol, ainsi qu'une photo, avoir été aux commandes du 00-TIC pour une promenade aérienne. C'était en 1951, quatre années avant qu'ANDERSEN remporte ce challenge. Je n'aurais jamais imaginé cela possible. Constructeur, pilote et toute l'équipe ont réalisé ensemble, un travail merveilleux. Pour information complémentaire, en 1984, le record dans cette catégorie d'avion, sera porté à 3.563,02 km par l'américain HERTZLER , mais sur une cellule en matière composite et un moteur un peu plus puissant. (Il y a évidemment 29 années décart !!!) Les matières composites sont devenues depuis en aviation un progrès évident.0 Malheureusement aujourd'hui, ce genre de compétition ne laisse plus un souvenir durable. Pourtant nous devrions être fiers, nous petits belges d'avoir réussi en ce temps-là une si belle performance.

Georges de Coninck.
Sources : Archives et photos de Martin Tips
Aéroclub Royal de Belgique.

Wereldafstandsrecord in rechte lijn, zonder tussenlanding

categorie 1A (minder dan 500 kg)

in 1955, door een vliegtuig van Belgische makelij

2.632,5 km

Ik heb ervoor gekozen om een niet alledaags exploit van onze nationale luchtvaart in herinnering te brengen. In ons magazine horen sportieve prestaties thuis, maar dan niet over voetbal of wielrennen, waar de kranten al vol genoeg van staan. Ook al gaat het publiek plat voor die beide sporten, een reeks andere, minder populaire, sportieve gebeurtenissen gaat echter ongemerkt voorbij. In mechanische sporten waar er veel voorbereiding vereist is, zowel op materieel als op menselijk en moreel niveau, worden echter ook wereldrecords gevestigd.

Zo rolt er bij vliegtuigbouwer Ernest-Oscar Tips in 1938 het prototype buiten van een semi-acrobatisch tweezitter-sportvliegtuig met lage vleugel; dat was toen merkwaardig, zeker vóór de Tweede Wereldoorlog.

Na die wereldbrand zet E.O. Tips dat vliegtuig opnieuw op stapel in de Fairey-fabrieken te Gosselies en geeft het een nieuwe naam: 'Belfair', een combinatie van Belgium en Fairey. Gezien de prestaties hoopt hij het toestel snel te kunnen commercialiseren door er enkele simpele modificaties op aan te brengen. Op dat ogenblik kon nog niemand vermoeden dat de Amerikanen hun vloot 'Piper Cubs' van de hand zouden doen op de openbare markt; als ik me goed herinner kostten ze 30.000 Belgische franken. Vergeleken met de productieprijs van 150.000 BFr voor een Belfair, zouden die erg moeilijk te verkopen worden, ondanks het verschil in prestaties tussen beide vliegtuigen.

Ik had het geluk om bij herhaling een 'Belfair' te mogen besturen: als ik dan bijv. Piet Eyskens of Men Blanco van Gosselies mocht overvliegen naar het arsenaal van de Luchtmacht in Wevelgem, kon ik vaststellen hoe die expert-vliegers nog steeds zeer veel genoeg schiepen in het besturen ervan. Het was een erg precies vliegtuig om besturen en ik gaf hen graag de sturen.

Hoe komt het dan dat een Deense piloot dit wereldrecord vestigde?

Toen P.I.R. Andersen met een Deens stuntteam in Gosselies langs kwam, was E.O. Tips werkelijk onder de indruk van zijn precisie en zijn finesse bij het vliegen. Meer was er niet nodig om voorstellen te formuleren en tussen de twee mannen gesprekken aan te knopen, met als resultaat dat deze Deense kei werd aangenomen als testpiloot bij de 'Avions Fairey' te Gosselies.

In 1950 had Albert Van Cotthem, de deken van de Belgische vliegeniers, met een Belfair het record in rechte lijn voor deze klasse vliegtuigen gebroken met een afstand van 945 km. Ondertussen was het record hem achter tweemaal ontglipt, de laatste keer door R.C. Fraes (USA) met een afstand van 2.191 km.

Daarop gaan E.O. Tips en P.I.R. Andersen met veel verbeelding de fakkel overnemen wat op het eerste gezicht erg moeilijk lijkt. Voor een beter begrip van de inzet bij deze competitie, geef ik snel de kenmerken van het vliegtuig in zijn commerciële uitvoering: een Walter MIKRON II-motor van 60 pk, een kruissnelheid van 160 km/h, een topsnelheid van 175 km/h, een plafond van 5.000 m en een aanloopafstand van 80 meter.

Laten we P.I.R. Andersen over zijn raid vertellen, zoals hij die na zijn terugkeer in augustus 1955 had geschreven voor het 'Documentatiecentrum van het Nationaal Comité voor Belgische Luchtvaartpropaganda'.

P.I.R. Andersen: VOORBEREIDING VAN DE RAID

Voordat ik de raid ondernam, was het toestel niet nieuw; het werd zorgvuldig nagekeken en enkele modificaties doorgevoerd. Een cilindertemperatuurmeter verving de olietemperatuurmeter; op de zijkant van de tank werd een extra brandstofpeilmeter gebouwd en kwam er op aanraden van Dhr Boel (van het Belgisch Bestuur voor Luchtvaart) een gevoeliger hoogtemeter. I.p.v. de P.4 kwam er ook een noodkompas, werd de bovenzijde van de cabine, de motorkap en de extra tank met kleur bestreken om de lichtweerkaatsing tegen te gaan. De motor werd oppuntgesteld, de caburator vervangen en een speciale ski met kleinere luchtweerstand ingebouwd.

Tezelfdertijd begon men ook met de planning van de vlucht. Eens de te volgen route gekozen, stapelden kaarten en documenten zich snel op. We kregen de toelating om het Franse grondgebied 's nachts en zonder positielichten of radio te overvliegen. Ook België gaf zijn toestemming. Men leende ons welwillend een speciale barograaf met een gebruiksduur van 30 uur, plus nog een aantal instrumenten.

Al die voorbereidselen betekenden evenveel werk maar alle deelnemers vonden er elke dag opnieuw voldoening in. Het begin van de maand augustus leek ons de gunstigste periode voor deze poging. De dagen waren relatief lang en de volle maan zou ons helpen. De ideale weersomstandigheden van juli namen af naar het einde van de maand en op 3 augustus regende het, maar de wind kwam als gewenst uit het noorden. Jammer genoeg voorspelde de meteo dat de regen van het koudfront dat over de streek trok, op onze weg zou vorderen en zich rond middernacht boven Parijs zou bevinden.

De officiële toelating om Frankrijk 's nachts te overvliegen bereikte ons pas de 2^{de}.

Voordien konden we enkel hopen om van de Belgische overheid een gelijkaardige toelating te krijgen en nog minder om vanaf Gosselies op te stijgen: dat is niet uitgerust om 's nachts op te stijgen. Maar dankzij de Koninklijke Aeroclub van België en de belangstelling en de steun die zowel de civiele als de militaire overheden aan deze poging verleenden, kregen we alle documenten binnen de 24 uur. Maar opstijgen van op onze thuisbasis met stormlampen zoals in de goeie ouwe tijd, kon niet doorgaan: de start moest gebeuren vanop een volledig uitgerust vliegveld, we verhuisden alles dus naar Chièvres.

P.I.R. Andersen, pilote d'essai chez Fairey.

P.I.R. Andersen als testpiloot bij Fairey.



IEDEREEN STAAT OP DE BRUG, IK VERTREK.

Op 3 augustus na de lunch, waren alle voorbereidselen afgewerkt en waren we theoretisch in staat om op elk ogenblik te kunnen opstijgen. Alles hing nu af van de weersomstandigheden.

Naargelang de dag vorderde werden de vooruitzichten van

de meteorologen over de hevigheid van het koude front steeds optimistischer; om 18 uur en na de laatste informatie te hebben ingewonnen, besloot ik diezelfde nacht op het vastgestelde uur te vertrekken. De weeginstallatie om het vliegtuig met de nodige brandstof te kunnen wegen, werd op een vrachtwagen geladen die om 19 uur naar Chièvres vertrok. Om 20.30 uur volgde ik met het vliegtuig na een start vanop Gosselies.

De basisbevelhebber, de verkeersleiding en de meteo maakten onze taak onnoemelijk lichter dankzij hun enorme steun. Nieuws over onze nachtmerrie –het koudfront– werd voortdurend doorgestuurd en de inlichtingen over de wind en de QNH over de route bereikten ons onophoudelijk. Majoor MEEUS, commandant BONNET en luitenant TREMERIE waren een enorme steun. Voor de weging van het vliegtuig mochten we beschikken over een loods, terwijl heerlijke koffie uit de mess ons gans de nacht wakker hield. De heer JANSEN, directeur-generaal van de Regie, was naar Chièvres gekomen om de start mee te maken. Bij het wegen waren er meer dan honderd mensen aanwezig: allemaal stelden ze even veel belangstelling in de vlucht die nu zou beginnen en bespraken ze de kansen op succes. Zelf was ik er van overtuigd dat alles zou verlopen zoals voorzien, zolang de motor het zou volhouden. Om halfeen 's nachts werd de Belfair uit de loods getrokken, de startbaanverlichting ingeschakeld en stond iedereen wat later bij de startbaan.

Volgens onze laatste berekeningen zouden de tanks droog staan ergens halfweg tussen Sidi-Ifni en Cabo Jubi. Het vliegplan had dus als bestemming Sidi-Ifni, op 2.632,5 km van Chièvres.

Om 00.55 uur, het algemene afscheid. Riemen en straps werden vastgemaakt. De vooraf verzegelde barograaf werkte naar behoren, men stopte mij de kaarten toe, plus een klok en een smakelijke sandwich. De cockpit werd gesloten. De maan schitterde en de zichtbaarheid was goed. Er blies een wind van 10 km uit het noordoosten. Twee minuten daarna werd de motor opgestart, een korte controle na het bereiken van de optimale temperatuur, wielblokken weg, nog een allerlaatste blik en volgas. De vlucht was begonnen. Uur van opstijgen: 23.55 GMT. (00.55 uur lokale tijd, de 4 augustus 1955).

DE VLUCHT – LEVEN AAN BOORD - EMOTIES.

Eens ik een bepaalde snelheid had bereikt, nam ik mijn koers, controleerde de tijd en klom ik naar 900 ft, een hoogte die ik gans de nacht zou aanhouden. Oef! Sinds het begin van al die voorbereidselen had ik me al afgevraagd of het uur H ooit zou aanbreken. Op zeker ogenblik leek de toestand echt hopeloos maar nu zou er de volgende 20 uur geen contact met de grond meer zijn.

De startbaan verlichting bleef aan, zolang ik nodig zou hebben om het front in te halen en eventueel terug te keren naar Chièvres.

Na 27 minuten vliegen nam ik de koers die ik gans de tijd zou aanhouden bij het doorkruisen van Frankrijk; enkele steden en een vliegveld maakten een positiecontrole mogelijk.

Na de Franse grens werd de zichtbaarheid wat minder en bedroeg soms maar 3 km. Op 10 km van de route zag ik geen enkel licht van Parijs –de lichtstad. Om 1.45 uur (GMT) bevond het vliegtuig zich ten oosten van Orléans waar ik volgens de voorspellingen het koufront moest tegenkomen maar de maan bleef schijnen.

Rond twee uur 's morgens werd de horizon donkerder en in enkele tellen doemden de wolken van het front voor mij op. Op vijf minuten tijd zat ik tussen twee wolkenlagen en na enkele ogenblikken begon de regen op het windscherm te trommelen. Vanaf dan vloog ik uitsluitend op instrumenten.

Mijn VZZ-instrumentenbord bestond eenvoudigweg uit een hoogtemeter, een snelheidsaanwijzer en een minuscuul maar gevoelige elektrische ball, gevoed door een kleine 4 volt-batterij. Met een zaklamp in de linkerhand kon ik het ganse instrumentenbord belichten.

Vijftien minuutjes in de wolken –een beetje regen– en ik zat ertussen. Was de onderste laag mist of waren het wolken? Vanwaar ik vloog was het moeilijk uit te maken. Een paar tellen kon ik de maan zien –even ontspannen– maar dan was ik opnieuw IMC. Nu was er geen regen meer maar waren de wolken erg donker. Om drie uur was het front –mijn nachtmerrie– eindelijk voorbij. Op geen enkel moment hoefde ik echt terug te keren; de ondanks de wolken rustige atmosfeer berokkende me geen moeilijkheden bij het besturen van het vliegtuig en het op zijn koers te houden. Het weer klaarde snel op, de wolken dreven uiteen en er kwam nevel in de plaats, maar mijn zaklamp diende ik nog altijd te gebruiken.

De enige zichtbare richtpunten –de lichten van de steden– waren zeldzaam en lastig om te situeren. Je kon geen wegen of waterlopen zien en daardoor kon ik enkel mijn kompas volgen, maar mijn moreel stond hoog.

Om zo zuinig mogelijk te vliegen, hadden we minimumverstuivers geplaatst. Daarom draaide de motor niet als naar gewoonte. Ik kende dus de reden maar vroeg me soms toch af of hij me niet in de steek zou laten. Uiteindelijk wende ik er aan en dacht ik er niet meer aan.

Rond halfvier verbeterde het zicht en enkele minuten vóór vier stak ik de Gironde over, zo een 10 km van Bordeaux. In het oosten brak langzaam de dag aan.

Ik was er nu zeker van dat we de Pyreneeën zoals gepland bij dag zouden oversteken, het startuur in Chièvres hadden we immers berekend aan de hand van de zonsopgang in Biarritz.

Zoals voorspeld lag de streek ten zuidwesten van Bordeaux onder de wolken of de mist. Van tijd tot tijd kon ik nochtans de kust waarnemen.

Zodra het klaar genoeg was om in normale VFR-voorwaarden te kunnen vliegen, begon ik te klimmen naar de veiligheidshoogte van 5.000 ft voor de oversteek van de Pyreneeën.

Ik vloog boven een dunne laag stratocumulussen met toppen op 1.000 ft boven mijn Topsy. Ik klom dan tot 7.200 ft, parallel met de wolken die voortdurend opdoemden.

Het volgende uur zat ik op 8.000 ft. Gans de nacht bleef de temperatuur in de cockpit voortdurend aangenaam maar hier boven de Pyreneeën was het erg koud. In gedachten dankte ik mej. TIPS en mijn vrouw voor de twee zijden sjaals die ze me bij het vertrek hadden gegeven. De zon doemde boven op boven de horizon maar haar warmte was nog niet voelbaar. De Pyreneeën waren volledig bedekt door de wolken en turbulenties begonnen zich te laten voelen.

BOVEN SPANJE.

De wolken dreven uiteen en ik zag de Ebro op een punt, zo een 3 km ten oosten van mijn geplande route. De voorsprong op mijn ETA bedroeg zo een half uur met een volledig normaal benzineverbruik, ik was echt gelukkig. Meer naar het zuiden was het zicht wat minder maar nooit kwam het onder de 5 km.

De turbulentie van boven de Pyreneeën werd heviger met de opkomst van de zon. De temperatuur in de cockpit klom nu gestadig en werd erg aangenaam maar het duurde even voor ik me terug kon opwarmen. Later die ochtend vond ik het gebruik van al mijn ledematen weer, ik ruilde mijn linnen broek voor shorts, de enige persoonlijke spullen die ik omwille van het gewicht had meegenomen.

Om tien uur greep ik naar mijn enige sandwich en ontbeet, terwijl ik het mooiste landschap bewonderde dat je je kan indenken. De morgen ging voorbij in een prachtig weer. Door een onverwachte maar lichte kopwind, verliep de vlucht over Spanje zo laag mogelijk over de bergen; daardoor kon ik dit vreemde, wilde maar aantrekkelijke land bestuderen.

IK BEN TER HOOGTE VAN GIBRALTAR

Rond elf uur en naargelang ik de zeeëngte oversteek, wordt de lucht kalmer en kan ik het vliegtuig laten zweven naar een rustigere luchtlaag.

Een groot tankschip vaart door de zeeëngte en op dat moment zie ik ook een groep dartelende dolfijnen. Nog enkele ogenblikken en ik zit boven het Afrikaanse continent.

De twee derden van de vlucht liggen achter mij maar er blijven nog zeven uur te gaan. Het benzineverbruik houdt woord en de ETA zijn correct. Het laatste deel van de reis doet me de noordoostelijke kust van Afrika volgen via Tanger, Spaans Marokko, Frans Marokko om zo in Sidi-Ifni uit te komen.

Gans de overvlucht van Spanje was de atmosfeer zeer turbulent geweest maar de Afrikaanse bodem zorgt voor nog meer onaangename turbulenties. Ik was zo snel in die wervelingen terechtgekomen dat ik de kans niet had gehad om mijn riemen voor zo een mogelijkheid aan te spannen maar nu was het te laat.

Le retour du record. De G. à D. Maurice Tips, Mme Andersen & ses deux enfants, Andersen, Tips et Martin Tips.

Terug na het record. Van L. naar R. Maurice Tips, Mevr Andersen en de twee kinderen, Andersen, Tips en Martin Tips.



BOVEN FRANS MAROKKO

Ik kwam alleen een Dakota tegen en drie Amerikaanse Neptunes. Door een gelukkig toeval zou ik bij de landing in Sidi-Ifni met de piloot van de Dakota een praatje

kunnen slaan. Hij wou me absoluut uitleggen dat hij het traject regelmatig vloog en dat hij nog nooit zo dooreen was geschud en dat hij in enkele seconden 600 ft hoogte had verloren of gewonnen. Ik begreep het allemaal meer door zijn gebaren van handen en voeten dan uit zijn Spaanse woordenvloed. Het fenomeen was dus compleet uitzonderlijk en ik vroeg me af hoe een licht toestel als de Belfair dat soort schokken kon weerstaan.

Een van de brutaalste schokken deed me met het hoofd tegen het cockpitdak slaan, maar eens bekomen van mijn emotie zag ik dat de cilinderkoptemperatuur boven de 400 ° was gestegen, terwijl 250 ° de grens was. Ik dacht dat er benzine over de motor was gespoten en dat er brand was uitgebroken. Ik nam gas terug, verminderde de snelheid en nam mijn lederen handschoenen; ik hoopte –tevergeefs– door te zakken naar 6.000 ft een minder gestoorde luchtlaag te vinden. De temperatuur bleef rond de 400 ° maar in de cockpit merkte ik geen enkele abnormale geur. Ik koos een gunstige plek uit voor een noodlanding, vlakbij een boerderij maar mijn vermoedens van brand werden niet bevestigd. Ik gaf langzaam gas bij en zette de vlucht verder. Wat later begon de temperatuurmeter te fluctueren en toen ontdekte ik dat hij in panne was. (Later zou men vinden dat het tegengewicht van de naald was afgebroken.)

Vlakbij Port Lyautey in Frans Marokko maakt de kust een bocht naar het westen en verwijdert ze zich van mijn route; ik ging dus verder via Rabat en het noorden van de Sahara.

HET GROTE MOMENT.

Om kwart over twee zie ik de rivier Oum Er Rbia die vanuit Chièvres de vereiste afstand vormde om het vorige record te breken, een groots moment. 14 uur 26, ik steek de rivier over. Ik wachtte al met ongeduld op het ogenblik om eindelijk het telegram met het goede nieuws te kunnen verzenden.

Een uur later was ik ter hoogte van Marrakech en naderde ik langzaam de bergketen gelegen ten zuiden van de stad en die zich tot aan de zee uitstrekte. Sommige toppen gaan tot meer dan 12.000 ft boven zeeniveau, de bodem wordt woestijnachtiger, de groen getinte stukken op de kaart zijn geen bossen zoals op onze breedteligging maar schaarse struiken die er de enige vegetatie vormen.

Na vier uur boven dit wilde en onherbergzame landschap, bereik ik opnieuw de zee op enkele km ten westen van Agadir. Ik volg de kustlijn tot aan Sidi-Ifni waar ik om 17.30 GMT (18.30) aankom. Sidi-Ifni ligt aan de Atlantische Oceaan en wordt van de Sahara afgeschermd door een kleine bergketen. Een brede weg die plots aan weerszijden van de stad ophoudt, vormt de grens tussen de Arabische en Spaanse wijk. Het vliegveld ligt ten zuiden van de stad en is rotsachtig, hard en voor een groot deel bedekt met struiken en cactussen. Het is omringd met rood en geel zand en door een paar zeldzame bomen die in het Spaanse stadsdeelte groeien.

De meter wijst dertig liter aan, ofwel 11 liter meer dan berekend; nu bestond de mogelijkheid om Cabo-Juby te bereiken, 310 km meer naar het zuiden. We hadden echter de hand niet kunnen leggen op kaarten van de streek ten zuiden van de 30^{ste} parallel. Aanvragen in Londen, Parijs en Brussel hadden niets opgeleverd. Voor de laatste 30 km tot in Sidi-Ifni had ik een Michelin-kaart op 1/1.000.000 gebruikt; voor Cabo-Juby zou ik een kaart op 1/3.426.400 hebben moeten gebruiken. Tijdens de voorbereiding hadden we er nooit aan gedacht om Cabo-Juby te kunnen halen en deze kaart had ik slechts mee om een vaag idee te hebben van de streek ten zuiden van ons doel: Sidi-Ifni.

Maar omdat ik Cabo Juby met dertig liter kon bereiken, besloot ik door te gaan.

Tijdens het volgende half uur langsheen de kustlijn stak ik herhaaldelijk groepjes kamelen voorbij met enkele Arabieren, maar buiten dat was er alleen zand en zee.

De kaarten waren van niet veel nut want de kust was er voorgesteld door een rechte lijn terwijl ze in werkelijkheid erg ingesneden was. Ik begon te twifelen aan het bestaan van een landingsterrein in Cabo-Juby. Misschien was er eentje geweest tijdens de oorlog, vanwaar de reden van bestaan op de kaart. Ik besloot rechtsomkeer te maken naar Sidi-Ifni, met spijt dat we er niet aan hadden gedacht minder te verbruiken dan voorzien. Nu het record was gebroken, zou het belachelijk zijn geweest een ramp te riskeren, zonder kaart en boven onbekend terrein.

Een uur na Sidi-Ifni te zijn gepasseerd, was ik opnieuw boven die stad. Ik maakte een bocht om het vliegveld heen en zag een Ju 52 die uit het zuiden kwam en direct ging landen, zonder een circuit.

Om 18.30 GMT (19.30 uur lokaal) raakten de wielen de grond na een vlucht van 18.35 uur.



E.O. Tips & P.I.R. Andersen se congratulent lors de la réception.

E.O. Tips & P.I.R. Andersen feliciteren elkaar tijdens de receptie.

ZOIETS WAS EEN PINTJE WAARD.

Ook al leek het vliegveld van boven gezien slecht gepaveid, ik verwachtte me er niet aan dat het met zulke grote stenen zou zijn bedekt. Ik maakte een landing met de staart hoog en hield het vliegtuig zo lang mogelijk in die stand. De Junkers was een paar tellen voor mij geland en dus wachtten de douaniers me op. Het vliegplan uit Chièvres was echter nog niet ontvangen, dat zou slechts twee uur

na de landing gebeuren. Ik slaagde er niet in om de vliegveldautoriteiten ervan te overtuigen dat ik zonder tussenlanding in een vliegtuig van die afmetingen uit België was gekomen. Ze trachtten me op alle manieren te doen toegeven dat ik van Casablanca kwam, Rabat of zelfs Marrakech maar dat weigerde ik; ze gaven het op, boden me een glas aan en vertrokken. Het vliegplan kwam uiteindelijk toe en iedereen ging akkoord. Ze behielden mijn paspoort en de documenten van het vliegtuig, gedurende gans mijn verblijf in Sidi-Ifni.

Het vliegveld werd door niet veel anderen gebruikt dan door een militaire Junkers van de basis zelf en door een Dakota van de lijn Casablanca-Canarische eilanden. Daardoor was de aankomst van een licht Belgisch vliegtuigje als de Topsy Belfair OO-TIC een hele gebeurtenis. Dat men uit het land van oorsprong kwam zonder tussen landing, maakte het nog belangwekkender.

Toen ik dan eindelijk klaar was met de douane, kon ik een telegram versturen naar Dhr E.O. TIPS.

De autoriteiten keken de documenten na, ik vervulde de aankomstformaliteiten en verliet het vliegveld in gezelschap van een paar Spanjaarden die me hadden uitgenodigd voor het eten, tenminste, zo had ik het begrepen.

Ook al was ik sinds vorige dag niet gewassen of geschoren, toch bracht ik een gezellige avond met hen door; het speelt me zelfs hun uitnodiging af te slaan om kennis te maken met het nachtelijke Sidi-Ifni. De warmte, de muggen en de vliegen stoorden me in mijn slaap en deden me veel vroeger opstaan dan ik had gehoopt.

's Morgens ruilde ik mijn reischeques om. Daarvoor diende men de douanier met mijn paspoort te gaan halen. Hij keerde trouwens altijd terug met mijn identiteitsdocumenten in de hand. 's Namiddags tankte men de Belfair vol ; ik was verbaasd dat er slechts 3 liter olie meer overbleef. Ik zou de dag voordien nooit Cabo-Juby hebben bereikt!!!

Er bleef brandstof over voor twee uur: een snelle rekensom deed me het gemiddelde verbruik tijdens de vlucht vastleggen op 9,26 l/uur. Een opmerkelijk resultaat als men bedenkt dat het vliegtuig een aangeduide kruissnelheid aanhield van 155 km/uur. Ik bracht de avond en een deel van de nacht door met mijn Spaanse vrienden die me gans mijn verblijf lang op een uiterst charmante wijze hadden verzorgd. Het waren typische vertegenwoordigers van hun land, ik ben hen zeer erkentelijk voor hun vriendelijkheid.

TERUG ALS TOERIST.

's Anderendaags 's morgens vertrok ik naar Tetouan in Spaans Marokko, na een speciale maaltijd met kamelenvlees te hebben afgewimpeld, waardoor mijn verblijf nog zou verlengd zijn.

Na een start om 12.15 uur volg ik hetzelfde traject als twee dagen voordien maar in omgekeerde zin: Agadir, Marrakech, Berrichid, Rabat, Larache waar ik me van de kust verwijderde om rechtsreeks naar Tetouan te vliegen. Daar arriveerde ik na 5.40 uur vliegen.

Het vliegtuig had geen rem of geen staartwiel, taxiën kon alleen door de neus in de wind te houden. In Tetouan was de verantwoordelijke voor de verkeersstoren niet blij me de motor midden op de baan te zien stilleggen, uit het vliegtuig te springen, de staartski van het vliegtuig op de schouder te nemen en het naar de toren te trekken. Hij kwam op een motorfiets naar me toe en begon me gelijk allerlei verwijten naar het hoofd te slingeren. Ik zei echter niets en bleef kalm, omdat ik er toch niets van begreep. Bij het zien van mijn reactie draaide hij zich om en schudde het hoofd.

In Tetouan had ik opeens de handen vol met mijn log book, barograaf, tandenborstel, paspoort, kaarten, broek, sjaals, foto toestel en films ; die laatste twee had ik in Sidi-Ifni gekocht. Ik probeerde een taxi vast te krijgen om de stad in te gaan. Mijn verschijning moet wel speciaal zijn geweest maar toch kreeg ik een taxi beet; ik profiteerde ervan om een plaatsje te bieden aan de afgevaardigde van de douane en aan een politieman.

Na een kamer gevonden te hebben en na een douche, trok ik naar een winkel om een reiskoffer te kopen. De hotelboy lachte breed toen hij me zag aankomen met mijn aankopen.

Die avond wandelde ik door de Arabische wijken en ging redelijk laat naar bed.

De volgende morgen steeg de Belfair om 11.08 uur op. Hij stak de Straat van Gibraltar over, volgde de Spaanse kust en overvloog Ibiza. Om 17.12 uur bereikte ik Palma de Mallorca na 6 uur en 4 minuten vliegen.

De wind stond echter dwars op de baan en toen het richtingsroer de zijwaartse druk niet meer kon tegengaan, zwenkte het vliegtuig met de neus in de wind, reed de startbaan af en stak daarbij –gelukkig voor mij– een deel van de tarmac over om op de parking tot stilstand te komen. Op een bepaald moment moest ik even gas bijgeven om een bakken te ontwijken maar niemand twijfelde eraan dat ik ook maar enige moeite had bij het besturen van het toestel.

Ik bleef de volgende dag in Mallorca en genoot volop van elke minuut van mijn verblijf. De zon deed me erg goed en het eten was voortreffelijk.

Omwille van de moeilijkheden bij de landing en bij gebrek aan Franse deviezen, besloot ik in één trek van Palma naar Gosselies te vliegen. Om 8.40 uur op de 9^{de} verliet ik weer de grond, richting Barcelona. Daar volgde ik de kust tot in Béziers in Frankrijk, vloog over de bergen tot in Lyon vanwaar ik de Rhône-vallei volgde tot bij Dijon. Vandaar rechtstreeks naar Gosselies. (ongeveer 1250 km).

Buiten wat regen aan de Belgische grens waren de weersomstandigheden tijdens het ganse traject zeer gunstig.

IK HAD ER NIET AAN GEDACHT ME TE SCHEREN.

Om kwart over zes GMT vloog ik boven het vliegveld van Gosselies en toen zag ik meerder mensen zich naar de startbaan haasten.

Binnen enkele minuten hadden zich auto's en een nogal grote groep mensen verzameld. Ik maakte twee bochten rond het veld en kwam landen. De vlucht had 9.38 uur geduurd, de wind bij de landing was omzeggens nihil. Ik verwachtte me niet aan zo een ontvangst. Sinds Chièvres had ik me niet geschoren en daar stond ik nu, midden al die mensen gelukwensen in ontvangst te nemen. Het was in elk geval geweldig om terug te zijn, blij om al die vertrouwde gezichten weer te zien en de vreugde om het record met hen te delen.

Ze hadden zoveel gedaan als ik bij de voorbereiding, ze waren de dag en de nacht van het record wakker gebleven en tijdens mijn afwezigheid ongerust geweest. Ze hadden mijn terugkomst voorbereid terwijl ik profiteerde van de zon in Afrika en Palma, maar de bloemen kreeg ik.

Ik was voldaan en gelukkig – maar ik ben hen erg verplicht. Vooral dan mijnheer E.O. TIPS, die de Topsy Belfair OO-TIC ontwierp en bouwde en die me hem toevertrouwde voor deze recordvlucht.

getekend
P.I.R. ANDERSEN

ALS BESLUIT: een wereldrecord vestigen vergt een zeer grote voorbereiding ; er bestaat geen toveroplossing en bij de mechanische sporten kan zo iets enkel met een groep zeer gemotiveerde mensen (zie de formule 1 bij de auto's). Zo iets omvat ook alle functies: ingenieurs, technici, zoekers, specialisten cel en motoren, handlangers, administratief personeel en ik vergeet er ongetwijfeld, zonder de piloot te vergeten. Bij het eerste wereldafstandsrecord, gevlogen op hetzelfde type vliegtuig door de toenmalige deken van de Belgische vliegeniers, Albert Van Cotthem, had het volstaan om de passagiersstoel te vervangen door een extra brandstoftank. Zo kon een afstand van 945 km afgelegd worden.

Vijf jaar later moest men met datzelfde vliegtuig verder dan 2.191 km vliegen. Zo iets leek op het eerste gezicht onmogelijk, in zover dat een leek zou gedacht hebben dat je niet moest dromen. En toch hebben ze het gedaan met een vliegtuig dat niet eens nieuw was. In mijn vliegboek vond ik een foto en de vermelding dat ik voor een navigatie aan de sturen van de OO-TIC had gezeten. Dat was in 1951, vier jaar voordat ANDERSEN de trofee binnen haalde. Ik had nooit gedacht dat zo iets mogelijk was. Bouwer, piloot en gans de ploeg hebben samen een prachtig werk volbracht.

Weet dat het record in deze categorie in 1984 op 3.563,02 km werd gebracht door de Amerikaan HERTZLER, maar dan met een romp in composietmateriaal en met een wat krachtigere motor. (Er liggen natuurlijk 29 jaar tussen !!!) Sindsdien zijn de composietmaterialen in de luchtvaart vanzelfsprekend geworden.

Jammer genoeg laat dergelijke competitie vandaag geen blijvende herinnering meer na. We moeten nochtans trots zijn, wij kleine Belgen dat we in die tijd zo een knappe prestatie hebben neergezet.



P.I.R. Andersen, E.O. Tips & Bernard Neefs.

Georges de Coninck.
(Vertaling: Bill Tersago)
Bronnen: Archieven en foto's van Martin Tips
& Koninklijke Belgische Aeroclub.

En 1951, votre chroniqueur aux commandes du OO-TIC.

Uw kroniekschrijver in 1951 aan de sturen van de OO-TIC.



THE BOOK OF THE AIR FORCE PROMOTIONS



Presenting the 132 Belgian promotions and the USAF and RCAF promotions

177 pages and more than 260 illustrations

Format A4 - English text

Foreword by Gen Maj VI G. Van Caelenberge

► NOW AVAILABLE ◀

By payment of 20 euros (unique price - P&P included for Belgium)

to bank account number 061-3925590-77

of J. Jacob - 1367 Huppaye. Please mention "PROMOTIONS BOOK"

A REFERENCE BOOK AND MORE...

HELP !

HELP !

Didier Waelkens cherche des informations sur les Lockheed Lodestar de la défunte compagnie belge **Air Transport** (e.a. livrée des avions et couleurs du logo de la compagnie). Des anciens membres d'équipage ou mécaniciens peuvent-ils l'aider ? Tél 02/251.3310., e-mail : didier.waelkens@skynet.be

Didier Waelkens zoekt inlichtingen over de Lockheed Lodestar van de ter ziele gegane Belgische maatschappij **Air Transport** (zoals de beschildering van de vliegtuigen en het logo van de maatschappij). Kunnen vroegere bemanningsleden of mecaniciens hem helpen? Tel: 02/2513310, e-mail: didier.waelkens@skynet.be.



Le réseau météorologique clandestin « Beagle »

Par le Lt Col BEM Philippe Siscot – Commandant du Wing Météo à Beauvechain.

La météo a toujours été un facteur décisif de plus d'une grande bataille, sur terre, sur mer ou dans les airs. Depuis le débarquement de juin 1944, une bonne connaissance des prévisions météorologiques est de plus en plus nécessaire pour la conduite des opérations.

Pour la planification d'opérations ou d'exercices, il suffit aujourd'hui aux militaires belges de contacter le Meteo Wing de la Composante aérienne installé à Beauvechain.

Pendant la deuxième guerre mondiale, la situation était bien différente.

Dans le domaine aérien, la connaissance du plafond des nuages, de la visibilité, de l'orientation et de la vitesse du vent constituait un élément essentiel pour la préparation des plans de vol et de navigation des groupes de bombardement et pour l'approche des objectifs ennemis.

Mais comment informer les différents Etats-majors et leurs services météorologiques du temps qu'il faisait ou qu'il ferait, à un moment donné, sur le parcours des escadrilles survolant la Belgique, en route pour la Ruhr ou vers d'autres cibles ?

Un réseau clandestin en Belgique - **BEAGLE** – effectua des observations météorologiques au sol en différents endroits du pays, et, en dépit du danger que cela représentait, assura leur transmission quotidienne vers Londres.

Unique en Europe occupée, ce service météorologique clandestin a fonctionné sans interruption de novembre 1942 jusqu'à la Libération.

La figure marquante de ce réseau fut Albert Toussaint. Ayant rejoint les forces belges en Angleterre dès 1940, il prépara une mission de renseignement orientée vers la météorologie et c'est le 24 août 1942 qu'il fut parachuté sur le continent.

Grâce au réseau ZERO, il fut installé à Rienne, chez la famille Brichet, où il commença par former des observateurs et opérateurs radio. Avec du matériel récupéré çà et là, ils purent, trois fois par jour, effectuer des relevés de pression atmosphérique, de température et d'humidité. De plus, ils étaient capables d'estimer la direction et la force du vent ainsi que les types de nuages et leur hauteur. Toutes ces mesures et observations étaient mises en code et envoyées par radio tandis que des guetteurs assuraient la sécurité des transmissions.

Ensemble, les quatre cellules Beagle I à Beagle IV qui furent mises sur pied (Rienne, Berneau, Wingene puis Kluizen et Nederover-Heembeek) ont envoyé pendant l'Occupation, 1297 messages météorologiques, décodés au Bureau du chiffre et transmis ensuite à la Royal Air Force. Parfois même, d'autres renseignements y étaient ajoutés, relatifs aux convois militaires observés, à telle station de radar, à des arrestations ou à d'autres événements susceptibles d'intéresser les Alliés.



Het clandestien weerkundig net « Beagle »

Door Lt.-Col. SBH Philippe Siscot – Commandant van de Meteowing te Bevekom
Vertaald door Marie-Christine Lybaert & Paul Buyse

De meteo heeft steeds een doorslaggevende rol gespeeld in een veldslag op land, op zee of in de lucht. Sinds de landing in juni 1944 is een goede kennis van de weerkundige vooruitzichten meer en meer noodzakelijk om de operaties te leiden.

Voor het plannen van operaties of oefeningen volstaat het vandaag dat de Belgische militairen de Meteowing van de Luchtcomponent contacteren die zich op de basis van Bevekom bevindt.

Tijdens de tweede wereldoorlog echter lag de situatie heel anders.

Op gebied van luchtvaart waren de kennis van de hoogte van het wolkendek, de zichtbaarheid en de richting van de wind van primordiaal belang voor wat betreft de voorbereiding van de vliegplannen, de navigaties voor de groepen van bommenwerpers en voor het aanvliegen van het vijandelijk doel.

Maar op welke wijze konden nu de verschillende Staven met hun respectievelijke weerkundige diensten worden ingelicht over het weer boven België op een bepaald moment en langs het traject dat de eskaders dienden te volgen op weg naar het Ruhrgebied of naar andere doelwitten?

Op verschillende plaatsen in ons land voerden leden van een clandestien netwerk – **BEAGLE** – weerkundige waarnemingen uit en niettegenstaande het gevaar dat dit betekende, werden deze gegevens dagelijks naar Londen overgeseind.

Deze unieke clandestiene weerkundige dienst in bezet Europa heeft gewerkt vanaf november 1942 tot en met de Bevrijding.

De opmerkelijke figuur van dit netwerk was Albert Toussaint. Vanaf 1940 vervoegde hij de Belgische Krijgsmacht in Engeland waar hij een zending gebaseerd op weerkundige inlichtingen voorbereidde. Op 24 augustus 1942 werd hij boven het vasteland gearachuteerd.

Dankzij het ZERO-net werd hij bij de familie Bricchet in Rienne ondergebracht waar hij begon met het recruteren van waarnemers en van telegrafisten. Met het hier en daar gerecupereerd materiaal konden ze driemaal per dag de atmosferische druk, de temperatuur en de luchtvochtigheid meten. Daarenboven waren ze in de mogelijkheid een schatting te maken van de windrichting en windsterkte en ook van de verschillende wolkentypes met hun hoogtes. Al deze metingen en waarnemingen werden in code omgezet en per radio overgeseind, terwijl een uitkijkpost de veiligheid van de uitzendingen verzekerde.

Samen hebben de vier cellen, Beagle I tot en met Beagle IV, opgezet te Rienne, Berneau, Winge (nadien Kluzen) en Nederover-Heembeek, tijdens de Bezetting 1297 weerkundige berichten overgeseind die werden omgezet door het Decoderingsbureau in Londen om daarna aan de RAF te worden overhandigd.

Soms werden hierbij nog andere gegevens overgemaakt die betrekking hadden op militaire konvoien, een radarstation, arrestaties of andere feiten dat de Geallieerden zou kunnen aanbelangen.

Nous recherchons un porte-drapeau

Le drapeau de l'association est porté lors de cérémonies patriotiques et de manifestations auxquelles l'association est associée. Il s'agit généralement de 2 à 3 prestations par an. L'une d'elles, très importante aux yeux de l'association, a lieu le 1er novembre à la Pelouse d'honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles à Evere.

Jusqu'à présent le secrétaire-général a assuré la fonction de porte-drapeau. Après quinze ans de prestations il souhaite être déchargé de cette fonction. Si vous êtes désireux de prendre la relève, veuillez avoir la gentillesse de vous manifester.

Veuillez noter que la fonction peut être partagée par plusieurs personnes.

Wij zoeken een vaandeldrager

De vlag van onze vereniging wordt gedragen bij vaderlandslievende plechtigheden en culturele manifestaties waaraan de vereniging meewerkt. Meestal gaat het om 2 à 3 prestaties per jaar. Een ervan is erg belangrijk voor ons: de herdenking op 1 november aan het Ereperk van het Kerkhof van Brussel te Evere.

Tot nog toe heeft onze secretaris-generaal de taak van vaandeldrager waargenomen. Na vijftien jaar prestaties zou hij willen vervangen worden. Als u meent hem te kunnen opvolgen, laat ons uw wensen dan weten. Noteer dat de functie onder meerdere mensen kan worden gedeeld.

50 YEARS ROYAL BELGIAN AIR CADETS

L'association des Cadets de l'Air a fêté ses 50 ans d'existence en 2006.

Dans ce contexte, un des tout premiers planeurs utilisés par les Cadets dans les années cinquante, le SG 38 PL21, a été restauré par les soins de Dirk Vanandroye, un des techniciens permanents de l'association.

A l'occasion de la remise des ailes aux cadets de l'année 2006, à la base de Beauvechain le 26 novembre dernier, l'appareil fut exposé dans le hangar où eut lieu la cérémonie.

Les anciens cadets et moniteurs de l'association ayant été conviés à l'événement, c'est avec grande émotion que le Colonel aviateur Janssens, un des premiers cadets de l'association naissante, retrouva l'appareil avec lequel il eut l'occasion d'effectuer ses premiers vols, à Wahn en Allemagne plus exactement.

Xavier Janssens nous raconte :



Quelle heureuse surprise de me retrouver nez à nez avec cette jolie « poutre volante » de ma jeunesse. Avec un brin de nostalgie, elle évoque le premier solo sans double commande (D.C.) avant l'âge du permis de conduire.

Souvenir précieux même si les pionniers, dont je ne suis pas, et les pilotes de drôles de machines sont nombreux à l'avoir vécu. Souvenir peu banal en tout cas, vu les circonstances.

Avant de les évoquer, je remercie encore ceux qui me mirent le pied au palonnier, l'équipe généreuse, enthousiaste et créatrice des fondateurs des Cadets de l'Air que j'ai rejoint en 1952. Ils me permirent cette année déjà, entre le 19 et le 29 août, d'obtenir le brevet de pilote de planeur (8 vols le 29, dont 3 en D.C. et 5 solos sur Grunau). Affaire rondement menée en 3 hr04min de vol pour 39 vols treuillés.

Mon vieux carnet de Vol à Voile me crédite de 10 vols remorqués au camp de Temploux en avril 1953.

Notre uniforme est flambant neuf et l'insigne de l'aigle avec sa devise TENAX fait notre fierté.

S'y ajoute la chance, car en juillet nous partons à 5 en échange aux Etats-Unis, chaleureusement cornaqués par le Capt d'Avi René Libert et le Col d'Avi e.r. José Miette (secrétaire de l'Aéro-Club).

Au retour, en descendant la passerelle du Globemaster de l'USAF, nous recevons nos billets pour rejoindre le centre de vol à voile créé par le Capt Ruhlings à l'aérodrome de WAHN, près de Cologne.

Ce dernier nous voit arriver, un peu sceptique, devant plus de duvet que de plumes sous nos allures de jeunes aigles.

C'est ici que nous faisons la connaissance du SG 38 qui nous paraît d'emblée avoir la finesse d'un cheval de bois, drôle d'oiseau à vrai dire et vilain présage.

Le Capt Ruhlings a décidé de nous lâcher sans D.C. Je me porte volontaire pour le premier gerbage au treuil, les semelles en carénage avant, droit vers l'azur.

Le briefing est succinct sinon amusant, n'était le petit pincement de la première fois.

J'apprends donc qu'après avoir largué le câble, je « sentirais bien » quand le moment serait venu : le nez se positionnerait –en fait de nez ce sont mes deux pieds– environ une main sous l'horizon et que la bonne vitesse de « plané » était atteinte lorsque les yeux se mettaient à perler sous l'effet du vent. Pour le reste se référer aux conjugaisons de base avec bout de laine à l'appui et au feeling que nous étions sensé avoir acquis.

Excellent briefing, car 2min 13 sec plus tard très exactement une douce fierté m'envahit au milieu des brins d'herbe à peine froissés qui effleurent mon siège que je quitte sans rien enjamber. Le ciel est mon royaume. Il le fut même ce jour là, 5 fois d'affilée pour un total de 8min23sec ! Le câble n'était pas très long nous grimpons raide à 300m.

Hélas nos ébats furent de courte durée, car l'un de nous perdit la pente à l'atterrissage – « À moi la terre, le ciel m'abandonne » –, fonça sur nous pour se redresser d'un coup de stick éperdu, en chandelle à 6m, et se repiqua comme un poireau à nos pieds. La poutre du pauvre SG 38 se brisa comme une allumette et notre ami indemne se retrouva les pieds dans les bretelles.

En bref, l'atelier nous attendait avec pots de colle et vernis. Notre enthousiasme s'y dilua : 2 vols en SG 49 biplaces terminèrent le stage. Un peu frustré j'écrivis : ce n'était pas du vol mais de la chute dirigée. Il faut dire que 3 Grunau neufs se morfondaient dans un hangar.



Janvier 2007

L'année suivante, après une année d'interruption, 3 vols remorqués en solo sur Grunau m'affranchirent avec confiance du vol en double commande, sur planeur du moins.

J'étais prêt. La FORCE AERIENNE, la chasse m'attendait. La 131 Prom, des moniteurs devant ou derrière, beaucoup de D.C. et d'exigences et puis des solos en monoplace, du bonheur pur. Mais le silence et le bruissement du vent dans des petits cockpits rudimentaires restent aussi de jolis souvenirs bien vivaces.

Vive toi petit SG 38 et bravo à celui qui t'a rendu modeste mais fière allure...

Trente sept ans plus tard, je descendais l'échelle de mon F-16, mon dernier monoplace, clôturant une heureuse série de 4.200 heures de vol, pour la plupart sur une dizaine de chasseurs...mais où sont nos ailes d'antan ?

On trouve sur le WEB les données suivantes :

Finesse : 10
Meilleure Vi plané : 52 km/Hr
Vi max : 115 km/Hr
Taux descente: 1,3msec à 48km/Hr
Poids : 115 à 210 Kg max
1^{er} vol 1938-Allemagne

COL AVI BEM e.r. XAVIER JANSSENS

De Luchtcadetten hebben in 2006 hun 50-jarig bestaan gevierd.

Een van de vaste technici van de vereniging, Dirk Vanandroye heeft bij die gelegenheid de SG 38 PL21 grondig gerestaureerd, een van de allereerste zweefvliegtuigen die bij de Luchtcadetten werd gebruikt.

Ter gelegenheid van de vleugeluitleiking aan de jonge cadetten van 2006 op de basis Beauvechain de 26 november II., werd het toestel tentoongesteld in de loods waar de plechtigheid plaats had.

De oud-cadetten en instructeurs van de vereniging waren uitgenodigd; kolonel vlieger Janssens, een van de eerste cadetten van de piepjonge vereniging, zag zo het vliegtuig weer waarop hij zijn eerste vluchten uitvoerde in Wahn, Duitsland.

Xavier Janssens vertelt verder:

Wat een prettige verrassing opnieuw neus aan neus te staan met die mooie "vliegende balk" uit mijn jeugdijaren. Met een vleugje nostalgie herinnert hij mij aan de eerste solo zonder dubbele besturing (DC) nog vóór de leeftijd van het rijbewijs. Een waardevolle herinnering, ook al hebben talloze pioniers en vliegers van gekke vliegmachines er op gevlogen. Alleszins een weinig banale herinnering, gezien de omstandigheden.

Voordat ik over hen vertel, dank ik nog eens zij die me aan de sturen zetten, de bereidwillige, enthousiaste en stichtende ploeg van de Luchtcadetten bij wie ik in 1952 aansloot. Dat jaar al, tussen 19 en 29 augustus, maakten ze het voor mij mogelijk om het zweefvliegbrevet te halen (8 vluchten de 29, waarvan 3 in D.C. en 5 solo's op Grunau). Alles beklonken in 3 uur 4 minuten vliegen voor 39 vluchten met lierstart.

Mijn oud vliegboek vermeldt 10 sleepvluchten tijdens het kamp in Temploux in april 1953.

Ons uniform is spiksplinternieuw en het insigne met de adelaar en het devies TENAX is onze trots.

Voeg daarbij het geluk, want in juli vertrokken we met zijn vijven in uitwisseling naar de Verenigde Staten, hartelijk begeleid door kapitein René Libert en kolonel b.d. José Miette, secretaris van de Aeroclub.

Bij onze terugkeer en tijdens het verlaten van de Globemaster van de USAF, kregen we onze tickets om het zweefvliegcentrum te vervoegen dat was opgericht door kapitein Ruhlings op het vliegveld Wahn, vlak bij Keulen.

Een beetje sceptisch ziet hij ons aankomen, nog groen achter de oren met ons uiterlijk van jonge adelaars.

Hier gaan we kennismaken met de SG 38 die ons al dadelijk de finesse van een hobbelpaard lijkt te hebben, eigenlijk een lelijk ding en nog een slecht voorteken ook.

Kapitein Ruhlings heeft besloten ons te lossen zonder dubbele besturing. Ik beid me aan als vrijwilliger voor de eerste lierstart, de voeten als een neuskegel en recht het zwerk in.

De briefing is bondig maar leuk, behalve dan de spanning van de eerste keer.

Zo verneem ik dat ik na de kabel te hebben losgemaakt, "wel zal merken" wanneer het ogenblik is aangebroken: de neus – eigenlijk mijn twee voeten – zou ongeveer één hand onder de horizon komen staan; de correcte glijnsnelheid zou ik bereiken als mijn ogen door de relatieve wind zouden gaan tranen. Voor de rest letten op de basisbeginselen met een eindje wollen draad en de feeling die we verondersteld werden te hebben.

Prima briefing want exact 2 min en 13 sec later overvalt een zachte trots me als ik midden in het nauwelijks beroerde gras, mijn stoel verlaat zonder ergens overheen te stappen. De hemel is mijn koninkrijk. En dat vijf keer achter elkaar tijdens diezelfde dag, met een totaal van 8 min 23sec! Omdat de kabel niet echt lang was, klommen we steil naar 300 m.

Ons gestoei was van korte duur want een van ons verliet zijn glijhoek bij de landing – "De grond is mijn, de hemel laat me gaan" –, hij dook op ons af, gaf een vertwijfelde ruk aan de stick en stond recht als een kaars op 6 m hoogte om dan als een prei bij onze voeten neer te stuiken. De hoofdligger van de arme SG 38 brak als een lucifer en onze ongedeerde vriend hing met de voeten in de riemen.

Kortom, terug naar het atelier met lijmpot en vernis. Ons enthousiasme verwaterde er: 2 vluchten op tweezits-SG 49 sloten de stage af. Een beetje gefrustreerd schreef ik dan: het was geen vliegen maar gecontroleerd vallen. Noteer dat er in een loods drie nieuwe Grunau's stonden te wachten.

En compagnie du Lt-gén avi e.r. Mandl lors de la cérémonie à Beauvechain.

In gezelschap van Lt-gen vl b.d. Mandl tijdens de plechtigheid in Beauvechain.

Na een onderbreking van een jaar en 3 sleepvluchten in solo op Grunau, kreeg ik het jaar nadien opnieuw vertrouwen in dubbelvlucht, ten minste op zwever dan.

Ik was klaar. De LUCHTMACHT en de jacht wachtten op mij. De 131 Prom, instructeurs vóór of achter, veel D.C. en vereisten, dan solo's op eenzitters, het zuivere geluk. Toch blijven de stilte en het ruisen van de wind in de kleine, elementaire cockpits nog erg levendige herinneringen.

Lang leve je, kleine SG 38 en bravo voor degene die je je bescheiden maar trotse uiterlijk heeft weergegeven...



Dertig jaar later stapte ik het trapje van mijn F-16 af, mijn laatste eenzitter, waarmee ik een gelukkige reeks van 4200 vliegreizen afslot, hoofdzakelijk op een tiental jachtvliegtuigen...waar zijn de vleugels van weleer gebleven?

Op het web vind je volgende kenmerken:

Finesse : 10
Beste glij snelheid: 52 km/h
V Max : 115 km/h
Daalverhouding: 1,3m/sec bij 48 km/h
Gewicht: maximum 115 tot 210 kg
1^{ste} vlucht vol 1938 - Duitsland



Kol VI SBH b.d. XAVIER JANSSENS

Januari 2007
(Vertaald door Bill Tersago)

RACISM

This scene took place on a BA flight from Johannesburg, South Africa tot London, England.

A white woman, about 50 years old, was seated next to a black man. Obviously disturbed by this, she called the air hostess.

"You obviously do not see it then?" she responded. "You placed me next tot a black man. I do not agree to sit next tot someone from such a repugnant group. Give me alternate seat."

"Be calm please", the hostess replied. Almost all seats on this flight are taken. I will go and see if another place is available."

The hostess went away and then came back a few minutes later.

"Madam, just as I thought, there are no other seats available in Economy class. I spoke to the captain and he informed me that there is also no seat in the Business class. All the same, we still have one place in First class."

Before the woman could say anything, the hostess continued.

"It is not usual for our company to allow someone from Economy class to sit in First class. However, given the circumstances, the captain feels that it would be scandalous to have someone sit next to anybody so disgusting."

She turned to the black guy and said, "therefore, Sir, if you would like to collect your hand luggage, a seat awaits you in First class."

At that moment the other passengers who'd been schocked by waht they had just witnessed, stood up and applauded.

This is a true story.

Thanks to Marc Vantournhout for having sent this story.

17th ANTWERP STAMPE FLY IN LUCHTHAVEN ANTWERPEN



19 mei 10u
2007

**aankomst deelnemers
static show**

20 mei 11u
2007

formatievlucht

inkom gratis

Memorial Mirage Temploux

Le 29 Oct dernier se tenait à l'aérodrome de Temploux une cérémonie, à l'occasion de l'inauguration du Mémorial Mirage 5, imaginé par Mr Trifois Emmanuel, gestionnaire de la taverne Dakota, avec l'aide du 1Sgt Chef e.r. René Dessouroux, un ancien du 2ème Wing de Florennes, pour commémorer la mémoire de nos 8 frères d'armes décédés à bord de cet appareil.

Mr Trifois a à cette occasion également fait retaper le F-84 et le RF qui s'y trouvaient déjà.
Paul Jourez a déposé des fleurs au nom des VTB.

Op 29 oktober jl. werd op het vliegveld van Temploux een plechtigheid gehouden t.g.v. het Mirage 5 Memoriaal, een idee van dhr Emmanuel Trifois, beheerder van de Dakota-taverne en met de hulp van 1Sgt Chef b.d. René Dessouroux, een oudgediende van de 2^{de} Wing van Florennes. Ze brengen daarmee hulde aan 8 van onze wapenbroeders die op dat toestel het leven lieten. Bij dezelfde gelegenheid heeft dhr Trifois de F-84 en RF die er al stonden, een opknapbeurt doen geven. Paul Jourez heeft in naam van de VTB bloemen neergelegd.



Wist je dat?

Le saviez-vous?

Op 15 november 2006 in de Cercle Gaulois te Brussel, ontvingen twee bekende Belgen het Kruis van Ridder van het Erelegioen uit de handen van de Groot Kanselier: de barones de Gerlache de Goméry en ons VT-lid Henri Branders. In naam van alle leden wenst de voorzitter van de Vieilles Tiges hen allebei geluk met deze niet-alledaagse onderscheiding.

Le 15 novembre 2006 au Cercle Gaulois à Bruxelles, deux de nos compatriotes, la baronne de Gerlache de Gomery et Henri Branders, membre VT de notre association, ont reçu la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur des mains du Grand Chancelier. Au nom de tous les membres, le Président des Vieilles Tiges leur exprime ses vives félicitations.



De Standaard, 26 december 2006: Belg tot 11.350 meter hoogte met zweefvliegtuig - Marc Sluzny boven de Andes

De Belgische zweefvlieger Marc Sluzny heeft voor de tweede keer, en dat twee dagen na elkaar, het Belgisch hoogterecord zweefvliegen gebroken. Zaterdag ging Sluzny boven het Andesgebergte, in Zuid-Amerika, tot 11.350 meter hoog. Daags voordien had hij het 35 jaar oude record al een eerste keer verbeterd.

De 42-jarige Antwerpenaar Marc Sluzny is niet aan z'n proefstuk toe. Zo voerde hij de hoogste benji-sprong ter wereld uit en was hij ooit de nummer vier van de wereld in het skydiven. Vrijdag ging hij al met z'n motorloos vliegtuig tot een hoogte van 10.700m. Het wereldrecord staat al twintig jaar op 14.938 meter. Sluzny realiseerde met zijn 11.350 meter de derde hoogste vlucht ter wereld. Het vorige Belgische record was al dertig jaar oud. Het dateert uit 1976 en stond op naam van André Litt. André Litt haalde toen een hoogte van 10.300 meter. (belga)

De Standaard, le 26 décembre 2006 : un Belge en planeur à 11.350 mètres d'altitude - Marc Sluzny à la verticale des Andes

Le pilote belge Marc Sluzny vient de battre pour la deuxième fois le record belge d'altitude en planeur et ce, en deux jours consécutifs. Samedi, Sluzny est monté au-dessus des Andes en Amérique du Sud, jusqu'à l'altitude de 11.350 mètres. La veille, il avait déjà amélioré une première fois le record vieux de 30 ans.

L'Anversois Marc Sluzny qui a 42 ans n'en est pas à son premier exploit. Il avait déjà réalisé le saut à l'élastique (benji) le plus haut du monde et il fut le quatrième au monde de saut en chute libre (parachute sky diving). Vendredi, il était monté en planeur jusqu'à l'altitude de 10.700 mètres. Depuis vingt ans, le record du monde est de 14.938 mètres. Avec ses 11.350 mètres, Sluzny se classe donc au troisième rang mondial. Le précédent record belge était vieux de 30 ans. Il datait de 1976. Le Verviétois André Litt était alors monté jusqu'à l'altitude de 10.300 mètres. (belga)

Addendum Piasecki H-21 # FG-378

Faisant suite à l'article paru dans le magazine précédent, nous vous présentons quelques photos que nous avons reçues de Daniel Brackx, un jour seulement après la clôture de la rédaction de ce numéro. Il s'agit bien de la machine disparue le 27 juin 1965...

Als toevoegsel aan het artikel in on vorige magazine, bieden we u hierna enkele foto's die we van Daniël Brackx ontvingen, één dag na afsluiten van de redactie van dat nummer. Het gaat hem hier wel degelijk om de machine die op 27 juni 1965 verdween...



COUPE AERONAUTIQUE GORDON BENNETT 2006

Na de zege van de Belgen Bob Berben en Benoît Siméons in 2005 vanuit Albuquerque, zou de 100^{ste} verjaardag van de Coupe Aéronautique Gordon Bennett in België van start gaan. Waasmunster was gaststad en er namen 17 teams deel: Uit Oostenrijk, België, Canada, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Rusland, Zwitserland en de USA.

De algemene briefing had plaats op vrijdag 8 september, het weer in België was prachtig: stabiel, droog, blauwe hemel, warm, lichte wind en een stabiel weersvoorzicht voor de volgende dagen. De start werd gepland om twee uur vóór zonsondergang op zaterdag 9 september.

De ballons zetten koers naar de Belgische kustlijn. Het ganse traject zou te volgen zijn op de kaart van de Gordon Bennett-website. Twee uur later was het zeker dat alle ballons 's nachts het Kanaal zouden oversteken. Na een stuk over Groot-Brittannië bleven nog veertien ballons over voor de lange oversteek van de Noordzee.

Maandagmorgen 11 september hadden nog acht teams koers gezet naar Zuid-Scandinavië. Vijf van hen wilden ondanks het slechte weer de grootst mogelijke afstand afleggen. Maar het Belgische team met Benoît Siméons & Bob Berben en het Franse met Vincent Leys & Sébastien Rolland raakten in de problemen door het slechte weer: die veroorzaakten die dag erg moeilijke landingen in een ruwe bergstreek. Het zou de Belgen drie dagen in de Scandinavische wildernis vergen eer ze de beschaving bereikten.

Drie 'diehards' zetten door naar het noorden: de Engelsen David Hempleman-Adams & Jonathan Mason, de Belgen Philippe De Cock & Ronny Van Havere en de Duitse gasballon-peetvader: Wilhelm Eimers & Ullrich Seel. Vijf ballons zouden doorvaren en dicht bij de Russische grens landen.

Keren we terug naar dinsdag 12 september. David Hempleman-Adams & Jonathan Mason landen rond de middag. Samen met de twee andere noordelijke teams die nog in de running zijn, hebben de Europese Gordon Bennett maximumafstand gebroken, die dateerde van 1912 met de Fransen Bienaimé en Rumpelmayer (die vlogen van Stuttgart naar Moskou).

De strijd is spannend: De Cock neemt de leiding, Eimers volgt. Zou dit in het voordeel van Eimers zijn? Maar op de website kan je zien dat Eimers te veel naar het oosten koerst: hij moet vóór de Russische grens halt houden omdat dat luchtruim niet openstand voor de Gordon Bennett race. Hoe jammer dat net hier de Russische grens zo veel naar het westen ligt...

Philippe De Cock & Ronny Van Havere varen nog een half uur door, komen boven Noorwegen en landen op... de Noordkaap! Ze hebben 2449,6 km afgelegd, waarvan meer dan de helft overzee!

Een werkelijk schitterende prestatie.

België won de Gordon Bennett 2005 en 2006. Alle ogen zijn nu gericht op de Belgische teams: gaan ze ook de Coupe van 2007 naar België brengen?

(Synthese via

http://www.gasballon.be/script/mt/archives/gb2006/2006/12/22/gordon_bennett_2006_the_story_1.php)

Après la victoire en 2005 des Belges Bob Berben & Benoît Siméons partis d'Albuquerque aux États-Unis, l'épreuve du 100^e anniversaire de la Coupe Gordon Bennett a donc été organisée par la Belgique. C'est Waasmunster qui fut choisie comme ville d'accueil des 17 teams participants venus d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, du Canada, de France, de Grande-Bretagne, de Russie, de Suisse et des USA.

Le briefing général des concurrents fut donné le vendredi 8 septembre 2006. Le temps en Belgique était superbe, stable, sec sous un ciel bleu, chaud avec un vent faible et une prévision favorable pour les jours suivants. Le lâcher des ballons commença deux heures avant le coucher du soleil le samedi 9 septembre.

Les aérostats s'envolèrent en direction de la côte belge. On pouvait suivre leur trajet sur la carte du site web de la Coupe Gordon Bennett. Deux heures plus tard, il était certain que tous les ballons franchiraient la Manche dans l'obscurité. Après un petit survol de la Grande-Bretagne, quatorze ballons entamaient une longue traversée de la Mer du Nord.

Au matin du lundi 11 septembre, il restait huit teams en vol vers le sud de la Scandinavie. Cinq d'entre eux, malgré le très mauvais temps, s'acharnèrent à tenter d'effectuer la plus longue distance possible. Cependant l'équipage belge Benoît Siméons/Bob Berben et l'équipage français Vincent Leys/Sébastien Rolland affrontèrent une très mauvaise météo qui força les deux teams à des atterrissages très difficiles dans une région montagneuse. Les Belges mirent trois jours dans ces espaces désolés de Scandinavie avant de revoir des lieux plus hospitaliers.

Trois « intrépides » équipages continuaient à progresser vers le nord : les Anglais David Hempleman-Adams & Jonathan Mason, les belges Philippe De Cock & Ronny Van Havere et les Allemands Wilhelm Eimers & Ulrich Seel. Cinq autres ballons obliquèrent plus à l'est et se posèrent près de la frontière russe.

Mais revenons au mardi 12 septembre. David Hempleman-Adams & Jonathan Mason atterrissent à la mi-journée. Comme les deux autres aérostats encore en vol, ils ont battu le record européen de distance maximum en Coupe Gordon Bennett détenu depuis 1912 par les Français Bienaimé & Rulpelmeyer qui avaient volé de Stuttgart à Moscou.

La lutte crispante se poursuit : De Cock prend la tête. Eimers le talonne. Cela va-t-il tourner à l'avantage de l'Allemand ? Cependant sur le site web, on peut voir qu'Eimers navigue trop à l'est : il devra se poser avant de franchir la frontière de Russie car cet espace aérien n'est pas ouvert à la Coupe Gordon Bennett. Dommage que justement dans cette région la frontière russe s'avance tellement vers l'ouest...

Philippe De Cock & et Ronny Van Haver progressent encore pendant une demi-heure, survolent la Norvège et se posent ...au Cap Nord. Ils ont franchi 2449,6 kilomètres, dont plus de la moitié au-dessus de la mer. C'est vraiment un remarquable exploit.

La Belgique a ainsi remporté consécutivement les Gordon Bennett 2005 et 2006. Tous les regards sont à présent braqués sur les équipages belges : ramèneront-ils aussi la Coupe 2007 en Belgique ?

(Traduction Alphonse Dumoulin)

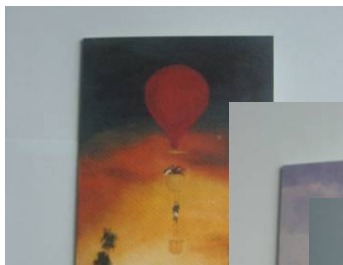


€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



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



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

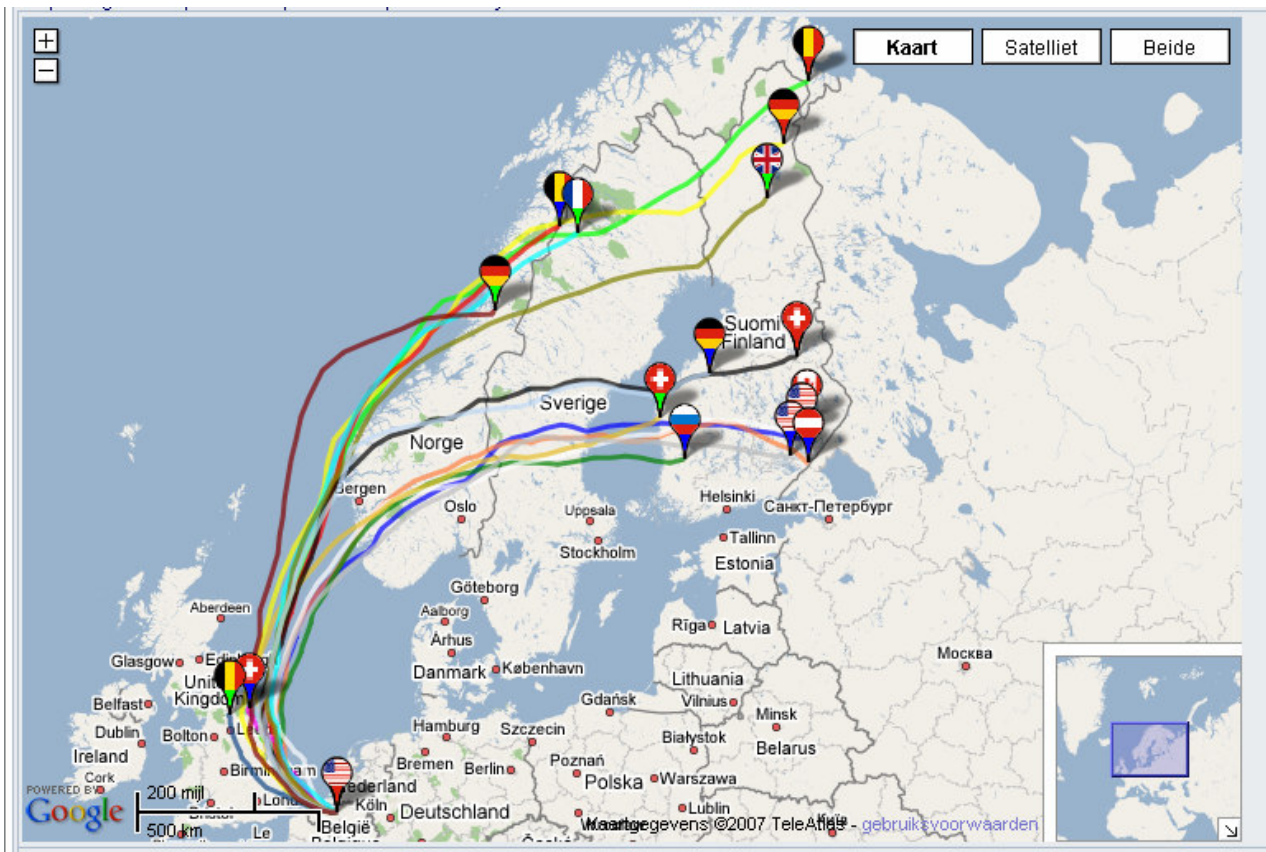
Comment vous procurer ces articles?

- 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), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs



(Copyright BAHA)



<http://www.gasballon.be/gb2006/index.php>

**Banquet annuel du 24 mars 2007
BILLET D'INSCRIPTION**

à faire parvenir à:
Robert FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

Fax: 013 312 870 – Email: robert.feullen@skynet.be

NOM:

Prénom:
sera accompagné
par:

Soit au total: personne(s)

Je souhaite partager la table avec:

ou:

Clôture des inscriptions le lundi 19 mars à 12h00

NOTE:

1. Votre inscription ne sera effective qu'après réception de votre règlement.
2. Dans la mesure du possible, votre table sera organisée selon votre souhait.

ATTENTION

1. La participation est limitée à 145 personnes. Inscrivez-vous à temps !
2. Il n'y a pas de parking disponible dans la cour du club.

.....&.....

**11 avril 2007
Assemblée générale statutaire
PROCURATION**

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

.....
à l'effet de me représenter à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le mercredi 11 avril à 15h00 à la Maison des Ailes à Bruxelles, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

Date et signature

Précédée de la formule: "*Bon pour pouvoir*"

Seuls les membres effectifs en règle de cotisation pour l'année 2006 ont le droit de vote

**Jaarlijks banket van 24 maart 2007
INSCHRIJVINGSSTROOKJE**

te sturen aan:
Robert FEUILLEN
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST

Fax: 013 312 870 – e-mail: robert.feullen@skynet.be

NAAM:

Voornaam:
wordt vergezeld
van:

Hetzij: perso(o)n(en)

Ik wens de tafel te delen met:

of:

Afsluiting van de inschrijvingen: maandag 19 maart

NOOT:

1. Uw inschrijving zal pas definitief zijn na ontvangst van uw storting.
2. Er zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de gewenste tafelverdeling.

ATTENTIE

1. De deelneming is beperkt tot 145 personen. Doe uw betaling op tijd!
2. Er is geen parking meer beschikbaar op de koer achter de club.

.....&.....

**11 april 2007
Algemene statutaire vergadering
VOLMACHT**

Ik ondergetekende:
verleen hierbij volmacht aan:

.....
teneinde mij vertegenwoordigen op de algemene statutaire vergadering die zal plaatshebben op woensdag 11 april 2007 om 15.00u in het Huis der Vleugels te Brussel, deel te nemen aan alle beraadslagingen en te stemmen over de onderwerpen op de dagorde waarbij, indien nodig, de bekrachtiging wordt toegezegd.

Datum en handtekening

Voorafgegaan van de formule: "*Goed voor volmacht*"

Enkel de effectieve leden die hun bijdrage hebben betaald voor 2006 zijn stemgerechtigd

