



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° 1-2010  
31e jaar – 31<sup>ième</sup> année  
januari-februari-maart  
janvier-février-mars  
2010

## In dit nummer:

- Ledenvergadering 2010
- Banket 2010
- Vaarwel Alouette II
- Luchtvaarttechnieken I/7
- Le Bourget 6 & 7 maart 2010
- *en de vaste rubrieken*

## Dans ce numéro:

- Assemblée 2010
- Banquet 2010
- Adieu, Alouette II
- Techniques Aériennes I/7
- Le Bourget, le 6 & 7 mars 2010
- *et toutes les rubriques habituelles*



50 years ago : first Boeing 707 for SABENA (december 21, 1959)

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

\*  
Editeur responsable  
Wilfried Tersago

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

\*  
Site Web  
[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

**Conseil d'administration**  
**Bestuursraad**

Président d'honneur – Erevoorzitter  
Jean Kamers  
Président - Voorzitter  
Michel Mandl  
Vice-présidents – Vice-voorzitters  
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez  
Secrétaire général  
Secretaris generaal  
Didier Waelkens  
Trésorier - Penningmeester  
Alex Peelaers  
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur  
Wilfried Tersago

\*  
Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse  
Dumoulin, Bob Feuillen  
Jean-Pierre Herinckx, Norbert Niels,  
Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de  
VZW

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

Verantwoordelijk uitgever  
Wilfried Tersago

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

\*  
Website  
[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

**INHOUD VAN MAGAZINE 1-2010**

Van de redactie: woordje van de voorzitter  
woordje van de secretaris-generaal  
Nieuws van de vereniging  
Agenda 2010  
Alouette II : de symboolhelikopter  
Jaarboek  
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:  
Deel I, hoofdstuk 7  
Le Bourget 6 & 7 maart 2010  
Corrigenda  
Boetiek

**SOMMAIRE DU MAGAZINE 1-2010**

Rédactionnel : le mot du Président  
le mot du secrétaire -général  
Nouvelles de l'association  
Agenda 2010  
Mondorf-les-Bains  
Elles s'en sont allées, les Alouettes  
Annuaire  
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:  
Partie I, chapitre 7  
Le Bourget, le 6 & 7 mars 2010  
Corrigenda  
La boutique

**Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle**

België-Belgique: 22,00 euro  
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 11,00 euro)  
Buitenland-Etranger: 27,50 euro  
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 13,50 euro)

\*  
**Bankrekening-Compte bancaire**  
**210-0619966-91**

IBAN: BE23 2100 6199 6691  
BIC: GEBABEBB

\*  
**Secrétariat- Secretariaat**  
Esdoornlaan 33  
1850 GRIMBERGEN  
Tel: 02 2513310  
E-mail: [VTB.Secretary@gmail.com](mailto:VTB.Secretary@gmail.com)

*Het volgende magazine verschijnt op 7 mei*

\*\*\*

*Le magazine suivant paraîtra le 7 mai*



## *Le mot du président*

### *Het woordje van de voorzitter*

#### *Chers amis aviateurs,*

En ce début d'année, après avoir parcouru la liste de nos membres qui recevront la médaille ou le diplôme de 50, 60 ou 70 ans de brevet, mes pensées vont tout particulièrement vers nos anciens.

Près de 10 % d'entre-nous a passé les 80 ans dont une vingtaine le cap des 90 ans. Mes meilleurs souhaits pour une excellente année 2010 s'adressent donc en premier lieu à eux, en espérant qu'ils puissent encore profiter de bons moments au cours des mois à venir. Pour nos amis en moins bonne santé, et nous savons que c'est le cas pour certains, nous formulons des vœux de prompt rétablissement et espérons qu'ils pourront trouver le nécessaire réconfort auprès de la famille ou d'amis proches.

L'année 2009 fut à n'en pas douter riche en événements. Outre le banquet annuel, avec la remise traditionnelle des « Mémoires », les VTB furent associées au cours du premier semestre, à l'hommage rendu à Florennes à notre cher membre Eric Bouzin. En mai, nous étions en visite à l'Ulmodrome de Liernu et moins d'une semaine plus tard, quelques membres étaient présents à Vroenhoven pour la commémoration annuelle de l'attaque des ponts du Canal Albert. En juin, nous participions à La Hulpe à l'inauguration de la plaque commémorative « Pierre de Caters » ; en juillet, nous avions notre traditionnel rendez-vous au Musée de l'Air et au mois d'août, nous étions présents à Montdorf, à l'invitation de notre ami et membre d'honneur Camille Montaignu, pour les festivités du Centenaire de l'aviation luxembourgeoise.

En septembre, votre Président était invité au banquet de l'Air Crew Association – Costa Blanca Branch et au mois de novembre, il était présent à Paris, pour le Dîner de Gala des Vieilles Tiges de France. À la mi-septembre, notre association était représentée à l'hommage rendu aux aviateurs polonais à Gand et le 4 octobre 2009, une deuxième plaque « Pierre de Caters » était inaugurée à l'aérodrome de Deurne. Le 17 octobre et le 1 novembre, l'occasion nous fut donnée comme chaque année, de rendre hommage aux victimes de l'aviation belge respectivement au monument du

#### *Beste vrienden vliegeniers,*

Bij het begin van dit jaar en na de lijst overlopen te hebben van de leden die de medaille of het diploma zullen ontvangen voor de 50, 60 of 70 jaar van hun brevet, gaan mijn gedachten vooral naar onze oudgedienden.

Bijna 10% van ons is ouder dan 80, een twintigtal zelfs ouder dan 90. Mijn beste wensen voor een uitstekend 2010 gaan dus in de eerste plaats naar hen, in de hoop dat ze nog een mooie tijd onder ons kunnen beleven tijdens de komende maanden. Aan onze vrienden die minder gezond zijn –en we weten dat dit voor sommigen het geval is– wensen we een spoedig herstel in de hoop dat ze bij familie en goede vrienden steun en zorg zullen vinden.

Het jaar 2009 was ongetwijfeld rijk aan gebeurtenissen. Naast het jaarlijkse banket met de traditionele overhandiging van de 'Gedenkböeken', waren de VTB in de loop van het eerste semester in Florennes betrokken bij het eerbetoon aan ons dierbaar lid Eric Bouzin. In mei brachten we een bezoek aan de Ulmodroom van Liernu en nauwelijks een week later waren een aantal leden aanwezig in Vroenhoven voor de jaarlijkse herdenking van de aanvallen op de bruggen over het Albertkanaal. In juni namen we dan deel in Ter Hulpen aan de inhuldiging van de gedenkplaat 'Pierre de Caters'; in juli was er ons vaste rendez-vous in het Luchtvaartmuseum en in augustus waren we dan weer present in Montdorf op uitnodiging van onze vriend en erelid Camille Montaignu, voor de feestelijkheden rond het eeuwfeest van de Luxemburgse luchtvaart.

In september was uw voorzitter de genodigde op het banket van de Air Crew Association – Costa Blanca Branch en in november was hij in Parijs voor het galadiner van de Franse Vieilles Tiges. Half september was onze vereniging vertegenwoordigd op het eerbetoon aan de Poolse vliegeniers in Gent en op 4 oktober 2009 werd een tweede gedenkplaat 'Pierre de Caters' op het vliegveld van Deurne ingehuldigd. Op 17 oktober en 1 november hadden we dan weer de gelegenheid om deel te nemen aan het eerbetoon aan de slachtoffers van het Belgisch vliegwezen, resp. aan het monument bij het

Cinquantenaire et à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles.

En ce qui concerne l'actualité aéronautique, nous avons pu nous réjouir du retour réussi de notre ami Frank De Winne. Quelle prestation et quel soulagement de voir que tout s'est bien passé malgré quelques changements de programme dus aux mauvaises conditions météorologiques. Nous souhaitons à notre membre d'honneur une rapide réadaptation à l'environnement terrestre.

Autre moment de satisfaction, le premier vol de l'A400M – Ouf... diront certains... dont votre président (le lecteur attentif du magazine se souviendra de la signature du contrat il y aura bientôt dix ans.) – et l'arrivée tout aussi attendue pour la Force Aérienne, de l'Airbus A330.

Qu'il me soit permis ici de faire une petite mise au point. Vous aurez certainement remarqué que l'avion arbore en toutes grandes lettres : « **Belgian Air Force** ». Ce n'est pas un hasard et cela nous réjouit, car il ne s'agit ni plus ni moins que d'un retour au bon sens, puisque contrairement à ce que certains souhaitaient ou pensaient avoir compris au travers des décisions du ministre précédent, il n'a jamais été question de suppression des forces. Les textes de loi sont très clairs à ce sujet. Un jeune qui entre dans les Forces Armées, peut faire état d'un choix dans l'une ou l'autre force et lors des nominations, il y a toujours un comité au sein de la force, pour ne citer que quelques exemples. Les Composantes sont donc les nouvelles appellations des QG opérationnels du passé (QG TAF pour la Force Aérienne). La structure unique dont il était question avait donc trait à la suppression des états-majors de force et non à la suppression des forces. L'actuel ministre de la Défense l'a apparemment bien compris. Merci Monsieur le Ministre.

En ce qui concerne les activités 2010, elles sont en préparation et d'ores et déjà, nous pouvons vous annoncer que nous comptons mettre nos dames aviatrices à l'honneur puisque nous célébrerons cette année le centième anniversaire du brevet de pilote à Hélène Dutrieu, notre première aviatrice belge.

Comme d'habitude, nous vous inviterons à participer à ces événements au travers des informations qui paraissent dans notre magazine ou qui vous sont transmises par des e-mail (des courriels dans la langue de Voltaire...).

C'est avec l'espoir que votre association réponde un tant soit peu à vos attentes que toute l'équipe du Conseil d'Administration formule avec moi les meilleurs souhaits pour une excellente année 2010.

*Emem.*

Jubelpark en op het Ereperk op het kerkhof van Brussel.

Voor wat de luchtvaartactualiteit betreft, hebben we ons kunnen verheugen in de geslaagde terugkeer van onze vriend Frank De Winne. Wat een prestatie en wat een opluchting met de vaststelling dat alles goed verlopen is, ondanks enkele wijzigingen in het programma door de slechte weersomstandigheden. We wensen ons erelid een vlotte wederaanpassing aan de aardse omgeving.

Nog een moment van voldoening: de eerste vlucht van de A400M – oef, zullen sommigen zeggen onder wie uw voorzitter (de aandachtige lezer van dit magazine herinnert zich de ondertekening van het contract nog, zo een tien jaar geleden) – en de even fel verwachte aankomst voor de Luchtmacht van de Airbus A330.

Sta me toe hier even een kleine rechtzetting te maken. U hebt zeker al gemerkt dat op het vliegtuig de grote letters '**Belgian Air Force**' draagt. Dat is geen toeval en het verheugt ons want het betekent niets minder dan een terugkeer naar het gezond verstand. In tegenstelling tot wat sommigen wensten of dachten begrepen te hebben van de beslissingen van de vorige minister, is er nimmer sprake geweest van een opheffing van de krijgsmachtdelen. De wetteksten zijn in dit verband zeer duidelijk. Een jongere die de Krijgsmacht vervoegt, kan een keuze maken voor een bepaalde macht en bij bevorderingen is er steeds een comité binnen het krijgsmachtdeel, om maar enkele voorbeelden te citeren. De Componenten zijn dan ook de nieuwe benamingen voor de operationele HK's uit het verleden (HK Comdo TAF voor de Luchtmacht). De eenheidsstructuur waarvan sprake was, had dus betrekking op het opheffen van de staven der machten en niet van de krijgsmachtdelen zelf. De huidige minister van Landsverdediging lijkt dit goed begrepen te hebben. Bedankt, mijnheer de minister.

Voor wat de activiteiten van 2010 betreft, die staan nu al in de steigers. We kunnen u nu al vertellen dat we onze vliegeniersters aan bod willen laten komen aangezien we dit jaar de honderdste verjaardag vieren van het vliegbrevet van Hélène Dutrieu, onze eerste Belgische pilote.

Als naar gewoonte nodigen we u uit om deel te nemen aan de gebeurtenissen via de informatie die u in ons magazine vinden zal, of die u via e-mail zullen bereiken.

In de hoop dat uw vereniging enigszins beantwoordt aan uw verwachtingen, biedt de ganse ploeg van de Bestuursraad u met mij de beste wensen aan voor een uitstekend jaar 2010.

*Emem.*

**N'oubliez pas de renouveler votre cotisation pour 2010 !**

*Voir montants en p. 2*

**Vergeet uw lidmaatschap voor 2010 niet te hernieuwen!**

*Zie bedragen op p. 2*





## *From the office of the secretary...*

Bonjour à tous !

Et pour commencer, le conseil du jour : **ne pas jeter le feuillet adresse sans avoir vérifié le verso!** Et surtout cette fois-ci car vous y trouverez la procuration pour ceux qui ne pourront pas être présents lors de l'assemblée générale du 10 mars ainsi que le formulaire d'inscription pour le banquet du 27 mars.

Ceci étant dit, passons aux choses sérieuses et voici donc mon laïus annuel, si je puis ainsi dire !

Commençons donc par ce qui fait vivre notre association, les cotisations... Et oui, si ce n'est pas encore fait, c'est le moment de mettre la main au portefeuille ; mais bonne nouvelle cependant, la cotisation n'a pas changé d'un euro cent. Certains n'ont pas attendu notre appel à renouveler la cotisation ; ils sont déjà nombreux à l'avoir fait, merci à eux. Pour les autres, faites une petite pause ici, maintenant, immédiatement tout de suite et profitez-en pour effectuer votre virement ! Les montants des cotisations sont indiqués en page 2 du magazine. Ne reportez pas ou n'attendez pas trop longtemps pour ce faire, ce serait dommage de ne pas recevoir votre magazine favori en temps et en heure et risquer ainsi de rater quelque chose d'important ou d'intéressant. Nous vous rappelons aussi que, si vous le désirez, vous pouvez en même temps payer votre cotisation à la Maison des Ailes. Si cette dernière est versée avec la cotisation aux VTB, elle ne s'élève alors qu'à 10 € (au lieu de 15).

Nous vous donnons rendez-vous pour le banquet annuel des VTB le samedi 27 mars. A la demande générale, il se déroulera comme l'an passé dans les Salons de Romree à Grimbergen. Vous lirez tous les détails ailleurs dans le magazine. La règle d'or n'a pas changé et est encore et toujours « *les premiers inscrits seront les premiers servis* »... Et pour s'inscrire, toujours 2 actions à prendre : compléter et renvoyer le bulletin d'inscription et effectuer le versement sur le compte de l'association. Ce n'est qu'après réception du bulletin d'inscription et du versement que votre inscription sera définitive. Comme nous l'avons déjà signalé, ne jetez pas le feuillet adresse, le bulletin d'inscription se trouve au verso.

Le premier magazine de l'année vous apporte traditionnellement l'annuaire des membres en bonus. C'est l'occasion pour vous de vérifier si toutes vos données personnelles sont correctes ; si des erreurs ou omissions sont trouvées, s'il faut ajouter ou modifier un numéro de GSM, une adresse e-mail, etc., merci de me communiquer le moindre petit changement dès que possible, soit par courrier soit par e-mail. De nombreux e-mails nous reviennent pour diverses

Gegroet iedereen!

De tip van de dag om te beginnen: **gooi het adresblad niet weg voordat u de keerzijde heeft bekeken!** Vooral deze keer want u vindt er de volmacht voor wie niet aanwezig kan zijn op de Algemene Ledenvergadering van 10 maart, plus het inschrijvingsstrookje voor het banket van 27 maart.

Dit gezegd zijnde, over naar ernstigere zaken en dus naar mijn jaarlijkse woordje!

Beginnen we met wat onze vereniging in leven houdt: de bijdragen... als u het nog niet heeft gedaan, dan is het nu tijd om in de geldbeugel te tasten. Toch is er goed nieuws: de bijdrage is met geen cent verhoogd. Sommigen hebben niet eens gewacht op deze oproep tot hernieuwing van de bijdrage, ze zijn zelfs met velen, bedankt. De anderen wachten hier even en maken nu onmiddellijk een overschrijving! De bedragen van de bijdrage staan op pagina 2 van dit magazine. Stel niet uit of wacht niet te lang om het te doen want het zou jammer zijn uw favoriete magazine niet op tijd te ontvangen en zo het risico te lopen om iets interessants of belangrijks te missen. Herinneren wij er ook aan dat u desgewenst tezelfdertijd de bijdrage voor het Huis der Vleugels kan regelen. Wordt ze samen met de bijdrage voor de VTB betaald, dan bedraagt ze slechts € 10 i.p.v. € 15.

We spreken ook af voor het jaarlijkse banket van de VTB op zaterdag 27 maart. Op algemene aanvraag heeft het net als vorig jaar plaats in de Salons de Romree in Grimbergen. Alle details staan verder in dit magazine. De gulden regel is nog niet veranderd en luidt nog altijd "wie eerst betaalt, eerst maalt". Om u in te schrijven, twee dingen: vul het inschrijvingsstrookje in en stuur het op; voer de betaling uit op rekening van de vereniging. Uw inschrijving is slechts volledig na ontvangst van uw inschrijving en uw betaling. Zoals al gezegd, gooi het adresblad niet weg, het inschrijvingsstrookje staat op de keerzijde.

Het eerste magazine van het jaar bevat traditiegetrouw ook het ledenjaarboek als een bonus. Een gelegenheid om na te gaan of al uw persoonlijke gegevens juist zijn; vindt u fouten of vergetelheden, moet er een gsm-nummer aangepast of toegevoegd, een e-mailadres, enz., graag zo snel mogelijk de kleinste verandering melden, per brief of per e-mail. Vele e-mails komen terug om diverse redenen; staat uw e-mailadres in het jaarboek tussen vierkante haakjes [ ] en wordt het gevolgd door « ??? », dan zijn er problemen en krijgen we het bericht nagenoeg bij elke mailing terug. Bedankt voor een « *double check* » en laat ons weten of we een mogelijke fout dienen te verbeteren. Het jaarboek verschijnt slechts één keer in het magazine maar op onze website [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be) wordt hij vaak geüpdatet. En hebt u een e-mailadres maar staat het nog

raisons ; si dans l'annuaire, votre adresse e-mail se trouve entre crochets [ ] et est suivie de « ??? », c'est que nous avons des problèmes et que le courrier nous revient presque à chaque mailing. Merci dès lors de faire un « double check » et de nous avertir s'il faut corriger une possible erreur. L'annuaire ne paraît qu'une fois l'an dans le magazine, mais sur notre site internet [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be), il sera fréquemment mis à jour. Et si vous avez une adresse e-mail mais qu'elle n'est pas encore reprise dans l'annuaire, faites-le nous savoir, un simple courriel à [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) fera l'affaire

En ce début d'année, nous avons une très bonne nouvelle à annoncer : nous avons enfin déniché un webmaster pour reprendre notre [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be) en main ! Depuis que notre ami Hugo se bat pour sa santé, peu de choses ont été mises à jour sur le site, pour ne pas dire qu'il a été carrément négligé, faute de ne pouvoir trouver la perle rare pour s'en occuper ! Mais c'est aujourd'hui chose faite car Eddy De Sutter a en effet accepté de reprendre la gestion du site. Un bien grand merci à lui. Cela prendra du temps, mais sous peu cela ira mieux... Le site a une zone publique accessible à tous, membre VTB ou pas, mais pour vous, une section « membres » vous est réservée (vous y trouverez p.ex. l'annuaire mis à jour). Pour y accéder, il faut d'abord s'inscrire et voici la procédure à suivre : sur l'écran d'accueil, dans la colonne à gauche, cliquer sur « Create new account ». Une fenêtre s'ouvre dans laquelle il vous est demandé de fournir 4 informations : votre nom d'utilisateur, votre adresse e-mail ainsi que vos nom et prénom. Une fois fait et vérifié, cliquez sur le bouton « Create new account » en bas de page. Votre demande est alors envoyée ; dans la semaine qui suit, votre accès sera débloqué et vous pourrez accéder à la partie « membres » du site. Notez bien vos « username » et « password » car vous en aurez besoin pour ce faire !

J'en ai déjà écrit beaucoup trop, mais pour terminer, un dernier détail : n'oubliez pas de régulièrement faire le nettoyage de votre messagerie électronique ! A chaque mailing, nous avons des retours de flamme du genre « User's mailbox quota exceeded », votre boîte contient trop d'e-mails et elle déborde... Pour éviter l'indigestion, un peu de maintenance et votre PC se sentira beaucoup mieux !

Bonne lecture !  
Didier, VTB Srt

niet in het ledenjaarboek, laat het ons dan weten. Met een simpel berichtje naar [VTB.secretary@gmail.com](mailto:VTB.secretary@gmail.com) en de zaak is geregeld.

Bij het begin van dit jaar is er ook zeer goed nieuws te melden: we hebben eindelijk een web master weten vinden om onze website [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be) onder handen te nemen! Sinds onze vriend Hugo ernstige gezondheidsproblemen heeft, werden er op de site weinig zaken bijgehouden, om niet zeggen compleet verwaarloosd. We slaagden er maar niet in om de geknipte man of vrouw te vinden! Vandaag is dat een geregelde zaak want Eddy De Sutter heeft immers aanvaard om het beheer van de site op zich te nemen. Eddy, van harte bedankt! Het zal wat tijd in beslag nemen maar binnen de kortste keren zou alles opnieuw in orde moeten komen. De site heeft een publiek gedeelte waar iedereen toegang heeft, VTB-lid of niet, maar voor u is er een « ledenafdeling » voorbehouden, waar u bijv. het geüpdatete ledenjaarboek vindt. Om er toegang te krijgen, dient u zich eerst in te schrijven en dit is de procedure: in de linkerkolom op het welkomtscherm klikt u op « Create new account ». Er gaat een venster open waar u 4 dingen moet ingeven: uw gebruikersnaam, uw e-mailadres, uw voor- en uw familienaam. Als u klaar bent, klikt u op de knop « Create new account » onderaan de pagina. Uw aanvraag wordt dan verzonden; in de daarop volgende week wordt uw toegang vrijgemaakt en krijgt u toegang tot het gedeelte « leden » van de site. Noteert u goed uw « username » en « password » want die heeft u nodig om dit te klaren!

Ik heb al veel te veel geschreven maar als afsluiter toch nog één detail: vergeet niet regelmatig uw elektronische brievenbus te ledigen! Bij elke mailing krijgen we berichtjes terug in de zin van « User's mailbox quota exceeded », uw mailbox bevat misschien te veel mails en ze loopt over... Om een indigestie te vermijden moet u wat onderhoud uitvoeren en uw pc zal zich een stuk beter voelen!

Veel leesplezier!  
Didier, VTB Srt

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION			
Président d'Honneur - Erevoorzitter	Jean KAMERS	02 731 17 88	<a href="mailto:jeankamers@skynet.be">jeankamers@skynet.be</a>
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	<a href="mailto:michel.mandl@pandora.be">michel.mandl@pandora.be</a>
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	<a href="mailto:pauljourez@hotmail.com">pauljourez@hotmail.com</a>
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	<a href="mailto:cloeckkaert@pandora.be">cloeckkaert@pandora.be</a>
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	<a href="mailto:VTB.Secretary@gmail.com">VTB.Secretary@gmail.com</a>
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	<a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a>
Hoofdredacteur – Redacteur en chef	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	<a href="mailto:bill.tersago@gmail.com">bill.tersago@gmail.com</a>
AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR			
Danny CABOOTER		03 663 22 42	<a href="mailto:stampe@skynet.be">stampe@skynet.be</a>
André DILLIEN		02 673 36 32 (Fax incl.)	
Alphonse DUMOULIN		04 362 63 79	<a href="mailto:al.dumoulin@skynet.be">al.dumoulin@skynet.be</a>
Robert FEUILLEN		013 31 28 70 (Fax incl.)	<a href="mailto:robert.feullen@skynet.be">robert.feullen@skynet.be</a>
Jean-Pierre HERINCKX		02 343 93 77	<a href="mailto:jph5@skynet.be">jph5@skynet.be</a>
Norbert NIELS		016 58 10 86 (Fax incl.)	<a href="mailto:patricia.helios@telenet.be">patricia.helios@telenet.be</a>
Guido WUYTS		03 827 41 69	<a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>



# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Overlijdens – Décès

Georges BALHAN (RAF 102), le 10 octobre 2009.  
Emiel ROMBAUT (VT) op 24 oktober 2009.  
Willy TISON (FE sur C-119), le 27 octobre 2009.  
Robert LAURENT (VT), le 18 novembre 2009.  
Robert 'Bob' CORBEEL (VT), le 1 décembre 2009.

*Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.*

*De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen familie hun blijken van oprecht medeleven aan.*

---

## WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

### Pieter DE BONDT

Bergstraat 21, 2861 Onze-Lieve-Vrouw-Waver  
Tel 015 755 331 & 015 760 582 – Gsm 0475 667 788  
E-mail [pieterdebondt@base.be](mailto:pieterdebondt@base.be)  
Aanvaard als VT  
Peters: Danny Cabooter & Paul Aelaerts

### Olivier VAN GORP

Rue des Archers 11, 1420 BRAINE L'ALLEUD  
Tél 02 384 9842 – GSM 0495 506 838 – E-mail  
[OlivierPDA@swing.be](mailto:OlivierPDA@swing.be)  
Admis Act  
Parrains : D. Waelkens & J.P. Decock

### Xavier MOLS

Rue des Champs 7, 5030 Gembloux  
GSM 0477 246 223 – E-mail [molsxavier@hotmail.com](mailto:molsxavier@hotmail.com)  
Admis Act  
Parrains : Danny Cabooter & Yves Meelbergs

### Nicole WAUCQUEZ

Clos du Lac 91, 4219 WASSEIGES  
Tél 081 435 740 – E-mail [air-unit@base.be](mailto:air-unit@base.be)  
Admis VT  
Parrains : D. Waelkens & J.P. Decock

### Jacques WUYTS

Meersstraat 7, 9830 Sint-Martens-Latem  
Tel 09 282 33 90 – E-mail [jaaw@skynet.be](mailto:jaaw@skynet.be)  
Aanvaard als A  
Peters : Danny Cabooter & Norbert Niels

### Yvan VERHERBRUGGEN

Kalkoenstraat 12, 2860 SINT-KATELIJNE-WAVER  
Tel 015 633 090 – Gsm 0477 357 300 – E-mail  
[yvan.verherbruggen@telenet.be](mailto:yvan.verherbruggen@telenet.be)  
Aanvaard VT  
Peters: D. Cabooter & M. Mandl

### Leon DURY

Grensweg 20, 2520 EMBLEM  
Tel 03 480 7208 – E-mail [leon.dury@skynet.be](mailto:leon.dury@skynet.be)  
Aanvaard als VT  
Peters: Danny Cabooter & Serge Devos

### Michel CAREME

Avenue de la Réforme 26 bte 3, 1083 GANSHOREN  
GSM 0498 511 531 – E-mail [michelcareme@gmail.com](mailto:michelcareme@gmail.com)  
Admis A  
Parrains: A. Dillien & D. Waelkens

### Eddy DE SUTTER

Kouter 12, 3060 BERTEM  
Tel 016 489 645 – E-mail [eddy.de.sutter@skynet.be](mailto:eddy.de.sutter@skynet.be)  
Aanvaard als VT  
Peters: Michel Mandl & Didier Waelkens



# AGENDA

*(GET YOUR DIARY, THERE'S A LOT TO WRITE DOWN !)*

## **10 FÉVRIER – 10 FEBRUARI 14.30 HRS**

Conférence par le nouveau commandant de la Composante Aérienne, le major-général aviateur Claude Van de Voorde, sur la nouvelle orientation de la Force Aérienne et les opérations aériennes récentes à l'étranger. A noter que le général vient d'être nommé membre d'honneur de notre association.

Il n'est pas nécessaire de s'inscrire pour cette conférence.

Conference door de nieuwe bevelhebber van de Luchtcomponent, generaal-majoor vlieger Claude Van de Voorde, over de nieuwe oriëntatie van de Luchtmacht en de recente luchtoperaties in het buitenland. Noteer dat de generaal onlangs tot erelid van onze vereniging werd benoemd.

Inschrijven voor deze conference is niet noodzakelijk.

## **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE – 10 MARS 2010**

### **CONVOCAATION**

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 10 mars 2010 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 2010.

#### **ORDRE DU JOUR**

1. Ouverture de la séance par Monsieur Michel Mandl, président, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2009.
2. Allocution du président.
3. Approbation des procès-verbaux de l'assemblée générale statutaire du 11 mars 2009, publié dans le magazine N° 2/2009, et de l'assemblée générale extraordinaire du 10 juin 2009, publié dans le magazine N° 3/2009.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
  - ◆ Bilan financier 2009 et Budget 2010;
  - ◆ Proposition de radiation de 9 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes.
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2009.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2010.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2010.
10. Elections :
  - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2010 : A. Dumoulin, R. Feuillen & D. Waelkens.
  - ◆ Election d'un nouvel administrateur : Eddy De Sutter.
  - ◆ Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, au moins huit jours ouvrables avant le 10 mars 2010.
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, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 10 mars 2010.
12. Clôture.

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

# GEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING - 10 MAART 2010

## OPROEP

U wordt verzocht om de gewone algemene ledenvergadering bij te wonen, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 10 maart 2010 om 15 uur. Volgens artikel 17 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', en die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2010.

### DAGORDE

1. Opening van de zitting door de heer Michel Mandl, voorzitter, en afroepen van de namen van de leden die in het boekjaar 2009 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 11 maart 2009, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2009 en van het proces-verbaal van de buitengewone algemene ledenvergadering van 10 juni 2009, gepubliceerd in het magazine Nr 3/2009.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
  - ◆ Financiële balans 2009 en budget 2010;
  - ◆ Voorstel tot schrapping van 9 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningencommissarissen.
7. Kwijting te verlenen aan de commissarissen en bestuurders voor het boekjaar 2009.
8. Benoeming van twee rekeningencommissarissen voor het boekjaar 2010.
9. Benoeming van twee rekeningencommissarissen-vertrekers voor het boekjaar 2010.
10. Verkiezingen:
  - ◆ Uittredende en voor 2010 herkiesbare bestuurders: A. Dumoulin, R. Feuillen & D. Waelkens.
  - ◆ Verkiezing van een nieuwe bestuurder: Eddy De Sutter.
  - ◆ Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk aan het secretariaat te richten, Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten minste 8 werkdagen voor 10 maart 2010.
11. Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit onder omslag aan het secretariaat te doen, Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 10 maart 2010.
12. Sluiting.

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

## BANQUET ANNUEL – SAMEDI 27 MARS 2010

**Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier au banquet annuel de l'association le samedi 27 mars 2010 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.**

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Après la remise des médailles et diplômes, nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un *cash bar* sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 60 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation au dos du feuillet-adresse.

**Paiement** : uniquement par virement au compte de l'association : 210-0619966-91  
(IBAN : BE23 2100 6199 6691 - BIC : GEBABEBB 210061996691)

**Clôture des inscriptions : Lundi 22 mars à 12.00 hr**

**Attention** : Le nombre de participants est strictement limité à 170. Faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu !

**Accès** :

**En voiture** : sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la



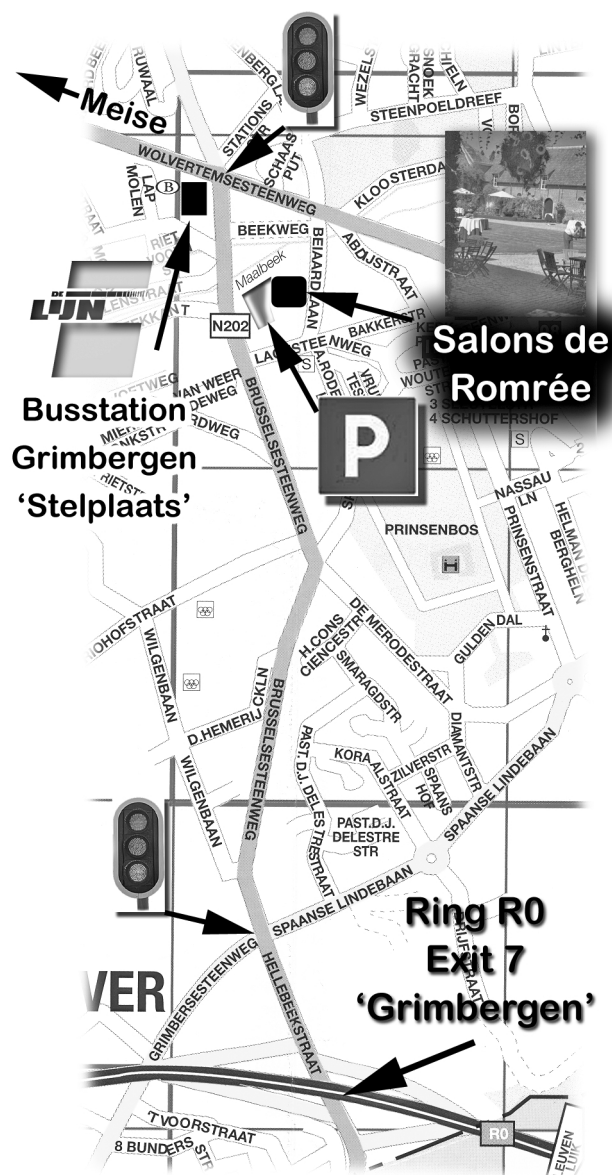
route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

**Bus De Lijn** : plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur [www.delijn.be](http://www.delijn.be) .

A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 621 ETD 11h08 ou ligne 821 ETD 11h31.  
Durée du voyage env. 12 minutes (ETD = heure départ).

A partir de la gare SNCB Bruxelles-Nord : ligne 232 ETD 10h40 ou ligne 231 ETD 10h55 ou ligne 230 ETD 11h10.  
Durée du voyage env. 40 minutes.

Infos : [www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be) . Un plan d'accès grande taille en couleur est disponible sur [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be) .



## JAARLIJKS BANKET – ZATERDAG 27 MAART 2010

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoeg u uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 27 maart 2010 in de Salons de Romree, Brusselssesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. Na de uitreiking van medailles en diploma's, gaan we rond 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een *cash bar* geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt € 60 per persoon. Het reservatieformulier vindt u op de keerzijde van het postblad van dit magazine.

**Betaling:** uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging: 210-0619966-91

(IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB 210061996691)

**Afsluiten van de inschrijvingen: maandag 22 maart om 12.00 u**

**Opgelet:** het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden!

**Toegang:**

**Met de auto:** op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

**Bus De Lijn:** er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op [www.delijn.be](http://www.delijn.be).

*Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 621 ETD 11u08 of lijn 821 ETD 11u31.  
Reisduur ongeveer 12 minuten (ETD = vertrekkur).*

*Van aan het NMBS-station Brussel-Noord: lijn 232 ETD 10u40 of lijn 231 ETD 10u55 of lijn 230 ETD 11u10.  
Reisduur ongeveer 40 minuten.*

Info: [www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be). Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar op [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be).



Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques  
Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht • B-1130 Brussel-Bruxelles  
Tel. +32 (0)2 729 55 11 • Fax +32 (0)2 705 15 70 • e-mail: [sabca.secr@sabca.be](mailto:sabca.secr@sabca.be)

[www.sabca.com](http://www.sabca.com)

# ELLES S'EN SONT ALLEES, LES ALOUETTES...



*Passage final de l'A69, le 9 septembre 2009 à Bierset, pilotée par le Lieutenant Phil Debart et le Sous-Lieutenant Yvan Monié.  
Laatste overvlucht A69, 6 september 2009 te Bierset, met als piloten: lt. Phil Debart en olt. Yvan Monié (JPDecock).*

**A**près un demi-siècle de service à l'aviation légère de la force terrestre (et finalement au Wing Heli de la Composante Air de la Défense depuis juillet 2004), les petites mais vaillantes Alouette II aux cocardes noir-jaune-rouge ont à présent déserté le ciel de Belgique...

L'armée belge fut l'un des premiers clients des SE 313B Alouette II à turbomoteur Artouste lorsqu'elle en commanda 17 en 1959 et 22 exemplaires additionnels en 1960 pour remplacer les Piper L-18C Cub qui équipaient alors les 3 escadrilles et l'école de la Light Aviation. L'Alouette II était le tout premier hélicoptère à turbine à bénéficier d'une production en série; on peut donc dire que les responsables militaires de l'époque voyaient loin. Deux commandes ultérieures furent encore passées en 1967 portant, respectivement, sur 17 et 25 SA 318C (le constructeur Sud Aviation émanant de l'amalgame des sociétés Sud Est – concepteur de l'Alouette - et Sud-Ouest) ainsi qu'encore 6 achetés en 1968 pour la Gendarmerie et mis en opération par les pilotes et mécaniciens de l'aviation légère de la force terrestre. Les SA 318C Alouette II étaient propulsés par le turbomoteur Astazou nettement plus performant et ceux-ci furent assemblés en Belgique par la SABCA. Au total, 87 Alouette II portèrent les cocardes belges, dont 6 spécifiquement pour la Gendarmerie.

Les trois premières Alouette II aux couleurs belges furent livrées officiellement le 26 octobre 1959; elles étaient destinées à la 16<sup>ème</sup> escadrille basée à Butzweilerhof près de Cologne qui fut entièrement opérationnelle sur hélicoptère dans le courant de 1960. D'autres Alouette II furent versées à la 15<sup>ème</sup> escadrille école de la Light Aviation à Brasschaat et aux 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> escadrilles de Werl et Merzbrück qui furent déclarées opérationnelles sur le type respectivement en 1961 et 1965. Les Alouette II étaient destinées à remplir des missions de liaison et d'observation mais elles ne tardèrent pas à effectuer aussi, et dès 1969, de nombreuses missions médicales ou à caractère humanitaire.

La prise en mains du nouvel hélicoptère par les équipages belges fut rapide au point que ceux-ci formèrent très tôt des patrouilles de démonstration en vol en formation, c'est dès 1965 que la 16<sup>ème</sup> escadrille fit évoluer l'une des toutes premières patrouilles d'hélicoptères au monde, laquelle était baptisée « Red Pitch ». L'émulation entre escadrilles suscita la mise sur pieds de la patrouille des « Blue Bees » à la 17<sup>ème</sup> et des « Larks » à la 18<sup>ème</sup>. Une rationalisation décidée par l'Etat-Major fit des « Blue Bees » la seule patrouille de démonstration constituée, par les trois escadrilles tour à tour. La dissolution des « Blue Bees » fut effective en 1979. Après dix ans de léthargie, les « Blue Bees » furent reformées en 1989 à l'occasion du 10<sup>ème</sup> anniversaire de l'aviation légère en tant qu'arme indépendante et, dans la foulée, les démonstrations reprirent dans les fêtes aériennes avec un numéro de clown inusité et fort apprécié du public !

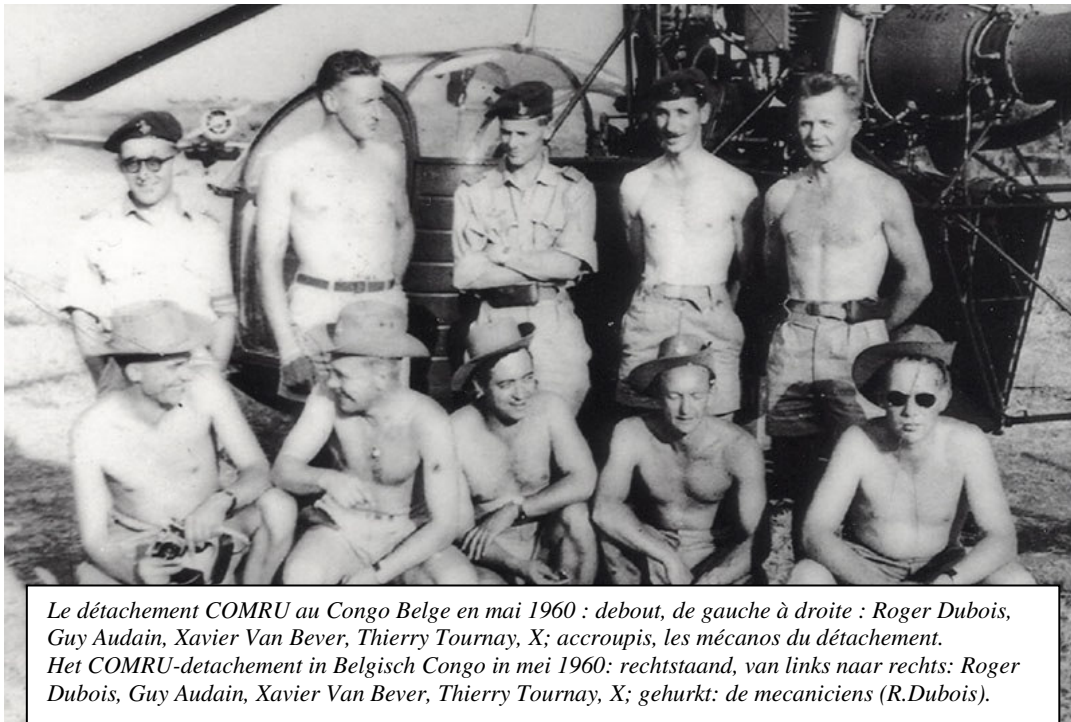
Dès 1969 également, le programme de formation VOLTAC (vol tactique) entra en vigueur depuis l'aérodrome militaire de Saint-Hubert de même qu'au milieu des années 70 des stages de vol en montagne furent organisés en collaboration avec l'ALAT (aviation légère de l'Armée de Terre française) depuis Saillagouse dans les Pyrénées. Des Alouette II prirent fréquemment part à des exercices OTAN dans les années 70 et 80 et notamment aux déploiements AMF (Allied Mobile Force) en Turquie et en Grèce. En présence du Roi Baudouin, un important défilé d'Alouette II dans le ciel de Bruxelles marqua l'accession de l'aviation légère de la force terrestre au statut d'arme à part entière le 19 mai 1979.



La mise en service des Agusta A109BA à partir de 1992 amena le déclassement des Alouette II de première génération (équipées d'un turbomoteur Artouste) en 1993 et le regroupement des Alouette II Astazou à l'école d'aviation légère et à la 16<sup>ème</sup> escadrille qui devint 16<sup>ème</sup> bataillon d'hélicoptères de liaison lors de la constitution du groupement d'aviation légère en novembre 1993 et le rapatriement consécutif à Bierset de toutes les unités de light aviation basées en Allemagne. La réorganisation des forces armées belges et la constitution, au premier janvier 2002, de la Composante Air de la Défense vit disparaître l'aviation légère de la force terrestre qui devint Wing Heli intégré à Comopsair en mars 2004.

## Alouettes aux antipodes

Les Alouette II belges connurent des déploiements lointains dès le tout début de leur mise en service, car les trois premières furent envoyées au Congo Belge dès mai 1960 et intervinrent lors des troubles liés à l'indépendance de la colonie. Sommées de quitter la République du Congo sur injonction de l'ONU en juillet, elles gagnèrent le Ruanda-Urundi où quatre nouvelles machines vinrent les renforcer début 1961. Les Alouette II y opérèrent jusqu'à leur retrait en juillet 1962,



*Le détachement COMRU au Congo Belge en mai 1960 : debout, de gauche à droite : Roger Dubois, Guy Audain, Xavier Van Bever, Thierry Tournay, X; accroupis, les mécanos du détachement. Het COMRU-detachement in Belgisch Congo in mei 1960: rechtstaand, van links naar rechts: Roger Dubois, Guy Audain, Xavier Van Bever, Thierry Tournay, X; gehurkt: de mecaniciens (R.Dubois).*

lorsque ces territoires ont à leur tour accédé à l'indépendance, mais non sans pertes car trois hélicoptères y furent accidentés. C'est peu après que des équipages de la light aviation prirent part aux expéditions antarctiques belgo-néerlandaises de 1964-65 (avec l'A-36) et de 1965-69 et de 1966-67 (avec l'A-31).

Les aventures africaines des Alouette II belges étaient néanmoins loin d'être terminées... Des troubles au Shaba (ex-Katanga) justifiaient l'opération « Red Bean » sur Kolwezi en mai 1978 où l'A-41 fut amenée pour assurer reconnaissances et sauvetages avant son rapatriement en juillet.

Dix ans plus tard, en mars 1988, deux Alouette II retournèrent en Afrique, mais cette fois dans le Maghreb et à la demande du gouvernement marocain, pour y combattre les criquets pèlerins qui dévastaient les cultures de l'est du Rif.

De décembre 1992 à décembre 1993, les Alouette II de la light aviation peintes en blanc intervinrent dans le cadre de l'opération humanitaire « Restore Hope » en Somalie, pays en proie à l'anarchie la plus totale. L'hostilité de factions locales amena les techniciens belges à fabriquer un affût pour mitrailleuse MAG pour les trois Alouette II qui y étaient déployées, lesquelles étaient déjà pourvues d'un blindage léger.

La Somalie ne fut pas la dernière opération des Alouette II en Afrique : trois hélicoptères furent envoyés au Rwanda de novembre 1993 à mars 1994 sur demande de l'ONU afin de contribuer à la mission de l'UNAMIR durant laquelle l'A45 fut détruite par accident.

## Derniers tours de rotor

Après le retrait des Alouette II Artouste, les 28 machines restantes à turbomoteur Astazou furent affectées en 1996 à l'école à Brasschaat et au 16<sup>ème</sup> bataillon d'hélicoptères de liaison où elles continuèrent vaillamment leur service. La réduction constante des forces armées entamée à la fin des années 90 et la décision du non remplacement des Alouette II en 2003 furent à l'origine du stockage de nombreuses Alouette II à Zutendaal dans le Limbourg. La politique de formation initiale des pilotes en coopération avec la France amena la fermeture de l'école d'aviation légère de Brasschaat en 2006. Dès lors, la fin des Alouette II belges était fonction de leur potentiel d'heures de vol... En 2008, 9 appareils étaient toujours repris aux effectifs de la 16<sup>ème</sup> escadrille et les fins de potentiel – prévisibles – permettaient de prédire qu'il n'y en aurait plus que trois à être opérationnelles en 2009, celles-là mêmes qui ont fait l'ultime vol Alouette II des forces armées belges le 9 septembre 2009.

## Histoires d'Alouettes et de VTB

Un demi-siècle d'activité des Alouette II au sein des forces armées belges a inmanquablement laissé des souvenirs chez plus d'une vieille tige de Belgique. Voici quelques anecdotes, faits ou souvenirs de VTB en relation à l'Alouette...



*Les Blue Bees (équipages de la 18<sup>ème</sup> escadrille de Merzbrück) se livrent à leur fameuse « merry-go-round » ou farandole lors du meeting de Bierset en juin 1990.  
De Blue Bees (bemanningen van het 18e smaldeel van Merzbrück) bezig met de “merry-go-round” tijdens de meeting van Bierset in juni 1990 (JP. Decock).*

Les quatre premiers belges formés au pilotage de l'Alouette II à l'ESALAT (Ecole de Spécialisation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre) à Dax en 1959 étaient les lieutenants Feys, Tournay, Van Bever et Van der Vorst. Deux d'entre eux, Thierry Tournay et Xavier Van Bever, sont à présent membres des VTB tandis que les colonels (e.r.) Tournay et Van der Vorst eurent l'honneur de remettre les badges commémoratifs Alouette aux membres du Wing Heli en compagnie du Ministre de la Défense, Pieter De Crem, et du Chef de Corps du Wing Heli, le Colonel Robert Breckx, le 9 septembre 2009.

Jean Desquiers, VTB, pilota des Alouette II dans le cadre du détachement COMRU au Rwanda-Urundi de 1960 à début 1962. Ce fut toutefois l'un des administrateurs des Vieilles Tiges de Belgique, le Colonel (e.r.) Alphonse Dumoulin qui eut le privilège par deux fois de piloter l'un des plus illustres passagers des Alouette II belges : le Roi Baudouin Ier. La première fois, le souverain rendit visite à la grande écluse de Kruisschans au port d'Anvers en 1962 en compagnie de la Reine Fabiola. Les souverains y vinrent à bord de l'A32 pilotée par le Comte Charles de Lannoy et furent accueillis par le Capitaine-Commandant Alphonse Dumoulin en tant que commandant ad interim de l'école de la light aviation de Brasschaat. Le Comte de Lannoy fut l'instructeur qui qualifia Alphonse Dumoulin sur Alouette II en 1963. Un an plus tard, soit en 1964, le Roi voulut se rendre compte des travaux titanesques entrepris à Zandvliet, près de la frontière hollandaise, afin d'agrandir le port d'Anvers. Cette fois encore, Alphonse Dumoulin, commandant ad interim de l'école de Brasschaat, fut le chef du dispositif de trois Alouette II qui amena le souverain et sa suite des pelouses de Laeken jusqu'au site de Zandvliet et retour. Le copilote de l'Alouette royale, le Sergent Roger De Grande (à présent VTB), céda suite à la proposition du chef de mission le siège avant gauche au Roi qui, passionné d'aviation, y prit grand plaisir.

L'auteur du présent article fut, alors qu'il effectuait son service militaire comme topographe au commandement de l'artillerie de la 16<sup>ème</sup> division blindée à Neheim-Hüsten, détaché à Brasschaat durant l'été 1963 pour y effectuer les essais d'un nouveau type de telluromètre. Breveté de vol à voile et féru d'aviation, il argumenta de l'intérêt d'exploiter l'Alouette II comme station « remote » du telluromètre afin d'effectuer des mesures de distances avec plus de souplesse, de rapidité et d'efficacité que par déplacement routier. A l'époque, l'hélicoptère était encore un moyen aérien relativement neuf, après tout les Alouette II



n'étaient en service que depuis trois ans... Le capitaine en charge de l'évaluation trouva l'idée intéressante et les tests furent extrêmement concluants, la seule déception étant qu'il me fut refusé d'y procéder à bord de l'Alouette, tout vol étant interdit aux miliciens en ces temps-là. Ce n'est que récemment que j'ai découvert que des essais du telluromètre MRA 10 avaient eu lieu à l'aide d'une Alouette en juin 1979 à Elsenborn : l'idée n'était donc pas si mauvaise... J'eus encore le privilège de voir le Roi Baudouin de près lorsqu'il vint en Alouette II inspecter les manœuvres d'automne 1963 des forces belges en Allemagne dans la région de Paderborn.

*L'A36 sur une plate-forme spécialement aménagée lors de l'expédition antarctique de 1965-66; le Cessna OO-EXP est visible à l'arrière-plan. (J. Sorel)  
De A36 op een speciaal ingericht platform tijdens de Antarticaexpeditie van 1965-66. De Cessna OO-EXP staat op de achtergrond.*



L'Alouette A36 qui participa à la première expédition antarctique belgo-néerlandaise de 1964-65 était pilotée par le Vicomte Bernard de Biolley, actuellement membre des VTB. Deux Vieilles Tiges de Belgique, Roger Van Rompaey et Roger De Bruyne figurent parmi les pionniers des Blue Bees, la fameuse patrouille de démonstration sur Alouette II de l'aviation légère de la force terrestre qui remporta un fameux succès lors du Salon du Bourget en juin 1975.

Une Alouette II fut amenée à Kolwezi par un C-130H dans le cadre de l'opération « Red Bean » en mai 1978. C'est lors du défilé aérien du 21 juillet 2000 que le Colonel de Gruben nous conta l'anecdote suivante : il était alors jeune lieutenant pilote d'Alouette II et, au cours d'un vol de reconnaissance dans les parages de Kolwezi, il vit un groupe d'hommes que son passager, qui n'était autre qu'un jeune capitaine aviateur intrépide du nom de Karel Vervoort, décida d'aller interroger séance tenante, n'ayant que son colt à la ceinture, tandis que l'Alouette était posée rotor tournant. Le Général-Major Karel Vervoort a quitté la Force Aérienne en 1998 après une carrière bien remplie.

C'est le 12 décembre 1988 que l'aérodrome de Brasschaat fut le cadre d'un événement peu banal avec la formation mixte (Alouette II, Britten-Norman Islander et Puma) dite « formation des 24.000 heures ». L'Islander leader était piloté par Christian Adam (actuellement VTB) avec les Alouette II pilotées par Roger Duquesnoy et Jacques Dehenau en tant qu'aîliers tandis que le Puma piloté par Dany Legros (actuellement VTB) fermait la marche. Chacun d'entre eux franchissait ce jour-là le cap des 6.000 heures de vol !

En juin 1990 et grâce à l'ami Serge Nemry, j'eus l'occasion de participer durant deux jours au programme de vol tactique en Alouette II au départ de l'aérodrome militaire de Saint-Hubert. Notre mentor n'était autre que Christian Adam qui, après un briefing circonstancié, nous a fait pratiquer un vol de navigation avec des cartes oro-hydrographiques, c'est-à-dire où n'apparaissent que les cours d'eau et les cotes d'élévation. Il m'a laissé les commandes et on volait à très basse altitude en suivant le cours des rivières. Christian Adam m'avait recommandé d'ouvrir l'œil pour éviter les lignes électriques. Je me disais que dans les Ardennes profondes, il ne devait pas y en avoir profusion... erreur profonde, même les bois sont quadrillés de lignes électriques, les Ardennes font quand même partie d'un pays civilisé ! Lors de l'exercice de vol tactique proprement dit, deux Alouette II étaient mise en œuvre pour repérer un convoi de camions hostiles. J'eus le bonheur de faire équipe avec Christian Adam et Jacques Dehenau pour la recherche, la détection et les planques dans des clairières pour épier par intermittence la progression de l'ennemi. Ce fut globalement une expérience de vol extrêmement enrichissante.

Notre rédacteur en chef, Bill Tersago, effectua à l'instar de nombreux pilotes de la Force Aérienne sa conversion hélicoptère sur Alouette II à Brasschaat. Il eut l'occasion d'y accomplir quelques 35 heures de vol avant de rejoindre Coxyde dont il devint le Chef de Corps en 1993 et où il effectua sa transformation sur Sea King.

Fernand Davin, figure de la light aviation ainsi que VTB, effectua entre autres les vols pour le Roi Albert II et la Reine Paola ainsi que leurs invités, lesquels vols de navigation pointue étaient destinés à leur faire découvrir des châteaux ardennais depuis le ciel. Fernand Davin fut encore de l'équipe des « Red Bees » constituée pour le Bierset Happening en juin 1999 en compagnie de Raoul Séverin, Thierry Camberlin (leader), Moreno Cavallin (VTB) et Danny Bensch. Danny Cabooter, administrateur des VTB, effectua quelques 300 heures de vol aux commandes d'une Alouette II, tandis que Jean-Pierre Herinckx, administrateur des VTB également, n'eut pas le bonheur d'être qualifié sur Alouette II au début des années 60, car pilote de ligne mais réserviste light aviation sur Piper Cub; il n'en fut pas moins le « passager actif » de nombreux vols à bord du nouvel hélicoptère.

Voilà donc un bilan tout autant restreint que provisoire des expériences de pilotes d'Alouette II devenus à présent Vieilles Tiges de l'aviation belge. Nous n'avons rapporté que les faits dont nous avons connaissance... Que ceux parmi les VTB qui désireraient faire part de leurs aventures en Alouette II n'hésitent pas à contacter le rédacteur en chef ou l'auteur (coordonnées dans le répertoire annuel), il nous serait en effet agréable de prolonger cette chronique.

Jean-Pierre Decock



*L'A95 en planque dans une clairière des Ardennes lors d'un exercice de vol tactique; aux commandes, le Capitaine JP Libioul et le Lieutenant J. Dubois; le photographe à l'arrière est l'auteur du présent article.*

*De A95 verscholen in een open plek in de Ardennen tijdens een oefening tactische vlucht; aan de sturen kapitein JP. Libioul en luitenant J.Dubois; achterin: de fotograaf en de auteur van dit artikel.(S.Nemry).*

# De symboolhelikopter van het Licht Vliegwezen

Na een halve eeuw dienst bij het Licht Vliegwezen van de landmacht (en uiteindelijk bij de Wing Heli van de Luchtcomponent sinds 2004) hebben de kleine maar dappere "Alouette II" met de zwart-geel-rode kokardes het Belgische luchtruim verlaten. Het Belgisch leger was een van de eerste klanten van de SE 313B Alouette II met Artouse turbomotor, toen men er in 1959 17 bestelde en in 1960 nog eens 22 exemplaren om de Piper L-18C te vervangen, die toen de 3 smaldelen en de vliegschool van het Licht Vliegwezen, uitrustte. De Alouette II was de eerste turbinehelikopter om in een serieproductie te gaan; we kunnen zeggen dat de toenmalige militaire verantwoordelijken ver vooruit keken. In 1967 werden nog twee bestellingen geplaatst, het betrof nog 17 en 22 SA318C's. (Bouwer Sud-Aviation, een samengaan van de maatschappijen Sud-Ouest en Sud-Est, uitvinder van de Alouette). Nog 3 werden er in 1968 voor de Rijkswacht gekocht en in gebruik genomen door piloten en



*Koning Boudewijn en koningin Fabiola tijdens hun bezoek aan de Kruisschansluik in 1962. Links: voorin de A32, kapitein-commandant Alphonse Dumoulin, toen interimcommandant van de school van Brasschaat.*

*Le Roi Baudouin et la Reine Fabiola lors de leur visite aux travaux de l'écluse de Kruisschans en 1962 ; sur la gauche, devant l'A32, le Capitaine-Commandant Alphonse Dumoulin, alors commandant ad interim de l'école de Brasschaat. (SID via A. Dumoulin).*

werktuigkundigen van het Licht Vliegwezen van de Landmacht. De SA318C Alouette II werd aangedreven door de Astazou-turbomotor met betere prestaties, ze werden gebouwd door SABCA in België. In het totaal droegen 87 Alouettes de Belgische kleuren, waarvan 6 speciaal voor de Rijkswacht.

De eerste drie Alouette II met Belgische kleuren werden officieel geleverd op 26 oktober 1959; ze waren bestemd voor het 16de. smaldeel, gebaseerd in Bützweilerhof bij Keulen, dat in 1960 volledig operationeel werd op helikopter. Andere Alouette II werden naar het 15e Schoolsmaldeel te Brasschaat en naar het 17e en 18e smaldeel van Werl en Merzbrück gezonden, die operationeel werden in 1961 en 1965. De Alouette II waren bestemd om verbindings- en observatieopdrachten te vervullen maar werden al vanaf 1969 gebruikt voor talrijke medische en humanitaire opdrachten.

De ingebruikname van de nieuwe helikopter door de Belgische bemanningen verliep zo snel dat ze al zeer vroeg demonstratiepatrouilles in formatievliegen konden vormen. Vanaf 1965 ontwikkelde het smaldeel een der eerste helikopterteams ter wereld met de naam "Red Pitch". De rivaliteit tussen de smaldelen deed in het 17e de patrouille "Blue Bees" en in het 18e de "Larks" ontstaan. Een rationalisatie, beslist door de Generale Staf maakte van de "Blue Bees" de enige demonstratiepatrouille. De opheffing van de "Blue Bees" kwam er in 1979. Na een 10-jarige winterslaap werden de "Blue Bees" in 1989 ter gelegenheid van de 10e verjaardag van het als onafhankelijk wapen terug gevormd. De demonstraties hernamen gedurende de vliegfeesten met o.a. een clownesk nummer dat door het publiek erg gesmaakt werd!



Ook vanaf 1969 trad de vorming VOLTAC (tactische vlucht) in voege vanop het militaire vliegveld St. Hubert. Ook werden midden de jaren 70 samen met de ALAF (Aviation légère de l'Armée Française) bergvluchten te Saillagouse in de Pyrenëen georganiseerd. De Alouettes II namen in de jaren 70 en 80 vak deel aan NAVO-oefeningen, o.a. bij de ontplooiing van de AMF (Allied Mobile Force) in Turkije en Griekenland. Op 19 mei 1979 betekende een belangrijk defilé in het bijzijn van Koning Boudewijn, in de Brusselse hemel voor het de status van volwaardig wapen.

De ingebruikname vanaf 1992 van de Augusta A109BA kondigde in 1993 de afanking aan van de Alouettes II van de eerste generatie (uitgerust met Artouste-turbomotoren). Daarbij werden de Alouettes II Astazou gehergroepeerd in de Vliegschool en in het 16e smaldeel –vanaf dan het 16<sup>e</sup> bataljon Verbindingshelikopters– door de oprichting van de Groepering en de daarop volgende repatriëring te Bierset van alle eenheden van het in Duitsland gebaseerde Licht Vliegwezen. De reorganisatie van de Belgische strijdmacht en de samensmelting op 1 januari 2002 van de Luchtcomponent van Landsverdediging zag de verdwijning van het Licht Vliegwezen van de Landmacht dat in maart 2002 als de Heliwing geïntegreerd werd in Composair.

## Alouettes aan de tegenpolen.

De Belgische Alouettes II werden verder ontplooid vanaf het begin van de indienstneming want de eerste drie werden in mei 1960 naar Belgisch Congo gezonden en kwamen tussen tijdens de moeilijkheden van de onafhankelijkheid van kolonie. Aangemaand door de UNO om de Congolese republiek te verlaten, vervoegden zij in juli Rwanda-Urundi waar 4 nieuwe toestellen hen in 1962 kwamen versterken. De Alouettes waren er bedrijvig tot hun terugkeer in juli 1962, toen ook dit territorium op zijn beurt onafhankelijk werd, echter niet zonder verliezen want 3 helikopters kenden ongevallen.

Korte tijd nadien namen bemanningen van het deel aan de Belgisch-Nederlandse Zuidpoolexpedities van 1964-65 (met de A-36) en van 1965-69 en 1966-67 (met de A-31).

De Afrikaanse avonturen van de Belgische Alouettes waren echter nog lang niet beëindigd. Moeilijkheden in Shaba (ex-Katanga) rechtvaardigden in mei 1978 de operatie "Red Bean" te Kolwezi waar de A-41 werd aangevoerd om verkenningen en reddingen te verrichten alvorens in juli gerepatriëerd te worden.

Tien jaar later keerden in maart 1988 twee Alouettes II terug naar Afrika, deze keer in de Maghreb en op aanvraag van de Marrokaanse regering, om er een sprinkhanenplaag te bestrijden, die de landbouw in het oosten van het Rifgebergte vernietigde.

Van december 1992 tot december 1993 kwamen wit geschilderde Alouettes II van het Licht Vliegwezen tussen in het kader van humanitaire operatie "Restore Hope" in Somalië, een land waar totale anarchie heerste. De vijandigheid van de lokale fracties bracht de Belgische technici er toe om een affuit te monteren voor MAG-machinegeweren op de drie Alouettes, die ontplooid waren en voorzien werden van een lichte pantsering.

Somalië was de laatste operatie van de Alouette II in Afrika niet: drie helikopters werden in november 1993 tot maart 1994 op aanvraag van de UNO naar Rwanda gezonden teneinde bij te dragen tot de opdracht UNAMIR, waarbij de A-45 werd er verongelukte.



*Commandant Bernard de Brolley vliegt voor koning Boudewijn, begeleid door generaal Teysen, tijdens de manoeuvres op het schietterrein van Bergen-Höhne in november 1972.*

*Le Commandant Bernard de Brolley pilote le Roi Baudouin accompagné du Général Teysen lors des manœuvres au champ de tir de Bergen-Höhne en novembre 1972. (SID)*

## De laatste rotoromwentelingen

Na de terugtrekking van de Alouette II Artouste werden de 28 overblijvende toetsellen met Astazou turbomotoren in 1996 aan de school van Brasschaat en aan het 16e bataljon Verbindinghelikopters toegevoegd, waar zij verder dapper dienst deden. De voortdurende vermindering van de strijdmacht die begon op het einde van de jaren 90 en de beslissingen in 2003 om de Alouettes II niet te vervangen, lagen aan de oorsprong van de stockage van talrijke Alouettes te Zutendaal in Limburg. De



*Een van de Alouettes II in Somalië en uitgerust met draagberries in het kader van operatie UNISOM/ Restore Hope in 1992 – 93 (Wing heli).  
L'une des Alouette II équipées de civières externes envoyées en Somalie dans le cadre de l'opération UNISOM/Restore Hope en 1992-93. (Wing Heli)*

politiek om de initiële opleiding van piloten in samenwerking met Frankrijk te voeren, had in 2006 de sluiting van de school van Brasschaat tot gevolg. Vanaf dan was het einde van de Alouettes nog alleen functie van hun potentieel aan vliegers. In 2008 waren er nog altijd 9 toestellen ingeschreven bij het 16e smaldeel en het einde van het voorzienbare potentieel liet toe te voorspellen dat in 2009 nog maar 3 toestellen operationeel zouden zijn, dezelfde die de ultieme vlucht van Alouette van het Belgisch leger op 9 september gemaakt hebben.

## De geschiedenis van Alouettes en de “VTB”

Een halve eeuw activiteit van de Alouette II bij de Belgische strijdkrachten heeft ongetwijfeld vele herinneringen achtergelaten bij meer dan één Belgische Vieille Tige. Hier komen enkele anekdotes, feiten of herinneringen van de VTB in verband met de Alouette...

De eerste vier Belgen van het Licht Vliegwezen die in 1959 gevormd werden op Alouette bij de Escalat (Ecole de Spécialisation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre) te Dax, waren de luitenanten Feys, Tournay, Van Bever en Van der Vorst. Twee onder hen, Thierry Tournay en Xavier Van Bever zijn nu lid van de VTB, terwijl de kolonels (b.d.) Tournay en Van der Vorst de eer hadden op 9 september 2009 de herinneringsbadges, in bijzijn van de minister van Landsverdediging Pieter De Crem en de korpscommandant van de Heliwing, kolonel Robert Breckx uit te reiken aan de leden van de Heliwing.

Jean Desquiem, VTB, vloog Alouettes II in het kader van een afdeling van COMRU in Rwanda-Urundi van 1960 tot begin 1962.

Het was echter een van de administrateurs van de “Vieilles Tiges van België”, kolonel (b.d.) Alphonse Dumoulin die het voorrecht had tot tweemaal toe een van de meest illustere passagiers van de Belgische Alouette II te besturen: Koning Boudewijn. Bij de eerste vlucht bezocht de soeverein samen met koningin Fabiola in 1962 de grote Kruisschanssluis in de haven van Antwerpen. De vorsten kwamen aan in een A-32, gevlogen door graaf Charles de Lannoy en werden ontvangen door commandant Alphonse Dumoulin als de interim-commandant van de School voor het Licht Vliegwezen te Brasschaat. Graaf de Lannoy was de instructeur die Alphonse Dumoulin in 1963 kwalificeerde op Alouette II. Een jaar later, in 1964, wenst de koning zich te vergewissen van de reusachtige werken te Zandvliet, nabij de Nederlandse grens, teneinde de haven van Antwerpen uit te breiden. Nogmaals was Alphonse Dumoulin, interim-commandant van de school van Brasschaat, de leider van een formatie van drie Alouettes die de vorst en zijn gevolg vanuit de tuin van Laken tot Zandvliet en terug vlogen. De co-piloot



van de Koninklijke Alouette, sergeant Roger De Grande (ook een VTB-lid) gaf op voorstel van de zendingsoverste de linkse voorste stoel aan zijne majesteit, die gepassioneerd door de luchtvaart, er veel geneogen aan beleefde.

De auteur van dit artikel was tijdens zijn legerdienst in de zomer van 1963, als topograaf bij het commando van de artillerie van de 16e pantserdivisie te Neuheim-Hüsten, gedetacheerd te Brasschaat, om er proeven te doen met een nieuw type van telluridometer. Met zijn zweefvliegbrevet en bezeten door de luchtvaart, argumenteerde hij om de Alouette II te gebruiken als station op afstand van de telluridometer teneinde afstanden met meer souplesse, snelheid en efficiëntie te kunnen meten dan door wegverplaatsingen. In die tijd was de heliKopter nog een relatief nieuw luchtvaartuig, de Alouette II was nog maar in gebruik sinds 3 jaar. De kapitein van de evaluatiedienst vond het idee interessant en de tests waren bevredigend, met als enige ontgoocheling dat het me verboden werd om er aan boord van de Alouette aan te werken, elke vlucht was toen immers verboden voor miliciens. Ik heb slechts onlangs ontdekt dat proeven met de telluridometer MRA 10 in juni 1979 te Elsenborn plaatshadden aan boord van een Alouette II. Het idee was dus nog zo slecht niet! Ik had ook nog het voorrecht om koning Boudewijn van dichtbij te zien toen hij per Alouette II in de herfst van 1963 de manoeuvres van de Belgische strijdkrachten in Duitsland te Paderborn inspecteerde.

De Alouette A36 die deelnam aan de eerste Belgisch-Nederlandse expeditie van 1964-65 werd bestuurd door burggraaf Bernard de Biolley, ook lid van de VTB. Twee “Vieilles Tigres” Roger Van Rompaey en Roger De Bruyne zijn pioniers van de “Blue Bees”, de beroemde demonstratiepatrouille op Alouette II van het Licht Vliegwezen van de Landmacht en dat een groot succes boekte tijdens het salon van Le Bourget in juni 1975.

Een Alouette II werd in mei 1978 naar Kolwezi gebracht door een C-130H in het kader van de operatie “Red Bean” Tijdens het luchtdéfilé van 21 juli 2000 vertelde kolonel de Gruben de volgende anekdote: hij was toen jonge luitenant en Alouette-piloot. Tijdens een verkenningsvlucht in de omgeving van Kolwezi zag hij een groep mannen die zijn passagier, niemand minder dan de onversaagde kapitein-vlieger Karel Vervoort, besloot om staande pede te gaan ondervragen. Hij had enkel zijn colt aan zijn gordel, terwijl de Alouette met draaiende motor op de grond afwachtte. Generaal-majoor Karel Vervoort verliet de luchtmacht in 1998 na een welgevulde loopbaan.

Op 12 december 1988 was het vliegveld van Brasschaat het toneel van een weinig banaal evenement met de gemengde patrouille (Alouette II, Britten Norman, Islander en Puma) de “24.000uren-formatie genoemd”. De Islander als leider werd gevlogen door Christian Adam (ook hij VTB-lid), de Alouettes door Roger Duquesnoy en Jacques Dehenau als wingman, terwijl de Puma gevlogen werd door Dany Legros (VTB-lid) die de formatie sloot. Elk van de piloten haalde die dag de kaap van de 6.000 vliegenuren.



*De 6 piloten van de allerlaatste vlucht van de militaire Alouettes II te Bierset op 9 sept.2009. Van links naar rechts: commandant Jacques Meugens, kapitein Michel Devillet, nderluitenant. Yvan Monié, luitenant Phil Debart, onderluitenant Pascal Hudziak en majoor Benoit Gérard. (JP.Decock).*

*Les six pilotes du tout dernier vol Alouette II militaire belge à Bierset le 9 septembre 2009; de gauche à droite : le Commandant Jacques Meugens, le Capitaine Michel Devillet, le Sous-Lieutenant Yvan Monié, le Lieutenant Phil Debart, le Sous-Lieutenant Pascal Hudziak et le Major Benoit Gérard. (JP Decock)*



Dankzij onze vriend Serge Nemy had ik in juli 1990 de gelegenheid om twee dagen lang deel te nemen aan het tactisch vliegprogramma op Alouette II dat vertrok vanaf het militaire vliegveld van Saint-Hubert. Onze mentor was niemand minder dan Christian Adam die ons na een omstandige briefing een navigatievlucht liet maken met oro-hydrografische kaarten. Kaarten waarop dus enkel waterlopen en hoogtelijnen vermeld staan. Hij gaf me de sturen en zo vlogen we op zeer lage hoogte, de rivierlopen volgend. Christian Adam had me aangeraden om de elektrische kabels in 't oog te houden. Ik dacht dat er in de Ardennen niet zo veel waren... zware fout, zelfs de bossen zijn afgezoomd met elektrische lijnen, de Ardennen maken dan toch deel uit van de beschaafde wereld! Tijdens de eigenlijke tactische vlucht werden twee Alouettes gebruikt voor de opsporing van een konvooi vijandelijke vrachtwagens. Ik had het geluk om deel uit te maken van de ploeg van Christian Adam en Jacques Dehenau voor de opsporing, de ontdekking en het wegduken in open plekken, om ondertussen de vorderingen van de vijand te kunnen bespioneren. Globaal gezien was het een uiterst leerzame ervaring.

Onze hoofdredacteur Bill Tersago deed naar voorbeeld van talrijke luchtmachtpiloten zijn conversie op Alouette II te Brasschaat. Hij had de gelegenheid er 35 vliegreuven bijeen te vliegen alvorens Koksijde te verwoegen waar hij in 1993 korpscommandant werd en waar hij zijn omscholing op Seaking deed.

Fernand Davin, bekend lid van het Licht Vliegwezen en ook hij nu VTB-lid, voerde o.a. vluchten uit voor koning Albert II en koningin Paola en hun genodigden, onder andere precisienavigatie bedoeld om hen de Ardense kastelen uit de lucht te laten ontdekken. Fernand Davin was ook nog lid van de "Red Bees"-ploeg, samengesteld voor de Biersethappening in juni 1999, samen met Raoul Séverin, Thierry Camberlin (leader), Moreno Cavallon (VTB) en Danny Bensch. Danny Cabooter, bestuurslid bij de VTB, vloog 300 uren op Alouette II en Jean-Pierre Herinckx, bestuurslid VTB, had het geluk niet om begin 1960 op Alouette II gekwalificeerd te worden, want als lijnpiloot maar reservist bij het Licht Vliegwezen op Piper-Cub, was hij toch de "actieve passagier" tijdens vele vluchten van de nieuwe helikopter.

Ziedaar een beknopte en tevens voorlopige balans van de ervaringen van de Alouettepiloten die intussen lid geworden zijn van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart. We hebben slechts de feiten gegeven waarvan we op de hoogte waren. Dat de VTB-leden die over hun belevenissen op Alouette II willen vertellen, de hoofdredacteur of de auteur (zie de ledenlijst in dit nummer) contacteren, het zou ons plezieren om deze kroniek verder te zetten.

*Jean-Pierre Decock*

*Vertaling: Guido Wuyts*

Info en foto's in bijlage op [www.hangarflying.be](http://www.hangarflying.be) artikel "Alouette l'adieu aux armes"



# Make your dreams come true

## Come and visit us...



### HOW TO REACH US?

SFA, Brussels Airport, Building 201, 1820 Steenokkerzeel, Belgium, +32 (0)2 752 57 47, [info@sfa.be](mailto:info@sfa.be), [www.sfa.be](http://www.sfa.be)

# Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

## Partie I : Des origines à la Première Guerre Mondiale

### Chapitre 7 : Quelques inventeurs de concepts sans lendemains

*Sans connaissances détaillées, mais avec acharnement et un certain savoir-faire, une dizaine de Belges se distinguent en parvenant à faire voler des engins de leur conception. De nombreuses tentatives se révéleront toutefois infructueuses.*

#### Walther Bulot et Eugène Debongnie

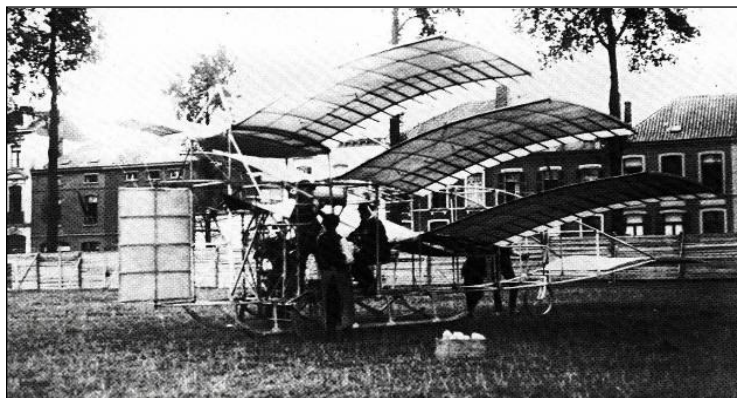
La Semaine d'Aviation de Tournai, qui se tient à la mi-septembre 1909, est une des premières manifestations aériennes en Belgique depuis le vol historique d'Henri Farman à Gand en mai 1908. Outre quelques grands noms de l'aviation française, le petit monde de l'aviation peut découvrir deux nouveaux venus dans la construction aéronautique, Walther Bulot et Eugène Debongnie.

Walther Bulot est présent avec son « aéromobile ». Il s'agit d'un appareil triplan aux ailes décalées. La structure des ailes est constituée de nervures en bois de frêne et de noyer. Ces nervures sont reliées par des goussets en aluminium. La rigidité de l'appareil est obtenue par des fils d'acier croisés raidis par des tendeurs. Le moteur développe 30 CV et pèse 46 kilos.

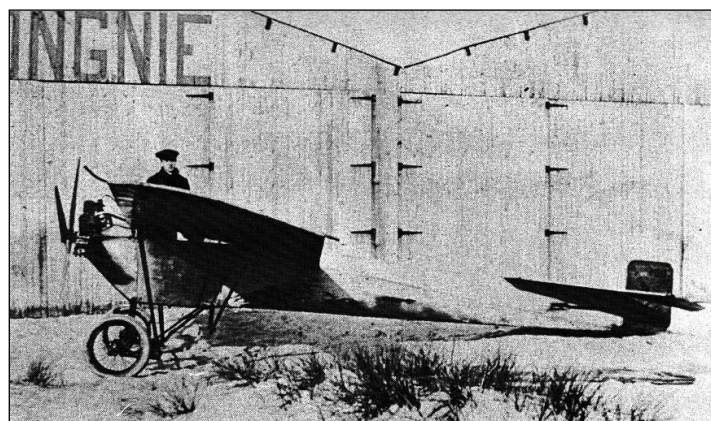
Bulot essaiera vainement à plusieurs reprises de faire décoller son appareil. Il se présente à nouveau, quelques semaines plus tard à la Grande Semaine d'Anvers avec une version biplan de son avion qu'il baptise « la Mouette ». L'appareil attire une foule de curieux, mais les conditions météorologiques ne sont vraiment pas favorables pour un premier vol.

Par la suite, Walter Bulot ne réapparaîtra plus sur les plaines d'aviation. Son nom ne figurant pas sur la liste des pionniers ayant obtenu un brevet avant 1914, on peut supposer qu'il quitta définitivement le monde de l'aviation après ces tentatives infructueuses d'envol.

*Walther Bulot : triplan à Tournai.  
DriedekkerWalther Bulot te Doornik*



Eugène Debongnie est également présent à la Semaine d'Aviation de Tournai. Il a débuté comme pas mal d'aviateurs par le sport cycliste<sup>1</sup>. En 1909, il se lance dans la construction d'avions et élabore un monoplan qu'il équipe d'un moteur Anzani de 18 CV. Son appareil est un compromis entre le Blériot et un autre monoplan, l'Antoinette de Léon Levavasseur. Il a toutefois un grand défaut : les commandes sont inversées ! Pour virer à droite, il faut pousser le manche à gauche et inversement. Est-ce à cause de cette particularité que Debongnie ne trouve pas de pilote pour essayer son aéroplane. C'est plus que probable.



Quelque temps plus tard, Henri Crombez, dont il fut déjà question au chapitre précédent, aura l'occasion d'essayer l'appareil sur la plage de Nieuport. Après deux essais infructueux de décollage où l'avion s'est retourné, sans trop de mal pour le pilote, Debongnie abandonnera apparemment la construction d'avions.

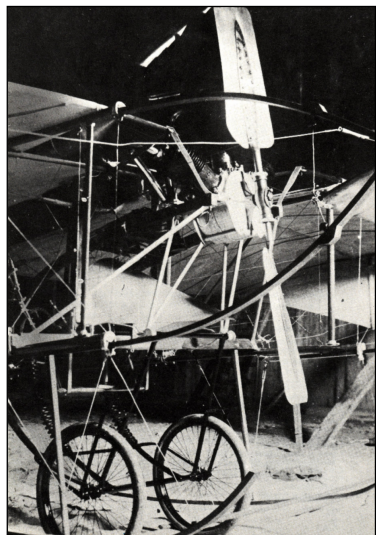
*Monoplan Debongnie 1909.  
Eéndekker Debongnie in 1909.*

#### Nicolas Boel

<sup>1</sup> En 1905, il a remporté, à Anvers, une médaille de bronze au championnat du monde cycliste de vitesse.

Nicolas Boel est à peine âgé de 20 ans lorsqu'il entreprend, en 1909, la construction d'un premier appareil. Pour lui comme pour pas mal de jeunes, l'idée lui en est venue après avoir assisté au vol d'Henri Farman à Gand. Avec l'aide de son frère, de dix ans son aîné, Nicolas Boel a conçu un monoplane, appelé « Blauwvoet<sup>2</sup> » aux aspects peu orthodoxes. En effet, bien que le moteur soit tractif, l'appareil est muni d'un gouvernail de profondeur à l'avant. Les ailes ne sont pourvues ni d'ailerons ni d'un dispositif de gauchissement. Comme pour les premiers biplans Voisin, les virages doivent donc être effectués à plat, à l'aide du palonnier et de la gouverne de direction.

À la suite des critiques formulées par les membres de « l'Aéro-club du Littoral », lors d'une première présentation, c'est avec un appareil profondément remanié, le « Blauwvoet II » que Nicolas Boel entame, le 17 avril 1910, ses premiers essais d'envol sur la plage d'Ostende.



*Blauwvoet I avec carénage.  
De Blauwvoet.I met stroomlijnkap.*

Pour répondre aux critiques de ses détracteurs, Boel a muni les ailes d'ailerons. Cela ne suffira toutefois pas à faire décoller l'appareil. Est-ce la faute au pilote ? Est-ce un défaut de construction ? L'appareil est tout simplement ingouvernable au sol.

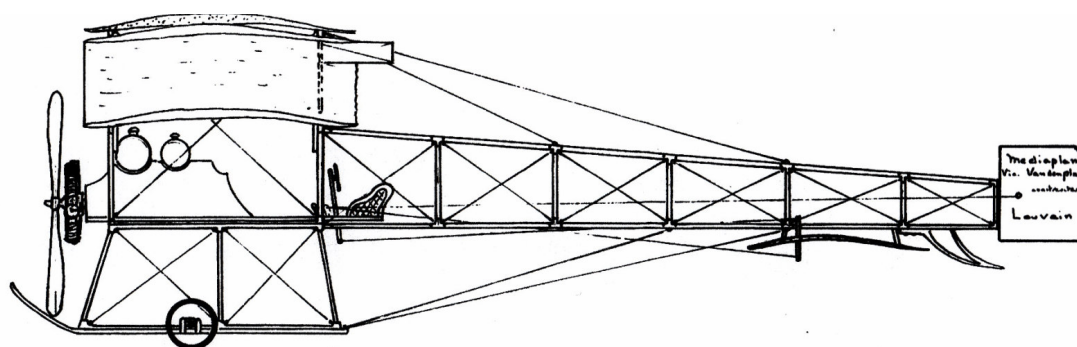
L'essai suivant se déroulera deux mois plus tard. Nicolas Boel prétendra avoir volé près d'un kilomètre<sup>3</sup>. Ce vol ne sera toutefois pas homologué par l'Aéro-Club de Belgique, parce qu'il n'avait pas été annoncé.

Quelque peu dépité, mais pas vraiment découragé, Boel entame peu après la construction d'un nouvel appareil. Il est aidé dans sa construction par un certain Adelmann. L'avion entièrement construit en bambou est mentionné dans la presse d'époque comme l'Adelmann-Boel. L'appareil ne sera toutefois pas prêt pour être présenté à la semaine aérienne d'Ostende en septembre 1910, et c'est en vain qu'ils essayeront de faire voler le « Bambou » six semaines plus tard au vélodrome de Saint-André-lez-Bruges. Ce nouveau fiasco signifiera la fin de la brève carrière de constructeur aéronautique de Nicolas Boel.

## Albert Van den Plas

Albert Van den Plas a déposé un premier brevet pour un engin volant en février 1909. Dénommé « Héli orthoptère planeur », cet engin bien compliqué ne sera jamais construit. Par contre, le brevet qu'il dépose le 22 juillet 1911, pour un nouvel appareil dénommé « le Médiaplan » amène Van den Plas à s'associer avec le constructeur bruxellois, Laurent. Connu pour ses hélices et autres réalisations aéronautiques, Laurent construit l'appareil à Louvain et l'amène à l'aérodrome d'Ans pour y être mis au point par un certain Van Gemert et essayé par l'aviateur Wasterlain.

L'aéroplane qui procède à la fois du mono et du biplan, est constitué par un corps central présentant deux surfaces portantes superposées entre lesquelles se trouve le moteur, le siège du pilote et les commandes de vol. Les ailes sont équipées d'ailerons et l'appareil est muni d'un système de stabilisation automatique tout à fait original<sup>4</sup>, mais dont il est difficile de juger du bon fonctionnement. L'appareil sera d'abord équipé du moteur belge Vivinus, puis du Gnome 50 CV pourvu de l'hélice du fabricant liégeois Léon de Brouckère.



Le premier essai a lieu lors du meeting d'Ans, le 15 juin 1911. L'avion décolle après avoir roulé une quarantaine de mètres et tient apparemment l'air pendant quelques instants avant de se reposer droit devant sur la piste. Lors d'un second vol, les spectateurs voient que l'appareil, toujours piloté par Wasterlain, « gagne de la hauteur passe au-dessus de la grand-route, longe l'aérodrome, mais doit se poser dans un champ ».

<sup>2</sup> « Blauwvoet » est l'appellation néerlandaise du « laneret », faucon lanier mâle, dressé pour la chasse.

<sup>3</sup> L'intéressé a prétendu avoir décollé face au Palace Hôtel d'Ostende. Arrivé à hauteur de la rue de Bruxelles, le moteur s'est soudainement arrêté, obligeant le pilote à se poser sur la plage.

<sup>4</sup> Quatre longerons de frêne servent de guides à une boule d'acier pesant 7 kg. Dans sa course, cette boule pèse sur une planchette dont l'axe mobile fait agir un levier qui commande le stabilisateur.



Bien qu'il soit présenté au XI<sup>e</sup> Salon du Cinquantenaire en janvier 1912, et que la revue « La Conquête de l'Air » fasse mention au mois de mai de nouveaux essais à la plaine de Kiewit, le Médiaplan ne réapparaîtra plus en Belgique.

La guerre mettra sans aucun doute fin aux beaux projets de Van den Plas.

Il est intéressant de noter que la publicité de la société Van den Plas & Cie, mentionne non seulement la fabrication des aéroplanes « Médiaplan » en deux versions (course et militaire), mais également la construction d'hélices, de lance-bombes et du stabilisateur automatique, ainsi que l'existence d'une école d'aviation à Berchem-Sainte-Agathe.

## Pierre Eich

Pierre Eich (1867-1951) est né à Gand dans une famille foraine d'origine allemande. Fort intéressé par tout ce qui touche à la mécanique, il dépose un premier brevet pour un moteur rotatif<sup>5</sup> destiné aux ballons dirigeables, automobiles, motocycles, etc. En 1909, Pierre Eich est lui aussi, comme pas mal d'artisans mécaniciens, attiré par l'aventure aéronautique. Il construit un monoplan, de type canard (avec le plan de profondeur à l'avant), aux ailes munies d'ailerons. L'avion est équipé d'un moteur français Antoinette de 24 CV et sur lequel Eich a fixé une hélice de sa conception. Les essais au sol sont effectués à la plaine de Saint-Denis-Westrem à Gand et la première tentative de vol a lieu le 13 juin 1910. L'avion, piloté par un certain Albert Ville<sup>6</sup>, quitte le sol jusqu'à une hauteur de quelques mètres, puis retombe lourdement. L'avion est légèrement endommagé, le pilote est indemne. Le 16 juin, une nouvelle tentative aboutit au même résultat. Finalement, le 23 juin, Albert Ville parvient à effectuer plusieurs vols de 70 mètres à une hauteur de deux à trois mètres.

Le 9 août, Pierre Eich est lui-même aux commandes. Estimant toutefois que l'appareil n'a pas un comportement suffisamment stable, il décide de mettre fin à ses expérimentations. Selon le petit-fils de l'inventeur, un avion modifié serait réapparu le 20 juin 1911, sur la plaine Farman à Gand. Il y aurait effectué un unique et dernier vol.



*Pierre Eich et Albert Ville à Saint-Denis-Westrem.  
Pierre Eich en Albert Ville te Sint-Denijs-Westrem.*

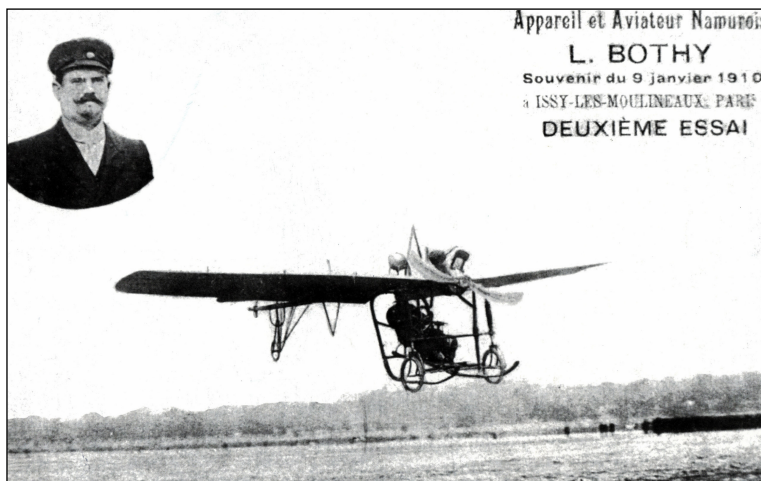
Entre-temps, il semble que Pierre Eich ait poursuivi ses recherches en matière de construction de moteurs. Il s'est associé, fin 1910, à un autre spécialiste de moteurs d'avions, Louis Stas de Richelle, et ensemble ils déposent plusieurs brevets de moteurs rotatifs. Le 10 mai 1911, Pierre Eich cède à son associé Stas de Richelle tous ses droits sur les brevets pris et quitte le monde de l'aviation pour se consacrer à son violon d'Ingres... la construction d'orgues.

## Léopold Bothy

Tout comme Pierre Eich, Léopold Bothy (1872-1926) est mécanicien de formation et marchand de cycles. Ce sympathique namurois est détenteur de plusieurs brevets permettant d'améliorer l'usage des vélocipèdes. Consacrant ses loisirs au plus lourd que l'air, il prend contact avec une société parisienne afin de se faire construire un monoplan de sa conception. Il s'est adressé aux frères Régy qui ont déjà construit des appareils pour l'aviateur Vendôme. Manifestement, le monoplan Bothy s'en inspire, du moins en ce qui concerne le fuselage, formé de deux longerons en acier en double T.

D'une surface portante de 20 m<sup>2</sup>, l'avion est équipé d'un moteur bicylindre Anzani de 35 CV, actionné par une hélice Régy. Le gouvernail arrière est identique aux « Demoiselles » de Santos Dumont, mais assez étonnamment, la stabilité latérale s'obtient par gauchissement et non par ailerons.

Les essais ont lieu à Issy-les-Moulineaux. À la deuxième tentative, le 9 janvier 1910, l'avion décolle. Même s'il ne s'est pas levé bien haut, le Bothy a volé !



<sup>5</sup> On ignore toutefois si ce moteur fut jamais construit.

<sup>6</sup> Il semblerait qu'Albert Ville soit le garagiste qui ait mis au point le moteur Antoinette.

En septembre 1910, Léopold Bothy s'inscrit au meeting d'aviation de Tirlemont. Après plusieurs essais de roulage, Bothy finit par décoller, mais rapidement l'avion pique du nez et c'est la chute. Ici aussi, la destruction de l'appareil signifiera la fin des ambitions aéronautiques d'un autre apprenti-avionneur belge.

*Dans le chapitre précédent et la première partie du présent chapitre, la plupart des avionneurs belges qui sont parvenus à faire évoluer un engin de leur conception ont été mentionnés. Ils ont le mérite d'avoir imaginé des solutions originales pour résoudre le mystère du vol. Bien souvent, ils se sont limités à la construction d'un seul appareil parce que l'aéronautique est une discipline coûteuse et pleine de risques. La plupart de ces pionniers avionneurs l'ont découvert à leurs dépens.*

*Au contraire de ce qui s'est passé dans les pays voisins, la Première Guerre Mondiale a en Belgique, mis une brusque fin au développement de l'aviation. Les activités créatrices d'aucun des avionneurs belges n'ont résisté aux quatre années de conflit. Seul Ernest-Oscar Tips reviendra en Belgique, après avoir poursuivi sa carrière d'ingénieur en Angleterre.*

*Dans la seconde partie du présent chapitre, il sera question de prototypes ou appareils expérimentaux qui ne parviendront pas à maturité. Ils méritent d'être évoqués, car ils permettent sans aucun doute de mieux appréhender toute la complexité de la construction d'un plus lourd que l'air.*

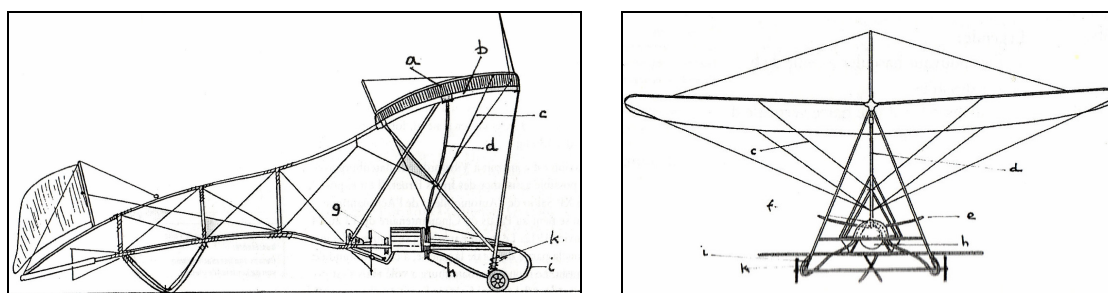
## Édouard Roofthoof

Originaire de la région anversoise, Édouard Roofthoof (1876- ?), artisan forgeron, dirige une entreprise de cycles Vénus, avant de se lancer en 1908 dans la construction aéronautique. Un premier appareil monoplan est dessiné par Édouard et construit par son frère Frans, menuisier. Il est équipé d'un moteur Anzani et d'une hélice métallique imaginée par Roofthoof. L'appareil est présenté lors d'un meeting à Bruges, mais il sera détruit lors de la première tentative de décollage. En 1910, un nouveau monoplan est mis en chantier avec certaines composantes du premier. L'avion, baptisé « Vénus » de la marque de cycles, est assemblé à la plaine de Sint-Job-in-'t-Goor dans un hangar mis à la disposition des deux frères par le Baron de Caters. L'avion, de construction soignée, rappelle fortement le Blériot XII du grand meeting de Reims en 1909. Il est lui aussi pourvu d'un moteur Anzani.

Mais Roofthoof n'est pas pilote et compte sur les pionniers anversois, Olieslagers et Tyck, pour effectuer le premier vol. Au cours de l'été 1910, ces derniers ont toutefois d'autres préoccupations et, pressé par ses bailleurs de fond, Édouard Roofthoof décide de se mettre lui-même aux commandes de l'appareil. Il parvient à faire décoller l'avion, mais est incapable de contrôler sa trajectoire. L'appareil survole les hangars et vient s'écraser dans un arbre. Roofthoof est heureusement indemne. Les commanditaires ayant coupé tout crédit, l'aventure aéronautique d'Édouard Roofthoof s'arrête là.

## Jean Batenburg

Jean Batenburg (1881-1950) est un Bruxellois, issu d'une famille hollandaise. Menuisier ébéniste de formation, il est fort intéressé par tout ce qui touche à la mécanique. Esprit aventurier, il part chercher fortune en Amérique en 1907. De retour un an plus tard, il cède à l'engouement du moment et se lance lui aussi dans l'aviation. Le 4 décembre 1911, il dépose un brevet pour un « Appareil à ailes basculantes, léger, rigide et incassable ». Spécialiste du rotin, Jean Batenburg a construit avec l'aide des frères Druet, un appareil dont le fuselage est entièrement en jonc et en bois de Malacca. Comme le précise le brevet, les ailes ne sont pas solidaires du fuselage et peuvent basculer de façon « à faciliter les virages tout en maintenant l'appareil dans sa position droite ». Objectif pour le moins étrange !



*Croquis de l'appareil à ailes basculantes de Jean Batenburg.  
Schets van het toestel van Jean Batenburg met kantelende vleugels.*

L'avion est exposé au XI<sup>e</sup> Salon de l'automobile qui se tient au Cinquantenaire en janvier 1912. Selon les commentaires d'un chroniqueur de l'époque, « l'avion était peut-être incassable, mais non indéformable ». On peut supposer que l'appareil n'a pas survécu aux premiers essais d'envol. La parenthèse aéronautique étant fermée, Jean Batenburg reprendra ses activités d'ébéniste...

## Léopold Arnal

Peu de détails sont connus sur Léopold Arnal. Le 14 janvier 1911, il a déposé avec Henri Villard<sup>7</sup> deux brevets relatifs à un appareil « Mistral ». Le premier brevet consiste en un train d'atterrissage avec amortisseur et le second en un crochet d'arrimage ou de démarrage automatique, actionné par le pilote.

<sup>7</sup> Henri Villard, de nationalité française, est un des pionniers du vol vertical en Belgique.

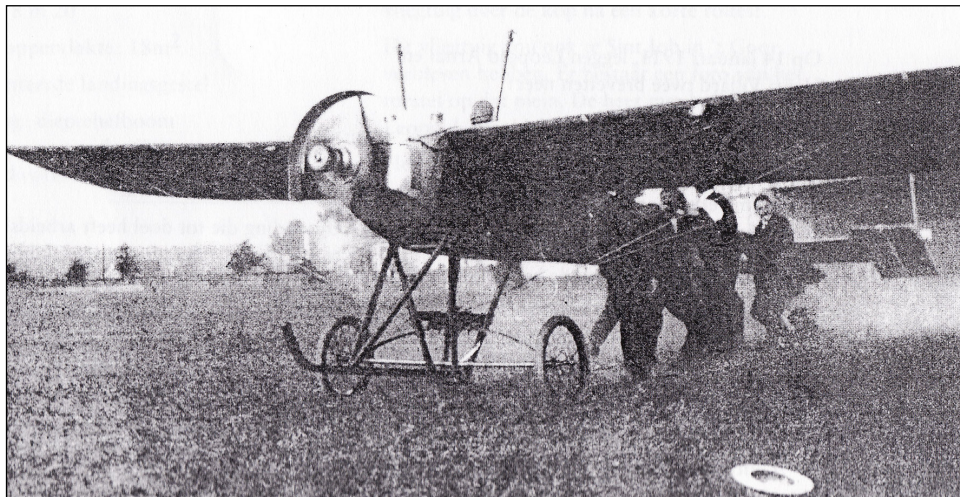


L'appareil lui-même est un monoplan construit en 1910. Assez curieusement, l'avion est muni d'un plan supérieur de fort petite taille et qui semble fixe. Des essais d'envol sont effectués à Casteau durant les mois d'octobre et novembre. Le 21 novembre, l'avion aurait capoté lors d'une de ces tentatives.

L'appareil a également séjourné à Sint-Job-in-'t-Goor. La carte postale de l'appareil avec le Comte d'Hespel<sup>8</sup> aux commandes suggère que l'avion a effectivement volé, mais rien n'est moins sûr.

L'avion est exposé au Salon de Bruxelles de janvier 1911 et au mois d'août, on le retrouve à Casteau, sans son plan supérieur, mais muni d'une protection annulaire du capot et avec un plus large empennage. Par la suite, on ne retrouve plus de trace de l'appareil, ni de son constructeur.

*Le Mistral à Casteau.  
De Mistral te Casteau.*



## **Victor Hoppe**

Peu d'informations sont disponibles sur cet avionneur de la première heure.

À la suite de la découverte, au Cercle d'histoire de Morlanwelz, de deux photographies d'un avion monoplan conçu par Victor Hoppe (1874- ?), le docteur Pierre

Cryns<sup>9</sup>, spécialiste des débuts de notre aviation comme cela a déjà été précisé, a effectué des recherches auprès de l'Office de la propriété industrielle. Il a ainsi pu découvrir qu'en janvier 1907, Hoppe a déposé un brevet relatif à un aéroplane qui tient de l'avion et de l'hélicoptère, avec des hélices qui assurent en même temps la propulsion et la direction. En juin de la même année, il a déposé un autre brevet qui concerne un « Dirigeable lentiforme biconvexe Hoppe » et auquel il applique le système de propulsion et de direction du brevet précédent.

En 1909, il a obtenu l'aide financière du Baron Warocquez pour construire un aéroplane. Il n'existe malheureusement aucune information sur ce monoplan qui a pourtant bien fière allure sur les deux photos suivantes provenant des archives Warocquez.



*Monoplan Hoppe 1909.  
Hoppe eendekker 1909.*

## **Janne Mellander**

Bien que Janne Mellander soit suédois, il mérite d'être mentionné ici, parce qu'il est le concepteur d'un appareil construit à la plaine de Sint-Job-in-'t-Goor dans les hangars de Pierre de Caters.

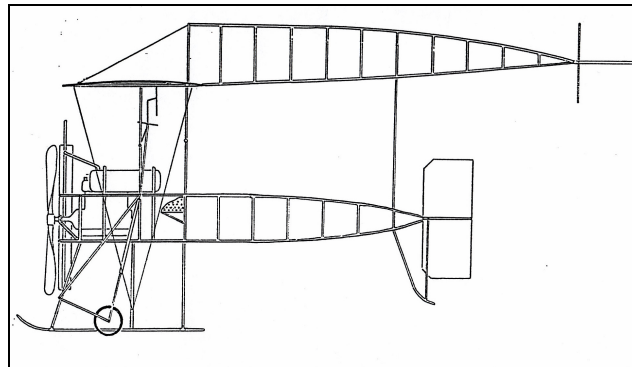
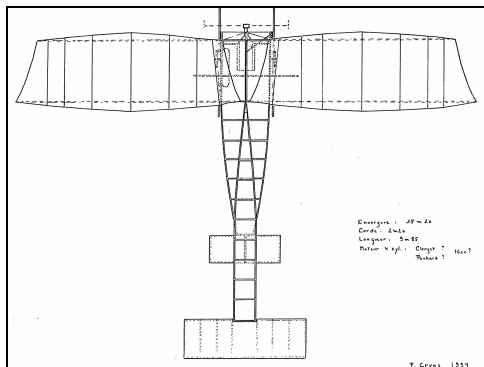
Au cours de l'année 1909, « Mellander, qui réside à Anvers, a déposé plusieurs brevets relatifs à la construction de différents aéroplanes et d'hélices à pas variable.

Le 25 octobre 1910, il dépose un brevet « Aéroplanes » dont le schéma semble correspondre à l'unique photo de cet engin, reproduite ci-après. L'avion comporte tous les éléments d'un appareil classique, mais semble d'une grande fragilité, avec le centre de gravité particulièrement bas, vu la hauteur des ailes par rapport au reste de la structure de l'avion.

<sup>8</sup> Brevet de pilote N° 15, le 27 juillet 1910.

<sup>9</sup> Pour rappel, le docteur Cryns est membre de l'association AELR (Air et Espace, Lucht en Ruimtevaart). Depuis de nombreuses années, il contribue à la revue des Amis du Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire.





*Dessins réalisés par le docteur Pierre Cryns.  
Schetsen door doctor Pierre Cryns.*

« L'Étoile Belge » du 8 octobre 1910 mentionne la présence d'un avion construit par un suédois, « M. Mellander », à l'aérodrome de Sint-Job-in-'t-Goor. Quant à la revue « l'Année Aéronautique Belge » de 1911, elle confirme la présence de l'avion, « construit en tubes d'aluminium et avec un équilibreur automatique », et précise en date du 14 septembre 1911, que des essais réussis ont été effectués à Sint-Job-in-'t-Goor. L'appareil de Mellander a-t-il volé ? C'est possible.

Après la guerre, Janne Mellander introduit, de 1924 à 1928, de nouveaux brevets se rapportant essentiellement à des hélices pour hélicoptères<sup>10</sup>. Ces travaux ne semblent pas avoir donné lieu à des réalisations concrètes. Après 1928, on ne retrouve plus aucune trace de Mellander.

## **Vers l'aviation militaire**

Au cours des cinq années qui ont précédé la Grande Guerre, la Belgique a produit de remarquables pilotes. Il s'agit essentiellement de talentueux et souvent fortunés champions des sports « moteurs ». La mode des meetings qui a embrasé l'Europe et l'Amérique leur a permis de se mesurer avec les meilleurs pilotes du moment et à démontrer toute leur habileté.

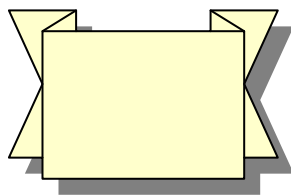
En fait, si l'aviation progresse à vive allure au cours de ces années, c'est parce qu'il s'agit essentiellement d'un sport où chaque amélioration technique permet souvent de faire la différence.

En matière de constructions d'avions, les résultats obtenus par les aviateurs belges sont beaucoup moins spectaculaires. Les deux derniers chapitres ont permis de constater qu'il ne suffit pas de vouloir construire un aéroplane pour y parvenir. La plupart des brevets aéronautiques recensés à l'Office de la propriété industrielle ne seront pas exploités parce qu'ils offraient peu d'intérêt ou étaient déjà dépassés. Quant à ceux qui seront mis en application, ils ne dépasseront jamais le stade de l'expérimentation.

Lors de l'utilisation militaire des avions, il s'agira toujours de vaincre, mais les enjeux seront d'une tout autre dimension !

Le dernier chapitre de cette première partie, consacrée aux développements aéronautiques en Belgique depuis les origines à la Première Guerre Mondiale, traite de la naissance de l'aviation militaire belge. Elle constitue en quelque sorte une introduction aux deux parties suivantes consacrées aux utilisations essentielles de l'avion militaire : l'observation et la mission de combat.

Emem



## **Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België**

### **Deel I : van de oorsprong tot de Eerste Wereldoorlog**

## **Hoofdstuk 7: Enkele ontwerpen van korte levensduur**

*Zonder over een gedetailleerde kennis te beschikken, maar met hardnekkigheid en een zekere handigheid, onderscheiden zich een tiental Belgen door erin te slagen de*

<sup>10</sup> Le brevet du 28 novembre 1924 se rapporte à des hélices destinées à assurer la sustentation et la progression de l'appareil qui les porte.

*toestellen van eigen ontwerp te laten vliegen. Verschillende pogingen blijken echter vruchteloos te zijn.*

## **Walther Bulot en Eugène Debongnie**

De Week van de Luchtvaart te Doornik, die midden september 1909 wordt gehouden, is een van de eerste vliegdemostraties in België sedert de historische vlucht van Henri Farman te Gent in mei 1908. Onafgezien van enkele grote namen uit de Franse luchtvaart kan de kleine wereld van de luchtvaart twee nieuwkomers in de vliegtuigconstructie begroeten, Walther Bulot en Eugène Debongnie.

Walther Bulot is er aanwezig met zijn "aéromobile". Het betreft een driedekker met trapsgewijs naar achter verzette vleugels. De structuur van de vleugels is gemaakt uit ribben van essenhout en van notelaar. Deze ribben zijn onderling verbonden door aluminium stangen. De stijfheid van het toestel wordt bekomen door gekruiste staaldraden met spanners strak aan te trekken. De motor levert 30 pk en weegt 46 kg.

Verschillende malen zal Bulot tevergeefs trachten zijn toestel te doen opstijgen. Enkele weken later is hij er opnieuw tijdens de "Grote Week van Antwerpen". Het uitzicht van zijn minstens eigenaardige driedekker trekt een grote nieuwsgierige menigte aan maar het vliegtuig zal de loods niet verlaten. De weersomstandigheden zijn echt niet gunstig voor een eerste vlucht.

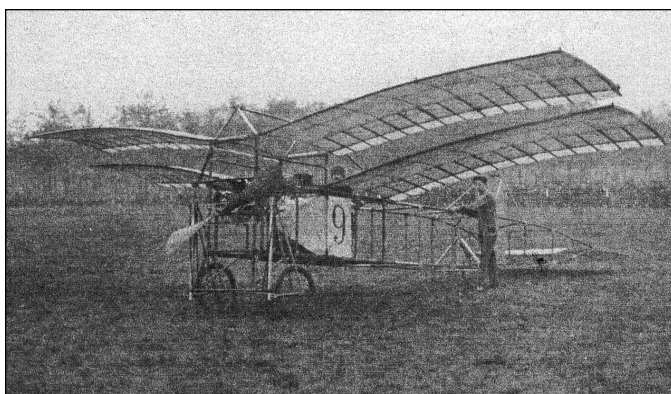
Nadien zal Walter Bulot niet meer op de vliegvelden verschijnen. Zijn naam komt niet voor op de lijst van de pioniers die hun brevet voor 1914 hebben behaald. Men mag dus veronderstellen dat hij na deze vruchteloze vliegpogingen voor eens en altijd de wereld van de luchtvaart heeft verlaten.

*Walther Bulot: tweedekker (la Mouette) te Antwerpen (1909).*

*Walther Bulot : le biplan (la Mouette) à Anvers (1909).*

Eugène Debongnie is ook present op de "Week van de Luchtvaart" te Doornik. Zoals vele vliegeniers is ook hij begonnen met motorsport<sup>11</sup>. In 1909 begint hij met vliegtuigconstructie en bouwt hij een eendekker die hij uitrust met een motor Anzani van 18 pk. Zijn toestel is een compromis tussen de Blériot en een andere eendekker, de Antoinette van Léon Levavasseur. Het heeft echter een groot gebrek: de bediening werkt omgekeerd! Om naar rechts te draaien moet men de stuurknuppel naar links duwen en omgekeerd. Is het om deze eigenaardigheid dat Debongnie geen piloot vindt om zijn vliegtuig te testen? Het is meer dan waarschijnlijk.

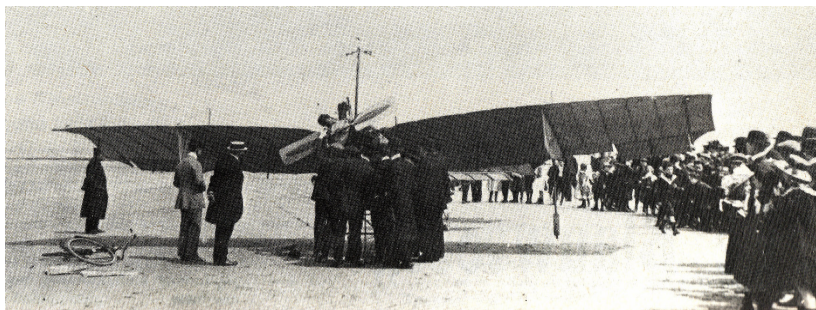
Een tijd later zal Henri Crombez, een jonge vliegenier die later een van de helden van 14-18 zal worden, de gelegenheid krijgen het toestel te testen op het strand van Nieuwpoort. Na twee vergeefse pogingen om op te stijgen, waarbij het vliegtuig is omgedraaid zonder al te veel erg voor de piloot, zou Debongnie blijkbaar de vliegtuigconstructie vaarwel gezegd hebben.



## **Nicolas Boel en zijn Blauwvoet**

Nicolas Boel is amper 20 jaar oud wanneer hij in 1909 de constructie van een eerste toestel aanvat. Zoals bij heel wat jongeren, is de gedachte bij hem opgekomen nadat hij de vlucht van Henri Farman te Gent heeft bijgewoond. Met de hulp van zijn tien jaar oudere broer, heeft Nicolas Boel een eendekker, "Blauwvoet"<sup>12</sup> genaamd met een weinig orthodox uitzicht, ontworpen. Niettegenstaande een trekmotor wordt het toestel immers voorzien van een vooraan gemonteerd hoogteroer. De vleugels zijn niet voorzien van rolroeren of van een mechanisme om de vleugeluiteinden te verdraaien. Zoals bij de eerste tweedekkers Voisin, moeten de bochten met behulp van het voeten- en van het richtingsroer horizontaal worden genomen.

Als gevolg van de kritiek, geformuleerd door de leden van de "Aéroclub van de Kuststreek" tijdens een eerste voorstelling, is het met een totaal herwerkt toestel, de "Blauwvoet II" dat Nicolas Boel op 17 april 1910 zijn eerste testvluchten vanop het strand van Oostende aanvat.



*Blauwvoet II*

Om tegemoet te komen aan de kritiek van zijn critici, voorziet Boel de vleugels van rolroeren. Dit zal echter niet volstaan om het toestel te laten vliegen. Is het de fout van de piloot? Is het een constructiefout? Het toestel is eenvoudigweg op de grond niet te besturen.

<sup>11</sup> In 1905 heeft hij te Antwerpen een bronzen medaille behaald op het wereldkampioenschap snelheid motoren.

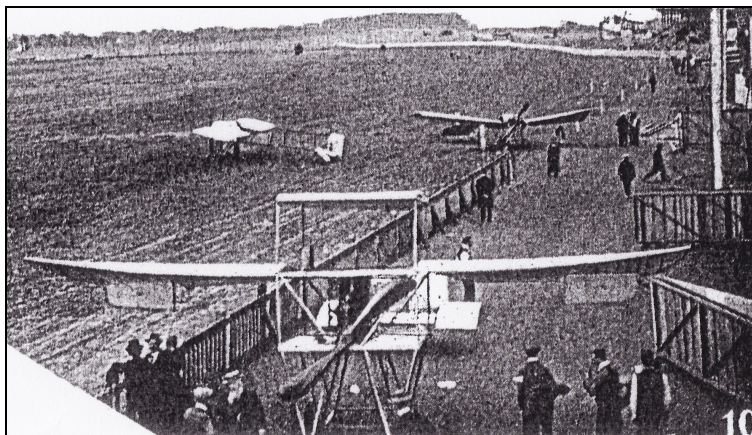
<sup>12</sup> "Blauwvoet" is de mannetjesvalk die voor de jacht is opgeleid.

De volgende proef zal zich twee maand later afspelen. Nicolas Boel zal beweren één kilometer te hebben gevlogen<sup>13</sup>. Deze vlucht zal echter niet door de “Aéroclub van België” worden gehomologeerd omdat ze niet vooraf werd aangekondigd. Een beetje wrevelig maar niet echt ontmoedigd, vangt Boel aan met het bouwen van een nieuw toestel. Hij wordt hierbij geholpen door een zekere Adelman. Het toestel, volledig van bamboe, wordt in de pers van die tijd vermeld als de Adelman-Boel. Het vliegtuig zal evenwel niet klaar zijn om te worden voorgesteld tijdens de week van de luchtvaart te Oostende in september 1910 en het is tevergeefs dat zij zes weken later van op de wielbaan van Sint-Andries bij Brugge zullen trachten de “Bamboe” te laten vliegen. Dit nieuwe fiasco zal het einde betekenen van de korte loopbaan van Nicolas Boel als vliegtuigbouwer.

## Albert Van den Plas en zijn Médiaplan

In februari 1909 heeft Albert Van den Plas zijn eerste brevet gedeponereerd voor een vliegende machine. “Héli-orthoptère-zwever” genaamd, zal dit wel degelijk ingewikkeld toestel nooit vliegen. Het brevet dat hij op 22 juli 1911 neerlegt voor een nieuw toestel “de Médiaplan”, brengt Van den Plas ertoe zich te verenigen met de Brusselse constructeur Laurent. Bekend om zijn propellers en andere luchtvaartverwezenlijkingen, bouwt Laurent het toestel te Leuven en brengt het vervolgens naar het vliegveld van Ans om er te worden op punt gesteld door een zekere Van Gemert en er te worden getest door de vliegenier Wasterlain.

Het vliegtuig dat tegelijk één- en tweedekker is, bestaat uit een centraal gedeelte dat voorzien is van twee boven elkaar geplaatste draagvlakken waartussen zich de motor, de stoel van de piloot en de bedieningsorganen bevinden. De vleugels zijn voorzien van rolroeren. Het toestel is uitgerust met een heel origineel automatisch stabilisatiesysteem<sup>14</sup> maar waarvan het moeilijk is de goede werking te beoordelen. Het toestel zal eerst voorzien worden van een Belgische motor Vivinus, later van een Gnome 50 pk, met een schroef van de Luikse fabrikant Léon de Brouckère.



*De Médiaplan tijdens de meeting van Ans in juni 1911.  
Le Médiaplan lors du meeting d'Ans en juin 1911.*

**AEROPLANES**

**MÉDIAPLAN**

■

**V. VAN DEN PLAS & C<sup>o</sup>**

Constructeurs à Bruxelles

□ ■ □

**FABRICATION BREVETÉE :**

**Stabilisateur Automatique**

**· Hélices, Lance-Bombes**

· · ·

Le MÉDIAPLAN se construit en deux types : type de course et type militaire

· · ·

ÉCOLE D'AVIATION À BERCHEN-SAINTE-AGATHE

· · ·

Pour tous renseignements s'adresser à Bruxelles  
12, AVENUE DU MÊDE, 12

De eerste test heeft plaats tijdens de meeting van Ans op 15 juni 1911. Het vliegtuig stijgt op nadat het een veertigtal meter heeft gereden en blijft ogenschijnlijk enkele momenten in de lucht alvorens zich in lijn met de startbaan neer te zetten. Tijdens een tweede vlucht merken de toeschouwers op dat het toestel, nog altijd gevlogen door Wasterlain, “hoogte wint en de hoofd baan dwars, zich in de lengte van het vliegveld beweegt maar zich dient neer te zetten in het veld”.

Alhoewel hij het voorgesteld heeft op het XIde Salon van het Halve Eeuwfeest in januari 1912 en dat het tijdschrift “De Verovering van het Luchtruim” in de maand mei melding maakt van nieuwe testen op het vliegveld van Kiewit, zal de Médiaplan niet meer in België in het openbaar verschijnen.

De oorlog zal zonder twijfel een einde gesteld hebben aan de mooie projecten van Van den Plas.

Het is interessant te noteren dat de publiciteit van de vennootschap Van den Plas & Cie niet alleen melding maakt van de bouw van “Médiaplan”-vliegtuigen in twee versies (competitie en militair), maar ook het vervaardigen van schroeven, bommenlanceerders en van een automatische stabilisator, en eveneens van een vliegschool te Sint-Agatha-Berchem.

<sup>13</sup> De betrokkene beweert recht over het Palace Hotel te Oostende te zijn opgestegen. Ter hoogte van de Brusselsestraat gekomen liet de motor het plotseling afweten, waardoor de piloot verplicht werd zich op het strand neer te zetten.

<sup>14</sup> Vier essenhouten dwarsbalken dienen als geleiding voor een stalen bol van 7 kg. Deze bol duwt op een plankje waarvan de beweegbare as een hefboom aandrijft die de stabilisator in werking stelt.



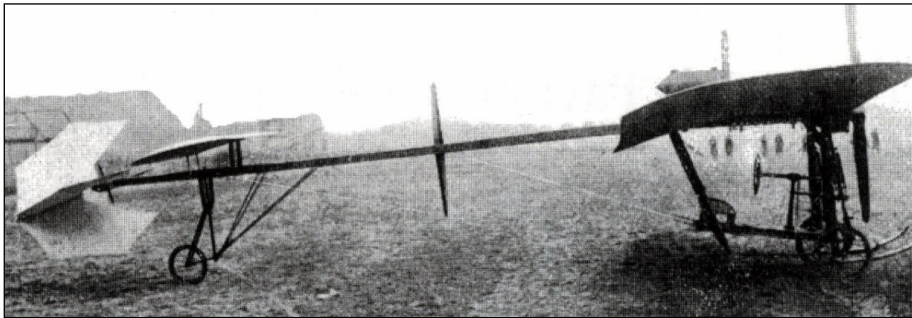
## Pierre Eich (1867-1951)

Pierre Eich is afkomstig van Gent uit een familie foorkramers van Duitse afkomst. Hij is erg geïnteresseerd in al wat mechaniek is en legt een eerste brevet neer voor een rotatiemotor,<sup>15</sup> bestemd voor bestuurbare ballons (zeppelins), automobielen, moto's, enz. In 1909 is ook Pierre Eich aangetrokken door het luchtvaartavontuur, zoals veel van de ambachtelijke mecaniciens. Hij bouwt een eendekker van het "eend"-type (met het hoogteroer vooraan) en de vleugels voorzien van rolroeren. Het vliegtuig wordt uitgerust met een Franse motor Antoinette van 24 pk, waarop Eich een schroef van eigen ontwerp heeft gemonteerd. De tests op de grond worden uitgevoerd op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem bij Gent en de eerste testvlucht heeft plaats op 13 juni 1910. Het vliegtuig wordt gevlogen door een zekere Albert Ville<sup>16</sup>; het verheft zich van de grond tot op een hoogte van enkele meter om vervolgens hard neer te komen. Het toestel is licht beschadigd, de piloot is ongedeerd. De 16<sup>de</sup> juni leidt een nieuwe test tot hetzelfde resultaat. Op 23 juni slaagt Albert Ville er eindelijk in om verschillende vluchten van 70 meter te maken op een hoogte van twee tot drie meter.

Op 9 augustus zit Pierre Eich zelf aan de sturen. Hij vindt dat het toestel zich niet voldoende stabiel gedraagt en beslist een einde te maken aan zijn proefnemingen. Volgens de kleinzoon van de uitvinder zou een aangepast vliegtuig op 20 juni 1911 zijn verschenen op het vliegveld Farman te Gent. Hij zou er een enige en laatste vlucht hebben gemaakt. Ondertussen lijkt het dat Pierre Eich zijn opzoekingen op gebied van motorenbouw zou hebben verdergezet. Eind 1910 gaat hij samen met een andere specialist in vliegtuigmotoren, Louis Stas de Richelle. Beiden leggen ze verschillende brevetten neer voor rotatiemotoren. Op 10 mei 1911 staat Pierre Eich alle rechten en brevetten af aan zijn vennoot Stas de Richelle en verlaat hij de luchtvaartwereld om zich te wijden aan zijn hobby... het bouwen van orgels.

## Léopold Bothy (1872-1926)

Net als Pierre Eich is Léopold Bothy mecanicien van opleiding en fietsenhandelaar. Deze sympathieke Namenaar is houder van verschillende brevetten om het gebruik van tweewielers te verbeteren. Zijn vrije tijd besteedt hij aan het zwaardere dan de lucht. Hij neemt contact op met een Parijse vennootschap om een eendekker van eigen ontwerp te laten bouwen. Hij heeft zich gewend tot de gebroeders Régy die reeds toestellen voor de vliegenier Vendôme hebben gebouwd. Klaarblijkelijk heeft de eendekker Bothy er zich door laten inspireren, tenminste wat de romp aangaat die gevormd wordt door twee stalen dubbele T-vormige langsbalken.



*Vue de profil du monoplan Bothy.  
Profielaanzicht van de Bothy-eendekker.*

Het vliegtuig heeft een draagvlak van 20 m<sup>2</sup> en is met een tweecilindermotor Anzani van 35 pk uitgerust die een "Régy"-schroef aandrijft. Het achterste roer is identiek aan de "Demoiselles"

van Santos Dumont, maar eigenaardig genoeg wordt de laterale stabiliteit verkregen door draaiing en niet door rolroeren. De proefvluchten vinden plaats te Issy-les-Moulineaux. Bij de tweede poging op 9 januari 1910, stijgt het vliegtuig op. Zelfs indien het geen te grote hoogte haalde, heeft de Bothy toch gevlogen!

In september 1910 schrijft Léopold Bothy zich in voor de vliegmeeting van Tienen. Na verschillende rijpogingen slaagt Bothy erin op te stijgen, maar het vliegtuig duikt snel met de neus naar de grond en stort neer. Ook nu zal de verneiling van het toestel het einde betekenen van de luchtvaartambities van nog een Belgische vliegtuigbouwer.

*In het vorige hoofdstuk en in het eerste gedeelte van het huidige hoofdstuk wordt het merendeel van de Belgische vliegtuigconstructeurs beschreven die erin geslaagd zijn hun ontwerp te ontwikkelen. Ze hebben de verdienste om originele oplossingen te hebben bedacht om het vliegmysterie op te lossen. Zeer dikwijls hebben zij zich beperkt tot het bouwen van één enkel toestel omdat de luchtvaart een dure discipline is en vol risico's zit. Het grootste deel van deze luchtvaartpioniers heeft het tot eigen schade ondervonden.*

*In tegenstelling tot wat in de naburige landen is gebeurd, heeft de wereldoorlog in België een bruusk einde gemaakt aan de ontwikkeling van de luchtvaart. De uitvindingsactiviteiten van geen enkele van de Belgische vliegtuigconstructeurs hebben kunnen weerstaan aan vier jaren conflict. Nadat hij zijn loopbaan van ingenieur in Engeland heeft voortgezet, zal enkel Ernest-Oscar Tips naar België terugkeren.*

*In het tweede deel van dit hoofdstuk zal er sprake zijn van de **prototypes en experimentele toestellen** die er niet zullen in slagen maturiteit te bereiken. Ze verdienen echter te worden vermeld want ze laten toe om zonder de minste twijfel beter de complexiteit van de constructie van een zwaarder dan de lucht te vatten.*

<sup>15</sup> Men weet echter niet of de motor ooit werd gebouwd.

<sup>16</sup> Het zou blijken dat Albert Ville de garagist is die de Antoinette-motor zou hebben op punt gesteld.

## Edouard Roofthoof (1876-...?)

De smid Edouard Roofthoof komt oorspronkelijk van de streek rond Antwerpen. Hij leidt een bedrijf van Venus-rijwielen voordat hij zich in 1908 in de luchtvaartconstructie stort. Een eerste ééndekker wordt door Edouard getekend en door zijn broer Frans, een schrijnwerker, gebouwd. Hij heeft een Anzani-motor en een metalen schroef, door Roofthoof uitgedacht. Het toestel wordt tijdens een meeting in Brugge voorgesteld maar het zal vernietigd worden bij de eerste poging om op te stijgen. In 1910 wordt er een tweede toestel op stapel gezet waarbij bepaalde onderdelen van het eerste worden gebruikt. Met een verwijzing naar het rijwielmerk wordt het vliegtuig "Venus" gedoopt en gemonteerd op het vliegveld van Sint-Job-in-'t-Goor in een loods, die door Baron de Caters aan de twee gebroeders ter beschikking is gesteld. De constructie van het toestel is uiterst verzorgd en doet sterk denken aan de "Blériot XII" van de grote meeting in Reims in 1909. Het is eveneens voorzien van een Anzani-motor.

*Le Vénus de Roofthoof à Sint-Job-in-'t-Goor.  
De Venus van Roofthoof te Sint-Job-in-'t-Goor.*

Maar Roofthoof is geen piloot: hij moet rekenen op de Antwerpse pioniers Olieslagers en Tyck om de eerste vlucht uit te voeren. In de loop van de zomer van 1910 hebben deze laatsten echter andere bezigheden en onder druk van zijn geldschieters beslist hij om zelf aan de besturing van het toestel te gaan zitten. Hij slaagt er in op te stijgen maar is niet bij machte zijn vlucht te controleren. Het toestel overvliegt de loodsen en stort te pletter in een boom. Roofthoof is gelukkig niet gekwetst. Omdat de vennoten de geldkraan dichtdraaien, betekent dit het einde van het luchtvaartavontuur van Edouard Roofthoof.



## Jean Batenburg (1881-1950) en zijn toestel met klapvleugels

Jean Batenburg is een Brusselaar, geboren uit een Hollandse familie. Hij is meubelmaker van opleiding en sterk geïnteresseerd in alles wat met de mechaniek te maken heeft. Door zijn avontuurlijke geest vertrekt hij in 1907 naar Amerika om er fortuin te maken. Eén jaar later is hij terug en bezwijkt hij voor de rage van het ogenblik: ook hij werpt zich op de luchtvaart. Op 4 december 1911 legt hij een brevet neer voor een "Toestel met klapvleugels, licht, sterk en onbreekbaar". Als specialist in rotanverwerking heeft Jean Batenburg een toestel ontworpen met hulp van de gebroeders Druet en waarvan de romp volledig uit rietstengels en Malacca-hout is vervaardigd. Zoals het brevet het preciseert, vormen de vleugels geen geheel met de romp en kunnen ze zodanig verdraaien "dat het nemen van de bochten hierdoor wordt vergemakkelijkt in zoverre dat het toestel in zijn horizontale stand blijft". Een op zijn minst eigenaardig objectief!

Het vliegtuig wordt tentoongesteld tijdens het XIde Salon van de Automobielen dat wordt gehouden in het Halve-eeuwfeestgebouw in januari 1912. De kroniekschrijver uit die tijd geeft het volgende commentaar: "dat het vliegtuig misschien wel onbreekbaar is, doch niet onvervormbaar". Men mag veronderstellen dat het toestel zijn eerste proefvluchten niet heeft doorstaan. Het intermezzo wordt afgesloten en Jean Batenburg zal zijn activiteiten als meubelmaker hernemen...

## Léopold Arnal en zijn Mistral

Er zijn weinig gegevens bekend betreffende Léopold Arnal. Op 14 januari 1911 heeft hij samen met Henri Villard<sup>17</sup> twee brevetten neergelegd die betrekking hebben op een toestel "Mistral" genaamd. Het eerste brevet heeft betrekking op een landingsgestel voorzien van een schokbreker, het tweede een haak voor vastsjorren of automatisch opstarten, door de piloot bediend.

Het eigenlijke toestel is een in 1910 gebouwde ééndekker. Zeer eigenaardig is wel dat het vliegtuig is voorzien van een bovenste draagvlak van geringe oppervlakte dat vast schijnt gemonteerd te zijn. De proefvluchten worden te Casteau tijdens de maanden oktober en november uitgevoerd. Op 21 november zou het vliegtuig tijdens één van de pogingen over de kop zijn gegaan.



*Graaf d'Hespel aan de sturen van de Mistral. Le Comte d'Hespel aux commandes du Mistral.*

<sup>17</sup> Henri Villard, van Franse nationaliteit, is één van de pioniers in België betreffende het verticaal vliegen.



Het toestel wordt eveneens gestationeerd te Sint-Job-in-'t-Goor. De postkaart van het toestel met Graaf d'Hespel<sup>18</sup> aan de stuurknuppel doet veronderstellen dat het vliegtuig effectief heeft gevlogen, doch niets is minder zeker.

Het vliegtuig wordt tijdens het Salon van Brussel van januari 1911 tentoongesteld en in de maand augustus zien wij het terug te Casteau, ontdaan van zijn bovenste draagvlak doch voorzien van een ringvormige bescherming van de motorkap en een grotere vleugelspanwijdte. Daarna vindt men niet het minste spoor meer noch van het toestel, noch van zijn constructeur.

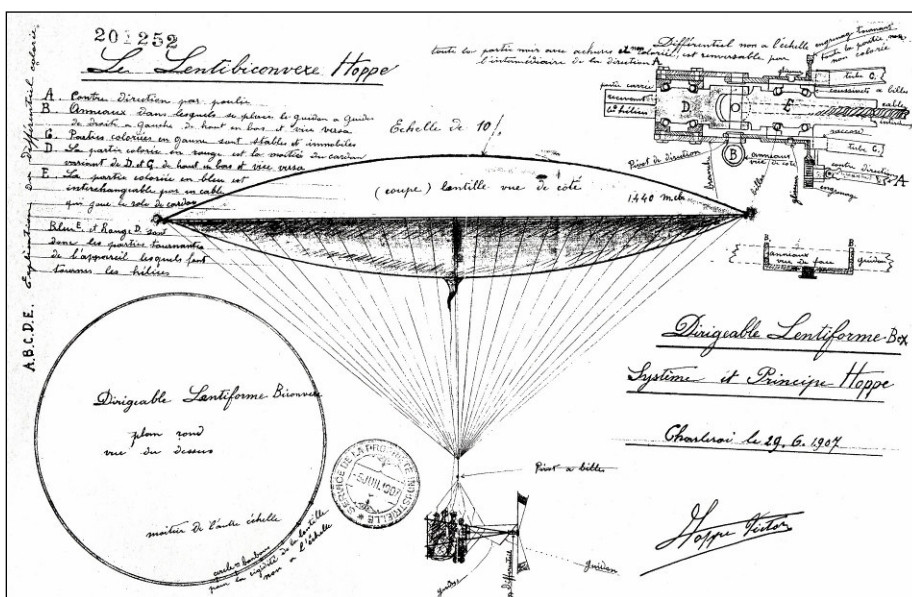
## Victor Hoppe (1874-...)

Er zijn weinig gegevens beschikbaar over deze vlieger van het eerste uur.

Als gevolg van een ontdekking in de Historische Kring van Morlanwelz, van twee foto's van een eendekker door Victor Hoppe ontworpen, heeft dokter Pierre Cryns,<sup>19</sup> zoals eerder al gemeld, de specialist in de beginperiode van onze luchtvaart, bij de "Dienst voor het Industrieel Erfgoed" opzoeken gedaan. Zo heeft hij kunnen ontdekken dat in januari 1907 door Hoppe een brevet werd neergelegd voor een vliegmachine die een kruising is tussen een vliegtuig en een helikopter, met schroeven die zowel zorgen voor de voortstuwing als voor de trekkracht. In juni van datzelfde jaar heeft hij een ander brevet gedeponereerd dat een "Bestuurbaar langwerpige dubbelbolloge luchtschip Hoppe" betreft en waarop hij het voortstuwing- en richtingssysteem van vermeld brevet voorziet.

*De Lentibiconvex Hoppe.  
Le Lentibiconvexe Hoppe.*

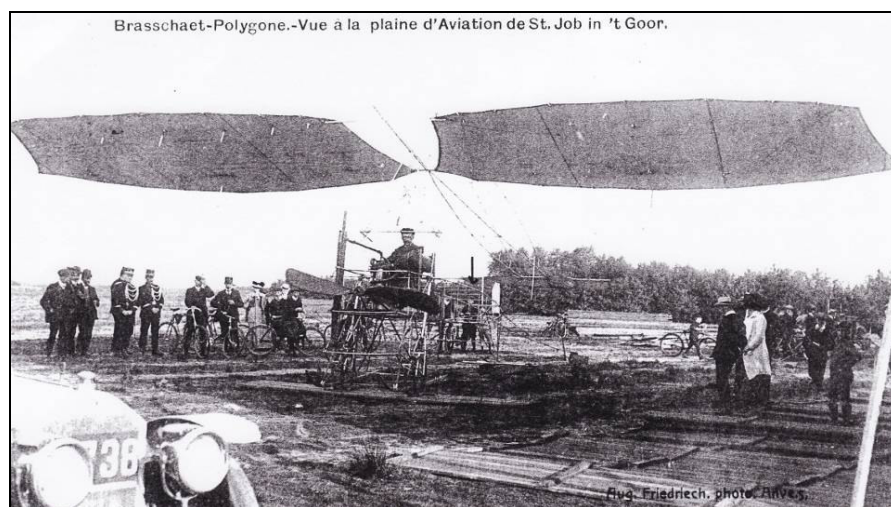
In 1909 krijgt hij de financiële steun toegezegd van baron Warocquez om een vliegtuig te bouwen. Er bestaat spijtig genoeg niet de minste informatie over deze eendekker die nochtans een fiere indruk maakt zoals op de volgende foto's uit de archieven Warocquez te zien is.



## Mellander Janne

Alhoewel Janne Mellander een Zweed is, verdient hij het toch om hier te worden vermeld, omdat hij de ontwerper is van een toestel dat in de loodsen van Pierre de Caters te Sint-Job-in-'t-Goor werd gebouwd.

In de loop van het jaar 1909 heeft Mellander, die in Antwerpen verblijft, verschillende brevetten neergelegd voor de constructie van vliegtuigen en van schroeven met veranderlijke spoed. Op 25 oktober 1910 legt hij het brevet neer voor "Aéropplanes" waarvan het schema gelijkenis vertoont met de enige foto van dit tuig, afgebeeld in de Franstalige tekst (tekeningen gerealiseerd door Pierre Cryns).



Het vliegtuig Mellander op het vliegveld van Sint-Job-in-'t-Goor met op de voorgrond het rijtuig van Pierre de Caters.  
L'avion Mellander à la plaine de Sint-Job (à l'avant-plan le véhicule de Pierre de Caters).

<sup>18</sup> Vliegbrevet Nr 15, uitgereikt op 27 juli 1910.

<sup>19</sup> Dokter Cryns is lid van het BAMFS (Belgian Air Museum Foundation Society). Sedert verschillende jaren draagt hij bij aan het tijdschrift van de "Vrienden van het Legermuseum en van de Militaire Historiek" en aan dit van het AELR (Air et Espace, Lucht- en Ruimtevaart).



Het vliegtuig beschikt over alle elementen van een klassiek toestel, maar geeft de indruk zeer zwak te zijn, met een buitengewoon laag zwaartepunt, gezien de hoogte van de vleugels ten overstaan van de rest van de vliegtuigstructuur.

“De Belgische Ster” van 8 oktober 1910 maakt melding van de aanwezigheid op het vliegplein van Sint-Job-in-'t-Goor van een vliegtuig gebouwd door de Zweed “M. Mellander”. Wat het tijdschrift “Het Belgisch Luchtvaartjaar” van 1911 betreft, dit bevestigt de aanwezigheid van een vliegtuig, “gebouwd met aluminium buizen en met een automatische stabilisator” en preciseert dat op datum van 14 september 1911 er proefvluchten te Sint-Job-in-'t-Goor werden mee uitgevoerd. Heeft het toestel van Mellander gevlogen? Het is mogelijk.

Na de oorlog legt Jean Mellander van 1924 tot 1928 nieuwe brevetten neer die voornamelijk betrekking hebben op schroeven voor helikopters<sup>20</sup>. Deze zaken schijnen geen concrete verwezenlijkingen tot gevolg te hebben gehad. Na 1928 vindt men niet het minste spoor van Mellander meer terug.

## Naar een militair vliegwezen

In de loop van de vijf jaren die de Grote Oorlog voorafgingen, heeft België opmerkelijke piloten geleverd. Het gaat hoofdzakelijk om talentrijke en dikwijls gefortuneerde kampioenen in de “gemotoriseerde” sporten. De mode van luchtmeetings die Europa en Amerika in haar ban krijgt, heeft hun toegelaten zich te meten met de beste piloten van het ogenblik en hun bekwaamheid aan te tonen.

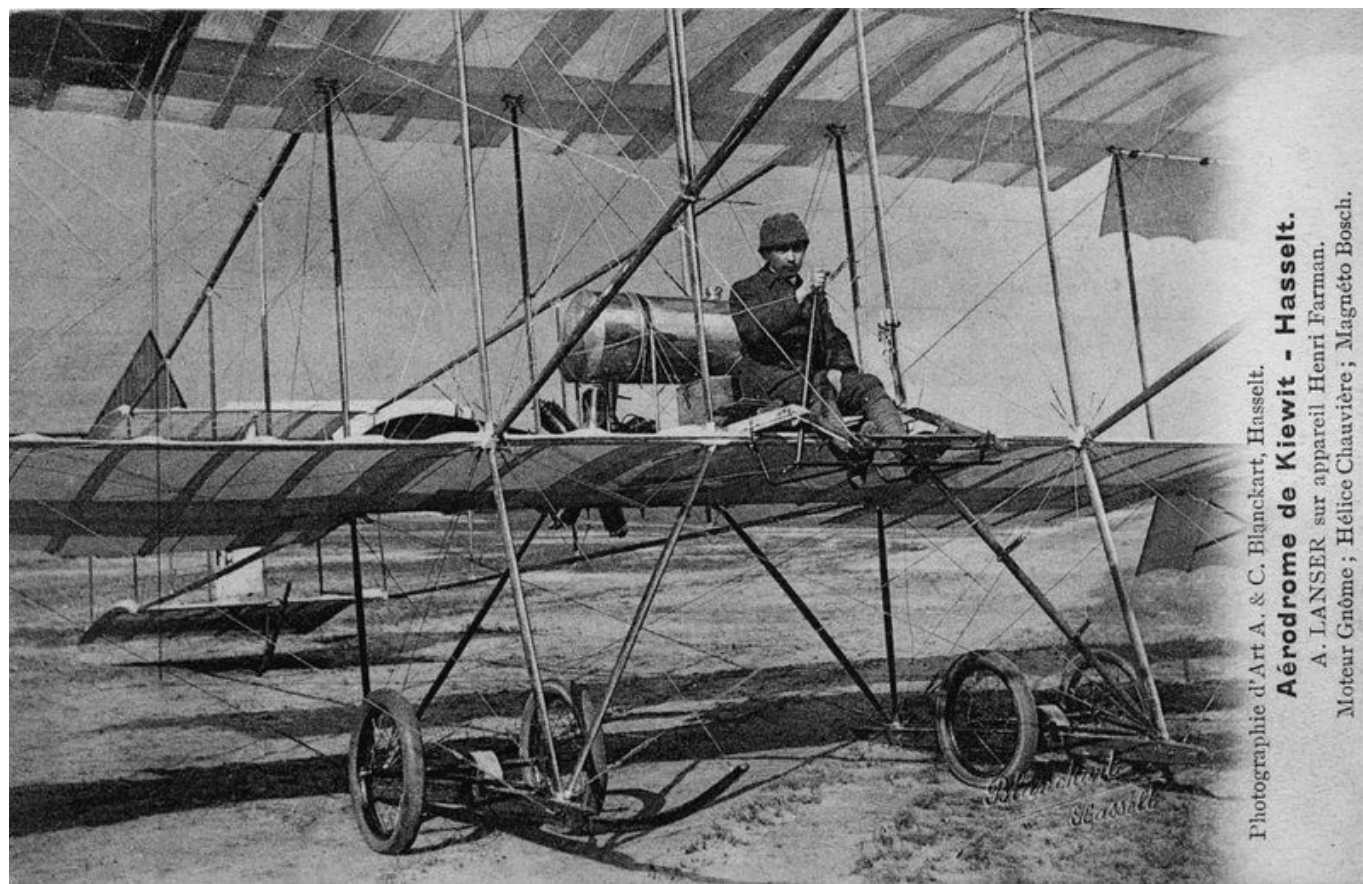
Wanneer de luchtvaart in de loop van die jaren met rasse schreden vooruitgang boekt, dan is het voornamelijk een sport waar elke technische verbetering dikwijls toelaat om het verschil te maken.

Op gebied van het bouwen van vliegtuigen lopen de Belgische constructeurs heel wat minder in de kijker. De laatste twee hoofdstukken hebben toegelaten op te merken dat het niet volstaat een vliegmachine te bouwen om te slagen. Het merendeel van de luchtvaartbrevetten die zijn geïnventariseerd bij de Dienst van het Industrieel Bezit, zullen niet worden verwezenlijkt omdat ze te weinig belang hebben of reeds waren verouderd. Wat nu degene betreft die wel zijn uitgevoerd, die zullen nooit het stadium van het experimenteren verlaten.

Bij het militaire gebruik van vliegtuigen zal het altijd gaan om te overwinnen, maar de inzet zal van een heel wat grotere dimensie zijn! Het laatste hoofdstuk behandelt de militaire luchtvaart in België en is om zo te zeggen een inleiding tot de twee volgende delen die gewijd zijn aan de wezenlijke toepassingen van het militair vliegtuig: de verkenning en de gevechtsoverdracht.

Emem

Vertaling : Marie-Christine & Paul Buyse



<sup>20</sup> Het brevet van 28 november 1924 heeft betrekking op schroeven bestemd voor het draagvermogen en de voortbeweging van het toestel dat erdoor wordt gedragen.



*“De snelste mens ter wereld.”*

Dit boek vertelt de geschiedenis van het absolute wereldsnelheidsrecord en van de eenentwintig piloten die met hun vliegtuigen tot het uiterste gingen om dit te bereiken.

Het is een geschiedenis van vindingrijkheid, moed, doorzettingsvermogen en nationale trots!

Het eerste naoorlogse snelheidsrecord, een gemiddelde snelheid van 975 km/u, werd gevestigd op 7 november 1945, het laatste op 28 juli 1976. Op die dag vloog Kapitein Eldon Joersz aan boord van een spionagetoestel ruim 3500 km/u. De SR-71 Blackbird vloog toen een kilometer per seconde of vijfentachtig keer sneller dan de eerste recordhouder, luchtvaartpionier Alberto Santos Dumont, in 1906.

Het boek bevat veel tot nog toe onuitgegeven fotomateriaal uit de privécollecties van de beschreven piloten en prachtige vliegtuigprofielen in kleur.

Auteur Bart Vandamme (1964), koesterde vanaf zijn jeugd een passie voor lucht- en ruimtevaart. Hij is de voorzitter van Flanders Aviation Society, een vereniging gespecialiseerd in het organiseren van

allerlei luchtvaartgebonden activiteiten.

Met een voorwoord van ESA astronaut Frank De Winne.

## TECHNISCHE FICHE

Formaat: 155 x 235 mm

Inhoud: ongeveer 300 pagina's en is rijkelijk geïllustreerd.

Kostprijs: € 24 (prijs exclusief € 5 verzendingskosten)

Opmaak en druk: Uitgeverij Aspekt, Amersfoortsestraat 27 3769 AD Soesterberg  
ISBN-13: 978-90-5911-860-7

Bestelling: Bestelling gebeurt door storting van het bedrag op rekeningnummer  
001-2051122-36 van  
Bart Vandamme  
Vliegpleinstraat 3 8560 Wevelgem  
met vermelding 'De snelste mens ter wereld'.

Inlichtingen: [bvandamme64@hotmail.com](mailto:bvandamme64@hotmail.com) of 056/32.59.12 (na 19uur)

Afhaalpunt boek: bij verschijning, in de loop van de maand november, zal het boek beschikbaar zijn bij de auteur.

## Événement placé dans le cadre du centième anniversaire du brevet de pilote d'Hélène Dutrieu

Aux aviatrices belges...

Grâce à la bonne collaboration avec les Vieilles Tiges de France et les autorités du Musée de l'Air et de l'Espace de Paris Le Bourget, les Vieilles Tiges de l'Aviation belge ont le plaisir de vous inviter à participer à une grande rencontre de femmes pilotes sur le tarmac du Bourget, les 6 et/ou 7 mars prochain. Le programme des activités dont les bénéficiaires iront à l'association « ASF-Aviation Sans Frontières » figure en annexe du présent courriel. Pour faciliter votre accès et annoncer votre participation, merci de bien vouloir contacter

*Madame Clothilde Lassègue*  
Service Communication  
Musée de l'Air et de l'Espace  
[clothilde.lassegue@mae.org](mailto:clothilde.lassegue@mae.org)  
Tél : 00 32 1 49 92 70 79  
Fax : 0 32 1 49 92 71 41

et de mettre les VTB en Copie (Cc) de votre inscription ([vtb.secretary@gmail.com](mailto:vtb.secretary@gmail.com)).

Mesdames, nous pensons qu'il s'agit là d'une unique opportunité de pouvoir partager votre passion de l'air avec les aviatrices françaises.

\*\*\*

## Evenement in het raam van de honderdste verjaardag van het vliegbrevet van Hélène Dutrieu

Aan onze Belgische vliegeniersters...

Dankzij de goede samenwerking met de Franse Vieilles Tiges en het bestuur van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum van Paris Le Bourget, hebben de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart het genoegen u uit te nodigen voor een grote bijeenkomst van pilotes op het tarmac van Le Bourget, de 6 en/of 7 maart ek.. Het programma van de activiteiten, waarvan de opbrengst gaat naar de vereniging "ASF-Aviation Sans Frontières" zit in de bijlage aan deze mail. Voor een vlotte toegang en om uw deelneming te bevestigen, dient u contact te nemen met

*Madame Clothilde Lassègue*  
Service Communication  
Musée de l'Air et de l'Espace  
[clothilde.lassegue@mae.org](mailto:clothilde.lassegue@mae.org)  
Tél : 00 32 1 49 92 70 79  
Fax : 0 32 1 49 92 71 41

Zet a.u.b. de VTB in kopie (Cc) van uw inschrijving ([vtb.secretary@gmail.com](mailto:vtb.secretary@gmail.com)).

Dames, we denken dat het hier een unieke kans betreft om uw vliegpassie te kunnen delen met de Franse pilotes.

*(Brochure uitsluitend in het Frans)*





## CONTEXTE

« L'AVIATION SANS LES FEMMES, CE NE SERAIT QUE LA MOITIÉ DU BONHEUR » AVOUÉ LE JOURNALISTE BERNARD CHABBERT. PRÉCISONS QUE LES FEMMES N'ONT PAS APPORTÉ QU'UNE TOUCHE GLAMOUR À L'AVIATION. ELLES L'ONT PRATQUÉE ET CONSTRUITE EN MÊME TEMPS QUE LES HOMMES.

**Les pionnières ont tracé la voie :** les premières aérostitiers, les premières parachutistes, puis les premières pilotes d'avion, telles la baronne de Laroche brevetée en 1910, Adrienne Bolland qui passe la Cordillère des Andes en 1921, Hélène Boucher, Amelia Earhart, Maryse Hiltz ou Maryse Bastié.

**Leurs héritières ont tout autant marqué l'histoire de l'aviation :** Valérie André, première femme général et pilote d'hélicoptère, Jacqueline Auriol, première femme pilote d'essai, recordwoman de vitesse en 1952, Caroline Aigle, première brevetée pilote de chasse en 1999.

**Les femmes sont présentes dans tous les métiers de l'aérien et du spatial :** maintenance, piste, contrôle aérien, ingénierie, commercialisation, aviation civile, militaire, humanitaire, etc. Philippe Camus, ancien président d'EADS, rejoint Bernard Chabbert en affirmant que les femmes « donnent des ailes à l'aéronautique. »

Le Musée de l'Air et de l'Espace de Paris Le Bourget est l'un des premiers musées aéronautiques du monde, par son ancienneté et la richesse de ses collections. Depuis sa création en 1919, le musée accorde une large place aux femmes : collection d'avions pilotés par des femmes, « parcours femmes » dans la Grande Galerie, co-édition du livre Aviatrices, et, depuis 2006, chaque année dans le cadre de la Journée Internationale de la Femme, un grand rendez-vous dédié à toutes les aviatrices, de métier ou de cœur.



amelaearhart.com, eslyaviators.com

SIRPA Air

## CONCEPT FLY-IN LE MATIN

UN DOUBLE FLY-IN RÉUNIT PRES DE 200 PILOTES PRIVÉES ET LES PILOTES PROFESSIONNELLES, CIVILES ET MILITAIRES, HEUREUSES DE SE POSER SUR LE TERRAIN MYTHIQUE DU BOURGET. LE TARMAC DU MUSÉE DE L'AIR COMPTE ALORS UNE FLOTTE DIVERSIFIÉE : AVIONS DE TOURISME, DE VOLTIGE, VIEUX BIPLANS, HÉLICOPTÈRES DE TOURISME, HÉLICOPTÈRES MILITAIRES, VIP, AVIONS DE CHASSE, D'AFFAIRES, ETC.

Tous les ans, le 8 mars, le tarmac du musée est interdit aux hommes !

Depuis 2006, professionnelles et passionnées d'aviation s'y donnent rendez-vous à l'occasion de la Journée Internationale de la Femme. Dès la première édition, la participation des pilotes de chasse françaises a donné une crédibilité à l'événement.

Chaque année, l'événement rassemble encore plus de pilotes privées françaises et européennes. Sans oublier les équipages féminins militaires, présents grâce au soutien fidèle des partenaires institutionnels : Armée de l'air, Armée de terre, Gendarmerie, Marine. Chacun envoie au moins un aéronef, avion ou hélicoptère, à équipages exclusivement féminins.

Chaque équipage est accueilli par les équipes du musée avec un « package cadeau », un certificat d'atterrissage à leur nom et une rose blanche. Elles se réunissent ensuite pour un déjeuner. Puis le directeur du musée, Gérard Feldzer, accompagné de ses invités, leur rend hommage. La journée se termine par une « photo de famille », généralement sous le Concorde, qui abaisse le nez pour l'occasion, sous le contrôle de la seule mécanicienne Concorde au monde.

Les médias sont toujours au rendez-vous : télévisions, presse magazine et féminine.



© Musée de l'Air et de l'Espace



© Claude Chaignon



© Claude Chaignon

## CONCEPT DEFILE DE MODE L'APRES-MIDI (samedi)

Au profit des 30 ans d'actions humanitaires d'Aviation Sans Frontières



APRÈS 4 ANNÉES PLACÉES SOUS LE SIGNE DES MÉTIERS, L'ÉDITION 2010 SERA RÉSOUMENT GLAMOUR. QU'IL S'AGISSE D'EXERCER UN MÉTIER TECHNIQUE OU DE REPRÉSENTER L'IMAGE D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE, FÉMINITÉ ET STYLE SE SONT TOUJOURS IMPOSÉS. LES PLUS GRANDS NOMS DE LA COUTURE ONT DONNÉ AUX PROFESSIONNELLES DE L'AÉRIEN UNE ALLURE QUI CONTRIBUE À LA PART DE RÊVE DE CES MÉTIERS. L'AIR FASHION SHOW RENDRA HOMMAGE À CE « TRAVAIL D'ÉQUIPE ».

**LE SAMEDI 6 MARS.** L'Air Fashion Show organisé par le Musée de l'Air et de l'Espace présentera une rétrospective des uniformes de navigantes, depuis l'essor de l'aviation commerciale jusqu'à nos jours. Le défilé présentera les plus belles collaborations entre couturiers et compagnies aériennes.

Les mannequins défilent sous les ailes des deux Concorde du musée.

Pour que la magie soit au rendez-vous et que le résultat colle au plus près aux défilés des grandes maisons de couture, les organisateurs s'entourent de professionnels issus de la mode : scénographe, metteur en scène, illustrateurs sonores et lumière, stylistes, maquilleurs, coiffeurs...

Les chaises entourant le podium seront « vendues » (min. 15€ par pers.) au profit d'Aviation Sans Frontières, dans le cadre des 30 ans de l'association, partenaire de l'événement.

**LE DIMANCHE 7 MARS,** une grande vente aux enchères d'objets d'aviatrices sera organisée au profit de l'association.



© Musée de l'Air et de l'Espace



© Musée de l'Air et de l'Espace



© Musée de l'Air et de l'Espace

## AVIATION SANS FRONTIÈRES

UN PARTENAIRE AERO-SOLIDAIRE AU CŒUR DE L'ÉVÉNEMENT

LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE ORGANISE LE DÉFILÉ AIR FASHION SHOW ET LA VENTE AUX ENCHÈRES D'OBJETS D'AVIATRICES AU PROFIT DES ACTIONS HUMANITAIRES D'AVIATION SANS FRONTIÈRES, QUI FÊTE CETTE ANNÉE SON 30<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE.



Musée de l'air et de l'espace

Le Musée de l'Air et de l'Espace et Aviation Sans Frontières ont une vocation commune : l'aéronautique, la préservation de son patrimoine pour le premier ; l'aviation au service de la solidarité pour le second.

Le Musée de l'Air et de l'Espace est l'un des premiers musées aéronautiques du monde. Aviation Sans Frontières, grâce aux compétences de ses bénévoles issus du monde de l'aéronautique, constitue un maillon indispensable de la chaîne humanitaire internationale. Ses ponts aériens en République Démocratique du Congo (RDC) redonnent espoir à des milliers de personnes.\*

Les « Femmes de l'Air » sont nombreuses au sein d'Aviation Sans Frontières. En tant que bénévoles, elles accompagnent chaque mois plus de cent enfants en urgence de soins à travers le monde. Elles pilotent les Cessna 208B Caravan d'Aviation Sans Frontières basés en RDC afin de transporter des équipes de secours médicales et des colis de première urgence dans des zones difficiles d'accès. Elles participent à l'acheminement de médicaments, de matériel chirurgical et de fret humanitaire destinés à des dispensaires de brousse et des hôpitaux démunis. Enfin, elles s'impliquent tout au long de l'année, dans la communication et l'administration de l'association.

Pour ces raisons, le Musée de l'Air et de l'Espace a voulu encore féminiser l'événement « Femmes de l'Air » et lui donner une touche « glamour » en proposant au public un défilé de mode au profit d'Aviation Sans Frontières.

A cette occasion, les recettes issues de la vente des places pour assister au défilé du samedi ainsi que celles issues de la vente aux enchères d'objets personnels et professionnels de femmes célèbres dans le monde de l'aéronautique, qui se tiendra le dimanche, seront reversées à Aviation Sans Frontières.

\* Voir dernière page pour plus de détails sur les missions menées par Aviation Sans Frontières.

## EN BREF

DES STANDS DE PRODUITS AERO-FÉMININS ET DES STANDS D'ASSOCIATIONS JALONNERONT LE MUSÉE DURANT TOUT LE WEEK-END.



© BAMI Paris

LA MARRAINE DE L'ÉVÉNEMENT SERA UNE PILOTE CÉLÈBRE...



© Chanel / Elle

### Vente aux enchères

Le Musée de l'Air et de l'Espace va collecter auprès de femmes s'étant illustrées dans l'aviation, des objets personnels et professionnels. Ils seront vendus aux enchères au profit d'Aviation Sans Frontières.



## FEMMES DE L'AIR

MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE  
Aéroport de Paris Le Bourget – BP 173  
93352 LE BOURGET CEDEX



### Communication & Organisation

Marie-Christine Poilpré, Directrice Communication du Musée de l'Air et de l'Espace : 01 49 92 70 16 – 06 75 04 26 01 – marie-christine.poilpre(at)mae.org // Pascale Nizet, Attachée de Presse & Consultante en Communication Aéronautique : 01 48 36 82 63 – 06 03 74 18 42 – pascale.nizet(at)wanadoo.fr // Catherine Barnouin, Chargée de Mission & Consultante en Événementiel : 01 40 70 45 06 – 06 60 17 80 72 – cbarnouin(at)hotmail.com // Claudine Salmon, Responsable des Partenariats Médias : 01 49 92 70 34 – 06 14 76 54 20 – claudine.salmon(at)mae.org // Clothilde Lassègue, Assistante Communication : 01 49 92 70 79 – clothilde.lassegue(at)mae.org



AVIATION SANS FRONTIÈRES  
« La voie des airs pour secourir la Terre »

Depuis 30 ans, Aviation Sans Frontières vole au secours des plus démunis à travers le monde

À la suite de la Guerre du Biafra, trois pilotes d'Air France, créent une structure permanente pour coordonner leurs actions humanitaires : c'est la naissance d'Aviation Sans Frontières.

Depuis 30 ans, sous une bannière apolitique et indépendante, ASF s'est imposée comme un maillon indispensable de la chaîne humanitaire internationale. La spécificité d'ASF est de disposer d'un domaine d'expertise qui lui est propre, l'aéronautique. Ses avions, particulièrement adaptés aux terrains difficiles d'accès, apportent un appui logistique incontournable aux ONG.

Ce savoir-faire a permis à ASF d'être reconnue d'utilité publique depuis 1993 et d'acquiescer le statut de partenaire de la l'Office d'Aide Humanitaire de la Commission Européenne ainsi que du Conseil Économique et Social des Nations Unies.

Avec le soutien d'une centaine de bénévoles permanents, d'une trentaine de pilotes, d'une dizaine de mécaniciens, de 7 salariés, de ses 3 délégations régionales et de 5 représentations en Europe, ASF s'engage tout au long de l'année en faveur de nombreuses actions menées à travers le monde :

**Aider à sauver des vies :** vols de liaisons médicales en appui aux ONG, évacuations sanitaires, acheminements d'équipes médicales, convoyages d'enfants en urgence de soins, transport de produits pharmaceutiques, de matériel chirurgical et médical, de vivres et de dépannages divers pour les hôpitaux isolés.

**Protéger la vie :** Assistance logistique à des campagnes de vaccinations, de prévention du sida ou de traitement prophylactique contre les maladies endémiques, accompagnement de familles.

**Garantir la qualité dans l'urgence :** Fret de colis vers des hôpitaux, dispensaires ou orphelins, mise en place de structures opérationnelles d'urgence.

**Donner des ailes à des jeunes « isolés » :** Grâce aux « Ailes du Sourire », ASF offre l'opportunité à des jeunes atteints d'un handicap, physique ou mental, de découvrir les joies de l'aéronautique au cours d'un vol de découverte. Grâce à « e-Aviation », ASF aide des adolescents issus de quartiers défavorisés à franchir les barrières sociales, et leur fait découvrir d'autres perspectives de métiers en combinant l'informatique et l'aviation.

Susanne MAUGEIN – Directeur de la Communication - 01 49 75 59 84 - susanne.maugein@asf-fr.org  
Ariette BLUM – Attachée de Presse - 01 49 75 74 07 - com@asf-fr.org

### Membre d'ASF Europe

Orly Fret 768 - 94398 ORLY AEROGARE CEDEX  
Tél: + (33) 1 49 75 74 37 - Fax: + (33) 1 49 75 74 33 - Site Internet: www.asf-fr.org - Email: asfparis@asf-fr.org  
Association reconnue d'utilité publique par décret du 12 Novembre 1993



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe, where knowledge meets your needs.



10 Brugmann avenue | B-1060 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 99 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0361 (05/07/1979) - 10/11/1979



# CORRIGENDA

In magazine 4-2008 verscheen het artikel 'De Telegrafist' door Achille Rely; er volgde een correctie op want in het artikel werd gezegd dat *'De geleverde spanning voor het boordnet bedroeg 115 volt 800 cycles wisselstroom'*. Dat zou dus 400 cycles moeten zijn en dat corrigeerde Willy Crenier dan ook in magazine 1-2009.

Maar dat blijkt nu toch fout te zijn, zegt Achille Rely en hij voegt er een kopie bij van het boek "Douglas propliners DC-1 to DC-7": daar staat wel degelijk *115-volt, 800-cycle AC electrical system* vermeld, maar dan enkel voor de DC-4E (E voor Experimental). Latere DC-4's en omzeggens alle latere verkeersvliegtuigen gebruikten een AC-systeem van 400 cycles.

Onze beide leden hebben dus gelijk, zoals dat vaker voorkomt...

L'article 'Le radiotélégraphiste' par Achille Rely et paru dans le magazine 4-2008, était suivi d'une correction car le texte mentionnait *'L'équipement de bord fournissait du 115 volts 800 cycles alternatif'*. Ceci était faux car Willy Crenier nous a fait remarquer qu'il s'agissait de 400 cycles. Correction faite dans le magazine 1-2009.

Non, nous écrit Achille Rely en nous envoyant une copie du livre « Douglas propliners DC-1 to DC-7 » où il est question de *115-volt, 800-cycle AC electrical system*, mais alors uniquement pour le DC-4E (E pour expérimental). Les versions ultérieures et quasiment tous les avions de ligne suivants utiliseront un système de courant alternatif de 400 cycles.

Nos deux membres ont donc raison tous les deux, chose pas tout à fait rarissime...



## (Aviation) Humor

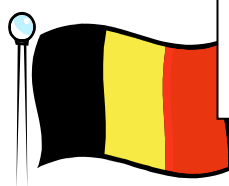


Why some wives hate dogs...

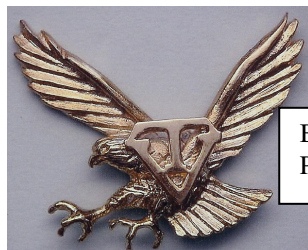




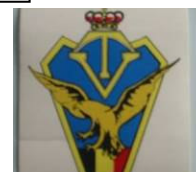
€ 15,00 het vel/  
la feuille



Drapeau belge- Belgische  
vlag (polyester, 100 x 150  
cm): € 11



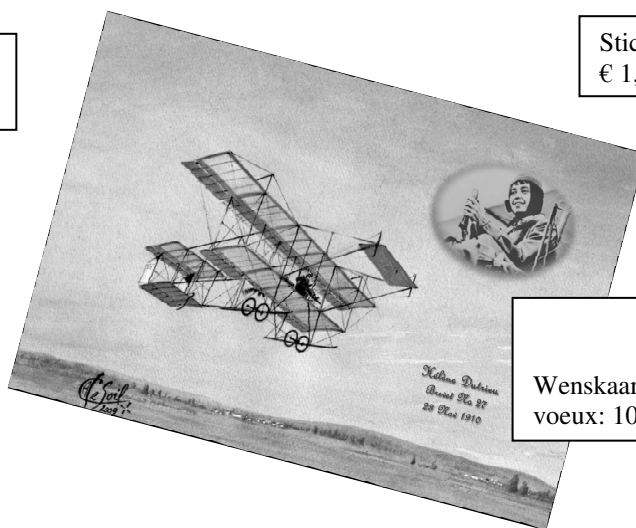
Broche: € 25,00  
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:  
€ 1,00



Stropdas/  
cravate:  
€ 20,00



**NIEUW!  
NOUVEAU!**  
Wenskaarten/ Cartes de  
voeux: 10ea: € 10,00



Patch: € 20,00



Posters  
€ 2,50



Petje/ Casquette:  
€ 10,00

## Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

Portkosten: € 0,52 (sticker), € 1,56 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,56 (das, petje of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn prijzen bij benadering!

## 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 : 0,52 € (autocollant), 1,56 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,56 € (cravate, casquette ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs !

Don't forget the payment of your membership....



The A330-300 leased by the Belgian Air Force for 4 years



© AIRBUS MILITARY 2009 \_ A400M First Flight - Photo by A.Doumenjou / Exm Company

It flew, at last !

Goodbye, Alouette !

