



SOCIÉTÉ ROYALE
a.s.b.l. Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
v.z.w. Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Périodique trimestriel - Driemaandelijke periodiek
Seizième année - Zestiende jaar

N° 2/96
Avril-Mai-Juin

Nr 2/96
April-Mei-Juni



Capitaine-aviateur
Kapitein-vlieger
François Venesoen DFC

a.s.b.l. LES VIEILLES TIGES DE BEGIQUE v.z.w
Siège social-Maatschappelijke zetel
Maison des Ailes
rue Montoyer straat 1
1000 Bruxelles-Brussel

Déposé au Bureau de poste
1150 Bruxelles 15

Sivous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser. Communiquez nous aussi vos événements familiaux importants en contactant de préférence le Secrétaire-général ou tout autre membre du conseil d'administration.

Indien u een adres-of telefoonwijziging hebt, laat ons weten. Deel ook aan de Secretaris-generaal al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee of aan ider lid van de beheerraad

Composition du conseil d'administration
Samenstelling van de raad van bestuur

Président / Voorzitter:	Léon BRANDERS
Vice-présidents / Vice-Voorzitters:	Jacques DOME Jean KAMERS
Secrétaire-général / Secretaris-generaal:	Robert FEUILLEN
Trésorier / Schatbewaarder:	Paul JOUREZ
Secrétaire-adjoint / Adjunct-secretaris:	Charles PEYRASSOL
Administrateurs:	Eric BOUZIN Georges de CONINCK André DILLIEN Pierre HALLET Hubert MOJET Norbert NIELS Jacques ROELAND-HELMAN Gérard VERMANDER

Attention!

Nouveau code postal pour notre siège social (Maison des Ailes)
1000 Bruxelles au lieu de 1040

Aandacht!

Nieuw postnummer voor onze maatschappelijke zetel (Huis der Vleugels)
1000 Brussel in plaats van 1040

Le Capitaine-aviateur François Venesoen, DFC parrain de la promotion d'élèves-pilotes 87B

François Venesoen est né à Anvers le 19 octobre 1920. Après des études faites à l'Athénée d'Anvers, François, animé par la passion de l'aviation, s'engage à l'Aéronautique militaire dans l'espoir de devenir pilote. Il arrive à Wevelghem le 1er mars 1939 en tant qu'élève-pilote de la 80^e promotion.

Trois mois plus tard hélas, il doit déchanter car on le déclare inapte au pilotage. Nullement découragé, il passe au III^e Groupe de Chasse à Nivelles où il suit les cours de mitrailleur de bord. C'est là que la guerre le surprend au mois de mai 1940.

Devant l'avance ennemie, notre aviation se voit obligée d'évacuer ses unités vers la France et Venesoen, nommé caporal mitrailleur, est muté au 1er Groupe du 3^eme Régiment stationné à Tours. Dans l'espoir de participer aux combats, il se joint à un groupe de pilotes et de mitrailleurs désireux de subir un réentraînement sur bimoteur à la base de Bordeaux-Mérignac. Malheureusement, la France demande l'armistice bien avant leur éventuel retour en opérations. Le 21 juin 1940, voulant échapper à la captivité, il décide avec d'autres Belges de gagner la Grande-Bretagne. C'est ainsi que le 23 juin il embarque à Saint-Jean-de-Luz à bord du HMS Ettrick.

A la veille de la Bataille d'Angleterre, François Venesoen qui a 19 ans, fait partie d'un groupe d'élèves-pilotes attendant de reprendre l'écolage à la Royal Air Force.

Cependant, le Commandant Cajot qui est à Oujda au Maroc avec l'Ecole de Pilotage belge, annonce son arrivée à Gibraltar à la tête d'un groupe de plus de 50 élèves-pilotes encadrés de moniteurs. L'Etat-Major décide de ce fait de créer une école de pilotage spécifique pour les élèves-pilotes belges.



Impatient et parce qu'il sait qu'il ne pourra pas débiter de suite sa formation de pilote, François Venesoen se porte volontaire pour, en tant que mitrailleur, faire équipe avec son ami de promotion René Demoulin qui pilote un Bristol Blenheim au Squadron 235 du Coastal Command. C'est ainsi, en effectuant de nombreuses missions d'escorte de convois et de patrouilles dans la Manche et de l'Atlantique, que Venesoen participe à la fameuse Bataille d'Angleterre. Le 20 novembre, toujours en fonction de mitrailleur, il est au nombre des équipages qui doivent former le 272 Squadron à Aldergrove.

Il reprendra cependant très vite une place de pilote de chasse au sein des escadrilles de la RAF car en avril 1941, il sollicite et obtient son admission à l'Ecole de Pilotage Elémentaire. A partir de juillet 1941, il poursuit son entraînement avancé avant de passer au 61^e OTU à Heston.

Ses progrès sont rapides et arborant enfin les ailes de la RAF, et après un entraînement de 6 mois, il est nommé Pilot Officer le 24 septembre 1941.

Peu de temps après, il rejoint le 350^e (Belgian) Squadron nouvellement formé à Valley et équipé de Spitfire. Le 19 août 1942, la 350 participe à la couverture aérienne de l'opération "Jubilé" menée contre Dieppe. François Venesoen y glane ses deux premières victoires sur des Focke-Wulf 190. Le 16 novembre, il obtient en collaboration avec le F/O Plisnier sa troisième victoire en abattant un Junkers 52 qui s'apprête à atterrir sur l'aérodrome de Saint-Aubin.

Le 21 décembre 1942, il se voit attribuer la Distinguished Flying Cross avec la citation suivante: "Has participated in over 50 sorties during which he has destroyed 3 enemy

aircraft. When attacking targets on the ground, Flying Officer Venesoen has damaged 3 barges and a locomotive”.

Passé le 13 mars 1943 au 610 Squadron “County of Chester” également équipé de Spitfire, il décolle le 29 mars de l’aérodrome de Westhampnett pour un exercice au cours duquel il surprend un Focke-Wulf 190 à l’ouest d’Abbeville et l’abat. Un mois plus tard, il en endommage deux autres au-dessus de la côte des Cornouailles avant d’être crédité le 24 septembre d’un Messerschmitt 110 en collaboration avec un autre pilote.

Au printemps 1944, Venesoen demande à retourner en opération plutôt que de rester dans un état-major où il a été affecté.

C’est ainsi que le 11 mai 1944, Venesoen revient au 350^e Squadron commandé à l’époque par le Squadron Leader Donnet. Promu Chef de Flight, il participe aux missions qui précéderent le débarquement en Normandie.

Le 6 juin 1944, jour du débarquement, Venesoen décolle pour une mission vers les plages de Normandie. Son appareil endommagé, il doit se séparer de la formation pour prendre le chemin du retour. Obligé de sauter en parachute à 30 miles de Beachy Head, le Lieutenant Siroux reste un moment au-dessus de lui et le voit essayer d’ouvrir son dinghy mais il le quitte pour attirer l’attention de 3 vedettes rapides qui sont à 3 miles du point de chute. Les vedettes de l’Air Seae Rescue le chercheront en vain.

Ce jeune héros avait su affirmer sa volonté de poursuivre la lutte. Il n’avait aucune ambition personnelle, il désirait seulement servir et combattre. Son allant et ses qualités de chasseur lui avaient fait gagner le respect des anciens aussi bien que l’admiration des jeunes.

Kapitein-Vlieger François Venesoen peter van de promotie leerling-piloten 87B

François Venesoen werd geboren te Antwerpen op 19 oktober 1920. Na het beëindigen van zijn studies aan het Atheum te Antwerpen, treedt François gedreven door zijn passie voor vliegwezen, in dienst bij het Militaire Vliegwezen in de hoop piloot te worden.

Op 1 maart 1939 vervoegt hij Wevelgem als leerling-piloot van de 80ste Promotie. Drie maanden later volgt echter de grote teleurstelling, want men verklaart hem niet geschikt voor het vliegen. Totaal niet ontmoedigd gaat hij over naar de IIIde Jachtgroep te Nijvel waar hij de cursus boordschutter volgt. Daar wordt hij in mei 1940 verrast door de oorlog. Ingevolge de snelle vijandelijke bezetting moet ons Vliegwezen haar eenheden doen uitwijken naar Frankrijk en Venesoen, benoemd tot korporaal boordschutter, wordt gemuteerd naar de 1ste Groep van het 3de Regiment te Tours.

In de hoop te kunnen deelnemen aan de gevechten, voegt hij zich bij een groep piloten en boordschutters die een herscholing wensen te volgen op tweemotorig vliegtuig op de basis Bordeaux-Mérignac. Nog voor zij operationeel kunnen worden, capituleerd Frankrijk. Om aan het krijgsgevangenschap te ontsnappen besluit hij, samen met andere Belgen, op 21 juni 1940 uit te wijken naar Groot-Britannie. Op 23 juni gaat hij aan boord van de H.M.S. Ettrick in Saint-Jean-de-Luz.

Op de vooravond van de Slag om Engeland maakt de 19-jarige François Venesoen deel uit van een groep leerling-piloten, in afwachting de opleiding te hernemen bij de RAF.

Ondertussen kondigt Commandant Cajot, die te Oujda in Marokko verbleef met de Belgische Vliëgschool, zijn aankomst aan te Gibraltar aan het hoofd van een groep van meer dan 50 leerling-piloten, geëncadreerd door moniteurs. Daarom beslist de Staf een vliëgschool voor Belgische leerling-piloten op te richten.

Ongeduldig en omdat hij niet onmiddellijk met de vliegopleiding kan beginnen, meldt Venesoen zich vrijwilliger om als boordschutter en ploeg te vormen met zijn promotiemaker René Demoulin die op Bristol Bleinheim Vloog in het 235 Squadron van het Coastal Command. Zo neemt Venesoen ook deel aan de fameuze Slag om Engeland, waar hij

verscheidene zendingen van de escortes van konvooien en patrouilles boven het Kanaal en de Atlantische oceaan uitvoert.



Op 20 november maakt hij, nog steeds als boordschutter, deel uit van één van de bemanningen die het 272 Squadron te Aldergrove moeten vormen.

Hij zal nochtans snel een plaats innemen als jachtpiloot in de schoot van de RAF-smaldelen, want in april 1941 stelt hij zich kandidaat voor de Elementaire Vliegschool en dit wordt hem toegestaan. Vanaf juli 1941 volgt hij zijn voortgezette training om nadien over te gaan naar het 61 OTU te Heston. Zijn opleiding vordert snel en op 24 september 1941, wordt hij na 6 maand opleiding met de vleugels van de RAF benoemd tot Pilot Officer.

Korte tijd nadien vervoegt hij het 350 (Belgian) Squadron, pas opgericht te Valley en uitgerust met Spitfire. Op 19 augustus 1942 neemt dit squadron deel aan de luchtdekking van de operatie Jubilé op Dieppe. Hier behaalt François Venesoen zijn twee eerste overwinningen tegen Focke-Wulf 190. De 16de november behaalt hij, in samenwerking met de F/O Plisnier, zijn derde overwinning door een Junkers 52, die zich klaarmaakte om te landen op het vliegveld van Saint-Aubin, neer te halen.

Op 21 december 1942 wordt hem het Distinguished Flying Cross verleend met het volgende citaat: *"Has participated in over 50 sorties during which he has destroyed 3 ennemy aircraft. When attacking targets on the ground, Flying Officer Venesoen has damaged 3 barges and a locomotive"*.

Overgegaan op 13 maart 1943 naar het 610 Squadron "County of Chester" eveneens uitgerust met Spitfire, vertrekt hij op 29 maart vanaf het vliegveld van Westhampnett voor een oefening. Hierbij verrast hij een Focke-Wulf 190 ten westen van Abbeville en haalt het toestel neer. Een maand later beschadigt hij er twee andere boven de Cornouailles kusten en op 24 september slaagt hij erin, samen met een andere piloot, een Messerschmitt 110 neer te halen.

In de lente van 1944 vraagt hij om uit de hem toegewezen staffunctie te treden en terug aan de operaties te mogen deelnemen. Zo wordt op 11 mei 1944 François Venesoen terug ingedeeld bij het 350 Squadron dat toen onder het bevel stond van Squadron Leader Donnet.

Bevoerdert tot Flight Leader, neemt hij deel aan de zendingen die de landing in Normandie voorafgingen.

Op 6 juni 1944, de dag van de landing stijgt Venesoen op voor een zending naar de stranden van Normandie. Omdat zijn toestel beschadigd wordt, moet hij de formatie verlaten om de terugweg aan te vatten. Op 30 mijlen van Beachy Head, dient hij noodgedwongen met zijn valscherms het vliegtuig te verlaten. De Luitenant Siroux blijft enkele ogenblikken boven hem cirkelen en ziet hoe hij tracht zijn dinghy te openen. Siroux verlaat hem om de aandacht te trekken van 3 snelle motorbootjes die zich op 3 mijlen bevonden van de plaats waar het vliegtuig neergestort was. De motorbootjes van de Air Sea Rescue zullen tevergeefs naar hem zoeken.

Deze jonge held heeft zijn wil om verder te strijden weten te bevestigen. Hij had geen persoonlijke ambities, hij wilde enkel dienen en strijden. Door zijn ijver en zijn kwaliteiten als jager hij het respect van de ouderen en de bewondering van de jongeren.

Assemblée générale statutaire du 16 mars 1996 - Procès-verbal

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association Les Vieilles Tiges de Belgique, se sont réunis en assemblée générale statutaire le samedi 16 mars à onze heures, dans les installations du mess des officiers du 15 Wing de Transport Aérien à Melsbroek, sur convocation parue dans le Bulletin trimestriel numéro 1/96.

Il est dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif de l'assemblée en entrant en séance et une seconde feuille pour l'inscription des procurations.

L'assemblée est présidée par le Colonel aviateur e.r. Léon Branders, en sa qualité de président de l'association.

A l'ouverture de la séance, le Président donne lecture du message qui a été adressé à Sa Majesté le Roi: "Réunis ce 16 mars 1996 en assemblée générale statutaire, le Président et les membres de la société royale les Vieilles Tiges de Belgique, expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur indéfectible attachement".

Devant l'assistance debout, le Président fait lecture des noms des membres et des épouses des membres décédés au cours de l'exercice écoulé: Roger SEVRIN, Guy WISSOCQ, René MAILLEUX, Lucien LELARGE, André GILLES, Joseph CARPENTIER, Léopold COLLIGNON, Christian du BOIS de CHANTRAINE, René MAITRE, Roger VANDAMME, René VAN DER STOCK, Fernand GILLES, Alexandre CHARLIER, Constant FOGUENNE, Madame DOME, Madame BODART et Madame MOLITOR.

Le Président demande qu'on observe une minute de silence.

Mesdames, Messieurs,

Vous vous attendez à ce que je rappelle le souvenir de quelques amis auxquels nous avons dit un dernier adieu. Notre Vice-président "Coco" Collignon, grand ami du Colonel Fabry, notre lien avec ceux de Liège, un homme sur qui on pouvait compter, courageux, un chef, commandant de la 350 en guerre. Lucien Lelarge, mon chef de formation à la 349; j'ai été à plusieurs reprises son ailier en mission de bombardement en piqué en Spitfire. René Van der Stock qui avant d'arriver en Angleterre après son évasion comme officier d'artillerie, a causé bien des dégâts à des avions allemands réunis à Bierset en tirant au canon du fort de Flémalle. Curieusement, c'est toujours de Liège qu'ici il est question; c'est aussi de la RAF puisque tous trois ont rejoint ses rangs. Des hommes de devoir, ils ont bien mérité de notre admiration. Trois anciens de la RAF et Constant Fougienne, ancien de la SAAF cette année; quatre l'an dernier. Ne les oublions pas.

Il y a notre ami le baron Christian du Bois de Chantraine, jovial, attaché à notre association au point de ne jamais manquer une de nos réunions mensuelles. Comment mieux le définir qu'en reprenant deux ou trois phrases extraites de l'oraison funèbre qu'a prononcées sa petite-fille que vous avez peut-être lues mais qui méritent d'être méditées:

"Oublier celui qui est si affable et si aimable et c'est la vulgarité qui gagne quelque chose.

Oublier celui qui considère la Royauté comme le ciment de la Belgique et comme le symbole de son passé et c'est la Belgique qui perd quelqu'un.

Oublier celui qui peut être en même temps Vieilles France et Vieille Angleterre, sans être vieux lui-même, et c'est l'Europe qui perd quelqu'un.

Christian est avec nous car nous nous souvenons et le souvenir c'est en même temps le passé, le présent et le futur. Alors Christian est là et tout est bien".

Quatorze de nos amis nous ont quitté mais nous avons fait dix-sept nouveaux membres. Nous sommes 449 membres dont 396 effectifs. Vous êtes 40 à assister à cette assemblée et 13 nous ont fait parvenir une procuration. Merci d'être aussi nombreux; nous serons 123 au banquet.

Je souhaite pour vous la bienvenue au Général Chenet, Président des Vieilles Tiges qui malgré ses pérégrinations à travers la France, a trouvé le temps de se joindre à nous cette fois en TGV j'espère, plus rapide, plus confortable. Celui-là au moins n'a pas fait grève.

C'est un honneur pour nous de retrouver notre ami le docteur Dominique Weibel, Président des Vieilles Tiges de Suisse. Et quel groupe d'anciens magnifiques! Nous avons pu ma femme et moi apprécier nos amis suisses au cours d'une réunion de deux à trois jours au bord du lac des Quatre Cantons. Croyez-moi, ils sont faits du même ciment que nous. Merci encore.

Je vais vous mettre à contribution car nous allons faire connaissance avec, je peux le dire déjà, notre ami Camille Montaigu, Président des Vieilles Tiges Luxembourgeoises. J'ignore les raisons que je crois valables, qui ont fait que nous avons eu tant à attendre pour enfin l'avoir parmi nous. Je vais demander de vous joindre à moi pour lui imposer les mains en quelques sortes. Je suis convaincu que les membres de cette assemblée sont tous d'accord pour le nommer dès maintenant membre d'honneur de notre association. Revenez-nous souvent avec vos amis aussi. Comme je vous l'ai suggéré, la réunion à Temploux en août est une bonne occasion.

Je ne peux manquer de souhaiter la bienvenue au Président du Groupement Edouard Delozanne de Lille, André Delfly. Votre présence parmi nous nous rappelle le souvenir de nos amis disparus: le colonel Delozanne, Jean-Jacques Deschepper, le docteur Weber, votre prédécesseur, le Président Van Laer. Je crois que nous devrions trouver des occasions de nous revoir et peut-être lors de la visite que nous organisons à Eperlecques-Calais, le mercredi 5 juin prochain.

Notre Président d'honneur, le Général Henry s'est excusé mais il sera représenté par Madame Henry. Mady Van Keerbergen et le Général Debêche ont dû déclarer forfait à la dernière minute. Le Prince Antoine de Ligne est aussi dans l'impossibilité de se joindre à nous comme d'ailleurs le docteur David qui nous a donné de ses nouvelles.

Le Général Médecin Evrard, le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant-Général aviateur Vanhecke, membres d'honneur et le Colonel aviateur Guy Van Eeckhoudt, notre hôte de ce jour, nous honoreront de leur présence.

Mais nous avons du pain sur la planche: proposition de modification des statuts à adopter par l'assemblée et élections statutaires. Il s'agit d'administrateurs sortants et rééligibles et parmi les meilleurs, votre serviteur. Croyez-moi, ceux du conseil font tourner la machine à plein rendement et parmi eux, Paul Jourez et Bob Feuillen que je vous demande d'applaudir pour la magnifique organisation de cette journée.

N'oublions pas d'y joindre notre Vice-président, Jacques Dôme, d'une fidélité à nos réunions à toutes épreuves et qui avec grande modestie, me prodigue des conseils éclairés.

Et ici, je vais faire une entorse à la règle pour que ce soit une vraie fête, une belle fête pour nous mais surtout pour notre ami Victor Winants et donc pour vraiment le pousser en avant. Membre d'honneur de notre association, je ne l'avais pas cité à dessein.

Victor, tu es pilote de 1926, brevet civil puis 42ème promotion en 1927. Sans avoir vérifié, tu pourrais avoir eu accès à l'association comme membre dès 1956. Tu as aussi connu son conseil et les présidents: le général Desmet, Teddy Franchomme, Georges Van Keerbergen et notamment, le secrétaire-général, Pierre Pacco, mémoire de notre association, le trésorier Jean Van Mossevelde, les trois mousquetaires, André Robit, Lucien Hariga et Bob Buysse; bien sûr, le colonel Fabry, Jacques Cambier et le tout nouvel arrivant bombardé secrétaire et devant dès le premier jour, battre la mesure dans des séances parfois homériques entre Marcel Flamion et notre ami Georges Van Keerebergen. Dois-je rappeler le problème de la vitesse mathématique de la roue d'une voiture lancée à pleine vitesse quand elle touche le sol? Pour nous, tu as toujours été un fidèle; pour moi un ami, un mentor, un défenseur ne pensant d'ailleurs jamais qu'à la bonne marche de notre association. C'est une fois de plus l'occasion de te dire un grand merci. Je te demande de bien vouloir remettre les diplômes et médailles et à l'ouverture du banquet, de proposer le toast au Roi.

Mesdames, Messieurs, je vous demande d'acclamer notre ami Victor Winants et je te remets ton diplôme de 70 ans de brevet.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale du 25 mars 1995

Ce procès-verbal a été publié dans le Bulletin trimestriel paru le 24 mai 1995. Aucune remarque ne nous est parvenue. Il est donc adopté.

Proposition de modification des articles 3 et 17 premier alinea, des statuts du 24 mars 1979

La proposition de modification a été publiée dans le Bulletin trimestriel numéro 1/96 avec la convocation à cette assemblée générale. Elle n'a fait l'objet d'aucune remarque et est donc adoptée.

Algemene statutaire vergadering van 16 maart 1996 - Notulen

Krachtens artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging "Les Vieilles Tiges" van België samen in Algemene statutaire vergadering en dit op zaterdag 16 maart 1996 om elf uur in de mess van de officieren van de 15de Wing Luchttransport in Melsbroek, op uitnodiging medegedeeld en afgedrukt in het Kwartaalbulletin nummer 1/96.

Een aanwezigheidslijst werd voorbereid en getekend door elk effectief lid van de vergadering bij het binnenkomen in de zitting, een tweede blad werd voorbehouden voor de inschrijving van de volmachten.

De vergadering wordt voorgezeten door Kolonel Vlieger o.r. Léon Branders in zijn hoedanigheid als voorzitter van de vereniging.

Bij de opening van de zitting leest de Voorzitter een boodschap voor, die naar Zijne Majesteit de Koning werd toegestuurd: "Vergaderd vandaag 16 maart 1996 in Algemene statutaire vergadering geven de Voorzitter en de leden van de koninklijke vereniging de "Vieilles Tiges" van België uiting van hun onwankelbare gehechtheid aan Zijne Majesteit Koning Albert II".

Voor de rechtstaande vergadering leest de Voorzitter de namen voor van de leden en echtgenoten van leden, overleden in de loop van het voorbije dienstjaar: Roger SEVRIN, Guy WISSOCQ, René MAILLEUX, Lucien LELARGE, André GILLES, Joseph CARPENTIER, Léopold COLLIGNON, Christian du BOIS de CHANTRAINE, René MAITRE, Roger VANDAMME, René VAN DER STOCK, Fernand GILLES, Alexandre CHARLIER, Constant FOGUENNE, Madame DOME, Madame BODART et Madame MOLITOR. De Voorzitter verzoekt om een minuut stilte te hunner nagedachtenis.

Dames, Heren,

U verwacht van mij, dat ik herinner aan enkele vrienden, aan wie wij vaarwel gezegd hebben. Onze Vice-voorzitter "Coco" Collignon, grote vriend van kolonel Fabry, onze band met die van Luik, een man op wie men kon rekenen, dapper, een chef, kommandant van het 350ste in de oorlog. Lucien Lelarge, mijn formatiechef in het 349ste - ik was verscheidene malen zijn vleugelpiloot met als opdracht bombardement in duikvlucht op Spitfire. Voor René Van der Stock na zijn ontsnapping als artillerie-officier in Engeland aankwam, had hij reeds heel wat schade aangericht aan Duitse vliegtuigen op Bierset, met een kanon waarmee hij vanuit het fort van Flemalle schoot. Vreemd genoeg, we spreken steeds van Luik, echter ook van de RAF want alle drie gingen ze deel uitmaken van de RAF. Deze plichtsbewuste mannen verdienen werkelijk onze bewondering. Drie anciens van de RAF en Constant Foguenne, ancien van de SAAF dit jaar, vier verleden jaar. Vergeten we ze niet! Dan is er onze vriend baron Christian du Bois de Chantraine, joviaal, zo gehecht aan onze vereniging dat hij nooit een van onze maandelijkse bijeenkomsten miste. We kunnen hem niet beter omschrijven dan in enkele zinnen uit de lijkrede, die door zijn kleindochter uitgesproken U heeft ze misschien gelezen, maar ze verdienen onze overweging: "Diegens vergeten die zo minzaam en zo vriendelijk is, en het is de vulgariteit die iets zou winnen.

“Diegene vergeten die het Koninkrijk beschouwt als het cement van België en als symbool van zijn verleden, en het is België dat iemand verliest.

Diegene vergeten die tegelijk “Vieille France” en “Old England” kan zijn zonder zelf oud te zijn, en het is Europa dat iemand verliest.

Christian is met ons want wij hebben hem in onze herinnering en de herinnering is tegelijk het verleden, het heden en de toekomst. Dus Christian is hier en alles is goed”.

Veertien van onze vrienden hebben ons verlaten maar wij kregen er zeventien nieuwe leden bij. Wij tellen er tans 449 waarvan 396 effectieve. Hier zijn we met 40 aanwezigen op deze vergadering en 13 leden hebben een volmacht uitgeschreven. Dank U dat wij zo talrijk zijn, en het banket zal door 123 aanzittende gesmaakt worden.

In uw naam wens ik Generaal Chenet welkom. Hij is Voorzitter van de “Vieilles Tiges” van Frankrijk en niettegenstaande zijn moeilijke zwerftocht door heel Frankrijk heeft hij toch de tijd gevonden met ons samen te zijn, deze keer met de TGV hoop ik, vlugger en comfortabeler. Altans die heeft niet gestaakt.

Het is een eer voor ons, in ons midden dokter Dominique Weibel weer te zien, Voorzitter van de “Vieilles Tiges” van Zwitserland. En wat een prachtige groep anciens: mijn vrouw en ik hebben Zwitserse vrienden op prijs kunnen stellen in de loop van een vergadering van twee-drie dagen op de oevers van het Vierwoudstedenmeer. Geloof U mij, ze hebben dezelfde hechte band als wij. Nog eens: dank U.

Nu ga ik U op de proef stellen want wij gaan kennismaken met - dat mag ik nu reeds zeggen - onze vriend Camille Montaigu, Voorzitter van de “Vieilles Tiges” van Luxemburg. Er zijn zeker geldige redenen, maar ik ken ze niet, voor de zeer lange wachttijd om hem nu eindelijk bij ons te hebben. Wilt U mij allen bijtreden om hem een beetje te betoveren. Ik ben ervan overtuigd dat alle leden van deze vergadering akkoord zijn om hem tot erelid van onze vereniging te benoemen. Kom alstublieft dikwijls terug, en breng uw vrienden mee. Zoals ik U reeds suggereerde, denk ik dat de bijeenkomst in Temploux in de maand augustus een goede gelegenheid daartoe is.

Ik mag ook niet nalaten de Voorzitter van de Groepering Edouard Delozanne van Rijsel welkom te heten: ik noem André Delfly. Uw aanwezigheid hier herinnert ons weer aan onze verdwenen vrienden: kolonel Delozanne, Jean-Jacques Deschepper, dokter Weber, uw voorganger Voorzitter Van Laer. Ik vind dat wij gelegenheden zouden moeten vinden om elkaar weer te zien en misschien naar aanleiding van het bezoek dat wij op woensdag 5 juni eerstkomend organiseren in Eperlecques-Calais.

Onze Ere-voorzitter Generaal Henry heeft zich verontschuldigd maar hij zal vertegenwoordigd worden door Mevrouw Henry. Mady Van Keerbergen en Generaal Debêche moesten op het laatste ogenblik afzeggen. Ook Prins Antoine de Ligne verkeert in de onmogelijkheid zich bij ons aan te sluiten, zoals trouwens dokter David die ons ook nieuws toezond.

Generaal-dokter Evrard, Stafchef van de Luchtmacht, luitenant-generaal vlieger Vanhecke, ereleden en kolonel vlieger Van Eeckhoudt, onze gast van de dag, vereren ons met uw aanwezigheid.

Wij hebben heel wat werk voor de boeg: voorstel tot wijziging van de statuten, ter goedkeuring voorgelegd aan de vergadering en statutaire verkiezingen. Het gaat uittredende en herkiesbare beheerders en bij de beste: uw dienaar. Geloof U mij, de leden van de Raad doen de machine op volle toeren draaien en bij hen Paul Jourez en Bob Feuillen, prachtige organisatoren van deze dag, waarvoor ik U om applaus vraag.

Vergeten we daarbij onze Vice-voorzitter niet, Jacques Dôme, steeds trouw aanwezig op onze vergaderingen en die mij met grote bescheidenheid wijze raad geeft.

En hier ga ik een kleine inbreuk plegen op de regels, om er een echt feest, een mooi feest van te maken voor ons, jawel, maar vooral voor onze vriend Victor Winants - hij moet dus op de voorgrond komen. Erelid van onze vereniging, ik had hem opzet nog niet vermeld. Victor, je werd piloot in 1926, burgerlijk brevet, daarna 42ste promotie in 1927. Ik heb het niet speciaal nagekeken, maar eigenlijk kon jij reeds in 1956 toegetreden zijn als lid van onze vereniging. Je hebt ook haar Raad gekend en de voorzitters Generaal Desmet, Teddy Franchomme, Georges Van Keerbergen en onder andere de sekretaris-generaal Pierre Pacco, het geheugen van onze vereniging, schatbewaarder Jean Van Mossevelde, de drie musketiers André Robit, Lucien Hariga en Bob Buysse, natuurlijk kolonel Fabry, Jacques Cambier en ziedaar de net aangekomen nieuwelink tot sekretaris gebombardeerd. Vanaf de eerste dag moest hij op soms homerische vergaderingen Marcel Flamion en onze vriend Georges van Keerbergen binnen paal en perk houden. Moet ik herinneren aan het probleem van de mathematische snelheid van het wiel jij steeds een ouwe-trouwe; voor mij een vriend, een mentor, een verdediger die trouwens altijd alleen maar dacht aan de goede gang van onze vereniging. Eens te meer de gelegenheid U nog eens hartelijk te danken. Mag ik U verzoeken de diploma's en medailles uit te reiken en dan bij het begin van het banket een toast uit te brengen op de Koning.

Dames en Heren, ik vraag om toejuiching van onze vriend Victor Winants aan die ik zijn diploma van 70 jaar brevet overhandig.

Goedkeuring van de notulen van de algemene vergadering van 25 maart 1995

Deze notulen werden afgedrukt in het driemaandelijksebulletin, verschenen op 24 mei 1995. Aangezien hierover geen enkele bemerking werd ingediend, worden deze notulen goedgekeurd.

Voorstel tot wijziging van artikels 3 en 17 eerste alinea van de statuten van 24 maart 1979

Het voorstel tot wijziging werd gepubliceerd in het driemaandelijksebulletin nummer 1/96 samen met de oproep tot de algemene vergadering. Hiervoor werd geen enkele opmerking geformuleerd en dus wordt dit voorstel aanvaard.

Rapport du Secrétaire-général - Verslag van Sekretaris-generaal

Nous avons compté une participation moyenne de 30 couverts au déjeuner mensuel du deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes.

Le 11 mai 1995, une cérémonie importante a été organisée à Vroenhoven à l'occasion du cinquième anniversaire de l'inauguration de la stèle érigée à la mémoire des sept membres d'équipage des Fairey Battle tombés au cours de la mission de bombardement du pont sur le canal Albert. Le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne à l'étranger ce jour-là, s'était fait représenter par le Commandant du 10 Wing Tactique de Kleine Brogel; le Corps de Musique de la Force Aérienne était présent ainsi qu'un important détachement qui encadrait l'étendard. Au moment du dépôt des fleurs, le pont fut survolé par huit F16. La rue où se trouve la stèle porte dorénavant le nom du Capitaine aviateur Glorie; la plaque fut dévoilée par les deux survivants de la mission, Alex Binon et Jacques Dôme.

Une petite délégation conduite par le Président a participé le 17 juin au Bourget à la cérémonie d'hommage aux pilotes d'essai et à l'équipage en compagnie de nos amis français des vieilles tiges.

La journée du deuxième mercredi d'août à Temploux rencontre toujours un grand succès.

Nous étions 44 pour effectuer le déplacement à Toulouse pour la visite des installations de l'Aérospatiale. Nous y avons été accueillis par le Comité du Groupement Didier Daurat des Vieilles Tiges dont l'un des membres nous a aimablement piloté dans la ville de Toulouse après la visite des usines.

Nous étions à Jalhay le 27 août pour rendre hommage comme chaque année à l'équipage canadien d'un Halifax qui périt au lieu-dit Le Tigelot le 2 novembre 1944 au retour d'une mission de bombardement en Allemagne.

Pour terminer, permettez-moi de remercier la chaleureuse équipe qui me seconde dans la collecte du courrier à la Maison des Ailes, dans l'organisation des voyages, dans la confection des cartes de voeux et dans l'impression du bulletin trimestriel. Un cordial merci aussi à un membre du conseil d'administration qui vient d'offrir l'impression de notre nouveau poster et à son réalisateur, Camille Bouchat, notre artiste-pilote. Merci également à Gill Van den Broeck qui assure avec grande compétence les traductions de nos textes en néerlandais.

Wij telden een gemiddelde deelname van 30 personen aan de maandelijkse lunch van de tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels.

Op 11 mei, werd een belangrijk ceremonie op touw gezet in Vroenhoven, naar aanleiding van de vijfde verjaardag van de inhuldiging van het gedenkteken, opgericht ter herinnering aan de zeven bemanningsleden van de Fairey Battle, gesneuveld bij opdracht tot bombarderen van de brug over het kanaal Albert. De Stafchef van de Luchtmacht was op die dag in het buiteland en deed zich vertegenwoordigen door de Kommandant van de 10de Taktische Wing in Kleine Brogel. Het muziekkorps van de Luchtmacht was aanwezig, evenals een belangrijk detachement rond het vaandel. Terwijl de bloemen werden neergelegd vlogen acht F16 over de brug. De straat waar het gedenkteken staat, draagt voortaan de naam van Kapitein vlieger Glorie; de straatplaat werd onthuld door de twee overlevende van de bombareeropdracht, Alex Binon en Jacques Dôme.

Een kleine deelgenomen aan het huldebetoon aan de testpiloten en bemanning, in gezelschap van onze Franse vrienden van de "Vieilles Tiges".

De dag van de tweede woensdag van augustus in Temploux oogst altijd groot sukses.

We waren met 44 op verplaatsing naar Toulouse voor het bezoek aan de installaties van de Aérospatiale. We werden er onthaald door het Komitee van de Groepering Didier Daurat van de "Vieilles Tiges", waarvan een lid ons vriendelijk door de stad Toulouse loodste na het bezoek aan de fabrieken.

Op 27 augustus brachten we zoals elk jaar in Jalhay hulde aan de Kanadese bemanning van een Halifax die op 2 november 1944 omkwam in de buurtschap "Le Tigelot" bij terugkeer van een bombardeeropdracht in Duitsland.

Tenslotte staat U mij toe een dankwoord te richten tot de entoesiaste ploeg die mij helpt bij het ophalen van de briefwisseling in het Huis der Vleugels, bij de organisatie van onze reizen, bij het opmaken van de wenskaarten en bij het drukken van de driemaandelijke Bulletin. Ook hartelijk dank aan een lid van de Raad, die het afdrucken van onze nieuwe poster heeft aangeboden, en aan de auteur van de poster, Camille Bouchat, piloot en kunstenaar.

Dank ook aan Gill Van den Broeck, die met grote deskundigheid zorgt voor de vertaling van onze teksten in het nederlands.

Rapport du Trésorier - Verslag van de Schatbewaarder
Situation au 31 décembre 1995 - Toestand op 31 december 1995

RECETTES - ONTVANGSTEN

Cotisations-Bijdragen	216.800
Magasin-Winkel	15.305
Dons-Giften	4.500
Intérêts-Intresten	10.515
Divers-Varia	<u>53.572</u>
	300.692

DEPENSES - UITGAVEN

Secrétariat-Sekretariaat	39.313
Fleurs/Cadeaux	
Bloemen/geschenken	27.020
Imprimés-Drukkerwerk	82.654
Divers-Varia	<u>216.094</u>
	365.081

AVOIRS AU/ACTIVA OP: 31.12.1995

CCP	116.287
Compte/Rekening ES	316.939
Caisse/Kassa	<u>26.140</u>
	461.366

INVENTAIRE REALISABLE - REALIZEERBAAR INVENTARIS

70 Autocollants/Zelfstickers à Fr 25	1.750
12 Insignes de revers/Reverskentekens à Fr 350	4.200
135 Cravates/Dassen à Fr 500	67.500
24 Plaquettes/Plaketten 500° anniv/verjaar à Fr 500	12.000
73 Médailles/Medailles 50 ans/jaar brevet à Fr 126	9.198
105 Insignes de blazer/Blazerkentekens à Fr 500	<u>52.500</u>
	147.148

Remarques - Opmerkingen

Les dépenses dépassent sensiblement les recettes mais nous avons fait face aux dépenses suivantes qui, certaines, sont des investissements:

1. Une deuxième série de cartes de voeux a été réalisée en 1995 pour un montant de 27.175 francs. Elles sont vendues en conjonction avec les cartes réalisées en 1994. L'inventaire réalisable en cartes de voeux et en posters est de 53.000 francs.
2. La première stèle qui avait été placée à Vroenhoven par les soins du Comité local du souvenir était de mauvaise qualité et n'a pas résisté aux intempéries. Elle a été remplacée par nos soins dans un meilleur matériau, Coût: 14.900 francs.
3. Le Secrétaire-général a été doté d'un Fax. Prix: 17.900 francs

Les tarifs postaux ont augmenté.

En vue de préserver les finances de l'association, le Trésorier demande à l'assemblée de lui accorder un "blanc-seing" pour porter la cotisation en 1997 à 600 francs si nécessaire. L'assemblée donne son accord.

De uitgaven overschrijden aanzienlijk de ontvangen, maar wij hebben volgende uitgaven moeten doen, waarvan sommige in feite inversteringen zijn:

1. Een tweede reeks wenskaarten werd in 1995 gerealiseerd voor een bedrag van 27.175 frank. Ze worden verkocht samen met de kaarten die in 1994 gedrukt werden. De realiseerbare inventaris qua wenskaarten en posters bedraagt 53.000 frank.
2. Het eerste gedenkteken dat in Vroenhoven werd opgesteld door de zorgen van het plaatselijke herdenkingskomitee was van slechte kwaliteit en heeft weer en wind niet kunnen trotseren. Het werd door onze zorgen met goed materiaal vervangen. Kosten: 14.900 frank.
3. De Sekretaris-generaal werd met een Fax uitgerust. Kosten: 17.900 frank

De posttarieven zijn verhoogd.

Met het oog op gezonde financiés van de vereniging vraagt de Schatbewaarder dat de vergadering hem "blanco-toelating" zou verlenen om de bijdrage in 1997 indien nodig op 600 frank te brengen. De vergadering gaat hiermee akkoord.

Rapport des Commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée

Verslag van de Rekeningscommissarissen en ontlasting van de beheerders voor het voorbije beheer

Le rapport des Commissaires Georges DUBART et Marcel BAIKRY constate que les chiffres présentés par le Trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'assemblée d'approuver le bilan et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au Conseil d'administration. L'assemblée donne son accord par applaudissement.

Uit het verslag van Kommissarissen Georges DUBART en Marcel BAIKRY blijkt dat de door de Schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen goed te keuren en ontlasting te verlenen aan de kommissarissen voor hun opdracht, alsook aan de Raad van Beheer. De vergadering betuigt haar instemming met applaus.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 1996

Benoeming van twee rekeningskommissarissen voor het dienstjaar 1996

Marcel BAIKRY et Georges DUBART acceptent de poursuivre leur mission pour l'exercice 1996 et sont reconduits dans leur fonction par l'assemblée.

Marcel BAIKRY en Georges DUBART aanvaarden voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 1996 en worden door de vergadering in hun functie verlengd.

Elections statutaires - Statutaire verkiezingen

Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 1996 sont Léon BRANDERS, Georges de CONINCK, Hubert MOJET et Jacques ROELAND-HELMAN. Aucune candidature n'ayant été reçue, les administrateurs sortants sont réélus.

De uittredende en herkiesbare beheerders voor het dienstjaar 1996 zijn Léon BRANDERS, Georges de CONINCK, Hubert MOJET en Jacques ROELAND-HELMAN. Aangezien geen enkele andere kandidatuur werd ingediend, zijn de uittredende beheerders herkozen.

Remise du diplôme de 60 ans de brevet et de la médaille de 50 ans de brevet

Overhandiging van het diploma van 60 jaar brevet en van de medaille van 50 jaar brevet

Notre vétéran, Victor Winants procède à la remise du diplôme de 60 ans de brevet à Gérard VERMANDER. Georges JASPIS et Maurice LAGOUGE se sont excusés. Le diplôme leur parviendra par la poste ainsi qu'à Albert HUE qui réside en Afrique du Sud.

Onze veteraan Victor Winants reikt het diploma van 60 jaar brevet uit aan Gérard VERMANDER. Georges JASPIS en Maurice LAGOUGE zonden verontschuldiging. Het diploma zal hun per post toegestuurd worden, ook trouwens aan Albert HUE die in Zuid-Africa woont.

Eric BOUZIN, Georges de CONINCK, Guy GUERRA, Gilbert HAWAY, Cécile HEEMS, Jean LAUWERS, Marcel LECLEF et Armand VERVOORT reçoivent la médaille de 50 ans de brevet.

Eric BOUZIN, Georges de CONINCK, Guy GUERRA, Gilbert HAWAY, Cécile HEEMS, Jean LAUWERS, Marcel LECLEF en Armand VERVOORT ontvangen de medaille van 50 jaar brevet.

Clôture - Slot

Tous les points repris à l'ordre du jour étant épuisés et l'assemblée n'ayant pas formulé de remarques, la séance est levée à 12.00 heures.

Aangezien alle punten op de agenda afgewerkt zijn en de vergadering geen opmerkingen formuleert, wordt de zitting om 12.00 uur geheven.

Le banquet annuel

N'ayons pas peur des mots, une certaine appréhension régnait le matin du 16 mars au moment de franchir les portes du mess des officiers du 15 Wing de Transport Aérien à Melsbroek. Nous avions nos habitudes au Club Prince Albert et nos assemblées générales et nos banquets s'y sont toujours bien déroulés.

Mais l'anxiété fut vite dissipée. Le "Ranch" où allait se dérouler l'assemblée générale statutaire était aménagé selon nos plans, le café et les biscuits attendaient les participants. Plus tard, l'apéritif et le repas répondirent à notre attente. Même la sole "bien cuite" pour notre charmant vétéran, Victor Winants, n'avait pas été oubliée.

Bravo à tous le personnel du mess.

Plusieurs personnalités nous ont honoré de leur participation: le Lieutenant-Général aviateur et Madame Vanhecke, Madame Henry, le Général et Madame Chenet nos fidèles amis français, Dominique Weibel qui avait fait le déplacement de Suisse et dont la verve fit le bonheur de l'audience, Camille Montaigu, notre nouveau membre d'honneur luxembourgeois, le Général-Major Médecin Evrard et le Colonel aviateur et Madame Van Eeckhoudt dont nous étions les hôtes.

Nous leur adressons nos plus vifs remerciements.



Nouvelles de l'association - Nieuws van de vereniging

Bienvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

Admissions du 14 février 1996 - Toelating van 14 februari 1996

LEJEUNE Charles

Breveté pilote d'avion en 1932 par l'Administration de l'Aéronautique (403/266)

Parrains: Léon Branders et Hubert Mojet

de SMET José

Breveté pilote d'avion en 1963 en République du Congo (Léopoldville)

Parrains: André Dillien et Antoine Gaye

Admission du 13 mars 1996 - Toelating van 13 maart 1996

HUGE Franz

Breveté pilote de planeur le 26.3.1953 par l'Aéro-Club de Belgique

Parrains: André Dillien et Hubert Mojet

★

Celle qui nous a quitté - Diegene die ons verlaten heeft

Comtesse Anne de Bousies (la date du décès n'est pas connue)

Le mot du Trésorier - Het woord van de Schatbewaarder

Vous n'avez pas encore payé votre cotisation cette année. Petit oubli!

Réparez-le vite. Merci.

U hebt uw lidgeld dit jaar nog niet betaald. Klein vertegelheid!

Herstel het vlug. Dank U.

Compte n° - Rekening nr: 000-0356122-35 Vieilles Tiges

500 Fr pour les membres ordinaires/voor de gewone leden

200 Fr pour les veuves/voor de weduwen

BASTIN, L.

DE SMETH, G.

BODINAUX, O.

BOEL, C.

CAPRON, F.

CLAYES, P.

COLLINET, R.

DAUWE, R.

DAVID, J.M.

DEBRUYN, J.

DECOCK, A.

DE GROOTE, W.

DEKNOP, M.

de LIGNE, A.

de RAIKEM, J.

DIEU, G.

DRION

DULIEU, A.

ENGELS, F.

FLAMION, M.

GOBIN, A.

GUFFENS, J.

HANZE, G.

HEUVELMANS,

HUE, A.

KAYSER, F.

LACOSTE, J.

LAVIGNE, J.

MIGLIAVACCA, T.

MULLER-HARRIAGA

NOIRHOMME, R.

PAX-PIETTE, H..

PESCHE, L.

PESSENDORFER, C.

TERLINDEN, M.

TRIEST, J.

VANDENBROECK, A.

VAN DYCK, F.

VAN HOREN, R.

VAN VRECKEM, F.

VERMEIREN, J.P.

VERPOORTEN, F.

WAUTIE, F.

Mesdames BRASSEUR, DELORI, DE MAN, FOSSION, KINET, LELARGE,
LENOIR, NOTTET, POWELL, REMI et THONON.

Programme des réunions, voyages et cérémonies en 1996
Programma van de vergaderingen, reizen en ceremonies in 1996



Rappel - Herinnering

Notre déjeuner mensuel à lieu tous les deuxièmes mercredis du mois (sauf en août)
à 12.00 heures à la Maison des ailes
*Ons maandelijks middagmaal heeft plaats ieder tweede woensdag van de maand
(behalve in augustus) om 12.00 uur in het Huis der Vleugels*

Samedi 11 mai - Zaterdag 11 mei

Cérémonie à Vroenhoven. Informations dans ce bulletin
Plechtigheid te Vroenhoven. Inlichtingen in deze bulletin

Mercredi 5 juin - Woensdag 5 juni

Visite d'un ancien site de lancement de V1 à Eperlecques-Calais. Informations et formalités
d'inscription dans ce bulletin.
*Bezoek aan een oud V1 raketinstallatie te Eperlecques-Calais; Inlichtingen en
inschrijvingsformulier in deze bulletin.*

Samedi 6 juillet - Zaterdag 6 juni

Meeting aérien de la Force Aérienne à Koksijde. Quelques cartes gratuites pour la tribune
seront disponibles au secrétariat de l'association vers la mi-juin.
*Vliegmeeting van de Luchtmacht in Koksijde. Enkele gratiskaarten voor de tribune zullen
beschikbaar zijn in het secretariaat van de vereniging omstreeks half-juni*

Mercredi 14 août - Woensdag 14 augustus

Réunion annuelle à l'aérodrome de Namur-Temploux. Toutes les informations paraîtront dans le
bulletin N° 3/96 de la mi-juillet.
*Jaarlijksevergadering op het vliegveld van Namur-Temploux. Alle inlichtingen zullen
medegedeeld worden in de bulletin Nr 3/96 van half-juli.*

Dimanche 25 août - Zondag 25 augustus

Cérémonie à Jalhay et au Tigelot. Informations dans le bulletin N° 3/96.
Plechtigheid te Jalhay en Tigelot. Inlichtingen in de bulletin Nr 3/96.

Mercredi 4 septembre - Woensdag 4 september

Visite du Charbonnage de Blégny avec croisière sur la Meuse entre Liège et Visé. Programme
complet dans le bulletin N° 3/96.
Bezoek aan de Koolmijn van Blégny met een boottocht op de Maas tussen Liège en Visé.

Samedi 7 et dimanche 8 septembre - Zaterdag 7 en zondag 8 september

Meeting aérien de la Force Aérienne à St Truiden à l'occasion de la fermeture de la Base.
Entrée gratuite
*Vliegmeeting van de Luchtmacht te St Truiden ter gelegenheid van de sluiting van de Basis.
Ingang gratis*

Vendredi 1er novembre - Vrijdag 1ste november

Cérémonie à la Pelouse d'honneur au Cimetière de Bruxelles. Cette année, la Pelouse sera
complètement rénovée par les soins de l'Etat-Major de la Force Aérienne. (Le Président de
notre association est par tradition, président du Comité de la Pelouse d'honneur).
*Plechtigheid op het Grasperk van de Kerkhof van Brussel. Dit jaar, het Grasperk zal volledig
gerenoveerd zijn door de Staf van de Luchtmacht. (De Voorzitter van onze vereniging is per
traditie ook voorzitter van het Comité van het Grasperk).*

Le 5 juin, nous organisons un voyage dans le Pas-de-Calais
Op 5 juni, organiseren wij een reis naar de Pas-de-Calais

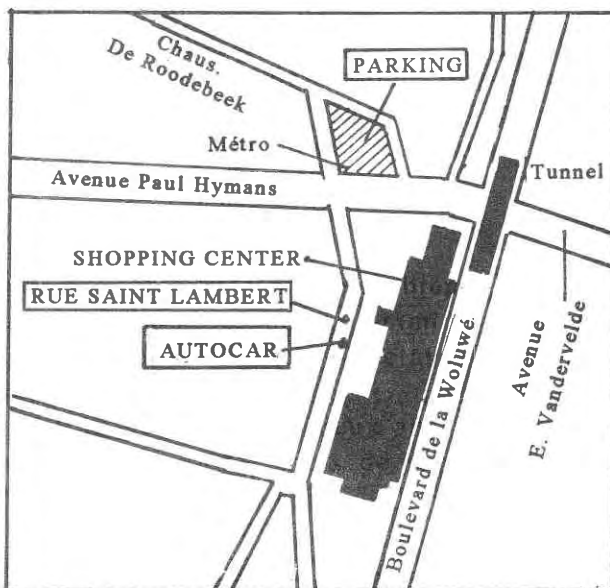
Programme: Visite d'anciens sites de lancement de V1 et V2 près de St Omer

Programma: Bezoek aan de ouder ligging van de lancering van V1 en V2 naast St Omer

- **BOURBOURG:** ancien site de lancement de V1 (Bois des Huit Rues).
- **HELFAUT-WIZERNES:** visite de la coupole d'un site.
- **EPERLECQUES:** ancienne ville romaine à 10 km au nord-ouest de St Omer, devenue au moyen âge, capitale d'une châtellerie importante des comtes de Flandres. C'est là que les Allemands construisirent entre mars et septembre 1943, un site pour lancement de V2. Visite d'un bunker géant de 75m de long, 40m de large et 22m de hauteur, dont 11m sous terre.
- Visite d'une distillerie artisanale à Houlle.
- Rencontre avec le maire de Watten, Monsieur Jean-Marie Harlay.

Le déjeuner sera pris à Houille à "La Ferme de Loisel", après la visite de la coupole à Helfaut-Wizernes.

- Prévoir des chaussures de marche, un lainage (pour le bunker), une lampe de poche et ... un parapluie.
- Voorzie stapschoenen, een warme trui (voor de bunker), een zaklampje en ... een regenscherm.
- Toutes les visites des sites seront commentées par M. Hubert de Mégille, responsable du bunker d'Eperlecques.



HEURE DE DEPART - UUR VAN VERTREK:
08.00 Hr

OU - WAAR?: rue Saint Lambert, à l'arrière du Shopping Center de Woluwe St Lambert (voir plan)

Parking: dans la rue ou au parking STIB

Métro: ligne/lijn 1B, station Roodebeek

PRIX-PRIJS: 1.500 Fr

Comprenant l'autocar, la gratification du chauffeur, toutes les visites et le déjeuner (1/3 vin compris)

PARTICIPATION-DEELNAME

Uniquement par chèque barré libellé à l'ordre de **VTB-Jourez** à envoyer avec la souche ci-dessous.

Uitsluitend door een gekruiste cheque uitschrijven aan **VTB-Jourez** te sturen met het strookje onderaan.

----- ✂ -----
A envoyer à Charles Peyrassol (AVANT LE 10 MAI)
rue Cayershuis 7
1200 BRUXELLES - Téléphone 02/771.12.48

Prière me réserver ... place(s) pour le voyage à Eperlecques le 5 juin.
Gelieve mij ... plaats(en) te voorbehouden voor de reis naar Eperlecques op 5 juni.

Je joins un chèque barré de Fr, libellé à l'ordre de VTB-Jourez.
Ik voeg een gekruiste cheque van Fr., uitschrijven aan VTB-Jourez.

NOM:

Prénom:

Vroenhoven

La traditionnelle cérémonie d'hommage aux aviateurs militaires belges tombés au cours de la mission de bombardement des ponts du canal Albert, le 11 mai 1940, aura lieu le samedi 11 mai prochain à 11h00 au pont de Vroenhoven.

Le rassemblement se fera sur le parking à côté de l'église à 10h30.

Après la cérémonie, une réception sera offerte dans la salle paroissiale, par notre association et par le Vaderlandslievende Vereniging voor Vergeten Oorlogsherdenkingen en Vervallen Oorlogsmonumenten Mopertingen.

Le Président de notre association et les deux survivants de l'opération, Alex Binon et Jacques Dôme, vous y invitent cordialement.

ooo

De traditionele huldeplechtigheid aan de Belgische militaire vliegers gevallen met het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal op 11 mei 1940, zal plaats hebben op zaterdag 11 mei 1996 te 11.00u. aan de brug van Vroenhoven.

De verzameling van de deelnemers heeft plaats op de parking naast de kerk om 10.30u.

Na de plechtigheid zal een receptie aangeboden worden in de parochiezaal door onze vereniging en door de Vaderlandslievende vereniging voor Vergeten Oorlogsherdenkingen en Vervallen oorlogsmonumenten Mopertingen.

De voorzitter van onze vereniging en de twee overlevende, Alex Binon en Jacques Dôme, nodigen U vriendelijk uit.

Une brasserie artisanale de lambic encore en activité à Anderlecht

Si l'on pousse la porte du 56 rue Gheuse à Anderlecht, on se retrouve un siècle en arrière. C'est en effet en 1900 que Paul Cantillon commença le brassage de lambic et de gueuze. Aujourd'hui, c'est la famille Van Roy-Cantillon qui perpétue la tradition. Outils, machines et procédé de fabrication sont d'époque. Des cuves en cuivre rouge, des tonneaux parfois plus que centenaires et des remparts de bouteilles plantent le décor de la brasserie familiale. C'est cette porte qu'un groupe de "Vieilles Tiges" poussa le 14 mars dernier, à l'instigation de Jacques Roeland-Helman.

Les progrès techniques et la science brassicole ont permis le développement des grandes brasseries dans le monde. Les bières, qu'elles soient de fermentation haute ou basse, sont contrôlées ou dominées par l'industriel. La volonté des groupes brassicoles est de présenter au public le plus large possible, une bière au goût invariable et facile.

La subordination de la bière aux brasseurs est cependant récente. Elle est en effet liée à l'époque (1880) où d'éminents microbiologistes, tels Louis Pasteur et le danois Hanssen, donnèrent aux brasseurs la possibilité d'inoculer au moût sucré des souches de levures sélectionnées.

A Bruxelles, une petite entreprise familiale, la Brasserie Cantillon, témoigne toujours du procédé traditionnel de brassage, c'est-à-dire, la fermentation spontanée.

Suivons dans le détail les différentes opérations qui donneront naissance à une bière fabuleuse, hors du temps, la "gueuze-lambic traditionnelle". Tout commence sur un grenier où s'empilent des sacs de froment, d'orge malté et des ballots de houblon suranné. Le froment est un grain cru, tandis que l'orge vient de la malterie où il a subi le maltage. Cette opération a pour but de transformer l'amidon en sucre simple ou assimilable.

Après un concassage minutieux, on obtient une mouture prête au brassage. La mouture est précipitée et mélangée à de l'eau chaude dans une cuve matière. Si de nos jours, le brassage est entièrement mécanique, le temps n'est pas loin où le brassage de l'eau et de la matière était réalisé par les hommes à l'aide de fourquets, sorte de pelle découpée. (Ces hommes devaient développer une grande force de bras, d'où le mot brassage).

Pendant l'opération de brassage, l'amidon se liquéfie sous l'action d'enzymes qui le transforment en sucres à la température de 72°C. C'est le moment de la séparation des matières liquides et solides du brassin. Le moût est récupéré par filtration et envoyé vers des cuves de cuisson. Les matières solides qui subsistent sur le fond de la cuve matière sont appelées drêches et récupérées pour l'alimentation du bétail.

Voici le temps de la cuisson. De belles cuves en cuivre rouge accueillent le moût sucré. C'est le moment du houblonnage. La brasserie utilise des houblons très secs (vieux de trois ans au moins) afin qu'ils n'apportent pas trop d'amertume au moût. Le houblon jouera un rôle essentiel dans la conservation de la "gueuze-lambic". La cuisson provoque la stérélisation complète du moût et, par l'évaporation, en réduit considérablement le volume initial. Cela a pour conséquence une augmentation de la concentration sucrée et on déterminera ainsi le futur degré d'alcool de la bière.

C'est au stade suivant qu'éclate toute la différence entre la fabrication de la gueuze-lambic traditionnelle et celle des autres bières. L'air tellement redouté par les brasseurs de basse et de haute fermentation devient l'allié du gueuzier. Voyons dans quelles conditions se déroule ce véritable miracle.

Le moût refroidit dans un bac refroidisseur de très grande surface et de très faible hauteur. Cette forme est tout à fait fonctionnelle et favorise à la fois le refroidissement et le contact avec l'air. Le moût doit atteindre 18°C en fin de nuit. Un tel refroidissement ne s'obtient qu'en saison froide et détermine ainsi dans le temps l'époque de brassage qui s'étale de fin octobre à début avril. La saison froide est également favorable au bon ensemencement du moût grâce à une multitude de ferments véhiculés par l'air. On considère que la fécondation du moût stérile par des levures sauvages débute aux environs de 40°C

En travaillant ainsi, le brasseur bruxellois devient un témoin vivant d'un procédé séculaire de brassage et Marcel Gocar de déclarer: *"De nos jours, il est stupéfiant de retrouver à cinq mille ans d'intervalle au pays de la bière en Belgique, dans la seule région bruxelloise, une fabrication traditionnelle ayant le même concept de brassage suivi d'un phénomène identique de fermentation spontanée que la Sikaru sumérienne"*. Cette citation met en évidence la valeur culturelle et historique d'une telle tradition.

L'homme a donc usé de sa science pour élaborer un moût sucré, houblonné et stérile. L'air est intervenu pour féconder le moût par les levures sauvages véhiculées par le vent; c'est le moment où l'homme et la nature deviennent complices. Ils vont vivre en symbiose et leur étroite union va donner naissance à une boisson fabuleuse, un vin de céréales, portant l'appellation non protégée de "Lambic". Finis les cuves en cuivre rouge, la vieille pompe à moût et les axes de transmission, le décor change ...

Et cependant, la première fermentation bien apparente est suivie d'une transformation lente des sucres qui va durer trois ans. Durant le temps de vieillissement, on ne pratique pas l'ouillage (remplissage des fûts afin d'éviter le contact avec l'air). Comme l'évaporation à travers le bois est très importante, le volume de bière diminuera régulièrement pour passer de 650 litres à 500 litres environ.

Si l'on sait que l'air devient le pire ennemi du Lambic après avoir contribué à sa fécondation au bac refroidisseur, on pourrait craindre pour sa bonne évolution. Il n'en est rien. A l'instar du Vin Jaune d'Arbois, du Château Chalon ou du Xérès, le Lambic va produire des levures en surfaces qui formeront un véritable bouclier de protection et détermineront aussi le goût caractéristique du vieux Lambic.

A la dégustation, on constate que le Lambic est un véritable vin de grain ou bière tranquille. Il peut se boire tel quel mais sa consommation est devenue très rare. Après avoir élevé ses Lambics comme un vigneron, le brasseur va se muer en assembleur champenois. Le Lambic est au Vin Blanc ce que la Gueuze est au Champagne.

La gueuze, boisson pétillante et moussante, est obtenue par véritable champagnisation. Il s'agira d'assembler plusieurs Lambics de millésimes différents (de un à trois ans) qui constitueront un mélange harmonieux et respectant les caractéristiques générales des Gueuzes de la brasserie.

Les Lambics d'un an et d'un peu moins de deux ans refermentent en bouteilles et donnent naissance à la Gueuze après cinq à six mois de cave. Cependant, pour faire une bonne gueuze, il faudra attendre au minimum un an de bouteille. A ce moment, son atténuation sera pratiquement 100% et voilà la seule bière possédant le privilège d'être une boisson pour diabétique, puisque ne contenant plus de sucres.

Afin d'étoffer leurs gammes de bières, les brasseurs faisaient macérer des fruits dans leur Lambic. Il s'agissait de cerises surettes et acides (variété griotte) et des framboises. Ces bières étaient, tout comme la Gueuze, de goût aigrelet et acide. Dans les estaminets de la région bruxelloise, les consommateurs de ces bières recevaient en accompagnement deux morceaux de sucre et un pilon (appelé "stoemper" en bruxellois). C'était l'époque où les buveurs de bière étaient libres d'adoucir leur Gueuze et autre Kriek (mot flamand qui désigne une variété de griotte) ou de les consommer telles quelles.

Si de nos jours, les bières dites à fruit sont toutes sucrées, pasteurisées et aromatisées, chez Cantillon, la fabrication des Kriek et Framboise a conservé toute son authenticité. Bruxelles possède incontestablement l'exclusivité mondiale d'un procédé de fabrication de la bière, un tel patrimoine mérite d'être préservé.

Une association culturelle "Musée Bruxellois de la Gueuze" fut créé en 1978 et, par des activités comme des visites guidées, des expositions et des conférences, elle protège et promeut ce fleuron de la brasserie belge.

Les Ailes d'Esculape - Une histoire de la Médecine aéronautique au service de la Force Aérienne

Pour les membres de notre association issus de la Force Aérienne, il ne faut plus présenter le Général-Major Médecin Evrard. Souvenez-vous, après l'épreuve qu'il nous faisait passer dans le caisson à dépression quand il fut nouvellement installé, il regagnait le second étage de "VAS" à la caserne Major Gêruzet en escaladant les marches des escaliers deux par deux sans la moindre trace d'essoufflement, alors que certains d'entre nous regrettaient amèrement l'absence d'ascenseur.

Il est l'auteur d'un livre dont le titre est l'intitulé de cet article et qui est préfacé par le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant-Général Aviateur Vanhecke.

Le récit commence en 1910, à la naissance de l'Aviation Militaire Belge. Il décrit au fil des années, jusqu'en 1974, le rôle important que joua la médecine aéronautique dans la protection de son personnel navigant.

L'ouvrage comporte quatre parties où se répartissent huit chapitres correspondant à des périodes bien délimitées dans l'évolution de l'aviation militaire en Belgique. Ce sont:

Première partie: 1903 - 1919

Chapitre I. Des précurseurs à la fin de la première guerre mondiale.

Deuxième partie: 1919 - 28 mai 1940

Chapitre II. L'installation de l'Aéronautique militaire en Belgique et en Allemagne occupée (1919 - 1923).

Chapitre III. Le Service de Santé de l'Aéronautique militaire de 1923 à 1928.

Chapitre IV. Le Service de Santé de l'Aéronautique militaire de 1928 au 28 mai 1940

Troisième partie: juin 1940 - 15 octobre 1946

Chapitre V. Les médecins de la Section belge de la Royal Air Force.

Quatrième partie: 15 octobre 1946 - 2 mars 1974.

Chapitre VI. Le Service de Santé de la Force Aérienne avant la création de l'OTAN (15 octobre 1946 - 3 avril 1949)

Chapitre VII. Le Service de Santé de la Force Aérienne depuis la naissance de l'OTAN jusqu'à mars 1974.

Chapitre VIII. Epilogue.

Dans chacun des chapitres, les trois axes selon lesquels l'auteur décrit et analyse les événements sont:

- a. la sélection et la surveillance médicales du personnel navigant.
- b. les recherches en physiologie et médecine aéronautiques; l'instruction des médecins et du personnel navigant;
- c. les médecins et le Service de Santé dans les Bases aériennes.

Les descriptions consacrées aux matières purement médicales dans le cours de cette histoire sont précédées et encadrées par un exposé succinct des activités et opérations aériennes et du matériel aéronautique de la période étudiée afin de montrer l'intégration de la médecine aéronautique dans le milieu opérationnel du moment.

Cent-vingt références bibliographiques, un index des noms géographiques et un index des noms de personnes facilitent le travail du lecteur et de l'historien qui consulteront l'ouvrage pour leur documentation et leurs recherches.

Le livre est édité par la Société belge d'Histoire de la Médecine. Musée de la Médecine. Hôpital Erasme. 808, route de Lennik à 1070 Bruxelles.

Il est en vente au secrétariat (Madame Gasparon - téléphone 02/555.34.31). Son prix est de 800 francs (+ 100 francs de frais de port) à verser au compte n° 001-2811564-95.

Bref historique des réglementations et des critères appliqués aux aviateurs militaires belges

par le Docteur Edgard Evrard, Général-Major e.r.

C'est toujours avec un sentiment d'appréhension, voire d'anxiété, que l'aviateur militaire ou civil, quelles que soient ses années de service aérien, se présente devant les médecins pour subir l'examen périodique d'aptitude auquel il est réglementairement astreint.

Ce sentiment est compréhensible et naturel. Les conséquences qu'entraîne la découverte d'un motif d'inaptitude, temporaire ou définitive, peuvent être redoutables pour la poursuite de sa carrière.

Certes, l'aviateur sait que des réglementations analogues existent dans toutes les aviations, militaires et commerciales, des Etats de notre monde et qu'un effort de standardisation est en cours. Il sait aussi que toute décision prise à son égard par les autorités nationales repose sur une base juridique. Mais le texte du règlement présente une formulation technique utilisant un vocabulaire médical dont l'aspect revêche ou mystérieux offre peu d'attrait à une prise de connaissance approfondie, quand tout va bien ...

L'histoire de la réglementation appliquée aux aviateurs militaires belges est rarement évoquée par eux d'une manière précise. C'est qu'en réalité très peu d'entre eux la connaissent. Elle est cependant étroitement liée à l'histoire de la Force Aérienne.

L'ayant vécue sans interruption à partir de 1936, il m'aurait été difficile de répondre négativement à une demande du Bureau des Vieilles Tiges d'en faire le récit, en ce cinquantième anniversaire de la naissance de la Force Aérienne. Je retracerai donc les faits saillants de cette histoire, en la débarrassant de ses aspects administratifs et techniques auxquels s'attache toujours un aspect rebutant... Je me bornerai au déroulement des circonstances qui forment le tissu de cette histoire.



L'aviation militaire belge naquit en 1910. Le général Hellebaut, ministre de la Guerre, reçut son baptême de l'air le 7 juillet 1910 à Kiewit, près de Hasselt. Il effectua deux vols à bord d'un avion Henri Farman, piloté par le Chevalier Jules de Lamine. Il en revint convaincu de l'utilité de l'avion pour les missions d'observation et de réglage des tirs. Il décida d'acquérir un biplan Farman et demanda au chevalier de Lamine de former les premiers officiers aviateurs de notre armée.

Où pouvait-on placer cet embryon d'aviation militaire? Il existait déjà, depuis plusieurs années, à Brasschaat, une "Compagnie d'ouvriers et aérostiers" qui relevait du génie; elle possédait quatre ballons, utilisables à des fins militaires.

Le Ministre de la Guerre chargea le chef de cette unité, le capitaine-commandant Le Clément de Saint-Marc, "d'établir des propositions pour l'achat sans retard d'un aéroplane et d'assurer l'instruction, comme pilote, de l'officier de sa compagnie qui s'offrirait volontairement à cet effet".

Cet officier fut le lieutenant Georges Nélis. Celui-ci, après un premier apprentissage à Kiewit, fut envoyé à Mourmelon (France) où il obtint son brevet, le 21 décembre 1910. Un officier qui appartenait aussi au Génie, le lieutenant Pierre Lebon, fut à la même époque, envoyé à Kiewit pour conquérir le brevet.

De leur côté, deux officiers de cavalerie, les sous-lieutenants Robert Dhanis et Emmanuel Brone, avaient également demandé, proprio motu, au chevalier de Lamine de les admettre comme candidats pilotes, en dehors de toute désignation officielle. Cela n'était évidemment pas très réglementaire. Mais, après avoir conquis leur brevet, ces deux officiers furent mutés à la compagnie d'ouvriers et aérostiers.

Tels furent les quatre premiers aviateurs militaires brevetés qui furent rattachés à la compagnie d'ouvriers et d'aérostiers.

Par Arrêté ministériel en date du 18 février 1911, le Ministre de la Guerre, "désireux d'utiliser les services des aéroplanes dans l'intérêt de la défense du pays, décide de créer, auprès de la compagnie d'ouvriers et d'aérostiers, une école d'aviation militaire destinée à dresser le personnel aviateur en vue de sa mission spéciale".

Les officiers, désireux de suivre les cours qui devaient s'ouvrir "vraisemblablement dans le courant d'avril, seraient choisis de préférence parmi ceux ayant obtenu le brevet de pilote-aviateur délivré par l'Aéro-Club Royal de Belgique". L'Arrêté ministériel n° 8279 du 20 juin 1911, octroya aux aviateurs une indemnité mensuelle de 350 francs.

L'école d'aviation militaire commença ses activités à Brasschaat à la période prévue et le commandant Emile Mathieu, lui aussi du Génie, en devint le chef. L'école fut dotée d'un biplan Henri Farman, à moteur rotatif Gnôme de 50 chevaux.

En 1913, le comte de Broqueville, ministre de la Guerre, sépara l'aviation du corps de l'aérostation avec lequel elle cohabitait jusqu'alors.

Le 16 avril 1913, le roi Albert I signa un Arrêté qui établissait une "Compagnie d'aviateurs chargée d'assurer le service de l'aviation militaire en Belgique".

Cette compagnie comprenait:

- une Ecole;
- un certain nombre d'escadrilles formées chacune de quatre avions et de quatre équipes de deux officiers (un pilote et un observateur);
- un Centre principal d'aviation.

Cette compagnie d'aviateurs, dont le parc et l'école avaient été placés à Brasschaat, occupa également le terrain de Kiewit à partir du 1er juin 1913. Ce fut là le siège des deux premières escadrilles de la compagnie d'aviateurs.

Celle-ci fut équipée d'avions Farman H.F.3, fabriqués en Belgique sous licence. Sa première utilisation militaire eut lieu au cours des grandes manoeuvres de 1913, auxquelles participèrent les deux escadrilles.

La compagnie des aviateurs ne possédait pas de médecin. On s'adressait en cas de besoin aux médecins militaires de l'infirmerie du camp de Brasschaat ou à un médecin civil du voisinage. Le matériel de secours se limitait à un coffre plus ou moins bien garni, dont les possibilités de soins s'arrêtaient aux blessures légères sans importance.

Plus tard, un médecin de l'artillerie de Brasschaat fut détaché en permanence à l'école d'aviation pour en assurer le service médical. Mais, à la déclaration de la guerre, le 4 août 1914, il rejoignit immédiatement son unité d'origine.

L'aviation militaire, à cette date, comprenait les unités suivantes:

1. le Parc de Brasschaat, complètement réorganisé;
2. les 1ère et 2ème escadrilles, entièrement équipées et chargées de missions de reconnaissance;
3. les 3ème et 4ème escadrilles, en voie d'organisation.

Les équipages regroupaient 37 pilotes et observateurs, sous les ordres du commandant Emile Mathieu, qui s'était choisi comme adjoints techniques, les lieutenants Nélis et Bronne. L'aviation militaire, le 4 août 1914, entra en campagne sans médecin: les instructions réglant l'organisation de l'Armée n'en avaient prévu aucun.

En ce qui concerne la sélection médicale du personnel navigant, il n'y eut, entre 1910 et 1914, à l'armée belge, aucun critère d'aptitude au pilotage. Le recrutement se faisait principalement parmi les officiers issus de l'école militaire où les conditions physiques d'admission et l'entraînement étaient particulièrement sévères. Les candidats retenus étaient censés posséder largement les qualités intellectuelles et physiques nécessaires. L'aviation exerçait beaucoup d'attraction sur les officiers de cavalerie. C'étaient en général, des sportifs convaincus, alliant traditionnellement le goût du risque à la recherche d'une certaine forme de panache. La plupart estimaient que l'équitation militaire, telle qu'on la pratiquait alors, présentait beaucoup plus de dangers qu'un atterrissage en campagne, en cas de panne inopinée, ou qu'un accident sur l'aérodrome où l'on "cassait du

bois" par prise de contact trop brutale avec le sol. L'expérience leur donna généralement raison.

En l'absence de critères médicaux, il existait néanmoins des conditions de nature "administrative". Une condition d'admission imposait que l'officier eût au moins un an de service actif. Une autre exigeait que le candidat aviateur fût célibataire et qu'il le restât pendant son appartenance à la compagnie des aviateurs. Ce fut seulement au début de 1914 qu'un officier de l'aviation militaire put se marier par autorisation exceptionnelle du roi Albert I. Il s'agit du lieutenant Arsène Demanet. Ayant appris que le roi séjournait au château de Ciergnon, il décolla de Brasschaat et, de sa propre initiative, alla atterrir dans un pré du domaine royal. Le Souverain ne résista pas à la curiosité qu'éveillait cet incident imprévu. Il rencontra le lieutenant Demanet. Celui-ci lui présenta sa requête de mariage et obtint satisfaction.

En dépit de la passivité qui régnait en Belgique sur la question des critères médicaux d'aptitude des aviateurs militaires, cette matière éveilla, durant cette période, beaucoup d'attention dans les sphères médico-militaires des grandes armées étrangères.

En Allemagne, c'est déjà en 1910 qu'est publiée la première réglementation officielle établissant les critères d'aptitude relatifs aux aviateurs militaires. En France, le 2 septembre 1912, paraît une circulaire ministérielle qui stipule les conditions d'aptitude physique spéciale à exiger des pilotes d'avions et de dirigeables, sous forme d'un additif à l'instruction sur les conditions d'aptitude au service militaire. C'est en cette même année que sont délivrés les premiers brevets de pilote militaire. La circulaire de 1912 sera complétée par une autre circulaire ministérielle datée du 23 janvier 1914.

En Grande-Bretagne, c'est aussi en 1912 qu'est créé le Royal Flying Corps. A cette occasion, paraît la réglementation médicale déterminant les critères d'aptitude pour accéder au personnel navigant

En cette même année, le 2 février 1912, le département de la Guerre des Etats-Unis édicta les premières instructions concernant l'examen médical des candidats pour le service de l'aviation.

La Russie et l'Italie suivent la même voie et font paraître une réglementation médicale déterminant les critères d'aptitude des aviateurs.

↑

Dès qu'éclate la première guerre mondiale, les médecins des aviations en présence se trouvent confrontés à de nombreux problèmes. Le plus immédiat et le plus important est celui de l'affinement des critères physiques de sélection pour le service aérien. Puis, se posent ceux de l'altitude, du froid, de la fatigue, des accidents, des équipements protecteurs. Des travaux remarquables sont entrepris dans les services de santé français, britannique, allemand et italien.

Date mémorable dans l'histoire de la médecine aéronautique, c'est en octobre 1916 qu'est officiellement créée la première commission médicale d'aptitude du Royal Flying Corps en Grande-Bretagne. Trois médecins britanniques, le docteur G. Sutherland, cardiologue, le docteur A. Cheatle, neuro-psychiatre, et le major médecin E.G.R. Lithgow, qui possède une bonne expérience du "milieu" de l'aviation, en sont les membres constitutifs. Ils ont pour mission "d'effectuer la sélection médicale des aviateurs et de prendre toutes les décisions relatives à l'inaptitude définitive ou temporaire des aviateurs blessés, fatigués, atteints d'anxiété ou frappés d'un trouble psychique incompatible avec le service aérien".

A la fin de 1917, les services de santé britannique, français, allemand, italien, disposent de départements médicaux qui sont des parties intégrantes de leur corps d'aviation. Et en 1918, il en est de même pour le Service de santé américain.

Pendant la première guerre mondiale, les autorités militaires et médicales de notre Armée méconnaissent totalement cette nouvelle matière médicale ou du moins, ne lui prêtèrent pas assez d'intérêt. Force est de constater que les quelques jeunes médecins militaires, désignés comme médecins de cantonnement sur les terrains d'aviation, ne furent pas orientés, dans leurs activités, vers des problèmes propres à l'aviation ou aux

aviateurs. Leurs missions se confondaient avec celles dévolues à tout médecin d'un quelconque cantonnement de l'arrière. En matière de sélection médicale, les autorités belges ne firent jouer aucun rôle aux officiers médecins sous leurs ordres, dans les examens mis en oeuvre pour déterminer l'aptitude médicale des candidats pilotes militaires. Aucun praticien belge ne fut envoyé en stage d'initiation dans un organisme spécialisé des Alliés. Cependant, chez ces derniers, à la suite du nombre extrêmement élevé d'accidents mortels, des commissions d'aptitude (aircrew medical board) avaient été créées et effectuaient des examens médicaux répondant à des critères précis très stricts. En raison des équipements requis pour les épreuves fonctionnelles en usage, ces commissions médicales ne se trouvaient que dans des centres spéciaux et dans les écoles de pilotage. Les candidats pilotes belges furent entraînés dans les écoles d'aviation françaises ou britanniques, à leurs frais, puis ils passaient à l'école d'aviation d'Etampes, transférée à Juvigny en 1918. Là, ils étaient examinés par des médecins militaires français. Ils échappaient ainsi aux médecins militaires belges. Rien, semble-t-il, ne poussa les autorités du service de santé belge à spécialiser quelques-uns de ses médecins à l'effet de remplir une nouvelle fonction technique particulière, dépourvue de finalité thérapeutique. Leurs préoccupations étaient essentiellement braquées sur la traumatologie de guerre, la lutte contre les épidémies et la pathologie du soldat dans les tranchées. Les circonstances favorisaient leur incuriosité. Quant au manque d'initiative du Commandement de l'Aviation militaire de cette époque, on pourra invoquer que l'aviation n'était que la cinquième arme, d'une importance très mineure aux yeux de l'Etat-Major Général de l'Armée et des autorités militaires chargées des problèmes de personnel. Et puis, des services alliés se chargeaient des questions de sélection. Dès lors, pourquoi s'en préoccuper?

Quand les armes se turent en novembre 1918, les nouvelles réalités de la guerre aérienne s'étaient imposées. Mais leurs implications médicales liées aux caractéristiques de l'avion, à sa conduite, à ses performances, à la sélection des aviateurs et au contrôle périodique de leur aptitude n'avaient pas encore été prises en compte par les autorités militaires et médico-militaires belges, malgré leur évidence irrécusable.

À suivre - Droits de reproduction réservés

Beknopte geschiedenis der reglementering en waardemeters toegepast op de Belgische militaire vliegers

door Dokter Edgard Evrard, Generaal-Majoor o.r.

Het is steeds met een gevoel van wantrouwen, zeg maar schrik, dat een militair en of burger piloot, wat ook zijn vliegervaring in jaren moge wezen, zich bij de geneesheer aanbied voor het periodiek onderzoek, hetgeen hem moet toelaten zijn beroep uit te oefenen.

Dit gevoel is verstaanbaar en natuurlijk. De gevolgen die een eventuele ongeschiktheid, tijdelijk of definitief, met zich zouden meebrengen brengen de voortzetting van zijn loopbaan in het gedrang.

Het is een feit, dat de vlieger weet dat soortgelijke reglementeringen bestaan in elk luchtvaartmidden zowel militair als commercieel, in elke Staat van onze wereld en dat men ijvert voor een standaardisatie. Hij weet ook dat elke beslissing genomen door de nationale autoriteiten in zijn opzicht, berust op een juridische basis. De tekst van het reglement echter, vertoont een technische formulering gebruik makende van een zulk danig medisch jargon, waarvan het stugge of geheimzinnig aspect zeker geen aanleiding kan geven tot het ontsluiten hiervan, als alles goed gaat ...

De geschiedenis van de reglementering toegepast aan de belgische militaire vliegers wordt zelden door hen met enige preciesheid opgeroepen. Het is een feit dat weinigen

onder hen hiervan op de hoogte zijn. Nochtans blijft zij vast verbonden aan de geschiedenis van de Luchtmacht.

Nauw verbonden met dit reglement en dit zonder onderbreking sinds 1936, zou het voor mij moeilijk zijn geweest de vraag te negeren van de "Vieilles Tiges" om een overzicht te geven, en dit ter gelegenheid van de 50e verjaardag van onze Luchtmacht. Ik zal me beperken tot de saillante feiten van deze geschiedenis en ze ontdoen van de administratieve en technische aspecten die er een eerder ontmoedigend aspect zou doen aankleven. Ik zal me dus beperken tot de omstandigheden die de kern van deze geschiedenis uitmaken ...



De militaire luchtvaart nam een start in 1910. Generaal Hellebaut, minister van Oorlog ontving zijn luchtdoop op 7 juli 1910 in Kiewit bij Hasselt. Hij maakte twee vluchten aan boord van een Henri Farman, gepiloteerd door Ridder Jules de Lamine. Na de vlucht was hij overtuigd van de gebruiswaarde van het vliegtuig wat betreft waarnemings opdrachten en het richten van het geschut. Hij besliste toen een tweedekker Farman aan te kopen en belaste ridder de Lamine tot het opleiden van de eerste officieren vliegers van het leger.

Waar zou men het best dit embryo van de militaire luchtvaart kunnen plaatsen? Sinds verschillende jaren bestond er reeds, en dit te Brasschaat een "Compagnie d'ouvriers et aérostatiers" ontstaan uit de genie; ze beschikte over vier ballons, bruikbaar voor militaire doeleinden.

De Minister van Oorlog belaste de bevelhebber van deze eenheid, kapitein-kommandant Le Clément de Saint-Marc, "een voorstel voor te leggen tot de aankoop, zonder verwijl, van een vliegtoestel en er de vliegopleiding van te laten verzekeren door een vrijwilliger, als piloot en officier van zijn eenheid".

Deze officier was luitenant Georges Nélis. Deze laatste zou een eerste kennismaking te Kiewit, gemuteerd worden naar Mourmelon (Frankrijk) waar hij zijn vliegbrevet zou halen op 21 december 1910. Een ander officier van de Genie, luitenant Pierre Lebon zou tijdens dezelfde periode naar Kiewit gezonden worden om er zijn brevet te behalen.

Van hunnerzijds zouden twee officieren van de cavalerie, onder-luitenant Robert Dhanis en Emmanuel Brone een aanvraag indien proprio motu, en dit zonder een officiële aanduiding, aan ridder de Lamine om hun op te nemen als kandidaat vlieger. Erg reglementair was dit niet, maar na het behalen van hun brevet werden deze officieren gemuteerd naar de "compagnie d'ouvriers et d'aérostatiers".

Dit zouden dus de eerste vier militaire vliegers zijn die de rangen van de "compagnie d'ouvriers et d'aérostatiers".

Met een Ministerieel Besluit op datum van 18 februari 1911, zou de Minister van Oorlog, "begerig om de diensten van de vliegtoestellen te gebruiken ten dienste van het vaderland beslissen, een militaire vliugschool op te richten bij de "compagnie d'ouvriers et d'aérostatiers" teneinde varend personeel op te leiden voor hun speciale opdracht".

Officieren die deze cursus wensten te volgen, en die hoogstwaarschijnlijk een start zou nemen tijdens de maand april, zouden met voorkeur gekozen worden tussen hen die het brevet van piloot-vlieger hadden behaald bij de Kononklijke Vliegclub van België. Bij Ministerieel Besluit Nr 8279 van 20 juni 1911, kregen de vliegers een toelage van 350 Fr per maand.

De militaire vliugschool van Brasschaat startte met zijn activiteiten op het voorziene tijdstip en kommandant Emile Mathieu, ook een Genie officier, werd de eerste bevelhebber. De school kreeg de beschikking over een tweedekker van het type Henri Farman, met een rotatie motor Gnôme van 50 paarden.

In 1913, zou de Graaf de Broqueville, minister van Oorlog de luchtvaart scheiden van de luchtscheepvaart die tot dan toe samen hadden gewoont.

Op 16 april 1913, zou Koning Albert I een Besluit tekenen tot de oprichting van een "Compagnie vliegers ten einde de dienst van de militaire luchtvaart in België te verzekeren". Deze compagnie bestond uit:

- een school;
 - een zeker aantal smaldelen die de beschikking kregen over vliegtuigen, en vier bemanningen van twee officieren (een piloot en een observator);
- een eerste Centrum van luchtvaart.

Deze vlieger compagnie, waarvan het park en de school gevestigd was te Brasschaat, zou ook het terrein van Kiewit bezetten vanaf 1 juni 1913. Het was daar dat de eerste twee smaldelen van de compagnie der vliegers zou zetelen.

De smaldelen werden uitgerust met Farmans HF3 onder licentie gebouwd in België. De eerste operationele opdracht vond plaats tijdens de manoeuvres van 1913, beide smaldelen namen er aan deel.

De compagnie der vliegers beschikte niet over een dokter. Indien nodig nam men contact op met een van de dokters van de infirmerie van het kamp te Brasschaat of zelfs met een burger dokter uit de onmiddellijke omgeving. In geval van nood beschikte men over een koffertje voorzien van een paar zaken die enkel konden soelaas brengen bij kleine brandwonden. Later werd er toch een dokter van een artillerie Regiment uit Brasschaat, gemuteerd naar de luchtvaart school op permanente basis teneinde de medische dienst te verzekeren. Toen op 4 augustus 1914 de oorlog uitbrak werd hij op staande voet naar zijn eenheid terug geroepen.

De militaire luchtvaart beschikte op die datum over de volgende eenheden:

1. het Park van Brasschaat, volledig gereorganiseerd;
 2. het 1ste en 2de smaldeel, volledig uitgerust voor observatie zendingen;
- het 3de en 4de smaldeel, in voorbereiding.

De bemanningen bestonden uit 37 piloten en observatoren onder het bevel van kommandant Emile Mathieu, die als technische adjuncten had gekozen voor de luitenant Nélis en Bronne. Op 4 augustus 1914 zou de militaire luchtvaart de veldtocht beginnen zonder dokter: de instructies die de organisatie van het Leger behelsden, hadden dit niet voorzien.

Wat betreft de medische selectie van het varend personeel, bestond er tussen 1910 en 1914 in het belgische leger, geen enkel criterium qua medische geschiktheid. Voor de rekrutering koos men tussen de afgestudeerden van de militaire school vermits er daar de toelatingsvoorwaarden qua fysiek en de verdere opleiding zeer strenge normen werden vereist. De kandidaten alzo weerhouden, werden verondersteld over voldoende intellect en de zo noodzakelijk fysische condities te beschikken. Officieren uit de cavalerie voelden zich toen zeer aangetrokken door de luchtvaart. Het waren in principe overtuigde sportievelingen, die door traditie de smaak van het risico verbonden met het streven naar een zekere vorm van overmoed. De meesten onder hen vonden dat de militaire rijkunst, die toen gepratikeerd werd meer risico's inhield dan een onverwachte buiklanding, of bij een ongeval op een vliegveld waarmee er brokken gemaakt werden bij het onzachte contact met de grond. De ervaring stelde hen meer dan eens in het gelijk.

Bij gebrek aan medische criteria bestonden er niettemin voorwaarden met een eerder "administratieve" grond. Bij één der aanvaardingsvoorwaarden werd verondersteld dat de officier minstens één jaar actieve dienst had. Een andere vereiste was dat de kandidaat nog vrijgezel was en zich er aan verbond niet in het huwelijk te treden tijdens zijn verblijf in de compagnie der vliegeniers. Begin 1914 kwam er verandering in toen een officier met uitzonderlijke toestemming van Koning Albert I in het huwelijk mocht treden. Het betrof luitenant Arsène Demanet. Toen deze laatste vernam dat de koning in het kasteel van Ciergnon verbleef, steeg hij op eigen initiatief op te Brasschaat, om vervolgens te landen op een weide van het koninklijk domein. De Soeverein kon zich niet weerhouden een zekere interesse te tonen bij dit onvoorziene voorval en had een onderhoud met luitenant Demanet. Deze laatste bracht de koning op de hoogte van zijn verzoek tot huwelijk en kreeg voldoening.

Ondanks de passiviteit die er in België heerste betreffende de criteria voor de medische geschiktheid van het varend personeel, werd er nochtans in de medische-militaire middens van de grote buitenlandse legers veel aandacht aan besteed.

Inderdaad werd er in 1910 reeds, en dit in Duitsland, een officiële reglementering voorgesteld dat zekere criteria tot de medische geschiktheid van de militaire vliegers vastlegde. In Frankrijk verscheen er op 2 september 1912, een ministerieel rondschrijven met bepalingen aan welke eisen van fysieke geschiktheid de piloten van vliegtuigen en luchtschepen moesten voldoen, dit met een bijvoegsel aan het onderricht betreffende de bekwaamheids voorwaarden voor de militaire dienst. Het was ook tijdens datzelfde jaar dat de eerste brevetten van militair piloot werden uitgereikt. Dit rondschrijven uit 1912 werd met een ander ministerieel rondschrijven vervolledigd op 23 januari 1914.

In Groot-Brittannië werd er in datzelfde jaar het Royal Flying Corps boven de doopvont gehouden. Bij deze gelegenheid verscheen er een medische reglementering die de geschiktheids criteria vastlegde die toegang verleende tot het varend personeel.

Ook in dat jaar, op 2 februari 1912 legde het departement van Oorlog der Verenigde Staten de eerste instructies vast betreffende het medisch examen die kandidaten tot luchtdienst moesten toelaten. Rusland en Italië volgden op hun beurt dezelfde weg.

↑

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werden de luchtvaart geneesheren geconfronteerd met talrijke problemen.. Het meest dringende en voornaamste was het aanpunten van de fysieke selectie criteria voor luchtdienst. Vervolgens werden het die van de hoogte, de koude, de vermoeidheid, de ongevallen en de beschermende kledij. Baanbrekend werk werd er verricht bij de franse, engelse, duitse en italiaans medische dienst.

Een memorabel datum in de geschiedenis van de luchtvaart geneeskunde werd oktober 1916 bij het oprichten van de eerste medische geschiktheids commissie van het Royal Flying Corps in Groot-Brittannië. Drie engelse geneesheren, dokter G. Sutherland cardioloog, dokter A. Cheatle neuro-psiater en majoor geneesheer E.G.R. Lithgow die een goede ervaring bezat over het "milieu" luchtvaart, zijn er de stichtende leden van. Hun opdracht bestaat uit 'de medische selectie van de kandidaat vliegers en het nemen van beslissingen betreffende de definitieve of tijdelijke geschiktheid van gewonde, vermoeide, door angst bezetten en of vliegers getroffen door een probleem in tegenstrijd met de luchtdienst".

Bij het einde van het jaar 1917, beschikken de medische diensten van Engeland, Frankrijk, Italië over een medisch departement geïntegreerd in het korps der luchtvaart. En in 1918 beschikt de medische dienst uit Amerika over hetzelfde korps.

Tijdens de eerste Wereldoorlog miskennen de militaire en medische autoriteiten van ons Leger deze nieuwe materie in zijn geheel of schijnen er geen interesse voor te hebben. Nog sterker is het te constateren dat jonge geneesheren aangeduid als kwartier geneesheren op de vliegvelden in hun activiteiten niet georiënteerd werden met de specifieke luchtvaartproblemen en deze van de vliegers. Hun zendingen verloren zich in het alledaagse van eender welk geneesheer bij de inkwartiering van de achterlinies. Wat betreft de medische selectie, lieten de belgische autoriteiten de geneesheren onder hun bevel, geen enkele rol spelen bij de ingestelde examens die de medische geschiktheid van de kandidaat vliegers moesten bepalen. Geen enkel belgisch practicus werd naar een initiëeringsstage gestuurd bij een gespecialiseerd organisme der Geallieerden. Intussen werd er bij deze laatsten, tengevolge van toegenomen dodelijke ongevallen een geschiktheidscommissie in het leven geroepen (aircrew medical board) die medische examens met precieze en zeer strikte criteria uitvoerden. Vermits men een gespecialiseerde uitrusting nodig had voor de medische proeven bevonden de commissies in speciale centra van de vliegscholen. De belgische leerling-piloten werden opgeleid in franse vliegscholen waar zich ook een belgische sectie bevond. In de eerste plaats was dat de vliegschool van Etampes gevolgd door die van Juvisy. Daar, werden ze enkel

onderzocht door een frans medisch militair team. Alzo ontsnapten ze aan de belgische militaire geneesheren. Niets inderdaad, zou de Belgische Dienst voor Gezondheid doen bewegen enkele van haar geneesheren een nieuwe functie te laten uitoefenen met een specifieke techniek, volgens haar verstoken van een geneeskundig doel! Hun bezorgheid spitste zich enkel toe op de oorlogstraumatologie, het gevecht tegen epidemiën en de ziekteleer van de soldaat in de loopgrachten. De omstandigheden favoriseerden hun onverschilligheid. Wat het gemis aan initiatief aangaat van het Opperbevel van de Militaire Luchtvaart van dat tijdperk kon men stellen dat de luchtvaart maar het vijfde wapen, van minimaal belang in de ogen van de Generale Staf van het Leger en de militaire autoriteiten belast met de problemen van het personeel. Wat meer was, de geallieerde diensten hielden zich bezig met de selectie problemen. Waarom zouden men er zich dan bemoeien?

Toen het wapengeweld stakte in november 1918, had de realiteit van de luchtoorlog zich opgedrongen. De medische betrokkenheid echter, verbonden aan het vliegtuig, de besturing, de prestaties, de selectie van de vliegers en de periodieke controle van geschiktheid werden nog niet in rekening genomen door de militaire autoriteiten en de belgische medische dienst, niettegenstaande een onwraakbare duidelijkheid.

Vertaling: Jan Govaerts

wordt vervolgd - Nadruk voorbehouden

**Qui est responsable de la mort
des 10 para-commandos à Kigali?**

**Wie is verantwoordelijk voor de dood
van 10 para-commandos in Kigali?**

Seule la création d'une commission d'enquête parlementaire pourrait lever les nombreuses incertitudes qui entourent l'assassinat des 10 para-commandos à Kigali le 7 avril 1994. Pour ébranler ceux qui nous gouvernent et refusent la commission demandée, nous avons besoin de vos signatures et celles de vos amis.

Alleen een oprichting van een parlementaire onderzoekcommissie eist die duidelijkheid moet brengen met betrekking tot de talrijke vraagtekens rond de dood van de 10 para-commandos in Kigali op 7 april 1994.

Om hen die ons regeren en weigeren om een onderzoekcommissie in te stellen aan te porren, hebben wij uw handtekening nodig en die van uw vrienden

Monsieur le Premier Ministre,
Messieurs les Présidents de Parti,

Mijnheer de Eerste Minister,
Heren Partijvoorzitters,

Nous vous demandons instamment de créer une commission d'enquête parlementaire sur les événements qui ont entraîné l'assassinat des 10 para-commandos.

Wij vragen U om onverwijld een parlementaire onderzoekcommissie op te richten betreffende de gebeurtenissen die geleid hebben tot de moord op 10 paracommandos

Très respectueusement,

Met bijzondere hoogachting,

PETITION - PETITIE

Nom et Prénom Naam en Voornaam	Adresse Adres	Signature Handtekening

RENYOYER A : Secrétariat des Vieilles Tiges de Belgique
TERUG TE STUREN AAN 4, Wijngaardstraat - 3290 DIEST

Nous avons adressé des vœux d'indéfectible attachement à Sa Majesté le Roi Albert II, à l'occasion de notre assemblée générale du 16 mars dernier. La Maison Militaire du Roi nous a fait parvenir la réponse suivante:

"Monsieur le Président,

A l'occasion de l'Assemblée Générale Statutaire de la Société Royale Les Vieilles Tiges de Belgique, vous avez tenu à témoigner votre fidélité au Souverain.

Le Roi s'est montré fort sensible aux sentiments d'attachement à la Dynastie ainsi exprimés et m'a chargé de vous faire part de sa profonde reconnaissance.

Sa Majesté vous prie de transmettre à tous ceux qui se sont associés à votre message, ses plus sincères remerciements et forme pour chacun d'eux des vœux de bonheur.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

(sé) Lieutenant général G. Mertens

Chef de la Maison Militaire du Roi



Les Vieilles Triges de Belgique

SOCIETE ROYALE
 a.s.b.l.Pionniers et Anciens de l'Aviation
 sous le Haut Patronage de S.M. le Roi
KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
 v.z.w.Pionniers en Anciens van de Luchtvaart
 onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Photo
Foto

Avis du conseil d'administration
Advies van de beheerraad

Date/Datum:

Enregistrement listing :

FORMULAIRE D'AFFILIATION - INSCHRIJVINGSFORMULIER

NOM - NAAM			
Prénom - Voornaam			
Date de naissance - Geboortedatum			
Adresse - Adres			
Téléphone - Telefoon		Fax	
		Langue	F
		Taal	NL

Demande son affiliation dans la catégorie
Vraagt zijn inschrijving in de categorie

VT	Act	HE	DS	S
-----------	------------	-----------	-----------	----------

(voir verso)
(zie keerzijde)

BREVET ou Licence/Vergunning		Date Datum	Délivré par/Afgeleverd door	Ref/Prom
Pilote Piloot	Avion - Vliegtuig			
	Planeur - Zweefvliegtuig			
	Hélicoptère - Helicopter			
	Ballon			
	ULM			
Navigateur - Navigator				
Radio navigant - Boordradio				
Mécanicien navigant Boordwerktuigkundige				
Membre sympathisant/lid				

		Noms/Namen	Signatures/handtekeningen
Parrains Peters	1		
	2		

Bref exposé de votre carrière aéronautique
Korte uiteenzetting van uw luchtvaartloopbaan

Signature et date
Handtekening en datum

Catégorie des membres - Kategorie van de leden

VT	Pilotes et membres d'équipage de maîtrise d'un avion ou de tout autre aéronef, comptant au moins 30 ans de brevet ou de licence, appelés Vieilles Tiges . <i>Piloten en cockpitbemanningen van een vliegtuig of elk ander luchtvaartuig met tenminste 30 jaar brevet of vergunning, genaamd Vieilles Tiges.</i>
ACT	Pilotes et membres d'équipage de maîtrise d'un avion ou de tout autre aéronef, en activité et comptant au moins 25 ans de brevet ou de licence, appelés Les Actifs . <i>Piloten en cockpitbemanningen van een vliegtuig of elk ander luchtvaartuig, nog in activiteit met tenminste 25 jaar brevet of vergunning, genaamd De Actieven.</i>
HE	Membres d'honneur - <i>Ereleden</i>
DS	Membres donateurs - <i>Steunendeleden</i>
S	Membres sympathisants - <i>Sympathisantenleden</i>



A renvoyer à
Les Vieilles Tiges de Belgique
rue Montoyer 1 Bte 13
1000 Bruxelles

Terug te sturen naar
De "Vieilles Tiges" van België
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Histoire du patronyme Piper

Nous connaissons tous la Piper Aircraft Corporation qui devint célèbre chez nous après la libération quand on vit évoluer le Piper-cub, avion d'observation utilisé par les Forces Armées américaines. Il vint bientôt équiper, en version civile, une ou deux sociétés qui se lancèrent dans l'écolage. Sa dernière version, le PA-18-150, est encore utilisée pour le remorquage des planeurs; une dernière modification lui permet même d'être gréé d'un moteur de 180 CV.

L'origine connue de la famille Piper remonte au 14^e siècle, en France. Dès le 16^e siècle, elle s'est essaimée de par le monde suite aux guerres, troubles religieux, épidémies, famines et autres calamités. Le patronyme était alors "Le Pippre".

C'est ainsi que l'on retrouve des descendants aujourd'hui encore en France, Belgique, Hollande, Allemagne, Angleterre, Australie et Etats-Unis évidemment. Selon le pays où les Seigneurs Le Pippre ont émigré, le nom s'est transformé d'après les idiomes en de Pipere (Nord de la France et Belgique), de Pijper (Belgique et Hollande), Pfeiffer (Allemagne) et Piper (Angleterre et Etats-Unis).

Le premier "Le Pippre" connu est Gilles, seigneur de Laventie, au sud d'Armentières en France, qui vivait en 1347 et qui portait le nom de sa terre. En 1379, l'on trouve des "Le Pippre" parmi les défenseurs d'Audenaerde, aux côtés de Louis de Maele. Plus tard, en 1464, ils combattent les Turcs en Espagne. Chaque siècle compte quelques valeureux "le Pippre" qui se distinguent dans l'un ou l'autre fait d'armes ou comme au 16^e siècle, dans la Magistrature et le Barreau.

Ainsi les Chevaliers le Pippre, les Ridders de Pijper et les Knights Piper sont tous issus du même Gilles et c'est l'un de leurs descendants qui créa la Piper Aircraft Company qui s'établit à Lock Haven, Pennsylvanie.

Une autre branche venue de Fleurbaix via Armentières, émigra à Waarschoot en Flandre Orientale et se mit sous la protection de l'Eglise. De là, elle émigra à Gand et y fit souche. Aujourd'hui, l'on trouve des descendants de la branche qui au début du 16^e siècle changea de patronyme suite à un mariage entre cousins germains (courant à l'époque). Jacques le Pippre épousa sa cousine germaine Jeanne le Pippre dont la descendance prit le surnom de "Heems" dit "le Pippre", Heems étant le patronyme de la mère de Jeanne.

Pour terminer l'histoire, précisons que Cécile Heems, membre de notre association et qui nous a fourni les éléments de cet article, a reçu son brevet de pilote en 1946, après un écolage sur Piper-Cub. C'est en épluchant les archives familiales qu'elle découvrit son lien de parenté avec le constructeur de l'avion qui lui donna les premières sensations du vol.

Bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de Belgique
Driemaandelijkse bulletin van de Vieilles Tiges van België

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever

Robert Feuillen

rue Montoyer 1 Boite 13

1000 BRUXELLES

SOMMAIRE - INHOUD

- Le Capitaine-aviateur Venesoen DFC, parrain de la promotion d'élèves-pilotes 87B
De Kapitein-vlieger Venesoen DFC, peter van de promotie van leerling-piloten 87B
- Procès-verbal de l'assemblée générale du 16 mars 1996
Notulen van de algemene vergadering van 16 maart 1996
- Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging
- Calendrier des cérémonies, réunions et voyages en 1996
Kalender van ceremonies, vergaderingen en reizen in 1996
- Bref historique des réglementations et des critères appliqués aux aviateurs militaires belges, par le Général-Major Médecin Evrard
- Le patronyme Piper
- Voyage à Eperlecques le 5 juin
Reis naar Eperlecques op 5 juni
- Cérémonie à Vroenhoven le 11 mai
Ceremonie te Vroenhoven op 11 mei
- Promotion pour le livre du Dr Evrard: "Les Ailes d'Esculape. Une histoire de la médecine au service de la Force Aérienne"

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans leur langue.
De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de schrijvers en in hun taal

Droits de reproduction réservés

Nadruk voorbehouden

*