

# IMPRIMÉ – DRUKWERK

\*

**Bulletin trimestriel  
Driemaandelijks bulletin**

\*

**N° 2/2005  
April-mei-juni  
Avril-mai-juin  
2005**

\*

**26<sup>ème</sup> année – 26ste jaar**

\*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago  
Rue Montoyer 1 boîte 13  
Montoyerstraat 1 bus 13  
1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P. – P.B.  
1150 Bruxelles-Brussel  
1/4224

*Ter attentie van – A l'attention de*

VZW

**DE “VIEILLES TIGES”**

**VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

ASBL

**LES VIEILLES TIGES**

**DE L'AVIATION BELGE**



Numéro 2/2005  
26ième année  
Avril-mai-juin  
2005  
\*

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

**Site web**  
[www.maisondesailles.be/vieillestiges](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges)  
cliquer sur logo  
\*

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

**Cotisation**  
Belgique : 20,00 euros  
(veuves : 10,00 euros)  
Etranger : 25,00 euros  
(Veuves : 12,00 euros)



Nummer 2/2005  
26ste jaar  
april-mei-juni  
2005  
\*

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

**Website**  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges)  
en logo aanklikken  
\*

**Bankrekening**  
210-0619966-91  
\*

**Bijdrage**  
België: 20,00 euro  
(weduwen: 10,00 euro)  
Buitenland: 25,00 euro  
(Weduwen: 12,00 euro)

## Pionniers et Anciens de l'aviation

Association sans but lucratif  
**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE  
\*

**SOCIETE ROYALE**  
Sous le haut patronage de  
Sa Majesté le Roi Albert II



Vereniging zonder winstgevend doel  
**DE « VIEILLES TIGES »**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART  
\*

**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Onder de hoge bescherming van  
Zijne Majesteit Koning Albert II

Pioniers en oudgedienden  
van de luchtvaart

**Redacteur:**  
Wilfried Tersago

**Medewerkers - Collaborateurs:**

Bob Feuillen  
Alphonse Dumoulin  
Johnny Michaux  
Joe Boone  
Guido Wuyts

\*

**Vertalers – Traducteurs**

Paul Buysse  
Guido Wuyts  
Wilfried Tersago

**INHOUD VAN BULLETIN 2/2005**

- Woordje van de voorzitter
- Nieuws uit de vereniging
- Verslag Algemene Ledenvergadering
- Verslag Flanders Fields
- Vrije val uit een Oxford
- *Inlassing* Huis der Vleugels
- Nieuwe vermeldingen in het Gedenkboek: Jan Olieslagers en Mike Terlinden
- Een B-brevet in Sint-Hubert in 1958
- 80 jaar oud
- Wist u dat?

**SOMMAIRE DU BULLETIN 2/2005**

- Mot du président
- Nouvelles de l'association
- Rapport Assemblée Générale
- Rapport Flanders Fields
- Chute libre à partir d'un Oxford
- *Encart* Maison des Ailes
- Nouvelles insertions au Mémorial : Jan Olieslagers et Mike Terlinden
- Un brevet B à Saint-Hubert en 1958
- 80 ans
- Le saviez-vous?

**Voor hen die zich verbonden voelen met de familie van de luchtvaart.  
Voor hen die haar willen kennen en ... toetreden:**

**DE “VIEILLES TIGES” van de BELGISCHE LUCHTVAART**



**Pour ceux qui sont attachés à la famille aéronautique.  
Pour ceux qui souhaitent la découvrir ... et s'y joindre :**

**LES VIEILLES TIGES DE L'AVIATION BELGE**

*Volgend bulletin verschijnt–publication du prochain bulletin:  
15 juli/juillet 2005*



## Het woordje van de voorzitter

### Le mot du President

#### Chers amis aviateurs,

Notre assemblée générale ordinaire du 19 mars 2005 a de nouveau connu un grand succès. Une centaine de personnes y assistait et nous fûmes 144 au banquet qui le suivit. Une bonne ambiance y régnât ; des amitiés furent renouées après plusieurs mois et même des années de non participation. Cela prouve que nos membres restent enthousiastes pour ce genre de réunion.

La prochaine rencontre importante et très appréciée aura lieu le 10 août au Cercle nautique de la Force Aérienne à Nieuwport. Inscrivez déjà cette date dans votre agenda.

Vous lirez le procès-verbal de l'assemblée générale dans ce bulletin.

Récemment, deux exploits aéronautiques furent accomplis sans faire beaucoup de bruit. Le Space Ship One qui, a une vitesse supersonique atteignit une altitude de 110 km. En 2007 (selon M. Branson) vous pourrez accompagner un vol dans l'espace comme passager en déboursant la coquette somme de 150.000 dollars !

Le second exploit, probablement plus spectaculaire, fut le vol sans escale autour du monde réalisé par Steve Fossett, seul à bord dans le Virgin Atlantic Global Flyer, du même constructeur que le Space Ship One, Burt Rutan. Steve Fossett parcouru une distance de  $\pm 37000$  km en moins de 80 heures de vol. Il avait déjà réalisé, également seul à bord comme aéronaute, le tour du monde en ballon.

On pourrait ergoter que ces prestations aient été largement financées par du sponsoring et que les appareils modernes de navigation et de communication ont facilité ces exploits. Mais il ne faut pas oublier le courage et la persévérance qu'un seul homme aux commandes (quand même à 59 ans) a dû développer pour réaliser ces rêves.

N'oublions pas non plus car c'est peu connu, que c'est un jeune météorologiste belge qui guida Steve Fossett en lui conseillant les routes et les altitudes les plus favorables (jet-streams). La compétence de ce scientifique belge a contribué en grande partie à la réussite de ces vols. Cela méritait d'être souligné.

#### Beste vrienden vliegeniers,

Ook dit jaar heeft onze gewone algemene vergadering op 19 maart 2005 een enorm succes gekend. Een honderdtal personen woonde de vergadering bij en we waren met 144 op het banket dat er op volgde. Er heerste een aangename sfeer en oude vriendschappen, na maanden en zelfs jaren afwezigheid, werden weer aangeknoopt. Dit is een bewijs dat onze leden nog steeds enthousiast zijn voor dergelijke bijeenkomsten.

De volgende belangrijke ontmoeting, steeds zeer gewaardeerd, vindt plaats op 10 augustus in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort. Noteer deze datum reeds in uw agenda.

Een volledig verslag van de algemene vergadering zal U verder in dit bulletin vinden.

Onlangs werden, zonder veel ophef te maken, twee luchtvaartrecords gebroken. Het ging om de Space Ship One die met een supersonische snelheid een hoogte van 110 km bereikte. In 2007 (volgens Branson) zou U een ruimtevlucht, als toerist, kunnen meemaken indien U over 150.000 dollar beschikt!

Het andere exploit, waarschijnlijk indrukwekkender, was een non-stopvlucht rond de aarde en uitgevoerd door Steve Fossett, alleen aan boord van de Virgin Atlantic Global Flyer en door dezelfde Burt Rutan ontworpen als de Space Ship One. Hij vloog over een afstand van  $\pm 37.000$  km in minder dan 80 vlieguren. Dezelfde piloot had reeds als ballonvaarder, ook alleen aan boord, rond de wereld gevlogen.

Men zou er over kunnen vitten dat deze prestaties door sponsors ruimschoots bekostigd werden en de moderne navigatie- en communicatiemiddelen het uitvoeren van deze exploiten vergemakkelijkte. Vaak vergeet men echter de moed en het doorzettingsvermogen die een man alleen aan boord (en toch 59 jaar) dient te hebben om zijn dromen waar te maken.

Weinigen zijn ervan op de hoogte dat een jonge Belgische meteoroloog raad gaf aan Steve Fossett om de gunstigste routes en hoogtes (jet stream) te volgen. De bekwaamheid van deze Belgische wetenschapper heeft grotendeels bijgedragen tot het slagen van deze vluchten. Toch even het vermelden waard.

**Jean Kamers**

# NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

## Décès - Overlijdens

Madame BOCQUET, le 5 mars  
Madame DE GREEF, date inconnue

De Raad van Bestuur biedt aan alle betrokken families zijn oprechte deelneming aan.  
Le Conseil d'Administration présente ses sincères condoléances aux familles concernées.

---

## Welkom aan de nieuwe leden

### Bienvenue aux nouveaux membres

CAVALLIN Moreno  
Rue Nouvelle Route 182  
4480 ENGIS  
Tél : 04 2757664  
E-mail: [morenocavallin@yahoo.be](mailto:morenocavallin@yahoo.be)  
Breveté par AA en 1976 et par  
BAR en 1979  
Admis Act

HAUET André  
Beigemsesteenweg 30  
1850 GRIMBERGEN  
Tél & fax : 02 2693544  
Breveté mécanicien de bord par AA en 1952  
Admis VT

BAILLIEUX Jean-Paul  
Rue Poncette 10  
6769 ROBELMONT  
Tél : 063 576572 – GSM : 0498 400200  
E-mail : [jeanpaulbaillieux@yahoo.fr](mailto:jeanpaulbaillieux@yahoo.fr)  
Breveté AC de France en 1969  
Admis VT

DEMOULIN Jean-Marie  
Chemin des Ecaussines 1  
7181 FELUY  
Tél : 067 877583 – GSM : 0474 835593  
Breveté par AA en 1962 (EAC 11)  
Admis VT

FUCHS Jean-Léon  
Rue du Buisson 12 Bte 6  
1050 BRUXELLES  
Tél & fax : 02 6471608  
Breveté en 1955 (129 Prom)  
Admis VT

JANSENS André  
Kommanderijstraat 70  
3800 SINT-TRUIDEN  
Tel : 011 6888763 – fax : 071 835997 – gsm:  
0475 211522 – E-mail: [jansensa@tiscali.be](mailto:jansensa@tiscali.be)  
Gebrevetteerd door LuM in 1970 (Prom 68C)  
Aanvaard als VT

RELY Achille  
Hof van Riethlaan 88  
2640 MORTSEL  
Tel: 03 4492395  
Gebrevetteerd Radio in 1955 door BL  
Gebrevetteerd FE in 1968 door BL  
Gebrevetteerd piloot in 1966 door BL  
Aanvaard als VT

VERSELE Roland  
Valkstraat 61  
2860 SINT-KATELIJNE-WAVER  
Tel: 015 554154  
E-mail: [rversele@hotmail.com](mailto:rversele@hotmail.com)  
Aanvaard als VT

# PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 19 MARS 2005

En application de l'article 11 des statuts, les membres de l'association sans but lucratif Les Vieilles Tiges de l'aviation belge, se sont réunis en assemblée générale ordinaire le samedi 19 mars 2005 à 10,45 heures dans la salle Léopold de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à 1000 Bruxelles, sur convocation publiée dans le bulletin trimestriel N° 1/2005 du 15 février 2005.

Il a été 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 10,45 heures par Monsieur Jean KAMERS, président, qui prend la parole.

Mesdames, Messieurs, je souhaite la bienvenue aux membres, épouses et amis qui sont toujours nombreux à assister à notre assemblée générale ordinaire annuelle. Cette année encore, nous sommes très heureux de pouvoir remettre 2 diplômes de 70 ans, 7 diplômes de 60 ans et 20 médailles de 50 ans de brevet aéronautique.

Parmi nos invités nous accueillons :

- Son Altesse le prince Antoine de Ligne, ancien pilote de la Royal Air Force ;
- Le général Bertrand de Lacroix de Vaubois, président des Vieilles Tiges, ainsi que son épouse ;
- Madame Marie-Anne Libert, épouse de feu Georges Libert, président des Vieilles Tiges de 1981 à 1992, grand ami de notre association ;
- Le général Camille Goossens, président de la Maison des Ailes ;
- Le colonel Léon Branders, président d'honneur de l'association ; et son épouse ; Monsieur Léopold Heimes, membre d'honneur, seul survivant belge de la bataille d'Angleterre ;
- Nos fidèles amis du Groupement Delozanne du Nord-Pas-de-Calais, représentés par Messieurs André Delfly et Jean Ruzicka, accompagnés de leurs épouses,
- et enfin notre pensée va vers Alfred Bauer du Groupement Delozanne, hospitalisé et à qui nous souhaitons un prompt rétablissement.

Se sont excusés : Le général Marcel Terrasson, président de l'association Les Amis du Musée de l'air, le Colonel Jacques Dôme, vice-président d'honneur, Monsieur Camille Montaigu, président des Vieilles Tiges luxembourgeoises, Monsieur Jean-Rodolphe Willi, président de l'association Les vétérans du Vol à moteur de l'Aéroclub de Suisse et Monsieur Wolfgang Weinrich, président de Alte Adler, qui regrettent de ne pouvoir être parmi nous aujourd'hui.

Je salue également la présence de Monsieur Alfred-François Renard qui recevra tout à l'heure le diplôme

# NOTULEN VAN DE GEWONE ALGEMENE VERGADERING VAN 19 MAART 2005

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging zonder winstoogmerk De "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart op zaterdag 19 maart 2005 om 10,45 uur samen in gewone algemene vergadering in de zaal Leopold, op de 26<sup>ste</sup> verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel. De uitnodiging verscheen in het trimestrieel bulletin Nr 1/2005 van 15 februari 2005. Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld en door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting, samen met een tweede blad voor inschrijving van de volmachten. De heer Jean KAMERS, voorzitter, opent de zitting en neemt het woord om 10,45 uur.

Dames en heren, welkom aan onze leden, echtgenotes en vriendinnen die steeds talrijk aan onze algemene vergadering deelnemen.

Ook dit jaar zijn wij zeer gelukkig om 2 diploma's van 70 jaar, 7 diploma's van 60 jaar en 20 medailles van 50 jaar vliegeniersbrevet te mogen overhandigen.

Onder onze genodigden verwelkomen wij:

- Zijne Hoogheid Prins Antoine de Ligne, oud-piloot bij de Royal Air Force;
- Generaal Bertrand de Lacroix de Vaubois, voorzitter van de Vieilles Tiges en zijn echtgenote;
- Mevrouw Marie-Anne Libert, echtgenote van wijlen Georges Libert, voorzitter van de Vieilles Tiges van 1981 tot 1992 en grote vriend van onze vereniging;
- Generaal Camille Goossens, voorzitter van het Huis der Vleugels;
- Kolonel Léon Branders, erevoorzitter van de vereniging en zijn echtgenote;
- De heer Leopold Heimes, erelid en enige Belgische overlevende van de Slag om Engeland;
- Onze getrouwe vrienden van de Groep Delozanne, Nord-Pas-de-Calais, André Delfly, Jean Ruzicka en hun echtgenoten;
- en ten slotte gaan onze gedachten naar Alfred Bauer van de Groep Delozanne, gehospitaliseerd en aan wie wij een vlug herstel wensen.

Hebben zich verontschuldigd en betreuren het vandaag niet in ons midden te kunnen zijn: generaal Marcel Terrasson, voorzitter van de vereniging De Vrienden van het Luchtvaartmuseum, kolonel Jacques Dôme, ere vice-voorzitter, de heer Camille Montaigu, voorzitter van de Luxemburgse Vieilles Tiges, de heer Jean-Rodolphe Willi, voorzitter van de "Vétérans du Vol à moteur de l'Aéroclub de Suisse" en de heer Wolfgang Weinrich, voorzitter Alte Adler.

Ik begroet ook de heer Alfred-François Renard die straks het diploma van het

du Mémorial de l'aviation belge en l'honneur de son père. A notre grand regret Madame Olieslagers, retenue en raison d'un problème de santé, n'est pas présente.

Voici le message que nous avons adressé à Sa Majesté le Roi Albert II à l'occasion de cette assemblée générale :

*Sire,*

*Réunis ce 19 mars 2005 à l'occasion de leur assemblée générale, le président et les membres de la société royale les Vieilles Tiges de l'aviation belge vous expriment leur profond et indéfectible attachement ».*

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je rappelle les noms des membres décédés au cours de l'exercice précédent:

Madame Bocquet, Madame Bruyninckx et Madame De Greef.

Georges Deltour, Marc Herry, Jacques Heureux, Jacques Legrand, René Maquet, Jean-Marie Paye, Pierre Poncelet, Julien Thys, Jozef Van Baelen et Victor Winants

Je vous remercie

Nous avons perdu 14 amis mais nous en avons fait 48 nouveaux. Aujourd'hui nous totalisons 445 membres et 23 veuves de membres. Le secrétaire général vous donnera le détail dans quelques instants.

Nous sommes 79 membres effectifs à assister à cette assemblée et nous avons 30 procurations. Nous serons 144 au banquet

Merci pour votre participation.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 20 mars 2004 qui fut publié dans le bulletin trimestriel N° 2 du 15 mai 2004.

N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons, je crois le considérer comme approuvé.

Je vous rappelle que notre site Internet est régulièrement mis à jour par un de nos administrateurs, le général Hugo Cloeckart.

Avant de passer la parole à notre secrétaire général, je tiens à remercier une fois de plus, les membres du conseil d'administration ainsi que leurs épouses pour leur dévouement à notre association. Vous pouvez les applaudir.

## **Rapport du secrétaire général**

En 2004 nous avons 390 membres effectifs, 56 membres adhérents et 23 veuves de membre. Nous avons perdu 10 membres pour cause de décès, 9 seront proposés à la radiation pour non paiement de la cotisation mais nous avons fait 48 nouveaux membres.

La répartition par tranche d'âge est la suivante:

50-60 ans = 2%  
61-75 ans = 57%  
76-85 ans = 35%  
86-90 ans = 3,5%  
+ 90 ans = 2,5%

Gedenkboek van de Belgische luchtvaart van zijn vader zal in ontvangst nemen. Tot onze spijt kan mevrouw Olieslagers wegens gezondheidsredenen hier niet aanwezig zijn

Dit is de boodschap die wij aan Zijne Majesteit Koning Albert II ter gelegenheid van onze algemene vergadering gestuurd hebben:

*Sire,*

*Ter gelegenheid van hun algemene vergadering op 19 maart 2005 bieden de voorzitter en de leden van de koninklijke maatschappij de "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart U hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan".*

Mag ik U nu vragen te willen rechtstaan gedurende de naamafroeping van onze leden die ons afgelopen diensjaar ontvielen :

Mevrouw Bocquet, mevrouw Bruyninckx et mevrouw De Greef.

Georges Deltour, Marc Herry, Jacques Heureux, Jacques Legrand, René Maquet, Jean-Marie Paye, Pierre Poncelet, Julien Thys, Jozef Van Baelen en Victor Winants

Ik dank U.

Wij hebben 14 vrienden verloren maar 48 nieuwe leden werden aangeworven. Vandaag zijn wij met 445 leden en 23 weduwen van leden. De secretaris-generaal zal U binnen enkele minuten verdere details geven.

Op deze vergadering zijn 79 effectieve leden aanwezig en hebben wij 30 volmachten. Op het banket zullen wij met 144 zijn.

Nogmaals dank voor uw deelneming.

Wij moeten nu de notulen van de vorige algemene vergadering van 20 maart 2004 ter goedkeuring voorleggen, gepubliceerd in het bulletin N° 2/204 van 15 mei 2004.

Gezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd is?

Ik herinner er U aan dat onze Website regelmatig wordt bijgewerkt door een van onze bestuurders, generaal Hugo Cloeckart.

Vooraleer het woord aan onze secretaris-generaal te geven wil ik hier nogmaals dank betuigen aan onze bestuursleden alsook aan hun echtgenoten voor hun inzet voor onze vereniging. U mag applaudiseren.

## **Verslag van de secretaris-generaal**

In 2004 waren wij met 390 effectieve leden, 56 aangesloten leden en 23 weduwen. Wij hebben in 2004 10 leden verloren door overlijden en 9 zullen voorgesteld worden voor schrapping wegens niet-betaling van de bijdrage. Wij hebben ook 48 nieuwe leden gemaakt

De indeling volgens leeftijdsgroep is:

50-60 ans = 2%  
61-75 ans = 57%  
76-85 ans = 35%  
86-90 ans = 3,5%  
+ 90 ans = 2,5%



La participation à notre déjeuner mensuel reste faible, une moyenne de 15 membres.

La réunion du mois d'août 2004 eut lieu sur l'aérodrome de Valenciennes et nous furent l'hôte de Monsieur et Madame Deprez du Groupement Delozanne.

Le 14 avril, une excursion est organisée à Ypres et sa région pour visiter les principaux cimetières militaires. Nous déposerons d'abord des fleurs au monument Guynemer à Poelkapelle. Le président vous en parlera plus longuement tout à l'heure.

Cette année, la traditionnelle cérémonie à Vroenhoven du 11 mai sera célébrée avec plus de faste.

La participation de l'étendard de la Force Aérienne avec son escorte est assurée ainsi qu'un peloton d'honneur et la Musique royale de la Force Aérienne. Le pont sur le canal Albert sera survolé par des F-16 de la base de Kleine Brogel. Une réception sera organisée après la cérémonie dans la salle paroissiale. En raison de cette manifestation, notre réunion mensuelle à la Maison des Ailes est repoussée au lendemain 12 mai.

La réunion du mois de juillet sera organisée au Musée de l'air et celle du mois d'août, au Cercle nautique de la Force aérienne à Nieupoort vu le grand succès rencontré il y a 3 ans. Les informations utiles paraîtront dans le bulletin du 15 mai.

Je vous remercie et je passe la parole au trésorier.

\*\*\*

Vous trouverez le reportage-photo complet de cette assemblée générale ordinaire sur notre site Web à l'adresse suivante :

<http://www.maisondesailles.be/vtb>

De deelname aan de maandelijkse lunch blijft zwak. Een gemiddelde van 15 leden neemt hieraan deel. Onze bijeenkomst van augustus 2004 vond plaats in Valenciennes en we waren de gasten van de heer en mevrouw Deprez van de Groep Delozanne.

Op 14 april wordt een uitstap naar Ieper en omgeving georganiseerd om militaire begraafplaatsen te bezoeken. Wij zullen eerst bloemen aan het monument Guynemer te Poelkapelle neerleggen.

De voorzitter zal u straks meer inlichtingen geven.

Dit jaar zal de traditionele plechtigheid te Vroenhoven met meer praal gevierd worden. Een deelname met het vaandel van de Luchtmacht en escorte, een erewacht en de koninklijke muziekkapel van de Luchtmacht is verzekerd.

De brug over het Albertkanaal te Vroenhoven zal door F-16 van de basis Kleine Brogel overvlogen worden. Een receptie zal plaats vinden na de plechtigheid in de parochiezaal. Als gevolg van deze manifestatie zal onze maandelijkse vergadering van mei op donderdag 12 mei plaats vinden..

De vergadering van juli zal georganiseerd worden in het Luchtvaartmuseum en na het grote succes van 3 jaar geleden, zal deze van augustus in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort plaats vinden. Alle nuttige inlichtingen zullen verschijnen in het trimestriële bulletin van 15 mei.

Ik dank u en ik geef nu het woord aan de penningmeester.

\*\*\*

U vindt de volledige fotoreportage van deze gewone algemene vergadering op onze Web site en wel op dit adres:

<http://www.huisdervleugels.be/vtb>

## Verslag van de penningmeester Rapport du trésorier

### BALANS – 2004 – BILAN

<u>Actief – Actif</u>	
<u>Vlottende activa – Actifs circulants</u>	
Stock boetiek – Stock boutique	2.528,40
<u>Tegoeden – Créances</u>	
<u>Beschikbaar – Disponibles</u>	
Fortis:	
- Spaarrekening/Compte epargne	10.826,31
- Zichtrekening/Compte courant	4.077,46
Caisses:	
- Trésorerie	309,46
- Secrétariat	247,89
<u>Overlopende rekeningen</u>	
<u>Comptes de régularisation</u>	
Charges à reporter	3.400,00
Produits acquis	161,39
<b>Totaal – Total EUR :</b>	<b>21.550,91</b>

<u>Passief – Passif</u>	
Eigen middelen - Fonds propres	13.553,48
Saldo – Boni	2.000,35
Te ontvangen facturen	
Factures à recevoir	518,19
<u>Overlopende rekeningen</u>	
<u>Comptes de régularisation</u>	
Over te dragen inkomsten	
Produits à reporter	187,89
Lidgelden – 2005 – Cotisations	5.181,00
Lidgelden Huis der Vleugels	
Cotisations maison des Ailes	110,00
<b>Totaal – Total EUR :</b>	<b>21.550,91</b>

## RESULTATENREKENING – 2004 – COMPTE DES RÉSULTATS

<u>UITGAVEN – CHARGES</u>		<u>INKOMSTEN - PRODUITS</u>	
Conferenties – Conférences	66,00	Lidgelden – Cotisations	8.043,00
Lidgelden andere verenigingen		Verkoop boetiek – Ventes boutique	994,87
Cotisations autres associations	60,00		
Aankoop boetiek – Achat boutique	711,26	Bankinteressen – Intérêts bancaires	233,00
Algemene vergadering-Assemblée générale	317,59	Giften en uitzonderlijke inkomsten	
Jaarlijks banket-Banquet annuel	590,00	Dons et produits exceptionnels	866,10
Diverse activiteiten-Activités diverses	-		
Onkosten secretariaat-Frais secrétariat	972,30		
Onkosten penningmeester			
Frais trésorerie	99,64		
Publicité – Publiciteit	156,50		
Trimestrieel bulletin-Bulletin trimestriel	2.924,86		
Bloemen-Fleurs	1.082,0		
Verzekering burgerlijk aanprakelijkheid			
Assurance responsabilité civile	163,88		
Bankkosten – Frais bancaires	47,60		
Geschenken & Uitnodigingen			
Cadeaux & Invitations	944,99		
Uitzonderlijke lasten-Charges exception.	<u>2.000,35</u>		
<b>Totaal-Total EUR:</b>	<b>10.136,97</b>	<b>Totaal – Total EUR:</b>	<b>10.136,97</b>

### BUDGET 2005

<u>INKOMSTEN – RECETTES</u>			
Lidgelden	9.170,00	Cotisations	
Verkoop boetiek	350,00	Ventes boutique	
Financiële opbrengsten	225,00	Produits financiers	
Uitzonderlijke opbrengsten & Giften	<u>250,00</u>	Produits exceptionnels & Dons	
<b>Totaal EUR:</b>	<b>9.995,00</b>	<b>Total EUR</b>	

<u>UITGAVEN – DÉPENSES</u>			
Conferenties & diverses activiteiten	400,00	Conférences & activités diverses	
Lidgeld andere verenigingen	75,00	Cotisations autres associations	
Aankopen voor boetiek	1.000,00	Achats pour boutique	
Algemene vergadering & Banket	750,00	Assemblée générale & Banquet	
Onkosten secretariaat	1.200,00	Frais de secrétariat	
Onkosten penningmeester	250,00	Frais de trésorerie	
Publiciteit	500,00	Publicité	
Trimestrieel bulletin	3.250,00	Bulletin trimestriel	
Bloemen	1.000,00	Fleurs	
Verzekering burgerlijk aansprakelijk.	170,00	Assurance responsabilité civile	
Financiële onkosten	60,00	Charges financières	
Représentatie & Recepties	1.000,00	Frais de représentation & Réception	
Allerlei	<u>340,00</u>	Divers	
<b>Totaal EUR :</b>	<b>9.995,00</b>	<b>Total EUR</b>	

#### Radiation de membres

Les membres suivants sont radiés pour non paiement de la cotisation en 2004 après accord de l'assemblée : Claude Cheilletz, Edmond De Rauw, Pierre De Ruyver, Fabienne Lejeune, Rudy Maes, Yvan Moriamé, Robert Nemry, Jacques Roegiers et Fernand Romain.

#### Schraping van leden

Volgende leden zijn geschrapt wegens niet-betaling van de bijdrage in 2004 met toestemming van de vergadering: Claude Cheilletz, Edmond De Rauw, Pierre De Ruyver, Fabienne Lejeune, Rudy Maes, Yvan Moriamé, Robert Nemry, Jacques Roegiers en Fernand Romain.

## **Rapport des contrôleurs aux comptes**

Le rapport des contrôleurs aux comptes, MM. Claude Buisseret et Xaver Janssens, constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, le président demande à l'assemblée générale d'approuver la situation financière et de donner décharge aux contrôleurs aux comptes et au conseil d'administration pour leur mission. Accord de l'assemblée.

## **Nomination de deux contrôleurs aux comptes pour l'exercice 2005**

Messieurs Claude Buisseret et Xavier Janssens acceptent de poursuivre leur mission avec l'accord de l'assemblée.

## **Nomination de deux contrôleurs aux comptes suppléants**

Messieurs Pierre Debourse et Thierry Tournay acceptent également de poursuivre leur mission avec l'accord de l'assemblée.

## **Election d'administrateurs**

La candidature du lieutenant général aviateur e.r. Michel Mandl seul candidat à se présenter au poste d'administrateur est proposée à l'assemblée qui accepte à la majorité des mains levées.

Les candidatures de MM. Norbert Niels, Alex Peaers et Jacques Roeland-Helman, administrateurs sortants et rééligibles sont proposées individuellement à l'approbation de l'assemblée qui accepte.

## **Mémorial de l'aviation belge**

En 2003 nous avons décidé de créer un Mémorial de l'aviation belge qui sera un lien du souvenir ouvert à des personnes éminentes de l'aéronautique de Belgique qui se sont signalées par des faits exceptionnels ou par des réalisations marquantes dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace. Nous avons déjà introduit dans ce mémorial : Nicolas Florine, pionnier belge de l'hélicoptère, Alexandre Janssens, virtuose sur SV-4B et Michel Terlinden, président fondateur de l'association Les Amis du Musée de l'air et de l'espace.

Aujourd'hui nous introduisons Jan Olieslagers, pionnier et as de la guerre 1914-1918 avec 7 victoires homologuées, cofondateur de notre association qu'il présida de 1939 à 1942 et Alfred Renard, ingénieur civil, pionnier de l'industrie aéronautique en Belgique, concepteur de nombreux avions et de moteurs pour l'aéronautique.

J'invite Monsieur Guido Wuyts (M. Jos Ghoos indisposé s'étant excusé) parrains du mémorial Jan Olieslagers à remettre à Madame Magie Olieslagers absente par suite de maladie, un tiré à part de ce mémorial.

J'invite maintenant MM. Alphonse Dumoulin et André Hauet, parrains du mémorial Aldred Renard, à remettre

## **Verslag van de rekeningencontroleurs**

Uit het verslag van de rekeningscontroleurs MM. Claude Buisseret en Xavier Janssens, blijkt dat de door de penningmeester voorgelegde cijfers overeenstemmen met de werkelijkheid

Bijgevolg wordt aan de vergadering gevraagd door de voorzitter de financiële toestand goed te keuren en de controleurs en de raad van bestuur te ontheffen van hun opdracht. Akkoord van de vergadering.

## **Benoeming van twee rekeningencontroleurs voor het dienstjaar 2005**

De heren Claude Buisseret en Xavier Janssens aanvaardden de voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 2005 met de toestemming van de vergadering.

## **Benoeming van twee plaatsvervangende rekeningscontroleurs**

De heren Pierre Debourse en Thierry Tournay zijn hun vervangers met de toestemming van de vergadering.

## **Verkiezing van bestuurders**

De kandidatuur van luitenant-generaal vlieger b.d. Michel Mandl, enige kandidaat voor de functie van bestuurder, wordt voorgesteld en door de meerderheid van de vergadering met handopsteking aanvaard.

De heren Norbert Niels, Alex Peelaers en Jacques Roeland-Helman uittreedende en herkiesbare bestuurders worden door de meerderheid van de vergadering met handopsteking aanvaard.

## **Gedenkboek van de Belgische luchtvaart**

In 2003 hebben wij beslist een Gedenkboek van de Belgische luchtvaart te ontwerpen dat een herinneringsband zal oproepen en open staat voor eminente persoonlijkheden van de luchtvaart van België, en die zich hebben onderscheiden door uitzonderlijke feiten of opmerkelijke realisaties in het domein van de lucht- en ruimtevaart. Wij hebben in dit gedenkboek reeds aanvaard: Nicolas Florine, Belgische pionier van de helikopter, Alexandre Janssens, virtuoos op SV-4B en Michel Terlinden, voorzitterstichter van de vereniging "De Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum.

Vandaag introduceren wij Jan Olieslagers, luchtvaart pionier en oorlogsheld 1914-1918 met 7 gehomologeerde overwinningen, medestichter van onze vereniging en voorzitter van 1939 tot 1942, en Alfred Renard, burgerlijk ingenieur, pionier van de Belgische luchtvaartnijverheid, ontwerper van verschillende vliegtuigen en motoren voor de luchtvaart.

Ik nodig de heer Guido Wuyts uit (Jos Ghoos is afwezig en verontschuldigd) als peters van het dossier Jan Olieslagers, een overdruk van het Gedenkboek in ontvangst te nemen en het aan Mevrouw Magie Olieslagers (wegens ziekte afwezig) te willen overhandigen.

à son fils, Monsieur Alfred-François Renard, le tiré à part de ce mémorial.

Je demande vos applaudissements pour honorer la mémoire de ces deux éminents personnages.

Monsieur Alfred-François Renard adresse des mots de remerciements à l'association et à l'assemblée pour l'honneur qui est fait à son père.

Le président rappelle que le document officiel du Mémorial peut être consulté en vous adressant à M. Alphonse Dumoulin.

Le président passe maintenant à la remise officielle des diplômes de 70 ans de brevet aéronautique à MM. Jules Laurent et Albert Oger qui empêchés, se sont excusés.

Il remet ensuite le diplôme de 60 ans de brevet à :

Fernand Piquin, Léon Rubin et Jacques Struelens.

S'est excusé : Lucien De Mey

Etaient absents : Madame Daisy Nisot et Georges Van Steenkiste.

Monsieur Jacques Struelens remet au président une magnifique affiche qui fait la promotion pour un meeting aérien à Nice en 1910 et formule l'espoir qu'elle trouvera une place de choix à la Maison des Ailes dont sa maman, Madame Vuylsteke, fut un membre fondateur.

Le président remet ensuite la médaille de 50 ans de brevet à : Jean Baron, Roger Busschots, Eduard Caluwaerts, Jean Desquiens, Jean Croonenberghs, Norbert Niels, Bernard Nuttinck, Léon Philippart, Jo Thiels, Arie Van de Graaf, Henri Vervier, Francis Viatour et Steve Wellekens.

MM. Roland Bertrand, Jacques Bogaerts, Jacques Rousseau et Léon Welter empêchés se sont excusés.

## Clôture

Etant donné qu'il n'y a ni questions ni remarques, le président remercie l'assistance, lève la séance à 12,00 heures et invite l'assistance à prendre l'apéritif qui précède le banquet annuel au 27<sup>ème</sup> étage au restaurant « Plein ciel ».

Ik nodig nu de heren Alphonse Dumoulin en André Hauet uit als peters van het dossier Alfred Renard aan zijn zoon, de heer Alfred-François Renard te willen vergezellen om hem een overdruk van dit gedenkboek. Ik vraag U te applaudisseren om de memorie van deze eminente personen te huldigen.

De heer Alfred-François Renard richt woorden van dank aan de vereniging en de vergadering voor de eer die aan zijn vader wordt bewezen.

De voorzitter herinnert dat het officiële document van het Gedenkboek geraadpleegd kan worden door zich tot de heer Alphonse Dumoulin te wenden.

De voorzitter gaat nu over tot het uitreiken van de diploma's van 70 jaar luchtvaartbrevet. De heren Jules Laurent en Albert Oger zijn verhinderd en verontschuldigd. Vervolgens reikt hij de diploma's van 60 jaar luchtvaart brevet aan: Fernand Piquin, Leon Rubin en Jacques Struelens.

Heeft zich verontschuldigd: Lucien De Mey.

Waren afwezig: Mevrouw Daisy Nisot en Georges Van Steenkiste.

De heer Jacques Struelens overhandigt aan de voorzitter een prachtige poster die een luchtvaartmeeting in Nice in 1910 promootte en hoopt dat deze een bevoorrechte plaats in het Huis der Vleugels zal krijgen waarvan zijn moeder, Mevrouw Vuylsteke een medestichter was.

De voorzitter gaat nu over tot het uitreiken van de medailles van 50 jaar luchtvaartbrevet: Jean Baron, Roger Busschots, Eduard Caluwaerts, Jean Desquiens, Jean Croonenberghs, Norbert Niels, Bernard Nuttinck, Leon Philippart, Jo Thiels, Arie van de Graaf, Henri Vervier, Francis Viatour en Steve Wellekens.

De heren Roland Bertrand, Jacques Bogaerts, Jacques Rousseau en Leon Welter zijn verhinderd en verontschuldigd.

## Sluiting

Gezien er geen vragen of opmerkingen zijn, bedankt de voorzitter de aanwezigen, sluit de zitting en nodigt de deelnemers uit op het aperitief vóór het jaarlijkse banquet op de 27<sup>ste</sup> verdieping in het restaurant "Plein ciel".

### A ne pas oublier :

**La réunion du 13 juillet n'aura pas lieu à la Maison des Ailes mais en la cafétaria du Musée de l'Air**

**La réunion du mois d'août aura lieu le 10 au Cercle nautique de la Faé à Nieuport. Plus d'informations dans le bulletin de juillet.**

### Niet te vergeten :

**De vergadering van 13 juli zal plaats hebben in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum en niet in het Huis der Vleugels.**

**De vergadering van de maand augustus zal plaatshebben op de 10<sup>e</sup> in de Watersportkring van de LuM in Nieuwpoort. Meer inlichtingen in het bulletin van juli.**

# In Flanders Fields

## La mémoire de l'avenir

Cette année voit le 90<sup>ème</sup> anniversaire de la première attaque au gaz (22 avril 1915) et le 90<sup>ème</sup> anniversaire du célèbre poème écrit par le médecin militaire John McCrae (30 avril-1 mai 1915). Ce fut l'occasion pour 36 parmi nous, le 14 avril dernier, de visiter quelques cimetières militaires de la guerre 1914-1918 et grâce à l'érudition d'un excellent guide, de revivre l'histoire d'une horrible guerre qui défigura ce plat pays évoqué par Jacques Brel. La première halte eut lieu à Poelkapelle afin de déposer des fleurs au monument qui y est élevé à la mémoire de Guynemer.

### Georges Guynemer

Georges Guynemer est né le 24.12.1894. Il entre à l'aviation le 21.11.1914 et, nommé caporal pilote le 8 juin 1915, est versé à l'escadrille M.S.3 Capitaine Brocart. Il obtient sa première victoire fin juillet et sa deuxième fin décembre. Il est nommé sous-lieutenant après la bataille de Verdun et est capitaine en février 1917. Il a à ce moment, 31 victoires à son actif. Le 11 septembre 1917, détenant 50 victoires confirmées, commandant l'escadrille des cigognes, il ne revient pas d'une mission dans le secteur de Poelkapelle. Le jour de sa disparition, un terrible bombardement d'artillerie bouleverse complètement la région. On ne retrouva jamais son corps ni son appareil. Sa devise « Faire face » est devenue celle de l'Ecole de l'air à Salon-de-Provence.



*Le texte sur le monument – De tekst op het monument*

### Langemark

Le « Soldatenfriedhof » à Langemark est l'un des quatre cimetières allemands de la guerre 1914-1918 dans les Flandres. 15% environ des soldats qui y sont inhumés étaient des étudiants qui se portèrent volontaires. Des classes entières avec leurs professeurs envahirent les bureaux de recrutement. Sommairement entraînés, très mal équipés et encadrés ils furent fauchés par les troupes britanniques composées de soldats de profession. C'est pour cette raison que ce cimetière est aussi appelé « Studentenfriedhof ». Il contient 44.234 corps dont seuls

## Herinnering aan de toekomst

Dit jaar herdenken we de 90<sup>e</sup> verjaardag van de eerste gasaanval (22 april 1915) en dezelfde verjaardag van het beroemde gedicht dat geschreven werd door de militaire arts John McCrae (30 april – 1 mei 1915). Dat was voor 36 onder ons om op 14 april jl. een aantal begraafplaatsen uit WO I te gaan bezoeken; dankzij de vakkunde van een uitstekende gids konden we de geschiedenis herleven van een vreselijke oorlog, die dit vlakke land verwoestte. De eerste halte was Poelkapelle waar we bloemen neerlegden aan het monument dat er ter ere van Guynemer werd opgericht.

### Georges Guynemer

Georges Guynemer wordt geboren op 24 december 1894. Hij vervoegt de luchtvaart op 21 november 1914, wordt op 8 juni 1915 tot korporaal benoemd en gaat naar het smaldeel M.S.3 capitaine Brocart. Hij behaalt zijn eerste overwinning einde juli en zijn tweede einde december. Na de slag bij Verdun wordt hij tot onderluitenant benoemd en tot kapitein in februari 1917. Hij heeft op dat ogenblik 31 zeges op zijn actief. Op 11 september 1917 is hij houder van 50 gehomologeerde overwinningen en commandant van het 'ooievaars-smaldeel'; hij keert die dag echter niet terug van een opdracht in de zone Poelkapelle. De dag van zijn verdwijning verwoest een artilleriebombardement gans de streek. Zijn lichaam of zijn vliegtuig worden nooit meer weergevonden. Zijn lijfspreuk "faire face" ("het hoofd bieden") zal die van de Ecole de l'Air van Salon-de-Provence worden.



*Onze voorzitter en de burgemeester – Notre Président et le bourgmestre*

### Langemark

Het "Soldatenfriedhof" in Langemark is een van de vier Duitse begraafplaatsen uit WO I in Vlaanderen. Ongeveer 15% van de soldaten die er begraven liggen waren studenten-vrijwilligers. Heelder klassen met hun leraars hadden de rekruteringskantoren overrompeld. Ze waren summier opgeleid, erg slecht uitgerust en omkaderd; ze werden door Britse beroeps soldaten weggemaaid. Daarom

16.940 ont été identifiés. L'entrée du cimetière se fait via une construction massive faite en grès du Weser. Elle est composée de l'entrée centrale flanquée de 2 locaux. Le plafond et les murs de ces derniers sont couverts de panneaux en chêne dans lesquels sont gravés 6313 noms de soldats. Au niveau du sol du cimetière, des plaques en pierre naturelle sur lesquelles sont gravés les noms, grade et date du décès indiquent la sépulture de 8 militaires. Ca et là, des groupes de 5 croix en basalte. A l'horizon, se profile l'œuvre du sculpteur allemand Emil Kriger qui représente 4 personnages inspirés d'une scène d'enterrement d'un soldat. Le cimetière est planté de chênes qui, pendant 100 à 200 ans doivent procurer de l'ombre aux tombes.

### Tyne Cot Cemetery

Ce cimetière britannique est situé sur le territoire de la commune de Passendale. Son nom aurait été donné par des fusiliers du régiment du Northumberland qui appelèrent les petits fortins allemands qui couvraient l'endroit de Tyneside cottages. Il contient les restes de 11.952 militaires du Commonwealth dont 8.365 ne sont pas identifiés. Comme tous les cimetières britanniques il est impeccablement entretenu par le Commonwealth War Graves Commission. Chaque sépulture est marquée d'une stèle même si le corps n'a jamais été identifié. Les noms de près de 35.000 militaires qui disparurent à jamais sont gravés dans le mur en arc de cercle du Mémorial du souvenir, dans le haut du cimetière. A la suggestion du roi George V qui visita le cimetière en 1922, la Croix du sacrifice qui orne tous les cimetières militaires britanniques a été placée au-dessus d'un fortin allemand qui servait de poste de secours.



*Une partie de notre groupe à Passendale – Een deel van onze groep in Passendale*

### Essex Farm

Pendant la deuxième bataille du saillant d'Ypres, au mois de mai 1915, un poste de secours fut installé le long du canal de Ypres à l'Yser, près du pont menant au village de Brielen. Il s'agissait de petits abris creusés dans la digue occidentale servant de berge du canal. Le poste était tenu par le médecin major canadien John McCrae. C'est là que inspiré par la mort de son ami le lieutenant Helmer, il écrivit son fameux poème dont les premières strophes sont :

“In Flanders Fields  
the poppies blow,  
Between the crosses,  
row on row.  
That mark our place,  
and in the sky

heet deze begraafplaats ook “Studentenfriedhof”. Er bevinden zich 44.234 lichamen van wie er slechts 16.940 werden geïdentificeerd. De ingang is een massieve constructie uit Weser-zandsteen, aan weerszijden zijn er twee lokalen. Het plafond en de muren zijn bekleed met eiken panelen waarop 6313 namen van soldaten staan. Op de grond van de begraafplaats zelf zijn er natuurstenen platen met de name, graden en overlijdensdatum van telkens 8 militairen staan. Hier en daar groepen van 5 basalten kruisen. Aan de horizon ziet men een werk van de Duitse beeldhouwer Emil Kriger, dat 4 personages omvat die doen denken aan de begrafenis van een soldaat. In het kerkhof zijn eiken geplant die gedurende 100 of 200 jaar schaduw aan de zerken verlenen.

### Tyne Cot Cemetery

Deze Engelse begraafplaats ligt op het grondgebied van de gemeente Passendale. De naam zou afkomstig zijn van fuseliers van het Northumberland-regiment, die daarmee zinspeelden op de kleine cottages die in Tyneside verspreid lagen. Er liggen de resten van 11.952 Gemeenebest-militairen, van wie er 8.365 niet zijn geïdentificeerd. Zoals elk Brits kerkhof wordt het onberispelijk onderhouden door de Commonwealth War Graves Commission. Elk graf krijgt een grafzuil, ook al werd het lijk nooit geïdentificeerd. De namen van ongeveer 35.000 militairen die voorgoed zijn verdwenen, staan gegraveerd in de boogvormige muur van het Memory Memorial, hoog in het kerkhof. Op aanbeveling van koning George V die de begraafplaats in 1922 bezocht, werd het kruis van de opoffering dat alle Britse kerkhoven siert, boven op een klein Duits fort geplaatst dat als hulppost diende.

### Essex Farm

Tijdens de tweede slag om de Ieperse saillant in de maand mei 1915, werd er langs de oevers van het kanaal van Ieper naar de IJzer een noodhulppost gebouwd, vlak bij de brug die naar het dorpje Brielen liep. Het waren kleine schuilplaatsen die uitgegraven werden in de westelijke dijk die als kanaalberm diende. De post stond onder bevel van de Canadese arts-majoor John McCrae. Op die plaats stierf zijn vriend luitenant Helmer, voor wie hij zijn beroemde gedicht schreef. Dit zijn er de eerste regels van:

“In Flanders Fields  
the poppies blow,  
Between the crosses,  
row on row.  
That mark our place,  
and in the sky  
The larks, still bravely  
singing, fly  
Scarce heard amid the  
guns below”.

Het is de kleine hoeve die op een paar stappen van de post lag die voor de naam Essex Farm zorgde. John McCrae die aan astma leed, werd het slachtoffer van een chloorgasaanval; hij werd ondergebracht in het hospitaal van Wimereux in Boulogne, waar hij op 24 januari 1918 aan een longontsteking overleed.

### In Flanders Fields Museum

De eerste verdieping van de prestigieuze Lakenhallen van Ieper herbergt een museum dat dankzij een interactief systeem de geschiedenis van de « Grote Oorlog » beschrijft. De bezoeker wordt door de verschillende fases van deze oorlog gevoerd als verpleger, soldaat, dorpsbewoner of zelfs

The larks, still bravely  
singing, fly  
Scarce heard amid the  
guns below”.

C'est une petite ferme qui se trouvait à quelques pas du poste qui donna le nom de Essex Farm. John McCrae qui souffrait d'asthme fut gazé au chlore avant d'être affecté à l'hôpital de Wimereux à Boulogne. Il y décéda de pneumonie le 24 janvier 1918.

### **In Flanders Fields Museum**

Le premier étage des prestigieuses Halles au drap d'Ypres abrite le musée qui, grâce à un système interactif, retrace l'histoire de la « Grande guerre ». On est transporté à travers les étapes de cette guerre en tant que soldat, infirmier, habitant de la ville ou même réfugié et on assiste à la destruction petit à petit de la cité et de sa région grâce à des sujets historiques évoqués par des montages audio-visuels et des maquettes.

### **Menenpoort**

C'est le site de la Hangoartpoort qui faisait partie des remparts occidentaux de la ville d'Ypres qui fut choisi par les Britanniques pour construire une arche monumentale à la mémoire des 54.896 morts des armées du Commonwealth dont la demeure éternelle n'est connue que de Dieu seul. L'arche, l'un des quatre mémoriaux élevés dans les Flandres à la mémoire des disparus au cours de la bataille du saillant d'Ypres, est revêtue de pierre blanche de Portland. Ce saillant s'étendait de Langemark au nord à la forêt de Ploegsteert au sud. Il se forma durant la première bataille d'Ypres en octobre et novembre 1914. La seconde bataille commença le 22 avril 1915 quand les Allemands lâchèrent 135 tonnes d'obus contenant des gaz chloriques.

L'arche comprend une salle du souvenir longue de 36,60 m et large de 20,10 m. Sur les murs extérieurs et sur les murs des loggias qui entourent le monument, les noms des disparus sont inscrits par régiment et par corps. La Menenpoort fut inaugurée par le roi Albert Ier le 24 juillet 1927.

En 1928, M. Vandenbraambussche, commissaire en chef de la police à Ypres suggéra de faire sonner le Last Post chaque soir à la Porte de Menin. La première sonnerie eut lieu le 1<sup>er</sup> juillet 1928 et fut exécutée durant 4 mois. Elle fut réintroduite au printemps 1929 et depuis lors son exécution ne fut interrompue que du 20 mai 1940 au 4 septembre 1944. Ce sont des membres du Corps des pompiers de la ville qui exécutent chaque soir à 20.00 heures la sonnerie. Les clairons et les trompettes ont été offerts par des associations d'anciens combattants britanniques.

Cette cérémonie extrêmement émouvante et ce jour là suivie par de nombreux écoliers britannique, clôtura cette très belle journée. Il faut aussi rappeler qu'à midi les participants eurent droit à un lunch campagnard apprécié et à un excellent dîner dans un restaurant bordant la grand place d'Ypres. Merci aux organisateurs Jean Kamers, Paul Jourez et Bill Tersago.

Bob FEUILLEN

vluchteling; men beleeft de geleidelijke vernietiging van de stad en haar omgeving. Audiovisuele montages en maquettes roepen de historische context op.



*Onze gids, Jean Kamers en Jef Verlaak – Notre guide, Jean Kamers et Jef Verlaak*

### **Menenpoort**

De Hangoartpoort maakte deel uit van de westwal van de stad Ieper. De Engelsen kozen haar voor de bouw van een monumentale boog, ter herinnering aan 54.986 doden van het Gemenebest, van wie de eeuwige rustplaats slechts door God gekend is. De boog is overdekt met witte Portlandsteen. Hij is een van de vier gedenktekens die in Vlaanderen zijn opgericht ter herinnering aan de soldaten die verdwenen zijn tijdens de slag om de Ieperse saillant. Die saillant strekte zich uit van Langemark in het noorden tot het bos van Ploegsteert in het zuiden. Hij werd gevormd tijdens de eerste slag om Ieper in oktober en november 1914. De tweede slag begon op 22 april 1915, toen de Duitsers 135 ton obussen met chloorgas afvuurden.

De boog omvat een herinneringszaal van 36,60 meter lang en 20,10 meter breed. Op de buitenmuren en op de loggiamuren rond het monument, staan de namen van de vermisten per regiment en per korps gegrift. Op 24 juli 1927 werd de Menenpoort door koning Albert I ingehuldigd.

M. Vandenbraambussche, de chef-commissaris van politie van Ieper, suggereerde in 1928 om elke avond aan de Menenpoort de Last Post te spelen. Het allereerste trompetgeschal weerklonk op 1 juli 1928 en werd gedurende vier maand uitgevoerd. In de lente van 1929 werd hij opnieuw ingevoerd en sindsdien werd de Last Post slechts onderbroken van 20 mei 1940 tot 4 september 1944. Het zijn leden van het brandweerkorps van de stad die elke avond om 20 uur het trompetsignaal doen weerklinken. Klaroenen en trompetten werden geschonken door Britse oudstrijdersverenigingen.

De plechtigheid is zeer emotioneel en werd die dag door talrijke Engelse scholieren gevolgd, de afsluiting van een mooie dag. Herinneren we er ook aan dat de deelnemers konden genieten van een smakelijke; landelijke lunch en een prima diner in een restaurant op de Grote Markt. Dank aan organisatoren Jean Kamers, Paul Jourez et Bill Tersago.

Bob FEUILLEN



*Yorkshire trench and dug out*



*Restaurant Vivaldi with happy faces*

## **Nieuwe postzegels met ons logo !**

### **De nouveaux timbres-poste avec notre logo !**

Onze vereniging heeft een speciale reeks –officiële– postzegels laten drukken. Elk vel telt 15 postzegels en elke postzegel is goed voor de frankering van een binnenlandse brief in Prio, dus 0,50 cent.  
Een vel kost € 15,00 en kan woensdag tijdens de vergaderingen worden gekocht, ofwel kan u het bestellen en dan wordt het u toegestuurd.



Notre association vient de faire imprimer une série spéciale de timbres-poste officiels. Chaque feuille contient 15 timbres, chacun valable pour l'affranchissement d'une lettre Prio à destination nationale, donc une valeur de 0,50 cent.

Une feuille coûte 15,00 € et peut être achetée lors des réunions du mercredi, sinon commandée auprès de notre trésorier, qui vous l'enverra par la poste.



# Vertraagde opening, maar nu op Oxford:

*In het bulletin 3/2004 verscheen het verhaal van de eerste vrije val-sprongen in België, door Alphonse Dumoulin. Joe Boone reageerde en stuurde ons zijn eigen ervaring op Oxford. De redactie dankt hem voor het relaas dat hieronder volgt.*

## Ouverture retardée, mais sur Oxford:

*Dans notre bulletin 3/2004, Alphonse Dumoulin avait décrit l'histoire des premiers sauts à ouverture retardée en Belgique. Joe Boone a réagi en nous envoyant sa propre histoire vécue sur Oxford.*

### Vertraagde Opening op Oxford.

In de 10de Wing Fighter Bombers zijn er slechts weinig piloten gekwalificeerd geweest op de Airspeed Oxford, het standaardvliegtuigtype was immers de éénmotorige F84-G en een kwalificatie twin-engine prop was dus niet nodig.

Ik was één van die Oxford piloten. In het voorjaar 1958 waren we zelfs maar met zijn tweeën!

In 1958 was Steven, een piloot in het 27<sup>ste</sup> smaldeel in Kleine Brogel, toen ook Algemeen Secretaris bij de Belgische scouts; de jaarlijkse "jamboree" van de Belgische scouts werd toen gehouden op de Limburgse heide, ± 500 meter ten zuiden van het voetbalveld van VV Overpelt. Een demonstratie van een "parachutesprong met vertraagde opening" zou de jamboree iets extra's geven.

De broer van de piloot in kwestie was toen ook een actief officier bij de para's in Diest. Een en ander werd overeengekomen en uiteindelijk werd ook de toestemming verkregen van de Staf van de Luchtmacht en van de Wing Commander Flying van Kleine Brogel om vanuit een Oxford, een sprong met VO uit te voeren op de Jamboree van de scouts te Overpelt.

Tijdens de de-briefing na de jaarlijkse 21 juli-show boven Brussel werd ik op de hoogte gebracht dat de VO vlucht zou doorgaan op 24 juli 1958. Er waren echter enkele voorwaarden verbonden, o.a.

- ◆ Om te beginnen hadden de para's nooit uit een Oxford gesprongen en moest er dus een gedetailleerde briefing aan voorafgaan.
- ◆ Ook was de vraag gesteld of er in de Oxford een luik kon geopend worden in de bodem van de romp. Er was inderdaad een luik aanwezig in de houten triplexvloer maar dat moest verwijderd worden op de grond vóór de vlucht. Het kon onmogelijk in vlucht verwijderd worden.
- ◆ Ook omdat er in het vliegtuig geen intercom aanwezig was (er zou tijdens de sprong met VO ook geen radioverbinding zijn tussen het vliegtuig en het scoutskamp op de grond) en alle mededelingen dus via handsignalen moesten gebeuren, diende er iemand die vertrouwd was met parachutespringen mee te vliegen. Dat was geen probleem omdat een andere piloot, Ronny, die zopas zijn conversie op F-84F in het 27ste OTU-smaldeel volbracht had, zijn dienstplicht als milicien para had volbracht alvorens

### Chute libre à partir d'un Oxford.

Au 10<sup>e</sup> Wing Fighter Bombers, peu de pilotes ont été qualifiés sur Airspeed Oxford. L'avion d'arme en service à l'époque était le monomoteur F84-G et une qualification sur bimoteur à hélices n'était donc pas nécessaire.

J'étais l'un des pilotes d'Oxford. Au printemps 1958, nous n'étions d'ailleurs que deux.

En 1958, Stevens, un des pilotes de la 27<sup>e</sup> Escadrille de Kleine Brogel, était Secrétaire Général des Scouts de Belgique. Le « Jamboree » annuel des scouts belges devait être organisé en Campine limbourgeoise, à environ 500 mètres au sud du terrain de football du VV Overpelt. Pour apporter un « plus » de belle taille à ce Jamboree, il était prévu de faire une démonstration de « saut en parachute avec ouverture retardée »(OR).

Le frère du pilote en question était alors officier d'active chez les parachutistes de Diest. Quelques rencontres de coordination eurent lieu à ce sujet et finalement le Chef d'Etat-Major de la Force aérienne et le Wing Commander Flying de Kleine Brogel donnèrent leur autorisation d'exécuter, à partir d'un Oxford, un saut avec OR du parachute pour le Jamboree des scouts à Overpelt.

Au cours du débriefing du défilé annuel du 21 juillet au-dessus de Bruxelles, je fus informé que le vol OR aurait lieu le 24 juillet 1958. Quelques conditions étaient liées à cet accord ; entre autres :

- En premier lieu, les parachutistes n'ayant jamais sauté d'un Oxford, il était donc nécessaire d'organiser au préalable un briefing détaillé.
- La question se posait de savoir si une trappe pouvait être ouverte dans le fond du fuselage. Il y avait en effet une trappe dans le triplex du plancher mais elle devait être ouverte au sol avant le vol. Cela ne pouvait absolument pas se faire en vol.
- Comme d'autre part il n'y avait pas d'intercom dans l'avion (pendant le saut, il n'y aurait d'ailleurs pas non plus de liaison radio entre l'avion et le camp scout au sol) et que toutes les communications dans l'Oxford devaient donc se faire par signaux manuels, il s'avérait nécessaire de prendre à bord une personne de confiance bien au courant des procédures de parachutage. Cela ne poserait aucun problème puisqu'un autre pilote, Ronny, (qui venait de terminer la conversion sur F84 à la 27 Escadrille OTU) avait fait son service militaire chez les parachutistes avant de passer à la Force Aérienne. Il accepta avec enthousiasme la mission de copilote sur

de Luchtmacht te vervoegen. De opdracht om copiloot op de Oxford en tevens dispatcher te spelen, aanvaarde hij met enthousiasme.

- ◆ De coördinaten van een Desired Ground Zero (DGZ) voor de dropping werden vastgelegd en
- ◆ Er moest toestemming verkregen worden van de Regie der Luchtwegen omdat de sprong zou plaatsvinden op 8000 ft en dus binnen airway Blue 29.

Op 24 juli kwamen de bezoekers met een jeep aan: Lt Huyberechts en (1ste) Sgt Reniers, zo werden ze me voorgesteld door Ronny, zouden de sprong uitvoeren. Een para-dispatcher zou de vereiste en noodzakelijke signalen op de grond gaan aanbrengen (windrichting en snelheid, eventueel een rooksignaal, enz) en de bestuurder van de jeep zou hen dan nadien allen terug naar Diest brengen.

De kennismaking met de Oxford 022 was een echte teleurstelling. De para's kenden het vliegtuig niet. Iemand was er van uit gegaan dat een vliegtuig dat tijdens de oorlog nog gebruikt werd om links en rechts een bom te gooien, een bodemluik zou hebben langs waar men het vliegtuig kon verlaten. Verkeerd gedacht, want spijtig genoeg was de diameter van de opening maar ongeveer 30 cm, enkel geschikt om er een camera of fototoestel in te bevestigen.

Hoe moest men dan het vliegtuig verlaten? Uiteraard via de deur. Maar...!

De deur openen in vlucht was geen probleem maar dan werd ze door de luchtstroom terug dicht geduwd. De oplossing was dus zeer eenvoudig: de deur werd met één enkele (en daartoe voorziene) grendel uit de scharnieren gehaald en we zouden zonder deur vliegen. Dat mocht want het stond in het handboek!

Wie ooit in een Oxford gekropen is, weet dat men zelfs op de grond niet zomaar binnen en buiten kan: de deur is amper 1,00 meter hoog, driehoekig van vorm, met afgeronde hoeken en met de scherpe hoek beneden. Men kan er slechts gehurkt of gebukt doorkruipen.

l'Oxford et de jouer en plus le rôle de dispatcher.

- Les coordonnées d'un Desired Ground Zero (DGZ) pour le largage devaient être fixées.
- Il fallait obtenir l'accord de la Régie des Voies Aériennes car le largage se ferait à 8000 pieds, donc dans l'Airway Blue 29.

Le 24 juillet, Ronny me présenta deux visiteurs arrivés en jeep: le Lt Huyberechts et le (1<sup>er</sup>) Sergent Reniers qui allaient effectuer le saut. Un parachutiste dispatcher irait mettre en place au sol les indispensables marquages (direction et vitesses du vent; éventuellement un pot fumigène; etc) et le chauffeur de la jeep les ramènerait tous à Diest après le saut.

La prise de contact avec l'Oxford O 22 fut une réelle déception. Les parachutistes ne connaissaient pas l'avion. Quelqu'un devait avoir raconté qu'un avion qui, au cours de la guerre, avait été utilisé çà et là pour lancer quelques bombes devait bien avoir dans le plancher une trappe par laquelle on pouvait quitter l'avion. Information fautive, car malheureusement l'ouverture n'avait qu'une trentaine de centimètres de diamètre, juste assez pour y fixer une caméra ou un appareil de photographie aérienne.

Comment alors allait-on quitter l'avion? Par la porte, évidemment. Mais..... Ouvrir la porte en vol n'était pas un problème, mais elle se refermait aussitôt sous la pression de l'écoulement de l'air. La solution était donc très simple: sortir la porte de ses charnières; et nous volerions sans porte. C'était autorisé puisque c'était écrit dans le bouquin!

Celui qui un jour est monté dans un Oxford sait que, même au sol, on y entre et on en sort difficilement: la porte est haute d'un mètre à peine; elle est triangulaire, avec les coins arrondis et l'angle aigu est en bas. On ne peut qu'y ramper, plié en avant ou en position accroupie.

En dépit de ces problèmes, les deux parachutistes étaient bien décidés à faire le saut de démonstration sur le Jamboree. Ils commencèrent à imaginer un drill pour sortir du fuselage et pour se mettre debout sur l'aile afin de sauter



*Het deurtje aan de linkerzijde van een Oxford in restauratie. De neus van het vliegtuig is links.*

*La porte du côté gauche d'un Oxford en voie de restauration, le nez de l'avion se trouve à gauche.*

Ondanks de problemen waren beide para's vastbesloten om de demonstratiesprong op de Jamboree te maken. Ze begonnen een drill uit te denken hoe ze uit de romp op de vleugel konden stappen om dan te springen zonder het horizontaal staartvlak te raken. Hoe dikwijls ze tijdens de voorbereiding in en uit het vliegtuig gesprongen zijn, eerst zonder parachute en nadien met, is niet bij benadering te zeggen maar uiteindelijk waren beiden voldaan over de te volgen techniek.

Met de Ronny werden de handsignalen overeengekomen. De vlucht zou plaats vinden op 8000 ft en met de grondwindrichting op kop moest er naar het gewenste punt (DGZ) van landing gevlogen worden. Bij het overvliegen van de signalen op de grond (zichtbaar voor de para's door het luik in de vloer) zou dan beslist worden om te springen. De linkermotor zou dan op idle gebracht worden om de uitstap te vergemakkelijken.

Het weer was werkelijk ideaal en we vertrokken, vastberaden een goede show af te leveren.

Klimmen doet de Oxford zo al niet goed. Maar zonder deur daverde het toestel dat het een lust was, ik heb de aangeduide snelheid daarom zou laag mogelijk gehouden. Spreken was onmogelijk omwille van het lawaai, roepen ging iets beter. De navigatie (staf)kaarten (die ik eigenlijk niet nodig had) vlogen in alle richtingen en een paar waren op een, twee, drie door de deuropening verdwenen. De DGZ zelf had ik vroeger tijdens naderingen in Kleine Brogel al ontelbare keren overvlogen, er was dus geen enkel navigatieprobleem.

Eens de 8000 ft bereikt begonnen we aan een rechtlijnige nadering, heading  $\pm 280^\circ$  en beide para's controleerden elkaars uitrusting een laatste maal. Mijn copiloot gaf regelmatig handsignalen om ze de nog af te leggen afstand mede te delen. Beide waren door het luik naar beneden aan het kijken om zo de grondsignalen te ontdekken.

De snelheid werd verminderd tot iets boven Vmca wat het uitstappen gemakkelijker zou maken.

We waren nog ongeveer 1 kilometer van de DGZ verwijderd en zoals afgesproken gaf Ronny achteruit kijkend het overeengekomen signaal voor die afstand maar hij keek onmiddellijk en verschrikt terug naar mij en riep: "ze zijn er al uit!". Ik hoorde nog iets zoals "ze zullen wel groten dorst gehad hebben" maar ieder geval werd de linkermotor op idle gebracht.

Nadat ik mij ervan had overtuigd dat ze niet meer op de vleugel stonden, ben ik voorzichtig in spiraal beginnen dalen. Geen enkel spoor van het talkpoeder dat ze in geperforeerde zakjes aan hun benen bevestigd hadden teneinde een imitatierookpluim achter te laten, geen enkele parachute te bespeuren. Waar waren ze gebleven?

Goed uitkijkend overvlogen we het scoutskamp. We waren op de hoogte van het feit dat er een prijs voorzien was voor de scout die het eerste bij de gelande para's kon geraken. In principe zouden bijna alle scouts dus op de heide in de richting van de landing moeten lopen. Maar niets bewoog. Ze wuifden wel naar de Oxford toen we op

sans risque de contact avec le plan horizontal arrière. Il n'est pas possible d'estimer combien de fois, dans leurs répétitions au sol, ils grimperent et sortirent de l'avion : d'abord sans puis avec parachutes ; finalement ils tombèrent d'accord sur la technique à appliquer.

Avec Ronny, ils décidèrent des signaux manuels à donner en vol. Ce vol se ferait à 8000 pieds en se dirigeant face au vent vers le point d'atterrissage choisi (le DGZ). La décision de sauter serait prise lors du survol des marquages au sol que les paras pouvaient voir à travers l'ouverture du plancher. Le moteur gauche serait alors mis au ralenti pour permettre une sortie plus facile des sauteurs.

Le temps était vraiment idéal et on se mit en route, bien décidés à présenter un bon show.

L'Oxford ne monte pas très bien. Avec la porte enlevée, l'appareil vibrait à souhait et je pris une vitesse de vol aussi réduite que possible. A cause du vacarme, il n'était pas possible de parler ; cela allait un peu mieux en criant. Les cartes de navigation (dont d'ailleurs je n'avais pas besoin) se mirent à voler en tous sens dans l'avion et quelques unes s'envolèrent par la porte ouverte. De toute façon, ce point DGZ, je l'avais souvent survolé pendant les approches sur Kleine Brogel ; il n'y avait donc aucun problème de navigation.

Arrivés à 8000 pieds, nous avons commencé une approche rectiligne au cap approximatif de  $280^\circ$  pendant que les deux parachutistes contrôlaient mutuellement une dernière fois leurs équipements de saut. Mon copilote leur communiquait régulièrement par signes la distance restante ; à travers la trappe du plancher, ils cherchaient à apercevoir le marquage au sol.

La vitesse fut encore réduite, un rien au-dessus de la Vmca, pour rendre la sortie plus facile.

Nous étions encore à environ un kilomètre de DGZ et, comme prévu, Ronny regarda vers l'arrière pour donner le signal convenu pour cette distance. Mais il me lança aussitôt un regard effaré en criant : « Ils sont déjà sortis ! » « J'entendis encore quelque chose comme « Ils on dû avoir une grande soif ». Le moteur gauche fut néanmoins mis au ralenti.

Après m'être assuré qu'ils n'étaient plus sur l'aile, je mis l'avion en spirale descendante. Pas de trace dans le ciel des traînées qu'aurait dû produire le talc contenu dans de petits sacs perforés fixés aux jambes des sauteurs pour marquer leur trajectoire ; et pas de parachutes en vue non plus. Où étaient-ils donc ?

Tout en observant bien les alentours, nous avons survolé le camp des scouts. On nous avait dit qu'un prix était prévu pour le scout qui arriverait le premier près des parachutistes après leur atterrissage. En principe, presque tous les scouts devraient être en train de courir à travers la bruyère en direction du lieu d'atterrissage. Mais rien ne bougeait. Ils faisaient de grands signes à l'Oxford qui survolait le camp à basse altitude mais personne n'était à la recherche des paras. Peut-être s'étaient-ils posés au milieu du camp, et il n'y avait alors pas de raison de courir.

La jeep et les marquages au sol avaient eux aussi déjà

lage hoogte het kamp overvlogen maar niemand was op zoek naar de para's. Misschien waren ze temidden van het kamp geland en moest er uiteraard niet gelopen worden.

De jeep en de grondsignalen waren echter wel al verdwenen. We hebben nadien gehoord van de kampleiding dat de gronddispatcher, van zodra de para's het vliegtuig hadden verlaten, alle grondsignalen en materiaal had opgeruimd. Wijzelf hebben nooit geweten waar ze terecht gekomen zijn.

Waarom ze te vroeg sprongen zijn we nooit te weten gekomen. We hebben ze trouwens nooit meer ontmoet.

De vlucht had 50 minuten geduurd toen we landden in Kleine Brogel.

Misschien kan Leon Huyberechts vanuit Canada het verhaal vervolledigen.

Het zijn waarschijnlijk de enige sprongen met VO ooit gemaakt vanuit een Oxford. Gezien de kleine afmetingen van de deur en de hoeveelheid materiaal dat ze omgejord hadden om te springen, was gans de operatie een huzarenstukje. Ook bij de voorbereiding vóór de vlucht was het klaar en duidelijk dat deze mensen professionelen waren. Toch het vermelden waard.

Joe BOONE

disparu. Nous avons appris plus tard par les chefs du camp que dès que les parachutistes eurent quitté l'avion, les marquages et le matériel avaient été emportés par le dispatcher au sol. Nous n'avons jamais su ce qu'il était advenu des paras.

Nous n'avons pas non plus appris pourquoi ils avaient sauté trop tôt. Nous ne les avons d'ailleurs plus jamais revus.

A l'atterrissage à Kleine Brogel, nous avons enregistré un vol de 50 minutes.

Peut-être, du Canada, Léon Huyberechts pourra-t-il compléter le récit ?

Ce sont probablement les seuls sauts en parachute avec ouverture retardée jamais réalisés à partir d'un Oxford. En raison des dimensions réduites de la porte et vu la quantité d'équipements qu'ils avaient sur eux pour le saut, ce fut vraiment une opération à la hussarde ! Dès la préparation pour ce vol, il était clair et évident que ces hommes étaient des professionnels. Cela devait être mentionné.

Joe BOONE

Traduction: Alphonse DUMOULIN



*Een Oxford in Melsbroek in de jaren vijftig (foto: BAHA)*

*Un Oxford à Melsbroek dans les années cinquante (photo: BAHA)*



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 16 MARS 2005

Il y a 34 membres présents et représentés.

**1. Introduction par le Président**

Chers amis de la maison des Ailes,

Avant de passer à l'ordre du jour, je vous demande d'avoir une pensée pour nos amis qui nous ont quitté en 2004 :

Jacques Legrand, René Maquet et Pierre Poncelet qui fut administrateur de la Maison des Ailes.

Au début de cette assemblée générale, je voudrais rappeler quelques dates importantes de l'histoire de notre asbl. Elle fut créée le 21 décembre 1937, il y a presque 68 ans. Le premier immeuble, situé Avenue des Arts a été inauguré en 1939 et la construction de cet immeuble Rue Montoyer a été achevée en 1962. Notre immeuble a donc 43 ans et comparé à l'âge moyen de nos membres, il est jeune, nous pouvons même dire très jeune ....

Certaines mauvaises langues prétendent que notre association ne se porte pas tellement bien et cette rumeur se rapporte en général au bâtiment. Nous essaierons d'infirmer ces affirmations au cours de cette assemblée générale.

Il est vrai cependant qu'il n'est pas facile de maintenir notre bâtiment en bon état surtout après ce qu'il a souffert des dégâts occasionnés par la démolition et la rénovation des deux immeubles voisins.

Pas mal de travaux ont déjà été effectués en 2004. Il s'agissait de réparations de dégâts dus aux chantiers voisins chez nos locataires. Nous devons encore réparer les toilettes restaurant, changer la porte d'entrée pour être en ordre avec la législation, rafraîchir le hall d'entrée.

Il est vrai que nous aimerions également renouveler ou au moins nettoyer la façade de notre immeuble. Nous devons probablement encore une fois remettre ces travaux à l'année prochaine. Mais ne désespérons pas. Vouloir c'est pouvoir.

Notre conseil d'administration se dévoue pour gérer cette maison en bon père de famille, ou devrais-je dire en bon « grand-père » de famille ... Mais ils le font avec enthousiasme et tous bénévolement. Ils sont fidèles et ils méritent tous nos remerciements.

L'année prochaine certains de nos administrateurs actifs auront 20 ans de service. Bien qu'ils n'envisagent pas encore d'arrêter, il faut que nous nous mettions à la recherche de quelques jeunes seniors.... mais la question se pose de savoir si on trouve encore de nos jours des volontaires faisant preuve d'une telle générosité ?

Le secrétaire-général vous donnera tout à l'heure le rapport d'activités et le trésorier la situation financière. Je tiens cependant à mettre en lumière quelques faits.

Tout d'abord, sur le plan social, je regrette que nous n'ayons pas reçu, et ce pour la troisième année consécutive, de candidature pour le prix Marie Monseur. Le dernier prix a été décerné en 2000. Une des raisons en est probablement que le ministre de la Défense a décidé, dans le cadre de la restructuration de la Défense, d'interdire provisoirement à Comopsair de présenter des candidatures d'aviateurs militaires... Mais quoi dire d'autres possibles candidatures ?

Depuis 1979, l'Aéroclub Royal de Belgique n'a plus introduit de candidature, ni la Fédération Vol à Voile, ni la Fédération de parachutisme etc. J'ai lancé un nouvel appel à candidatures et le conseil d'administration a décidé d'accepter exceptionnellement des candidatures pour les prestations de 2004

jusqu'au 1 mai 2005.

Pour rappel, le prix est de 1.250 Euro (50.000 d'anciens FB).

Je remercie également les Vieilles Tiges de l'Aviation belge et en particulier son président monsieur Jean Kamers pour l'opportunité qu'ils continuent à nous offrir d'insérer dans leur bulletin trimestriel un encart de la Maison des Ailes. Ceci illustre une fois de plus les liens d'amitié très étroits qui existent entre nos deux associations.

Et enfin, nous regrettons, avec les associations amies, les projets du ministre de la Défense concernant la Pelouse d'Honneur, le concert annuel de la Musique Royale de la Force Aérienne, les fastes de la Force Aérienne, Fonavibel etc....

Il ne peut y avoir qu'une réponse mes amis : **restons solidaires....**

Avant de passer à l'ordre du jour, nous tenons à vous montrer brièvement notre site web par les moyens techniques dont nous disposons de nos jours. Je vous rappelle que ce site est élaboré et géré par le Général Cloeckaert. Il est à la disposition de nos membres.

Il comprend entre autres les communications des Vieilles Tiges, des Silver Wings, du Musée de Saint-Trond et des liens vers les sites de nos associations membres.

Le président propose ensuite de passer à l'agenda de l'assemblée générale.

2. Le SG déclare qu'il n'a pas reçu de commentaires concernant le PV de l'AG du 24 mars 2004 et demande si quelqu'un a des remarques à formuler. La réponse étant négative, **le texte de ce PV est approuvé.**

Le SG déclare qu'il n'a pas reçu de commentaires concernant le PV de l'AG du 8 décembre 2004 et demande si quelqu'un a des remarques à formuler. La réponse étant négative, **le texte de ce PV est approuvé.**

**Le Président :**

J'ai lu pour vous comment Mme. Phan Thuy Thanh, porte-parole du ministère des Affaires Etrangères du Vietnam, décrit la fonction de Secrétaire Général du Parti Communiste Vietnamien ;

« Outre les qualités de manager et les compétences techniques, juridiques et financières que requiert l'exercice de cette mission, le secrétaire général devra présenter les qualités suivantes : initiative, force de travail, qualités relationnelles, esprit de loyauté et de coopération avec la politique du président, respect des collaborateurs, l'écoute et la rigueur dans le travail.

Toutes choses qui lui seront d'une grande utilité dans l'accomplissement de sa mission.

La fonction de Secrétaire général est exaltante. L'homme répondra aux qualités d'honnêteté et de probité et est prêt à consentir tous les sacrifices au service de l'intérêt général du pays ».

Etant donné que notre secrétaire-général satisfait à tous ces critères, je lui passe volontiers la parole pour le rapport d'activité.

### **3. Rapport d'activités 2004**

Le SG donne lecture du rapport d'activités de l'année 2004.

#### **Membres**

Membres décédés : 3 membres sont décédés en 2004 : Jacques Legrand, René Maquet et Pierre Poncelet qui fut administrateur.

#### **Nouveaux membres**

9 nouveaux membres ont rejoint nos rangs en 2004. Au 31 décembre, nous avons 332 membres, dont 221 effectifs.

**Les faits marquants de l'année 2004 ont été les réparations effectuées suite aux chantiers voisins , les améliorations à l'infrastructure de la maison et le déménagement du restaurant vers la salle Leboutte.**

### Litige chantiers voisins

Nous avons décidé d'engager une juriste pour défendre nos intérêts dans cette affaire. Elle a constitué un dossier qui sera soumis à un médiateur en matière d'assurances dans le courant des semaines qui suivent.

### Travaux

#### Chantiers voisins

Etant donné que les assureurs traînent pour nous indemniser, nous avons continué les réparations en préfinancement. Nous avons cependant dû limiter nos engagements financiers pour rester dans les limites de notre budget.

Vous verrez dans le compte de résultat 2004 que nous avons dépensé 43.883€ pour le poste Bâtiment. Nous sommes parvenus à effectuer une grande partie des réparations nécessaires en donnant la priorité aux locaux occupés par des locataires.

Il reste à effectuer la rénovation des sanitaires du restaurant dont les devis avoisinent les 25.000 €

#### Rénovations

Nous avons mis notre installation électrique en conformité avec les prescriptions réglementaires. La mise à la terre a posé des problèmes.

Nous avons rénové les sanitaires du 2<sup>e</sup> étage (salle de réunion).

Nous avons remplacé les châssis de l'appartement du 6<sup>e</sup> étage.

#### Marquise

Nous avons fait rentoiler la marquise.

#### Porte d'entrée

Nous avons remplacé la serrure à clés par une serrure à cartes magnétiques avec timer hebdomadaire.

### Nouveaux statuts

Suite à la loi du 2 mai 2002 sur les asbl, nous avons dû adapter nos statuts aux prescriptions de cette loi. Une assemblée extraordinaire a dû être convoquée pour le 17 novembre 2004. Celle-ci n'étant pas en nombre, une seconde assemblée s'est tenue le 8 décembre. Les statuts modifiés ont été adoptés par cette assemblée et publiés au moniteur le 10 janvier 2005.

### Associations nouvelles

« Les Aiglons » : Cercle d'aéromodélisme : Président : Robert Herzog

Secrétaire-Trésorière : Paulette Halleux

### Revue Périodique

L'accord conclu avec les VTB pour un encart propre à la Maison des Ailes fonctionne bien.

Le Président remercie le SG pour son rapport et demande s'il y a des questions.

**Comme il n'y en a pas, le rapport est approuvé.**

### **Le Président :**

Dans toute association, les finances occupent une place fondamentale. Pour les gérer, il faut impérativement pouvoir compter sur quelqu'un de confiance et de compétent : le trésorier.

Son rôle est multiple et beaucoup plus complexe que celui d'un simple caissier. Le trésorier est le garant de la politique financière définie par le conseil d'administration.

IL est le garant des fonds de l'association. En d'autres termes, il est censé entre-autres d'établir chaque année les comptes et le bilan et les soumettre pour approbation au conseil d'administration et à l'assemblée générale ;

### ***Quelles sont les qualités qu'il doit avoir : Je les ai trouvées :***

« Pour être un bon trésorier, il faut impérativement posséder les qualités suivantes :

- avoir une connaissance plus que superficielle de la comptabilité (il est toujours conseillé de travailler avec un logiciel comptable spécialisé) ;
- être rigoureux et méthodique ;

- être de nature discrète.

De plus, même s'il est un avant tout, un homme de chiffres, un trésorier doit pouvoir « rendre les finances accessibles à tous » : il doit constamment faire preuve de pédagogie pour que les finances soient vues par ses collègues du conseil d'administration et les membres de l'association autrement que comme « un mal nécessaire »...

Notre trésorier est une perle. C'est pourquoi je lui cède volontiers la parole.

#### **4. Rapport du Trésorier**

Le Trésorier Hugo Cloeckaert présente les comptes de l'année 2004 à l'aide de projections. Ces tableaux comportent le Compte de Résultat, le Bilan et l'exécution du Budget. Il fournit les informations nécessaires et montre aussi un graphique donnant l'évolution des fonds propres des 9 dernières années.

#### **5. Rapport des Contrôleurs aux Comptes**

Xavier Janssens donne lecture du rapport des contrôleurs aux comptes. Il se dégage de ce rapport que la tenue des comptes par ordinateur est faite avec le plus grand soin, ce qui permet de présenter les comptes annuels bien structurés et qui donnent une image fidèle du patrimoine, du résultat et de la situation financière de l'association.

Les contrôleurs proposent donc à l'Assemblée Générale d'approuver le Bilan et le Compte de Résultat qui sont présentés par le Conseil d'administration.

#### **6. L'Assemblée Générale donne décharge aux administrateurs pour la gestion de l'année 2004.**

#### **7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes**

**G. de Coninck et X. Janssens sont reconduits comme contrôleurs aux comptes pour l'année 2005.**

#### **8. Projet de budget pour 2005**

Le SG Johan Maus présente le budget pour 2005. Il fait remarquer que ce budget est similaire à celui de l'année écoulée. Etant donné qu'on ne connaît toujours pas le montant des indemnités qui seront versées par les assureurs, il est difficile de donner un chiffre précis en recettes et en dépenses pour le poste « Bâtiment ». Le montant de 20.000 € qui figure au poste "remboursements" n'est donc qu'une prévision très approximative. Il rappelle que les travaux prévus sont, en ordre de priorité, la rénovation des sanitaires en face du restaurant, les travaux à la porte d'entrée dont le sens d'ouverture doit être changé et la rénovation du hall d'entrée.

On ne prévoit qu'un très faible boni.

#### **L'Assemblée Générale approuve le budget pour l'année 2005.**

#### **9. Election d'administrateurs**

Sont sortants et rééligibles : Claude Buisseret, Jacques Debouvry et Jacques Flamand.

Est sortant et non rééligible : Hubert Lombet.

Il y a un nouveau candidat : Fernand Cuvelier.

Les trois administrateurs sortants et rééligibles sont réélus.

Est élu administrateur : Fernand Cuvelier.

La démission d' Hubert Lombet est acceptée. Le président remercie Hubert Lombet, membre pendant 18 ans et administrateur depuis 1992, pour son ardeur fidèle et enthousiaste envers la Maison des Ailes.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président remercie encore les membres pour leur présence et les invite à prendre le verre de l'amitié au bar.

---

### PROCES-VERBAAL VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 16 MAART 2005

Er zijn 34 leden aanwezig en vertegenwoordigd.

#### **1. Inleiding door de voorzitter**

Beste vrienden van het Huis der Vleugels



Vooraleer over te gaan naar de agenda vraag ik u een even onze vrienden die ons verlaten hebben te gedenken :

Jacques Legrand, René Maquet en Pierre Poncelet die bestuurder van het Huis der Vleugels geweest is.

Bij de aanvang van deze algemene vergadering wilde ik graag enkele belangrijke datums vermelden in de geschiedenis van onze vzw. Ze werd op 21 december 1937 opgericht, dus bijna 68 jaar geleden.

Het eerste gebouw aan de Kunstlaan werd in 1939 ingehuldigd en het huidig gebouw in de Montoyerstraat werd voltooid in 1962.

Ons gebouw is dus 43 jaar oud en vergeleken met de gemiddelde ouderdom van onze leden is het jong, we mogen zelfs zeggen heel jong....

Sommige kwade tongen beweren dat het niet zo goed gaat met onze vereniging, al hebben ze het dan meestal over het gebouw. Wij zullen deze beweringen trachten te ontcrachten op deze algemene vergadering.

Wel is het waar dat het niet gemakkelijk is om het gebouw in stand te houden vooral ingevolge de schade veroorzaakt door de verbouwingen van de gebouwen van onze twee burens. In 2004 werden tamelijk veel werken uitgevoerd. Het ging vooral over herstellingen van schade berokkend door de werven van onze burens. We moeten nog overgaan tot de renovatie van het sanitair van het restaurant, de wijziging van de ingangdeur om met de reglementering in overeenstemming te zijn en het oprisfen van de inkomhall.

We zouden ook graag de voorgevel oprisfen. Maar daarvoor zullen we waarschijnlijk nog een jaar geduld moeten uitoefenen. Hoewel we moeten niet wanhopen : waar een wil is, is een weg....

Onze raad van bestuur zet zich in om dit huis als goede huisvader te beheren, of zou ik moeten zeggen als goede "grootvader". Maar ze doen het met enthousiasme en vrijwillig.

Ze zijn trouw en verdienen al onze dank.

Volgend jaar zullen zijn enige actieve leden van de raad 20 jaar bestuurder zijn. Hoewel ze nog niet aan opgeven denken moeten we toch stilaan op zoek gaan naar enkele "jongere senioren"... maar het is maar de vraag of wij de dag van vandaag nog vrijwilligers met zo'n grote generositeit zullen vinden?

De secretaris-generaal zal straks het activiteitenverslag toelichten en de penningmeester onze financiële toestand. Toch wil ik graag al enkele feiten naar voor brengen.

Eerst en vooral, op het sociaal vlak, betreur ik dat we voor het derde opeenvolgend jaar geen kandidatuur binnenkregen voor de Marie Monseur prijs. Deze prijs werd voor de laatste maal in 2000 uitgereikt. Een van de redenen hiervan is waarschijnlijk omdat de Minister van Defensie beslist heeft dat, in het raam van de hervorming van de Defensie, er voorlopig door Comopsair geen kandidaturen van militaire vliegers mogen voorgedragen worden.....

Maar wat dan met de andere mogelijke kandidaturen ?

Sinds 1979 heeft de Koninklijke Aëroclub van België geen kandidatuur meer voorgedragen, noch de Zweefvliegfederatie, noch de Valschermfederatie enz. Ik heb nieuwe oproep voor kandidaturen uitgestuurd en de raad van bestuur heeft beslist dat de kandidaturen voor de prestaties van het jaar 2004 uitzonderlijk tot op 1 mei 2005 zullen aanvaard worden.

Ter herinnering, de prijs bedraagt 1250 Euro (50.000 oude Belgische frankens).

Ik dank ook de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart en in het bijzonder zijn voorzitter de heer Jean Kamers voor de mogelijkheid die ze ons blijven bieden om in hun driemaandelijks bulletin een katern van het Huis der Vleugels te publiceren. Dit illustreert zo nodig nog de nauwe vriendschapsbanden tussen onze twee verenigings.

Tenslotte betreuren we, samen met bevriende verenigings, de plannen van de minister van Defensie betreffende het Ereperk, het jaarlijks concert van de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht, de feesten van de Luchtmacht, Fonavibel enz...

Hiervoor bestaat slechts een antwoord, vrienden : **laten we solidair blijven.**

Vooraleer over te gaan tot de agenda, willen wij u in het kort onze website tonen gezien de technische mogelijkheden waarover wij heden ten dage beschikken.

Ik herinner u eraan dat deze site door Generaal Cloeckart wordt gemaakt en beheerd. De site staat ter

beschikking van onze leden. Hij bevat onder andere links met de Vieilles Tiges, de Silver Wings, het museum van Sint Truiden en met onze ledenverenigingen.

### **De voorzitter stelt dan voor om over te gaan naar de dagorde van de algemene vergadering.**

2. De SG verklaart dat hij geen commentaar heeft ontvangen met betrekking tot het PV van de AV van 24 maart 2004 en vraagt of er opmerkingen zijn . Gezien het antwoord negatief is **wordt de tekst van het PV van de Algemene Vergadering van 24 maart 2004 goedgekeurd.**

De SG verklaart dat hij geen commentaar heeft ontvangen met betrekking tot het PV van de AV van 8 december 2004 en vraagt of er opmerkingen zijn . Gezien het antwoord negatief is **wordt de tekst van het PV van de Algemene Vergadering van 8 december 2004 goedgekeurd.**

### **De Voorzitter :**

Ik heb voor u gelezen hoe Mevr. Phan Thuy Thanh, woordvoerder van het ministerie van Buitenlandse Zaken van Vietnam de functie van Secretaris-generaal van de Vietnamese Communistische Partij beschrijft.

“Behalve de kwaliteiten van manager en de technische, juridische en financiële bevoegdheden die de uitoefening van deze opdracht vereist, moet de secretaris-generaal nog de volgende eigenschappen bezitten : initiatief, werkkraft, relatie-eigenschappen, geest van loyaliteit en samenwerking met de politiek van de voorzitter, respect voor de medewerkers, gehoor en strengheid in het werk.

Al deze zaken zullen hem ten zeerste nuttig zijn bij de verwezenlijking van zijn opdracht.

De functie van Secretaris-generaal is opwindend.

De man moet blijk geven van eerlijkheid en rechtschapenheid en bereid zijn alle offers te brengen in het algemeen belang van het land”.

Aangezien onze secretaris-generaal aan al deze kwaliteiten voldoet geef ik hem graag het woord voor het activiteitenverslag.

### 3. Jaarverslag 2004

#### **Ledenbestand**

Overleden leden : 3 leden zijn in 2004 overleden .

#### Nieuwe leden

9 nieuwe leden hebben onze rangen vervoegd in 2004. Op 31 december hadden we 332 leden, waarvan 221 effectieve.

**De merkwaardige gebeurtenissen van het jaar 2004 zijn geweest de herstellingen tengevolge van de werken aan de aanpalende gebouwen, de verbeteringen aan ons gebouw, en de verhuis van het restaurant naar de Leboutte zaal.**

#### **Geschil aanpalende werven**

We hebben beslist een juriste aan te werven die onze belangen in deze zaak zal verdedigen. Ze heeft een dossier opgesteld dat in de loop van dit jaar aan een ombudsman in verzekeringsmateries zal worden voorgelegd.

#### **Werken**

##### Aanpalende werven

Gezien de verzekeraars blijven treuzelen om ons te vergoeden, hebben we de herstellingen op eigen kosten voortgezet. We waren nochtans verplicht deze uitgaven te beperken om binnen de perken van ons budget te blijven.

U zult in de resultaatrekening zien dat we 43.883€ hebben uitgegeven voor het gebouw. We zijn erin geslaagd een groot deel van de noodzakelijke herstellingen uit te voeren, met voorrang aan de verhuurde panden.

Blijft nog over de hernieuwing van het sanitair van het restaurant waarvoor we een bestek hebben van bij de 25.000€

### Renovaties

We hebben onze elektrische inrichting in overeenstemming gebracht met de wettelijke verplichtingen. De aarding heeft ons enkele problemen bezorgd.

We hebben de sanitair van het tweede verdiep hernieuwd (vergaderzaal).

We hebben ook de ramen van het dakappartement vervangen.

### Luifel

We hebben het doek van de luifel doen vervangen.

### Ingangsdeur

We hebben het slot van de ingangsdeur met sleutel laten vervangen door een slot met magneetkaarten en met wekelijks instelling.

### Nieuwe statuten

Tengevolge van de wet van 2 mei 2002 over de vzw's hebben we onze statuten aan deze wet moeten aanpassen. Een buitengewone algemene vergadering werd dan ook opgeroepen voor 17 november 2004. Gezien deze vergadering het quorum niet heeft bereikt, werd een tweede vergadering opgeroepen voor 8 december. Deze algemene vergadering heeft de gewijzigde statuten goedgekeurd. Ze werden in het staatsblad van 10 januari 2005 gepubliceerd.

### Nieuwe verenigingen

« Les Aiglons » : Kring voor vliegtuigmodelbouw: Voorzitter: Robert Herzog

Secretaris-penningmeester : Paulette Halleux

### Tijdschrift

Het akkoord met de VTB om een inlegvel eigen aan het Huis der Vleugels in te lassen werkt heel goed.

De Voorzitter dankt de secretaris-generaal voor zijn verslag.

**Gezien er geen vragen zijn wordt het verslag eenparig goedgekeurd.**

### **De Voorzitter :**

In elke vereniging nemen de financies een fundamentele plaats in. Om ze te beheren moet men absoluut kunnen rekenen op een vertrouwenspersoon die tevens bekwaam is : de penningmeester. Zijn taak is veelzijdig en veel ingewikkelder dan deze van een gewone kassier. De penningmeester is de borg van de financiële politiek die de raad van bestuur heeft bepaald.

Hij staat borg voor de fondsen van de vereniging. In andere woorden wordt van hem onder andere verwacht dat hij de rekeningen en de balans opstelt die jaarlijks aan de raad van bestuur en aan de algemene vergadering ter goedkeuring wordt voorgelegd.

*Welke hoedanigheden moet hij bezitten : ik heb ze gevonden :*

“Om een goede penningmeester te zijn dient men absoluut de volgende eigenschappen te hebben :

- een meer dan oppervlakkige kennis te hebben van de boekhouding (het is steeds aangeraden met een speciale boekhoudsoftware te werken);
- streng en methodisch zijn;
- diskreet zijn.

Ondanks het feit dat de penningmeester eerst en vooral een man van cijfers is, moet hij de financies voor de gewone mens toegankelijk kunnen maken : hij moet steeds blijk kunnen geven van opvoedkunde zodat zijn collega's van de raad van bestuur en de leden van de vereniging de financies anders zouden zien dan als een “ noodzakelijk kwaad”.

Wij hebben een penningmeester uit de duizend. Daarom geef ik hem graag het woord.

### **4. Verslag van de Penningmeester**

De Penningmeester Hugo Cloeckaert stelt de rekeningen van het jaar 2004 voor met behulp van projecties. Deze laatste betreffen de Resultatenrekening, de Balans en de uitvoering van het budget. Hij verstrekt de nodige uitleg en toont eveneens een grafiek die de evolutie van het eigen vermogen over de laatste 9 jaar weergeeft.

## **5. Verslag van de controleurs der rekeningen**

Xavier Janssens geeft lezing van het verslag der controleurs der rekeningen. Hieruit blijkt dat de per computer bijgehouden rekeningen met de allergrootste zorg worden opgemaakt, wat toelaat de jaarlijkse rekeningen op een gestructureerde manier voor te stellen zodat ze een getrouw beeld weergeven van het vermogen, van het resultaat en van de financiële toestand van de vereniging.

De controleurs der rekeningen stellen dan ook voor dat de Algemene Vergadering de Balans en de Resultatenrekening die door de Raad van Bestuur worden voorgelegd, zou goedkeuren.

## **6. De Algemene Vergadering verleent kwijting aan de Raad van Bestuur voor het beheer van het boekjaar 2004.**

## **7. Aanwijzing van twee controleurs der rekeningen**

**De HH. G. de Coninck en X. Janssens worden behouden als controleurs der rekeningen voor het jaar 2005.**

## **8. Voorstel van budget voor 2005**

De SG Johan Maus stelt vervolgens het budget voor 2005 voor. Hij laat opmerken dat dit budget veel gelijkens vertoont met dat van het vorig jaar. Gezien men nog steeds het bedrag niet kent van de vergoedingen die de verzekeraars zullen storten, is het moeilijk een nauwkeurig bedrag vast te leggen voor wat de inkomsten betreft en van de uitgaven voor de rubriek 'Gebouw'. Het bedrag van 22.000 € dat op de rubriek "terugbetalingen" voorkomt, is dan ook maar een ruwe schatting.

Hij herinnert eraan dat de voorziene werken, bij voorrang, zullen zijn : de renovatie van het sanitair rechtover het restaurant, de werken aan de ingangdeur (wijziging van de richting van opening), renovatie van de inkomhall.

Er wordt slechts een gering batig saldo voorzien.

**De Algemene Vergadering keurt het budget voor het jaar 2005 goed.**

## **9. Verkiezing van bestuurders**

Zijn uittredend en herkiesbaar :

Claude Buisseret, Jacques Debouvry, Jacques Flamand.

Is uittredend en niet herkiesbaar : Hubert Lombet

Nieuwe kandidaat : Fernand Cuvelier.

De drie uittredende en herkiesbare bestuurders worden herkozen.

Wordt verkozen als bestuurder : Fernand Cuvelier.

Het ontslag van Hubert Lombet wordt aanvaard. De voorzitter dankt Hubert Lombet, 18 jaar lid en bestuurder sinds 1992, voor zijn trouwe en enthousiaste inzet voor het Huis der Vleugels.

Gezien de dagorde afgewerkt is, dankt de Voorzitter de leden nog voor hun aanwezigheid en nodigt ze uit voor het glas der vriendschap in de bar.

Johan Maus  
Secretaris-generaal  
Secrétaire général

### **COTISATION POUR 2005**

A la mi-avril 2005, seulement 65% des membres avaient payé leur cotisation pour la Maison des Ailes. Si vous n'avez pas encore payé la vôtre (15€), faites-le tout de suite.

Notre n° de compte est le 310-0541585-23 D'avance merci.

### **LIDGELD VOOR 2005**

*Bij half april hadden slechts 65% van de leden hun lidgeld van het Huis der Vleugels (15€) voor 2005 betaald. Indien dat uw geval is, betaal dan onmiddellijk.*

*Ons rekeningnummer is 310-0541585-23. Bij voorbaat, dank.*

# AN INSIDE LOOK AT THE »CHINA RESCUE MISSION «

By Captain Guy Greider  
Continental Airlines



*Herinnert u zich nog dat vier jaar geleden een Amerikaanse EP-3 een mid air collision had met een Chinees jachtvliegtuig? Doordat de media echter nadien al onze aandacht opeisten voor '11 september' geraakte dit voorval op de achtergrond. De Engelse tekst hierna is het verhaal van de botsing en de afloop ervan, maar dan verteld door de boordcommandant van het lijnvluchtig dat de militaire bemanning terug naar huis vloog. Interessante lectuur, dachten we.*

*Vous souvenez-vous qu'il ya quatre ans, un EP-3 américain eut une collision en plein vol avec un chasseur chinois ? Mais comme les médias nous ont submergé par les événements du 11 septembre, l'évènement a un peu été oublié. Le texte anglais suivant est l'histoire de la 'mid air collision', mais racontée par le commandant de bord de l'avion de ligne qui a ramené l'équipage militaire par la suite. Intéressant à lire, nous croyons.*

Since the mid-air collision on April 1, 2001 between a U.S. Navy EP-3 surveillance aircraft and a Chinese jet fighter, I had watched the news with mild interest. This was mostly due to the proximity of Guam to China. I never dreamed that I would play a role in this intensely watched international drama. Somewhere in the negotiations between the United States and the Chinese Governments, it was decided that a civilian aircraft should be sent to retrieve the 24 crewmembers being detained on Hainan Island, China. A call was made to Continental Airlines headquarters in Houston, Texas. Continental was chosen because of its Guam base and its ability to launch this kind of operation at a moment's notice. From there, the operation took shape through the tireless efforts of many people working behind the scenes in a coordinated effort between the airline, the military, and the State Department. On Saturday, April 7, 2001, I received a call at home from Captain Ralph Freeman, Continental Micronesia Director of Flight Operations. Ralph told me that the military wanted to charter one of our jets to conduct a rescue mission and asked if I would be one of the crewmembers. I said yes without hesitation. Later we were told that we would need to get passport pictures taken in case the Chinese Government required visas. We got the required photos and were under the impression that we would leave immediately. However, the negotiations slowed over the demand from the Chinese that the U.S. issue an apology that the U.S. was unwilling to give. Meanwhile, the Continental crew remained on call 24 hours a day. Our uniforms were laid out and our bags were packed and waiting by the door. On Wednesday evening April 11, 2001, at about 6:30 PM Ralph called again to say that the two parties were very close to an agreement to release the U.S. crew and to come to the airport. Upon arrival, we were given a briefing sheet listing the information that we would need to conduct the flight. We would carry a Repatriation Team consisting of Navy, Marine Corps, and Air Force specialists, 14 people in all. Doctors, Psychologists, and communications people with lots of gear showed up on the ramp near the airplane, ready to board. They were all dressed in casual civilian clothes. The 155-seat jet was fitted with 2 full stretcher kits bolted in over rows of seats complete with Oxygen tanks and I.V. bottles. They did not know the condition of the 24



detained crewmembers and they were not going to take any chances. They were prepared. When our crew was fully assembled, it consisted of 11 people. 2 pilots to fly the jet and an extra to provide relief because of the extensive flight time involved. They were Captain Tom Pinardo, Captain Pierre Frenay and I. We also carried 5 very experienced Flight Attendants. They were Debbie Percell, Susanne Hendricks, Jean Tang, Cynthia Iverson, and Beverly Haines. Our 2 onboard mechanics were Peter Lum and Julius Aguilo. Our load planner was Mike Torres. At about 9:30 PM we received a call asking that we arrive in China no earlier than 6:00 AM, just about sunrise. It was obvious that the entire exchange would be photographed and they wanted daylight conditions. We estimated that a 2:15 AM departure from Guam would put us on the ground in Haikou precisely at 6:00 AM local China time. (2 hours earlier than Guam) Some of us just stayed on the plane, others

accepted the company's invitation to come to the Continental President's Club, a local VIP lounge at the airport to try to get some rest. It was difficult to get any rest with our much-anticipated mission so near. By 1:00 AM the pilots were back in the briefing room going over the weather, flight plan, fuel requirements and everything else that goes into a flight. Again, we loaded up the airplane and finally departed Guam International at precisely 2:15 AM. The stretcher kits and medical gear were not the only special additions to the airplane. The company had loaded a special file into the navigation database of the flight management computer (FMC). This allowed us to gain access to navigation data needed to operate in this part of China, which is not in our normal route structure. The Repatriation Team carried sophisticated equipment to communicate with the military and government officials that would monitor our progress throughout the flight. The route of flight took us straight west from Guam toward the Philippines along the G467 airway. About half way across we turned north directly toward Hong Kong. This routing was designed to avoid flying through Taiwanese airspace, something that the Chinese could consider offensive. Approaching the Chinese coastline, we contacted Hong Kong radar control. After establishing radar contact with us, the controller gave us a short cut to expedite his traffic flow. This was bad because it cut off considerable distance and would result in arriving too early. We compensated by slowing our airspeed until the computer again estimated a 6:00 AM arrival. The instant we turned across the short cut, the interphone rang from the back of the plane. They wanted to know why we had deviated from the flight plan. We told them it was due to Hong Kong traffic and that we had adjusted our airspeed. We were still on schedule. Now we were approaching our destination, Haikou airport on Hainan Island. Captain Pierre Frenay was at the controls. The weather was 2000-ft overcast with 5 miles visibility and light winds out of the east. Pierre made an ILS approach to and landed on runway 9. Haikou airport is much the same as many other airports in the world that serve jet transport aircraft. It has an 11,000-ft runway with standard lighting and navigational facilities. We touched down at 6:07 AM. The first early morning light was beginning to illuminate the sky. The local air traffic controller instructed us to follow a vehicle that was beside us on an adjacent taxiway. He led us to a remote part of the airport, away from the main terminal buildings.

Once we had parked and shut down the engines, we saw many uniformed Chinese military personnel and vehicles. They did not appear to have weapons. Portable stairs were brought up to the airplane and we opened the main cabin door. The Repatriation Team that we carried had been briefed to close down all of their communications equipment prior to landing and put it away. They were also briefed to remain in their seats in a non-threatening posture in case the Chinese military came aboard. The first and only person to come aboard was an Air China employee. He spoke English and was to act as the translator between our group and the Chinese military. He instructed us to have everyone fill out both arrival and departure documents. He collected all of our passports and left the aircraft. Before he left, he said that only one person at a time would be allowed to deplane. Peter Lum, one of our mechanics went down to supervise the refueling and servicing of the airplane. When that was complete, I went down to do the walk-around inspection. I did this rather slowly because I wanted to have a chance to look around. While I was out on the ramp, a skirmish developed between people who were trying to climb a wall to photograph our aircraft and the Chinese police. Somehow, CNN managed to carry our arrival and departure live. Once the airplane was

serviced and ready to go, we looked anxiously around for any sign of the buses that carried our 24 detainees. Before that could happen however, we had a problem to deal with. A U.S. military General who was on the scene to assist in the transfer came storming up the stairs and demanded to speak with the Captain. Tom Pinardo responded. The General said that the entire mission was now in jeopardy. A document called the general declaration, which is standard on all international flights had listed the destination as Haikou, China R.O.C. The initials ROC stand for Republic of China which is... Taiwan! The Chinese were very upset over this. Tom quickly crossed out ROC and replaced it with P.R.O.C. the Peoples Republic of China. This seemed to satisfy them. With the airplane ready to go and the paperwork complete, 2 buses pulled up and the 24 U.S. service men and women saluted as they bolted up the stairs and settled into the back of the plane. When the last one was aboard, our passports were returned to us. The stairs were withdrawn, the cabin door closed, and we started the engines and departed. It was my turn at the controls. Once airborne heading straight south we broke through the clouds into the bright sunshine. Pierre made a PA announcement that we were over international waters and leaving Chinese airspace.

A great cheer rose from the back of the airplane. A short while later we received a telephone patch over the HF radio from Mr. Joseph Prueher, U.S Ambassador to China. He wanted to speak with Lt. Shane Osborne the 26 year old EP-3 Aircraft Commander. Lt. Osborne came to the cockpit and put on a headset. The Ambassador told him that on behalf of the President of the United States and the entire country he wanted to say "welcome home". He went on to say how proud he was of everything the crew had done from their airmanship in saving the lives of the crew and aircraft, to their conduct on the ground once they had been detained. They had truly done an excellent job.

After his conversation with the Ambassador, Lt. Osborne stayed in the cockpit for quite a while and told us his story pilot to pilot of what had happened during and immediately after the mid-air collision with the F-8 Chinese fighter. The fighter came up under their left wing. This pilot made 2 very close passes previously that day. He apparently misjudged the intercept and his vertical stabilizer struck the outboard left propeller on the EP-3. The U.S. plane was in straight and level flight on autopilot at



the time. The fighter broke into two pieces and plunged into the sea. The U.S. plane rolled to the left almost inverted, the pilot lost control and they began to lose altitude. The Chinese fighter had raked back across the fuselage and knocked off the nose cone causing the aircraft to buffet wildly. When the nose cone departed the aircraft it collided with and damaged the number 4 propeller on the right wing. The collision punctured the pressure vessel and the EP-3 depressurized. The collision also knocked off the pitot tubes eliminating airspeed and altitude indications in the cockpit. It also knocked off the forward bracket for the HF radio antenna. The antenna then flew back and wrapped around the tail. "We were almost upside down and totally out of control" Osborne told us. The dive continued and some crew members donned parachutes. At about 8,000 feet, Osborne regained straight and level flight. They considered ditching the aircraft in the South China Sea but dismissed that option because it was certain to result in loss of life. They headed for the nearest land, Hainan Island. The U.S. crew now faced the most difficult landing of their lives. They made numerous « mayday, mayday, mayday » radio calls on internationally recognized emergency frequencies. The Chinese did not respond. Somehow, they managed to get the airplane on the ground. Their next immediate task was to destroy the sensitive electronic surveillance equipment aboard the EP-3. Meanwhile

the Chinese military had approached the aircraft in vehicles and were yelling at them through loudspeakers to deplane.

The next 11 days would be a very uncertain time for them. When we met them, they told us that they had not been abused or mistreated. Their food was adequate and plentiful. "Sort of like eating in a Chinese restaurant every day" one of them said. On the fourth day, they got some coffee. On the fifth day, some cokes were provided. The crew did not know what kind of transport would be provided for their return home. They were pleased and surprised to see a chartered airliner from the United States. The rest of the flight from Haikou to Anderson AFB on Guam was uneventful. During the 5 hour flight the crew was treated to the movie "Men of Honor" and enjoyed a first class meal. We did not know it at the time but our landing at Anderson AFB was carried live on national television. We taxied to the parking ramp at Anderson where many people had turned out to welcome all of us home. Individuals and families with kids, both military and civilian waved American flags and cheered, showing support for the returning U.S. spy plane crew. Once the 24 U.S. crewmembers and the military Repatriation Team had deplaned at Anderson, they immediately boarded waiting buses and were whisked away. The Continental crew then became the object of intense media attention. CNN, MSNBC, ABC, NBC, Reuters and various print media interviewed us. A dizzying swirl of attention after a very long day. We were happy, tired, and pleased that the mission was so successful as Tom flew the last segment, a 10-minute flight back to Guam International Airport. This time our passengers included Bill Meehan, President of Continental Micronesia, Guam Governor Carl Gutierrez, Lieutenant Governor Bordallo and others. We thought the day was just about over but we had one more surprise in store. After landing, we were given a hero's welcome of our own. The airport fire department was in place to give us the traditional water cannon salute, a rainbow arch of water for us to taxi under. A reception was held at the gate with food, balloons, commemorative plaques, and more media interviews with the local television station. This was very heady stuff. As I look back on this one of a kind operation. It could not have happened without the tremendous effort and skills of many people working behind the scenes. Bill Meehan, Mitch Dubner at the SOCC in Houston, Tom Rinow at the CMI SOCC, Captain Ralph Freeman, CMI Director of Flight Operations, and many others had major rolls in coordinating this flight. It was accomplished through teamwork. The fact that it came off without a hitch is testimony to how well all these people did their jobs. The exposure that Continental Airlines received over this is a marketing manager's dream comes true. We will be remembered by millions of people as the company who conducted the "China Rescue Mission". This was a proud day for Continental Airlines and for America.

April 12, 2001

Michael I Green





## GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Hierna volgt een korte samenvatting van het dossier gewijd aan Jan Olieslagers.

### JAN OLIESLAGERS

« Den Antwerpschen duivel ». Een van de voornaamste figuren van de Belgische Luchtvaart uit de periode van haar ontstaan. Hij was medestichter en oud-voorzitter van de “Vieilles Tiges”.

#### ZIJN PERSOONLIJKHEID EN LOOPBAAN.

Geboren te Antwerpen op 14 mei 1883.  
Vliegenier en luchtvaartpionier, oorlogsheld en kampioen.  
Houder van verschillende hoogte- en afstandwereldrecords.  
Stichtend lid in 1937 en voorzitter van 1939 tot 1942 van “Les Vieilles Tiges Belges”.  
Erevoorzitter van de vereniging tot zijn overlijden.  
Eerste deken van de Belgische vliegeniers.  
Voorzitter van de dekens van ambachten.  
Voornaamste ijveraar voor de bouw van de Antwerpse luchthaven te Deurne.  
Overleden te Antwerpen op 24 maart 1942.

- 1908 Hij koopt zijn eerste Blériot.  
1909 Vliegt tijdens de Internationale Antwerpse Vliegweek.  
1910 Behaalt het brevet Nr. 5  
Verbeterd te Reims het wereldrecord afstand in gesloten circuit en brengt het op 255 km, drie dagen later maakt hij er 392 km van en later 625 km in 7 h. 18 min.  
Hij brengt het hoogterecord op 1524 m en blijft meer dan 5 uur in de lucht.  
Tijdens een meeting van Stokkel kaapt hij het merendeel van de prijzen weg, het brengt hem 40 000 Fr op. Hij koopt er een derde Blériot mee.  
1911 Hij neemt deel aan vliegdemonstraties in Spanje, Algerije, Frankrijk en Nederland.  
1913 Draait zijn eerste loopings tijdens het eerste luchtvaartsalon te Parijs.  
1914 Olieslagers zendt volgend telegram aan Baron de Broqueville, Belgisch minister van oorlog: “Suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie, avec mes avions, mon auto et mon personnel”.  
Hij wordt ingelijfd bij de “sapiers-aviateurs” te Brasschaat.  
Hij voert waarnemingsvluchten uit boven de Duitse troepenbewegingen.  
Na een ongeval en een maand hospitaal

## LE MEMORIAL DE L'AVIATION BELGE

Un résumé du dossier consacré à Jan Olieslagers est présenté ci-après.

### JAN OLIESLAGERS

« Le diable Anversois », une des figures marquantes de la naissance de l'aviation belge. Il était membre fondateur et ancien - président des Vieilles Tiges.

#### LA PERSONNALITE – SA CARRIERE

Il est né à Anvers le 14 mai 1883.  
Pionnier Aviateur, héros de guerre et champion.  
Titulaire de plusieurs records mondiaux d'altitude et de distance.  
Membre fondateur en 1937 et Président de 1939 à 1942 des Vieilles Tiges Belges.  
Président d'honneur de l'association jusqu'à son décès.  
Premier doyen des aviateurs belges.  
Président des doyens de l'artisanat.  
Ardant zélateur pour la construction de l'aéroport d'Anvers à Deurne.  
Décédé à Anvers le 24 mars 1942.

- 1908 Il achète son premier Blériot.  
1909 Il participe à la première Semaine Internationale d'Aviation à Anvers.  
1910 Obtient le brevet de pilotage N° 5.  
A Reims, il améliore le record mondial de distance en circuit fermé et le porte à 255 km, trois jours plus tard il le porte à 392 km et quelques jours après à 625 km en 7h. 18 min.  
Il bat le record d'altitude avec 1524 mètres et reste en l'air plus de 5 hrs.  
A un meeting à Stockel, il gagne la majorité des prix ; cela lui rapporte 40 000 F.  
Il les investit dans l'achat d'un troisième Blériot  
1911 Il participe à des démonstrations en Espagne, en Algérie, en France et aux Pays-Bas.  
1913 Au premier Salon de l'Aéronautique à Paris il tourne ses premiers loopings.  
1914 Olieslagers transmet au Baron de Broqueville, Ministre de la guerre, le télégramme  
suivant «suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie, avec mes avions, mon auto et mon personnel ».  
Il rejoint les sapeurs – aviateurs à Brasschaat et effectue des vols de reconnaissance au-dessus des lignes allemandes.  
Après un accident qui lui coûte un mois d'hôpital, la médaille de Chevalier de l'Ordre

- wordt hem het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde door koning Albert persoonlijk opgespeld.
- 1915 Wordt bevorderd tot onderluitenant. Hij ruilt zijn Blériot tegen de bekende "Nieuport"  
Op 13 september behaalt hij zijn eerste gehomologeerde overwinning er zullen er nog zes andere volgen, maar er waren er weliswaar zeker meer.
- 1916 Vervoegt het 1<sup>ste</sup> Jachteskader. Zijn gewaardeerde technische vaardigheid laat hem toe verbeteringen aan te brengen aan de Lewis machinegeweren. Ze worden door de constructeur gretig overgenomen en op alle geallieerde toestellen geplaatst.
- 1918 Luitenant Olieslagers wordt tot luchtheld uitgeroepen.  
Zijn vliegtuig wordt boven Gent door een obus geraakt en stort neer. Hij wordt te Eeklo verzorgd waar Koning Albert hem persoonlijk bezoekt.
- 1919 Demobilisatie (36 jaar).
- 1920 Hij ijvert voor de bouw van de luchthaven van Antwerpen te Deurne.
- 1927 Sticht de "Antwerp Aviation Club" en wordt eerste voorzitter.
- 1934 Laatste officieel optreden als vaandeldrager van het Militaire Vliegwezen op de begrafenis van Koning Albert I.
- 1937 Medestichter van "Les Vieilles Tiges Belges".
- 1942 Overlijden van Jan Olieslagers. In volle Duitse bezettingstijd werd de lijkst met Belgische vlag overdekt en speelde men in de kerk de "Brabançonne", tegen elk verbod in.
- 1953 Een standbeeld van Jan Olieslagers wordt opgericht nabij de luchthaven van Antwerpen.
- 1976 Een "Olieslagers"-postzegel wordt ter gelegenheid van de 75ste Verjaardag van de Koninklijke Aëroclub van België uitgegeven.
- de Léopold lui est remise par le Roi Albert personnellement.
- 1915 Il est nommé sous-lieutenant.  
Il échange son « Blériot » contre le fameux « Nieuport ».  
Le 13 septembre il obtient sa première victoire homologuée, on en comptera 6 en plus mais il y en eut probablement plus.
- 1916 Il rejoint la première escadrille de chasse.  
Ses qualités techniques bien connues lui permettent d'améliorer la mitrailleuse Lewis, dont les modifications sont reprises par le constructeur et prévues sur tous les avions alliés.
- 1918 Le Lieutenant Olieslagers est reconnu comme héros de guerre.  
Son avion est descendu par un obus au-dessus de Gand. Il est soigné à Eeklo où le Roi Albert lui rend visite personnellement.
- 1919 Démobilisation (à 36 ans)
- 1920 Il œuvre pour la construction d'un aéroport d'Anvers à Deurne.
- 1927 Fondation de l'Aéroclub d'Anvers dont il devient le premier président.
- 1934 Dernière prestation en public comme porte drapeau de l'Aviation Militaire à l'occasion des funérailles du Roi Albert I.
- 1937 Membre fondateur des « Vieilles Tiges Belges ».
- 1942 Décès de Jan Olieslagers. En pleine occupation allemande, son cercueil est recouvert du drapeau tricolore belge ; et à l'église, bravant l'interdiction faite par l'occupant, on joue « la Brabançonne ».
- 1953 Une statue est érigée en son honneur à l'aéroport d'Anvers.
- 1976 A l'occasion du 75ième anniversaire de l'Aéroclub de Belgique, un timbre-poste spécial « Jan Olieslagers » est émis.

## UNE REALISATION EXCEPTIONNELLE

### Le cadre

### DE UITZONDERLIJKE PRESTATIE

#### Het kader.

- Zijn eenvoudige afkomst en de moeilijke jeugd jaren als kostwinner voor een verweesde familie.
- De inzet tijdens de snelheidswedstrijden met primitieve motorrijwielen die hem roem en middelen bezorgde.
- Als luchtvaartpionier, die door zelfstudie en met vallen en opstaan de nodige ondervinding opdeed om te slagen en door te dringen tot domeinen die nog niet door de mens betreden

- Son origine simple ainsi qu'une jeunesse difficile comme gagne-pain pour une famille d'orphelins.
- L'engagement lors des compétitions en motocyclettes primitives qui lui procuraient honneur et moyens financiers.
- Comme pionnier de l'aviation, par son courage et par des études personnelles, il réussit à acquérir l'expérience nécessaire pour percer dans des domaines qui n'étaient pas encore accessibles à l'homme.
- Son engagement pour son Roi et sa Patrie.

waren.

- Zijn inzet voor Koning en Vaderland.

### De prestatie.

Vóór de eerste wereldoorlog 1914 - 1918

- 1910: eerste vliegdemostratie op Afrikaanse bodem te Oran. Hij vliegt er wekenlang maar een aanvaring met een telegraafpaal bezorgt hem brandwonden en vernietigt zijn toestel.
- Met demonstratievluchten met de nieuwe Blériot XI in Spanje te Sevilla worden geld en trofeeën vergaard. Een tweede Blériot wordt aangekocht.
- Olieslagers vestigt op 7 juli te Reims zijn eerste wereldrecords: 255 km in gesloten circuit, drie dagen later: 392 km en later 625 km. Hij brengt het hoogterecord op 1524 meter.

### Wereldoorlog I

- 1914: Olieslagers zendt volgend telegram aan Baron de Broqueville, minister van oorlog: “suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie avec mes avions, mon auto et mon personnel”.

Hij voert verkenningsvluchten uit over de Duitse troepenbewegingen en achtervolgt en beschiet een Taube met een Browning-pistool. Er was een formeel verbod van de legeroverheid om luchtgevechten aan te gaan en acrobatische manoeuvres te maken, omdat dit een risico voor beschadiging van militair materieel vormde.

Op 12 september 1915 geeft de Generale Staf de toelating om luchtgevechten te voeren.

Op 22 september behaalt Olieslagers zijn eerste overwinning boven Stuyvekerke. Er zullen nog 6 gehomologeerde overwinningen volgen maar er waren weliswaar meer.

Door zijn technische kennis brengt hij opmerkelijke verbeteringen aan op het Lewis-machinegeweer dat op de Nieuport gemonteerd was. Deze verbeteringen werden prompt door de constructeur overgenomen en op alle geallieerde toestellen toegepast.

### Na de oorlog.

Na zijn demobilisatie moet hij opnieuw zijn weg zoeken in het burgerleven. Hij ijvert voor de bouw van de Antwerpse luchthaven te Deurne en ziet zijn inzet bekroond met de bouw van nieuwe installaties vanaf 1923.

In 1927 sticht hij de Antwerp Aviation Club en wordt haar eerste voorzitter.

### Na zijn overlijden.

Op 14 mei 1953 wordt te zijner ere een standbeeld opgericht aan de luchthavenlaan te Antwerpen.

## La réalisation

### Avant la guerre 1914 – 1918

- 1910 Première démonstration en terre africaine à Oran. Il y vole pendant plusieurs semaines mais, suite à une collision avec un poteau télégraphique, il détruit son avion et souffre de brûlures.

Avec un nouveau Blériot XI, il fait des vols de démonstration à Séville en

Espagne, il y gagne des trophées et de l'argent. Il acquiert un deuxième Blériot.

- A Reims, le 7 juillet, il établit son premier record mondial de distance en circuit fermé, trois jours plus tard il le porte à 392 km et ensuite 625 km . Il emporte le record d'altitude avec 1524 mètres.

### Première guerre mondiale.

- Olieslagers envoie le télégramme suivant au Baron de Broqueville, Ministre de la guerre :

« Suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie avec mes avions, mon auto et mon personnel ».

Il effectue des vols de reconnaissance au-dessus des mouvements de troupes allemandes et s'attaque à un Taube en tirant dessus avec un pistolet Browning. Il y avait de la part des autorités défense formelle d'engager le combat aérien ainsi que de faire des manoeuvres acrobatiques par ce qu'il y avait risque d'endommagement du matériel militaire.

Le 12 septembre 1915, l'état major donne enfin le feu vert au combat aérien.

Le 22 septembre, au-dessus de Stuyvekerke, Olieslagers obtient sa première victoire homologuée ; il y en aura 6 en plus mais il y en eut probablement d'autres.

Par ses connaissances techniques, il apporte des améliorations remarquables à la mitrailleuse Lewis qui était montée sur le Nieuport. Ces modifications sont reprises par le constructeur et aussitôt appliquées sur tous les avions alliés.

### Après la guerre.

Après sa démobilisation il doit se reclasser dans la vie civile. Il œuvre pour la construction d'un aéroport à Anvers et voit son rêve accompli en 1923.

En 1927 il fonde l'Aéroclub d'Anvers et en devient le premier président.

### Après son décès

Le 14 mai 1953, une statue est érigée en son honneur à l'aérodrome d'Anvers.



*Jan Olieslagers*

*Copyright:*

*<http://www.greatwarflyingmuseum.com>*

## **Mike TERLINDEN**

**Stichter van het Luchtvaartmuseum**

Michel Terlinden werd geboren in Schiplaken op 15 augustus 1929.

Hij was kolonel-vlieger, stafbrevethouder, jonker, lid van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart; hij overleed te Ukkel op 18 april 2002.

### **Vliegcarrière**

Leerling-piloot van de 88<sup>e</sup> promotie Alle Wapens Koninklijke Militaire School, aangehecht bij de 123<sup>e</sup> promotie te Goetsenhoven in 1951.

Opleiding tot piloot in de Verenigde Staten (USAF 53A).

Achtereenvolgens piloot in de 10e Wing op F84G en bij het 42<sup>e</sup> verkenningssmaldeel op RF84F.

Commandant van het 42<sup>e</sup> smaldeel Recce.

Commandant van de Vlieggroep van de 2e Wing

Commandant a.i. van de 15<sup>e</sup> Transportwing.

### **Uitzonderlijke prestatie**

Mike Terlinden is de voornaamste grondlegger van de vrienden van het Lucht- en ruimtevaartmuseum en de oprichter van het Luchtvaartmuseum van Brussel. Dit levenswerk is het resultaat van zijn liefde voor de luchtvaart in het algemeen, van zijn ondernemingszin, zijn energie en zijn passie.

## **Mike TERLINDEN**

**Fondateur du Musée de l'Air**

Michel Terlinden est né à Schiplaken le 15 août 1929.

Colonel aviateur breveté d'état-major, Ecuyer, membre des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, Mike est décédé à Uccle le 18 avril 2002.

### **Carrière aéronautique**

Elève pilote, 88<sup>ème</sup> promotion Toutes Armes à l'Ecole royale militaire, rattaché à la 123<sup>ème</sup> promotion à Gossoncourt en 1951.

Formation de pilote aux Etats-Unis (USAF 53A)

Successivement pilote au 10 Wing sur F84G et à la 42<sup>ème</sup> escadrille de reconnaissance sur RF84F.

Commandant de la 42<sup>ème</sup> escadrille Recce

Commandant du Groupe de Vol du 2<sup>ème</sup> Wing

Commandant a.i. du 15<sup>ème</sup> Wing de Transport.

### **Réalisation exceptionnelle**

Mike Terlinden est le principal fondateur des Amis du Musée de l'Air et de l'Espace et le créateur du Musée de l'Air de Bruxelles. Cette œuvre est le produit de son amour de l'aviation en général, de son esprit d'entreprise, de son énergie et de sa passion.

Nombreux étaient ceux qui rêvaient de la création d'un musée de l'air à Bruxelles. Mike Terlinden et

Velen droomden van de oprichting van een luchtvaartmuseum in Brussel. Mike Terlinden en zijn spitsbroeder Jean Booten stelden zich echter geen vragen en hadden voldoende durf om dit werk vorm en leven te geven.

### Enkele mijlpalen:

1969: Mike Terlinden ontmoet Jean Booten, mecanicien bij de Luchtmacht. Ze vatten het plan op om bij het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis een luchtvaartmuseum op te richten, in de grote hall van het Jubelpark in Brussel.

1970: Oprichting van de vzw « De Vrienden van het Lucht- en Ruimtevaartmuseum (AELR) » waarvan Mike voorzitter wordt. Uitgifte van het eerste nummer van het Brussels Air Museum Magazine.

1980: Oprichting van de « Brussels Air Museum Foundation » met als hoofddoel het opzoeken van de nodige fondsen voor de promotie van het luchtvaartmuseum.

15 oktober 2003: De grote hall van het museum met de ateliers voor de vliegtuigrestauratie worden officieel opgedragen aan resp. Mike Terlinden en Jean Booten.

Het Tissandier-diploma dat personen beloont die aan de bevordering van de luchtvaart hebben bijgedragen, wordt in 1977 door de Internationale Lucht- en Ruimtevaartfederatie (FAI) toegekend aan Mike Terlinden.

son complice Jean Booten ne se sont pas posés de questions ; ils ont eu l'audace de donner vie et réalité à cette œuvre.

### Quelques étapes marquantes :

1969 : Mike Terlinden rencontre Jean Booten, mécanicien à la Force Aérienne. Ils projettent de créer un musée de l'air au sein du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire dans le grand hall du Cinquantenaire à Bruxelles.

1970 : Création de l'ASBL « Les Amis du musée de l'air et de l'espace (AELR) » dont Mike devient président. Sortie du premier numéro du Brussels Air Museum Magazine.

1980 : Création de la « Brussels Air Museum Foundation » ayant pour but essentiel la recherche de fonds nécessaires à la promotion du musée de l'air.

15 octobre 2003 : Le grand hall du musée et les ateliers de restauration d'avions sont officiellement dédiés respectivement à Mike Terlinden et à Jean Booten.

En 1977, le diplôme Tissandier qui honore des personnalités ayant participé à la promotion de l'aviation fut attribué à Mike Terlinden par la fédération Aéronautique Internationale.



*Caravelle VI in het Luchtvaartmuseum – La Caravelle VI au Musée de l'Air (Foto : Dirk Lenssens)*

## UN BREVET B DE VOL A VOILE A ST HUBERT... EN 1958.

Il y a quarante-cinq ans, en 1958, c'était l'année de l'exposition universelle de Bruxelles (l'Expo 58 comme on disait alors) et de "Nel blu, di pinto di blu", le prix de l'Eurovision et le tube de l'été seriné à la radio par l'ensemble de Marino Marini jusqu'à en avoir la nausée... J'avais 15 ans et la passion de l'aviation depuis quelque temps déjà, ce qui en soi était assez banal pour un adolescent des années 50. Ce qui l'était moins, c'est qu'après avoir reçu mon baptême de l'air dans un Aeronca Champion en 1957 (c'était le 5 mai à Gand-Saint Denis Westrem et l'avion, immatriculé OO-MDM, avait été construit en 1947 : déjà la fibre du spotter !), j'étais farouchement décidé à prendre mon brevet de vol à voile dès l'année suivante. Il fallait en effet être âgé de 15 ans pour voir son inscription agréée par le CNEVV (Centre National Ecole de Vol à Voile) qui proposait des stages d'initiation de trois semaines à l'aérodrome de Saint-Hubert.



*L'auteur dans le cockpit du Rhönlerche avec le moniteur Hubert Van Treeck à l'arrière. (Cl. Evrard)*

*De auteur in de cockpit van de Rhönlerche met moniteur Hubert Van Treeck. (Cl. Evrard)*

Dans mon enthousiasme juvénile, j'en parlais de suite à mes parents, me disant que j'avais un an pour les amener à adopter mon point de vue. Je m'ouvrais quant à mon projet d'autant plus volontiers qu'ils me considéraient plutôt comme un adulte et c'est exactement ce qu'ils firent... avec une habileté consommée. Ils ne m'opposèrent aucun refus de principe mais me demandèrent quel en était le coût. Je leur rétorquais qu'il était modique : en effet, 2.500 francs logé, nourri, vols et assurances compris... grâce aux subventions de l'état belge pour les jeunes gens de moins de 21 ans (les autres et les filles payaient le triple). On était toujours en pleine "guerre froide" et les jeunes vélivoles constituaient une pépinière de pilotes civils et militaires... Et il en fallait, en cette époque formidable où la Force Aérienne Belge pouvait aligner, pour son 10e anniversaire en octobre 1956, plus de 250 avions de combat Meteor, Hunter, Thunderstreak et Thunderflash que le Roi avait passés en revue à Brustem du haut de la jeep aux pneus à flancs blancs ! La belle époque, soupirent les anciens... J'avais donc 14 ans, du toupet et de la motivation

## EEN B-ZWEEFVLIEFBREVET TE ST-HUBERT... IN 1958.

Meer dan 45 jaar geleden was 1958 het jaar van de universele tentoonstelling in Brussel en van « Nel blu, di pinto di blu », door Marino Marini en partners van 's morgens tot 's avonds op de radio gespeeld... Ik was 15 en sinds jaren luchtvaartenthousiast, wat op zich niet bijzonder buitengewoon was voor een teenager in de jaren '50. Wat toch redelijk bijzonder was, was dat na mijn luchtdoop in mei 1957 in een Aeronca Champion (geregistreerd OO-MDM in 1947: toen al een spottersgedrag!) ik definitief besloten had het jaar daarop een zweefvliegbrevet te halen. Om zich geldig bij het CNEVV (Nationaal Zweefvliegschoolcentrum) in te schrijven, moest men in het lopende jaar absoluut 15 jaar worden. Het CNEVV bood 3-weken lange zweefvliegstages aan in juli en augustus op het vliegveld van Saint-Hubert.

Jong en enthousiast bracht ik mijn ouders op de hoogte van mijn beslissing. Ik dacht daarbij dat ik nog over een gans jaar beschikte om ze te overtuigen. Ik voelde me zo vrij om mijn project uit te leggen, dat ze me meestal als een grote jongen beschouwden en dat deden ze precies... en op een onbetwistbaar slimme manier ! Principeel waren ze er niet tegen, maar vroegen wel wat het zou kosten. Ik vertelde hen dat het sowieso weinig was: inderdaad, drie weken verblijf met de maaltijden, vluchten en verzekering, de heleboel voor slechts 2.500 frank kon als een peulschil worden gezien. De Belgische Staat kende subsidies toe aan de jonge lui onder 21 (alle anderen, meisjes inbegrepen, moesten driemaal zoveel betalen). Het was toen ook de « koude oorlog » en het zweefvliegen was een echte militaire en lijnpilotenkwekerij... Er was destijds grote nood aan piloten, een royaal tijdperk toen de Belgische Luchtmacht nog in staat was om meer dan 250 jachtvliegtuigen (Meteors, Hunters, Thunderstreaks en Thunderflashes) voor haar tiende verjaardag in oktober 1956 op een rij te Brustem aan koning Boudewijn I voor te stellen! Dat waren nog eens tijden, zeggen de oudgedienden... Ik was dus 14, vreesde niets en niemand, mijn ouders waren het met me eens, behalve voor de financiële steun. Ik beschikte nog over geen centiem van de benodigde 2.500 frank, wat een dik bedrag was voor een jongeman in de jaren '50. Ter vergelijking: het maandelijks loon van een ervaren bankbediende lag zo rond 5.000 frank. Maar dergelijke problemen konden een zweefvliegfanat als ik niet bang maken. Mijn eerbiedwaardige katholieke college kende me ter ontspanning alleen maar de zondag toe, en dan nog na de mis en voor zover ik gedurende de week geen straf op de hals had gehaald. Zo vond ik een job in een chique banketbakkerij in de stad (Moeskroen in toenmalig Waals Vlaanderen), wat me 50 frank voor mijn zondag morgen opbracht, plus fooien (dikwijls karig) wanneer het aan huis leveren van taarten en andere banketmeesterstukken goed afliep. Een stuk voor het einde van dat jaar, en dankzij mijn ouwe fiets en mijn handigheid, had ik genoeg bijeen gesprokkeld om mijn stage te Saint-Hubert te dekken, maar ook de extra onkosten, inclusief cadeautjes om mijn moeder daar gunstig in te stemmen. Onnodig te vermelden

à revendre, un OK parental mais sans le financement et pas le premier des 2.500 francs nécessaires : une somme rondelette pour un ado des années 50. A titre de comparaison, le salaire mensuel d'un employé de banque confirmé se situait au double. Mais il en fallait davantage pour faire abdiquer un enthousiaste de ma trempe ! Mon bon collègue bien catholique ne me laissant guère que le dimanche comme loisirs, et encore après la messe et si je n'étais pas collé en retenue, je dégottais un job de garçon-livreur dans une pâtisserie chic de mon bled de Flandre Wallonne (Mouscron pour ne pas le nommer). Celui-ci me permettait de gagner 50 francs pour mon dimanche matin plus les pourboires (souvent chiches) octroyés pour les livraisons accomplies sans dégâts aux délicats montages de crème et de pâte à chou ou de génoise... Bref, bien avant le terme d'un an et grâce à mon vieux vélo et à ma dextérité, j'avais accumulé de quoi payer mon stage à Saint-Hubert et un solide pécule afin de couvrir les frais annexes, en ce compris les attentions pour mieux gagner ma mère à ma cause... Inutile d'ajouter que j'avais épluché et assimilé tous les bouquins d'Eric Nessler et de Raymond Siretta, les grands du vol à voile français contemporain.

Et me voilà à Saint-Hubert le 21 juillet car, coup de chance, un stagiaire s'était désisté inopinément et comme j'étais le premier sur la liste d'attente (je m'étais inscrit dès mars mais c'était déjà trop tard pour les stages de juillet et août accessibles à 72 débutants) je reçus un télégramme porteur de la bonne nouvelle et gagnais sans tarder l'aérodrome ardennais à l'autre bout du pays. Sitôt sur place, je fus affecté dans l'une des 4 équipes de 6 élèves correspondant chacune à un planeur (le hasard voulut que le Schleicher Rhönlerche échut à la mienne, les 3 autres volant sur le planeur métallique hongrois Ifjusag) et un moniteur qui fut, pour mes 5 congénères et moi-même, le Français Jacques Brocart. Le programme était simple à énoncer : les jours où la météo était bonne, on volait. Les jours bouchés étaient réservés pour les cours théoriques : aérodynamique, technique, météo et réglementation. S'il y avait trop de jours non volables, et il y en eut, nous les occuperions à entretenir le matériel et pour ma part, le week-end et ces jours-là, j'avais une prédilection pour bichonner les Tiger Moth de remorquage. La Belgique étant ce qu'elle est, il y eut moins de jours volables qu'inversement et ce dès l'ouverture du stage.

Enfin arriva le jour tant attendu ! Les 24 jeunes gens, principalement universitaires, que nous étions et au sein desquels j'étais - indiscutablement - le gamin, me prirent sous leur aile tutélaire avec bienveillance et, tous ensemble, nous nous attelâmes à sortir les planeurs du hangar et à les pousser en bout de piste 25, celle côté forêt que nous allions utiliser le plus fréquemment. Une fois les 3 Ifjusag et le Rhönlerche (OO-ZPV) mis en place, nous avons entendu démarrer le remorqueur devant le hangar caché à notre vue par un léger dos d'âne de la piste. Dès que le moteur fut chaud, le Tiger Moth OO-EVS avec Jacky van de Meulebroeck à bord, arriva pataud vers nous pour s'immobiliser une bonne cinquantaine de mètres plus en avant.

En une poignée de minutes (de 8 à 10) le dispositif se trouvait à 500 mètres, l'altitude de largage; le Tiger Moth battait des ailes et le planeur libérait le câble et dégagait à droite tandis que le remorqueur coupait les gaz en virant à gauche pour rejoindre l'aérodrome au plus vite. Il faisait

dat ik alle boeken over zweefvliegen en zweefvliegtuigen in de puntjes had gelezen en herlezen.

En zo ben ik op een 21 juli te Saint-Hubert aangekomen, want ik was gelukkig genoeg dat een stagiair op de laatste minuut zijn stage had opgezegd. Aangezien ik eerste op de wachtlijst stond (mijn inschrijving gebeurde in maart, maar dan waren alle 72 plaatsen voor de stages van juli en augustus al geboekt), ontving ik een telegram en trok ik spoedig naar de andere kant van het land, naar de Ardennen. Ik kreeg een plaats in één van de 4 ploegen van 6 leerlingen die bij een zweefvliegtuig en een instructeur hoorden (bij zuiver toeval heeft onze ploeg de Schleicher Rhönlerche gekregen, terwijl de 3 andere ploegen op Ifjusag, een metalen zweefvliegtuig van Hongaarse makelij vlogen). Mijn 5 collega's en ik kregen de Fransman Jacques Brocart als instructeur. Het programma was eenvoudig: de dagen met mooi weer vlogen we, terwijl de dagen met slecht weer aan de theoretische cursussen waren besteed: aërodynamica, techniek, meteorologie en reglementering. Indien te veel onvliegbare dagen -en zo was het dan ook- onderhielden we het materiaal en voor wat mij betreft, gaf ik de voorkeur aan het schoonmaken van de Tiger Moth sleepvliegtuigen. België zijnde wat het is, waren er minder vliegbare dagen dan omgekeerd en dit al vanaf het begin van de stage.



*De ganse Schleicher Rhönlerche (OO-ZUC) ploeg : van links naar rechts : auteur, Liévin Van Remoortel uit Brussel, Claude Evrard uit Fexhe-Slins, Jacques Marchand uit Brussel met de mascotte van het CNEVV Cosmos, Pierre Sohier uit Edingen, onze instructeur Jacques Brocart en John Pieters uit Brussel. (Cl. Evrard)*

*Toute l'équipe du Schleicher Rhönlerche (OO-ZUC) : de gauche à droite : l'auteur, Liévin Van Remoortel de Bruxelles, Claude Evrard de Fexhe-Slins, Jacques Marchand de Bruxelles avec Cosmos la mascotte du CNEVV, Pierre Sohier d'Enghien, notre moniteur Jacques Brocart et John Pieters de Bruxelles. (Cl. Evrard)*

De lang verwachte dag was aangebroken! De 24 jongens waren bijna alle studenten en onder hen was ik zonder twijfel de jongste. Ze namen me broederlijk op en allen samen trokken we de zweefvliegtuigen uit de loods tot de drempel van baan 25 bij het woud, en die we meestal zouden gebruiken. Eens de 3 Ifjusags en de Rhönlerche (OO-ZPV) op hun plaats waren, hoorden we het sleepvliegtuig dat zijn motor startte, we konden het immers niet zien wegens een kleine heuvel midden op de startbaan. Eens zijn motor warm, kwam de Tiger Moth OO-EVS met



*Pierre Sohier et Claude Evrard  
juste avant le départ du  
Rhönlerche (câble attaché) où ont  
pris place Jacques Brocart à  
l'arrière et Jacques Marchand à  
l'avant. (Cl. Evrard)*

*Pierre Sohier en Claude Evrard  
juist voor het vertrek (kabel  
aangehecht) van de Rhönlerche  
waarin Jacques Brocart en  
Jacques Marchand plaats hebben  
genomen. (Cl. Evrard)*

ensuite un passage bas sur le seuil de piste, larguait le câble promptement récupéré par les élèves, poussait la manette à fond et faisait un virage serré en montant pour effectuer un circuit ultra court et venir se poser. Taxiant jusqu'à sa position en avant des planeurs, il tournait le nez dans le vent et le processus recommençait en faveur du planeur suivant.

Tous les remorqueurs présents à Saint-Hubert durant l'été 1958 étaient des biplans De Havilland DH 82 Tiger Moth, tous déclassés par la Force Aérienne en 1957 et cédés au CNVV (sauf l'OO-EVS complètement en "silver dope", acquis directement en Angleterre). Les autres remorqueurs avaient gardé la couleur orange foncé qui était la leur à l'Ecole de Pilotage Élémentaire de Gossoncourt. Je me souviens avoir vu une profusion de pièces de rechange, dont des demi-ailerons encore peints en "yellow peril" munies des cocardes de la RAF, des rangées d'hélices et nombre de moteurs Gipsy baignant dans la graisse dans leurs caisses d'origine souvent aussi âgées que moi, sinon davantage... L'abondance faisait qu'on remplaçait les pièces défectueuses, on ne réparait pas.

Chaque jour de météo clémente, nous étions de bonne heure sur le terrain et parvenions, chacun des 6 élèves dans chacune des 4 équipes, à effectuer 2 à 3 vols de 15 à 20 minutes, voire 4 les jours vraiment fastes. Chaque jour, un élève était désigné pour tenir la planche où chaque vol était dûment et minutieusement noté. On faisait une petite pause-déjeuner le midi et prenions un goûter sur la piste pour ne pas amputer le temps de vol. Lorsque le remorqueur rentrait ou un planeur se présentait, les élèves dont c'était le tour d'être signaleur ou de tenir la plume posaient leur grande jatte de café au lait dans l'herbe avec leur bonne tartine beurrée et confiturée par-dessus pour récupérer le tout une poignée de minutes plus tard... Ce qui était très aléatoire, car c'était le moment propice à Cosmos, le marcassin mascotte du CNEVV qui était la propriété du chef-moniteur "Sosson" Wathelet. Parfaitement rôdé, Cosmos repérait sa victime avec un art consommé, fonçait vers la tasse posée dans le gazon et, d'un coup de groin, projetait la tartine en l'air, la calant ensuite sous une patte résolue pour que personne ne puisse la lui reprendre, le temps de pomper le café par son groin planté jusqu'au fond de la tasse ! Cosmos était apprivoisé et gambadait à longueur de journée parmi les élèves et les planeurs et

Jacky Van de Meulebroeck aan de stuurknuppel naar ons toe en stopte op zo 'n 50 meter afstand.

Na 8 à 10 minuten waren beide toestellen op 500 meter hoogte en dus klaar om los te haken. De Tiger Moth wiegde zijn vleugels en het zweefvliegtuig liet de haak los en draaide naar rechts, terwijl het sleepvliegtuig gas op traagloop zette en naar links dook om zo vlug mogelijk het vliegveld te bereiken. Na een lage overvlucht ontkoppelde het de kabel, die dan snel door de leerlingen werd opgepikt. Het gaf vol gas en draaide klimmend weg om daarna kort te landen. De Tiger Moth deed dan een taxi en plaatste zich voor de zweefvliegtuigen, draaide zijn neus in de wind en was weer klaar om het volgende zweefvliegtuig te slepen.

Alle sleepvliegtuigen in Saint-Hubert tijdens de zomer van 1958 waren De Havilland DH 82 Tiger Moth tweedekkers. Ze waren allemaal bij de Luchtmacht in 1957 uit dienst genomen en aan het CNVV gegeven (behalve OO-EVS die geheel in « silver dope » en rechtstreeks in Engeland aangekocht was). De sleepvliegtuigen hadden de donkere oranje kleur behouden die ze bij de Elementaire Vliedschool van Goetsenhoven droegen. Ik herinner me nog een hoop wisselstukken, waaronder halve vleugels die altijd in « yellow peril » geschilderd waren met Engelse kokardes, reeksen schroeven en veel Gipsy-motoren met een dikke beschermende laag vet. Ze staken steeds in hun oorspronkelijke verpakkingen, dikwijls even oud als ik, indien niet ouder. Overvloed leidde tot vervanging van de defecte onderdelen, er was geen nood aan herstellingen.

Elke dag met gunstig weer zag ons vroeg op het vliegveld en elk van de 6 leerlingen van elk van de 4 ploegen had de kans om 2 à 3 vluchten, en zelfs 4 op de goeie dagen te maken. Die vluchten duurden van 15 tot 20 minuten. Dag in dag uit had één leerling de taak de tabel te houden waar iedere vlucht minutieus ingeschreven werd. We namen een korte lunchpauze 's middags en een vieruurtje op het plein om geen vliegtijd te verspillen. Wanneer het sleep- of een zweefvliegtuig terug kwam, lieten de leerlingen die hun beurt hadden als seingever of tipganger, hun grote kop koffie met melk en belegde boterham even in het gras achter. Geen echt goed idee, want daar wachtte Cosmos net op. Het was een jong wild zwijn en de mascotte van het CNEVV. Zijn baasje was « Sosson » Wathelet. Perfect



nous sentions littéralement sa présence, car, comme disait un élève à l'odorat plus imaginaire que la moyenne, il dégageait "comme une odeur de sucre candi gâté". Nous avions, en quelques vols, pris nos repères au sol en relation avec l'altitude d'évolution, soit le couvent, soit le pénitencier, soit la grande tache d'argile ou la forêt par rapport à la piste OTAN toute proche. Du reste, nous avons perdu deux beaux jours volables à cause d'exercices OTAN durant lesquels des F-84F Thunderstreak venaient y atterrir en pagaille.



*Le marassin Cosmos fouinant près d'un Ifjusag; à l'arrière-plan le Rhönlerche OO-ZUC et un autre Ifjusag. (Cl. Evrard)*

*Het jonge everzwijn Cosmos bij een Ifjusag, achteraan Rhönlerche OO-ZUC en een tweede Ifjusag. (Cl. Evrard)*

Les vols se déroulaient à un rythme soutenu lorsque la météo était à l'embellie et l'apprentissage avait ses hauts et ses bas, vol après vol, avec toutefois une coloration variable selon les moniteurs. Les moniteurs "Sosson" Wathélet, Johnny Schuppler et Vermeiren étaient plutôt calmes, voire même un peu placides tandis que Jacques Brocart était sans conteste le plus extraverti et le plus tonitruant. Nous étions dans son équipe et il était le plus exigeant et le revendiquait fort et clair, au point que l'on pouvait même parfois l'entendre "débriefer" le vol lorsque le Rhönlerche se présentait en courte finale à 15-20 mètres au-dessus du coupe-feu dans l'alignement de la piste 25. Cela nous faisait râler mais la méthode était efficace car 2 des 4 brevetés du stage faisaient partie de son équipe. Lui-même était à l'époque pilote à L'ALAT française; basé à Reims, il devait rejoindre son unité alors que nous étions à peine au-delà du mi-parcours du stage. Son remplaçant, Hubert Van Treeck n'arrivant que quelques jours plus tard, nous fûmes pris en charge tout à tour par les trois autres moniteurs et la cadence des vols d'entraînement s'en ressentit.

Jacques Brocart passait ses vacances annuelles au CNEVV et, lorsqu'il quitta l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre), il s'installa définitivement à Saint-Hubert où il se consacra depuis plus de 30 ans avec talent à former des jeunes pilotes de planeur, la vaste majorité lui vouant une profonde reconnaissance...

L'été 1958 pourri fit qu'il n'y eut que peu de brevets B de vol à voile décernés durant mon stage. Même en rattrapant une partie des mauvais jours en volant intensivement le dernier week-end, contrairement aux deux précédents, seuls 4 élèves décrochèrent leur brevet et encore trois d'entre eux avaient effectué un stage l'année précédente. Je fus le 4e brevet B du stage grâce à deux jours de prolongation qui me furent accordés à titre exceptionnel

geschoold hield Cosmos zijn slachtoffer in de gaten en liep dan razendsnel naar de kop in het gras; hij gooide met zijn snuit de boterham weg om hem dan onder een van zijn poten vast te houden en intussen de koffie met zijn snuit diep in de kop helemaal op te slurpen! Daarna hield Cosmos zich met de boterham bezig. Cosmos was getemd en liep de hele dag door tussen de benen van de leerlingen en tussen de zweefvliegtuigen. We roken letterlijk zijn aanwezigheid, want zoals een van de leerlingen met een creatieve reukzin zei, "hij rook naar bedorven kandjsuiker". In een paar vluchten waren we aan de herkenningspunten op de grond gewend: het klooster, of de strafkolonie, of de grote kleivlek of het bos naast de nabijgelegen NAVO-startbaan. Een NAVO-oefening met F-84F Thunderstreaks die er de ene na de andere kwamen landen, heeft ons gedurende twee mooie zonnige vliegdagen op de grond gehouden.

Wanneer het weer redelijk was, werden de vluchten aan een hoog tempo uitgevoerd. De instructie verliep nu eens prima, dan weer minder goed, vlucht na vlucht, maar met verschillende kleurtjes naargelang de instructeur. Instructeurs « Sosson » Wathélet, Johnny Schuppler en Vermeiren waren redelijk kalm en misschien soms een beetje te veel, terwijl Jacques Brocart ongetwijfeld de kleurigste en vurigste kerel was. Ik zat in zijn ploeg en hij liet duidelijk blijken dat hij de meest veeleisende en brutale instructeur was, zodanig dat we hem soms de vlucht konden horen « debriefer » wanneer de Rhönlerche nog op een hoogte van 15-20 meter in eindnadering draaide. We vonden het niet zo prettig maar zijn werkwijze was doeltreffend, want 2 van de 4 leerlingen die hun brevet haalden kwamen uit zijn ploeg. In die tijd was hij piloot bij de ALAT (het lichte vliegwezen van het Frans leger) te Reims en moest er terug heen, wanneer wij al in het midden van onze stage zaten. Zijn vervanger Hubert Van Treeck uit Antwerpen was pas enkele dagen later beschikbaar en intussen vlogen onze 6 afwisselend met één van de 3 instructeurs. Het spreekt vanzelf dat onze opleiding er onder leed.

Jacques Brocart kwam naar het CNEVV gedurende zijn jaarlijkse vakantie en wanneer hij de ALAT had verlaten, heeft hij zich definitief te Saint-Hubert gevestigd, waar hij sinds meer dan 30 jaar met veel bekwaamheid jonge zweefvliegtuig piloten vormt. De meeste zijn hem er erg dankbaar voor.

Zo rot was de zomer in 1958 dat heel weinig B-brevetten uitgereikt werden gedurende mijn stage. Intensief vliegen gedurende het laatste weekeinde (wat voor de twee voorgaande het geval niet was) om gedeeltelijk de slechte dagen te vergoeden, liet enkel toe 4 leerlingen te brevetteren. Drie onder hen hadden vorig jaar al een zweefvliegstage meegedaan. Ik was het vierde B-brevet van de stage, dankzij twee bijkomende dagen die uitzonderlijk door CNEVV-directeur dhr. Daumerie toegekend waren; dit dankzij een krachtige aanbeveling van mijn instructeur, die zei dat ik om zo te zeggen klaar was om solo te vliegen. Daarbij zinspeelde ik ook op het feit dat ik mijn stage twee dagen laat was begonnen en daarbij nog de vele dagen zonder instructeur, waarvoor het CNVV aansprakelijk was. De goden waren me gunstig gezind. Niettegenstaande een niet-vliegbare eerste dag wegens de regen, was de volgende sowieso goed en na twee checkvluchten in de Rhönlerche OO-ZUC, had men



*Le De Havilland Tiger Moth remorqueur OO-EVO vu à Wevelgem en mai 1970 exactement comme l'auteur l'avait aperçu à Saint-Hubert en 1958, abstraction faite de la tête de tigre Esso appliquée entretemps par les membres du Zoute Aviation Club.*

*Tiger Moth OO-EVO sleepvliegtuig te Wevelgem in mei '70, net zoals de auteur het in Saint-Hubert heeft gezien, behalve voor de Esso tiger-tekening die intussen door de leden van de Zoute Aviation Club aangebracht werd.*

par monsieur Daumerie, directeur du CNEVV, sur recommandation expresse de mon moniteur arguant que j'étais sur le point d'être lâché. Je revendiquais en outre le handicap de mon arrivée avec 2 jours de retard combiné aux nombreux jours perturbés par l'absence de moniteur en titre, ce qui était imputable au CNEVV. Les dieux furent avec moi, malgré le lendemain pluvieux et non volable, le surlendemain fut potable et après deux vols de contrôle en Rhönlerche (OO-ZUC), on sortit le Grunau Baby monoplace pour le fameux "lâcher en solo". L'OO-ZPR fut amené en bout de piste 25 par quelques solides gaillards parmi les nouveaux élèves. Je m'installais dans l'étroit habitacle, sur le siège en contreplaqué et sans parachute, car l'équipe du Rhönlerche était la seule à en user en guise de coussin dorsal. Une fois sanglé dans le Grunau, le moniteur me fit les recommandations d'usage sur une machine différente, plus ancienne et moins fine que le Rhönlerche et on y fixa la demi-verrière qui laissait un vide à hauteur de mes oreilles. Vint enfin mon tour de remorquage. Aux commandes du Tiger Moth OO-EVT se trouvait Michel Ronveaux, alors étudiant dans une école d'ingénieurs. Tout s'enchaîna vite et, les tempes brûlantes et attentif comme un sioux sur le sentier de la guerre, je me retrouvais plus vite en l'air qu'en Rhönlerche et poussais le manche en avant afin d'éviter des désagréments au pilote remorqueur. Une dizaine de minutes plus tard, prudent, je me présentai en courte finale un peu trop haut, j'ouvris les aérofreins et l'atterrissage fut impeccable, quoi qu'un peu long... J'attendis le second vol solo nécessaire pour l'obtention du brevet B, avec une excitation masquée par une feinte sérénité. Et me voilà reparti, maître de la situation et comme si j'avais fait ça toute ma vie... Battement d'ailes de l'EVT, largage du câble et dégagement, vitesse de descente optimale pour retarder au maximum le retour sur le plancher des vaches, virages durant lesquels je percevais dans la nuque le souffle et le sifflement du vent différents selon que je volais sous ou dans le vent. C'était formidable et je me mis à fredonner le tube de l'été 58 "nel blu, di pinto di blu..." et ne pus me refréner de hurler le refrain "volare... ho ho, e cantare, ho-ho-ho...". C'était exactement ce que je faisais, j'avais 15 ans, le ciel était à moi et je vous jure que le roi n'était pas mon cousin !

Jean-Pierre Decock

de Grunau Baby ééznitter voor dé solovlucht uit de loods gehaald. De OO-ZPR was door enige flinke leerlingen op het einde van startbaan 25 gebracht. Ik kroop in de nauwe cockpit, zat zonder valscherms op de kleine triplex zetel. Enkel de Rhönlerche ploeg gebruikte inderdaad een valscherms als rugkussen. Vóór de start gaf de instructeur me nog advies over het oudere vliegtuig, dat minder aërodynamisch was dan de Rhönlerche. Daarop werd de halve koepel vastgezet die ter hoogte van mijn oren een opening liet. Nu kwam mijn beurt. De piloot van Tiger Moth OO-EVT was Michel Ronveaux, toen ingenieurstudent. Alles verliep snel en aandachtig als een indiaan op het oorlogspad, was ik vlugger de lucht in dan met de Rhönlerche. Ik duwde meteen mijn stuurknuppel voorwaarts om een onprettige situatie voor de piloot van de Moth te vermijden. Ongeveer tien minuten later draaide ik voorzichtig in finale maar iets te hoog, ik maakte gebruik van de luchtremmen en landde perfect, hoewel een beetje ver. Ik wachtte nu rustig en ogenschijnlijk beheerst op de tweede solovlucht om het B-brevet te halen. En daar was ik weer weg, opnieuw de lucht in. Ik beheers de situatie alsof ik dat mijn leven lang had gedaan... De vleugels van de EVT gaan op en neer, kabel los en bocht naar rechts, optimale daalhoek om langer in de lucht te blijven. Enkele bochten tijdens dewelke ik in mijn nek de wind voel en een verschillend geluid naargelang ik in de wind of met rugwind vloog. Het was fantastisch en ik begon spontaan de hit van de zomer '58 te zingen « nel blu di pinto di blu... » en schreeuwde zelfs het refrein « volare... ho-ho, e cantare, ho-ho-ho... ». Het was precies wat ik deed, ik was 15, de hemel was mijn en ik ging een geweldige toekomst tegemoet!

Jean-Pierre Decock

*Ce premier solo correspondit aussi à mon premier article publié (dans "Le Blé", le journal de l'étudiant) en décembre 1958. Comme pour les vols, il y en eut bien d'autres dans la suite... mais ceci est une autre histoire.*

## ***La vie ne commence qu'à quatre vingt ans***

*C'est une bonne nouvelle ; les premières années sont les plus difficiles. La seconde tranche de 80 ans n'est plus qu'une succession de fêtes.*

*Quand vous avez 80 ans, tout le monde veut porter vos bagages et vous aider à monter les escaliers.*

*Si vous oubliez votre nom ou celui d'un autre, si vous oubliez un rendez-vous ou votre numéro de téléphone ou que vous avez promis de vous trouver à trois endroits en même temps, si vous ne vous rappelez combien de petits-enfants vous avez, il vous suffit de dire que vous avez 80 ans!!!*

*Avoir 80 ans est bien mieux que 70 ans.*

*A 70 ans, les gens sont assez impatients envers vous.*

*Mais à 80 ans vous avez toujours une excuse, quoi que vous fassiez. Vous agissez « follement », c'est votre seconde enfance, dit-on. Et tout le monde cherche les symptômes de votre ramollissement cérébral...*

*Avoir 70 ans n'est pas nécessairement agréable. A cet âge on pense que vous devez vous retirer à la campagne et vous plaindre de vos rhumatismes et vos divers problèmes de santé. On s'attend à ce que vous vous plaignez du bruit ou que vous demandiez de cesser de murmurer parce que vous ne comprenez plus ce qui se dit...*

*A 80 ans, tout le monde est surpris que vous vivez encore et on vous traite avec respect pour avoir vécu aussi longtemps. Et on est tout étonné que vous parlez de façon sensée et que vous marchez!!!*

*Alors, cher ami, essayez d'atteindre les 80 ans!!!*

*Cela deviendra le meilleur temps de votre vie qui commencera alors!!!*

*C'est ce que je vous souhaite de tout cœur.*

*Johnny Michaux.*

## ***Het leven begint pas bij tachtig jaar***

*Goed nieuws: de eerste jaren zijn de moeilijkste. Het tweede deel van 80 jaar is alleen nog maar een aaneenschakeling van feesten.*

*Als u 80 bent, wil iedereen uw bagage dragen en u helpen de trap op te raken.*

*Vergeet u uw naam of die van iemand anders, vergeet u een afspraak of uw telefoonnummer of heeft u beloofd u op hetzelfde ogenblik op drie verschillende plaatsen te bevinden, weet u niet meer hoeveel kleinkinderen u hebt, dan volstaat het om te zeggen dat u 80 bent!!!*

*80 zijn is veel beter dan 70 zijn.*

*Op 70 jaar zijn de mensen met u nogal ongeduldig.*

*Maar op 80 hebt u altijd een excuus, wat u ook doet. U "doet gek", u bent in uw tweede kindertijd, zegt men dan. En iedereen zoekt naar tekens van uw mentale aftakeling...*

*70 zijn is niet noodzakelijk prettig. Op die leeftijd denkt men dat u op de buiten moet gaan wonen en daar gaan klagen over uw reuma en al uw gezondheidsproblemen. Men verwacht dat u zult klagen over het lawaai of dat u vragen zal om niet meer te mompelen, want u begrijpt niet meer wat er allemaal gezegd wordt...*

*Op 80-jarige leeftijd is iedereen verrast dat u nog leeft en behandelt men u met eerbied om zolang geleefd te hebben. Iedereen is verbaasd dat u samenhangend praat et dat u kunt gaan!!!*

*Beste vriend, tracht dus die 80 jaar te halen!!!*

*Het wordt de beste tijd van uw leven dat dan pas begint!!!*

*Ik wens het u van ganser harte.*

*Johnny Michaux*

- Le 7 décembre 2004, l'Aéroclub de la Sabena a reçu l'autorisation d'ajouter 'Royal' au nom de l'association. A l'avenir, nous parlerons donc du Royal Aéroclub de la Sabena.
- Op 7 december 2004 kreeg de Sabena Aëroclub de toelating om 'Royal' toe te voegen aan de benaming van de vereniging. We spreken vanaf nu dus van de Royal Aëroclub van Sabena.
- Le 18 juin prochain, nos collègues des Vieilles Tiges de France nous invitent au salon du Bourget. L'Aéroclub de France leur a offert de la place à leur terrasse pour mieux profiter du show aérien.  
Si vous désirez vous y rendre et être leur invité, veuillez bien prendre contact avec eux : tél & fax : 00 33 1 40 280 016 - E-mail : [vieillestiges@free.fr](mailto:vieillestiges@free.fr)
- Op 18 juni ek. nodigen onze vrienden van de Vieilles Tiges de France ons uit op het salon van Le Bourget. De Aéroclub de France heeft hen hun terras aangeboden, vanwaar de air show beter kan worden gevolgd.  
Als u die dag hun gast wenst te zijn, neem dan contact met hen: tel & fax : 00 33 1 40 280 016 - E-mail : [vieillestiges@free.fr](mailto:vieillestiges@free.fr)
- Dans le dernier bulletin, nous vous avons annoncé la nouvelle dénomination de l'aérodrome de Dreux, qui s'appelle dorénavant Aérodrome Georges Libert: il s'agit bien entendu du pilote français, décédé il y a trois ans.
- In ons laatste bulletin vertelden we u van de nieuwe benaming van het vliegveld van Dreux, dat voortaan Aérodrome Georges Libert heet. Natuurlijk gaat het hier om een Frans piloot, die drie jaar geleden overleed.
- Grâce à Hugo Cloeckart, notre dévoué web master, nous vous offrirons à l'avenir la possibilité d'admirer des photos supplémentaires à celles qui apparaîtront dans le bulletin. Ce ne sera pas le cas pour chaque article, mais si d'autres photos étaient disponibles sur notre site web, vous en serez avisés à la fin de l'article en question.
- Dankzij onze toegewijde web master Hugo Cloeckart, kunnen wij u in het vervolg extra-foto's aanbieden, naast degene die in het artikel zijn verschenen. Dat zal niet voor alle artikels het geval zijn, maar als er supplementaire foto's te bekijken zijn op onze website, dan zal dat op het einde van het betrokken artikel worden vermeld.
- Le lecteur attentif aura sûrement remarqué dans le bulletin passé, que notre nouveau membre Jean Lambot est détenteur d'un brevet bien vieux : 'breveté en 1854' avions-nous écrit.... Inutile de dire qu'il s'agissait de 1954.
- De aandachtige lezer zal in vorig bulletin wel hebben opgemerkt dat ons nieuwe lid Jean Lambot een wel erg oud vliegbrevet heeft : 'gebrevetteerd in 1854' schreven we... Onnodig te zeggen dat het om 1954 ging.
- Jules Laurent et Albert Oger méritent nos félicitations: leur brevet date d'il y a plus de 70 ans!
- Jules Laurent en Albert Oger verdienen onze gelukwensen: hun brevet is ouder dan 70 jaar!

**Le saviez-vous ?**

**Wist u dat ... ?**

**Président d'honneur - Erevoorzitter**  
Léon BRANDERS

**Vice-président d'honneur - Ere vicevoorzitter**  
Jacques DÔME

**Membres d'honneur - Ereleden**

Son Altesse le prince Antoine DE LIGNE  
Général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS,  
Président national des Vieilles Tiges de France  
Monsieur Camille MONTAIGU, président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises.  
Monsieur Léopold HEIMES

Monsieur Jean-Rodolphe WILLI, président  
de l'association des vétérans du vol à moteur  
de l'Aéroclub de Suisse  
Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Achille VANHEE

\*\*\*

**RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Membres du bureau - Leden van het bureau**

Voorzitter - Président	Jean KAMERS	02 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067 79 03 37
Vice-voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 <a href="mailto:cloeckart@pandora.be">cloeckart@pandora.be</a>
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* <a href="mailto:robert.feullen@skynet.be">robert.feullen@skynet.be</a>
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* <a href="mailto:alex.peelaers@pandora.be">alex.peelaers@pandora.be</a>
Redacteur - Wilfried TERSAGO		011 68 98 78* <a href="mailto:wilfried.tersago@pandora.be">wilfried.tersago@pandora.be</a>

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

Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79*
Michel MANDL	02 768 16 06 - <a href="mailto:michel.mandl@pandora.be">michel.mandl@pandora.be</a>
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 58 10 86*
Jacques ROELAND	02 465 46 51
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - <a href="mailto:g.wuyts@skynet.be">g.wuyts@skynet.be</a>
Jean-Pierre HERINCKX	02 02 343 93 77 - <a href="mailto:jph5@skynet.be">jph5@skynet.be</a>

(\* = Fax incl.)

Secrétariat - Secretariaat  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax: 013 312 870  
E-mail :  
[robert.feullen@skynet.net](mailto:robert.feullen@skynet.net)

[www.maisondesailles.be/vieillestiges](http://www.maisondesailles.be/vieillestiges) et cliquer sur le logo  
[www.huisdervleugels.be/vieillestiges](http://www.huisdervleugels.be/vieillestiges) en op het logo klikken



€ 0,75  
10 ea: € 7,00



€ 0,25



€ 20,00



€ 1,00



## Hoe kunt u deze artikelen kopen?

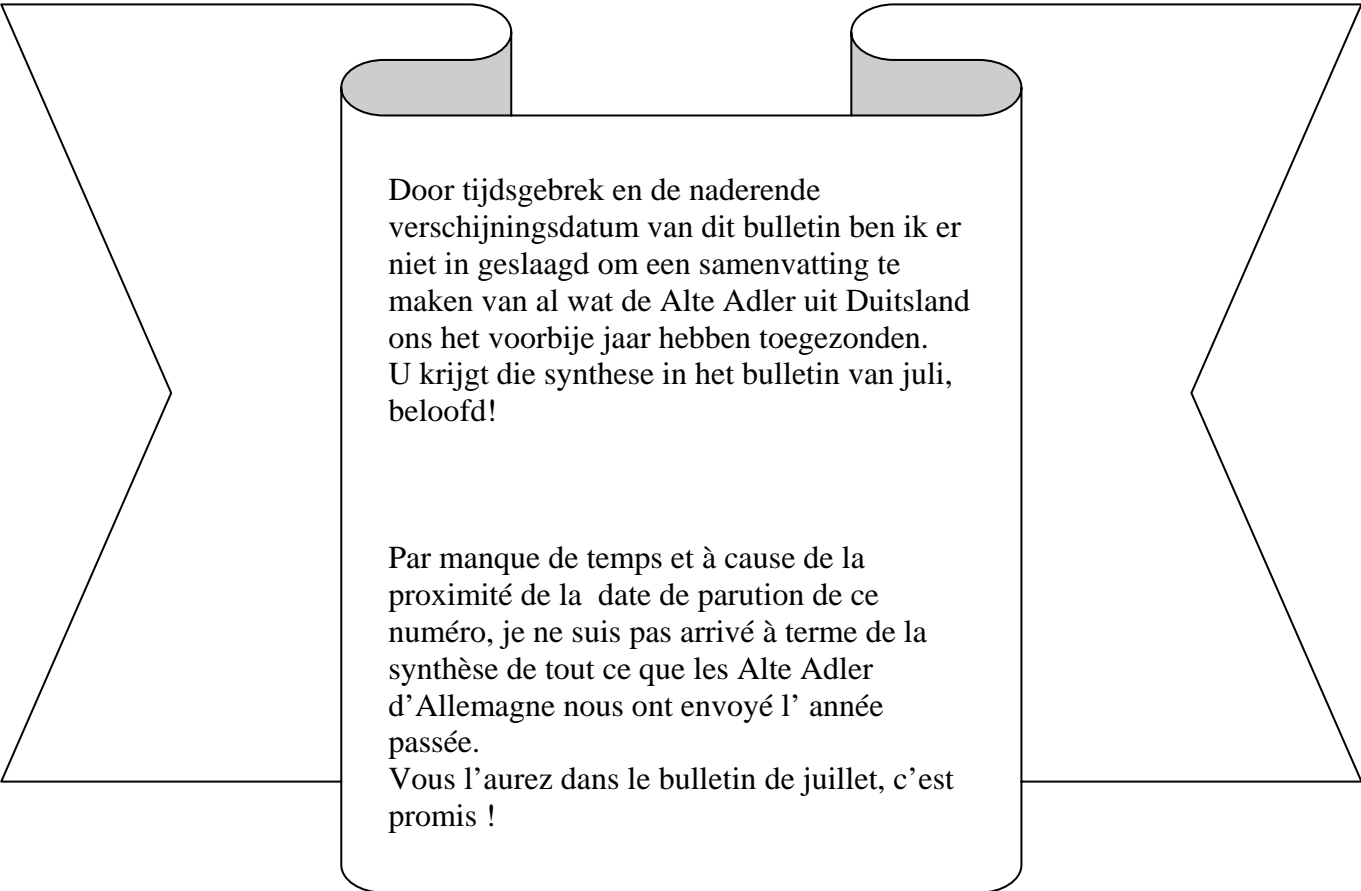
- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel bij Alphonse Dumoulin, bestuurslid. Zie de gegevens achteraan het bulletin.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: €0,44 (sticker), €1,00 (kaarten), €1,50 (das of badge). Opgelet: dit zijn benaderende prijzen!

## Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien auprès d'Alphonse Dumoulin, administrateur. Voyez ses coordonnées en fin de ce bulletin.
- Ou bien par virement du montant correct au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,44 €(autocollant ), 1,00 €(cartes postales ) et 1,50 €(cravate ou écusson brodé). Attention : il s'agit de montants approximatifs



Door tijdsgebrek en de naderende  
verschijningsdatum van dit bulletin ben ik er  
niet in geslaagd om een samenvatting te  
maken van al wat de Alte Adler uit Duitsland  
ons het voorbije jaar hebben toegezonden.  
U krijgt die synthese in het bulletin van juli,  
beloofd!

Par manque de temps et à cause de la  
proximité de la date de parution de ce  
numéro, je ne suis pas arrivé à terme de la  
synthèse de tout ce que les Alte Adler  
d'Allemagne nous ont envoyé l'année  
passée.  
Vous l'aurez dans le bulletin de juillet, c'est  
promis !

