

IMPRIME - DRUKWERK

ASBL
LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

*
VZW
DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTYAART

Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift

N° 2/2000
April-Mei-Juni
Avril-Mai-Juin
2000

*
Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever
Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Brussel/Bruxelles

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België
P.P.
1150 Bruxelles-Brussel 15
1/4224

A l'attention de – Ter attentie van

26 mai
JOURNEE A LIEGE
♦
9 juin à 20h00
CONCERT

26 mei
UITSTAP NAAR LUIK
♦
9 juni om 20.00u
CONCERT

Pour se rendre à Techspace Aéro à Herstal (Milmort)

En venant de Bruxelles et de Namur

A l'échangeur de LONCIN, prendre la direction AACHEN VERVIERS-PRÛM. Parcourir environ 6 km puis prendre la direction ANVERS HASSELT (autoroute A313) et, après 1 km, prendre la sortie N° 3 MILMORT-LIERS-HAUTS SARTS-ZONE N°3. Tourner à droite en direction de MILMORT. Techspace Aero est en face du garage Mitsubishi (un avion est exposé peu avant le bâtiment)

En venant d'Anvers et d'Hasselt

A l'approche de Liège, sortie N° 34 : MILMORT-LIERS-HAUTS SARTS-ZONE N°3. Prendre la direction de MILMORT. (Voir ci-dessus)

Pour se rendre au Palais de Liège (en quittant Techspace Aero)

Emprunter l'autoroute A313 en direction de VOTTEM-LIEGE. A la fin de l'autoroute (signal lumineux), tourner à droite et suivre constamment l'indication CENTRE

Dans la descente, au bout de la rue de Campine (feux tricolores), tourner à droite (sens obligatoire) et au prochain rond-point, faire un 180° pour emprunter la rue de l'Académie puis la rue de Bruxelles.

L'entrée du parking sous la Place Saint Lambert, se trouve entre l'église Ste Croix (à la droite de la rue) et le Palais des Princes Evêques. Utiliser de préférence le NIVEAU 3. Utiliser l'ascenseur PALAIS.

Paiement du parking :

1. Introduire votre carte de crédit à l'entrée et à la sortie dans une machine. (Pas d'autres formalités)
2. Payer aux caisses automatiques si vous préférez cette formule, avant de reprendre votre véhicule.

Pour se rendre au Val St Lambert

Au niveau 3, Sortie SAUVENIERE-GUILLEMINS-ARDENNES. Emprunter la bande du milieu et suivre l'indication ARDENNES. Le long de la Meuse, prendre direction HUY-DINANT-MARCHE par la N617 jusqu'au pont de Seraing. Attention : ne pas monter sur l'autoroute. Tourner ensuite à droite en direction PONT DE SERAING et l'emprunter. Prendre direction MARCHE-OUFFET et longer la Meuse sur l'autre rive.

Passer au-dessus d'un pont dans un grand virage vers la gauche. Indication : MARCHE-DINANT-HUY-VAL St LAMBERT et rouler jusqu'à un rond point.

Tourner à droite vers VAL St LAMBERT, puis à gauche en direction « ETANGS ». Le bâtiment de teinte rouge du Val St Lambert est en vue.

Pour quitter le Val St Lambert

Chemin inverse jusqu'au pont de Seraing sur la Meuse.

La bretelle d'autoroute A604 donnant accès à la E42 près de l'aéroport de Liège/Bierset, 6 km plus loin, est en face du pont.

Jonction avec l'échangeur de LONCIN pour les autoroutes E40 et A313 à 3 km.

Om zich naar Techspace Aero te begeven in Herstal (Milmort)

Komende vanuit Brussel of Namen

Aan de verkeerswisselaar van LONCIN, richting AACHEN, VERVIERS-PRÛM nemen. Na 6 km, richting ANVERS-HASSELT nemen (autoweg A313) en na 1 km, afrit Nr 3 MILMORT-LIERS-HAUTS SARTS-ZONE Nr 3.

Rechts afdraaien richting MILMORT. Techspace Aero bevindt zich tegenover de garage Mitsubishi (vliegtuig naast het gebouw)

Komende vanuit Antwerpen en Hasselt

Afrit Nr 34 MILMORT-LIERS-HAUTS SARTS-ZONE N°3 nemen bij het naderen van Luik.

Richting MILMORT neemt (zie hierboven)

Om zich naar het «Palais de Liège» te begeven (bij het verlaten van Techspace Aero)

Autoweg A313 nemen, richting VOTTEM-LIEGE. Aan het einde (oranjelicht), rechts afdraaien en de panelen «CENTRE» volgen.

In de afdaling, aan het einde van «rue de Campine» (verkeerslichten) rechts afdraaien (verplichte richting) en 180° maken aan de volgende rotonde, om «rue de l'Académie» en «rue de Bruxelles» te volgen.

De ingang van de parking, onder «Place Saint Lambert» bevindt zich tussen de kerk Ste Croix (rechterkant) en het Paleis. Gebruik bij voorkeur NIVEAU 3 en de lift «PALAIS»

Betaling van de parking:

1. Uw kredietkaart in het apparaat steken aan de ingang en aan de uitgang van de parking (geen verdere formaliteiten)
2. Betaling aan de kassa vóór het vertrek, indient u dit verkiest

Om zich naar «Val St Lambert» te begeven

Aan niveau 3, afrit SAUVENIERE-GUILLEMINS-ARDENNES nemen. In de middenrijstrook rijden en ARDENNES volgen. Langs de Maas, richting HUY-DINANT-MARCHE nemen (N617) tot de brug van Seraing. Attentie : de autoweg niet nemen. Na de oprit van de autoweg, rechts draaien richting «PONT DE SERAING». Na de brug, richting MARCHE-OUFFET nemen en langs de Maas rijden op de andere oever. Over een brug rijden in een brede linkse bocht. Indicatie : MARCHE-DINANT-HUY-VAL St LAMBERT en rijden tot een rotonde. Rechts draaien naar VAL St LAMBERT, daarna naar links, richting «ETANGS». Het gebouw van Val St Lambert in rode stenen is nu zichtbaar.

Om Val St Lambert te verlaten

Omgekeerde weg tot de brug van Seraing over de Maas. De weg A604 die aansluiting geeft op de autoweg E42 bevindt zich 6 km verder, nabij het vliegveld van Bierset, tegenover de brug.

De aansluiting met de autowegen E40 en A313 in Loncin is 3 km verder.

LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE

*

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

*

BULLETIN TRIMESTRIEL

*

N° 2/2000
Avril-Mai-Juin
2000



DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Vereniging zonder winstgevend doel
Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

*

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

*

Nr 2/2000
Avril-Mai-Juin
2000



Le Colonel Aviateur Daniel Le Roy du Vivier, DFC and Bar
Kolonel Vlieger Daniel Le Roy du Vivier, DFC and Bar

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

Maatschappelijke zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Rédaction – Opstelling

Robert FEUILLEN
Jean-Pierre SONCK

*

Vertalingen – Traductions

Gill VAN DEN BROECK
Jean KAMERS
Alex PEELAERS

Président d'honneur - Erepresident
Général-Major Aviateur e.r. Albert HENRY

*

Conseil d'administration – Raad van bestuur

Bureau :

Président-President	Léon BRANDERS
Vice-présidents/Vice-presidents	Jacques DÔME Jean KAMERS
Secrétaire-général/Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN
Trésorier-Schatbewaarder :	Paul JOUREZ
Secrétaire adjoint-Adjunct secretaris :	Charles PEYRASSOL

Membres - Leden

Hugo CLOECKAERT
Paul DECLERCK
Georges de CONINCK
André DILLIEN
Hubert MOJET
Norbert NIELS
Alex PEELAERS
Jacques ROELAND-HELMAN
Gérard VERMANDER

*

SECRETARIAT – SECRETARIAAT

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél/Fax : 013.31.28.70

Indien u een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.

Deel ook bij voorkeur aan het secretariaat al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.

Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser.

Communiquez aussi, de préférence au secrétariat, vos événements familiaux

Sommaire – Inhoud

- ◆ Le Colonel Aviateur Le Roy du Vivier
- ◆ Kolonel Vlieger Le Roy du Vivier
- ◆ Nouvelles de l'association
- ◆ Nieuws van de vereniging
- ◆ Vroenhoven
- ◆ Les Vieilles Tiges à Liège
- ◆ De « Vieilles Tiges » te Luik
- ◆ The 9th June, the Vieilles Tiges in concert
- ◆ Procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 25 mars 2000
- ◆ Notulen van de statutaire algemene vergadering van 25 maart 2000
- ◆ La rencontre entre deux adversaires
- ◆ Het weerzien van twee tegenstrevers
- ◆ Histoire du drapeau belge
- ◆ De Belgische vlag

Volgend tijdschrift
Prochain bulletin

15.07.2000

Le Colonel aviateur Le Roy du Vivier, DFC with Bar

Le Colonel de réserve Daniel Le Roy du Vivier est né à Amersfoort (Pays-Bas) le 13 janvier 1915 d'un père belge et d'une mère néerlandaise.

Après une licence en Sciences commerciales effectuée à l'Université catholique de Louvain, Le Roy du Vivier entre au service actif en qualité de milicien au 1er Régiment des Guides le 31 juillet 1935. Son service militaire terminé, il se rengage en qualité d'élève-pilote le 1er avril 1937. Il fait partie de la 75ème promotion.

Après son écolage, il reçoit le brevet de pilote militaire le 15 mars 1938, passe au 1er Régiment d'Aéronautique, 3ème Escadrille à Goetsenhoven le 1er avril 1938, et ensuite au 2ème Régiment d'Aéronautique, IIe Groupe, 4ème escadrille le 14 septembre 1938.

Nommé sergent aviateur le 26 septembre 1938, il va suivre en qualité de candidat sous-lieutenant d'active, son école d'Arme à Evere le 1er mars 1939.

Le 10 mai 1940, lors de l'attaque allemande, il est à Nivelles avec le grade d'adjudant volontaire pour participer à une mission à haut risque, il patrouille en monoplace Fairey Firefly dans le secteur Anvers-Louvain-Bruxelles en compagnie du major Jacques Lamarche et du lieutenant Yves du Monceau de Bergendal, Daniel Le Roy du Vivier est descendu aux environs de Keerbergen par le tir de troupes amies.

Devant l'avance allemande, il doit passer en France avec son unité le 15 mai 1940. Après une période d'inaction, les aviateurs reçoivent l'ordre, le 19 juin 1940, de déposer les armes. Cet ordre décida Le Roy du Vivier et d'autres pilotes (de Henricourt de Grune, Van den Hove d'Ertsenryck, Wilmet, Willy Van Lierde, Vicky Ortmans, Georges Doutrepoint, Francis de Spirlet, Roger Malengreau) à agir et ils se rendent à Port-Vendres où ils s'embarquent sur le « SS Apata » le 23 juin 1940. Le 27 juin, ils sont à Gibraltar et le 7 juillet à Liverpool.

Dès son arrivée en Grande-Bretagne, il est dirigé sur le dépôt de la RAF à Gloucester, puis il passe une douzaine de jours à la « 7 Operational Training Unit » où des moniteurs l'initient au pilotage des appareils alors en service.

Le 4 août, Le Roy du Vivier est désigné pour la 43ème escadrille de chasse, unité qui comme tant d'autres, est engagée dans la bataille et inscrit dans le ciel, les plus belles pages d'héroïsme et de gloire.

Kolonel vlieger Le Roy du Vivier, DFC with Bar

Reservekolonel Daniel Le Roy du Vivier werd geboren in Amersfoort (Nederland) op 13 januari 1915 uit een Belgische vader en een Nederlandse moeder.

Na het behalen van een licentie in Handelswetenschappen, aan de Katholieke universiteit van Leuven, vangt Le Roy du Vivier de militaire dienst aan in hoedanigheid van milicien bij het 1ste Regiment Gidsen op 31 juli 1935. Na zijn militaire dienst, gaat hij een wederdienstneming aan als leerling-piloot op 1ste april 1937. Hij maakt deel uit van de 75ste Promotie.

Na zijn scholing ontvangt hij zijn brevet van piloot op 15 maart 1938. Hij gaat op 1ste april 1938 over naar het 3de Smaldeel van het 1ste Regiment Luchtvaart, te Goetsenhoven en vervolgens op 14 september 1938 naar het 4de Smaldeel van het 2de Regiment Luchtvaart, IIde Groep.

Sergeant-vlieger benoemd op 26 september 1938 gaat hij, in hoedanigheid van kandidaat actief onderluitenant, de wapenschool volgen te Evere op 1ste maart 1939.

Op 10 mei 1940, tijdens de Duitse aanval, vertoeft hij als adjudant in Nijvel. In gezelschap van majoor Jacques Lamarche en luitenant Yves du Monceau de Bergendal wordt hij, als vrijwilliger om deel te nemen aan een zending met groot risico, tijdens een patrouillevlucht met een eenzitter Fairey Firefly binnen de sector Antwerpen-Leuven-Brussel, door bevriende troepen neergehaald in de omgeving van Keerbergen.

Door de Duitse vorderingen dient hij op 15 mei 1940 met zijn eenheid naar Frankrijk te gaan. Na een periode van non-activiteit, ontvangen de piloten op 19 juni 1940 het bevel de wapens neer te leggen. Dit bevel doet Le Roy du Vivier, en andere piloten (de Henricourt de Grune, Van den Hove d'Ertsenryck, Wilmet, Willy Van Lierde, Vicky Ortmans, Georges Doutrepoint, Francis de Spirlet, Roger Malengreau) besluiten om te handelen en zij begeven zich naar Port-Vendres waar zij op 23 juni 1940 inschepen op het « SS Apata ». Op 27 juni zijn zij in Gibraltar en op 7 juli in Liverpool.

Bij zijn aankomst in Groot-Brittannië wordt hij overgebracht naar het depot van de RAF te Gloucester; daarna brengt hij een twaalfal dagen door bij de « 7 Operational Training Unit » waar de monitoren hem inwijden in het besturen van de toestellen die op dit ogenblik in dienst zijn.

Op 4 augustus wordt Le Roy du Vivier aangeduid voor het 43ste Jachtsmaldeel. Evenals zovele andere, is ook deze eenheid betrokken in de strijd. Hierover werden de mooiste bladzijden van heldenmoed en glorie neergeschreven.

Le 8 août, l'état-major général de la RAF faisait apparaître aux ordres du jour l'émouvant appel que voici : « *La Bataille d'Angleterre est commencée. Membres de la RAF soyez conscients que le destin de générations se trouve entre vos mains* ».

Et de fait, le jour même, 300 avions allemands échelonnés en plusieurs escadres franchissent la Manche, attaquant les convois, les navires et les divers moyens de transport et de communication.

Le 16 août, il abat son premier avion, un Junkers 87.

Le lundi 2 septembre 1940, dans le courant de l'après-midi, les pilotes de la Luftwaffe qui concentraient alors leurs attaques principalement sur les bases d'envol des aviateurs de la RAF livrèrent d'importants combats.

Au cours d'une mêlée générale au-dessus de Sidcup, petite bourgade sise non loin de Londres, Le Roy du Vivier poursuivant un chasseur allemand est à son tour attaqué à 3.000 mètres d'altitude par un autre ennemi qui le descend en flammes.

Il se confie à son parachute et prend contact avec le sol ... dans le jardin d'une école de jeunes filles ! Aussitôt il se voit entouré par un groupe d'élèves armées de balais, de fourches, de pelles et de bêches qui lui demandèrent s'il était ou non anglais ... N'étant pas, à cette époque, très familiarisé avec la langue d'Albion et craignant que son accent bruxellois ne puisse prêter à méprise, il fait le mort jusqu'à l'arrivée d'un constable. Celui-ci vérifie son identité, le conduit à un poste de secours et le dirige, vers huit heures du soir, sur un hôpital.

Du 2 septembre au 22 octobre 1940, Daniel Le Roy du Vivier reste en traitement à la Casualty Clearing Station de Tenterden, puis il reprend son service à la 43ème escadrille de chasse, unité à laquelle il appartiendra durant 27 mois, d'abord en qualité de Pilot Officer, puis comme Flight Commander et après 18 mois en tant que Squadron Leader. Il est alors le premier pilote non-britannique à commander une escadrille non-anglaise.

Au cours du mois de mai 1941, il inscrit sa deuxième victoire (un Junkers 88) et abat trois autres avions ennemis en collaboration avec ses camarades. Ce sont ses brillantes prestations qui lui ont valu sa nomination de Flight Commander.

Le 3 janvier 1942, une note de l'Air Ministry accorde à Daniel Le Roy du Vivier, la DFC avec la citation suivante : « *A fait preuve de qualités exceptionnelles en tant que commandant de flight, réussissant à maintenir très haut la valeur offensive de ses pilotes durant les opérations diurnes et nocturnes qu'il a effectuées. A détruit à ce jour quatre avions ennemis* ».

Op 8 augustus laat de Generale staf van de RAF volgend ontroerend bericht in de dagorders verschijnen: « *De Strijd om Engeland is begonnen. Leden van de RAF, wees er van bewust dat de lotsbestemming van generaties in uw handen ligt* »

En inderdaad dezelfde dag vliegen 300 Duitse vliegtuigen, verdeeld over verschillende smaldelen het Kanaal over en vallen konvoeien, schepen en de verschillende vervoer- en communicatiemiddelen aan. Op 16 augustus haalt hij zijn eerste vliegtuig, een Junkers 87, neer.

In de loop van de namiddag op maandag 2 september 1940, leverden de piloten van de Luftwaffe verwoede gevechten die zich vooral richtten op de vliegbasissen van de RAF, die als startplaats van de RAF-piloten dienden.

Tijdens een algemeen gevecht boven Sidcup, een klein dorpje niet ver van Londen gelegen, wordt Le Roy du Vivier, bij de achtervolging van een Duitse jager, op zijn beurt door een andere vijand aangevallen en neergehaald op een hoogte van 3.000 meter. Zijn vliegtuig stort brandend.

Hij verlaat zijn vliegtuig met zijn valschermscherm en landt ...in de tuin van een school voor jonge meisjes! Onmiddellijk wordt hij omringd door een groep leerlingen, gewapend met borstels, gaffels, schoppen en spaden, die hem vroegen of hij al dan niet Engelsman was ... Daar hij op dit ogenblik de taal van Albion nog niet te best kende, en vreemd dat zijn Brussels accent verkeerd zou kunnen geïnterpreteerd worden waant hij zich dood tot wanneer een politiemans aankomt. Deze kijkt zijn identiteit na, brengt hem over naar een hulppost en brengt hem rond acht uur 's avonds over naar een hospitaal.

Van 2 september tot 22 oktober 1940, blijft Daniel Le Roy du Vivier in behandeling bij het Casualty Clearing Station te Tenterden; daarna herneemt hij zijn dienst bij het 43ste Jachtmaaldeel. Hij zal gedurende 27 maanden bij deze eenheid blijven, eerst in hoedanigheid van Pilot Officer, daarna als Flight Commander en na 18 maanden als Squadron Leader. Hij is bijgevolg de eerste niet-Britse piloot die het bevel voert over een Engels maaldeel.

In de loop van de maand mei 1941, boekt hij zijn tweede overwinning (een Junkers 88) en haalt, samen met zijn kameraden, drie andere vijandelijke vliegtuigen neer. Het waren zijn schitterende prestaties die leidden tot zijn benoeming van Flight Commander.

Op 3 januari 1942, ontvangt Daniel Le Roy du Vivier, met een nota van het Air Ministry, het DFC, met volgende vermelding: « *Heeft het bewijs geleverd van buitengewone hoedanigheden als Flight Commander, aldus is hij erin geslaagd de offensieve waarde van zijn piloten tijdens de operaties, zowel overdag als 's nachts op een zeer hoog niveau te houden. Heeft tot nu toe vier vijandelijke vliegtuigen vernietigd* ».

D'autre part décoré de la Croix de Guerre de 1940 avec palme en bronze, Daniel Le Roy du Vivier se voit ensuite autorisé à porter une palme supplémentaire avec trois lions, distinction dont la valeur fut soulignée spécialement par le Ministre de la Défense nationale.

Puis, en août 1942, c'est l'opération de Dieppe à laquelle Daniel Le Roy du Vivier participe brillamment à la tête de son escadrille. Il effectue 4 attaques au canon sur des positions ennemies fortement défendues et revient chaque fois avec un avion endommagé.

Sa conduite héroïque est une fois de plus récompensée par les chefs de la RAF qui autorise notre compatriote à porter une «bar» sur le ruban de sa DFC.

Le 22 septembre 1942, Daniel Le Roy du Vivier, épuisé par cette vie fatigante qui use organiquement le physique des pilotes, est, au retour d'une mission, conduit en civière à un poste de secours et envoyé en repos à l'arrière, au 13 Group Headquarters.

Le 22 décembre 1942, il est à la Central Gunnery School de Sutton Bridge, le 11 février 1943, de nouveau au 13 Group Headquarters et le 7 avril au No 1 Personal Despatch Center.

Le 13 avril 1943, il est affecté au Middle East Command Headquarters.

Sur le front de Middle East, Daniel Le Roy du Vivier prend le commandement du 239 Fighter Bomber Wing Tunisie-Sicile composé des cinq escadrilles suivantes : la 1ère escadrille sud-africaine, les 3ème et 450ème escadrilles australiennes et les 112ème et 206ème escadrilles britanniques. En juillet 1943, il est désigné comme officier supérieur responsable des opérations au 324 Fighter Wing composé des 43ème, 72ème, 93ème, 111ème et 601ème escadrilles.

Après la campagne d'Italie, le Wing Commander Le Roy du Vivier repasse le 8 juillet 1944 à la RAF, le 14 août à la 53ème Operational Training Unit, le 26 juin 1945 à la 61ème Operational Training Unit et le 3 septembre à l'Inspectorate General of the Belgian Air Force.

Au lendemain de la capitulation allemande, il se retrouve à Fassberg avec les deux escadrilles de chasse belges. Lorsque celles-ci reviennent définitivement en Belgique pour se fixer à l'aérodrome de Beauvechain, le Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier, grièvement blessé à la jambe droite lors des combats de Sicile, demande à passer à la réserve.

Dans le civil, il dirige le département «aviation» de la Belgian Shell Company.

S'il a quitté le service actif, Daniel Le Roy du Vivier n'en a pas moins gardé au fond du cœur la nostalgie des heures inoubliables vécues dans le ciel des combats.

Anderzijds, vereerd met het Oorlogskruis van 1940 met bronzen palm, wordt Daniel Le Roy du Vivier toegelaten een bijkomende palm met drie leeuwen te dragen. De waarde van deze onderscheiding werd speciaal onderlijnd door de Minister van Landsverdediging.

Daarna, in augustus 1942, neemt Daniel Le Roy du Vivier, aan het hoofd van zijn smaldeel, op een schitterende manier deel aan de operatie Dieppe. Hij voert 4 aanvallen uit op sterk verdedigde vijandelijke posities en keert elke keer met een beschadigd vliegtuig terug.

Zijn heldhaftige houding wordt eens te meer door zijn oversten van de RAF beloond. Onze landgenoot krijgt de toelating een «bar» te dragen op het lint van zijn DFC.

Op 22 september 1942 wordt Daniel Le Roy du Vivier, na zijn terugkeer van een zending, per draagbaar overgebracht naar een hulppost en op rust gestuurd bij de 13 Group Headquarters achter de linies. Hij is uitgeput door dit vermoeiend leven dat de fysieke gesteldheid van de piloten ondermijnt.

Op 22 december 1942 is hij bij de Central Gunnery School van Sutton Bridge. Op 11 februari 1943 vertoef hij opnieuw bij de 13 Group Headquarters en op 7 april bij het No 1 Personal Despatch Center.

Op 13 april 1943 wordt hij gehecht aan het Middle East Command Headquarters.

Op het front van de Middle East, neemt Daniel Le Roy du Vivier het bevel over de 239 Fighter Bomber Wing Tunesië-Sicilië die bestaat uit de vijf volgende smaldelen: het 1ste Zuid-Afrikaans smaldeel, het 3de en 450ste Australische smaldelen en het 112de en 260ste Britse smaldelen.

Na de Italiaanse veldtocht gaat Wing Commander Le Roy du Vivier terug over naar de RAF op 8 juli 1944, en daarna achtereenvolgens op 14 augustus naar de 53 Operational Training Unit, op 26 juni 1945 naar het 61 Operational Training Unit en op 3 september naar het Inspectorate General of the Belgian Air Force.

Daags na de Duitse capitulatie bevindt hij zich te Fassberg met de twee Belgische Jachtsmaldelen. Wanneer deze definitief terugkomen naar België om zich te vestigen op het vliegveld van Beauvechain, vraagt Wing Commander Le Roy du Vivier, die tijdens de gevechten op Sicilië erg gewond werd aan het rechterbeen, zijn overgang naar de reserve.

In het burgerleven leidt hij de afdeling «luchtvaart» van de Belgian Shell Company.

Ondanks het feit dat Daniel Le Roy du Vivier de dienst verlaten heeft, blijft hij innerlijk gehecht aan de nostalgie van de onvergetelijke uren die hij in de lucht, tijdens de gevechten, doorgebracht heeft.

Lorsqu'en janvier 1950 est créée à Beauvechain, l'escadrille auxiliaire destinée à entraîner durant les week-ends les pilotes de chasse de réserve, le lieutenant-colonel Le Roy du Vivier en prend le commandement.

Il organise à Koksijde un camp d'entraînement auquel participent 15 pilotes de chasse. La valeur de cet entraînement est telle que lors des concours de tir aérien disputés entre les diverses unités de notre Force Aérienne, l'escadrille auxiliaire remporte la seconde place, prouvant ainsi que ses pilotes n'avaient rien perdu de leur valeur guerrière et que ses aviateurs savaient faire honneur à leur chef.

C'est pourquoi nous sommes convaincus que lorsqu'il s'envole à la tête de son escadrille de monoplace Spitfire XIV, le lieutenant-colonel Le Roy du Vivier DFC, doit parfois songer à cette époque si proche et si lointaine hélas pour certains, où il menait au combat des hommes qui craignaient moins ce qui tue que si qui déshonore.

Daniel Le Roy du Vivier est nommé colonel aviateur de réserve le 26 décembre 1955. Dans la même année, il quitte la Belgique et est nommé représentant de la Sabena en Amérique du Nord. Il sort du cadre de réserve par limite d'âge le 1er avril 1970 et trouve la mort le 2 septembre 1981 dans un accident de la route.

Les distinctions honorifiques suivantes lui ont été décernées :

- La Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold à la date du 15 novembre 1955.
- La Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne à la date du 8 avril 1955.
- Distinguished Flying Cross and Bar à la date du 3 novembre 1942.
- La Croix de Guerre avec 3 palmes et 3 lions en bronze à la date du 12 janvier 1943.
- Officier de la Légion d'Honneur française à la date du 20 septembre 1950.
- La Croix de Guerre française à la date du 20 septembre 1950

Wanneer er in januari 1950 in Beauvechain een hulpmaaldeel opgericht wordt met het doel gedurende de weekends de reservejachtpiloten te trainen, wordt luitenant-kolonel Le Roy du Vivier bevelhebber over dit maaldeel.

Hij organiseert te Koksijde en trainingskamp waaraan 15 jachtpiloten deelnemen. De waarde van deze training is van zulke aard dat, gedurende schietwedstrijden die betwist worden tussen verschillende smaldelen van onze Luchtmacht, het hulpmaaldeel de tweede plaats behaald en aldus vliegeniers hun chef eer kunnen aandoen.

Om deze reden zijn wij ervan overtuigd dat, wanneer hij opstijgt aan het hoofd van zijn maaldeel eenzitter Spitfire XIV, luitenant-kolonel Le Roy du Viver, DFC, soms moet terugdenken aan deze zo dichtbij en nochtans, helaas, voor sommigen reeds zo ver achter de rug liggende periode, waarin hij «mannen die meer vrees hadden voor hetgeen hen onteerde dan voor hetgeen hun doodde », naar het gevecht leidde.

Daniel Le Roy du Vivier wordt reservekolonel vlieger benoemd op 26 december 1955. In hetzelfde jaar verlaat hij België en wordt hij benoemd tot vertegenwoordiger van Sabena in Noord-Amerika. Hij verlaat bij leeftijdsgrens het reservekader op 1 april 1970 en overlijdt bij een verkeersongeval op 2 september 1981.

De hieronderstaande eervolle onderscheidingen werden hem verleend:

- Het Kruis van Commandeur in de Leopoldsorde op datum van 15 november 1955.
- Het Kruis van Commandeur in de Kroonorde op datum van 8 april 1955.
- Het Oorlogskruis 40 met 3 palmen en 3 leeuwen in brons op datum van 12 januari 1943
- Distinguished Flying Cross and Bar op datum van 3 november 1942
- Officier van het « Légion d'honneur française » op datum van 20 september 1950.
- Het «croix de Guerre française avec palme" op datum van 20 september 1950.



Rendez-vous importants :

le 26 mai à Liège

et le

Summernight Concert du 9 juin !

Belangrijk afspraken :

26 mei in Luik

en de

Summernight Concert van 9 juni !

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

**Bienvenue aux nouveaux membres
Welkom aan de nieuwe leden**

Admission du 09.02.2000

PIRSOUL Paul
Breveté pilote d'avion en 1963 par l'Administration de
l'Aéronautique
Admis dans la catégorie « Vieille Tige »
Parrains : Hubert MOJET et Jacques
VANDEMEULEBROECK

Admission - Toelating van 08.03.2000

DEGEY Joseph
Breveté pilote d'avion le 09.10.1973 par
l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie « Actif »
Parrains : Joseph CARPENTIER et Jean FLORENT

VAN DEN BON Leon
Gebrevetteerd vliegtuigpilot op 06.01.1956 door
Administratie der Luchtvaart van Belgisch Congo
Toegelaten in categorië « Vieille Tige »
Peters : André DILLIEN en Jean-Claude GENGLER

ooo

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE DU 25 MARS 2000

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association «des Vieilles Tiges de l'Aviation belge» se sont réunis en assemblée générale statutaire, le samedi 25 mars 2000 à 10.30 heures en la salle Léopold de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, sur convocation parue dans le bulletin trimestriel n° 1/2000.

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

La séance est ouverte à 10.40 heures par le colonel aviateur e.r. Léon BRANDERS, président, qui prend la parole.

NIEUWS VAN DE VERENIGING

**Ceux qui nous ont quittés
Diegene die ons verlaten hebben**

Willy DE GEYTER, 3 februari
Hubert DUQUESNE, 9 février
Denys ROLIN, 15 février
Camille BOUCHAT, le 22 février
Abbé Louis BRULLEZ, le 22 mars

*Nous présentons nos sincères condoléances aux
familles et amis de ces disparus*

*Onze innige deelneming aan de families en vrienden
van deze overleden*

Anniversaire - Verjaardag

Il y a 70 ans, le 7 décembre 1929, Robert FABRY et Omer VANDERLINDEN, s'envolaient à bord du Bréguet XIX «reine Elisabeth» qu'avait utilisé 4 ans plus tôt Edmond THIEFFRY, pour rechercher la route la plus courte pour une liaison Belgique-Congo aérienne permanente.

ooo

NOTULEN VAN DE STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 25 MAART 2000

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging «de 'Vieilles Tiges' van de Belgische Luchtvaart» op zaterdag 25 maart 2000 om 10.30 uur samen in statutaire algemene vergadering in de zaal Leopold van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel, op uitnodiging verschenen in het kwartaaltijdschrift Nr 1/2000.

Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld, door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting en een tweede blad voor inschrijving van de volmachten.

Kolonel vlieger b.d. Léon BRANDERS voorzitter neemt het woord om 10.40 uur.

Je souhaite la bienvenue aux membres, épouses et amies qui sont toujours aussi nombreux à assister à notre assemblée générale. Peut-être est-ce aussi avec l'espoir de pouvoir regarder de haut notre belle ville de Bruxelles, encore faut-il que les conditions climatiques soient favorables sinon le vol aux instruments ne les aidera pas beaucoup.

Nous n'aurons pas la joie d'accueillir notre président d'honneur, le général HENRY, très handicapé du fait d'une chute dans son appartement. Il m'a chargé de vous dire tout son attachement à notre association. Nous lui avons fait parvenir un message de sympathie.

Le président d'honneur des Vieilles Tiges, Georges LIBERT nous remerciant de nos vœux de nouvel an, nous faisait en même temps savoir toute sa tristesse d'avoir appris la destruction complète des salons des Vieilles Tiges à l'Orée du Bois à Paris.

Jean, nous nous rendons compte combien ce drame doit avoir pesé sur tes épaules ces dernières semaines. Malgré cela tu as pu le libérer pour être avec nous aujourd'hui. Nous te remercions de ce geste très amical.

Le général CHENET, président des Vieilles Tiges prend la parole quelques instants pour nous remercier des marques de réconfort que nous lui avons adressées après l'incendie du siège et remet au président BRANDERS, deux copies de photos qui ont été récupérées dans les ruines et qui représentent feu le Roi Albert 1er en compagnie d'officiers aviateurs belges et de personnalités françaises et belges. (Nous nous efforcerons de donner un nom aux personnalités représentées, contribution modeste à la reconstitution du patrimoine des Vieilles Tiges).

Notre ami Camille MONTAIGU, président de l'Amicale des Vieilles Tiges Luxembourgeoises, est retenu à Luxembourg par ses obligations.

Notre ami, le Docteur WEIBEL de Suisse s'est excusé mais il promet sa participation l'année prochaine.

Willkommen am Herr Professor und Frau von BAUMGARTEN, vertreter der Alte Adler.

Bienvenue aussi à nos amis du Groupement Colonel Delozanne et plus particulièrement à notre ami Alfred BAUER et à son épouse Irène. Il nous revient de le féliciter chaleureusement : il s'est vu octroyer la Médaille de l'Aéronautique le 17 mars dernier. Bravo ! André DELFLY, le président du Groupement (et prestidigitateur) participe aujourd'hui à une réunion familiale ; il nous adresse ses meilleurs vœux.

Je salue pour vous nos membres d'honneur : Jean DELCOUR qui je vous rappelle a été élu à l'unanimité par vous membre d'honneur pour son assiduité, peut-être mais surtout pour la volonté et le plaisir qu'il montre encore à voler malgré son âge – il est né en 1909. Léopold HEIMES que nous sommes contents de voir en bonne forme. Victor WINANTS qui aura 95 ans dans deux mois, vous adresse ses plus chaleureuses pensées. Achille VANHEE, notre membre d'honneur canadien n'a pu se déplacer aujourd'hui mais il nous rendra visite au mois de mai.

Le président fait lecture du message que notre association a adressé à notre Roi à l'occasion de cette assemblée générale :

Van harte welkom aan de leden, echtgenotes en vrienden die steeds talrijk aanwezig zijn op onze algemene vergadering. Misschien is het ook in de hoop van onze mooie stad Brussel van uit de hoogte te kunnen bekijken, al moeten de klimatologische omstandigheden wel gunstig zijn, want instrumentvliegen zal niet veel helpen.

Wij zullen niet het genoegen hebben vandaag onze erevoorzitter, generaal HENRY, te kunnen begroeten die erg gehinderd wordt na een val in zijn appartement. Hij heeft mij opgedragen u zijn gehechtheid aan onze vereniging mee te delen. Wij hebben hem een dankbetuiging gestuurd. De erevoorzitter van de Vieilles Tiges, Georges LIBERT, dankte ons voor onze nieuwjaarswensen en deelde tegelijk mee dat hij met diepte droefenis kennis genomen van de totale vernietiging van de salons van de Vieilles Tiges in l'Orée du Bois te Parijs. Jean, wij beseffen hoezeer dit drama de laatste weken op je schouders gewogen heeft. Desondanks heb je kunnen vrijmaken om vandaag bij ons te zijn. Wij danken je voor dit zeer vriendschappelijke gebaar.

Generaal CHENET, voorzitter van de Vieilles Tiges, neemt gedurende enkele ogenblikken het woord om ons te danken voor onze woorden van troost na de brand in de zetel en overhandigt aan voorzitter BRANDERS twee kopies van foto's die uit re ruïnes gered werden en die wijlen Koning Albert I voorstellen in aanwezigheid van Belgische officier-vliegers en Belgische en Franse autoriteiten. (Wij zullen trachten een naam te geven aan de afgebeelde personiteiten; een kleine bijdrage aan de wedersamenstelling van het patrimonium van de Vieilles Tiges).

Onze vriend Camille MONTAIGU, voorzitter van de vriendenkring van de Luxemburgse Vieilles Tiges, is wegens verplichtingen in Luxemburg weerhouden.

Onze vriend dokter WEIBEL uit Zwitserland heeft zich verontschuldigd, maar hij belooft volgend jaar aanwezig te zijn. Willkommen am Herr Professor und Frau von BAUMGARTEN, vertreter der Alte Adler.

Welkom ook aan onze vrienden van de Groepering Colonel Delozanne en meer in het bijzonder aan onze vriend Alfred BAUER en zijn echtgenote Irène. Het komt ons toe hem hartelijk geluk te wensen: op 17 maart werd hem de Medaille van de Luchtvaart toegekend. Bravo! André DELFLY, de voorzitter van de Groepering (en goochelaar), neemt vandaag deel aan een familiebijeenkomst en wenst ons het allerbeste toe.

Ik groet in uw naam onze ereleden: Jean DELCOUR die met eenparigheid tot erelid werd verkozen, misschien voor zijn aanwezigheden, maar vooral voor zijn doorzetting en het plezier dat hij nog altijd toont door te blijven vliegen ondanks zijn leeftijd – hij werd in 1909 geboren. Leopold HEIMES die we gelukkig in goede conditie zien. Victor WINANTS, die over twee maand 95 jaar wordt, stuurt u zijn hartelijke groeten. Achille VANHEE, ons erelid uit Canada, kon zich vandaag niet verplaatsen, maar hij zal ons in de maand mei bezoeken.

De voorzitter leest de boodschap voor die aan onze Koning werd gericht ter gelegenheid van deze algemene vergadering:

« Réunis ce 25 mars 2000 en assemblée générale, le président et les membres de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge, expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement ».

Le président demande ensuite à l'assemblée de se lever pour entendre le rappel des noms des membres décédés :

Général Médecin EVRARD, Vice-amiral SCHLIM, Camille BOUCHAT, Abbé Louis BRULLEZ, Paul COUCKE, Willy DE GEYTER, Gaston DIEU, Hubert DUQUESNE, Maurice HARDY, Gabriel HAUBERT, Auguste LEMOINE, Denys ROLIN, Daniel VANNUETEN, Jo VANOBERGEN et Madame CUSTERS.

Paul COUCKE, notre ami « Coucky ». Il avait été très éprouvé par le décès de son épouse mais avait repris le dessus et dès alors avait pris sur lui de s'occuper en détail de la Maison des Ailes. Rien ne lui échappait ; nous lui devons un grand merci, nous qui voulons que notre «Maison » vive.

Pour les anciens de la Force Aérienne, le Général Médecin EVRARD aura été notre «Doc». Si nous l'avions choisi comme membre d'honneur, c'est parce que nous avons découvert qu'avant guerre, comme jeune médecin, il avait beaucoup volé, amené un jour d'ailleurs à sauter en parachute. Véritable «Flight Surgeon », il était connu et très apprécié dans le monde de la médecine aéronautique pour notre plus grande admiration.

Notre ami Auguste LEMOINE, le «planeur » nous a quittés sans mot dire. Il n'y a pas si longtemps, il venait régulièrement à nos réunions du deuxième mercredi. Il buvait son verre et fumait son cigare. Averti de son isolement après le décès de sa femme par une aide sociale, j'ai bien cru qu'il allait nous revenir. Je lui avais d'ailleurs acheté un cigare. Il était né en 1906.

Nous avons conduit en leur dernière demeure nos amis Hubert DUQUESNE, trop vite disparu et Denys ROLIN. Nous étions en relation avec Denys qui nous a fait remarquer qu'il faisait lui aussi partie de la mission d'attaque des ponts sur le canal Albert. Comme pilote d'un avion de chasse chargé d'assurer la couverture des Fairey Battle. Ceux qui étaient présents à ses funérailles ont entendu l'histoire en détail de sa vie d'aviateur. Abattu au moment où il attaquait lui-même un Messerschmitt 109, il fut fait prisonnier par les Belges avant de se retrouver prisonnier en Allemagne. Ce n'est qu'après avoir tenté quatre évasions qu'il arriva enfin en Angleterre via la Suède, fin 1944, trop tard comme il le dira ! Mais tout ceci fait l'objet d'un article dans le bulletin.

Camille BOUCHAT qui quitta la chasse de nuit pour se consacrer à son art : la peinture. Il avait acquis une renommée internationale et avait le cœur généreux : c'est lui qui peignit nos deux posters d'où furent tirés les cartes de vœux.

15 amis disparus.

« Verenigd ter gelegenheid van hun algemene vergadering op 25 maart 2000, bieden de voorzitter en de leden van de Koninklijke Vereniging van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart aan Zijne Majesteit Koning Albert II hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan ».

Daarna vraagt de voorzitter de vergadering om recht te staan voor de naamafroeping van de leden die ons ontvielen:

Generaal geneesheer EVRARD, Vice-admiraal SCHLIM, Camille BOUCHAT, pater Louis BRULLEZ, Paul COUCKE, Willy DE GEYTER, Gaston DIEU, Hubert DUQUESNE, Maurice HARDY, Gabriel HAUBERT, Auguste LEMOINE, Denys ROLIN, Daniel VANNUETEN, Jo VANOBERGEN en Mevrouw CUSTERS.

Paul COUCKE, onze vriend «Coucky ». Hij was zwaar getroffen door het overlijden van zijn echtgenote, maar had zich herpakt en ging zich toeleggen op het Huis der Vleugels. Niets ontsnapte hem. Wij die willen dat ons «Huis » leeft, moeten hem dankbaar zijn.

Voor de anciens van de Luchtmacht was generaal EVRARD onze «Doc». Dat wij hem als erelid gekozen hebben, is het gevolg van het feit dat hij nog voor de oorlog, als jong geneesheer, veel had gevlogen waardoor hij trouwens ook eenmaal verplicht was om zijn parachute te gebruiken. Gekend als een echte «Flight Surgeon » werd hij erg gewaardeerd in de wereld van de luchtvaartgeneeskunde en verdient hij onze grote bewondering.

Onze vriend Auguste LEMOINE, de «zwever », heeft ons in stilte verlaten. Nog niet zo lang geleden kwam hij regelmatig naar onze vergaderingen van de tweede woensdag. Hij dronk zijn glaasje en rookte zijn sigaar. Na de dood van zijn vrouw werden wij door een sociaal werkster ingelicht over zijn isolement, maar ik was er van overtuigd dat hij terug zou komen. Ik had trouwens al een sigaar gekocht. Hij werd geboren in 1906.

Wij hebben ook onze vrienden Hubert DUQUESNE, te vroeg verdwenen, en Denys ROLIN naar hun laatste rustplaats begeleid. Wij waren in contact met Denys die ons liet opmerken dat ook hij deelnam aan de opdracht voor de aanval op de bruggen van het Albertkanaal, als piloot van een jachtvliegtuig dat dekking moest geven aan de Fairey Battles. Zij die op de begrafenis aanwezig waren, hebben in detail het verhaal van zijn leven als piloot gehoord. Neergeschoten op het ogenblik dat hij zelf een Bf109 aanviel, werd hij eerst door de Belgen gevangen genomen vooraleer in Duitsland als krijgsgevangene terecht te komen. Pas na de vierde ontsnappingspoging slaagde hij er eind 1944 in, via Zweden, Engeland te bereiken, te laat zoals hij zelf zei. Maar dit alles maakt het onderwerp uit van een artikel in ons tijdschrift.

Camille BOUCHAT die de nachtjacht verliet om zich te wijden aan zijn schilderkunst. Hij heeft internationale bekendheid verworven en had een vrijgevig hart: hij maakte de twee posters die wij gebruiken voor onze wenskaarten.

15 vrienden zijn verdwenen.

Je ne peux oublier de dire à nos amis de Lille notre peine pour la disparition dramatique de l'abbé Gérard CROP dont se souviennent nos épouses qu'il a bien voulu guider lors de nos passages dans le Nord de la France.

Et puis il y a notre ami Bob MOUY, le boute-en-train, toujours si gai. Il accompagnait Alfred à nos réunions. Vous l'avez rencontré.

Si nous avons perdu 15 amis, nous en avons fait 30 membres. Nous sommes aujourd'hui 449 dont 33 veuves.

Vous êtes 54 à assister à cette assemblée générale statutaire. Nous avons reçu 18 procurations. Merci encore pour votre participation en nombre, nous seront 120 au banquet.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 1999. N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons, je crois, le considérer comme approuvé.

Avant de passer la parole au secrétaire général, je ne peux manquer de remercier pour vous tous ceux qui se dévouent pour que notre association se développe harmonieusement, soit reconnue, soit un havre pour ceux qui ont besoin de rencontrer des amis et de raconter ce qu'ils ont vécu.

Si vous n'êtes pas encore décidés à le faire pour mille et une raisons, sachez que nos réunions du deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes, sont formidables et le sera d'autant plus que nous serons nombreux. C'est l'occasion d'applaudir pour les remercier les membres du conseil d'administration et souvent les épouses pour ce qu'ils font sans esprit de retour pour que notre association vive en toute amitié. Merci.

Rapport du secrétaire général

Comme l'a signalé le président, nous avons au total 449 membres qui se répartissent comme vous le voyez sur la diapositive.

La fréquentation moyenne à notre déjeuner mensuel à la Maison des Ailes a été de 28. Je vous rappelle qu'il y a un nouveau gérant et que la qualité du repas s'est nettement améliorée.

La réunion du mois d'août eut lieu sur l'aérodrome de St Ghislain. 80 participants avaient répondu à l'appel malgré l'éclipse.

Nous avons visité «La Coupole» le centre d'Histoire de la Guerre et des Fusées à St Omer le 2 juin en compagnie de quelques amis du Groupement Colonel Delozanne et nous avons participé à plusieurs manifestations du souvenir telles que : Vroenhoven le 11 mai, Jalhay le 29 août et le 1er novembre à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Ik mag niet vergeten onze vrienden uit Rijsel onze rouw te betuigen voor de dramatische verdwijning van Abbé Gérard CROP die onze echtgenotes zeker zullen herinneren, want hij was hun begeleider tijdens onze bezoeken aan het noorden van Frankrijk.

En dan is er nog onze vriend Bob MOUY, de gangmaker en altijd goedgehumtst. Hij begeleidde Alfred naar onze bijeenkomsten. U hebt hem ontmoet.

Wij hebben 15 vrienden verloren, maar wij hebben 30 leden bijgekregen. Wij zijn vandaag met 449, waarvan 33 weduwen.

Wij zijn met 54 op deze algemene statutaire vergadering. Wij ontvingen 18 volmachten. Dank voor uw talrijke opkomst. Straks zijn wij met 120 voor het banket.

Wij moeten nu het proces verbaal van de vorige algemene statutaire vergadering op 13 maart 1999 ter goedkeuring voorleggen. Aangezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd is.

Vooraleer het woord te geven aan de secretaris-generaal wil ik niet nalaten in uw naam allen te danken die zich inzetten om onze vereniging verder uit te bouwen, ze te laten erkennen, ze te beschouwen als een schuilplaats voor iedereen die de behoefte voelt om vrienden te ontmoeten en zijn verhaal te vertellen.

Indien u om duizend en één reden nog niet beslist hebt om aan onze tweede-woensdagvergaderingen deel te nemen, weet dan dat zij uitstekend zijn en nog beter zullen worden als we nog talrijker zijn. Dit is de gelegenheid voor een applaus aan de leden van de beheerraad, en dikwijls ook hun echtgenotes, om hen te danken voor hun vrijblijvende inzet om onze vereniging in vriendschap te laten leven.

Dank u.

Verslag van de secretaris generaal

Zoals de voorzitter heeft meegedeeld, hebben wij in totaal 449 leden, onderverdeeld zoals u op deze dia kunt zien.

De gemiddelde aanwezigheid op onze maandelijkse vergaderingen in het Huis der Vleugels bedraagt 28. Ik herinner er aan dat er een nieuwe uitbater is en dat de kwaliteit van de maaltijden gevoelig verbeterd is.

De vergadering van de maand augustus had plaats op het vliegveld van St Ghislain. Ondanks de eclips waren 80 deelnemers op de afspraak.

Op 2 juni bezochten wij «la Coupole» in St Omer, het centrum voor de geschiedenis van de oorlog en van de kerktoren, in aanwezigheid van enkele vrienden van de Groepering Kolonel Delozanne. Wij namen deel aan verschillende herdenkingsplechtigheden zoals Vroenhoven op 11 mei, Jalhay op 29 augustus en op 1 november op het Ereperk van de Luchtmacht op het kerkhof van Brussel.

Cette année, une cérémonie plus importante aura lieu à Vroenhoven le 11 mai à l'occasion du dixième anniversaire de la pose de la stèle. La Musique Royale de la Force Aérienne prêtera son concours à cette cérémonie.

Le 9 juin nous organisons à 20.00 heures un concert qui sera donné par la Musique Royale de la Force Aérienne, dans la section Air et Espace du Musée Royal de l'Armée. Le bénéfice sera versé intégralement à deux œuvres : FONAVIBEL et l'asbl PINOCCHIO qui apporte une aide aux enfants victimes de brûlures graves.

La réunion du mois d'août aura lieu le mercredi 9 sur l'aérodrome de Courtrai-Wevelgem.

Les détails de ces événements paraîtront dans les prochains bulletins trimestriels.

Rapport du trésorier

(Situation au 31 décembre 1999)

RECETTES – ONTVANGEN

Cotisations – Lidgelden	327.870
Magasin – Winkel	22.630
Dons	7.100
Intérêts – Interesten	7.276
Divers – Allerlei	4.000
	368.876

AVOIRS – ACTIVA

CCP – PCR	179.285
Comptes/Rekening ES	349.725
Caisse – Kassa	15.576
	544.586

Rapport des commissaires aux comptes

Le rapport des commissaires Marcel BAIKRY et Georges DUBART constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'assemblée générale 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 la majorité des mains levées.

Dit jaar zal op 11 mei een grote plechtigheid plaats hebben te Vroenhoven ter gelegenheid van de tiende verjaardag van de oprichting van het gedenksteen. De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht zal deze ceremonie opluisteren.

Op 9 juni om 20.00 uur organiseren wij in de afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Koninklijk Legermuseum een concert met de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht. De opbrengsten van dit concert zijn integraal bestemd voor twee liefdadige werken: FONAVIBEL en de vzw PINOCCHIO die steun geeft aan jeugdige slachtoffers van zware brandwonden.

De vergadering van de maand augustus zal doorgaan op woensdag 9 augustus op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem.

De details van deze evenementen zullen in het volgende trimestriële tijdschrift verschijnen.

Verslag van de schatbewaarder

(Toestand op 31 december 1999)

DEPENSES – UITGAVEN

Secrétariat – Secretariaat	76.113
Fleurs & Cadeaux/Bloemen & Geschenken	32.215
Imprimés – Drukwerken	179.840
Divers – Allerlei	123.869
	412.037

INVENTAIRE REALISABLE REALIZEERBAAR INVENTARIS

20 Aucollants-Zelfstickers à 25 F.	500
45 Cravates-Dassen à 500 F.	22.500
20 Plaquettes-Plaketten 50° Anni/Verjaar	10.000
32 Médailles 50 ans/jaar brevet à 126 F.	4.032
50 Insignes/Badges Blazer à 500 F.	25.000
Cartes de vœux/Wensenkaarten-Posters	7.000
	69.032

Verslag van de rekeningscommissarissen

Uit het verslag van de commissarissen Marcel BAIKRY en Georges DUBART, blijkt dat de door de schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen goed te keuren en ontlasting te verlenen aan de commissarissen voor hun opdracht, alsook aan de raad van beheer.

De vergadering betuigt haar instemming met meerderheid van opgestoken handen.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2000

Messieurs Marcel BAIKRY et Georges DUBART acceptent de poursuivre leur mission pour l'exercice 2000 et sont reconduits dans leur fonction par l'assemblée.

Propositions de modification des statuts

1. Les propositions de modification des statuts qui avaient été exposées à l'ordre du jour de l'assemblée paru dans le bulletin trimestriel N° 1/2000 sont acceptées par l'ensemble des membres présents et représentés.
2. La proposition de limiter la durée du mandat de l'administrateur introduite par un membre est soumise à l'examen de l'assemblée dans son principe et son utilité. Aucune majorité ne se dégage réellement pour trancher le sujet ; la tendance est : « *que ceux qui sont en place et qui travaillent bien, conservent leur mandat* ». Le président propose d'étudier le sujet au cours des prochaines réunions des membres du conseil d'administration afin d'apporter une éventuelle proposition à l'assemblée générale statutaire de l'année prochaine.

Election statutaire

Cinq postes d'administrateur sont à pourvoir et il y a 5 candidats ; le vote au scrutin secret n'est donc pas nécessaire. Les candidatures de Messieurs André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Gérard VERMANDER, administrateurs sortants et rééligibles et la candidature de Monsieur Paul DE CLERCK sont proposées individuellement à l'approbation de l'assemblée qui accepte.

Remise de diplômes et de médailles

1. Achille VANHEE qui devait recevoir le diplôme de 70 ans de brevet s'est excusé.
2. Robert BLADT, Francis PACCO et Jo PRÉMONT reçoivent le diplôme de 60 ans de brevet.
3. Alexandre de GARADY, Jacques BROCARD, Jean FAIN, Robert FEUILLEN, André FROMONT, Jacques MICHAUX, reçoivent la médaille de 50 ans de brevet. (Hervé DONNET et Henry HAYOT se sont excusés).

Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 2000

De Heren Marcel BAIKRY en Georges DUBART aanvaarden voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 2000 en worden door de vergadering in hun functie verlengd.

Voorstellen tot wijziging van de statuten

1. De voorstellen tot aanpassing van de statuten zoals zij werden voorgesteld in het tijdschrift Nr 1/2000, worden door alle aanwezige en vertegenwoordigde leden goedgekeurd.
2. Het voorstel van een lid om het mandaat van de beheerders in de tijd te beperken, wordt ter overweging aan de algemene vergadering voorgelegd. Er is geen duidelijke meerderheid om te beslissen in één of andere richting, maar er bestaat een tendens in de zin van: « *zij die op de plaats zitten en goed werk doen, behouden hun mandaat* ». De voorzitter stelt voor om dit te bestuderen tijdens de volgende vergaderingen van de beheerraad en eventueel een voorstel te formuleren voor de volgende algemene statutaire vergadering.

Statutaire verkiezingen

Vijf kandidaten hebben zich aangeboden voor de vijf beschikbare plaatsen van beheerder. Een geheime stemming is dus niet nodig. De kandidatuur van de heren André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS en Gérard VERMANDER, uittredende beheerders en herkiesbaar, en van de heer Paul DE CLERCK worden individueel aan de vergadering voorgelegd en aanvaard.

Overhandiging van diplomas en medailles

1. Achille VANHEE die het diploma van 70 jaar brevet moest ontvangen verontschuldigt zich.
2. Robert BLADT, Francis PACCO en Jo PRÉMONT ontvangst het diploma van 60 jaar brevet.
3. Alexandre de GARADY, Jacques BROCARD, Jean FAIN, Robert FEUILLEN, André FROMONT en Jacques MICHAUX ontvangst de medaille van 50 jaar brevet. (Hervé DONNET en Henry HAYOT verontschuldigt zich)

Clôture

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

Personnalités présentes au banquet

- Le Chef d'Etat-major de la Force Aérienne, le Lieutenant-général aviateur et Madame VANHECKE.
- Le Général et Madame CHENET, président des Vieilles Tiges.
- Monsieur le Professeur et Madame von BAUMGARTEN, représentant l'association Alte Adler.
- Délégation du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges, conduite par leur trésorier-secrétaire, Monsieur et Madame Alfred BAUER.

Sluiting

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

Tegenwoordige personaliteiten aan het banket

- De Stafchef van de Luchtmacht, Luitenant-generaal vlieger en Mevrouw VANHECKE.
- Generaal en Mevrouw CHENET, voorzitter van de Vieilles Tiges.
- Heer Professor en Mevrouw von BAUMGARTEN, vertegenwoordigen van Alte Adler.
- Afvaardiging van de Groepering Nord-Pas-de-Calais van de Vieilles Tiges, geleidt door hun schatbewaarder en secretaris, De Heer en Mevrouw BAUER.

VROENHOVEN

Le 11 mai 1940, des Fairey Battle des 5^{ème} et 9^{ème} escadrilles du 3^{ème} régiment d'Aéronautique, décollent à l'aube du terrain de Aalter où ils s'étaient repliés, pour attaquer les ponts sur le canal Albert de Briegden, Veldwezelt et Vroenhoven, tombés intacts aux mains des Allemands.

Sur les 9 Fairey Battle engagés, 6 seront abattus ; 5 pilotes et observateurs-mitrailleurs seront tués : le capitaine André Glorie, l'adjutant Frans Delvigne, l'adjutant Gustave Timmermans, le premier sergent Gustave Rolin-Hymans et le sergent Moens. Quatre autres seront blessés grièvement dont Jacques Dôme, vice-président de l'association.

Pour assurer la couverture des Battle, 6 Gloster Gladiator décollent du terrain de secours de Beauvechain (Le Culot). Ils appartiennent à la 1^{ère} escadrille du 2^{ème} Régiment d'Aéronautique et ont quitté la veille leur base, l'aérodrome de Schaffen.

A l'approche du canal Albert, ils sont aussitôt interceptés par une nuée de Messerschmidt Bf109.

Deux Gladiator tombent immédiatement en flammes et leurs pilotes, les sergents Henri Clinquart et André Pirlot s'écrasent au sol avec leur appareil. Le chef d'un des pelotons, le premier sergent Denys Rolin abat l'un des Bf109 mais est descendu peu après mais peut sauter en parachute (voir article le concernant dans ce bulletin).

Le 11 mai 1990, une stèle portant les noms des sept aviateurs qui perdirent la vie le 11 mai 1940, a été inaugurée à Vroenhoven ; elle est adossée au fortin qui défendait le pont.

Depuis lors, chaque année, les Vieilles Tiges de Belgique et le Herdenkingscomité V.V.O.M. de Mopertingen, organisent une cérémonie d'hommage au pont de Vroenhoven.

Cette année, le 11 mai 2000, dixième anniversaire de l'inauguration de la stèle, une cérémonie plus solennelle y sera organisée, grâce à la participation de la Force aérienne.

Elle sera présidée par les deux survivants de l'opération de 1940, Alex Binon et Jacques Dôme.

Voir programme de la journée sur la couverture bleue

Bij dageraad op 11 mei 1940 stijgen Fairey Battle's van het 5de en 9de squadrons van het 3de Luchtvaartregiment op van het terrein van Aalter, waar ze teruggetrokken waren, om de bruggen over het Albertkanaal van Briegden, Veldwezelt en Vroenhoven aan te vallen, die ongeschonden in de handen van de Duitsers gevallen waren. Op de 9 ingezette Fairey Battle's werden er 6 afgeschoten; 5 piloten waarnemers-schutters werden gedood: kapitein André Glorie, adjudant Frans Delvigne, Adjudant Gustave Timmermans, eerste sergeant Gustave Rolin-Hymans en sergeant Moens. Vier anderen werden zwaar gewond waaronder Jacques Dôme, ondervoorzitter van onze vereniging.

Om de Battle's te dekken, stijgen 6 Gloster Gladiator's van het hulpsterrein van Bevekom (Le Culot) op. Zij maken deel uit van het 1ste squadron van het 2de Luchtvaartregiment en hebben de avond voordien hun basis, het vliegveld van Schaffen, verlaten. Bij het naderen van het Albertkanaal zij spoedig door een zwerm Messerschmitt Bf109 onderschept. Twee Gladiator's vallen in vlammen neer en de sergeant Henri Clinquart en André Pirlot storten met hun toestel op de grond. Een van de pelotonleiders, eerste sergeant Denys Rolin haalt een Bf109 neer maar wordt op zijn beurt neergehaald doch kan zich met zijn valscherm redden. (Lees over hem een artikel in dit tijdschrift)

Op 11 mei 1990 werd een gedenksteen, met de namen van de zeven gesneuvelde vliegeniers op 11 mei 1940, te Vroenhoven ingehuldigd; hij is aangebracht op het klein fort dat de brug moest verdedigen.

Elk jaar, op 11 mei, organiseren de 'Vieilles Tiges' van België en het Herdenkingscomité V.V.O.M. van Mopertingen een huldebetoon aan de brug van Vroenhoven.

Dit jaar, op 11 mei 2000, tiende verjaardag van de inhuldiging van de gedenksteen, zal een meer feestelijke plechtigheid georganiseerd worden dankzij de medewerking van de Luchtmacht en zal door de twee overlevende van deze operatie Alex Binon en Jacques Dôme voorgezeten worde.

Zie programma van de dag op de blauwe omslag

Le 26 mai ...

Les Vieilles Tiges à Liège

PROGRAMME

- 08h30 Départ du car, rue St Lambert, derrière le Shopping Center de Woluwé St Lambert
- 09h45 Rendez-vous général à Techspace Aéro à Herstal-Milmort (Voir itinéraire à la page couverture)
- 10h00 Pour les messieurs uniquement: visite de Techspace Aéro (Voir article plus loin)

Pour toutes les dames: départ du car vers Liège pour la visite du Palais de Liège: péristyle et escaliers à double révolution, salle des Pas perdus, salon Louis XV, salle du Conseil provincial et salle de la Députation permanente.
(Retour du car à vide à Techspace Aéro)

- 11h45 Départ du car et des voitures particulières vers le Palais de Liège (Voir itinéraire et information pour le parking à la page couverture)
- 12h00 Réception de tous les participants par Monsieur Paul BOLLAND, gouverneur de la province de Liège.
- 13h00 Départ vers Seraing pour le Val St Lambert (voir itinéraire à la page couverture)
Déjeuner à « La Manufacture »
- 15h00 Parcours-spectacle: légende de la naissance du verre, ses exploitations à Rome dans l'antiquité et dans un atelier verrier du moyen âge, la magie du cristal et la vie quotidienne à la cristallerie du Val St Lambert. La visite est ponctuée par d'éblouissantes démonstrations de soufflage, de taille et de gravure de pièces de cristal.
- 17h30 Fin de la visite (Mais le magasin sera ouvert !!!)

Prix de la participation

Si vous empruntez le car : 1600 Fr
Si vous utilisez votre voiture : 1100 Fr

Voir mode de paiement et billets d'inscription à la page couverture

De 26 mei ...

De Vieilles Tiges te Luik

PROGRAMMA

- 08.30u Vertrek van de bus, St Lambrechtsstraat, achter de Shopping Center van St Lambr. Woluwe.
- 09.45u Algemene afspraak in Techspace Aero in Herstal-Milmort (routebeschrijving zie op omslag bladzijde).
- 10.00u Uitsluitend voor de heren: bezoek van Techspace Aero (Zie artikel verder)

Voor alle dames: vertrek van de bus naar Luik voor het bezoek van het Paleis van Luik: zuilengalerij en dubbel wenteltrap, grote hal, salon Lodewijk de XV, Provincieraadzaal en Bestendige Deputatiezaal.
(Terug van de bus naar Techspace Aero)

- 11.45u Vertrek van de bus en de persoonlijke voertuigen naar het Paleis van Luik. (routebeschrijving en inlichtingen voor de parking zie op omslag bladzijde).
- 12.00u Receptie van alle deelnemingen door De Heer Paul BOLLAND, gouverneur van de provincie Luik.
- 13.00u Vertrek naar Seraing voor de Val St Lambert (routebeschrijving zie op omslag bladzijde)
Middagmaal aan « La Manufacture »
- 15.00u Spektakelroute: de legende van het ontstaan van het glas, zijn exploitaties in Rome tijdens de oudheid en in een middeleeuws atelier, de magie van het kristal en het dagelijkse leven van de kristalfabriek van Val Saint-Lambert beleven. Dit onvergetelijk bezoek zal bekroond worden door demonstraties van blazers, slijpers en graveerders, die speciaal kristallen stukken vervaardigen.
- 17.00u Einde van het bezoek (De winkel zal open zijn! !)

Deelneming in de onkosten

Indien U de bus gebruikt: 1600 Fr
Indien U uw persoonlijk voertuig gebruikt: 1100 Fr

Zie betalingswijze en inschrijvingsbiljet op omslag bladzijde

TECHSPACE AERO

snecma group

Techspace Aero est le seul motoriste belge et l'un des neuf motoristes européens dans le secteur aéronautique et spatial. Réalisant un chiffre d'affaires annuel de plus de 200 millions d'Euros, la société emploie 1200 personnes hautement qualifiées dans ses installations modernes situées à Herstal-Milmort (Liège), au cœur de l'Europe.

La Direction technique comprend 160 techniciens de haute qualification dont 50% d'ingénieurs et docteurs en Sciences.

La société bénéficie du support de ses trois actionnaires complémentaires, Snecma, la Région Wallonne et Pratt & Whitney.

Les domaines de compétence de Techspace Aero couvrent la tribologie, la cryogénie, la conception et la fabrication assistée par ordinateur (CFAO), la modélisation par éléments finis, les systèmes d'acquisition et de traitement des données, la modélisation fonctionnelle appliquées aux turboréacteurs ou aux systèmes de propulsion spatiale et le support techniques après-vente.

Techspace s'est imposé comme partenaire des grands constructeurs de moteurs en prenant notamment en charge le développement de systèmes complets comme les compresseurs basse pression et des enceintes de palier. Les compresseurs et les composants majeurs des systèmes basse pression équipent 50% des moteurs livrés ces dix dernières années dans le marché du transport aérien.

Techspace assure également la conception, le développement, la fabrication et l'assemblage des systèmes de lubrification pour turboréacteurs. Sa part de marché des avions de plus de 100 places, en termes de livraison, s'élève à 55%. L'entreprise a su gagner la confiance des grands constructeurs qui veulent développer une gamme de moteurs très performants pour le marché du transport civil. Les chiffres sont éloquentes : sur les programmes en exploitation, le MTBF (Mean Time Between Failure) dépasse 3 millions d'heures de vol et les produits fabriqués ont fonctionné de 35 à 40 millions d'heures sans incident majeur.

Depuis 1974, Techspace Aero participe aux programmes Ariane par la conception, le développement et la production de plusieurs équipements des propulseurs d'appoint à liquide (PAL), par la fabrication des vannes principales et organes de contrôle (GOC) des moteurs Viking IV et V. La société livre ses matériels à l'Aérospatiale, à Daimler-Chrysler Aerospace et SEP, division de Snecma. Dans le programme Ariane 5, Techspace Aero est responsable de l'étude, du développement, de la qualification et de la production de deux modèles de vannes cryogéniques et d'une vanne gaz chauds, destinées au moteur Vulcain. Sur l'étage principal cryogénique de l'Ariane 5, l'entreprise est responsable de l'étude, la qualification et la production de la vanne de remplissage à Hélium liquide et de la soupape de sécurité de l'enveloppe interne, livrées toutes les deux à Air Liquide.

Techspace Aero is de enige Belgische motorfabrikant en één van de negen Europese motorenfabrikanten in de ruimte en luchtvaartsector. Met een jaarlijks zakencijfer van meer dan 200 miljoen Euro's stelt de maatschappij 1200 hooggeschoolde personen te werk in zijn moderne vestigingen in Herstal-Milmort (Luik) in het hart van Europa.

De technische directie bestaat uit 160 hooggeschoolde techniekers waarvan 50% ingenieurs en doctoren in de wetenschappen.

De maatschappij wordt gesteund door 3 complementaire aandeelhouder Snecma, het Waals Gewest en Pratt & Whitney.

Vallen onder de bevoegdheid van Techspace Aero: de tribologie, de cryogenics, het ontwerpen en het verwaardigen door computer verwerking (CFAO), het modelleren van eidelementen, de gegevensverwerking en databehandeling systemen, het functionele modelleren toegepast op turbo-reactoren of op ruimtestuwkracht systemen en de technische steun aan de service-afdeling.

Techspace heeft zich als partner doen gelden bij de grote motorenfabrikanten door de zorg op zich te nemen van de ontwikkeling van volledige systemen zoals lagedruk compressoren en kogellageruimtes.

50% van de motoren die de laatste tien jaren geleverd werden op de markt van het luchttransport zijn uitgerust met de compressoren en de hoofdbestanddelen van de lagedruk systemen.

Techspace is eveneens belast met het ontwerpen, het ontwikkelen, het verwaardigen en het monteren van de smeringssystemen voor turbo-reactoren. Haar marktaandeel voor de vliegtuigen van meer dan 100 zitplaatsen, in leveringstermijnen, bedraagt 55%. Het bedrijf heeft het vertrouwen gewonnen van de grote fabrikanten die een gamma van zeer hoge presterende motoren voor de burgertransportmarkt wensen te ontwikkelen. De cijfers zijn duidelijk: op de exploitatie programma's, de MTBF (Mean Time Between Failure) overschrijdt 3 miljoen vluchten en de gemaakte producten hebben gedurende 35 tot 40 miljoen uren zonder noemenswaardige incidenten gefunctioneerd.

Sedert 1974 neemt Techspace Aero deel aan Ariane programma's wat betreft het ontwerp, de ontwikkeling en de productie van verschillende uitrustingen van aanvullende raketmotoren op vloeistof (PAL), door het vervaardigen van hoofdventiel en controle toestellen (GOC) voor de Viking IV en V motoren. Het bedrijf levert dit materieel aan Aérospatiale, aan Daimler-Chrysler Aerospace en SEP, een afdeling van Snecma. Voor het Ariane V programma is Techspace Aero verantwoordelijk voor de studie, de ontwikkeling, de kwalificatie en de productie van twee modellen van cryogene ventielen en een warmgassenventiel voor de Vulcain motor bestemd. Op de cryogene hoofdtrap van de Ariane V is het bedrijf verantwoordelijk voor de studie, de kwalificatie en de productie van het vullingsventiel voor vloeibaar Helium en van de veiligheidsklep van het binnenomhulsel beiden geleverd aan Air Liquide.

Au fil des années, Techspace Aero a développé une compétence propre à la maintenance et à la réparation (MRO) de moteurs et de modules complets ainsi que des composants majeurs. Les services de maintenance offerts aux utilisateurs finaux dans le monde entier, civils ou militaires, représentent 25% de l'activité totale de la société.

ooo

Le PALAIS DE LIÈGE couramment appelé le Palais des 'Princes-Evêques', Un monument chargé d'histoire

Le Palais de Liège est situé dans le cœur historique de la ville, côté nord de la Place Saint Lambert.

Le palais fut complètement reconstruit par l'évêque Erard de la Marck (1505-1538) à l'endroit où se situait le *palatium* de Notger et les ruines d'un palais moyenâgeux. Les travaux furent dirigés par l'architecte Arnold van Mulcken qui s'inspira d'exemples français et italiens.

L'iconographie à tendance moralisatrice qui décore les colonnes dans la première cour pourrait représenter l'*Eloge de la Folie* d'Erasmus.

Le palais n'était pas seulement la résidence de l'évêque, mais aussi le siège du Conseil privé, de la Cour des Comptes, des Trois Etats (clergé, noblesse et bourgeoisie), de la Cour féodale et allodiale, de la Cour des échevins, du Conseil du Peuple et du Tribunal ecclésiastique de l'officialité.

C'est incontestablement au 18^e siècle, après l'incendie de 1734, que le palais se para de luxe et de raffinement. L'évêque Georges-Louis de Berghes (1724-1743) chargea l'architecte Jan-André Anneessens de rénover complètement la façade sud ainsi que l'escalier d'honneur. Jan-Théodore van Beieren (1744-1763) enjoliva le palais en laissant libre cours à son bon goût.

Le palais fut pillé lors de la Révolution liégeoise de 1789 et devint la propriété de l'Etat. Il devint le siège de la cour de Cassation. Le gouvernement provincial fit construire un nouveau palais à côté de l'ancien en 1845. C'est pourquoi le Palais de justice et le Gouvernement provincial sont aujourd'hui réunis et font partie intégrante de l'ancien palais des princes-évêques. Dans le cœur de la ville, le palais est pour le moment, le seul élément-clé, témoin du passé.

Mettertijd heeft Techspace Aero een eigen deskundigheid ontwikkeld voor het onderhoud en het herstellen (MRO) van volledige motoren en modulen evenals de hoofdbestanddelen. De onderhoudsdiensten aan de burger en militaire eindgebruikers wereldwijd aangeboden, vertegenwoordigen 25% van de totale bedrijvigheid van de maatschappij.

ooo

Het PALEIS VAN LUIK gewoonlijk het Prins-Bisschoplijk Paleis genoemd. Een met geschiedenis beladen monument

Het Paleis van Luik bevindt zich in de historische kern van de stad, aan de noordkant van de « Place Saint-Lambert ». Op de plaats waar het *palatium* van Notger en de ruïnes van het middeleeuwse paleis stonden, werd het paleis volledig heropgebouwd voor bisschop Erard de la Marck (1505-1538), onder leiding van architect Arnold van Mulcken, die zijn inspiratie zocht bij Franse en Italiaanse voorbeelden. De versiering van de zuilen op het eerste binnenplein verwijst naar het thema der zothed, met een moraliserende iconografie.

Het paleis werd niet alleen de verblijfplaats van de bisschop, maar ook de zetel van de Geheime Raad, de Rekenkamer, de Drie Staten, de Feodale rechtbank, de Allodiale rechtbank, de Schepenbank, de Raad van 't gemeen, de Kerkelijke rechtbank en het Officialaat.

Na de brand van 1734 bracht de 18^e eeuw ontgensprekelijk de meeste luxe, praal en verfijning in de richting van het paleis. Bisschop Georges-Louis de Berghes (1724-1743) droeg de Brusselse architect Jan-Andre Anneessens op om de zuidelijke gevel alsook de grote staatsietrap volledig te herstellen. Jan-Theodoor van Beieren (1744-1763) verfraaide het paleis, en de vertrekken zijn een uiting van zijn overtuigde smaak. Het paleis werd geplunderd als gevolg van de Luikse revolutie in 1789, en werd staatseigendom. Het Hof van Beroep nam er zijn intrek. In 1845 was de beurt aan het provinciaal gouvernement, dat een nieuw paleis liet bouwen naast het oude. Dat verklaart waarom ook vandaag nog het Gerechtshof en het Provinciaal Gouvernement samen onderdak vinden in het oude prinsbisschoppelijk paleis. In het omgewoelde landschap van de historische Luikse stadskern, blijft het paleis momenteel het enige element van stabiliteit.

The 9th June, the Vieilles Tiges in concert ...



Dans le cadre prestigieux de la Section Air et Espace du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, la Musique Royale de la Force aérienne prête son concours à un concert que nous organisons à 20.00 heures au profit de FONAVIBEL et de l'asbl PINOCCHIO.

In het schitterende kader van de Afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, zal de Koninklijke Muziek- kapel van de Luchtmacht om 20.00 uur een concert verzorgen dat wij inrichten ten voordele van FONAVIBEL en PINOCCHIO vzw.

The Summernight Concert

L'entrée est fixée à 500 francs. Les cartes sont disponibles dès à présent chez le trésorier de l'association.

(Voir billet de commande dans ce bulletin. Paiement à l'aide du formulaire de virement ci-joint)

Possibilité de participer à la réception qui sera organisée après le concert. Les boissons seront payantes au prix unique de 50 francs.

Des tickets seront en vente le jour même.

Emplacements de parking réservés sur l'Esplanade du Cinquantenaire.

Métro : lignes 1A et 1B – Station Mérode

De toegang werd vastgesteld op 500 frank. Kaarten zijn vanaf nu beschikbaar bij de schatbewaarder van onze vereniging (Zie bestellingbriefje in dit tijdschrift. Betaling langs de hier bijgevoegde stortingsbulletin).

Mogelijkheid om deel te nemen aan de receptie die na het concert wordt ingericht. Dranken zullen betaalbaar zijn aan eenheidsprijs van 50 frank. Tiketten worden verkocht de dag zelf.

Gereserveerde parking op de esplanade van het Jubelpark.

Metro : lijnen 1A en 1B – Station Merode

ASBL
PINOCCHIO

Association au profit des enfants brûlés

**BRULURES CHEZ LES ENFANTS ET LES
JEUNES GENS**

Les causes principales des brûlures chez les enfants et les jeunes gens sont : les liquides chauds, le contact direct avec des objets chauds. Suite à ce contact, la protection offerte par la peau contre les infections disparaît en grande partie ; la température du corps se dérègle, l'équilibre de la peau est détruit.

C'est pourquoi l'hospitalisation est souvent nécessaire. Elle constitue toujours une réelle période éprouvante pour l'enfant : douleur lors du changement des pansements et bandages, douleur lors des exercices de rééducation chez le kinésithérapeute, éloignement du foyer familial et des amis ...

Après la période d'hospitalisation, surviennent aussi les désagréments tels que le port de vêtements compressifs, les démangeaisons, le retard accumulé à l'école, les moqueries, les cicatrices résiduelles.

On pourrait résumer le tout comme suit :
Les brûlures surviennent en quelques secondes, le processus de guérison est un chemin très pénible et long.

BUT DE L'ASBL PINOCCHIO

Le but poursuivi par l'association est double : d'une part, elle tend à sensibiliser le grand public à la problématique des brûlures chez les enfants et les jeunes gens.

D'autre part, elle apporte un réel soutien financier et pratique aux enfants et jeunes gens victimes de brûlures.

SOUTIEN FINANCIER

Les soins et la rééducation des brûlures entraînent beaucoup de frais :

transport des blessés, hospitalisation, opération, kinésithérapie, produits pharmaceutiques.

Tous ces frais ne sont pas nécessairement couverts par les mutuelles.

L'ASBL PINOCCHIO intervient financièrement quand les parents, pour diverses raisons, éprouvent des difficultés à assurer toutes ces dépenses.

L'asbl PINOCCHIO soutient différents camps de vacances pour enfants et jeunes brûlés. L'un est le « Camp de cure thermale de l'Hôpital Militaire Reine Astrid. Pour 14 jours de cure, le coût s'élève à plus ou moins 40.000 F et aucune intervention des caisses mutuelles n'est prévue ...

VZW
PINOCCHIO

Vereniging ten voordele van verbrande kinderen

**BRANDWONDEN BIJ KINDEREN EN
JONGEREN**

De voornaamste oorzaken van brandwonden bij kinderen en jongeren zijn: warme vloeistoffen, het direct contact met vuur en warme voorwerpen. Door de aantasting van de huid valt de bescherming tegen infecties deels weg, wordt de lichaamstemperatuur ontregeld, is de vochtbalans verstoord.

Daarom is een opname in het ziekenhuis dikwijls noodzakelijk. Het ziekenhuisverblijf is echter een belasting voor het kind: pijn bij de verzorging en de verbrandwissel, pijn bij de kiné-oefeningen, weg van de vertrouwde thuis en vriendjes ...

Na de hospitalisatieperiode zijn er ook heel wat onaangenaamheden: drukkledij moeten dragen, veel jeuk, achterstand op school, uitgelachen worden, blijvende littekens.

Men zou het als volgt kunnen samenvatten:

Brandwonden oplopen is een kwestie van seconden, het genezingsproces is een lijdensweg van maanden.

DOEL VAN DE VZW PINOCCHIO

Het doel van de vereniging is dubbel: enerzijds draagt ze ertoe bij om het brede publiek te sensibiliseren voor de problematiek van brandwonden bij kinderen en jongeren.

Anderzijds verleent ze daadwerkelijk – praktische of financiële – steun aan kinderen en jongeren die het slachtoffer zijn geworden van brandwonden.

FINANCIËLE STEUN

De verzorging en de revalidatie van brandwonden brengen heel kosten met zich mee:

Ziekenvervoer, hospitalisatie, operaties, kiné, verzorgingsproducten. Niet alles hiervan wordt door de ziekenkas ten laste genomen.

Wanneer ouders – omwille van welke redenen ook – het moeilijk hebben om al deze kosten te betalen, dan komt de vzw PINOCCHIO hierin financiële tussen.

De vzw PINOCCHIO ondersteunt vakantiecampen voor verbrande kinderen en jongeren. Eén van deze kampen is het Thermaal Kuurkamp van de Militair Hospitaal Koningin Astrid. De kostprijs voor 14 dagen bedraagt echter 40.000 F en hiervoor is er geen enkele tussenkomst vanwege de ziekenkas voorzien ...



Dans le ciel de Vroenhoven, le 11 mai 1940

LA RENCONTRE DE DEUX ADVERSAIRES

Par Regis DECOBECK

Le 11 mai 1940, dans le ciel de Vroenhoven, trois Gladiator du 1er peloton du 1/I/2 Aé envoyés en couverture des Battles se faisaient coiffer par deux Schwarm de Messerschmitt Bf 109 E du I/JG 1. Huit contre trois ! L'issue était fatale. Le 1er sergent Denys Rolin et le sergent André Pirlot étaient abattus, tandis que, seul, le sergent Albert Vandenbroeck parvenait à revenir à Beauvechain avec un avion criblé de balles.*

En 1984, suite à des recherches menées en Belgique et en Allemagne, le 1er sergent Rolin a pu retrouver et rencontrer son adversaire d'un jour. Le 11 mai 1940, aux commandes du Messerschmitt qui l'a descendu, se trouvait le Leutnant Ludwig Franzisket.

*1ère escadrille du 1er Groupe du 2e Régiment d'Aéronautique

Il fait encore nuit, ce 10 mai 1940, lorsque l'alerte touche le 2e Régiment d'Aéronautique à Schaffen. Il est 00h05. Les pilotes des 14 Gladiator et 11 Hurricane devront se tenir prêts à décoller dès l'aube pour leur terrain de campagne situé à Beauvechain (Aérodrome N° 21). Un quart plus tard, le sous-lieutenant Drossaert signale aux estafettes motocyclistes de prévenir les pilotes à leur domicile. Un peu plus tard, parvient une communication téléphonique du 2 Aé annonçant une alerte générale pour les états-majors et les troupes de l'Aéronautique Militaire. Les permissions sont supprimées et ceux qui en jouissent pour l'instant sont immédiatement rappelés. Cette fois, c'est sérieux. D'autant plus, qu'à 03h05, un nouveau coup de téléphone du commandant du 2 Aé annonce qu'il y aura une attaque ennemie à l'aube et que la 2e escadrille devra se trouver en protection d'une Division d'Infanterie en repli de Beverlo vers Diest.

Il est 04h20. Les premiers Gladiator profitent des premières lueurs de l'aube pour décoller et rejoindre Beauvechain. Douze minutes ne se sont pas écoulées qu'apparaissent les premiers appareils allemands. Vraisemblablement l'attaque s'effectue par des Messerschmitt Bf 110 suivis de Heinkel He 111.

Au sol, l'enfer se déchaîne et le sauve-qui-peut est général. Le Gladiator du sous-lieutenant Wilmots est au roulage lorsqu'il est touché. Un pneu crevé lui fait faire un cheval de bois contre le Hurricane en feu du capitaine Charlier (H-20). Les deux avions s'embrasent comme des torches et les deux pilotes sont blessés

In de lucht boven Vroenhoven, 11 mei 1940

HET WEERZIEN VAN TWEE TEGENSTREVERS

Door Regis DECOBECK

Op 11 mei 1940 werden in de lucht boven Vroenhoven drie Gladiators van het 1ste peloton van het 1/I/2Aé, ter plaatse gestuurd ter bescherming van de Battles, afgemaakt door twee Schwärme Messerschmitt Bf109E van I/JG 1. Acht tegen drie! De afloop was fataal. 1ste sergeant Denys Rolin en sergeant André Pirlot werden neergeschoten terwijl sergeant Albert Vandenbroeck als enige terug in Beauvechain kon landen met een door kogels doorzeefd toestel.*

In 1984, als gevolg van opzoekingen in België en Duitsland, is 1ste sergeant Rolin er in geslaagd zijn tegenstander van één dag terug te vinden en te ontmoeten. Op 11 mei 1940, zat Leutnant Ludwig Franzisket aan het stuur van de Messerschmitt die hem neerhaalde.

1ste smaldeel van de 1ste Groep van het 2de Luchtvaartregiment

Het is nog nacht als op 10 mei 1940 het alarm het 2de Luchtvaartregiment in Schaffen bereikt. Het is 00.05 uur. De piloten van de 14 Gladiators en 11 Hurricanes moeten zich klaar houden om vanaf dageraad te vertrekken naar hun oorlogsterrein in Beauvechain (vliegveld Nr 21). Een kwartier later geeft onderluitenant Drossaert een gemotoriseerde estafette het bevel om de piloten te gaan verwittigen in hun verblijfplaats. Even later ontvang men een telefonische melding van het 2de Aé waarin het algemene alarm wordt afgekondigd voor de staven en luchtvaarttroepen. Alle verloven worden ingetrokken en iedereen wordt teruggeroepen. Deze keer is het ernst. Vooral nadat om 03.03 uur een nieuwe telefoon van de commandant van het 2de Aé binnenkomt met het bericht dat bij dageraad een vijandelijke een aanval zal beginnen en dat het 2de smaldeel bescherming moet geven aan een infanteriedivisie, ontplooid tussen Beverlo en Diest. Het is 04.20 uur. De eerste Gladiators gebruiken het eerste licht van de dageraad om te stijgen en zich naar Beauvechain te begeven. Nog geen twaalf minuten later verschijnen de eerste Duitse toestellen aan de einder. Blijkbaar wordt de aanval uitgevoerd door Messerschmitt Bf110, gevolgd door Heinkel He111.

Op de grond breekt de hel los en redde wie zich kan is de boodschap. De Gladiator van onderluitenant Wilmots wordt getroffen tijdens de taxi. Een klapband stuurt hem naar de brandende Hurricane van kapitein Charlier (H-20). Beide vliegtuigen branden als een toorts en hun piloten zijn gewond.

Pourtant les treize autres Gladiator ont pu s'échapper de la fournaise. Parmi les premiers, celui du 1er sergent Denys Rolin. Douze arriveront à bon port. Un infortuné a dû effectuer un atterrissage forcé en campagne après avoir été touché par des balles.

Vers 04h40, un peloton composé du capitaine Gérard (G-37), du 1er sergent Winand (G-32) et du 1er sergent Clinquart (G-34) tombe à bras raccourcis sur une formation de bombardiers ennemis qui s'apprêtent à attaquer Goetsenhoven. Le coup réussit puisqu'il permet de disloquer le dispositif et offre la possibilité à plusieurs appareils belges de décoller.

A peine arrivés au terrain N° 21, les Gladiator seront immédiatement dispersés sur la plaine pour éviter une destruction en masse. Ce qui n'empêche pas les avions de reconnaissance allemands de survoler le terrain à plusieurs reprises.

La protection des Battle

Le 11 mai au matin, le III/3 Aé commande un peloton de Gladiator pour une mission de protection de Battle belges, puis la décommande et enfin à 05h00, demande deux pelotons pour une mission de protection des mêmes Battle dans le secteur Vroenhoven, Veldwezelt et Briegden. On s'aperçoit déjà du problème des chasseurs belges qui devront protéger trois pelotons de Battle convergeant de directions différentes pour bombarder les ponts du canal Albert. Cela d'autant plus (mais on ne l'apprendra que bien plus tard) que les Allemands ont intercepté un message radio et sont prévenus dès 00h45 (heure allemande) d'une attaque sur ces mêmes ponts. Flak et Luftwaffe les attendent donc de pied ferme !

A Beauvechain, les pilotes des deux pelotons reçoivent leurs instructions : être à 06h00 au-dessus des ponts à une altitude de 900 m pour servir de couverture à l'attaque des Battle. Le premier peloton est constitué du 1er sergent Denys Rolin (G-22), leader, du sergent André Pirlot (G-19) et du sergent Albert Vandenbroeck (G-31). Le second peloton est composé du capitaine Guisgand (G-27), du 1er sergent Winand (G-32) et du 1er sergent Clinquart (G-25 ou G-34).

A 05h35, les trois premiers appareils décollent en formation de la prairie qui leur sert de terrain de campagne. Douze minutes, ils seront suivis des trois autres. Chaque formation suivra un chemin parallèle avec cet écart de temps pour rejoindre son secteur.

Sur ces entrefaites, en face, on ne reste pas inactif. Les batteries de Flak, qui protègent le passage sur les ponts du canal Albert de la 4. Panzer Division, sont prêtes à l'action, tandis qu'à Gymnich près de Bonn, terrain du I./JG 1, deux Schwarm (8 appareils) de Messerschmitt Bf 109 E décollent à 06h09 (heure allemande) avec pour mission la protection aérienne du secteur devant Maastricht. Le Hauptmann Wilhelm Balthasar a pris la tête du premier Schwarm, tandis que le Leutnant Ludwig Franzisket mène le second.

De andere 13 Gladiators zijn er nochtans in geslaagd te ontsnappen met 1ste sergeant Denys Rolin bij de eersten. Twaalf komen er veilig aan. Eén ongelukkige heeft een noodlanding moeten maken als gevolg van kogelinslagen.

Rond 04.40 uur valt een peloton met kapitein Gérard (G-37), 1ste sergeant Winand (G-32) en 1ste sergeant Clinquart een formatie vijandelijke bommenwerpers aan die zich klaarmaken om Goetsenhoven te bestoken. Zij slagen in hun opzet, want de formatie valt uiteen waardoor enkele Belgische toestellen toch nog kunnen opstijgen.

Nauwelijks aangekomen op het vliegveld Nr 21 worden de Gladiators verspreid om massale vernietiging te voorkomen. Wat niet belet dat vijandelijke verkenningsvliegtuigen herhaaldelijk het terrein overvliegen.

Bescherming van de Battles

Op 11 mei 's morgens vraagt het III/3Aé een peloton Gladiators voor een beschermingszending van Belgische Battles, annuleert ze nadien en vraagt tenslotte om 05.00 uur twee pelotons voor de bescherming van diezelfde Battles in de sector Vroenhoven, Veldwezelt en Briegden. Dit geeft al een idee over het probleem van de Belgische jagers die drie pelotons moeten beschermen, komende uit verschillende richtingen om de bruggen over het Albertkanaal te bombarderen. Te meer omdat de Duitsers een radiobericht hebben onderschept (dat verneemt men pas veel later) en om 00.45 (Duits) uur al op de hoogte zijn van een aanval op de bruggen. Flak en Luftwaffe verwachten hen!

In Beauvechain krijgen de piloten van de twee pelotons hun instructies: zij moeten om 06.00 uur op 900 m boven de bruggen zijn om dekking te geven aan de Battles die de aanval uitvoeren. Het eerste peloton is samengesteld uit 1ste sergeant Denys Rolin (G-22), leader, sergent André Pirlot (G-19) en sergent Albert Vandenbroeck (G-31). Het tweede peloton bestaat uit kapitein Guisgand (G-27), 1ste sergeant Winand (G-32) en 1ste sergeant Clinquart (G-25 of G-34).

Om 05.35 uur vertrekken de drie eerste toestellen in formatie vanop de weide die hun oorlogsvliegveld is. Twaalf minuten later volgen de drie anderen. Zij volgen dezelfde route naar de sector, maar met hetzelfde tijdsverschil.

Ondertussen is men aan de overzijde niet stil blijven zitten. De Flakbatterijen die de doortocht van de 4. Panzer Division over de bruggen van het Albertkanaal moeten beschermen, zijn klaar voor de actie en in Gymnich, nabij Bonn, basis van het I./JG 1, stijgen om 06.09 (Duits) uur twee Schwärme (8 toestellen) Messerschmitt Bf109E op met als opdracht de luchtverdediging van de sector voor Maastricht. Hauptmann Wilhelm Balthasar leidt de eerste Schwärm en leutnant Ludwig Franzisket leidt de tweede.



*A gauche/Links : Ludwig Franzisket
avec/met Denys Rolin*

Cette dernière formation de Bf 109 est un «Deckungsschwarm» c'est-à-dire qu'elle doit évoluer 200 à 300 mètres au-dessus du premier Schwarm afin de le protéger en cas de combat. Ces huit appareils se dirigent ainsi vers la Belgique et se postent en chiens de garde légèrement en avant des ponts situés en face de Maastricht. Inconscient des forces qui les attendent, le premier peloton de Gladiator se dirige imperturbable vers son secteur de «protection». En route, le 1er sergent Rolin aperçoit un Dornier Do 17 entre St Trond et Tongres. Flanqué de ses équipiers, il vire pour le prendre en chasse. Quelques cartouches sont échangées. Malheureusement, l'avion allemand est plus rapide et parvient facilement à leur fausser compagnie. Bredouille, il reprend le cap vers le Fort d'Eben-Emael. Il a alors la mauvaise surprise de constater qu'une bande d'alimentation de sa mitrailleuse droite de capot est désengagée. Il n'a donc à sa disposition que trois «pétoires» de 7,65 mm ...

A la verticale des forts, il s'étonne de dénombrer une multitude d'appareils «abattus». En fait, mais cela il ne le saura qu'ultérieurement, ce sont des planeurs DFS-230 qui ont amené les parachutistes allemands à pied d'œuvre !

Les 109 sont au rendez-vous

Deux à trois kilomètres plus loin, à l'approche du secteur de la mission, le regard de Rolin est immédiatement attiré par quatre, puis huit points noirs dans le ciel. Au fur et à mesure qu'ils grossissent, le doute n'est plus possible, les bouts carrés des ailes les désignent comme des Bf 109.

Deze laatste formatie van Bf109 is een «deckungsschwarm» die 200 tot 300 meter hoger vliegt dan de eerste om hem te beschermen bij een aanval. Deze acht toestellen begeven zich richting België en nemen hun positie in, even voor de bruggen tegenover Maastricht. Zich onbewust van de tegenstander die hen opwacht, vliegt het eerste peloton ongestoord naar zijn «beschermingssector». Onderweg bemerkt 1ste sergeant Rolin tussen Sint-Truiden en Tongeren een Dornier Do17. Geflankeerd door zijn begeleiders draait hij ernaartoe en zet de jacht in. Enkele kogels worden afgevuurd. Spijtig genoeg is het Duitse vliegtuig sneller en laat het hen gemakkelijk achter zich. Onverrichterzake zet hij opnieuw koers naar het fort van Eben-Emael. Tot zijn ongenoegen stelt hij vast dat een voedingsband van één van de rechtse mitrailleurs losgekomen is. Hij heeft dus slechts de beschikking over drie «spuitjes» van 7,65 mm ...

Boven de forten aangekomen, bemerkt hij tot zijn verwondering een groot aantal «neergeschoten» vliegtuigen. Het zijn echter zweefvliegtuigen DFS-230 die Duitse parachutisten ter plaatse gebracht hebben! Maar dat zal hij pas later te weten komen.

De 109 zijn op de afspraak

Twee tot drie kilometer verder, bij het naderen van de sector, wordt de blik van Rolin onmiddellijk getrokken door vier, daarna acht zwarte stippen in de lucht. Naarmate zij groter worden, is er geen twijfel meer mogelijk; de hoekige vleugeltippen wijzen op Bf109.

En face, le Lieutenant Franzisket a rapidement repéré les Gladiators. Ils approchent pratiquement à la même altitude que son Schwarm. Il n'attend donc pas l'aide de Balthasar et passe aussitôt à l'attaque.

Rolin, pour faire durer sa mission de protection essaie d'éviter le combat. Il monte vers une couche de nuages, à 1.200 m, la traverse, puis repique et se trouve pratiquement dans la queue d'un 109. Il tire. L'Allemand part en tonneau déclenché, des traînées de condensation naissent à l'extrémité des bouts carrés. Loupé ! Le 109 s'échappe. Vite, Rolin jette un regard derrière lui ...

Dans son collimateur Revi, Ludwig Franzisket ajuste le Gladiator G-22. Son doigt presse la détente sur le manche à balai. Ses canons d'ailes s'allument. Les 20 mm touchent le Gladiator et explosent à l'arrière du fuselage. Le biplan semble déséquilibré, puis s'enfonce dans une spirale serrée. Dans le cockpit, Rolin réalise que son avion ne répond plus. Les obus ont dû couper les commandes. Le pilote se dégrafe, ouvre la porte latérale et saute. Le temps de compter jusqu'à trois, il tire la poignée de son parachute qui se déploie instantanément. Sous le choc, un de ses souliers disparaît dans le vide !

Après un dernier regard à la corolle blanche qui descend lentement vers le sol, Franzisket vire aussitôt. Il a déjà repéré un deuxième Gladiator. Il a à peine le temps d'appuyer sur la détente que son «Katsmarek» (surnom donné par les pilotes allemands au N° 22 dans une formation), l'unteroffizier Emil Clade, lui coupe sa ligne de tir. Ce dernier a vu une victoire à sa portée et n'a pas hésité. Pourtant, ces biplans belges ne lui rendent pas la vie facile. Plus lents et nettement plus maniables, ils ne restent guère plus longtemps dans le collimateur. Clade a eu sa chance, Franzisket lui laisse le champ libre. Devant lui, le Gladiator, touché, s'enveloppe de flammes. Suivi d'une longue traînée noire, le biplan pique inexorablement vers le sol. Dans le cockpit, le sergent André Pirlot est vraisemblablement tué ou grièvement blessé, car aucun des pilotes allemands ne voit de parachute s'ouvrir.

Quant au troisième Gladiator, celui du sergent Vandenbroeck, il est également malmené par les Bf 109, mais pas au point d'être abattu. Son pilote parvient à leur échapper et revient atterrir à Beauvechain à 07h20. Le G-31 est criblé de balles.

Pendu aux suspentes de son parachute, Denys Rolin n'a guère le loisir d'apprécier le paysage. Il touche bientôt le sol à proximité du hameau de Heukelom. Il n'a pas la moindre égratignure. Clopin-clopant, il se dirige vers une rote proche. Au passage, il aperçoit, écrasés dans un verger, les restes de son appareil.

Prisonnier des Belges !

Sur la grand-route – il s'agit de celle qui rejoint Tongres à Maastricht – il repère au loin un soldat belge sans arme. Il l'appelle, mais se voit rétorquer avec surprise : « Halte ou je tire ! »

Aan de andere kant heeft leutenant Franzisket de Gladiators al snel opgemerkt. Zij naderen ongeveer op dezelfde hoogte als zijn Schwarm. Hij wacht niet op de hulp van Balthasar, maar gaat onmiddellijk tot de aanval over. Rolin wil zijn beschermingszending zo lang mogelijk rekken en probeert het gevecht te ontwijken. Hij klimt naar een wolkenlaag op 1200 meter, vliegt er door, duikt opnieuw en bevindt zich praktisch achter de staart van een 109. Hij schiet. De Duitser vertrekt in een korte rol, condensstrepen verschijnen aan de vleugeluiteinden. Gemist! De 109 ontsnapt. Rolin kijkt achterom ...

Ludwig Franzisket heeft de Gladiator G-22 middenin zijn Revi-vizier. Zijn vinger bedient de trekker op de stuurknuppel. De kanonnen in de vleugels spuwen vuur. De 20 mm granaten treffen de Gladiator en ontploffen achter in de romp. De tweedekker lijkt onstabiel en vertrekt dan in een diepe spiraal. In de cockpit beseft Rolin dat zijn vliegtuig niet meer reageert. De obussen hebben waarschijnlijk de besturing doorgesneden. De piloot maakt zich los, opent de zijdeur en springt. De tijd om tot drie te tellen en hij trekt de handgreep van zijn parachute die zich onmiddellijk ontplooit. Door de schok verdwijnt één van zijn schoenen in het niets! Na een laatste blik in de richting van de witte koepel die langzaam naar de grond daalt, draait Franzisket weg. Hij heeft al een tweede Gladiator opgemerkt. Hij heeft geen kans om de trekker over te halen, want zijn «katsmarek» (Bijnaam door de Duitse piloten gegeven aan Nr 2 in een formatie), unteroffizier Emil Clade, snijdt hem de pas af. Die heeft een overwinning in zicht en aarzelt niet. De Belgische tweedekkers maken het hem nochtans niet gemakkelijk. Trager, maar toch iets meer wendbaar blijven ze slechts kort in het vizier. Clade heeft zijn kans gehad en Franzisket geeft hem de ruimte. De Gladiator is geraakt en wordt door vlammen omhuld. De tweedekker duikt onverbiddelijk naar de grond met achter zich een spoor van zwarte rook. Sergeant Pirlot is waarschijnlijk gedood of zwaar gewond, want geen enkele van de Duitse piloten ziet een parachute. De derde Gladiator van sergeant Vandenbroeck wordt eveneens toegetakeld door de Bf109, maar wordt niet neergeschoten. De piloot slaagt er in te ontsnappen en landt om 07.20 uur in Beauvechain. De G-31 is doorzeefd door kogels.

Van onder zijn parachute heeft Denys Rolin nauwelijks de lust om het landschap te bewonderen. Hij raakt de grond in de buurt van het gehucht Heukelom en heeft geen schram opgelopen. Strompelend begeeft hij zich naar een nabijgelegen weg. Onderweg bemerkt hij de resten van zijn vliegtuig in een boomgaard.

Gevangene van de Belgen !

Op de grote baan – de baan van Tongeren naar Maastricht – ziet hij in de verte een ongewapende Belgische soldaat. Hij roept, maar krijgt tot zijn verrassing als antwoord: « halt of ik schiet! ».

Après quelques explications, le soldat consent à l'amener vers une grande ferme. C'est sans compter sur l'état d'esprit et la panique qui règnent un peu partout à l'époque. Les appels diffusés par la radio et publiés dans les journaux par le gouvernement contre une invasion de parachutistes ont déclenché une sorte de suspicion incontrôlable à l'égard de tout de qui tombe du ciel au bout d'un parachute. A un point tel que quelques aviateurs alliés feront les frais de cette méfiance, certains au prix de leur vie !

En chemin, un sergent du Service de Santé fait du zèle. Rolin, malgré ses protestations, se voit appliquer un pistolet dans les reins et conduit manu militari à la ferme. Là, il est fouillé. Comble de malchance, on trouve un pfennig (pièce de monnaie allemande) dans une de ses poches. Il est débarrassé de sa ceinture, de son casque, de ses lunettes et de son unique soulier, puis ligoté avec du fil électrique. Un sergent envoie une estafette pour s'enquérir du sort de son prisonnier auprès d'officiers compétents. L'attente ne dure guère. Le soldat revient en hâte en criant : « De Moffen zijn daar ! » (Les Boches sont là !)

Tout le monde, dès cet instant, se réfugie dans les caves. Rolin y est emmené et jeté sur un tas de pommes de terre. A l'étage, des coups de feu sont échangés avant que la porte ne s'ouvre et qu'une grenade à manche ne dégringole. Par bonheur, celle-ci n'explose pas, mais une seconde suit immédiatement et fait son œuvre. Un soldat est blessé au ventre, tandis que Denys Rolin s'en tire avec ... de la brique pilée dans les cheveux. C'est la fin, les Belges se rendent. Les Allemands libèrent l'aviateur et s'adressent à lui dans leur langue croyant avoir affaire à l'un des leurs. La méprise est cependant rapidement découverte.

Rolin doit rejoindre les rangs des soldats belges. Cela le conduira sur le chemin de la captivité vers l'Allemagne. Quatre tentatives d'évasion se solderont par des échecs. La cinquième, en 1944, sera la bonne. Il gagne la Suède et rejoint la Grande-Bretagne pour s'engager dans la RAF. L'après-guerre le verra pilote de ligne à la Sabena avec en apothéose, une fin de carrière sur Boeing 747 en 1978.

Par après, il sera instructeur sur ULM, une machine nettement plus petite !

44 ans après

Le hasard a voulu que, quarante-quatre ans plus tard, en 1984, les protagonistes survivants de ce combat se retrouvent sous des auspices plus pacifiques.

En avril 1983, le professeur Erik Claeys, lieutenant-colonel de réserve à la Force Aérienne et enseignant à l'Université de Gand, fait la connaissance à l'occasion d'une porte-ouverte à Nörvenich (base du Jabo G 31 « Boelcke ») d'un ancien pilote de la Luftwaffe.

Na enige uitleg is de soldaat bereid hem naar een grote boerderij te brengen. Dit is te wijten aan de goedmoedigheid en de paniek die in deze periode heersten. De oproepen van de regering via de radio en de kranten om te waarschuwen voor een invasie door parachutisten, hebben een soort ongecontroleerde verdenking doen ontstaan tegenover alles wat met een parachute uit de lucht komt. Zelfs zover dat enkele geallieerde vliegers hiervan het slachtoffer worden, en sommigen het zelfs met hun leven bekopen.

Onderweg naar de boerderij slooft een sergeant van de medische dienst zich uit. Ondanks zijn protesten krijgt Rolin een pistool in de rug geduwd en wordt hij manu militari naar de boerderij gebracht. Daar wordt hij gefouilleerd. Ongelukkig genoeg vindt men een pfennig (Duits muntstuk) in één van zijn zakken. Hij moet zijn riem, helm, bril en zijn enige schoen afgeven en wordt gekneveld met elektriciteitsdraad. Een sergeant stuurt een estafette naar een bevoegd officier om te weten wat hij met zijn gevangene moet beginnen. Het wachten duurt niet lang. De soldaat komt ijlings terug en roept: « De moffen zijn daar ! ». Terstond zoekt iedereen een schuilplaats in de kelder. Rolin wordt meegenomen en op een stapel aardappelen gegooid. Boven worden schoten gewisseld, de deur gaat open en een granaat met handvat wordt in de kelder gegooid. Gelukkig ontploft zij niet, maar enkele seconden later volgt een tweede die wel haar werk doet. Een soldaat wordt gewond aan de buik en Rolin komt er van af met ... steengruis in zijn haar. Dit is het einde en de Belgen geven zich over. De Duitsers bevrijden de piloot en spreken hem in hun taal aan, denkende dat hij één van hun is. De vergissing wordt zeer snel ingezien.

Rolin moet zich in de rangen van de Belgische soldaten voegen. Dat leidt hem op het pad van de gevangenschap naar Duitsland. Vier ontvluchttingspogingen lopen uit op een mislukking. De vijfde, in 1944, zal de goede zijn. Hij bereikt Groot-Brittannië via Zweden en neemt dienst bij de RAF. Na de oorlog wordt hij lijnpiloot bij Sabena waar hij zijn carrière in 1978 afsluit op Boeing 747. Daarna hij wordt instructeur op ULM, een vliegtuigtype dat iets kleiner is!

44 jaar later

Het toeval wil dat in 1984, 44 jaar later, de overlevende hoofdrolspelers van dit gevecht mekaar terugvonden onder meer vredelievende omstandigheden.

In april 1983 maakt professor Erik Claeys, lesgever aan de Gentse universiteit en reserve luitenant-kolonel bij de Luchtmacht, tijdens een open-deur in Nörvenich (basis van Jabo G31 «boelcke») kennis met een gewezen Luftwaffe piloot.

Ce dernier a pour nom Emil Clade et a fait partie pendant la guerre du JG 27. Dans la conversation, il révèle que le 11 mai 1940, il a descendu un Gladiator belge et qu'aujourd'hui, son vœu le plus cher serait de rendre hommage à cet ancien adversaire.

De retour en Belgique, le professeur Claeys contacte aussitôt l'auteur de ces lignes afin de savoir s'il existe encore des documents concernant les combats auxquels a participé l'escadrille des «Comètes», la seule qui fut équipée de Gladiator.

A partir de ce moment, les recherches entreprises avec l'aide de diverses personnes, dont notamment MM. Yvon Gahide, Guy Destrebecq et Jean-Louis Roba, permettront de retracer avec exactitude ces combats du 11 mai 1940.

En dehors de M. Emil Clade par qui tout avait commencé, nous devons également retrouver les survivants de cette confrontation, en l'occurrence M. Denys Rolin pour la Belgique et M. Ludwig Franzisket pour l'Allemagne.

La description des combats faite individuellement et sans concertation aucune par ces trois pilotes a permis de reconstituer le récit que vous avez pu lire en début d'article. Il faut également savoir que ces combats sont restés très précis dans la mémoire des protagonistes. Pour les aviateurs allemands, il s'agissait de leur première victoire. Quant au pilote belge, on peut comprendre qu'une telle mésaventure soit restée gravée à jamais dans son esprit ...

44 ans plus tard, à la fin de septembre 1984, M. Denys Rolin était invité à se rendre à Rheine pour y rencontrer les anciens du JG 27 et faire connaissance avec son «vainqueur», M. Ludwig Franzisket, et de M. Emil Clade. La réunion fut émouvante en plus d'un point et particulièrement fertile en souvenirs. Elle permit aussi à ces trois hommes de s'apprécier mutuellement, eux qui dans le ciel furent plus des adversaires que des ennemis.

Ces retrouvailles furent également l'occasion de mêler intimement l'ancien et le moderne, puisque ces aviateurs furent les invités d'honneur de l'Oberst et Geschwaderkommodore Peter Vogler, commandant le Jagdbombergeschwader 36 «Westfalen» F-4 Phantom à Hopsten.

Major Ludwig Franzisket

Cet aviateur allemand a été en opération depuis l'ouverture des hostilités, d'abord en qualité de lieutenant au I./JG 1, unité qui devait devenir le III./JG 27 à partir de juin 1940.

Il participe à la Bataille d'Angleterre, puis rejoint l'Afrique du Nord où il s'illustre tout particulièrement. Après 22 victoires sur le front de l'Ouest, il reçoit la Ritterkreuz le 20 juillet 1941. Il deviendra successivement Staffelkapitän et Kommander. En décembre 1944, il est nommé Kommodore du JG 27 et termine la guerre avec cette unité à Hopsten. A ce moment, le total de ses victoires atteint 43 appareils abattus. Après la guerre, il se spécialisera dans les études de zoologie, participera à de nombreuses expéditions, puis deviendra directeur du Musée d'Histoire Naturelle de Münster.

Deze heet Emil Clade en was tijdens de oorlog verbonden aan JG 27. Tijdens het gesprek blijkt dat hij op 11 mei 1940 een Belgische Gladiator heeft neergehaald en zijn innigste wens is om zijn oude tegenstander eer te kunnen bewijzen.

Terug in België neemt professor Claeys onmiddellijk contact met deze schrijver om te weten of er nog documenten bestaan over de gevechten waaraan het Komeet smaldeel deelnam, het enige dat met Gladiator was uitgerust.

De opzoekingen met onder meer de hulp van Yvon Gahide, Guy Destrebecq en Jean-Louis Roba, laten met zekerheid toe de gevechten van 11 mei 1940 terug te vinden.

Behalve Emil Clade, bij wie alles begon, moesten we ook de overlevende van deze strijd proberen terug te vinden; in dit geval Denys Rolin in België en Ludwig Franzisket in Duitsland.

De beschrijving van de gevechten door ieder van de drie piloten, individueel en zonder overleg, heeft toegelaten dit verhaal te reconstrueren zoals u het hiervoor hebt gelezen. Het dient ook gezegd dat deze gevechten zeer precies in het geheugen van de hoofdrolspelers bewaard zijn gebleven. Voor de Duitse piloten was het hun eerste overwinning. Voor de Belgische piloot is het begrijpelijk dat dergelijke tegenvaller voor altijd in zijn geheugen geprent staat ...

44 jaar later, eind september 1984, werd Denys Rolin uitgenodigd om in Rheine de oudgedienden van JG 27 te ontmoeten en kennis te maken met zijn «overwinnaar», Ludwig Franzisket en Emil Clade. De ontmoeting was op meer dan één punt emotioneel en riep veel herinneringen op. Zij liet de drie mannen, die in de lucht meer tegenstander dan vijand waren, ook toe mekaar te waarderen.

Dit weerzien was tevens de gelegenheid om het oude aan het nieuwe te koppelen, want deze piloten waren de eregenodigden van Geschwaderkommodore Oberst Peter Vogler, commandant van Jagdbombergeschwader 36 «westfalen» (op F-4 Phantom) in Hopsten.

Majoor Ludwig Franzisket

Deze Duitse piloot was in operaties sedert het begin van de vijandelijkheden, eerst als luitenant bij het I./JG 1, eenheid die vanaf juni 1940 het III./JG 27 werd. Hij neemt deel aan de Slag om Engeland en gaat daarna naar Noord-Afrika waar hij zich laat opmerken. Na 22 overwinningen aan het westelijk front ontvangt hij op 20 juli 1941 het Ritterkreuz. Achtereenvolgens wordt hij Staffelkapitän en Kommandeur. In december 1944 wordt hij Kommodore van het JG 27 dat zich aan het eind van de oorlog in Hopsten bevindt. Op dat ogenblik heeft hij 43 toestellen neergehaald. Na de oorlog specialiseert hij zich in de zoölogie, neemt deel aan talrijke expedities en wordt tenslotte directeur van het Natuurhistorisch Museum van Münster.

Oberleutnant Emil Clade

A été également en opération durant les hostilités au sein des I/JG A, III./JG 27 et II./JG 27.
 A accumulé quelque 26 victoires sur le front de l'Ouest, ainsi qu'en Afrique du Nord et en Italie. A été lui-même abattu cinq fois, mais a pu sauter en parachute.
 Après la guerre, il met sur pied une société d'auto-école. Ce qui ne l'empêche pas de continuer à piloter pour son plaisir des Zlin, Tiger Moth, SV-4, Stieglitz ... jusqu'à 60 ans.

Oberleutnant Emil Clade

Was tijdens de vijandelijkheden eveneens in operaties met I./JG 1, III./JG 27 en II./JG 27.
 Hij behaalde 26 overwinningen aan het westelijk front, in Noord-Afrika en Italië. Hij werd zelf vijf keer neergehaald, maar kon telkens gebruik maken van zijn parachute.
 Na de oorlog richtte hij een firma met een autorijschool op. Wat hem niet verhinderd heeft om voor zijn plezier, tot zijn zestigste, te blijven vliegen op Zlin, Tiger Moth, SV-4, Stieglitz ...

Vertaling : Alex Peelaers

- NOTE : 1.** Le corps du sergent André PIRLOT ne fut jamais retrouvé.
- 2.** Les ponts furent également attaqués par des Fairey Battle et des Blenheim de la RAF, puis par des Léo-45 et des Bréguet 693 français. Les Britanniques eurent 16 tués et les Français perdirent 8 membres d'équipage. C'est au cours de cette opération que les deux premières Victoria Cross de la guerre 1940-1945 (distinctions prestigieuses) furent octroyées à titre posthume à deux aviateurs britanniques.
- 3.** Denys ROLIN vient de décéder.

- NOTA : 1.** Het lichaam van sergeant André PIRLOT werd nooit terug gevonden
- 2.** De bruggen werd ook aangetaakt door Fairey Battle en Blenheim van de RAF en door Frans Leo-45 en Breguet 693. De Brits hadden 16 doden en de Frans 8. Het is in de loop van deze operatie dat de twee eerste Victoria Cross van oorlog 1940-1945, vermaarde onderscheiding, werd nagelaten verlenen aan twee Engels vliegeniers.
- 3.** Denys ROLIN is past overledenen.

Photocopie du carnet de vol de Ludwig Franzisket relatant sa victoire sur le Gladiator.
 Fotocopie van de Logbook van Ludwig Franzisket die zijn overwinning op de Gladiator vermeld.

Flug		Eanbung		Flug- dauer	Rilometer	Bemerkungen
Zug	Zugzeit	Ort	Zug	Zugzeit		
10.5.	5.57	77	10.5.	6.42		496. 7-52
	10.00			11.48		794 - Marshall o.F.
	16.00			18.00		
	17.34			19.20		
11.5.	6.09		11.5.	7.23		1. Gladi. - F. Franzisket
	14.07			16.07		Royal. Bomb. 1940-1945 o.F.
	19.00			20.12		794 - Marshall o.F. - Gladi. - Franzisket
12.5.	7.10	Avon		8.12		Royal. Bomb. 1940-1945 o.F. - Franzisket
	8.53	77		9.11		
	10.47			12.05		496. D. o.F.
	13.54			14.48		794 - Marshall o.F.
	16.00			17.00		T. o.F.

Histoire du drapeau belge

1.

« Il sera appelé sous les drapeaux »

Ainsi parlait-on du jeune Belge qui se préparait à accomplir son service militaire. Quant au militaire de carrière, il «sert le drapeau». Nos cérémonies les plus importantes consistent en «le lever du drapeau» et le «salut au drapeau». Les Palais royaux, nos ministères, quantité de bâtiments publics voient le drapeau belge flotter sur leurs façades.

Notre drapeau national fait partie de notre vie quotidienne et aucun d'entre nous n'y est indifférent. Néanmoins, bien peu connaissent son histoire et l'origine de sa forme actuelle, ses vicissitudes à travers les siècles. Voyons les origines du drapeau belge jusqu'à la révolution de 1830.

Symbole de la patrie

La valeur – symbolique ou sentimentale – actuelle du drapeau national remonte à Napoléon. C'est à cette époque que le drapeau engendre son propre culte, sa mystique particulière. Avant cela, on admirait la figure dessinée sur l'emblème, signe de la famille nobiliaire ou royale. Depuis Napoléon, le drapeau est devenu un symbole auquel on doit rendre les honneurs ou dont on peut déplorer la perte.

Le drapeau est signe de ralliement ; il unit une nation consciente d'appartenir à une patrie déterminée. Il prend sa valeur lorsqu'il est hissé et flotte devant les citoyens, au-dessus du sol sur lequel ceux-ci habitent. Objet symbolique, le drapeau est le signe privilégié que l'armée porte à sa tête pour aller au combat ou pour fêter la victoire et la libération.

Le drapeau fonde donc l'unité d'un pays. Replié, il survit dans notre mémoire par ses couleurs : noire, jaune, rouge. Mais d'où viennent ces fameuses couleurs, quels en sont les avatars au cours des siècles ?

De Belgische vlag

1.

« Binnenkort gaat hij onze nationale driekleur verdedigen »

Dat wordt wel eens gezegd van een jonge landgenoot die binnenkort zijn dienstplicht moet vervullen. Een beroepsmilitair «dient» de vlag. Het «hijzen van de vlag» en de 'vlaggegroet» behoren tot de belangrijkste militaire plechtigheden. De Belgische vlag wappert boven de Koninklijke Paleizen, de ministeries en heel wat openbare gebouwen.

Onze nationale driekleur is een deel van ons dagelijks leven en laat niemand onberoerd. Toch weten slechts weinig mensen hoe de Belgische vlag ontstaan is, hoe zij evolueerde, welke door de eeuwen heen haar lotgevallen waren. Wij behandelen deze week de geschiedenis van de Belgische vlag tot aan de revolutie van 1830.

Het symbool van het vaderland

De huidige –symbolische of sentimentele – waarde van de nationale vlag vindt zijn oorsprong in de Napoleontische periode, wanneer de vlag het middelpunt wordt van een eigen cultus en een eigen, mystieke betekenis krijgt. Vóór die tijd bewonderde men de tekening op het embleem, die het teken was van de adellijke of koninklijke familie. Met Napoleon wordt de vlag een autonoom symbool dat men moet groeten; het verliezen ervan betekent het einde.

De vlag is een punt van samenhang, van verbondenheid van een natie die zich bewust is van haar eenheid en haar verbondenheid met een bepaald territorium, een «heilig» grondgebied. De vlag is een reëel voorwerp, zij moet ontplooid worden, iedereen moet ze zien. Zij moet wapperen boven het grondgebied. De vlag is belangrijker dan alle vlammende toespraken, zij wordt door het leger meegedragen wanneer het ten strijde trekt of wanneer het een overwinning of een bevrijding te vieren heeft.

Kortom, de vlag ligt aan de basis van de nationale eenheid. Zelfs wanneer wij ze niet zien, blijft ze dank zij haar kleuren in ons geheugen gegrift: zwart, geel, rood. Maar waarom precies die kleuren? Welke historische gebeurtenissen bepaalden hoe onze vlag eruitziet ?

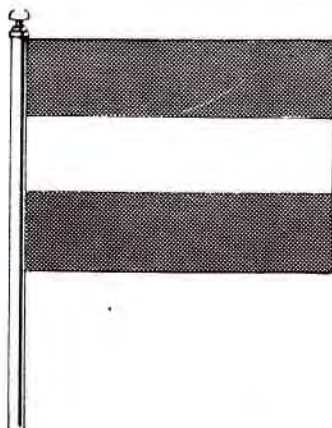
Notre pays, la Lotharingie

En 843, le traité de Verdun dissout l'empire de Charlemagne. Bientôt, la Lotharingie est créée, dont une bonne partie est constituée par nos provinces.

L'étendard de Lothaire II, roi de Lotharingie (855-869) se présente comme suit : trois bandes horizontales, rouge, blanche, rouge. Le rouge symbolise le courage, la hardiesse, l'intrépidité. Le blanc représente l'innocence, la blancheur, la virginité. Ce premier étendard se retrouve dans les armoiries de nombreuses villes de Belgique.

A la fin du 12^e siècle, notre premier drapeau disparaît, le duché de Lotharingie se fragmentant en plusieurs petites principautés qui, chacune, crée son propre emblème.

Cependant, les couleurs rouge et blanche resteront celles du drapeau brabançon jusqu'à la seconde moitié du 13^e siècle.



Ons land : Lotharingen

In 843 wordt het rijk van Karel de Grote door het Verdrag van Verdun gesplitst. Kort daarop ontstaat Lotharingen, dat ook onze provincies omvat.

De standaard van Lotharius II, koning van Lotharingen (855-869), vertoonde drie horizontale stroken: rood-wit-rood. Rood staat voor moed, vermetelheid, durf. Wit is het symbool van de onschuld, de maagdelijkheid. Die eerste standaard komt terug in het blazoen van heel wat Belgische steden.

Naar het einde van de 12^e eeuw toe valt het hertogdom Lotharingen uiteen en verdwijnt onze eerste vlag.

De kleine vorstendommen kiezen elk hun eigen embleem.

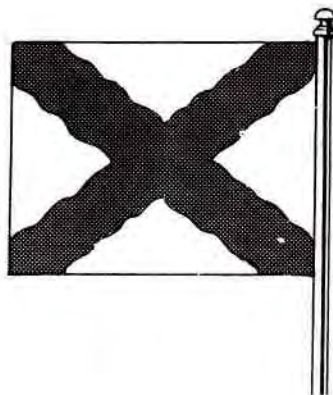
Toch vinden wij de kleuren rood en wit tot in de tweede helft van de 13^e eeuw terug in de Brabantse vlag.

Sous les ducs de Bourgogne

Vers la fin de la féodalité, la réunification politique et territoriale de nos provinces est réalisée par les ducs de Bourgogne dans le courant du 15^e siècle. Nous faisons alors partie des Pays-Bas, dont nous constituons les Provinces du Sud. Le drapeau, signe de cette unification, sera la bannière blanche à la croix rouge de St André (croix en forme de X).

Les couleurs de celle-ci sont à nouveau celles des ducs de Lothier, même si leur disposition est modifiée.

Ces couleurs restent inchangées et sont même confirmées par le mariage de Marie de Bourgogne avec Maximilien d'Autriche, ce dernier ayant comme armoiries «l'écu de gueules (rouge) à la face d'argent (blanc).



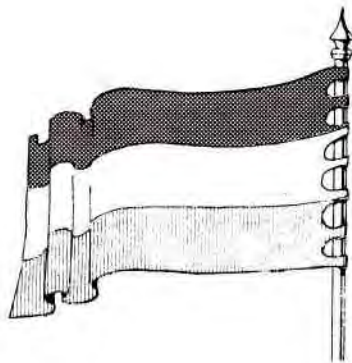
De hertogen van Bourgondië

In de loop van de 15^e eeuw maken wij het einde van de feodaliteit mee en beleven wij de politieke en territoriale éénmaking van onze provincies door de hertogen van Bourgondië. Het huidige België vormde toen de Zuidelijke Provinciën van de Nederlanden. De vlag, het teken van deze éénmaking bestond uit een rood Sint-Andrieskruis op een wit veld. Dezelfde kleuren dus als die van de hertogen van Lotharingen, maar anders geplaatst.

De kleuren blijven en worden zelfs bevestigd door het huwelijk van Maria van Bourgondië met Maximiliaan van Oostenrijk, die het «schild in keel (rood) met balk in zilver (wit) in zijn blazoen draagt ».

L'avènement de Charles-Quint

Vers la fin du 15^e siècle, les ducs de Bourgogne s'allient à l'Espagne. A l'occasion du mariage de Philippe le Beau avec Jeanne de Castille, Charles-Quint, héritier des Pays-Bas bourguignons, nous impose, en les mêlant à celles de notre drapeau, les couleurs espagnoles : le rouge et le jaune, symbole de richesse, de force, de pureté, de foi et de constance. Nous héritons ainsi d'un drapeau horizontal aux couleurs rouge, blanche et jaune.



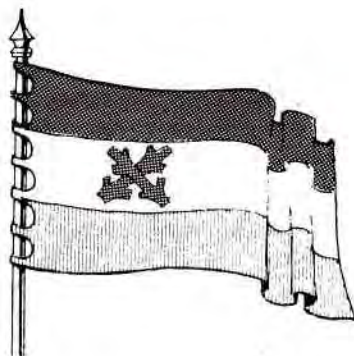
Keizer Karel V

Naar het einde van de 15de eeuw toe sluiten de hertogen van Bourgondiër een verbond met Spanje. Ter gelegenheid van het huwelijk van Filips de Schone met Johanna van Castilië voegt Karel V, erfgenaam van de Bourgondische Nederlanden aan onze vlag de Spaanse kleuren toe: rood en geel, symbool van rijkdom, kracht, zuiverheid, geloof en standvastigheid. Wij krijgen dus een vlag met horizontale rode, witte en gele banden.

En guise de compromis

Quant à l'ancienne bannière à la croix de St André, elle est surtout utilisée sur les mers comme pavillon maritime. Parfois, on fait un amalgame des deux drapeaux, celui de Charles-Quint et celui des ducs de Bourgogne, où les trois bandes horizontales du roi d'Espagne présentent une croix de St André rouge, rapetissée, au centre de la bande blanche du milieu.

Ces deux drapeaux à bandes perpendiculaires à la hampe, resteront l'emblème des Provinces du sud jusque vers la fin du 17^e siècle.



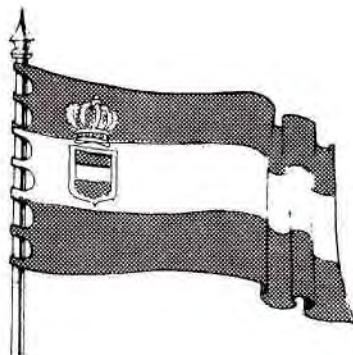
Een compromis

De oude vlag met Sint-Andrieskruis wordt vooral ter zee gevoerd. Soms worden de vlaggen van Karel V en van de hertogen van Bourgondië ook samengevoegd. We krijgen dan de drie horizontale stroken van de koning van Spanje met een klein rood Sint-Andrieskruis midden in de centrale witte strook. De twee vlaggen met horizontale stroken blijven tot het einde van de 17de eeuw het embleem van de Zuidelijke Provinciën.

La domination autrichienne

Au début du 18^e siècle, notre pays passe de la maison d'Espagne à la domination des Habsbourg. Rien n'est changé à notre drapeau, jusqu'à l'avènement de Joseph II en 1780. Jusqu'en 1787, Joseph II sera respectueux de nos couleurs, il n'y avait pas de raisons de modifier le pavillon flamand, reconnu de longue date par les pays étrangers.

Cependant, le 26 mars 1787, l'empereur signifie officiellement à notre pays la décision d'imposer à tous ses états le seul pavillon autrichien. Sans le vouloir, Joseph II nous rendait nos couleurs



De Oostenrijkse overheersing

Bij het begin van de 18de eeuw gaat ons land van het Spaanse koningshuis over in handen van de Habsburgers. Tot Jozef II in 1780 aan de macht komt, verandert onze vlag niet. Ook Jozef II eerbiedigt aanvankelijk onze kleuren: hij heeft immers geen enkele reden om de internationale erkende Vlaamse vlag te wijzigen. Op 26 maart 1787 betekent de keizer ons land echter officieel dat al zijn staten voortaan nog alleen de Oostenrijkse vlag mogen voeren. Op die manier geeft Jozef II ons ongewild onze oorspronkelijke kleuren terug

primitives, celles de Lothaire, avec un drapeau aux couleurs horizontales rouge, blanche, rouge.

de horizontaal verdeelde rood-wit-rode vlag van Lotharius.

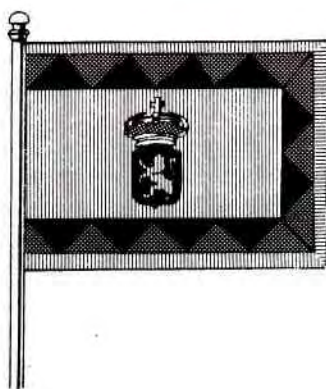
Vers la Révolution brabançonne

Répondant à ce qu'ils croient être une provocation de l'empereur, les Bruxellois arborent le 30 mai 1787, la cocarde de la révolte, tricolore aux couleurs du brabant. En effet, les armes du Brabant étaient de sable (noir) au lion d'or (jaune) armé et lampassé de gueules (dont la langue est de couleur rouge).

Ces couleurs étaient fort bien choisies comme signe de ralliement du pays entier sous la cocarde brabançonne car elles correspondaient en même temps aux différents blasons des autres provinces belges et aux couleurs noire, jaune ou rouge de ses lions.

Lorsque la révolution brabançonne éclate en 1789, nos trois couleurs nationales feront pour la première fois leur apparition sur un étendard militaire. Le 10 décembre 1789, lors d'une grand-messe à Ste Gudule, au moment où les fidèles entonnent le credo, une grande cocarde tricolore est déployée au jubé de la cathédrale.

D'autres cocardes plus petites sont également distribuées à la foule enthousiaste. Le 25 février 1790, la tendance francophile tente de diffuser des cocardes, cette fois aux couleurs françaises. Elle échoue : les couleurs brabançonnaises l'emportent. Cependant, vers la fin de l'année 1790, la restauration autrichienne est accomplie.



De Brabantse Omwenteling

De Brusselaars ervaren dit als een provocatie vanwege de keizer en op 30 mei 1787 wordt de kokarde van de revolutie gekozen, de Brabantse driekleur. Het wapen van Brabant is immers in sabel (zwart) met een gewapende en getongde leeuw in goud (geel) met een rode tong.

Als teken om het hele land onder de Brabantse banier te verenigen, waren deze kleuren uitstekend gekozen. Zij kwamen immers overeen met de blazoenen van de andere Belgische provincies en met het zwart, geel en rood van de leeuwen.

Bij de Brabantse Omwenteling van 1789 komen onze drie nationale kleuren standaard. Wanneer de gelovigen tijdens de Hoogmis van 10 december 1789 in de Sint-Goedelekathedraal het Credo aanheffen, wordt vanop het oksaal een driekleurige kokarde ontplooid.

Kleine kokardes worden uitgedeeld aan het enthousiasme menigte. Op 25 februari 1790 proberen de aanhangers van Frankrijk op hun beurt kokardes uit te delen, deze keer met de Franse kleuren. Dat mislukt echter: de Brabantse kleuren halen het. Eind 1790 is de Oostenrijkse restauratie echter een feit.

Disparition momentanée du drapeau

Entre la révolution brabançonne de 1789-1790 et la révolution belge de 1830, notre pays voit se succéder les régimes étrangers : Autrichiens, Français et Hollandais occupent l'un à la suite de l'autre la Belgique. Le drapeau belge s'endort pour quarante ans.

Toutefois, il n'est pas oublié, car le 26 août 1830 ...

Voorlopig geen vlag meer

Tussen de Brabantse Omwenteling in 1789-1790 en de Belgische Revolutie van 1830 wordt ons land overheerst door een hele reeks buitenlandse vorsten. België wordt achtereenvolgens bezet door Oostenrijkers, Fransen en Hollanders.

De Belgische vlag, die 40 jaar lang «overwintert», wordt echter niet vergeten, want op 26 augustus 1830 ...

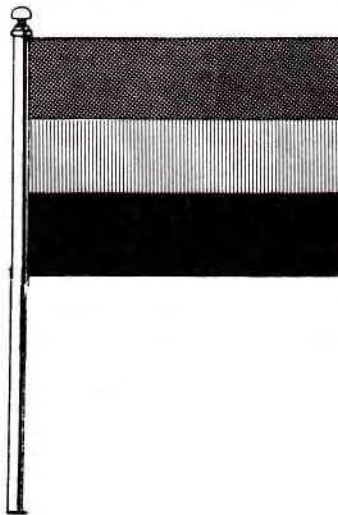
Le premier paragraphe ci-dessus retrace l'histoire de notre drapeau jusqu'à la fin du dix-huitième siècle. Vers 1790, les trois couleurs nationales sont déjà fixées : noire, jaune, rouge. Toutefois leur disposition diffère encore sensiblement de la présentation actuelle. Ce n'est qu'au moment où la Belgique se battra pour devenir un Etat souverain que l'emblème de notre pays, de notre liberté, acquerra sa forme définitive – ou presque.

Cependant, la partie n'est pas encore gagnée en ce milieu de l'année 1830 : le peuple belge doit lutter pour gagner son indépendance ... et ses couleurs.

Le 26 août 1830 : la course aux étendards

Nous sommes au lendemain de la représentation de la Muette de Portici. La ville de Bruxelles, enthousiaste, arbore des drapeaux aux couleurs les plus variées. Mais un de ces emblèmes, sonne faux dans le concert patriotique : le drapeau français flotte sur la façade de l'Hôtel de Ville, risquant en cela de faire dévier le mouvement insurrectionnel belge.

Alarmé par cette tentative de récupération de notre Révolution par les partisans francophiles et par les meneurs étrangers, Lucien Jottrand, avocat et journaliste retenu à la rédaction du Courrier des pays-bas, charge son ami Edouard Ducpétiaux de faire revivre les couleurs nationales, déployées lors de la Révolution Brabançonne de 1790. Ce dernier conscient de l'importance de l'affaire (la tendance francophile avait déjà essayé de diffuser le drapeau français sur notre sol en février 1790), se précipite vers la Grand-Place et, à quelques pas de là, au coin de la rue de la Colline, fait irruption dans le magasin d'aunages des époux Abts.



Les négociants sont mis au courant de la situation et Mme Abts confectionne sans tarder deux drapeaux composés de trois bandes de mérinos. Le premier ira flotter à l'Hôtel de Ville, à la place de l'étendard français qu'il est grand temps d'enlever ; le second est réservé par un ami de Ducpétiaux, Alexandre Vanhulst, afin d'être brandi à la tête de la 1ère compagnie de la Garde bourgeoise et rallier ainsi le peuple bruxellois à la cause nationale : « *Nous sommes Belges, nous voulons rester Belges, voilà nos couleurs, pas de préfecture française !* »

In de eerste paragraaf hebben we de geschiedenis van onze vlag tot het einde van de achttiende eeuw geschetst. Omstreeks 1790 liggen de drie nationale kleuren reeds vast: het zijn zwart, geel en rood. Hun onderlinge schikking verschilt echter nog gevoelig van de huidige voorstelling. Pas wanneer België om zijn soevereiniteit strijdt, krijgt het embleem van ons land, van onze vrijheid, zijn definitieve vorm – of toch bijna.

Het pleit is echter halfweg het jaar 1830 nog niet beslecht: het Belgisch volk zal nog moeten vechten om zijn onafhankelijkheid en zijn vlag te veroveren.

26 augustus 1830: de strijd om de vlaggen

De dag na de voorstelling van De Stomme van Portici hijst de stad Brussel enthousiast vlaggen met de meeste uiteenlopende kleuren. Eén van deze emblemen klinkt echter vals in het patriottisch concert: van de gevel van het Stadhuis wappert de Franse vlag, waardoor het risico ontstaat dat de Belgische opstand ontspoor.

Lucien Jottrand, advocaat en journalist bij de « Courrier des Pays-bas » maakt zich zorgen over deze poging van de francofiel partizanen en de vreemde volksmenners om onze revolutie in voor hen geschikte banen te leiden. Hij kan de redactie echter niet verlaten en geeft zijn vriend Edouard Ducpétiaux de opdracht de nationale kleuren die tijdens de Brabantse Omwenteling van 1790 ontvouwd werden, te doen herleven. Ducpétiaux was zich bewust van het belang van zijn opdracht (de francofiel stroming probeerde de Franse vlag reeds in februari 1790 op onze bodem te verspreiden). Hij haast zich naar de Grote Markt en op enkele passen daarvandaan, op de hoek van de Heuvelstraat, valt Ducpétiaux binnen in de stoffenwinkel van het gezin Abts.

De onderhandelaars worden op de hoogte gebracht van de situatie en mevrouw Abts vervaardigt zonder dralen twee vlaggen bestaande uit drie merinossen stroken. De eerste zal wapperen op het Stadhuis, op de plaats van de Franse standaard, die zo snel mogelijk moet worden verwijderd; de tweede is voor een vriend van Ducpétiaux, Alexander Vanhulst, die ermee aan het hoofd van de 1ste compagnie van de Burgenwacht zal lopen om zo de Brusselaars voor de nationale zaak te winnen: « *Wij zijn Belgen, wij willen Belgen blijven, dit zijn onze kleuren, geen Franse prefectuur !* »

Vers 11 heures, l'emblème est hissé à l'Hôtel de ville. Dans la soirée, le drapeau belge a totalement remplacé celui d'Outre-Quévrain dans les rues de Bruxelles.

Omstreeks 11 uur, wordt het embleem op het Stadhuis gehesen. 's Avond heeft de Belgische vlag het franse vaandel in het Brusselse straatbeeld vervangen.

Un étendard, ça s'étend

C'est une date historique pour notre drapeau qui se voit enfin propulsé au rang de symbole national. Le 31 août le prince d'Orange reçoit une délégation de notables bruxellois qui lui exposent leurs griefs. A ce moment de la révolution, il n'est pas encore question d'indépendance nationale, simplement de reconnaissance de nos droits.

Le Prince tique cependant à la vue de notre cocarde arborée par un de nos notables, mais il n'insiste pas.

En cette fin du mois d'août et au début du mois de septembre, la Révolution, ainsi que son nouveau symbole, se répandent comme une traînée de poudre à travers tout le pays. Lorsque le premier septembre, le Prince se rend à Bruxelles, il voit ses rues pavoisées aux couleurs noire, jaune et rouge. Dès lors, les Belges venus des quatre coins du pays se battent contre l'occupant hollandais sous ces couleurs. On meurt pour le drapeau, on vainc par lui.

Le 30 septembre, le gouvernement provisoire adopte officiellement notre emblème, imité bientôt par le Congrès national. Quant à la Garde urbaine, son règlement précise qu'elle « *continuera à porter pour couleurs distinctives, les anciennes couleurs brabançomes, rouge, jaune et noire* ». Notons qu'à cette époque, les bandes de couleurs sont toujours disposées horizontalement.

Le 30 octobre, toute l'armée – y compris les Gardes urbaines – est tenue de porter la cocarde nationale.

Parallèles à la hampe

Quelques mois plus tard, une nouvelle décision est prise quant au jeune drapeau belge : un arrêté du gouvernement provisoire, en date du 23 janvier 1831, décrète la disposition verticale des couleurs, le rouge tenant la hampe.

Le 7 février, un article concernant le drapeau national est introduit dans la Constitution. Et le 12 octobre suivant, notre emblème est enfin fixé dans sa forme définitive, sous l'impulsion du département de la

Marine qui veut faire concorder le pavillon maritime et le drapeau de notre pays. Le noir vient à la hampe,

Een standaard wint veld

Het is een historische datum voor onze vlag, die een nationaal symbool wordt. Op 31 augustus ontvangt de Prins van Oranje een delegatie van Brusselse notabelen die hem hun grieven voorleggen. Op dat moment van de revolutie is er immers nog geen spraken van nationale onafhankelijkheid, maar alleen van erkenning van onze rechten.

De Prins reageert echter vrij negatief als hij onze kokarde ziet bij een van de notabelen. Hij dringt echter niet aan.

Eind augustus begin september verspreiden zowel de revolutie als haar nieuw symbool zich razendsnel over heel het land. Wanneer de Prins zich op 1 september naar Brussel begeeft, ziet hij overal zwart-geel-rood versierde straten. Van dan af zullen de Belgen uit alle hoeken van het land onder deze kleuren tegen de Hollandse bezetting vechten. Men sterft voor de vlag, men overwint door haar.

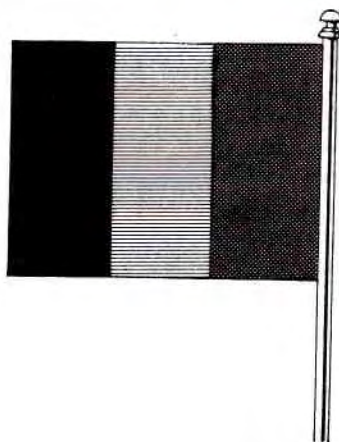
Op 30 september neemt de Voorlopige Regering officieel onze standaard aan; het Nationaal Congres doet weldra hetzelfde. Wat de Stadswacht betreft, haar reglement preciseert dat zij « *verder dan distinctieve kleuren de oude Brabantse kleuren (rood-geel en zwart) blijft dragen* ». We dienen evenwel te vermelden dat de kleurstroken in die tijd nog altijd horizontaal zijn geschikt.

Op 30 oktober moet heel het leger – de Stadswachten inbegrepen – de nationale kokarde dragen.

Parallel met de vlaggenstok

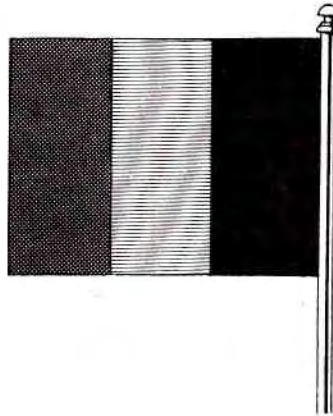
Enkele maanden later wordt een nieuwe beslissing genomen in verband met de jonge Belgische vlag: het besluit van de 23 januari 1831 kondigt de verticale schikking van de kleuren af met het rood aan de stok.

Op 7 februari wordt een artikel betreffende de nationale vlag in de Grondwet opgenomen. En op 12 oktober krijgt ons embleem uiteindelijk zijn definitieve vorm. Dit gebeurt onder impuls van het departement van de Marine die de standaard van de Marine met de vlag van het land wil laten overeenkomen. Het zwart komt aan de stok, een schikking die beantwoordt aan de heraldische regels. De Belgische vlag bestaat nu



disposition conforme aux règles héraldiques. Ainsi, le drapeau belge se compose de trois bandes d'égale largeur, noire, jaune et rouge, placées verticalement et de proportion telles que la longueur du drapeau est à sa hauteur comme quatre est à trois.

Pourquoi cette disposition verticale ? La réponse n'est pas claire. L'ordre horizontal rappelait-il trop celui du drapeau hollandais ? Les marins pouvaient-ils confondre les deux pavillons maritimes ? Ou alors les patriotes gardaient-ils quand même une certaine sympathie pour la Révolution française et sa cocarde tricolore aux couleurs verticales ?



Quoi qu'il en soit, cette ancienne disposition horizontale des couleurs fait une dernière fois son apparition vers septembre 1832, lorsqu'un arrêté royal octroie des drapeaux d'honneur à cent communes qui s'étaient distinguées lors de la libération du territoire. Ces drapeaux d'honneur, qui ne sont d'ailleurs pas destinés à flotter, commémorent les dures journées de 1830 ; il est donc logique qu'ils respectent la disposition horizontale primitive.

Les bandes horizontales disparaissent définitivement après les fêtes de la commémoration de la Révolution en 1838.

Conclusion

Tout au long du 20^e siècle, notre drapeau eut maintes fois l'occasion de sortir des armoires. Lors de la libération de 1944, les magasins de tissus furent à nouveau dévalisés pour tapisser notre pays de drapeaux nationaux.

Les couleurs du drapeau belge sont plus anciennes que leurs consœurs françaises : le drapeau français moderne ne date que du 15 janvier 1794 et subira une longue éclipse, de la Restauration à la Révolution de juillet (1830). Quant aux couleurs italiennes, elles ne furent hissées pour la première fois à Bologne, que le 3 novembre 1794.

Enfin, vers le début des années 70, notre drapeau s'est même promené sur la lune, sous forme de fanions, en compagnie des missions Apollo 7 (1969) et Apollo 12 (1972). Entourés de pierres lunaires, ils sont exposés au Musée d'Histoire naturelle à Bruxelles.

D. Caspar – Hebdomadaire militaire VOX N° 5 et 6 de 1987

uit drie even brede stroken (een zwarte, een gele en een rode), die verticaal geplaatst zijn, en wel zo dat de lengte van de vlag zich tot de hoogte verhoudt als vier tot drie.

Vanwaar deze verticale schikking?

Het antwoord is niet duidelijk. Herinnerde de horizontale schikking te zeer aan die van de Hollandse vlag? Zouden de zeelui de twee marine vlaggen verwarren? Of behielden de patriotten toch een zekere sympathie voor de Franse revolutie en haar driekleurige kokarde met verticale kleuren?

Wat dies ook zij, de oude horizontale schikking van de kleuren duikt voor de laatste maal op rond september 1832, wanneer een koninklijk besluit erevlaggen toekent aan honderd gemeenten die zich tijdens de bevrijding van het grondgebied hadden onderscheiden. Deze erevlaggen, die overigens niet bestemd zijn om te wapperen, herdenken de harde dagen van 1830; het is dus logisch dat zij de oorspronkelijke horizontale schikking respecteren.

De horizontale stroken verdwijnen definitief na de feesten ter gelegenheid van de herdenking van de revolutie in 1838.

Conclusie

Gedurende de gehele 20^{ste} eeuw kon onze vlag veelvuldig uit de kast gehaald worden. Tijdens de bevrijding in 1944 werden de stoffenwinkels opnieuw leeggehaald om ons land met de nationale driekleur te overhangen.

De kleuren van de Belgische vlag zijn ouder dan de Franse: de moderne Franse vlag dateert slechts van 125 januari 1794 en verdween lange tijd, namelijk vanaf de Restauratie tot de Julirevolutie (1830). De Italiaanse kleuren werden pas op 3 november 1794 voor de eerste maal gehesen in Bologna.

Rond 1970 heeft onze vlag zelfs op de maan gewapperd, in de vorm van vlaggetjes tijdens de Apollo 7 (1969) en Apollo 12 vluchten (1972). Onze vlaggen staan tentoongesteld in het Museum voor Natuurgeschiedenis te Brussel.

Vertaling : G. Locus (VOX)

rood



geel



The F-16 : a sucesstory

Petit, mais costaud ...

Le F-16 combine mieux que n'importe quel autre appareil les qualités requises afin d'accomplir toute la panoplie des missions militaires : combat aérien, attaque au sol, reconnaissance ... C'est un allié formidable ... et un ennemi redouté fonçant à Mach 2 vers le troisième millénaire.

Lors de la guerre de Corée, les pilotes américains atteignent un taux de victoires incroyable, frôlant le 10 contre 1. Au Viêt-nam, par contre, les aviateurs US affichent moins d'assurance : 3 contre 1 au début du conflit, avec une lente dégradation au cours des années ; jusqu'à ce que les Nord-viêtnamiens prennent le dessus ! Les Américains sont persuadés que leurs appareils sont largement supérieurs aux MiGs 17 et 21 ennemis. Une faute aggravée par le manque d'attention pour le combat aérien lors de la formation des équipages. Les stratèges US pensent en effet que de tels duels ne sont pas possibles aux vitesses supersoniques atteintes par les avions modernes. Les missiles à longue portée sont en outre considérés comme tout-puissants. L'avant-Viêt-nam (Corée, Suez, Indo-pakistan ...) a pourtant démontré l'importance de l'entraînement au combat tournoyant.

Les USA doivent de toute urgence produire un nouvel avion ultra-performant. Au milieu des années '60, l'arrivée du MiG-25 Foxbat précipite encore un peu plus la course. Désormais, l'URSS et ses alliés disposent d'un chasseur capable d'atteindre Mach 3. L'Ouest ne possède encore rien de tel. Les planches à dessin commencent à foisonner de croquis d'avions capables de battre les MiG-21 et 25. Cahier de charges : une très haute vitesse et des missiles à longue portée. Ces plans mènent finalement au F-15 «Eagle»

Chasseur léger

L'arrivée du F-15 ne supprime pas le besoin d'un chasseur-bombardier léger et polyvalent. Pour la conception du F-15, deux hommes jouent un rôle clef : John Boyd (un ancien pilote d'essais) et Pierre Sprey (un ingénieur analyste en systèmes d'armes). Ils ont pour tâche de convaincre les plus conservateurs des responsables de l'US Air Force qu'un avion léger n'a pas forcément une autonomie limitée.

Lichtgewicht verover de harten ...

Geen enkel ander vliegtuig combineert zo goed de verschillende mogelijke opdrachten van een militaire jet dan de F-16. Een geduchte tegenstander in een luchtgevecht, luchtverkenning, in het droppen van een pak bommen met behoud van een meer dan degelijke autonomie, noem maar op, de F-16 kan het. Op naar de 21ste eeuw.

Tijdens de Korea-oorlog konden de Amerikaanse piloten verbluffende winstcijfers voorleggen. 10 tegen 1 was meer regel dan uitzondering. Tijdens de oorlog in Vietnam stapten de USAF-piloten al met veel meer bibber in hun toestel. 3 tegen 1 tijdens de eerste jaren, maar naar het einde van de oorlog toe haalden de Vietnamese zelfs een betere score dan de Amerikanen. De VS waren altijd blijven geloven dat hun vliegtuigen superieur waren aan de MiG's (17 en 21). Fout! Maar er was meer. Bij de opleiding van piloten ging nauwelijks aandacht naar luchtgevechten. Met de komst van supersonische vliegtuigen dacht men dat een luchtgevecht tegen deze snelheid niet meer mogelijk was. « Langeafstands-lucht-lucht-raketten » moesten soelaas brengen. Vóór de oorlog in Vietnam waren er nochtans andere conflicten waarin wel luchtgevechten plaatsvonden: Korea, Suez, India-Pakistan.

De VS moesten zo snel mogelijk met een peerformant toestel op de proppen komen. De druk zat op de ketel. De komst van de MiG-25 Foxbat halverwege de jaren '60 bracht geen rust, integendeel! De Sovjet-Unie en haar partners uit het Warschaupact beschikten plots over een Mach 3-fighter, terwijl het Westen nog maar een handvol experimentele Mach 3-toestellen had rondvliegen. Op tal van tekentafels verschenen nieuwe ontwerpen voor een toestel dat zowel de MiG-211 Fishbed als de MiG-25 de baas kon. Voorwaarden : een hoge topsnelheid en langeafstandsraketten. Uit deze plannen werd tenslotte de F-15 «eagle» geboren.

Lichtgewicht

Maar de nood aan een lichtgewicht vliegtuig, dat zowel geschikt is voor luchtverdediging, bombardementen en verkenning, was hiermee niet ingelost. Bij de geboorte van de F-16 speelden de Amerikanen John Boyd (een voormalige testpiloot) en Pierre Sprey (een ingenieur die wapensystemen analyseert) een belangrijke rol. Zij kregen de immense taak om de conservatieve USAF-top ervan te overtuigen dat een lichtgewicht vliegtuig niet noodzakelijk een kleine autonomie had.

Certains d'entre eux voient en outre le F-16 comme un dangereux concurrent du F-15. Pour couronner le tout, les Américains viennent de passer deux énormes commandes : celle du F-111 et du C-5 Galaxy ...

Pourtant, rien ne vient entraver le développement du F-16. Début 1972, l'USAF précise le cahier de charges du projet : usage de nouvelles technologies, production de masse peu risquée et possibilités d'évolution du concept. L'industrie peut commencer son travail.

Concurrence

Le prototype est dévoilé le 13 décembre 1973 sur le tarmac de Forth Worth, 21 mois après l'octroi d'un contrat de 37,9 millions de dollars.

Le premier vol a lieu le 24 janvier 1974 à Edwards AFB. Un an plus tard, le 13 janvier 1975, le Pentagone préfère le F-16 à son concurrent le F-17 de Northrop. La décision fait suite à l'évaluation des deux appareils, entre autres, lors de combats simulés contre des A-37B Dragonfly, F-106 Delta Dart, F-4 Phantom et MiG-21. La décision a aussi des conséquences en Europe. Quatre pays de l'OTAN cherchent un successeur au F-104 Starfighter : la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et la Norvège. En Europe, le F-16 entre en concurrence avec le Mirage F-1 et le Saab Viggen, en plus du F-17. Suivant les USA, le Danemark, les Pays-Bas et la Norvège adoptent le F-16.

La Belgique réduit son choix à deux appareils : le F-16 et le Mirage F-1. Les deux firmes tentent de l'emporter en promettant de fantaisiques retombées économiques. Les arguments pro-européens sont avancés, mais finalement, le 7 juin 1975, le gouvernement opte pour le F-16.



Daarenboven zagen sommigen de F-16 als een rechtstreekse concurrent van de F-15. Bovendien had de USAF nog maar net twee reuzelbestellingen geplaatst: de F-111 en de C-5 Galaxy ...

Maar niets kon nu nog de komst van de F-16 in de weg staan. Begin 1972 legde de USAF de voorwaarden vast waaraan de nieuwe fighter moest beantwoorden: gebruik maken van de nieuwste technologische ontwikkelingen, de risico en twijfels die gepaard gaan met de massaproductie van een vliegtuig tot een minimum beperken en aan de legertop de kans geven om het toestel aan te passen aan een specifieke opdracht. De defensie-industrie kon aan de slag.

Concurrentie

Het eerste prototype verscheen op 13 december 1973 op de tarmac in Forth Worth, 21 maanden na de toewijzing van het contract van 37,9 miljoen \$.

De eerste vlucht vond plaats op 20 januari 1974 boven Edwards AFB. Een jaar later, op 13 januari 1975, konden ze bij General Dynamics opgelucht adem halen: het Pentagon verkoos de F-16 boven de concurrent F-17 van Northrop. De beslissing kwam er na de evaluatie van de twee toestellen onder meer tijdens luchtgevechten met de A-37B Dragonfly, F-106 Delta Dart, F-4 Phantom en MiG-21. De beslissing had ook Europese gevolgen. Vier NAVO-landen zochten toen immers een opvolger voor hun F-104: België, Denemarken, Nederland en Noorwegen. Naast de F-17 kreeg de F-16 in Europa ook nog concurrentie van de Dassault Mirage F-1 en de Saab 37 Viggen.

Kort na de VS beslisten ook Denemarken, Nederland en Noorwegen om op de kar te springen. In België lag het moeilijker. Na een tijdje bleven nog twee kandidaten over: de F-16 en de Mirage F-1. Beide firma's lobbyden en beloofden schitterende voorwaarden en economische compensaties. Pro-Europese argumenten werden uit de kast gehaald. Uiteindelijk hakte de regering op 7 juni 1975 de knoop door F-16!

Les cinq pays forment un consortium chargé de la construction et du montage de l'appareil. Deux lignes de production sont établies en Europe pour l'assemblage final des cellules. La première ouvre en février 1978 à la Sabca (Gosselies) pour les avions belges et norvégiens. Les autres sont montés par Fokker à Schiphol (Pays-Bas). Quelques pièces sont « Made in Europa ». La FN fabrique les moteurs F-100-PW-200, MBLE et Westinghouse construisent le radar ... Deux autres lignes de production suivent après quelques années, en Turquie et en Corée du sud.

De vijf landen vormden een consortium, waardoor ze betrokken geraakten bij de bouw en de montage van de F-16. In Europa kwamen twee productielijnen voor de eindassemblage: één bij Sabca in Gosselies voor de Belgische en Noorse toestellen (open in februari 1978) en één bij Fokker in Schiphol-Oost (vanaf april 1978) voor de Deense en Nederlandse. Een resem stukken kregen het label « Made in Europe » mee: FN zorgde voor de montage van de F-100-PW-200 motoren, MBLE en Westinghouse bouwden de radar ... Later kwamen er nog twee productielijnen buiten de VS bij:



Le 9 juin 1978, le premier F-16 destiné au marché européen arrive à Gosselies. Il a traversé l'Atlantique dans la soute d'un transport C-5. Le mois suivant, un F-16 aux ailes européennes rejoint Forth Worth. Le pont aérien de pièces détachées commence par-dessus l'Atlantique. Les premières commandes lancent la production: 116 appareils pour la Belgique, 58 pour le Danemark, 1022 pour les Pays-Bas, 72 pour la Norvège et ... 650 pour les USA!

Le 26 janvier 1979, le premier F-16 destiné à notre Force Aérienne (un biplace) se pose à Beauvechain. Le premier appareil monoplace arrive au 1 Wing le 12 mars 1979.

Osirak

Depuis, le F-16 a connu des aventures peu communes. Ses références sont impressionnantes. Son baptême du feu date du 7 juin 1981. Le service de renseignements israélien (Mossad) révèle le chantier d'une centrale nucléaire à Osirak, près de Bagdad. Les Israéliens considèrent cette découverte comme une atteinte à leur

Eén in Turkije en één in Zuid-Korea. Op 9 juni 1978 arriveerde de eerste F-16 voor de Europese markt in Gosselies. Het Toestel stak de Atlantische Occaan over in de buik van een C-5. De volgende maand stond in Forth Worth een F-16 met « Europese » vleugels. Het tweerichtingsverkeer van stukken over de Atlantische Occaan was begonnen. De eerste bestellingen brachten de productie in een stroomversnelling: 116 F-16's voor België, 58 voor Denemarken, 102 voor Nederland, 72 voor Noorwegen en 650 voor de USAF!

Op 26 januari 1979 landde in Bevekom de eerste F-16 (een tweezitter) voor de Belgische Luchtmacht. Op 12 maart 1979 ontving de 1 Wing de eerste eenzitter.

Osirak

Sindsdien is er al veel gebeurd met de F-16. Het toestel kan schitterende referenties voorleggen. Neem bijvoorbeeld 7 juni 1981. De eerste oorlogsbeeld van de F-16. De Israëlische veiligheidsdienst ontdekt in Osirak, nabij Bagdad, de bouw van een kerncentrale. Een veiligheidsbedreiging voor Israël!

sécurité nationale. En quelques mois, la centrale peut être opérationnelle. Il n'y a pas de temps à perdre. Israël lance un raid de huit F-16. Six F-15 escortent l'attaque. Les détails de l'opération sont encore classifiés, mais les appareils décollent de la base de Etzion, près d'Eilat. La surprise est totale, les missiles détruisent complètement le chantier. Le gouvernement américain n'a pas apprécié l'attaque, car elle est en infraction avec la licence d'exportation. L'administration Reagan suspend temporairement les livraisons de F-16. Une situation qui se répète peu après lors du bombardement répété de camps palestiniens au sud-Liban.

Le F-16 prouve encore sa fiabilité lors de conflits plus récents. Pendant la guerre aérienne de la Bekaa, à l'été 1992, les F-15 et F-16 israéliens sont opposés aux MiG syriens. Les combats se soldent par un résultat incroyable en faveur du F-16 : 44 victoires et zéro pertes ! Les Mig sont tous victimes du missile AIM-9L Sidewinder.

Plus récemment encore, l'engagement des F-16 belges au Kosovo démontre à nouveau l'excellence de l'appareil.

Mid-Life Update (MLU)

Les F-16 belges sont prêts pour le 21e siècle. Le MLU garantit leur opérationnalité jusqu'en 2010 au moins. Les performances de l'appareil étaient loin d'être dépassées, mais l'électronique ne répondait plus aux normes modernes. Ainsi, le F-16A ne pouvait pas utiliser les armements récents, ni les systèmes de navigation et d'identification en usage.

Lockheed Martin et le consortium ont donc conçu un kit afin d'amener le F-16A/B au niveau du F-16C/D le plus récent. Les trois ordinateurs de bord ont été remplacés par un «modular mission computer». Celui-ci peut être configuré en fonction de la mission : chasse, bombardement, reconnaissance ...

En matière d'identification, le F-16 a reçu un nouvel IFF compatible avec le standard OTAN et les normes de trafic aérien civiles en vigueur. Le F-16 a en outre reçu le radar du F-15. Une modernisation importante, car le l'APG-66v2 est capable de diriger plusieurs missiles en même temps vers leurs buts respectifs. Par ailleurs, combiné aux missiles AMRAAM à guidage par radar, ce dispositif permet l'engagement de l'appareil par tous les temps. Pour couronner le tout, le cockpit plus convivial facilite la tâche du pilote qui peut mieux se concentrer sur sa mission.

Accrocher des bombes sous les ailes de l'appareil le plus perfectionné n'a aucun sens si celui-ci ne peut pas les diriger. Deux nouveaux systèmes de navigation veillent à un trajet particulièrement précis. Le « Digital Terrain System » identifie passivement le paysage et permet de se diriger sans émettre de signaux (et donc sans se faire détecter).

Enkele maanden later kan de centrale al operationeel zijn. Geen tijd te verliezen. Israël stuurt er acht F-16's op af. Zes F-15's steunen de aanval. Veel details zijn nooit vrijgegeven over de aanval, maar de vliegtuigen vertrokken vanop de militaire basis van Etzion, dichtbij Eilat. De verrassing was compleet, de langeafstandsraketten legden de kerncentrale plat. De Amerikaanse regering was minder gelukkig met de actie: ze was in strijd met het aankoopcontract. De Reagan-administratie schortte de levering van bijkomende F-16's tijdelijk op. Niet voor de laatste keer, want na verschillende aanvallen op Palestijnse kampen in Zuid-Libanon blokkeerden de VS korte tijd later weer bijkomende leveringen voor enkele weken.

Tijdens recentere conflicten bewees de F-16 zijn betrouwbaarheid. Tijdens de lucht oorlog in de Bekaa-vallei tijdens de zomer van '9222 stonden Israëlsche F-15's en F-16's tegenover Syrische MiG's. Uit de luchtgevechten kwam de F-16 als grote MiG-killer, met 44 overwinningen tegen 0 verliezen! De MiG's werden uit de lucht geplukt met de AIM-9L, Sidewinder.

De inzet van Belgische F-16's tijdens de voorbije crisis in Kosovo ligt ook nog vers in het geheugen.

Mid-Life Update (MLU)

De Belgische F-16's zijn klaar voor de 21ste eeuw. Hiervoor zorgde de Mid-Life Update. Hun operationaliteit is gegarandeerd tot minstens 2010. Het geraamte en de prestaties van het toestel waren nog lang niet versleten, maar de elektronica beantwoordde niet meer aan de huidige normen. De F-16 kon geen gebruik maken van de nieuwe wapeningen, de moderne navigatie-en identificatiesystemen.

In Dayton ontwerpen Lockheed Martin en het consortium een kit die de F-16A/B naar het niveau van de recentere F-16C/D tilden. De drie boordcomputers verdwenen en in de plaats kwam een "Modular Mission Computer". Deze computer kan je configureren in functie van de opdracht: jacht, bombardement, verkenning ...

In het vlak van de identificatiemogelijkheden ontving de F-16 een verbeterde IFF, compatibel met de NAVO-standaard. Het systeem beantwoordt ook aan de moderne identificatienormen van het burgerverkeer. De F-16 kreeg de radar van de F-15. Een flinke stap vooruit, want de APG-66v2 kan bijvoorbeeld meerdere missielen tegelijk naar hun doel leiden. Bovendien wordt het toestel «alle weer» in combinatie met AMRAAM-missielen. Een ergonomisch vriendelijkere cockpit laat de piloot toe om meester te blijven over zijn machine.

Navigatie. Het heeft geen zin om het toestel geavanceerde bommen mee te geven, zonder de garantie dat ze ook op de juiste plaats terechtkomen. Twee supplementaire systemen moeten hiervoor zorgen: het « Digital Terrain System » verzamelt informatie over het landschap zonder signalen uit te sturen (en dus moeilijker detecteerbaar) en het « Global Positioning System », de militaire versie van het Amerikaanse satellietnetwerk voor positiebepaling.

Le « Global Positioning System (GPS) » est la version militaire du réseau américain de satellites de positionnement. Enfin, un « Electronic Warfare Management System » gère la protection électronique de l'avion.

La modification MLU coûte environ 180 millions de francs. Une belle somme, mais qui reste raisonnable quand l'alternative est ... un nouvel avion !

International

Le F-16 est en service dans 21 pays. Le 28 juillet 1999, la Nouvelle-Zélande a acheté 28 appareils, rejoignant ainsi les USA, Bahrein, la Belgique, la Corée du Sud, le Danemark, l'Égypte, les Emirats arabes, la Grèce, l'Indonésie, Israël, la Jordanie, la Norvège, le Pakistan, les Pays-Bas, le Portugal, Singapour, Taiwan, la Thaïlande, la Turquie et le Venezuela.

Een « Electronic Warfare Management System » beheert de volledige elektronische bescherming van het vliegtuig. Update tot de MLU-standaard kost 180 miljoen BF per F-16.

Een smak geld, maar een peulschil als de keuze moderniseren of vervangen is!

Internationaal

De F-16 is in gebruik in 21 landen. Op 28 juli 1999 kocht Nieuw-Zeeland 28 toestellen en plaatste zich op het lijstje van gebruikers samen met de Bahrein, België, Denemarken, Egypte, Griekenland, Indonesië, Israël, Jordanië, Nederland, Noorwegen, Pakistan, Portugal, Singapore, Taiwan, Thailand, Turkije, Venezuela, de Verenigde Arabische Emiraten, Verenigde Staten en Zuid-Korea

Texte : Rudy Gunst
Traduction : Luc Vangansbeke
Avec l'aimable autorisation de Vox Magazine

Tekst: Rudy Gunst
Vox Magazine



L'AIGLE ET LE BERGER

Tant qu'il plane au-dessus des plus hautes montagnes,
l'aigle paraît un pur esprit ;
quand il poursuit sa proie en nos douces campagnes,
il n'est plus, hélas ! qu'un bandit.

Un jour que le berger, par crainte du rapace,
veillait sur son jeune troupeau,
le brigand lui ravit par surprise un agneau
dont il se restaura sur place.

Son repas terminé, l'aigle dit au pasteur :
« Ne me reprochez point certaine intolérance.
Les simples tels que vous ne vivent que du cœur.
Ils ignorent l'esprit, ses droits, sa transcendance.
C'est lui qui me rend dur aux douleurs des mortels,
insensible à l'amour et sourd à ses appels.
Quand, survolant les monts, je me sens roi des airs,
je ne fais qu'imiter des humains de la folie ;
je me laisse emporter par l'orgueil de la vie,
Comme ceux que l'esprit fait rois de l'univers.

L'amour n'est qu'une fée idyllique et trompeuse.
Entre lui et l'esprit la distance se creuse.
Autrefois, il est vrai, le premier était roi.
Aujourd'hui, c'est changé : le second fait la loi. »

L'aigle reprit son vol vers les pics lumineux.
Le berger confondu se remit à la tâche.
Il n'avait rien compris au docte bavardage,
à l'insolent jargon d'un sot, d'un vaniteux.

De l'esprit, il en faut
pour éclairer la vie en marche vers le haut.
Chez tout homme bien-né, c'est l'amour qui fait vivre.
Notre monde orgueilleux, que la Science enivre,
gagnerait à montrer moins d'esprit, plus de cœur.

Chanoine Hubert MISONNE, oncle de Madame FAIN
que nous remercions de nous avoir procuré les
'Fables du Vieux solitaire » Les Editions Universitaires S.A.
161, rue du Trône - Bruxelles

Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge vous disent :

« Ce n'est qu'un au revoir »

La carrière du
Guido Vanhecke
Luitenant-général Aviateur
Aide de Camp du Roi
Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne
01.04.1991 au 31.03.2000

1961 : entrée à l'Ecole Royale Militaire comme candidat officier de la 116e Promotion Polytechnique et début de son entraînement sur SV4.

1966 : diplôme d'ingénieur civil avec grande distinction (Génie et Construction). Poursuite de sa formation de pilote sur Fouga Magister à Brustem, sur T-33 à Woensdrecht (Pays-Bas) et conversion sur F-84F à Eindhoven (Pays-Bas).

1968 : brevet de pilote et mutation à la 42ème escadrille sur RF-84F.

1970 : obtient un diplôme d'ingénieur en Construction Aéronautique à l'Université de Liège.

1972 : conversion sur Mirage M-5B.

1974 : officier d'opérations à la 1ère escadrille et ensuite au 3ème Wing.

1975 : nommé major et mutation à l'Etat-Major de la Force aérienne à la Section Plans et Programmes

1978 : qualification d'instructeur et nommé commandant de la 8ème escadrille à Bierset.

1980 : nomination de lieutenant-colonel. Est « System Management Officier » du F-16 au QG TAF.

1981 : chef de la Section Opérations au QG TAF.

1983 : commandant du Groupe de Vol du 1 Wing de Chasse à Beauvechain sur F-16

1984 : nomination de colonel

1985 : Chef de la sous-section Etudes et Plans à l'Etat-Major de la Force Aérienne.

1986 : Chef de la Section Armement et Equipement Militaire et adjoint au Directeur national de l'Armement. (Evaluation du Rafale, Agile Falcon et EFA)

1988 : nomination de général-major et chef d'Etat-Major adjoint (Plans, Opérations et personnel).

1989 : nommé Aide de camp du Roi.

1991 : nomination de lieutenant-général et de Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne.



De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart zeggen:

« 't is maar tot ziens »

De loopbaan van
Guido Vanhecke
Luitenant-generaal Vlieger
Vleugeladjutant van de Koning
Stafchef van de Luchtmacht
01.04.1991 tot 31.03.2000

1961 : intreden bij de Koninklijke Militaire School als kandidaat-officier van de 116e Polytechnische Promotie en begin van zijn opleiding op SV4.

1966 : diploma van burgerlijk ingenieur met grote onderscheiding (Genie en Bouwkunde). Vervolg van zijn opleiding van piloot op Fouga Magister in Brustem, op T-33 in Woensdrecht (Nederland) en operationele conversie op F-84F in Eindhoven.

1968 : brevet van piloot en overplaatsing naar de 42ste Recce Squadron op RF-84F.

1970 : diploma van «ingénieur en construction Aéronautique » aan de Universiteit van Luik.

1972 : conversie op Mirage M-5B.

1974 : officier operatie bij het 1ste squadron en nadien bij de 3de Wing.

1975 : benoeming van majoor en verplaatsing naar de Staf van de Luchtmacht in de sectie Plannen en Programma's.

1978 : vliegonderrichter en benoeming als bevelhebber van het 8ste squadron te Bierset.

1980 : benoeming van luitenant-colonel. Wordt « System Management Officier van de F-16 » op het HK van de TAF.

1981 : hoofd van de Sectie Operaties aan HK TAF.

1983 : bevelhebber van de Vlieggroep van 1 Wing (F-16).

1984 : benoeming van kolonel.

1985 : hoofd van de Ondersectie Plannen en Studies bij de Staf van de Luchtmacht.

1986 : hoofd van de Sectie Bewapening en Militaire Uitrusting en adjunct Nationale Directeur van de Bewapening (Evaluatie van de Rafale, Agile Falcon en EFA).

1988 : benoeming van generaal-majoor en Adjunct-Stafchef van de Luchtmacht (Plannen, Operaties en Personeel).

1989 : benoeming van Vleugeladjutant van de Koning.

1991 : Stafchef van de Luchtmacht.

VROENHOVEN

Programme de la cérémonie

- 10h30 Messe solennelle célébrée en l'église de Vroenhoven à la mémoire des aviateurs militaires belges tombés pendant la dernière guerre.
Le célébrant sera Monsieur l'Aumônier de la Force Aérienne Marc Lateur.
La Musique Royale de la Force Aérienne prêtera son concours pendant la messe.
- 11h00 Départ du cortège vers le pont de Vroenhoven. Il sera formé par la Musique Royale de la Force Aérienne, un peloton du 10 Wing Tactique de Kleine Brogel, l'étendard de la Force Aérienne et son escorte et les associations patriotiques.
- 11h15 Survol du pont par quatre F-16 du 10 Wing.
Allocutions et dépôt de fleurs.

Après la cérémonie et la dislocation du cortège à l'église de Vroenhoven, une réception, à laquelle tous les participants sont cordialement invités, est organisée dans la salle paroissiale de Vroenhoven.

Programma van de plechtigheid

- 10.30u Plechtige Mis opgedragen in de kerk van Vroenhoven ter nagedachtenis van de Belgische militaire vliegeniers gesneuveld gedurende de laatste oorlog.
De celebrant is de Heer Aalmoezenier Marc Lateur van de Luchtmacht.
De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht zal zijn medewerking aan de dienst verlenen.
- 11.00u Vertrek van de stoet naar de brug van Vroenhoven. Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht, peloton van de 10de Tactische Wing van Kleine Brogel, vaandel en zijn escorte, vaderlandslievende verenigingen.
- 11.15u Redevoeringen en neerligging van bloemen
Vlucht over de brug door vier F-16 van de 10de Wing.

Na de plechtigheid en de ontbinding van de stoet is er, in de nabijheid van de kerk van Vroenhoven, in de gemeentelijke parochiezaal een ontvangst plaats waarop alle deelnemers hartelijk zijn uitgenodigd.

Hommage à Camille Bouchat

Camille

Bonjour Camille, bonjour Ami,
En Mosquito tu es parti,
C'est ton dernier battement d'ailes,
La plus belle des aquarelles.

Tu rejoins ces Aviateurs
Ayant pris place dans ton cœur,
Ceux qui allumaient dans tes yeux,
Cette lueur venant des cieux.

Tu nous laisses un dernier tableau,
Huguette et Toi à Concarneau
Penses à lui faire chaque jour
Signe témoin de votre amour.

Salut Camille, salut l'ami,
Le monde nous paraît petit,
Bateaux et fleurs, tout nous attriste,
Tu étais leur plus grand Artiste.

Billet d'inscription pour la journée du 26 mai (Liège)

NOM :

Prénom :

accompagné par :

Soit au total personne(s)

- Prendra (prendront) place à bord du bus.
 Se rendra (rendront) par ses (leurs) propres moyens

Montant à payer :

- ◆ 1600 F par personne (bus)
- ◆ 1100 F par personne (véhicule personnel)

Mode de paiement :

Chèque barré, libellé au nom de «VTB JOUREZ »

à envoyer, accompagné de ce billet à
M. Charles PEYRASSOL
rue Cayershuis 7
1200 Bruxelles



CONCERT DU 9 JUIN



Veillez me faire parvenir cartes pour le
concert qui sera donné le
9 juin à 20h00
à la Section Air et Espace
du Musée Royal de l'Armée,
par la Musique Royale de la Force Aérienne.



NOM :

Adresse :



*La somme de F (... x 500 F) a été virée ce
jour à l'aide du formulaire de virement joint à ce
bulletin.*

Billet à renvoyer à :

M. PAUL JOUREZ
rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

Inschrijvingsbriefje voor de uitstap van 26 mei (Luik)

NAAM :

Voornaam :

zal vergezeld worden van :

Het zij persoon(onen)

- Zal (zullen) plaats nemen in de bus.
 Zal (zullen) zich begeven door zijn (hun) eigen
krachten.

Bedrag te betalen :

- ◆ 1600 F per persoon (bus)
- ◆ 1100 F per persoon (persoonlijk voertuig)

Betalingswijze :

Gekruiste cheque betaalbaar aan « VTB JOUREZ »

te sturen met dit inschrijvingsbriefje aan
Dhr Charles PEYRASSOL
Cayershuisstraat 7
1200 Brussel



CONCERT VAN 9 JUNI



Gelieve mij kaarten te doen toe komen voor
het concert dat zal gegeven worden op
9 juni om 20.00u
in de Afdeling Lucht en Ruimtevaart
van het Koninklijke Legermuseum door de
Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht



NAAM :

Adres :



*De som van F (... x500 F) wordt gestort met
het bijgevoegd stortingsformulier.*

Inschrijvingsbriefje te sturen aan :

Dhr Paul JOUREZ
rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY