

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin

*

N°2/2006
April-mei-juni
Avril-mai-juin
2006

*

27^{ème} année – 27ste 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



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

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 2/2006
27ste jaar – 27^{ème} année
Avril-mai-juin
April-mei-juni
2006



**49th Coupe aéronautique Gordon Bennett – 2005
Gedenkboek/ Mémorial: Prosper COCKUYT – Victor BOIN –
Ernest-Oscar TIPS**

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

*

Editeur responsable
Wilfried Tersago

*

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

*

Site Web
www.maisondesails.be/vieillestiges
cliquer sur le logo

ooo

**Conseil d'administration
Bestuursraad**

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

*

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

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

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

*

Verantwoordelijke uitgever
Wilfried Tersago

*

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

*

Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

**INHOUD VAN BULLETIN 2/2006
April-mei-juni**

Van de redactie
Nieuws van de vereniging - agenda
Verslag van de gewone Algemene Vergadering
Verslag van de buitengewone Algemene Vergadering
Rendez-vous with freedom
De 49^{ste} coupe Gordon Bennett
Gedenkboek: Prosper Cockuyt
Gedenkboek: Victor Boin
Gedenkboek: Ernest-Oscar Tips
Onze boetiek

**SOMMAIRE DU BULLETIN 2/2006
Avril-mai-juin**

Rédactionnel
Nouvelles de l'association – Agenda
Procès-verbal de l'assemblée général ordinaire
Procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire
Rendez-vous with freedom
La 49^{ème} Coupe aéronautique Gordon Bennett
Mémorial: Prosper Cockuyt
Mémorial: Victor Boin
Mémorial: Ernest-Oscar Tips
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

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

*

Bankrekening-Compte bancaire

210-0619966-91

*

Secrétariat- Secretariaat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel & Fax: 013 312 870
E-mail: robert.feuillen@skynet.be

Het volgende magazine verschijnt op 15 juli

Le magazine suivant paraîtra le 15 juillet



Rédactionnel

Van de redactie

Au moment où vous lirez ces quelques lignes, notre bulletin aura un nouvelle couverture. Le Conseil d'Administration a cru devoir améliorer la présentation du bulletin, qui s'appellera dorénavant 'magazine', comme chaque publication digne de ce nom. Nous espérons que cette nouvelle livrée vous plaira.

Lors de la lecture, vous remarquerez un grand nombre d'activités qui pourraient vous intéresser, alors ayez votre agenda sous la main. Il s'agit surtout de nos réunions mensuelles 'en déplacement', ainsi que des cérémonies dites 'traditionnelles'. Finalement, n'oubliez pas de vous inscrire éventuellement pour l'excursion à Lelystad: dans un peu plus d'un mois, les places non-occupées seront offertes à d'autres associations.

Depuis notre Assemblée Générale, les Vieilles Tiges comptent trois membres d'honneur en plus: le colonel aviateur Frank De Winne, les aéronautes Bob Berben et Benoît Siméons. Les Vieilles Tiges sont particulièrement fières de pouvoir les accueillir parmi eux.

Frank De Winne fut breveté pilote par la FAé en 1986. Il a volé sur Mirage, Jaguar, Tornado et F-16 et a suivi le Empire Test Pilots School en Angleterre. Il fut le commandant du détachement belgo-néerlandais en Italie lors de la campagne OTAN en 1999. Depuis janvier 2000, il est astronaute auprès de l'ESA. Du 30 octobre au 10 novembre 2002, Frank était ingénieur de vol à bord du Soyouz TMA.

Bob Berben est commandant de bord sur A319 et A330 chez SNBA mais pratique le ballon depuis 1982. Instructeur sur ballon, il possède son propre atelier de maintenance. En octobre 2005, avec son équipier benoît Siméons, ils viennent de gagner la Coupe Gordon Bennett et ce, après qu'Ernest Demuyter l'ait gagnée six fois.

Benoît Siméons vole sur ballon depuis l'âge de 16 ans, il est instructeur net examinateur pour l'Administration de l'Aéronautique. Pilote professionnel depuis 1985, il totalise 2000 heures de vol. Il fit équipe avec Bob Berben pour la Coupe Gordon Bennett.

Une dernière nouvelle encore: le 1 janvier de cette année, notre président d'honneur Léon Branders a été décoré Chevalier de la Légion d'Honneur. Toutes nos félicitations!

Wanneer u deze regels leest, zal ons bulletin een nieuwe omslag hebben. De Raad van Bestuur vond het nodig om de presentatie van ons blad te verbeteren, het zal trouwens ook 'magazine' heten, zoals elke uitgave die naam waardig. We hopen dat die nieuwe vormgeving u zal bevallen.

Bij het lezen zult u merken dat er heel wat activiteiten worden opgesomd die u misschien bevallen, hou die agenda dus binnen bereik. Het gaat dan vooral om onze maandelijks vergaderingen 'op verplaatsing' en de traditionele plechtigheden. Vergeet ten slotte ook niet om u in te schrijven voor de uitstap naar Lelystad: in iets meer dan een maand worden de niet-ingenomen plaatsen aangeboden aan andere verenigingen.

Sinds onze Algemene Ledenvergadering tellen de Vieilles Tiges drie nieuwe ereleden: kolonel-vlieger Frank De Winne en de ballonvaarders Bob Berben en Benoît Siméons. De Vieilles Tiges zijn bijzonder trots ze te mogen verwelkomen.

Frank De Winne werd in 1986 piloot gebrevetteerd bij de Luchtmacht. Hij vloog op Mirage, Jaguar, Tornado en F-16; hij volgde de Empire Test Pilots School in Engeland. Hij was commandant van het Belgisch-Nederlands detachement in Italië tijdens de NAVO-campagne in 1999. Sinds januari 2000 is hij astronaut bij de ESA. Van 30 oktober tot 10 november was hij de boordingenieur in de Soyuz TMA.

Bob Berben is boordcommandant op A319 en A330 bij SNBA maar doet aan ballonvaart sinds 1982. Hij is balloninstructeur en bezit zijn eigen onderhoudsatelier. In oktober 2005 won hij met Benoît Siméons de Gordon Bennett beker en dat nadat Ernest Demuyter ze ooit zes keer had gewonnen.

Benoît Siméons vliegt al sinds zijn 16 jaar op ballon, hij is instructeur en examinator voor het Bestuur der Luchtvaart. Hij is sinds 1985 beroeps-piloot en heeft 2000 vlieguren. Hij was de ploegmaat van Bob Berben voor de Gordon Bennett-beker.

Nog een laatste nieuwtje: op 1 januari van dit jaar werd aan onze erevoorzitter Leon Branders de onderscheiding van Ridder in het Erelegioen uitgereikt. Onze oprechte gelukwensen!

Bill Tersago

NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Jacques GUFFENS, le 5 février.
Albert VAN DEN BEMDEN, le 10 avril.
Roger ARNHEM, le 12 avril.

Nos présentons nos condoléances sincères aux familles

Wij bieden de getroffen families onze oprechte deelneming aan

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

DE ROECK Patrick
Nr 802, Al Majara 1, Dubai Marina, U.A.E.
Tél: 00/971 4 367 5109 – Fax: 971 4 361 8968 – E-mail: james349@mailme.ae
Admis Act

LENSSSENS Reinold
Steenweg Hulst-Lessen 83, 9140 Elversele
Tel: 052 460271 – E-mail: reinold.lenssens@pandora.be
Aanvaard als VT

VAN LAETHEM Daniel
Kasteelhofstraat 17, 1852 Grimbergen-Beigem
Tel: 02 2692066 – Gsm: 0484 979363 – E-mail: danyvanlaethem@telenet.be
Aanvaard als VT

AUDRIT Michel
Rue vieille 55, 4032 Chénée
Tél: 04 3670340 – GSM: 0498 129670 – E-mail: michelaudrit@hotmail.com
Admis VT

BERBEN Bob
Lentelaan 11, 9250 Waasmunster
Tel & fax : 052 462144 – Gsm : 0475 247353 – E-mail : bob.berben@pandora.be
Aanvaard als erelid

DEMAEGT Léon
Avenue de l'Aquilon 7 Bte 11, 1200 Bruxelles
Tél : 02 7630355
Admis VT

SIMEONS Benoît
Chaussée de la grande espinette 20, 1640 RHODE SAINT GENESE
Tél : 02 3583030 – Fax : 02 3585220 - GSM : 0475 468161 – E-mail : european.balloon@pandora.be
Admis membre honoraire

BUYSE Jean-Paul
Bruinstraat 14, 3520 Zonhoven
Tel : 011 813029 – Gsm : 0473 932015 – E-mail : buyse.p@mod.mil.be
Aanvaard als VT

CEUPPENS Bruno
Panoramalaan 16, 3080 Tervuren
Tel: 02 7670750 – E-mail: bceuppens@skynet.be
Aanvaard VT

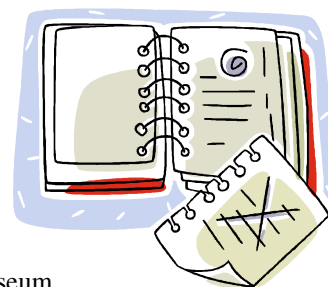
GUIBERT Paul

Route du lion 145, 1420 Braine l'Alleud
Tél : 02 3850086 – GSM : 0477 268692 – E-mail : guibert.paul@tiscali.be
Admis VT

VANDERLINDEN Guy
Steenweg 307, 9810 Eke-Nazareth
Tel : 09 3859210 – Gsm : 0475 228977 – E-mail : guy.vdl@skynet.be
Aanvaard als VT

POSKIN Fernand
Rue du Bon Pasteur 57 Bte 57, 1140 Bruxelles
Tél & fax : 02 2411114 – GSM : 0478 379753 – E-mail : fernand.poskin@swing.be
Admis Act

AGENDA



Mardi 23 mai : inauguration du nouveau stand SABENA au Musée de l'Air et de l'Espace.

Accueil à partir de 1730 heures
Ouverture à 18 heures, suivi d'un verre d'amitié.

Dinsdag 23 mei : opening vernieuwde SABENA-stand in het Lucht- en Ruimtevaartmuseum.

Ontvangst vanaf 1730 uur
Opening om 18 uur, waarna vriendschapsdronk.

.....
Mercredi 14 juin: projection de film à la Maison des Ailes : voir plus loin dans ce magazine.

Woensdag 14 juni : filmprojectie in het Huis der Vleugels : zie verder in dit magazine.

.....
Mercredi 12 juillet: réunion mensuelle au musée de l'Air et de l'Espace. Inscription obligatoire auprès du secrétaire-général pour le lunch : 25 € à payer sur place.

Woensdag 12 juli : maandelijkse vergadering in het Lucht- en Ruimtevaartmuseum. Inschrijving voor de lunch verplicht bij de secretaris-generaal: € 25 ter plaatse te betalen.

.....
Mercredi 9 août: réunion mensuelle à l'aérodrome de Saint-Hubert. Jean Choffray offr un vol en planeur ! Plus de détails dans le magazine de juillet.

Woensdag 9 augustus : maandelijkse vergadering op het vlegveld van Sint-Hubert. Jean Choffray schenkt een vlucht op zweefvliegtuig! Meer bijzonderheden in het magazine van juli.

.....
Dimanche 27 août: cérémonie au Tigelot. Voir le magazine de juillet.

Zondag 27 augustus : plechtigheid in Le Tigelot . Zie het magazine van juli.

.....
Dimanche 17 septembre: cérémonie aux aviateurs polonais à Gent Saint-Denis-Westrem.

Zondag 17 september : plechtigheid voor de gevallen Poolse vliegeniers te Gent Sint-Denijs-Westrem.

A ce jour, nous avons une dizaine d'inscriptions pour l'excursion à Lelystad, dont le programme vous a été présenté dans le bulletin précédent. Il est toujours possible de s'inscrire chez Bill Tersago en versant le montant de 75 euros (tout compris) au compte 335-0135532-69, mais sachez que les places vacantes seront offertes aux associations de style 'aéronautique' et ce à partir de la fin juin.

Nous espérons ainsi pouvoir réaliser ce petit voyage en des conditions plus économiques. Un arrêt supplémentaire à Borgerhout sera prévu (voir le magazine suivant).

Tot op vandaag hebben we een tiental inschrijvingen voor de uitstap naar Lelystad, waarvan u het programma in het vorige bulletin vindt. U kan zich nog altijd inschrijven bij Bill Tersago door het bedrag van € 75 (alles incl.) te storten op rekening 335-0135532-69. Weet echter dat de vrije plaatsen vanaf einde juni worden aangeboden aan andere 'luchtvaart'-verenigingen.

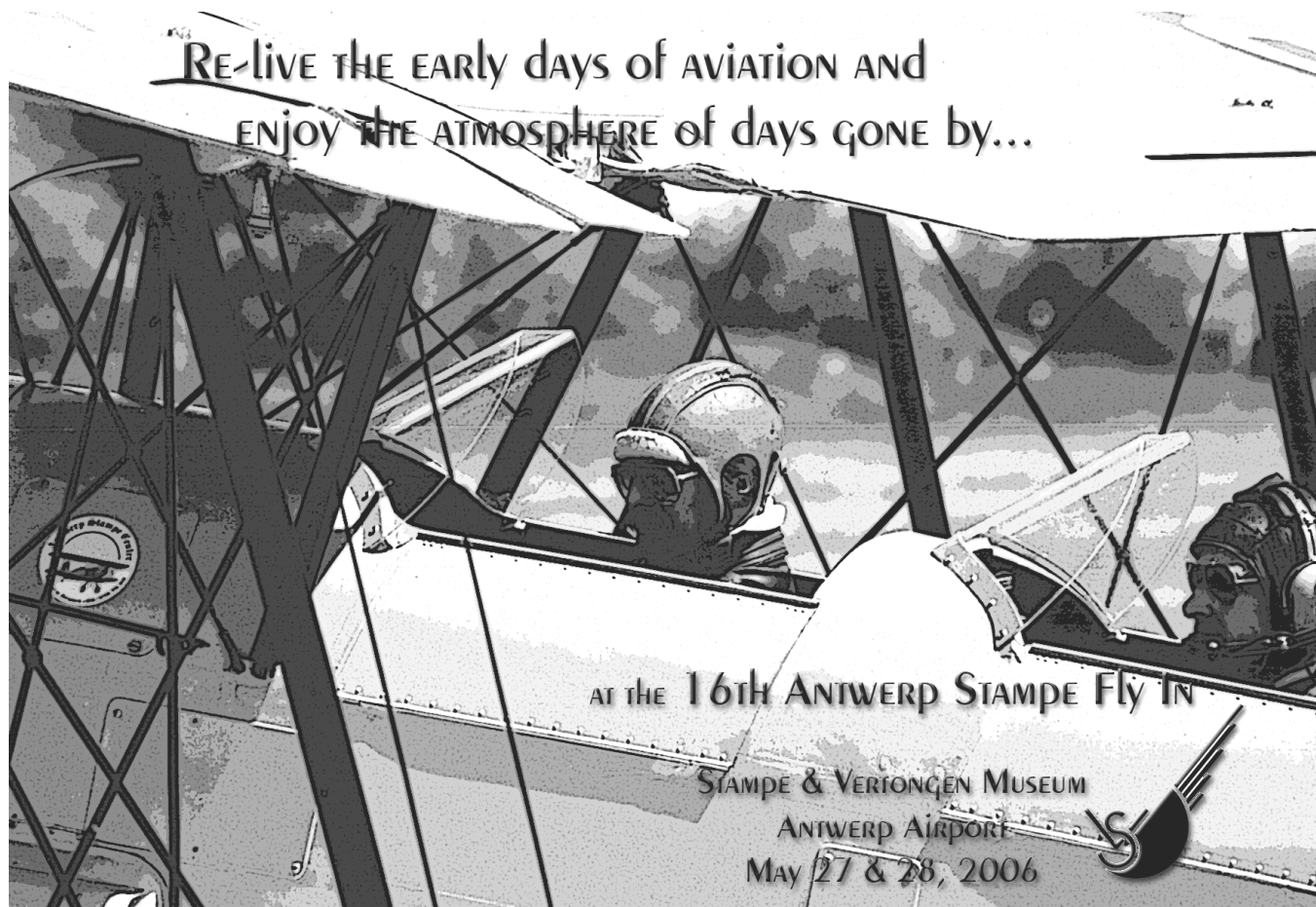
We hopen op die manier deze korte reis op een meer economische manier te kunnen organiseren. Een supplementaire opstapplaats in Borgerhout wordt voorzien (zie hiervoor het volgende magazine).

Le trésorier nous signale que certains membres ne sont (toujours) pas en ordre de cotisation. Si c'était votre cas, veuillez bien régler le montant comme mentionné au verso de la couverture de ce numéro.

Merci d'avance

De penningmeester meldt ons dat sommige leden nog (steeds) niet in regel zijn met hun bijdrage. Is dit voor u het geval, wil u dan het bedrag overschrijven zoals aangegeven op de keerzijde van de kapt van dit magazine?

Met dank.



PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉ- RALE STATUTAIRE DU 25 MARS 2006

ooo

En application de l'article 11 des statuts, les membres effectifs de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'aviation belge, se sont réunis en assemblée générale statutaire le samedi 25 mars 2006 à 11,00 heures dans la salle Léopold de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à 1000 Bruxelles, sur convocation publiée dans le bulletin trimestriel N° 1/2006 du 15 février 2006.

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 11,00 heures par Monsieur Jean Kamers, président, qui prend la parole.

Mesdames et Messieurs, je souhaite la bienvenue aux membres, épouses et amies qui sont toujours nombreux à assister à notre assemblée générale annuelle. Cette année encore nous serons très heureux de remettre 4 diplômes de membre d'honneur, 2 diplômes de 70 ans de brevet aéronautique, 6 diplômes de 60 ans de brevet aéronautique et 11 médailles de 50 ans de brevet aéronautique.

Parmi nos invités nous accueillons :

- Madame Marie-Anne Libert qui représente le président des Vieilles Tiges ;
- Monsieur Camille Montaigu, président de l'Amicale des Vieilles Tiges de l'aviation luxembourgeoises et son épouse ;
- Monsieur Jean-Rodolphe Willi, président de l'association des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse ;
- le Général aviateur Camille Goossens, président de la Maison des Ailes et son épouse ;
- nos fidèles amis du Groupement Delozanne du Nord-Pas-de-Calais, représentés par Messieurs André Delfly et Jean Ruzicka, accompagnés de leurs épouses.
- Le Colonel aviateur Léon Branders, président d'honneur et son épouse.

Se sont excusés :le Général Bertrand de Lacroix de Vaubois, président des Vieilles Tiges, le Général aviateur Marcel Terrasson, président de l'association Les Amis du Musée de l'Air, Monsieur Wolfgang Weinreich, président des Alte Adler et Monsieur Léopold Heimes, membre d'honneur.

Je salue également les représentants des familles Victor Boin, Prosper Cocquyt et Ernest-Oscar Tips qui recevront tout à l'heure le diplôme du Mémorial de l'aviation belge en l'honneur de leur père et grand-père.

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

NOTULEN VAN DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING VAN 25 MAART 2006

ooo

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vzw De "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart op zaterdag 25 maart 2006 om 11.00 uur samen in algemene statutaire vergadering in de zaal Leopold van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te 1000 Brussel. De uitnodiging verscheen in het trimestriële bulletin Nr 1/2006 van 15 februari 2006. Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld en door elk effectief lid getekend bij het aankomen 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 11.00 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 4 diploma's van ereleden, 2 diploma's van 70 jaar, 6 diploma's van 60 jaar en 11 medailles van 50 jaar vliegeniersbrevet te mogen overhandigen.

Onder onze genodigden verwelkomen wij:

- Mevrouw Marie-Anne Libert, vertegenwoordiger van de voorzitter van de Vieilles Tiges;
- De heer Camille Montaigu, voorzitter van de "Amicale des Vieilles Tiges de l'aviation luxembourgeoise" en zijn echtgenote;
- De heer Jean-Rodolphe Willi, voorzitter van de vereniging "Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse";
- Generaal vlieger Camille Goossens, voorzitter van het Huis der Vleugels;
- Onze getrouwe vrienden van de Groep Delozanne, Nord-Pas-de-Calais, vertegenwoordigd door de heer Andre Delfly en Jean Ruzicka en hun echtgenoten;
- Kolonel-vlieger Leon Branders, erevoorzitter en zijn echtgenote.

Hebben zich laten verontschuldigen: Generaal Bertrand de Lacroix de Vaubois, voorzitter van de Vieilles Tiges, Generaal-vlieger Marcel Terrasson, voorzitter van de vereniging De Vrienden van het Luchtvaartmuseum, de heer Wolfgang Weinreich, voorzitter van de Alte Adler en de heer Leopold Heimes, erelid.

Ik begroet ook de aanwezige vertegenwoordigers van de families Victor Boin, Prosper Cocquyt en Ernest-Oscar Tips die straks het diploma van het Gedenkboek van de Belgische luchtvaart van hun vader en grootvader in ontvangst zullen nemen.

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

Sire,

Réunis ce 25 mars 2006 à l'occasion de leur assemblée générale, le président et les membres de la société royale Les Vieilles Tiges de l'aviation belge, expriment à Sa majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement.

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je rappelle les noms des membres décédés au cours de l'exercice 2005 :

S.A. le Prince Antoine de Ligne ;
Georges Deltour
Guy De Rom
Jacques Dôme
Georges Durand
Louis Fontaine
Hubert Mojet
Francis Pacco
Jacques Roeland
Julien Thys
Madame Bocquet
Madame de Coninck
Madame de Fabribeckers de Cortil et Grâce
Madame De Greef
Je vous remercie.

Nous sommes 74 membres effectifs à assister à cette assemblée et nous avons 60 procurations, soit un total de 134 membres présents ou représentés.

Nous ne réunissons pas les 2/3 des membres effectifs nécessaires pour apporter la modification aux statuts dont vous avez pris connaissance dans le bulletin N° 1/2006. En vertu de la loi sur les associations sans but lucratif, une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 12 avril à 15,00 heures à la Maison des Ailes.

Nous serons 140 au banquet.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 19 mars 2005 à votre approbation. Il fut publié dans le bulletin trimestriel N° 2/2005 du 15 mai 2005. N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons, je crois, le considérer comme approuvé.

Je vous rappelle que notre Website est régulièrement mis à jour par le général Cloeckart, vice-président. Il est également l'auteur des photos et documents qui sont projetés au cours de cette séance.

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

Au 31 décembre 2005, nous comptons 460 membres répartis comme le montre la projection soit :

Sire,

Ter gelegenheid van hun algemene vergadering op 25 maart 2006 bieden de voorzitter en de leden van de koninklijke maatschappij de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart aan Zijne Majesteit Koning Albert II, hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan.

Mag ik u vragen te willen rechtstaan gedurende de naamafroeping van onze leden die ons afgelopen dienstjaar ontvielen:

Z.H. Prins Antoine de Ligne
Georges Deltour
Guy De Rom
Jacques Dôme
Georges Durand
Louis Fontaine
Hubert Mojet
Francis Pacco
Jacques Roeland
Julien Thys
Mevrouw Bocquet
Mevrouw de Coninck
Mevrouw de Fabribeckers de Cortil et Grâce
Mevrouw De Greef
Ik dank u.

74 effectieven leden zijn aanwezig en er zijn 60 geldige volmachten ontvange, hetzij een totaal van 134 effectieve en vertegenwoordigde leden.

2/3 van de effectieve leden, die nodig zijn om de statuten aan te passen waarvan u in het bulletin Nr 1/2006 kennis genomen hebt, zijn niet aanwezig. Krachtens de wet op de verenigingen zonder winstoogmerk, zal een buitengewone algemene vergadering georganiseerd worden op woensdag 12 april om 15,00 uur in het Huis der Vleugels.

Wij zullen op het banket met 140 zijn.

Wij moeten nu de notulen van de vorige algemene vergadering van 19 maart 2005 ter goedkeuring voorleggen, gepubliceerd in het bulletin Nr 2/2005 van 15 mei 2005. Gezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd wordt.

Ik herinner er u aan dat onze website regelmatig wordt bijgewerkt door generaal Cloeckart, ondervoorzitter. Hij is tevens de maker van de foto's en documenten die u vandaag worden getoond.

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 aan onze vereniging.
U mag applaudisseren!

Verslag van de secretaris generaal

Op 31 december 2005 waren wij met 460 leden, als volgt verdeeld:

Membres « Vieille Tige »	368
Membres « Actif » :	25
Membres « Adhérents »	49
Veuves de membres :	<u>18</u>
	460

Nous avons perdu 10 membres à la suite de décès et 15 seront proposés à la radiation pour non règlement de la cotisation en 2005. Nous avons aussi fait 26 nouveaux membres. Donc gain d'un membre.

Je vous rappelle que notre lunch mensuel a lieu le deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes.

Nous avons fait un effort pour améliorer la présentation de notre bulletin trimestriel. Dès le prochain numéro, soit le 15 mai, il s'appellera « VTB Magazine » avec chaque fois une photo en couverture qui sera renforcée.

Pour ce qui concerne les prochaines activités :

- le 11 mai nous serons comme chaque année à Vroenhoven pour la cérémonie du souvenir à la mémoire des pilotes et observateurs qui perdirent la vie le 11 mai 1940 ;
- le 14 juin, le film « Rendez-vous with Freedom » qui rend hommage à la Résistance et plus spécialement aux différents réseaux d'évasion pendant la dernière guerre, sera projeté à la maison des Ailes après le lunch mensuel par Monsieur Walter Verstraeten, l'un des coproducteurs.
Vous lirez plus de détails sur ce sujet dans votre magazine du 15 mai. J'attire votre attention que l'inscription pour le lunch est obligatoire.
- Le 12 juillet, le lunch mensuel sera organisé au Musée de l'Air. C'est devenu une tradition.
- Le 9 août, la réunion mensuelle sera organisée à l'aérodrome de St Hubert où nous serons très probablement rejoints par nos amis luxembourgeois.
- Enfin le 27 septembre, nous visiterons l'Aviodrome de Lelystad en Hollande.

Merci pour votre attention. Je passe maintenant la parole au trésorier.

Rapport du trésorier

BILAN 2005

Actif – Actief (€)

Actifs circulants – Vlottende activa

Stock boutique/Boetiek 6.786,33

Créances – Tegoeden

Beschikbaar/Disponibles

Fortis : Compte épargne/Spaarrekening 13.349,89

Rekening courant/Zichtrekening 4.077,46

Caisse/Kas: 338,53

Comptes de régularisation/Doorlopende rekeningen

Charge à reporter 1.812,00

Total/Totaal (€): 25.687,22

Leden “Vieille Tige”	368
Leden “Actief”	25
Aangesloten leden:	49
Weduwen van leden:	<u>18</u>
	460

Wij hebben 10 leden verloren door overlijden en 15 zullen voorgesteld worden voor schrapping wegens niet-betaling van de bijdrage in 2005. Wij hebben ook 26 nieuwe leden gemaakt. Dus winst van 1 lid.

Ik herinner er u aan dat onze maandelijks lunch de tweede woensdag van de maand plaatsheeft in het Huis der Vleugels. Om het trimestrieel bulletin op te smukken, krijgt het vanaf het volgende nummer (dat van 15 mei) de naam “VTB Magazine”, met telkens een cover foto op steviger papier dan nu.

Voor wat betreft onze volgende activiteiten:

- Zoals ieder jaar op 11 mei, zullen wij in Vroenhoven zijn voor de plechtige herinnering ter nagedachtenis van piloten en waarnemers die hun leven verloren op 11 mei 1940;
- Op 14 juni zal de film “Rendez-vous with Freedom” vertoond worden, die eer brengt aan de Weerstand en meer speciaal aan de verschillende ontsnappingsnetten van de laatste oorlog, getoond worden in het Huis der Vleugels, na de maandelijks lunch, door de heer Walter Verstraeten, coproducer. Meer details over dit onderwerp in het bulletin van 15 mei. Noteer dat inschrijven verplicht is voor de lunch.
- Op 12 juli heeft de maandelijks lunch plaats in het Luchtvaartmuseum. Het wordt een traditie.
- Op 9 augustus heeft de maandelijks vergadering plaats op het vliegveld van St Hubert, waar naar alle waarschijnlijkheid onze Luxemburgse vrienden ons vervoegen.
- En op 27 september, bezoek we Aviodrome Lelystad in Nederland.

Dank u voor uw aandacht. Ik geef nu het woord aan onze penningmeester.

Verslag van de penningmeester

BALANS 2005

Passief – Passif (€)

Eigen middelen/Fonds propres 15.553,83

Saldo/Boni 2.469,70

Te ontvangen facturen/Factures à recevoir 50,00

Overlopende rekeningen/Comptes de régularisation

Ereperk/Pelouse d'honneur 538,00

Over te dragen inkomsten/Produits à reporter 187,89

Bijdragen/Cotisations 2005 5.387,00

Bijdragen HdV/Cotisations MdA : 1.500,00

Totaal/Total (€) : 25.687,22

COMPTE DES RÉSULTATS 2005**RESULTATENREKENING 2005**

Charges – Uitgaven	
Conférences/Conferenties	,00
Affiliation à d'autres associations/ Lidgeld andere verenigingen :	60,00
Achats boutique/Aankoop boetiek	2.926,46
Assemblée générale & Banquet	
Algemene vergadering & Banket :	8.691,77
Nieuwpoort :	2.999,00
Frais secrétariat/Onkosten secretariaat:	711,82
Frais trésorerie/Onkosten penningm.	46,71
Publicité/Publiciteit	150,00
Bulletin trimestriel/Trimestrieel bulletin	2.797,08
Fleurs/Bloemen :	1.239,50
Assurance RC/Verzekering BA	163,88
Frais bancaires/Bankkosten	47,60
Cadeaux & Invitations	
Representatie & Receptie :	768,23
Charges exceptionnelles/Uitzonderlijke Lasten:	,00
Boni à reporter/Over te dragen saldo:	<u>2.469,70</u>
Total/Totaal (€):	23.071,75

Inkomsten – Produits	
Lidgelden/Cotisations	9.147,00
Verkoop boetiek/Vente boutique	2.506,03
Jaarlijks banket/Banquet annuel	7.695,00
Nieuwpoort	2.940,00
Bankintresten/Intérêts bancaires	224,74
Giftes & Uitzonderlijke inkomsten	
Dons & Produits exceptionnels	40,35
Autres produits exceptionnels	518,63
Totaal/Total (€):	23.071,75

BUDGET 2006**Recettes/Inkomsten**

Cotisations/Lidgelden	9.280,00
Vente boutique/Verkoop boetiek	750,00
Produits financiers/Financiële opbrengsten	225,00
Produits exceptionnels & Dons	
Uitzonderlijke opbrengste & Giftes	150,00
Total/Totaal (€):	10.405,00

BUDGET 2006**Uitgaven/Dépenses**

Conférences & Diverses activiteiten Conférences & Activités diverses	400,00
Lidgeld andere verenigingen	
Cotisation autres associations	75,00
Aankoop boetiek/Achat boutique	1.000,00
Algemene vergadering & Banket	
Assemblée générale & Banquet	1.500,00
Onkosten secretariaat/Frais secrétariat	1.300,00
Onkosten penningmeester/Frais trésorier	250,00
Publicité/Publicité	250,00
Trimestrieel bulletin/Bulletin trimestriel	3.250,00
Bloemen/Fleurs	1.000,00
Verzekering BA/Assurance RC	170,00
Financiële onkosten/Charges financières	60,00
Representatie & Recepties	
Représentation & Réceptions	750,00
Fonds monumenten/monuments	250,00
Allerlei/Divers	<u>150,00</u>
Totaal/Total(€) :	10.405,00

Radiation de membres

Les membres suivants sont radiés pour non règlement de la cotisation en 2005, avec l'approbation de l'assemblée: ALBOS Nicolas, CLAEYS Paul, DALCQ Jean-Marie, DEBACKER Léon, DENIS de PELGRIMS de BIGARD Chantal, FRANCOIS Robert, GILSON Jean-Pierre, HOFMANS Willy, JANSSENS August, JORION Aloïs, MONNOYER de GALLAND de CARNIÈRES Philippe, MOUZON Pol, PREUDHOMME Albert, SCHELLEKENS Jean-Pierre et SONCK Jean-Pierre.

Schrapping van leden

Met toestemming van de vergadering zijn volgende leden geschrapt wegens niet-betaling van de bijdrage in 2005: ALBOS Nicolas, CLAEYS Paul, DALCQ Jean-Marie, DEBACKER Léon, DENIS de PELGRIMS de BIGARD Chantal, FRANCOIS Robert, GILSON Jean-Pierre, HOFMANS Willy, JANSSENS August, JORION Aloïs, MONNOYER de GALLAND de CARNIERES Philippe, MOUZON Pol, PREUDHOMME Albert, SCHELLEKENS Jean-Pierre et SONCK Jean-Pierre.

Rapport des commissaires aux comptes

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

Nomination de deux contrôleurs aux comptes pour l'exercice 2006

MM. Claude BUISSERET et Xavier JANSSENS acceptent de poursuivre leur mission et l'assemblée donne son accord.

Nomination de deux contrôleurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2006

MM. Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY acceptent également de poursuivre leur mission et l'assemblée donne son accord.

Election d'administrateurs

La candidature de Monsieur Dany CABOOTER, 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. André DILLIEN, Jean-Pierre HERINCKX, Paul JOUREZ, Jean KAMERS, Wilfried TERSAGO et Guido WUYTS, administrateurs sortants et rééligibles sont proposées à l'assemblée qui accepte.

Nomination de membres d'honneur

Monsieur Jean KAMERS, président, remet à Monsieur Jean-Rodolphe WILLI, président de l'association « Les Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse » le diplôme de membre d'honneur.

Ce diplôme est également attribué à :

Colonel aviateur Frank DE WINNE, deuxième astronaute belge et à MM. Bob BERBEN et Benoît SIMÉONS vainqueurs de la Coupe Gordon Bennett 2005.

Mémorial de l'aviation belge

Le président remet, en compagnie des parrains, un extrait du Mémorial de l'aviation belge au petit-fils de Victor BOIN et au fils de Prosper COCQUYT et de Ernest-Oscar TIPS.

Le président demande les applaudissements de l'assemblée pour honorer la mémoire de ces éminents personnages et rappelle que le document officiel a pu être consulté avant l'assemblée et sera à la disposition des membres durant le banquet.

Diplômes et médailles de brevet aéronautique

Le diplôme de 70 ans de brevet aéronautique est attribué à Georges JASPIS et Gérard VERMANDER.

Le diplôme de 60 ans de brevet aéronautique est attribué à Madame Cécile HEEMS, Messieurs Eric BOUZIN, Georges de CONINCK, Guy GUERRA, Jean LAUWERS et Gérard TRÉMERIE.

Verslag van de rekeningencommissarissen

Uit het verslag van de rekeningencommissarissen, de heren Claude BUISSERET en Xavier JANSSENS, blijkt dat de door de penningmeester voorgelegde cijfers overeenstemmen met de werkelijkheid. Bijgevolg vraagt de voorzitter aan de vergadering de financiële situatie goed te keuren en de controleurs en de bestuursraad te ontheffen van hun opdracht. Akkoord van de vergadering.

Benoeming van twee rekeningencommissarissen voor het boekjaar 2006

De heren Claude BUISSERET en Xavier JANSSENS aanvaarden de voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 2006, met toestemming van de vergadering.

Benoeming van twee vervangers rekeningencommissarissen voor het boekjaar 2006

De heren Pierre DEBOURSE en Thierry TOURNAY zijn hun vervangers, met de toestemming van de vergadering.

Verkiezing van bestuurders

De kandidatuur van de heer Danny CABOOTER, enige kandidaat voor de functie van bestuurder, wordt voorgesteld en door de meerderheid van de vergadering met handopsteking aanvaard.

De heren Andre DILLIEN, Jean-Pierre HERINCKX, Paul JOUREZ, Jean KAMERS, Wilfried TERSAGO en Guido WUYTS, uittredende en herkiesbare bestuurders worden door de meerderheid van de vergadering met handopsteking aanvaard.

Benoeming van ereleden

De heer Jean KAMERS, overhandigt het diploma van erelid aan de heer Jean-Rodolphe WILLI, voorzitter van de vereniging "Les Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse".

Dit diploma wordt ook toegekend aan: kolonel-vlieger Frank DE WINNE, tweede Belgische astronaut en aan de heren Bob BERBEN en Benoît SIMÉONS, winnaars van de Gordon Bennett-Beker 2005.

Gedenkboek van de Belgische luchtvaart

In gezelschap van de peters, overhandigt de voorzitter een uittreksel van het Gedenkboek van de Belgische luchtvaart aan de kleinzoon van Victor BOIN en aan de zonen van Proper COCQUYT en Ernest-Oscar TIPS.

De voorzitter vraag applaus om de gedachte aan deze eminente personen te huldigen en herinnert eraan dat het officiële document kan geraadpleegd worden vóór de vergadering en gedurende het banquet ter inzage ligt.

Diploma's en medailles van luchtvaartbrevet

Het diploma van 70 jaar luchtvaartbrevet wordt toegekend aan Georges JASPIS en Gérard VERMANDER.

Het diploma van 60 jaar luchtvaartbrevet wordt toegekend aan mevrouw Cécile HEEMS, de heren Eric BOUZIN, Georges de CONINCK, Guy GUERRA, Jean LAUWERS en Gerard TREMERIE.

La médaille de 50 ans de brevet aéronautique est attribuée à : Marc ALAERTS, Yvan DELMOTTE, Jean-Claude DISPAUX, Thierry GRISARD de la ROCHETTE, Odette HOUYOUX, Xavier JANSSENS, Jean-Pierre STANER, Thierry TOURNAY, Leon VAN DEN BON, Pierre VAN DEN BOSSCHE et Pierre VERMOESEN

Clôture

Etant donné qu'il n'y a ni questions ni remarques, le président lève la séance à 12,00 heures et invite l'assemblée à l'apéritif au 27^{ème} étage « Plein Ciel ». Il signale aux personnes qui ne participent pas au banquet que le vestiaire a été transféré à cet étage.

ooo

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 12 AVRIL 2006

Le quorum des membres présents et représentés n'ayant pas été atteint à l'assemblée générale statutaire qui s'est tenue le 25 mars 2006 pour approuver la modification aux statuts dont faisait mention la convocation, une assemblée générale extraordinaire a été organisée le 12 avril au siège de l'association, 1 rue Montoyer à 1000 Bruxelles, conformément à l'article 8 de la loi sur les associations sans but lucratif.

Une feuille de présence est signée à l'entrée par les membres effectifs entrant en séance. Elle est ouverte à 15,00 heures par Monsieur Jean Kamers, président, qui rappelle la modification proposée. Elle est approuvée à la majorité des membres.

La modification est la suivante :

- a. Le titre VIII devient :
« Pelouse d'honneur des aviateurs au cimetière de Bruxelles »
L'article 34 devient :
Soucieux d'assurer la pérennité de l'œuvre, le dernier survivant du comité exécutif qui créa la pelouse d'honneur des aviateurs tombés glorieusement durant la guerre 1940-1945 et inhumés au cimetière de Bruxelles, transféra ses compétences au président en exercice de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'aviation belge. Aujourd'hui, outre le président cité, le comité comprend le président de la Fédération des Anciens de la Royal Air Force et de la South African Air Force et le secrétaire de l'ASBL les Vieilles Tiges de l'aviation belge. Le comité veille également à la conservation de sites et monuments élevés à la gloire de l'aviation et à la mémoire d'aviateurs

De medaille van 50 jaar luchtvaartbrevet wordt toegekend aan : Marc ALAERTS, Yvan DELMOTTE, Jean-Claude DISPAUX, Thierry GRISARD de la ROCHETTE, Odette HOUYOUX, Xavier JANSSENS, Jean-Pierre STANER, Thierry TOURNAY, Leon VAN DEN BON, Pierre VAN DEN BOSSCHE en Pierre VERMOESEN

Afsluiting

Gezien er geen vragen of opmerkingen zijn, sluit de voorzitter de zitting om 12.00 uur en nodigt hij de deelnemers uit voor het aperitief op de 27ste verdieping « Plein Ciel ». Hij signaleert de personen die niet deelnemen aan het banket dat de vestiaire naar die verdieping overgebracht werd.

ooo

NOTULEN VAN DE BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING VAN 12 APRIL 2006

Omdat het quorum van de aanwezige en vertegenwoordigde leden niet werd bereikt op de algemene statutaire vergadering van 25 maart 2006 met als doel de wijziging aan de statuten goed te keuren en zoals vermeld op de oproeping, wordt een buitengewone algemene vergadering gehouden op 12 april 2006 in de zetel van de vereniging, 1 Montoyerstraat te 1000 Brussel, conform artikel 8 van de wet op de verenigingen zonder winstoogmerk. Een aanwezigheidsblad wordt door de effectieve leden in zitting getekend bij de ingang. Ze wordt om 15.00 uur geopend door de heer Jean Kamers, voorzitter, die de voorgestelde wijziging aanhaalt. Ze wordt goedgekeurd door de meerderheid van de leden. De wijziging is de volgende:

- a. Titel VIII wordt: "Ereperk der vliegeniers op de begraafplaats van Brussel"
Artikel 34 wordt:
Met de bezorgdheid om het werk voort te zetten, heeft de laatste overlevende van het uitvoerend comité dat het ereperk opgericht had voor de vliegeniers die roemrijk waren gesneuveld tijdens de oorlog 1940-1945 en begraven op het kerkhof van Brussel, zijn bevoegdheden overgedragen aan de voorzitter in functie van de vzw de "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart. Naast genoemde voorzitter omvat het comité de voorzitter van de Federatie van Oudgedienden van de Royal Air Force en van de South African Air Force en de secretaris van de vzw de "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart. Het comité waakt tevens over het behoud van sites en monumenten die zijn opgericht voor de glorie van de luchtvaart en ter herinneringen aan de vliegeniers.

Les fonds que ce comité pourrait récolter seront réservés exclusivement à des prestations qui relèvent uniquement de ses activités et ne pourront en aucun cas servir à payer des services ou des travaux d'entretien incombant à l'Etat Fédéral, aux Régions, aux Provinces ou aux Communes pour l'entretien de ces sites et monuments.

- b. Le titre « Dispositions diverses » devient le Titre IX.
- c. La numérotation des articles est modifiée comme suit :
34 en 35 ; 35 en 36 ; 36 en 37 ; 37 en 38, 38 en 39 et 39 en 40.

Le président lève la séance à 15,45 heures.

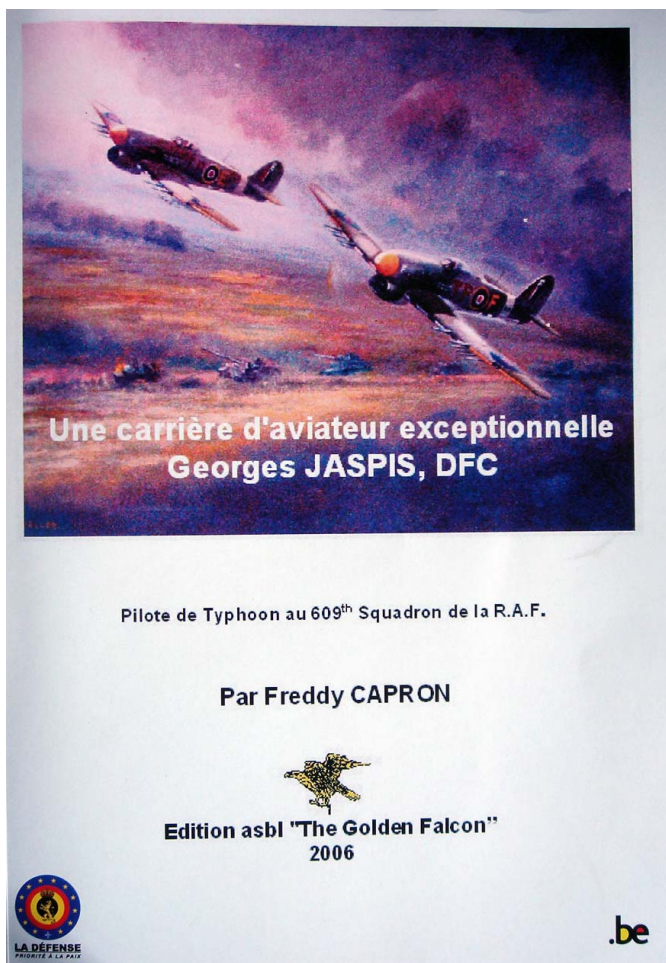
De fondsen die dit comité zou kunnen inzamelen, zijn uitsluitend voorbehouden voor prestaties die binnen zijn activiteiten vallen; ze kunnen helemaal niet dienen voor betaling van onderhoudsdiensten of -werken die vallen onder de Federale Staat, de Gewesten, de provincies of de Gemeenten en die als doel het onderhoud van die sites en monumenten hebben.

- b. De titel "Verschillende schikkingen" wordt Titel IX.
- c. De hernummering van de artikels is dan als volgt:
34 in 35; 35 in 36; 36 in 37; 37 in 38; 38 in 39 en 39 in 40.

De voorzitter sluit de zitting om 15.45 uur.

Nouveau livre

Nieuw boek



Freddy Capron vient de réaliser un ouvrage sur la carrière de Georges Jaspis, DFC. Cet ouvrage de 106 pages au format A4 peut s'obtenir en versant 14 € (10 € + 4 € de frais postaux) au compte bancaire suivant: 800-2283297-92 du The Golden Falcon, C/O Adjt Chef e.r. L. Van de Velde. Pour tout renseignement, l'intéressé peut être contacté au N°: 02-653 08 17.

Freddy Capron heeft zonet een nieuw werk uitgebracht over de loopbaan van Georges Jaspis, DFC. Dit werk van 106 pagina's A4 kan worden verkregen door overschrijven van € 14 (€ 10 + € 4 portkosten) op volgende bankrekening: 800-2283297-92 van The Golden Falcon, C/O Adjt Chef b.d. L. Van de Velde. Voor alle bijkomende inlichtingen kan u de betrokkene bereiken op telefoonnummer 02 653 08 17.

Par une chaude après-midi du mois d'août 1941, Andrée De Jongh, dite « Dédée », entrait dans le bureau du consulat britannique de Bilbao. Elle venait tout droit de Bruxelles et avait accompli un exploit que personne ne croyait possible. Elle avait amené deux Belges qui voulaient se battre pour les Alliés et un soldat écossais, rescapé de Dunkerque. Le consul, incrédule au départ, en référa néanmoins à ses supérieurs et trois semaines plus tard, un membre de l'ambassade britannique à Madrid vint à Bilbao et donna le feu vert. Andrée De Jongh rentra à Bruxelles et c'est ainsi que fut créée ce qui allait devenir la plus importante ligne d'évasion appelée par la suite le réseau « Comète ». Pendant les trois années de son existence, 750 aviateurs alliés abattus au-dessus de la Belgique, de la Hollande et de la Allemagne, purent rejoindre la Grande-Bretagne. Arrêtée le 15 janvier 1943 alors qu'elle attendait la nuit dans une ferme à Urugne pour passer les Pyrénées, Andrée De Jongh fut transférée à la prison de St Gilles à Bruxelles puis dans un camp de concentration en Allemagne. Après la guerre, les Britanniques lui montrèrent une grande reconnaissance et lui octroyèrent la « George Medal », la plus haute décoration qui puisse être décernée à un civil.

Le 14 juin prochain,

Le film : « *Rendez-vous with Freedom* » qui se veut être un hommage à la résistance et plus spécialement aux différents réseaux d'évasions, sera projeté à la Maison des Ailes après le lunch mensuel par Walter Verstraeten, co-producteur du film.

L'article ci-après décrit en détail l'histoire de ce documentaire et son contenu.

Prix du lunch : 30,00 EUR à payer sur place.

Inscription obligatoire chez le trésorier :

Alex PEELAERS

Tél : 014 547 063

Email : alex.peelaers@pandora.be

Op een warme namiddag in augustus 1941 stapte Andrée De Jongh, bijgenaamd « Dédée » het bureau binnenvan het Britse consulaat in Bilbao. Ze kwam recht uit Brussel en had net iets gepresteerd wat niemand mogelijk achtte. Ze had twee Belgen meegebracht die met de Geallieerden wilden strijden, samen met een uit Duinkerken ontkomen Schotse soldaat. De consul die het eerst niet wou geloven, sprak er met zijn oversten over. Drie weken later kwam een lid van de Britse ambassade in Madrid naar Bolbo en gaf het groene licht. Andrée De Jongh keerde terug naar Brussel en zo ontstond wat nadien de grootste ontsnappingsroute zou worden: « Comète ». In zijn driejaarlijks bestaan konden 750 geallieerde vliegeniers die waren neergehaald boven Nederland, België en Duitsland, terugkeren naar Groot-Brittannië.

Andrée De Jongh werd op 15 januari 1943 aangehouden toen ze de nacht afwachtte in een boerderij in Urugne om de Pyreneeën over te steken. Ze werd overgebracht naar de gevangenis van Sint-Gillis in Brussel, vervolgens naar een concentratiekamp in Duitsland. Na de oorlog bewezen de Britten haar de grootste eer door haar de « George Medal » toe te kennen, de hoogste onderscheiding die aan een burger kon worden verleend .

Komende 14 juni,

De film « *Rendez-vous with Freedom* » die een eerbetoon wil zijn aan de weerstand en vooral aan de diverse ontsnappingsnetwerken, zal door coproducer Walter Verstraeten na de maandelijks lunch worden vertoond in het Huis der Vleugels.

Het artikel hierna beschrijft in detail de geschiedenis van deze documentaire en zijn inhoud.

Prijs van de lunch : 30,00 euro ter plaatse te betalen.

Verplichte inschrijving bij de penningmeester :

Alex PEELAERS

Tel : 014 547 063

E-mail : alex.peelaers@pandora.be

RENDEZ-VOUS WITH FREEDOM

A true story of escape, evasion and remembrance

This educational, historically significant documentary springs from the courage and sacrifices of Belgium's working class citizens – men, women and teenagers – who fought Nazi oppression during WWII. The experiences of downed U.S. P-47 fighter pilot Bill Grosvenor (now 85 years old and a resident of Abilene, Texas) provide the documentary's narrative thread. Because of the selfless acts of his rescuers in the Belgian Resistance, Bill stayed one step ahead of the Gestapo for seven months in 1943 and 1944, until his eventual arrest and incarceration in a brutal Nazi prison in Brussels. After nearly sixty years of silence, surviving Resistance fighters have come forward to reunite with the pilot and share their stories for the benefit of current and future generations.

This film hopes to glean insight into the motivation – ethical, spiritual, and ideological – that propels one stranger to help another in the name of freedom, despite the risk to his or her own life and everything dear. As unexpectedly as Grosvenor and his helpers were snared by the Gestapo in an early morning safehouse raid. *Rendez-vous with Freedom* transports the viewer to another place and time with a universal message about selfless and courage in the face of extreme danger and, on an even more transcendent level, the power of the human spirit.

Producers of the film include Austin David Grosvenor (son of Bill), Ramona Kelly, Walter Verstraeten, Mat Hames, Beth Hames and Wilson Waggoner. The film was directed and edited by Mat Hames, who also wrote the screenplay.

The film sets the stage by introducing the viewer to Bill Grosvenor and his wife, Doris, in the intimacy of their home in Abilene. We see Bill sweeping the sidewalk that leads to his pristine front porch. In this middle-American setting, Bill and Doris could be just another elderly couple. In a voice-over, however, and in the first of his on-camera interview testimony, Bill alludes that his story is far from ordinary: as he tends his yard, he remembers seeing “a woman sweeping outside my prison window in Brussels” and recalls how he would have given anything to “be out there, just sweeping the streets”.



Other than a handful of books written immediately after the war and in the past few decades, little documentation exists about the human sacrifices made by these uncommonly brave individuals.

To the surprise and relief of the viewer, the film's structure provides periodic respites from this sense of impending doom. At moments when least expected, the film whisks the viewer from the past to the present. Witness: after Bill explains how he bailed out just 500 feet above ground, he pauses and reflects that he thought he would never return to Belgium after he finally made it out of the country in 1944. The scene dissolves to the sound of a plane touching down, and Bill and his family emerge in the terminal of the Brussels

airport, set to retrace the steps he took in 1943.

They visit the meadows where his P-47 burst into flames, and the camera captures the spontaneous, heartfelt emotions of the pilot, who finally allows himself to remember what happened during the war. Unbeknownst to the viewer until the final moments of the film, Bill even witnesses the excavation of his fighter plane, an event that eerily mirrors how this story surfaced after six decades of suppression.

airport, set to retrace the steps he took in 1943. They visit the meadows where his P-47 burst into flames, and the camera captures the spontaneous, heartfelt emotions of the pilot, who finally allows himself to remember what happened during the war. Unbeknownst to the viewer until the final moments of the film, Bill even witnesses the excavation of his fighter plane, an event that eerily mirrors how this story surfaced after six decades of suppression.

The film guides the viewer through pivotal moments of Bill's time with the Belgian Resistance, through his arrest, his incarceration, and his ultimate escape from Nazi prison train, just as Belgium was liberated by the British 2nd Army. Members of the Resistance bring the story to closure with their own lives and the lives of those they loved for the sake of a cause, a belief, a set of principles by which they lived. By doing so, the film becomes a great tribute to all those who risked and gave their lives for our freedom.

The film guides the viewer through pivotal moments of Bill's time with the Belgian Resistance, through his arrest, his incarceration, and his ultimate escape from Nazi prison train, just as Belgium was liberated by the British 2nd Army. Members of the Resistance bring the story to closure with their own lives and the lives of those they loved for the sake of a cause, a belief, a set of principles by which they lived. By doing so, the film becomes a great tribute to all those who risked and gave their lives for our freedom.

The film guides the viewer through pivotal moments of Bill's time with the Belgian Resistance, through his arrest, his incarceration, and his ultimate escape from Nazi prison train, just as Belgium was liberated by the British 2nd Army. Members of the Resistance bring the story to closure with their own lives and the lives of those they loved for the sake of a cause, a belief, a set of principles by which they lived. By doing so, the film becomes a great tribute to all those who risked and gave their lives for our freedom.

The film guides the viewer through pivotal moments of Bill's time with the Belgian Resistance, through his arrest, his incarceration, and his ultimate escape from Nazi prison train, just as Belgium was liberated by the British 2nd Army. Members of the Resistance bring the story to closure with their own lives and the lives of those they loved for the sake of a cause, a belief, a set of principles by which they lived. By doing so, the film becomes a great tribute to all those who risked and gave their lives for our freedom.

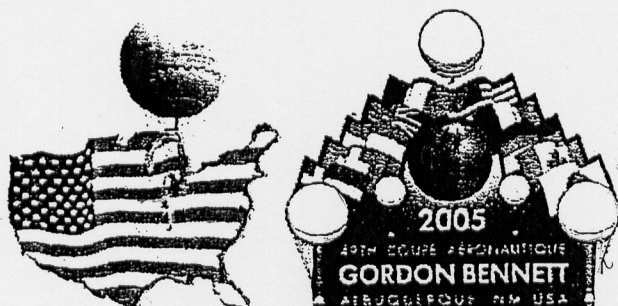
Message d'un de nos membres :

Parmi les 'jubilaires' à notre Assemblée Générale, Eric Bouzin s'est senti quelque peu 'gêné' vis-à-vis d'autres jubilaires, notamment en ce qui concerne l'ampleur de la mention pour ses 60 ans de brevet. Il nous prie de publier ce paragraphe :

Mededeling van een van onze leden :

Onder de 'gehuldigden' tijdens de Algemene Vergadering heeft Eric Bouzin zich wat 'verveeld' gevoeld t.o.v. andere jubilarissen, vooral dan wat betreft de omvang van de vermelding voor zijn 60 jaar brevet. Hij vraagt ons om volgende inlassing te publiceren:

“Eric Bouzin, prie les VTB de le pardonner pour le texte faussement prétentieux, hors de toute proportion, paru dans l'annexe “Bienvenue” accompagnant les brevets. Lors de la rédaction, il ne s'est pas rendu compte qu'une page aurait largement suffi au récit de sa carrière. ”



Het verhaal van ons onvergetelijk avontuur

Door Bob Berben

Het begin van dit verhaal ligt in Château d'Oex tijdens de meeting dit jaar in januari. Benoît maakt er kennis met Troy en Tami Bradley, een, Amerikaans zeer vriendelijk sportief koppel met uitzonderlijke balloner-
varing. Troy heeft momenteel 48 wereldrecords met gasballon op zijn naam (moet er nog zand zijn?). Enkele dagen later ben ik ook in Zwitserland en mag het enorm aangename voorstel vernemen dat Troy zijn gasballon aan ons wil lenen voor de Gordon Bennett Race dit jaar in Albuquerque. Wauw! Dit is een droomvoorstel. Niet alleen kostenbesparend, maar Troy wil ons volledig helpen met crew, headquarters, chase vehicle, zijn know how etc ... eigenlijk te mooi om waar te zijn. Dit impliceert wel een Amerikaanse gelijkstelling van onze vergunning, maar dat nemen we er graag bij.

De uitnodigingen voor de Gordon Bennett worden verstuurd en we schrijven ons in met de gasballon N6326T, een 880 m³ Padelt.

Heel veel technisch voorbereiden kunnen we niet echt, want we zullen moeten wachten om de mand te arrangeren naar ons goesting (verkozen als mooiste Nederlands woord) als we ginder zijn. Foto's van de mand geven enkel letterlijk en figuurlijk een "lichte" indruk. Gelukkig beginnen we op tijd aan de "acceptance-file" voor onze vergunning, want sinds de evenementen van 2001 is er wel veel veranderd en alles wordt gecheckt. Na twee maanden vernemen we dat we geen terroristen zijn. Dat is toch al een geruststelling want het feit dat ik drie jaar in Algerije als piloot gewerkt en gewoon heb is redelijk verdacht.

Al het nodige materiaal wordt gewikt en gewogen en meegegeven met de Belgica 2. Bedankt aan het ganse team van Ronny en Luc voor de altijd goede samenwerking op alle gebied en de goede ambiance.

Het is al vlug eind augustus en ons Belgisch weer is zo goed dat de warmeluchtpannen van het dak gevlogen worden, met bijna geen tijd die nog overschiet om echte voorbereidingen te doen. Dus iets filosofische aanpakken en gewoon op tijd naar ginder gaan in vakantiestemming.

Op maandagmorgen 26 september nemen we de trein vanuit Dendermonde naar Chiconville-Airport.

49th Coupe Aéronautique Gordon Bennett

Albuquerque N.M. USA

From the Newsletter of the Royal Belgian Balloon Federation

Le vol d'une vie!

Par Benoît Siméons

Le but de la Coupe internationale Gordon Bennett (GB) est d'effectuer la plus grande distance possible sans escale avec un ballon à gaz d'une capacité maximum de 1050 m³ rempli d'hélium ou d'hydrogène.

Cette année, la Gordon Bennett est abordée d'une manière originale par notre équipe. Troy Bradley, qui a 48 records mondiaux à son actif, que nous avons eu la chance de rencontrer à Château d'Oex, a la gentillesse de mettre à notre disposition un ballon. Cela nous évite une énorme infrastructure et nous facilite grandement la tâche.

Pas le temps de faire de préparation physique, ni de maigrir, la saison est trop chargée et finalement nous partons fatigués mais relax. Le niveau de risque pris par les équipages gagnants l'année passée nous a portés à réfléchir.

Le voyage se passe sans problème et nous arrivons une semaine avant la compétition à Albuquerque au Nouveau Mexique. Ce répit nous permet de nous remettre du décalage horaire et de préparer la nacelle du ballon ultra léger de type « Padelt » de 880 m³ que nous n'avons encore jamais vu. Pour la petite histoire, ni Bob ni moi n'avons encore piloté un ballon de ce type. Comme le ballon est immatriculé aux USA, nous devons obtenir une équivalence de licence, ce qui n'est pas si simple. La FAA (Federal Aviation Authority) est plus que coopérative, mais les checks sont tout de même nécessaires. C'est notre troisième participation, nous sommes un peu les novices de cette compétition, mais comme d'habitude, nous ferons de notre mieux, pas de doute à ce sujet.

Troy est vraiment super et la préparation se passe bien. La météo est plus que bizarre à Albuquerque, orage, vent, instabilité sont au rendez-vous. Tout ce qui tombe maintenant ne tombera pas samedi ...

Les briefings de compétition se passent sans problème. Les vents semblent prometteurs en vitesse, mais nous allons (comme presque à l'habitude) vers un front orageux.

Dat was lang geleden dat ik nog eens door die magnifiek aangename voorsteden van Brussel kon sporen!

Na een lange vermoeiende reis met het nodige uitkleeden en poederchecken van laptops en andere onaangename security-check praktijken komen we in het balloonmekka aan.

We worden aangenaam verrast door een kleine tentoonstelling van de Gordon geschiedenis in de aankomsthal van de luchthaven. De 6 kristallen ballons van Tsjechische makelij met Amerikaanse kleursmaak voor de eerste 3 teams blinken in de gepantserde vitrinekast.

We rijden naar ten huize Bradley en worden vriendelijk ontvangen en bekeken al direct onze nieuwe kleine living waar we zo ver mogelijk mee hopen te varen. Het contrast van deze super light versie is groot met alle andere heavy-big-xxl spullen die in de Amerikaanse maatschappij ter consumptie worden aangeboden. Eerst eens goed gedecalleerd uitslapen en dan begint de job om de mand volledig uit te rusten. Colson bandjes, velcro, tape en ijzerdraad doen wonderen en "klaar is kees", Guy doorkruist gans Albuquerque om allerhande materiaal te vinden.

Gezien we toch eerst de enveloppe wilden zien hebben we in de workshop van Gary, onder zwaar onweer, ons beestje uitgepakt en de fast deflation port losgemaakt en opnieuw geïnstalleerd. Dat zelf eerst eens in handen hebben en zien geeft toch meer geruststelling.

Tijdens de generaal briefing ziet het er al naar uit de meteo zou kunnen meezitten en de flow een mooie afstand voorspelt. Ik zou al heel tevreden zijn als we eens een echte mooie lange vaart zouden kunnen maken, onafgezien van de behaalde plaats. Zo iets zeg ik op dat moment niet tegen Benoît, want hij is ruim jonger en staat nog veel scherper vóór de start, en wil alleen maar winnen, nog voor we ingestapt zijn. Bij mij komt dat pas in vlucht als ik de dingen zie evolueren. Mar ja, de twee ingrediënten samen maken een goede omelet denk ik zo.

Dan is het zo ver. Balloonmeister Gary en crew vullen de ballon volgens de regels van de kunst, en ik was verbaasd dat een Padelt ruim meer werk vergt dan een netloze Wörmer.



Mr Lefèvre, le météo de service, conseille à tout le monde de quitter le Nouveau-mexique au plus tôt, puisqu'un ouragan doit s'y engouffrer !

Jour J: le beau temps est de la partie. Comme d'habitude Bob profite d'une dernière grasse mat. Cela m'enchanté puisque chaque heure de sommeil gagnée, est une heure que l'on pourra dépenser en l'air. La préparation du ballon va bon train et je vais à mon tour faire un petit somme, afin d'être en forme pour la fiesta. Bob possède cette capacité extraordinaire de pouvoir s'endormir profondément où et quand il veut. De temps à autre, le sismographe local fait quelques sauts. Toute l'équipe s'affaire, team work !

Vient enfin l'heure du décollage, nous sommes très cool. Ces moments sur le podium du décollage au son de l'hymne national sont toujours très poignants. Nous voilà en l'air sur Albuquerque à la lueur d'un splendide coucher de soleil.

Après la mise en route habituelle de tout notre appareillage, nous volons en croisière, nous avons même la chance d'échanger quelques mots avec le sympathique équipage canadien. L'ambiance est au beau fixe. Il s'agit à présent de négocier au mieux la sortie des montagnes sans consommer trop de lest, mais en restant à distance respectables des sommets. Nous suivons avec précision les conseils de Troy et de Lou, tout se passe comme sur des roulettes. Nous remarquons l'équipage de Richard Abbruzzo qui redescend. Bizarre ! Le contrôle d'Albuquerque est efficace. La nuit tombe, c'est une nuit d'encre, vraiment noire, on n'y voit rien au sol à part quelques lumières de temps en temps. En général la GB est courue lors de la pleine lune pour des raisons évidentes de sécurité ; cette année les dates de la Balloon Fiesta en ont décidé autrement.

Première surprise : le transpondeur tombe en panne. Il s'agit d'un appareil neuf que nous avons testé en conditions réelles en Belgique ; décidément les transpondeurs et nous, ce n'est pas une histoire d'amour. Bob qui a toujours des ressources cachées et insoupçonnées, sort la loupe (il faut avouer que quand je lui avais dit lors de nos longues discussions sans fin pour voir ce qu'on prend et on ne prend pas afin de réduire le poids embarqué, que c'était ridicule d'emporter une loupe, il avait répondu la phrase magique « cela peut toujours servir »). Le commandant se métamorphose en Flight engineer. Bob parvient à réparer le transpondeur (c'est la deuxième fois qu'il répare un transpondeur en l'air lors d'un vol en gaz). Cette petite blague a hypothéqué tout notre vol, mais à présent, les choses rentrent dans l'ordre. J'en profite pour retrouver les bras de Morphée à 3500 m, suspendu à une bulle de gaz silencieuse.

Bob me réveille précipitamment, nous sommes pris dans des turbulences importantes, tout près des montagnes, mais nous sommes désorientés et ne savons pas si nous allons toucher le relief. Nous prenons aussitôt chacun un sac de lest. Après quelques minutes d'hésitations, la tension diminue et tout rentre dans l'ordre, ouf. On s'écarte gentiment du relief.

Nous dormons à tour de rôle. Le soleil se lève, un léger voile de nuages empêche le ballon de monter et nous devons délester pour atteindre l'altitude prévue. Nous sommes sur les grandes plaines du Kansas, au-dessus de ces fermes automatiquement géantes.

Miche en Anaïs halen nog de last minuten fresh catering en enkele onvoorziene vrienden en kennissen komen op het laatst nog afscheid nemen.

Tatatataa ta ta ta d... en voor de eerste maal varen we boven Amerikaanse grondgebied in een gasep. Het doet altijd nog iets om onder volkslied op te stijgen; ik hoop dat die traditie nooit zal verloren gaan.

ABQ Centre wordt gecontacteerd met XTPR op 6403, en al vlug is het donker. Onze strategie is niet direct over Sandia peak te gaan maar lager via de noordelijke flank te passeren. We varen eerst een beetje in formatie met de Canadezen Leo en Danielle en roepen bezorg: *“Soyez sage dans la nacelle”* met Canadeens-Frans antwoord: *“Ouiee ouiee çaa faaiit loongteemps qu'on est maariéée”*

In de schemering zien we Richard terug zeer laag zakken? Dat zal zijn reden wel hebben zeker!

We moeten hier goed opletten voor de topografie en het is pikdonker eenmaal achter de bergketen buiten het licht van de stad. Ik begin toch al direct aan mijn eerste sandwich (hoe verser hoe beter!).

Voor obstacle-clearance en gewenste koers moeten we tussen 9000 en 9500 voet aanhouden. Dit is goed te doen zonder verbruik en blijkbaar was het een goede zaak geweest van niet te vroeg te vullen.

Na enkele uren de eerste *“Miljaar de ...”* transponder kapot. De zekering van de voeding is gesmolten, maar we hebben wel de goede reserve-fuses bij. Eerst simpel deze vervangen en uitproberen en het marcheren terug, maar ik vertrouw het niet want er moet een reden zijn. En inderdaad achter een tijdje: rebelotte. Dus ganse bedrading nazien met vergrootglas (waarvoor Benoît mij vroeger nog heeft uitgelachen waarom ik dat spul wel aan boord wilde?). En na wat puzzel en zoekwerk probleem gevonden en opgelost na veel bricolage. OK, problem solved, what's next?

Benoît ligt te slapen en plots voel ik me gedesoriënteerd. Ineens zie ik in een zeer vage schemering een berg voor me. Instinctief heb ik direct een zak ballast vast. Het is zo pikdonker dat het moeilijk in te schatten is hoeveel afstand er nog is tot die berg en welke richting we waren. Ik maak Benoît wakker, die echt verschiet (sorry Ben, maar het is voor de safety en dat is de allereerste keer dat dit is gebeurd zolang we samen gasballonvaren). Begrijpelijk dat hij ook niet direct de juiste inschatting kan maken. We panikerer zeker niet en door alle licht aan boord te verduisteren zien we toch iets zoals een kat in het donker. We varen inderdaad niet in de richting van de berg; dat is al iets, maar op dat moment voelen we een duidelijke windshear (achteraf ook zeer goed te zien op de GPS-readout). Onze ogen zijn aangepast aan het totale donkere en zien dat we safe zijn. Alles terug onder controle en ik check de topografische kaarten die conformeren dat we hoog genoeg geweest zijn al die tijd. We zitten ten westen van Bernal. Maar ik moet toegeven dat ik dit nooit eerder meegemaakt heb op mijn totale vliegervaring van zo'n 20.000 uren.

La vue est féérique et nous prenons le petit déj. Personnellement, je me force à manger et à m'hydrater afin de garder des forces. Bob quant à lui a toujours faim à toute heure du jour et de la nuit, je ne m'inquiète pas trop pour lui. Nous avons contact visuel sur un autre ballon sur notre gauche, tout est nickel chrome.

Tout est tout simplement ENORME. Les distances n'ont rien à voir avec ce que l'on peut rencontrer en Europe. Le contrôle aérien s'effectue sans problème. Nous sommes quasiment tout le temps en « non contrôlé ». seules quelques zones militaires (MOA) parsèment notre trajet.

La journée passe vite, tant la charge de travail à bord est importante. La température à bord est agréable. La récup avec Miche, Guy, Damien, Anaïs et Tanguy est en route. Pour eux aussi, la grande aventure ne fait que commencer.

La nuit arrive, les heures sont plus longues et plus inconfortables. Cela fait plus de 24 heures que nous sommes en l'air ; c'est à présent le plus long vol que nous ayons réalisé. Je suis étonné de voir que nous sommes encore en bonne forme physique et psychologique. L'entente à bord est excellente, il faut dire que ce serait tout simplement impossible autrement, la promiscuité étant telle que chaque mouvement peut gêner l'autre dans notre « cannette de Coca », comme nous avons surnommé notre nacelle. A chaque mouvement l'aluminium se donne et fait un grand « gong ». Nous survolons à présent l'état de l'Iowa.

Nous observons au loin de l'orage. Notre météo, Lou Billounes nous rassure quant à la distance qui nous en sépare.

Volant relativement haut, nous prenons soin de nous oxygéner. Après plusieurs heures passées sous oxygène, on a très soif et la sensation devient désagréable. Il n'est pas facile de dormir avec le masque, mais à la guerre comme à la guerre ...

Notre météo prévoit un atterrissage quelques heures après le lever de soleil après que le brouillard se soit levé. Ce sera apparemment rapide ; rapide aux USA, c'est 25-30 nœuds. Par la suite, nous apprendrons que certains équipages ont atterri à 40 Kts, impressionnant. Dans cet optique, nous savons que nous aurons besoin de sable et nous délestons l'eau que nous avons en quantité. Grave erreur ... le front orageux est en train de s'activer et une barrière d'orages se dressera vers midi, heure locale, devant nous, sur notre route.

Au cours de la nuit, Luc nous appelle et nous apprend le malheureux accident de Richard Abbruzzo. Lou est épuisé et Luc reprend le routing météo et nous donne des nouveaux « waypoints ». Il faut absolument passer au sud d'une ligne allant de Madison à Cheyboygan et surtout ne pas la franchir sinon nous risquerions de rentrer dans le front orageux. Après un briefing complet avec le PC sol et consultation de Franz Leys qui est médecin sur la quantité d'eau restante, nous décidons de franchir les lacs. Troy Bradley & Christophe Houver qui assurent les permanences au PC sol font un boulot extraordinaire, on a l'impression qu'ils sont à nos côtés dans la nacelle. Luc est lui aussi éprouvé par la fatigue, je l'entends à sa voix.

Ik kan het alleen maar catalogeren als een gezichtsbedrog in de pikdonkere nacht van de bergen ten zuidwesten van Las Vegas (niet het gokparadijs) dichter te schatten dan de werkelijke afstand. Moraal van het verhaal: nooit de menselijke performance overschatten en altijd alert blijven. Normaal wordt de GB georganiseerd in een periode rond volle maan; maar dit jaar moest de race zich aanpassen aan de fiesta, en dit was bij nieuwe maan.

We komen terug tot volledig rust en Benoît verdient opnieuw zijn slaap. Ik zie opnieuw wat welgekomen lichtpollutie en ik zet mijn headsetradio (zelfs met scanknopje) van enkele grammen op. Heerlijke aangepaste country en western muziek en zeer goed van kwaliteit. Mijn ondervinding is dat in de States hun TV op niets trekt met dat slechte NTSC System, maar hun FM muziekkwaliteit op de radio is echter veel beter dan bij ons. Ik degusteer al veel van de verse sandwiches en als dat zo doorgaat hoop ik dat die vlucht niet te lang zal duren, want dan zitten we op water en géén brood meer.



Benoît neemt over en ik slaap direct in als een klein varkentje. Rrrrrrr! Af en toe overstemt het nachtelijke gehuil van een coyote de stilte en dat is gewoon magnifiek.

We verlaten New Mexico en nemen een stukje Texas mee en komen tegen zonsopgang in Oklahoma. Ze noemen dat hier de "Great plains" en die onmetelijke vlaktes van Kansas konden geen betere naam krijgen. Aan, dat landschap van vierkante lappen grond met horizontale en verticale loodrechte banen komt geen einde. Zo te zien is hier een landbouwer met 200 hectare enkele keuterboeren. De meeste farms zijn volledige geautomatiseerd en hier en daar is er een privaat vliegveldje bij. Er is hoge bewolking en daardoor warmt de ballon niet veel op en varen we heel stabiel. Eigenlijk onwaarschijnlijk, maar we hebben de ganse vlucht boven de USA in ongecontroleerd gebied G en E kunnen blijven, natuurlijk wel lang op voorhand beginnen sturen om zeker Chicago area te vermijden. Alle instrumenten en materiaal functioneren goed, het elektriciteitsverbruik klopt met wat we voorzien hadden, de ambiance is heel goed en de Waal en de Vlaming maken geen ruzie over Voeren, we slapen relatief goed om beurten en alle andere schakels in de ketting houden stand.

Nous décidons de lui faire totalement confiance. Quelques phrases trottent dans ma tête, ce front orageux qui va s'activer, Luc qui est fatigué, on sent que ce sera juste. Luc que je considère comme un ami, m'a toujours dit par le passé lorsque j'ai eu l'occasion de suivre ses différents routings: « *le problème des pilotes, c'est qu'ils posent des questions, ils essayent de comprendre, il faut me faire confiance* ». Cette fois, c'est fait Luc, on te fait confiance et grande confiance, on ne le regrettera pas.

Le jour s'est levé, il fait toujours splendide, il fait très rapidement très chaud dans la nacelle, notre thermomètre enregistre 42°C, nous sommes à 12.000 pieds. Nous cherchons activement le bon track, de nombreux coups de soupape sont opérés. Après une longue recherche, le miracle se produit: nous commençons à virer à droite. Au moment où nous nous engageons sur le lac Michigan, nous savons que l'orage est encore en train de s'y développer. C'est le point de non retour.

L'ambiance est très bonne malgré les choix difficiles, le stress météo et le vent qui fait réellement longer la limite que le Trul nous a donné; y a-t'il une marge de manœuvre?

Le survol des lacs est tout simplement fantastique, on est enfin en vacances; il fait très chaud à bord et ce malgré l'altitude, nous devons nous protéger au mieux du soleil et nous mettons tous nos vêtements de réserve sur le top de la nacelle pour faire une zone d'ombre. Etonnamment; les serviettes humides pour nous laver ont l'air efficaces, et nous ne sommes pas le moins du monde incommodés par les odeurs. Peut être avon-nous le nez bouché, ou l'on s'habitue rapidement à une situation un peu originale.

Tout le vol nous sommes concentrés sur la navigation, le respect des tracks et la visée des waypoints. C'est un travail qui recommence sans cesse et qui demande une attention soutenue.

Nous informons le contrôle aérien de notre position, on ne sait jamais ...

Pour des raisons de poids, nous n'avons emmené ni canot de sauvetage, ni combinaison de survie. Après notre stage de survie en mer effectué auprès du Search and Rescue de Coxyde, nous savons combien ces petits accessoires nous seraient utiles en cas d'amerrissage forcé; l'eau est à 10°C, nous rappelons tout de même où se trouvent nos deux gilets de sauvetage.

L'ambiance est très sereine à bord et nous n'envisageons même pas l'amerrissage.

Nous observons quelques grands bateaux du haut de notre ballon, quelle chance de se trouver où nous sommes, c'est vraiment un vol extraordinaire, nous jubilons. Nous téléphonons au centre de contrôle de la Gordon Bennett pour informer, comme le prévoyaient les directives de vol, de notre intention de passer au Canada. Apparemment, c'est indifférence la plus totale!

Nous déposons un plan de vol auprès du contrôle aérien américain afin de passer la frontière. Les contrôleurs sont très efficaces, même s'ils sont un peu étonnés de notre parcours et posent quelques questions amusantes ...

We gaan de tweede nacht in en Lou voorziet de landing in de buurt van Madison enkele uren na zonsopgang, gezien de voorspelde onweders boven Lake Michigan. En inderdaad zo rond 4 uur local time, zien we boven Chicago het lichtspel; voor de klank zitten we ruim te ver, maar daar zijn we niet kwaad om. We aanschouwen weer een prachtige zonsopgang en Luc Trullemans ziet derde nacht en nog een volle dag met bestemming Quebec zonder onweer. Dat is even slikken en we zetten alles op een rij wat nog kan en niet. In een gasballon zijn vele handelingen onomkeerbaar en dat maakt het juist zo spannend en moeilijk. Elke schep zand die overboord gaat is definitief verloren, elke klim naar een nieuw plafond kost ballast en gas, elke klim zelfs onder het plafond of daling om andere stuurwind te zoeken hetzelfde. Dus men moet gelijk een vrekke Schot omgaan met deze precieuze elementen en soms moeilijke keuzes maken. We mogen zeggen dat we in totaal op deze vlucht 3 zakken verspeeld hebben door te gokken. Maar op dit moment hebben we nog van alles genoeg en zien het zitten om er voor te gaan zoals de tovenaars het ons voorstelt. We komen aan de oever van Lake Michigan en laten weten aan Grren Bay FSS wat de plannen zijn want het is toch een grote plas water om over te steken en search en rescue is hier natuurlijk meer dan nodig als we sop in gaan. We even verbazing bij de luchtverkeersleiding *"What the hell are you doing up there in a balloon folks and say again your point of departure and destination"*

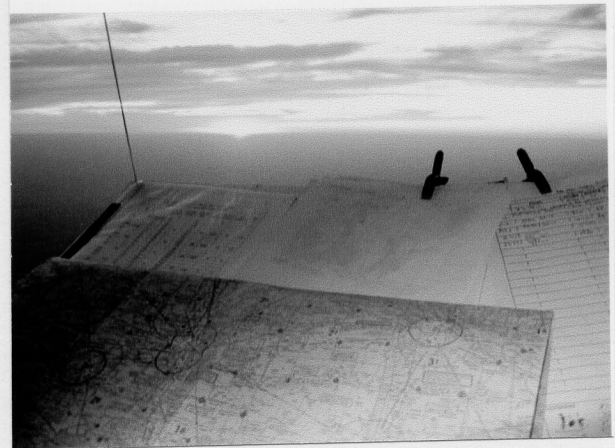
We dienen ons flightplan in om Canada binnen te komen en verwittigen ABQ headquarters van onze intenties. Ik weet niet wie ik toen aan de lijn gehad heb, maar die kerel was meer een prototype van ongeïnteresseerde geprogrammeerde call-center boy. Dan komt het mooiste deel van de vaart bij het overvliegen vanaf de oostelijke oever van Lake Michigan tot na het passeren van Lake Huron, dat feestelijk samenvalt met zonsopgang. Gewoonweg magnifieke natuur om stil van te worden. We hebben de crew aan de lijn en die hebben nog steeds geen bed gezien. Dus strenge formele orders van onze kant gebieden hen te gaan slapen op hotel en gelukkig hebben ze naar ons toch geluisterd

We zien echter onweders vormen ver ten noordwesten van ons op zo'n 200 km en we vragen ons af of de andere teams daar in de buurt hangen? We krijgen ook een melding dat wij al geland zijn!!!! Bleek achteraf verwarring te zijn tussen Belgium 1 en 2. Boven Canada wil ATC (Toronto, Montreal en Bagotville ACC) ons blijven controleren; niettegenstaande we altijd in airspace G vliegen; maar geen enkel probleem en ze zijn zeer vriendelijk en behulpzaam. Ze vragen ons ook de positie van de andere twee ballons.

Oeps! We moeten blijkbaar dus nog hard vechten want we zijn niet alleen. Geen idee natuurlijk wie waar zit en proberen nog eens op 122,25 met general call naar niemand thuis. Het regent wel niet maar toch wordt alles zeer vochtig en we moeten de kaarten inpakken en alles zo goed als kan afdekken. Vocht is veel onaangenaamer dan koude.

C'est marrant d'entendre les pilotes qui posent des questions originales au contrôleur par rapport à ce que nous faisons.

Le survol du lac Huron est tout simplement splendide. A la fin de la journée, nous descendons prendre un bol d'air frais, quel bonheur, quel spectacle, c'est un réel paradis sur terre; de nombreuses îles jalonnent cette nature encore totalement intouchée par la civilisation. Le soleil se couche et nous allons entamer notre troisième nuit. Nous sommes en admiration devant ce spectacle. Nous savons que nous sommes encore trois en l'air et on s'attend à une rude bagarre avec Willi Eimers et l'équipage suisse le lendemain afin de remporter la coupe. Nous savons que le record historique de 1912 de distance de Gordon Bennett de l'équipage Maurice Bienaimé/René Rumpelmayer est déjà battu. Luc, grand psychologue à ces moments, me glisse une petite phrase qui résonne dans ma tête: *« allez les gars, il faut y croire, la victoire est possible »*. Incroyable l'effet de ces quelques mots, l'adrénaline nous tient en forme. Christophe qui nous suit de près nous informe que le Trul va enfin pouvoir dormir et il en a apparemment bien besoin. Nous sommes un peu dans un état second, bien en symbiose avec le ballon. C'est avant tout une découverte de soi-même, je suis heureux d'enfin pouvoir vivre ces sensations qui nous ont été décrites par nos amis Franzi et Vincent leys. C'est seulement maintenant après plus de 48 heures de vol que la magie s'impose. Nous voilà au cœur des aventures de Demuyter et de Van Orman que j'ai lues avec tant de passion. Quelle joie!



30 minutes plus tard, nous sommes remontés et nous survolons une couche nuageuse. La météo change très vite; une ligne d'orages se forme à toute vitesse derrière nous, les CB's gonflent à vue d'œil. Les premiers éclairs ne tardent pas. Il faut réveiller le Trul, choix difficile, on sait qu'il a besoin de sommeil. *« Je te rappelle dans 10 minutes »* Les minutes passent, elles sont longues. Ils grandissent à vue d'œil, la vue est impressionnante, mais ce n'est que le début d'une très longue nuit. Trul rappelle et me demande: *« Tu le vois encore ce cumulus? ça va, j'ai compris, il minimise, mais cela veut dire que ce n'est pas réellement dangereux, en tout cas pas maintenant. Trul insiste sur le fait que nous ne pouvons pas voler à plus de 25 kts sous peine de rattraper une autre zone de mauvais temps qui se trouve devant nous.*

We hebben enorme steun aan ons internationale team van "piloten op de grond"; Troy is constant met onze vlucht bezig; onze bevriende Franse ballonvaarder Christophe Houver volgt alles en geeft correct advies en logistieke steun. De gebroeders Leys geven goede raad. Dit getuigt van echte vriendschap.

Om 0450Z belt Luc ons op: "Proficiat ... gevolgd door stilte. Ge zijt nog de enigen in de lucht want de andere zijn geland ten noorden van Lake Superior". Nu moet ik Benoît toch voor de tweede keer wakker maken; even verschietachtig voor hem maar nu in de goede zin. We bekijken elkaar zo met ons ongeschoren gezicht in de donkere van: is dat echt? Dees kan niet? We hebben we dat eigenlijk wel verdient! Is dat zeker dat Willy al geland is? Maar we zullen het dan maar geloven zeker. We worden overweldigd door een intens gevoel van geluk en genieten er een tijdje van. De eerste sms'en komen al binnen en we denken zo van: "Het spel gaar hier beginnen ...". Maar we keren snel met onze voeten terug op de bodem, want we moeten eerst nog gewoon doordoen, blijven concentreren en veilig landen. Al de rest zijn luxeproblemen op dit ogenblik. We beseffen dat we het oude GB record van 2191 km al ruim verbroken hebben en Troy weet ons te vertellen dat het er in zit om de general world record te verbreken; oei oei dat ook nog. Dit staat momenteel op 3338,25 km; om te verbeteren moet het minstens 1% beter zijn; dus GSM bovengedaald om als rekenmachientje te gebruiken en dat is 3372 en daar nog wat reserve bij geeft zo'n 3400 km. Luc voorspelt de landing in New Brunswick met goed weer en kalme wind zo'n 2 uren vóór sunset. We werken naar de opgegeven waypoints en bij zonsopgang is het redelijk onstabiel. Een grote bloemkool in wording zal ons niet hinderen verzekert. Luc, gezien die een track zal nemen van 070 en wij van 095. Onze groundspeed neemt gestadig toe; gemiddeld rond de 40 kts met zelfs 49 kts boven de St Lawrence rivier op 6000 ft. Het gaat dus merkkelijk sneller dan voorspeld en meer naar links. We zullen ruim vroeger en meer naar het noorden moeten landen met minder reserve in afstand naar de oceaan. We prepareren de landing en doorlopen de ganse checklist, en daar komt meer bij zien dan een leek zou denken tot de details zoals alle resterende zuurstof dumpen, ELT op zak nemen, etc ... etc ... Rond 16h40Z is de top of descent en zakken rustig tot zo'n 1000 ft AGL. Gans de regio is een groot woud in prachtige herfstkleuren, maar we hadden liever wat lelijker landschap gehad met open stukken. De boomtoppen gaan nog goed op en neer en we doen enkele zeer lage naderingen om de "atmosfeer te voelen". Het is duidelijk onstabiel en tussen 20 en 25 kts. Ballast is er nog wel genoeg maar zover we kunnen zien is er nergens open terrein. Plots naderen we een stuk met afgehakte bomen en lage beplanting; het gaat razendsnel en ik beslis "landing"; het sleeptouw gaat er uit en de deflation port gaat open. Het is een serieuze smak; nog een tweede kleinere en dan gaat het uphill waardoor we vlugger stilvallen; oef alle twee ongedeed maar het was wel meer dan sportief. Eerste zorg is de enveloppe zo vlug mogelijk plat krijgen maar door de felle wind moeten we daar hard aan werken.



Nous avons la récup au téléphone et nous devons leur intimer l'ordre de s'arrêter pour se reposer; ils ont roulé non stop jusqu'à présent. On pense qu'ils sont plus méritants que nous; je pense fort à notre petite famille et à notre fils Tanguy qui à 3 ans et demi, fait des milliers de kilomètres pour suivre son papa; il est sage comme une image, quel contraste avec son père. Nous attendons un heureux événement pour janvier et cela me réjouit. Anaïs a absolument tenu à faire la récup, quelle famille ... La nuit est une fois de plus une nuit d'encre, on n'y voit rien, mais vraiment rien, même l'amplificateur de lumière se révèle inutile.

Le ciel s'éclaire de plus en plus souvent devant nous, de nombreux éclairs illuminent l'horizon.

Je réveille Bob et je lui fais part de mes craintes quant à notre vitesse trop importante, nous nous rapprochons rapidement des orages. Il est évidemment difficile d'estimer leur distance, mais tant qu'on ne les entend pas c'est bon signe. La nuit est longue. Bob me rassure et me parle de ces grands orages d'Afrique que l'on voit à plus de 300 km. Bob retourne dormir et je me fais une raison, on a cherché partout un vent plus faible, jusqu'au ras du sol, mais on va tout simplement plus vite que prévu. Afin de ne plus voir ce spectacle grandiose de lumière, je m'installe dans le fond de la nacelle avec le GPS et la feuille de route.

Ce sera pour moi le seul moment dur du vol et nous voilà dans les mains d'Eole qui souffle plus vite que prévu, nous ne pouvons rien y faire, qu'attendre et se dire que Trul a prévu une marge de manœuvre.





Eindelijk alles leeg en daar staan we dan in de middle of? Eerst een minuutje bekomen en dan de laatste slokken water gebruiken die we nog bewaard hadden. (Een frisse pint zou nu wonderen doen !) We bellen eerst met onze Iridium naar de HQ van de organisatie in ABQ/ *“Alles in orde met ons, geen SAR nodig, coördinaten, als het zou kunnen hulp voor retrieve van het materiaal”* en i moet zeggen dat de tamtam vlug gewerkt heeft. Enkele minuten later krijg ik de verantwoordelijke van de SAR in Halifax aan de lijn. We leggen de situatie uit en vragen of er politie zou kunnen willen komen voor de vaststelling van de landingsplaats met eventueel een voertuig voor het materiaal. Benoît gaat op pad met de GPS en ik blijf bij de ballon. Minder dan een uur later komt hij terug met twee jagers op een quad met klein aanhangwagentje. Eerste vraag van hen op zijn plat Canadees Frans: *“vous en voulez une bièère?”* dit is werkelijk een geschenk uit de hemel. Nog nooit heeft een pint zo goed gesmaakt. De retrieve zal in twee shiften moeten gebeuren en eerst wordt de mand met al ons materiaal erin naar hun jagershuisje gebracht. Daar zit ik dan terug alleen met de wetenschap dat het hier vol met zwarte beren zit. Hun handtekeningen zijn hier en daar zichtbaar. Hoe ga ik die beesten kunnen afschrikken? Eerst mijn lang bewaarde sigaar aansteken (natuur nat genoeg en perfecte asbak bij de hand) en daar zit ik dan na te genieten met blik op oneindig. Ernest Demuyter beschrijft in zijn boek dat hij ook altijd na de landing een lange periode naar de natuur bleef kijken zonder zich van iets anders aan te trekken. Het doet goed. Maar *“alles kan beter”* en eigenlijk ben ik niet zo tevreden met de keuze van de landingsplaats want waren er verder toch beter locaties? Zou het kalmer geweest zijn? Gemakkelijkere retrieve? Terug in de States zonder douane problemen, etc ... Moeilijk te zeggen, zelfs achteraf met frisse geest. We hebben nog wel 8 zakken van 12 kg over na de landing, dat is nog genoeg voor een ganse dag verder te varen; maar hoe dan ook zou het feest gedaan zijn, zelfs moest er nog vasteland geweest zijn, want zonder drinkwater kan men gewoon niet meer functioneren.

Quelques heures plus tard, encore et toujours lui, le Trul au téléphone. Bob me réveille *« WE WON ! »*, Willi et l'équipage suisse se sont posés. Quelle joie, c'est indescriptible, nous avons de la peine à y croire, suis-je encore en train de rêver ? Non c'est vrai. Je crie un grand coup, mais il n'y a personne à part Bob et moi et ce ballon qui nous tient à bout de bras.

On appelle Troy pour avoir confirmation qu'il n'y a pas d'erreur sur le site Internet. Troy contacte le *« Command Center »* de la GB ; nous confirme la bonne nouvelle et nous indique que le record absolu de distance de cette catégorie est jouable, voilà notre nouveau but. Bob et moi, nous nous regardons, un regard qui en dit long. Nous décidons de rester bien concentrés sur le vol, le mauvais temps est toujours là et ce n'est pas encore gagné. Il nous reste du lest en suffisance, presque plus d'eau, ce qu'il faut en électricité, bref, ce sera tout juste mais cela devrait passer.

Le contrôle aérien nous demande pas mal de rapports de position et la position des autres ballons, oups, nous transpondons.

Le soleil se lève, quel bonheur, nous sommes en pleine forme. Nous sommes à présent au sein du front orageux qui se désintègre, cela semble sans danger. Suivant les instructions du Maître des vents, nous montons pour nous écarter de la zone de mauvais temps et ça marche. Ce gars est sans aucun doute le meilleur du monde, je le crois très sincèrement, il nous a fait slalomer la nuit entre les orages, on arrive juste au lever du soleil et comme sur un jeu vidéo on monte et on s'écarte, incroyable, quelle maîtrise !

Sur les conseils de Christophe, nous continuons à bien nous alimenter, nous aurons besoin de toutes nos forces pour l'atterrissage. Nous n'avons aucune idée de l'état dans lequel nous serons en fin d'après-midi. Le contrôle pose de plus en plus de questions, une conversation en français s'engage et cela règle pas mal de problème.

Nous continuons à nous reposer à tour de rôle. Nous arrivons en début d'après-midi sur le Saint-Laurent, que c'est grand ! Nous volons à 90 km/h. Le GPS est réglé afin de calculer en permanence notre distance exacte par rapport au point de décollage et être certain d'obtenir ce record du monde avec la marge de sécurité suffisante.

Nous pensons nous poser dans le New Brunswick, deux heures avant le coucher du soleil. La météo en décide autrement, l'océan arrive à grand pas et nous n'avons aucune idée de la configuration du terrain. Tout est rapidement rangé et sécurisé pour l'atterrissage, nous vidons les bouteilles d'oxygène, la *« check list »* est rapidement parcourue afin de ne rien oublier. C'est rapide, très rapide, on est à 250 m et l'enveloppe claque, c'est instable et devant nous rien que des bois. Je prends le temps de prendre quelques photos, je me demande encore comment. Petit réflexe, je mets l'ELT (notre balise de détresse) dans ma poche, on ne sait jamais. Heureusement nous avons encore du sable. Devant nous, des bois, des bois, des bois. Le décor est tout simplement splendide avec cet été indien.

Dan komen ze terug met nog twee andere quads van de politie. Een charmante politieagente maakt het verslag op en neemt met haar eigen GPS de coördinaten. Ze helpen de enveloppe mee in te pakken en dan begint een quad joyride terug door de grote bossen; die flikkenjob moet daar plezieriger zijn dan hier in de stank het verkeer staan te regelen. De natuur is er overweldigend mooi en puur zonder pollutie. Van het beekje achter de jagershut kan perfect gedronken worden. De sympathieke jagers en politieagenten stellen voor alles over te brengen naar het politiecommissariaat en daar worden we zeer vriendelijk ontvangen. Onze juiste landingsplaats is reeds uitgeprint en wat papierwinkel worden we naar het dichtbijzijnde motelletje (met roze neon lampen aan de voorgevel maar was toch niet gelijk wij dat interpreteren) gebracht. We drinken op de schitterende vaart met goede afloop en Benoît is eigenlijk te moe om nog te eten. Mijn grote steak was meer dan welkom Enkele ballonvaarders komen vanuit New Brunswick om ons te feliciteren, en dan is er het grote weerzien van de crew. Na een ongelooflijke marathon van 4500 km en 60 uren is de crew er al. Enorm bedankt aan Miche, Anaïs (met klein Simeonske op komst rond nieuwjaar) Guy, Damiën en Tanguy voor dit monster recup.

Iedereen is goed moe maar in de wolken en na de eerste verhalen en anekdotes vallen we zalig in slaap. De rest van de trip wordt door andere bronnen voldoende beschreven.



Tout à coup une clairière se présente devant nous. Bob décide d'y atterrir, Guide rope, sable panneau. C'est une positive landing. C'était chaud. Pas de casse, le ballon semble OK et nous aussi, c'est le principal, « well done Bob ». Nous essayons de sauver l'enveloppe pour qu'elle ne se déchire pas avec les bourrasques de vent. Tout est OK. Nous sommes exactement « in the middle of nowhere ». Nous contactons immédiatement le centre de contrôle de la GB. On croit rêver : « *This is Bob Berben from Belgium, we have landed in Canada, we are safe* ». "What is your name? From which country? ... On rigole et on présume qu'on a pas dû parler à la personne en charge du Command Center, mais à celui qui y sert le café. On donne les coordonnées GPS exactes. On insiste que tout est OK, mais qu'on aura probablement besoin d'assistance pour la récup.

Nous sommes au Québec, tout près de Rivière-du-Loup.

Quelques minutes plus tard le centre de recherche et sauvetage d'Halifax nous rappelle sur le téléphone satellite. Etant réellement au milieu de nulle part, je décide de partir directement afin de chercher de l'aide. Nous n'avons quasiment plus d'eau, il ne faudrait pas déconner maintenant, on remarque de gros excréments près de la nacelle. On évoque la possibilité des ours, c'était bien vu ! Je note notre position sur le GPS, prends un couteau, la balise de détresse, une radio VHF et me voilà parti à la McGyver.

Après une heure de marche, j'entends un bruit de moteur, quelle chance, ce sont des chasseurs en quad. Je leur explique rapidement la situation, étant bien décidé à ne pas les laisser partir, quoi qu'il arrive. Malgré qu'ils parlent le français, je ne comprends pas la moitié de ce qu'ils racontent, mais ils sont super sympas. Premiers réflexes de mes nouveaux « chums », ils sortent de leur frigo box une bière bien fraîche, mais pincez-moi, je crois rêver ! Voilà ce qui unit la Belgique au Canada.

A l'aide de leur tronçonneuse et de leur savoir-faire, nous atteignons le ballon. Ils contactent la sécurité du Québec envoyée par le centre d'Halifax qui nous cherche. Finalement tout le monde se retrouve au ballon et avant la fin de l'après-midi tout est rangé. La police nous prévient que l'enquêteur nous attend. Il va apparemment falloir expliquer pourquoi nous sommes entrés illégalement au Canada, pourquoi nous avons quitté les USA sans passer par un bureau de douane, pourquoi nous n'avons pas atterri sur un aérodrome ... le constat de la position GPS exacte est faite dans les règles de l'art pour le record du monde.

La police nous explique que nous avons eu beaucoup de chance de trouver les chasseurs, qui ne passent jamais par là. Nous aurions pu marcher deux jours sans rencontrer personne. La région est habitée par des ours, des caribous et toutes sortes d'animaux sauvages, gloups !

Bref, arrivé au central de la police, nous entreposons tout le matos dans leur hangar. Après quelques palabres, une déposition et quelques explications, tout rentre dans l'ordre, on nous conduit à un motel rose bonbon. L'accueil est chaleureux et cordial.

Bedankt Benoît dat ge het zo lang met mij hebt uitgehouden in onze "grote" living/keuken/slaapkamer. Een welgemeende dank aan iedereen die ons geholpen heeft. Ik ga geen namen beginnen citeren, want gezien er zo veel zijn riskeer ik van er te vergeten. Dit zal voor ons waarschijnlijk het grootste avontuur van ons leven zijn en ik hoop dat jullie met dit verhaal ons avontuur ook een beetje hebben meemaken.



Gasballooning is great!

Bob rêve d'un grand steak, je suis crevé, je ne rêve que d'une douche et un lit. Dormir !

Des amis ballonistes de Christophe nous rejoignent et ensuite nos héros arrivent. La récup vient de rouler plus de 4000 km et ils sont là quelques heures après l'atterrissage. Formidable !

Une bonne nuit de sommeil bien méritée nous regonfle les batteries ; une demi journée de paperasserie avec l'immigration, la police, la douane ... et tout rentre dans l'ordre dans la bonne humeur.

Nous nous rendons vite compte que nous ne serons jamais à temps pour la remise des prix, les distances sont gigantesques et à 90 km/h, les kilomètres ne défilent vraiment pas. Après concertation avec Troy, nous laissons le ballon et le véhicule à Détroit.

Le retour se passe sans problème et nous sommes attendus à l'aéroport par la presse et nos amis pilotes, c'est touchant.

Après la remise des prix, nous voilà de retour en Belgique. Là encore, un accueil très sympa nous attend à l'aéroport.

Personnellement, j'ai réalisé mon rêve, et « what's next ? » comme demandent la plupart des gens.

D'abord une naissance en janvier et puis seul l'avenir nous le dira.

Note de la rédaction : Le Père Noël avait un très beau cadeau dans sa hotte. Une petite Noelyne est née le 25 décembre. Félicitations à Anaïs et Benoît.



Prosper Cocquyt

De ongekroonde koning van de verkeersvliegers.

De eerste chef-piloot van SABENA

Geboren te Astene (Oost-Vlaanderen) op 9 juni 1900

- 1922 : Hij krijgt zijn luchtdoop door Albert Van Cotthem. Verwerft vervolgens zijn eerste burgerbrevet en vervoegt de militaire vliegschool van As.
- 1923 : Hij behaalt het militair vliegbrevet.
- 1924 : Vervoegt de piepjonge SABENA.
- 1927 : Wordt chef-piloot en vliegt alle nieuwe verbindingen in.
- 1931 : Organiseert de eerste geregelde lijndienst België – Congo en ontvangt er het “Kruis van Ridder in de Leopoldsorde” voor.
- 1952 : Hij maakt een studie over de zinsbegoocheling bij piloten en ontvangt er de Jaarlijkse prijs van “Flight Safety Foundation” voor.
- 1953 : Men verneemt met ontsteltenis het schielijke overlijden van Prosper Cocquyt.

Alles wat hij heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van de verkeersluchtvaart is nagelaten van de ene generatie op de andere, tot de hoge graad van veiligheid in de handelsluchtvaart zoals ze nu is.



*1923 Sergeant-vlieger P. Cocquyt
Prosper Cocquyt, amper 27 en reeds hoofdpiloot van Sabena*

Curriculum vitae.

Tijdens de eerste wereldoorlog volgt de jonge Cocquyt avond- en zondaglessen in de technische school te Gent. Hij volgt tevens een schriftelijke cursus in de Franse taal.

Op 1 juni 1922 krijgt hij te Gosselies zijn luchtdoop door Albert Van Cotthem. Hij begint onmiddellijk aan een opleiding en op 1 september verlaat hij de school van Gosselies met een eerste burgerbrevet op zak. Hij vervoegt de militaire vliegschool van As en verwerft er het militaire brevet.

In mei 1924 maakt hij de overgang naar de piepjonge SABENA waar hij zich ontpopt tot een van de begaafde verkeersvliegers. In 1927 wordt hij chef-piloot, de enige die SABENA tijdens het interbellum heeft gehad. Nagenoeg

alle luchtverbindingen worden door hem ingevlogen en bovendien leidt hij alle nieuw aangeworven piloten op, die meestal geen ervaring hebben op meermotorige vliegtuigen.

Teneinde een regelmatige luchtverbinding tussen het moederland en haar kolonie te kunnen starten, vertrekt hij in december 1931 voor een verkenningsvlucht naar de Sahara. De vluchten gebeuren volledig op zicht. Radioverbindingen en goniometrie zijn enkel sporadisch beschikbaar.

Het duurt echter nog tot 23 februari 1935 om de eerste verbinding in te vliegen. Om 4 uur start de driemotorige Fokker OO-AGH van uit Haren (bemanning : P.Cocquyt, J.Schoonbroodt, F.Maupertuis). De eerste passagier is Tony Orta, SABENA-directeur voor Afrika. Op 28 februari om 15.55 strijkt het vliegtuig neer op de luchthaven van N'dolo te Leopoldstad.



Uiteraard is Cocquyt een kosmopoliet geworden die vaak in de hogere kringen vertoeft.

Cocquyt is in Marseille wanneer de Duitsers de Belgische hoofdstad innemen. Hij komt zoals opgedragen terug naar Brussel. Tijdens de oorlogsjaren maakt hij van zijn gedwongen rust gebruik om cursussen polytechniek en beroepsoriëntatie te volgen.

Op 3 september wordt Brussel door Britse troepen bevrijd. P.Cocquyt rijdt onmiddellijk met de fiets naar de luchthaven van Haren om er de SABENA-vlag te hijsen. Het zal echter tot augustus 1945 duren alvorens hij terug als piloot kan fungeren. Hij wordt opnieuw gezagvoerder en chef-piloot.

Tijdens zijn loopbaan stelt hij vast dat talrijke ongevallen te wijten zijn aan zinsbegoochelingen van de piloten. Na veel nadenken en discussies met wetenschappers stelt hij een rapport op dat in alle luchtvaartkringen wordt verspreid. Voor dit werk krijgt hij in 1952 de jaarlijkse prijs van de "Flight Safety Foundation". De managing Director, Jerome Lederer, zegt te New York van Cocquyt : "He was what we call in this country a self-made man and in the United States of America this is the highest honour one can achieve"

In oktober 1954 verneemt men met ontsteltenis het schielijke overlijden van Prosper Cocquyt.

De uitzonderlijke verwezenlijking

Het kader: - De eerste ontwikkeling van de verkeersluchtvaart tijdens het interbellum.
- De oprichting van een Europees netwerk voor SABENA.
- De start van de geregelde verbinding van België en zijn kolonie.

De realisatie: - Het invliegen van alle SABENA-vliegroutes.
- Het opleiden van piloten als lijnpiloot op meermotorige toestellen.
- Het organiseren en invliegen van de geregelde verbinding LBC (Liaison Belgique Congo)

Résumé Mémorial (par Guido WUYTS)

Prosper Cocquyt

Le roi non-couronné des pilotes de ligne.

Premier chef-pilote de la SABENA

Né à Astene (Flandre or.) le 9 juin 1900

- 1922 : Reçoit son baptême de l'air par Albert Van Cotthem et obtient par la suite son premier brevet civil. Il rejoint aussitôt l'école de l'aviation militaire à As.
- 1923 : Obtention du brevet militaire.
- 1924 : Cocquyt rejoint la SABENA débutante.
- 1927 : Est nommé Chef-pilote et inaugure par la suite tous les nouvelles lignes aériennes.
- 1931 : Organise les premiers vols réguliers entre la Belgique et le Congo et reçoit ainsi La « Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold »
- 1945 : Reprend du service à la SABENA
- 1952 : Publie une étude sur les illusions sensorielles en vol et reçoit le prix annuel de « Flight Safety Association »
- 1953 : Décès inopiné de Prosper Cocquyt.

Sa contribution au développement de l'aviation commerciale belge est un héritage dont bénéficie les nouvelles générations de pilotes de ligne et permet d'atteindre le haut degré de sécurité que l'aviation commerciale connaît maintenant.

Curriculum vitae

Pendant la première guerre mondiale, le jeune Cocquyt suit des cours du soir et le dimanche à l'école technique de Gand. En même temps il suit des cours de français par correspondance.

Le 1 juin 1922 il reçoit son baptême de l'air par Albert Van Cotthem. Il entame tout de suite un entraînement comme pilote à l'école de Gosselies. Muni d'un brevet civil, il rejoint aussitôt l'école de pilotage militaire à As et y obtient son brevet militaire.

En mai 1924 il passe à la SABENA débutante où il se distingue comme un pilote de ligne très doué. En 1927 il est Chef-pilote, le seul que la SABENA eut pendant l'interbellum. Il inaugure quasiment tous les nouvelles lignes et en plus, entraîne tous les nouveaux pilotes, pour la plupart, des ex-militaires sans expérience sur avions multimoteurs.

En vue de démarrer une liaison régulière entre la mère-patrie et sa colonie, il part en 1931 pour un vol de reconnaissance dans le Sahara. Les vols se font complètement à vue, le contact radio ainsi que des services de radiogoniométrie n'étant que sporadiquement disponibles.

Due à des obstructions de politique internationale, le premier départ a seulement lieu en 1935. Le 23 février à 4 heures du matin, le premier Fokker VII OO-AGH décolle de Haren (équipage : P.Cocquyt, J.Schoonbroodt, F.Maupertuis). Le premier passager est Tony Orta, directeur SABENA pour l'Afrique. L'avion atterrit à l'aérodrome de Ndolo à Leopoldville le 23 février à 15.55h.

Evidemment, Cocquyt est devenu cosmopolite et circule souvent dans la haute société.

Cocquyt est à Marseille au moment où les Allemands envahissent Bruxelles. Il considère comme un devoir de rejoindre la capitale. Pendant les années de guerre, il profite de son repos imposé pour suivre des cours de polytechnique et d'orientation professionnelle.

Le 3 septembre 1944, Bruxelles est libéré par les troupes Britanniques. Cocquyt part en bicyclette à Haren pour y hisser le drapeau de la SABENA. Il attendra jusqu'au mois d'août 1945 pour reprendre le service comme pilote. Il devient à nouveau Commandant de bord et Chef-pilote à la SABENA.

Lors de sa carrière, il constate que plusieurs accidents sont dus à des illusions sensorielles chez les pilotes. Après mûres réflexions et des discussions avec des scientifiques, il publie un rapport qui est distribué dans tous les milieux aéronautiques. Pour ce travail il reçoit en 1952 le prix annuel de la « Flight Safety Foundation ». Le directeur, Jerome Lederer, déclare à New York « He was what we call in this country a self-made man and in the United States of America this is the highest honour one can achieve ».

En octobre 1954, on apprend avec stupéfaction le décès inopiné de Prosper Cocquyt.

La réalisation exceptionnelle

Le cadre

- Le premier développement de l'aviation de ligne pendant l'interbellum.
- La réalisation d'un réseau Européen pour la SABENA.
- La création d'une liaison régulière entre la Belgique et sa colonie.

La réalisation

- L'inauguration de toutes les nouvelles lignes de la SABENA
- La formation de tous les pilotes de ligne sur avion multimoteur.
- L'organisation et réalisation de réseau LBC (Liaison Belgique Congo)

1919-1939



Sketch van Jacques Ochs, die zowat de huistekenaar is geweest van "La Conquête de l'Air" waaruit dit werk is ontleend. Ochs was "Observateur d'Aéronautique et Capitaine Aviateur de Réserve". Tijdens het interbellum werd hij directeur van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Luik.

Esquisse par Jacques Ochs, le dessinateur attitré de la "Conquête de l'Air", d'où provient cette illustration. Ochs fut "Observateur d'Aéronautique et capitaine Aviateur de Réserve". Pendant l'entre-guerres il devint directeur de l'Académie Royale des beaux Arts de Liège.

Ernest-Oscar TIPS

Né à Tielrode (Temse) en Flandre Occidentale le 2 octobre 1893. Breveté pilote d'avion en 1918. S'affilie aux Vieilles Tiges de Belgique en 1955. En est administrateur de 1968 à 1975. En est vice-président de 1969 à 1972. Est décédé à Bruxelles à son domicile le 10 mars 1978.

Sa carrière:

Durant 52 ans, de 1908 à 1960, il innove, réalise, améliore de nombreux types d'avions. Il est le créateur d'une industrie aéronautique belge de réputation internationale grâce à des Fonds Propres et Privés sans aucune aide de l'Etat. Engagé volontaire en 1914, passe en Grande Bretagne via la Hollande et est engagé à l'Army Lorries Motor Co à Hayes. En 1915 il est co-fondateur de la société "Fairey Aviation Co" en Grande-Bretagne. En 1931 il est fondateur de la s.a. "Avions Fairey" à Gosselies. De 1932 à 1940, il produit sous licence les avions "Fairey Firefly", les "Fairey Fox" et les "Hurricane" qui équiperont l'aéronautique militaire belge.

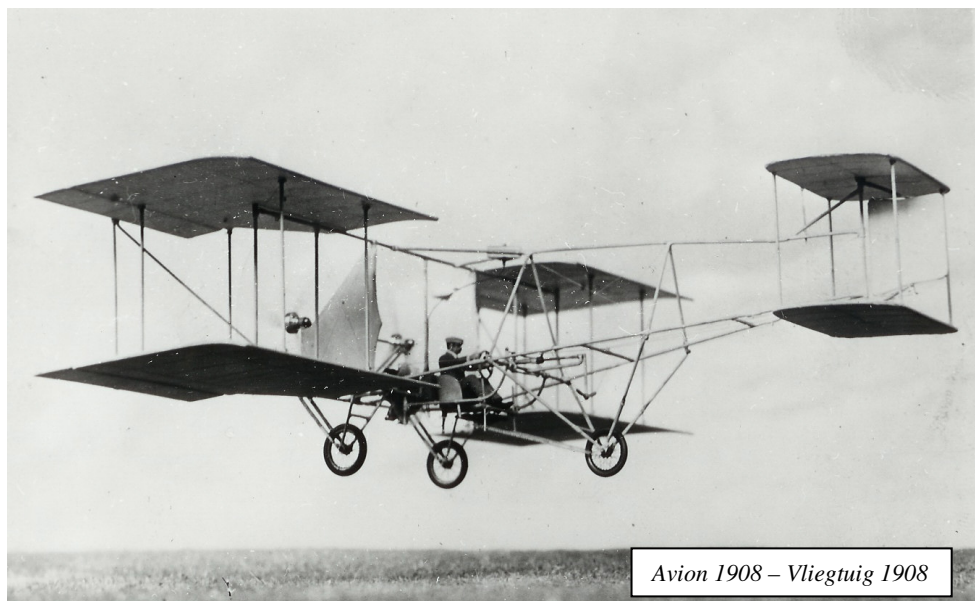
Dès 1935, il conçoit et construit des avions de tourisme de la marque "Topsy". Lorsque le 10 mai 1940, les usines de Gosselies seront bombardées par la Luftwaffe, E.O. Tips prendra la décision de récupérer les dossiers précieux et l'outillage qui ont survécus après le raid, pour rejoindre avec une partie de son personnel la Grande-Bretagne. Dès son arrivée en Angleterre, il assumera les hautes fonctions dans l'aéronautique, jusqu'à la libération de la Belgique. Il revient alors à Gosselies, pour remettre sur pied son usine complètement détruite: remise en état des ateliers, puis s'atteler à assumer progressivement pour la Force Aérienne les contrats de: la révision des avions que cette dernière a héritée à la fin de la guerre, ensuite l'assemblage des avions "Meteor", "Hunter", F-104G et F-16 et un contrat "IRAN" (*Inspect and Repair as Necessary*) pour la révision générale de 435 chasseurs-bombardiers "F-84F". En parallèle, E.O.Tips va concevoir et réaliser de nouveaux avions de tourisme, le "Belfair", le "Junior", le "Trainer" et le "Nipper".

En 1960, E.O.Tips prendra sa retraite après 52 ans consacrés à l'aviation. Décédé le 10 mars 1978, son nom et son esprit imaginaire resteront attachés à la naissance et au développement de l'industrie aéronautique militaire et de tourisme belge.

Les faits marquants :

Passionnés par l'aviation naissante, Ernest-Oscar Tips et son frère Maurice, décident en 1908 de construire dans un atelier rudimentaire en bordure de la plaine de manoeuvres d'Etterbeek un engin volant. Comme ils sont audacieux et imaginatifs, ils feront un appareil différent de ce que font les autres. Il n'existe pas encore des règles bien définies. Ils feront un engin du type "Canard" (*les surfaces de profondeur seront à l'avant*) le moteur sera un 8 cylindres en V de 48 CV fabriqué par "Pipe". Il aura deux hélices tripales contrarotatives, déjà à pas variable. Le premier essai est un échec. Le moteur étant trop lourd, il déséquilibre leur engin.

Ils le remplaceront par un "Gnome" de même puissance, mais plus léger. Ainsi conçu avec une structure réalisée en tubes brasés, ils réussiront plusieurs vols au cours de la semaine de l'aviation à Anvers en 1909. Mais ils estiment que l'appareil manque de maniabilité, et cela par manque de puissance du moteur. Ils vont alors développer eux-mêmes des moteurs rotatifs et sans soupapes de 35, 50, et 85 CV. Ils vendront la licence de



leur brevet, à la société "Minerva" (*constructeurs de voitures de grand luxe*) qui adaptera le système "sans soupapes"

pour leurs moteurs en ligne, et qui rencontrera un grand succès. La vente de cette licence permettra aux frères Tips de prendre de l'essor. Dans le même temps ils avaient étudié un "Helicoptère" possédant deux hélices propulsives et une hélice ascensionnelle. L'idée de cette dernière fut abandonnée par manque de moteurs suffisamment puissants à l'époque. Ils reçurent alors l'appui et l'aide nécessaire pour réaliser la construction de cet appareil dont ils rêvaient, du Président de la Chambre Syndicale des Locomotives Aériennes: Mr. Vleeminckx.

Malheureusement, l'entrée en guerre de l'Allemagne contre la Belgique va ruiner leurs espoirs. E.O. Tips s'engagera comme volontaire de guerre et partira après la prise d'Anvers, en Grande-Bretagne via la Hollande. Vu sa compétence dans le domaine des moteurs, on l'engagera à l'Army Motor Lorries Co à Hayes. Il y deviendra contremaître dans la division "Aviation". Il suivra une formation théorique chez "Short Brothers" où il rencontrera un autre passionné de l'aéronautique : Richard Fairey. A eux deux, ils vont créer en 1915 , la "Fairey Aviation C° Ltd" et dès 1917, le 16 février, leur premier avion sort de leur usine. C'est le "*Campagna*" un hydravion de patrouille. Sortent ensuite la même année le "*Fairey F 2*", le "*N*" et le "*Fairey III*". E.O. Tips décide alors de prendre sa licence de pilote, qu'il obtient le 6 mai 1918 sous le N° RAC-UK5909. A l'armistice, E.O. Tips décide de rester en Angleterre, pour continuer à collaborer avec Richard Fairey, dans l'entreprise fondée ensemble. Sortiront d'usine successivement le biplan "*Flycatcher*", le "*Parnalpoever*", puis le "*Fox*", un bombardier plus rapide que les chasseurs de l'époque. Ils présenteront par après au meeting de Hendon, le "*Firefly*", un avion de construction semi-métallique, qui impressionnera très fort la délégation belge qui y assiste. Cela n'échappe pas à Richard Fairey qui décide d'envoyer son pilote d'essai Chris Staniland ainsi que E.O. Tips, présenter l'appareil sur des aérodromes militaires belges, où seize pilotes militaires belges pourront aussi le piloter. Ceux-ci seront unanimement favorables à son achat pour rééquiper nos escadrilles. Le gouvernement acquiesce la proposition de nos pilotes belges, pour autant que les "*Firefly*" soient assemblés en Belgique. La SABCA se refusant, Richard Fairey s'engage d'installer une unité de montage en Belgique, et charge évidemment E.O. Tips de créer cette usine. A ce moment, E.O. Tips devient un véritable pionnier de l'industrie aéronautique belge. Il réussit ce challenge à Gosselies dans une installation et le terrain de la société SEGA, appartenant à Fernand Jacquet, un ancien as aviateur de la guerre 14/18.

Avions fairey S.A. belge est née le 27 août 1931, au capital de 100.000 francs belges, avec la participation de la maison mère, de Richard Fairey, de la SEGA et de E.O. Tips qui en sera le Directeur. De 1932 à 1939, l'usine de Gosselies va produire un total de 80 "*Firefly*" et de 199 "*Fox*" dont 101 exemplaires seront encore opérationnels en septembre 1939. E.O. Tips aura apporté pas mal d'améliorations à ces modèles, et citons à ce sujet, que l'équipage belge Caryn/ Steens remportera à bord d'un "*Fox*" en août 1935, le record du monde d'altitude de 9300 mètres en 15 minutes.

Après la crise de Munich, la tension internationale va obliger notre pays ainsi que ses alliés de 14/18 à revoir leur défense aérienne. En urgence, notre pays va recevoir 20 "*Hurricane*" prélevés sur la réserve de la R.A.F. et va commander directement à "Fairey Aviation CO" en Angleterre des avions "*Fairey Battle*". D'autre part, l'usine de Gosselies aura la commande de 80 "*Hurricane*", dont les voilures seront fournies par la SABCA et les moteurs par Rolls-Royce Le premier de ces avions sera réceptionné au début de mai 1940, le second sera essayé le 9 mai, le troisième devait être essayé le 10 mai.

Après le bombardement de l'usine le 10 mai 1940 à 5 heures du matin par la Luftwaffe, les dégâts sont tellement considérables, que E.O. Tips décide de sauver les documents importants et l'outillage qui ont survécus, vers l'Angleterre avec une partie de son personnel.

Durant les 9 années d'avant guerre, E.O. Tips avait également étudié et produit des avions de sport et de tourisme : les monoplaces à aile basse "*S*" et "*S2*" et les biplaces "*B*" et "*Bc*". Ces avions fabriqués en Belgique, le furent également sous licences à 18 pays étrangers, dont l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Suisse et l'Afrique du Sud. Il conçoit et fabrique aussi un nouvel avion d'écolage militaire, biplace en tandem, cockpit fermé, équipé d'un moteur de 160 CV, (full aerobatic), le "*Tipsy M*" (M pour militaire), mais la commission belge d'achat préféra commander le biplan S.V.4 de Stampe et Vertongen.



Lorsque E.O. Tips arrivera en Angleterre, le Ministry of Aircraft Production le nomme chief Engineer and Managing Director du Burtenwood Repair Depot. Il y dirigera 6000 membres du personnel, mais quittera cette fonction pour retourner chez Fairey, lorsque les Américains prendront possession de la base en 1943. Il prendra là les fonctions de Chief Research Engineer du nouveau département des hélicoptères. Inventif, il fait aussi breveter pour

brouiller les radars Allemands, ces distributeurs par millions de rubans métalliques, que les bombardiers alliés vont

larguer. Il s'implique dans l'étude "Gyrodyne" (*un combiné autogyre-hélicoptère*), qui le 28 juin 1948 battra le record du monde de vitesse sur base, pour voilures tournantes à du 188,88km/h. Mais dès la libération de la Belgique, il revient à Gosselies pour reconstruire l'usine saccagée par les Allemands avant leur retraite. Les alliés ayant des avions en surnombre, renoncent déjà leurs commandes aux constructeurs d'avions, mais E.O. Tips se lance dans la révision générale et la réparation des avions militaires, dont la F.Aé. belge est devenue propriétaire. Ses ateliers redémarrent de cette façon, il engage du personnel pour pouvoir honorer ce genre de contrat sur les "C-47", les "Harvard", les "Spitfire", les "Mosquito", les "Anson", les "Oxford" et le Junkers "Ju 52" de l'Administration de l'Aéronautique. Il aménagera en V.I.P. un "C-47" pour le voyage du Prince Charles, notre Régent, au Congo.

En 1954, l'usine s'investit dans de plus grands bâtiments et outillages plus performants, et le personnel passera de 240 à environ 2000 membres. Ceci pour faire face aux nouveaux contrats d'assemblage des "Meteor", "Hunter" et 289 cellules de "F-104G". Elle exécutera le contrat "IRAN" (*Inspect and Repair as Necessary*) pour 435 avions "F-84F". En 1960, elle entame la construction de 289 cellules pour "F-104G" et participe à des travaux dans le programme "Alouette II" pour l'Aérospatiale. Visionnaire, E.O. Tips mit à partir de 1957 un avion "Dragon Rapide" en service pour le transport des pièces détachées entre les sociétés impliquées dans le programme "Hunter". En parallèle, le département "Topsy" n'a pas chômé dans l'étude et la fabrication des avions de sport et de tourisme. Citons le "Belfair" (*un Topsy Bc d'avant guerre amélioré*) qui en août 1955 va battre le record du monde de distance en ligne droite (pour avions de moins de 500 kg), piloté par P.I.R Andersen de Chièvres à Sidi-Ifni (Maroc), soit 2.632,5 Km.

Citons également le Topsy "Junior" et finalement le "Nipper" dont il rêvait depuis longtemps, un monoplace à aile médiane, que l'on pouvait acquérir soit en version "prêt à voler", soit en "kit à assembler". Viendra sa retraite en mars 1960. Il décédera le 10 mars 1978 à son domicile.

En conclusion :

Ceux qui ont pu approcher E.O. Tips, se souviennent de lui comme d'un passionné de l'aéronautique. Il eut l'honneur d'accueillir le 22 mai 1951 en son usine, le Prince Baudouin, futur roi des Belges, qui lui témoigna son admiration pour son savoir-faire, dans une industrie de pointe de son pays. Les autorités communales de Temse, (*Tielrode étant devenue Temse après la fusion des communes*) reçurent E.O. Tips en grande pompe le 18 mai 1976. A cette cérémonie, assistèrent également sa famille, mais aussi la délégation du conseil d'administration des Vieilles Tiges de Belgique: son président le Général Avi. Legros, son Vice-président le Général Avi. De Smet, son secrétaire le Cdt. Avi. Pacco, et son trésorier J. van Mossevelde.

Il était la figure de proue de la construction aeronautique belge.

(Resumé vertaald door Bill Tersago)

Ernest-Oscar TIPS

Geboren te Tielrode (Temse) in Oost-Vlaanderen op 2 oktober 1893.
Gebrevetteerd als vliegtuigpilot in 1918. Wordt lid van de Vieilles Tiges van België in 1955. Is er bestuurder van tussen 1968 en 1975. Wordt vice-voorzitter van 1969 tot 1972. Overlijdt thuis in Brussel op 10 maart 1978.

Zijn carrière:

Gedurende 52 jaar, van 1908 tot 1960, innoveert, bouwt en verbetert hij talloze vliegtuigtypes. Hij is de oprichter van een Belgische luchtvaartindustrie van internationale faam, dankzij Eigen en Privé Fondsen en zonder enige staatshulp. In 1914 wordt hij aangeworven als vrijwilliger, trekt via Nederland naar Groot-Brittannië waar hij wordt aangeworven in de Army Lorries Motor Co in Hayes. In 1915 is hij medeoprichter van de maatschappij "Fairey Aviation Co" in Groot-Brittannië. In 1931 is hij de oprichter van de n.v. "Avions Fairey" in Gosselies. Van 1932 tot 1940 bouwt hij in licentie de vliegtuigen "Fairey Firefly", de "Fairey Fox" en de "Hurricane" die de Belgische Militaire Luchtvaart gaan uitrusten.

Vanaf 1935 ontwerpt en bouwt hij toerismevliegtuigen van het merk "Topsy". Als op 10 mei 1940 de fabrieken van Gosselies door de Luftwaffe worden gebombardeerd, beslist E.O. Tips de waardevolle dossiers en het gereedschap



te recupereren die de raid hebben overleefd, om met een deel van zijn personeel Groot-Brittannië te vervoegen. Zodra hij in Engeland aankomt, bezet hij hoge functies in de luchtvaart, totdat België wordt bevrijd. Hij keert dan terug naar Gosselies om er zijn compleet vernielde fabriek opnieuw op poten te zetten: herstelling van ateliers, vervolgens zich inzetten om voor de Luchtmacht progressief de contracten te verzekeren van: de revisie van vliegtuigen die deze laatste op het einde van de oorlog heeft geërfd. Daarna ook de assemblage van vliegtuigen als de "Meteor", de "Hunter", de F-104G en de F-16 plus een "IRAN"-contract (*Inspect and Repair as Necessary*) voor de algemene revisie van 435 "F 84F" jager-bommenwerpers. Daarnaast gaat E.O. Tips nieuwe toerismevliegtuigen ontwerpen en bouwen, de "Belfair", de "Junior", de "Trainer" en de "Nipper".

In 1960 gaat E.O. Tips met pensioen na 52 jaar gewijd te hebben aan de luchtvaart. Na zijn dood op 10 maart 1978 blijven zijn naam en zijn verbeeldingszin verbonden met de opkomst en de ontwikkeling van de Belgische militaire en toerisme- luchtvaartindustrie.

De kenmerkende feiten:

Ernest-Oscar Tips en zijn broer Maurice zijn begeistert door de opkomende luchtvaart. Ze beslissen in 1908 om in een rudimentair atelier aan de rand van het oefenterrein van Etterbeek een vliegmachine te bouwen. Omdat ze durven en verbeelding hebben, maken ze een verschillend toestel van de anderen. Er bestaan nog geen welomlijnde regels. Ze maken een toestel van het type "Canard" (*de diepteroeren zitten vooraan*) de motor is een achtcilinder in V van 48 pk, gebouwd door "Pipe". Het heeft twee tegengesteld draaiende schroeven, toen al met instelbare spoed. De eerste test is een mislukking. De motor is te zwaar en brengt hun toestel uit balans.

Ze vervangen hem door een "Gnome" met hetzelfde vermogen maar lichter. Met een hardgesoldeerde buizenstructuur slagen ze er zo in om tijdens de luchtvaartweek van Antwerpen in 1909 meerdere vluchten te maken. Maar ze vinden dat hun machine wendbaarheid mist en dat door een te zwakke motor. Ze gaan dan zelf rotatieve en kleppenloze motoren ontwikkelen van 35, 50, en 85 pk. Ze verkopen de licentie van hun brevet aan de maatschappij "Minerva" (*constructeurs van grote luxevoertuigen*) die het systeem "zonder kleppen" voor hun lijnmotoren aanneemt en een groot succes zal kennen. De verkoop van die licentie zal de gebroeders Tips toelaten om echt van start te gaan. Ondertussen hadden ze ook een "Helicopter" bestudeerd, met twee stuwende schroeven en een stijgschroef. Dit idee werd opgegeven omdat er toen niet voldoende sterke motoren beschikbaar waren. Ze kregen toen de steun en de nodige hulp om de bouw van het toestel waarvan ze droomden te verwezenlijken, en wel van de Voorzitter van de Syndicale Kamer van Luchtlocomotieven (sic): Mr. Vleeminckx.



Topsy Belfair

Jammer genoeg gaat de Duitse aanval op België hun hoop de grond in drijven. E.O. Tips wordt oorlogsvrijwilliger en neemt deel aan de inname van Antwerpen, in Groot-Brittannië via Nederland. Gezien zijn vakkunde op het vlak van motoren, wordt hij aangeworven bij de Army Motor Lorries Co in Hayes. Hij wordt opzichter in de divisie "Aviation". Hij volgt een theoretische

vorming bij "Short Brothers" waar hij een andere luchtvaartfanaat ontmoet: Richard Fairey. Met hun beiden richten ze in 1915 de "Fairey Aviation C° Ltd" op en vanaf 16 februari 1917 verlaat hun eerste vliegtuig de fabriek. Het is de "Campagna" een patrouilleervliegboot. Hetzelfde jaar brengen ze nog de "Fairey F 2", de "N" en de "Fairey III" uit. E.O. Tips beslist dan een vlieglicentie te behalen, die hij op 6 mei 1918 onder nummer RAC-UK5909 verwerft. Bij de wapenstilstand beslist E.O. Tips in Engeland te blijven om verder samen te werken met Richard Fairey, in de onderneming die ze samen hebben opgericht. Achtereenvolgens verlaten dan de fabriek: de tweedekker "Flycatcher", de "Parnalpoover", vervolgens de "Fox", ene bommenwerper die sneller was dan de toenmalige jachtvliegtuigen. Later stellen ze op de meeting van Hendon de "Firefly" voor, een semi-metalen vliegtuig dat de aanwezige Belgische delegatie erg onder de indruk brengt. Zoiets ontgaat Richard Fairey niet, die zijn testpiloot Chris Staniland evenals E.O. Tips beslist te sturen, om het vliegtuig op Belgische militaire vliegvelden te tonen en waar zestien Belgische militaire vliegers het toestel ook mogen besturen. Ze zijn allemaal vóór de aankoop om er onze smaldelen mee uit te rusten. De regering bevestigt het voorstel van onze Belgische piloten, voor zover de "Firefly" in België worden geassembleerd.

Omdat SABCA weigert, verbindt Richard Fairey zich ertoe om een montage-eenheid in België te bouwen en uiteraard belast hij E.O. Tips met de oprichting van die fabriek. Op dat ogenblik wordt E.O. Tips een ware pionier van de Belgische luchtvaart. Hij slaagt in zijn opzet in Gosselies in gebouwen en op het terrein van de maatschappij SEGA, die toebehoort aan Fernand Jacquet, een vliegeraas uit de oorlog 14/18.

Avions Fairey S.A. belge wordt opgericht op 27 augustus 1931, met een kapitaal van 100.000 Belgische franken en met de deelneming van het moederhuis van Richard Fairey, van de SEGA en van E.O. Tips die er de directeur van wordt. Van 1932 tot 1939 gaat de fabriek van Gosselies een totaal van 80 "Firefly" en 199 "Fox" bouwen, waarvan 101 exemplaren in september 1939 nog operationeel zijn. E.O. Tips zal heel wat verbeteringen hebben aangebracht aan die modellen; vermelden we hier dat de Belgische bemanning Caryn/ Steens aan boord van een "Fox" in augustus 1935 het wereldhoogterecord op 9300 meter in 15 minuten bracht.

Na de crisis van München zal de internationale spanning ons land en zijn geallieerden van 14/18 ertoe verplichten om hun luchtverdediging te herbekijken. Uit de reserves van de RAF zal ons land 20 "Hurricane" ontvangen en zal het rechtstreeks bij "Fairey Aviation CO" in Engeland "Fairey Battle" vliegtuigen bestellen. De fabriek van Gosselies krijgt dan weer de bestelling voor 80 "Hurricane", waarvan de vleugels door SABCA worden geleverd en de motoren door Rolls-Royce. Het eerste van die vliegtuigen wordt begin mei 1940 in ontvangst genomen, het tweede wordt op 9 mei uitgetest, het derde had moeten vliegen op 10 mei.

Na het bombardement van de fabriek door de Luftwaffe op 10 mei 1940 om 5 uur 's morgens is de schade zo aanzienlijk, dat E.O. Tips beslist om de belangrijke documenten en gereedschappen die nog zijn overgebleven, naar Engeland over te brengen met een deel van zijn personeel.

In de 9 jaren voor de oorlog had E.O. Tips ook sport- en toerismevliegtuigen bestudeerd en geproduceerd: de eenzitters met lage vleugel "S" en "S2" en de tweezitters "B" en "Bc". Deze toestellen werden in België vervaardigd maar werden ook in 18 andere landen onder licentie gebouwd, waaronder Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, Zwitserland en Zuid-Afrika. Hij ontwerpt en bouwt ook een nieuw militair opleidingstoestel, een tweezitter in tandem met gesloten cockpit en uitgerust met een motor van 160 pk, (full aerobatic), de "Topsy M" (M voor Militair), maar de Belgische aankoopcommissie verkiest de tweedekker SV 4 bis van Stampe en Vertongen te bestellen.

Bij aankomst van E.O. Tips in Engeland, benoemt het Ministry of Aircraft Production hem tot chief Engineer and Managing Director van het Burtenwood Repair Depot. Hij zal er 6000 personeelsleden onder hem hebben maar verlaat die post om weer naar Fairey te keren, wanneer de Amerikanen de basis in 1943 in bezit nemen. Daar neemt hij de functie waar van Chief Research Engineer van de nieuwe helikopterafdeling. Vindingrijk als hij is, laat hij die verdelers van miljoenen metalen strookjes patenteren, die de Duitse radars storen en die de geallieerde bommenwerpers gaan uitstrooien. Hij is betrokken bij de studie van de "Gyrodyne" (*een combinatie van autogyro en helikopter*), die op 28 juni 1948 het wereldrecord in circuit voor wentelwieken op 188,88km/h zal brengen. Zodra België is bevrijd, keert hij naar Gosselies terug om de fabriek herop te bouwen die de Duitsers bij hun aftocht hebben geplunderd. De geallieerden hebben vliegtuigen in overtal en zien af van hun bestellingen bij de constructeurs. E.O. Tips richt zich echter op de algemene revisie en herstelling van militaire toestellen, waarvan de Belgische LuM eigenaar is geworden. Op die manier starten zijn ateliers weer op en werft hij personeel aan om dit soort contract te kunnen waarmaken op de "C-47", de "Harvard", de "Spitfire", de "Mosquito", de "Anson", de "Oxford" en de Junkers "Ju 52" van het Bestuur der Luchtvaart. Hij richt een "C-47" in VIP-versie in voor de reis van Prins Karel, de prins regent, naar Congo.

In 1954 betreft de fabriek grotere gebouwen en heeft ze betere tooling, het personeelsbestand gaat van 240 naar zo een 2.000 man. Op die manier wordt het hoofd geboden aan de nieuwe vereisten voor de assemblage van de "Meteor", "Hunter" en 289 rompen voor de "F-104G". Ze voert ook het "IRAN"-contract uit (*Inspect and Repair as Necessary*) voor 435 "F-84F" Thunderstreaks. In 1960 begint de fabriek met de bouw van de 289 fuselages voor de "F-104G" en neemt ze deel aan de werken voor het "Alouette II"-programma voor Aérospatiale. Als man met een visie legt E.O. Tips vanaf 1957 een "Dragon Rapide" in voor het transport van onderdelen tussen de firma's die betrokken zijn bij het "Hunter"-programma. Ondertussen heeft de afdeling "Topsy" niet stilgezeten en heeft ze sport- en toerismevliegtuigen ontwikkeld en gebouwd. Vernoemen we de "Belfair" (*een verbeterde vooroorlogse Topsy Bc*) die in augustus 1955 het wereldafstandrecord in rechte lijn zal breken (voor vliegtuigen van minder dan 500 kg), bestuurd door P.I.R Andersen vanuit Chièvres tot in Sidi-Ifni (Marokko), hetzij 2.632,5 Km.

Vermelden we ook de Topsy "Junior" en ten slotte ook de "Nipper" waar hij sinds lang van droomde, een eenzitter met middenvleugel die men kon kopen als "vliegkbaar", ofwel als "bouwpakket". Hij gaat met rust in maart 1960. Hij zal overlijden op 10 maart 1978 bij hem thuis.

Als besluit:

Wie E.O. Tips van nabij hebben gekend, herinneren zich hem als een luchtvaartfanaat. Hij had de eer om op 22 mei 1951 prins Boudewijn, de toekomstige koning, in zijn fabriek te mogen ontvangen, die hem zijn bewondering zou laten blijken voor zijn vakkennis in een spitsindustrie van het land. De gemeentelijke autoriteiten van Temse, (*Tielrode hoorde na de fusie der gemeenten bij Temse*) ontvingen E.O. Tips op 18 mei 1976 met veel luister. Op de plechtigheid was zijn familie aanwezig maar ook een delegatie van de Raad van Bestuur van de Vieilles Tiges van België: de



Topsy Nipper

voorzitter generaal-vlieger Legros, de vice-voorzitter generaal-vlieger De Smet, de secretaris Cdt. Vl. Pacco en de penningmeester J. van Mossevelde.

Hij was het boegbeeld van de Belgische luchtvaartindustrie.

Résumé Mémorial (par Mich Mandl)

Victor Boin

Le sportif

Aviateur, médaillé olympique, journaliste de radio et de télévision, rédacteur en chef de plusieurs revues sportives et aéronautiques, Victor Boin est né à Bruxelles le 28 février 1886 et y est décédé le 31 mars 1974.

Dès son plus jeune âge, il pratique différents sports et participe avec succès à de nombreuses compétitions nationales et internationales. C'est ainsi qu'il prend ses premières leçons d'escrime à l'âge de 12 ans.

Il pratique avec brio la natation et le water-polo. On notera qu'à l'âge de 11 ans déjà, il se distingue à Ostende, en se jetant à la mer pour sauver une jeune femme de la noyade...

Après avoir effectué ses humanités scientifiques, il satisfait aux examens d'entrée à l'École Militaire, mais préfère démarrer sa carrière professionnelle dans le journalisme.

Adeptes du patinage et du hockey sur glace, il s'essaye également aux sports moteurs, motocyclette et automobile, ainsi qu'aux sports plus virils, la boxe et le judo.

En 1908, il remporte une première médaille d'argent aux Jeux Olympiques de Londres avec l'équipe de water-polo. Il récidive quatre ans plus tard à Stockholm et remporte cette fois une médaille de bronze.

L'amateur des arts

Cette même année 1908, Victor Boin change son fusil d'épaule... Mêle dès son enfance à la vie de théâtre et de la musique par son grand-père maternel, Camille Durieux, il part pour la France pour s'occuper pendant deux ans du théâtre de St Étienne. De cette époque date sa grande admiration pour le monde du spectacle. Tout au long de sa vie, il comptera de nombreux artistes et musiciens parmi ses amis intimes, les violonistes Eugène Ysaye et Jacques Thibaud, Sacha Guitry et Maurice Chevalier pour n'en citer que quelques-uns...

Quelque temps plus tard, Victor Boin se découvre une nouvelle passion : les airs. Il effectue plusieurs vols en aérostats et fréquente régulièrement les milieux de l'aviation.

Âgé de 27 ans, Victor Boin épouse Georgette Loyer, à Bruxelles, le 27 septembre 1913. C'est une artiste dramatique parisienne. Ce n'est sans doute pas un hasard. Victor Boin a toujours souhaité concilier l'art et le sport qu'il considère à bien des égards comme complémentaires.



Brevet de pilote en 1915 à Beau Marais (Calais).

Vliegeniersbrevet in 1915 in Beau Marais bij Calais.

Le pilote de guerre

Survient la guerre. Victor Boin qui vit à Paris au début du conflit, n'hésite pas, malgré son récent mariage et la naissance de son fils Camille, à se porter volontaire. En février 1915, il est engagé aux « autocanons mitrailleuses ». Très rapidement, il demande sa mutation à l'aviation. Le 23 mai 1915, le Sergent Boin passe au Corps de l'Aviation Militaire pour devenir pilote.

Victor Boin effectue sa formation sur avion biplan Jéro Farman HF 20 à Beau-Marais (Calais), avec comme moniteur belge, René Vertongen.

Sa première et unique affectation opérationnelle l'amène dans une escadrille maritime d'hydravions à Calais. La mission consiste à survoler la Manche à la recherche de mines et navires ennemis au départ de Dunkerque et de Calais.

À bord de son hydravion Schreck F.B.A. (Franco-British Aviation) 150 HP, un triplace de reconnaissance, baptisé « La Miquette », du surnom de son épouse, Victor Boin effectuera un nombre impressionnant de missions. Accompagné d'un observateur et d'un mitrailleur, (l'appareil est équipé d'une mitrailleuse Lewis et peut emporter deux bombes de 50 kg), le pilote a pour tâche de repérer des mines marines de différents types. Nos aviateurs contribuent ainsi à la destruction de quelque cent cinquante de ces engins.

La seconde mission, tout aussi importante, consiste à assurer l'escorte des transports maritimes.

Victor Boin effectuera la moitié de ses missions avec Jacques Ochs comme observateur. Ce dernier est tout comme V. Boin, un escrimeur de grande valeur (Médaille d'or aux Jeux Olympiques de Stockholm en 1912).

Une maquette de cet hydravion, dont seuls quatre exemplaires furent fabriqués, se trouve bien mise en valeur à la Section Air du Musée de l'Armée au Cinquantenaire.

Les années de guerre

C'est mal connaître Victor Boin que de penser que les opérations absorbent toute son énergie. Il n'a pas perdu contact avec le monde du sport. D'ailleurs de nombreux sportifs de très haut niveau ont, comme lui, revêtu l'uniforme.

Il n'est donc pas étonnant de retrouver l'Adjudant Boin, en novembre 1917, comme responsable de l'équipe militaire belge de football, dans le cadre d'une tournée effectuée en Angleterre.

Ces rencontres, jouées devant un nombreux public enthousiaste, sont organisées au profit des œuvres de guerre alliées... et plus spécialement des soldats belges (« British Gifts for Belgian Soldiers »).

Le 5 juillet 1918, Victor Boin a l'honneur de participer à une mission que l'on qualifierait aujourd'hui de « mission VVIP ». En effet, en compagnie du Lieutenant Tony Orta, il reçoit pour mission de se rendre en Angleterre avec nos souverains comme passagers. Le Lieutenant Orta vole avec S.M. le Roi Albert et l'Adjudant Boin prend à son bord S.M. la Reine ainsi que l'Officier d'ordonnance de Sa Majesté. Une petite plaquette publiée à cette occasion mentionne qu'il s'agit du premier franchissement aérien de la Manche par des souverains. Il restera de ce voyage des liens très forts entre nos souverains et Victor Boin. Les photos dédicacées du Roi et de la Reine en sont des témoignages touchants.

Le 11 septembre 1918, V. Boin est commissionné au grade de Sous-lieutenant. Il terminera la guerre dans ce grade.

Les premières années d'après-guerre

Victor Boin se voit décerner de nombreuses décorations belges et étrangères. C'est ainsi qu'il reçoit la Croix de Guerre belge pour avoir participé en compagnie de son fidèle observateur et ami Jacques Ochs, à la destruction d'un sous-marin ennemi dans la Mer du Nord, fait d'armes officiellement homologué par l'Amirauté française.

L'Ordre de la Couronne avec palmes lui est octroyé à juste titre et le libellé du motif est rédigé de la façon suivante : « Volontaire de guerre, marié et père de famille. Pilote habile, adroit, ponctuel et régulier. À différentes



La Miquette

reprises, a effectué trois reconnaissances en une journée ; à maintes reprises, n'a pas hésité à porter secours à des camarades français tombés dans les eaux ennemies et a signalé à 7 reprises des mines en dérive dans les eaux anglaises. A fait preuve à l'escadrille d'hydro planes, de remarquables qualités de courage, d'abnégation et de haute conception du devoir. »

À la fin de la guerre, V. Boin restera encore quelques années au service de l'Aéronautique Militaire. Il profite de cette période pour reprendre ses activités sportives et participer à diverses compétitions aériennes. C'est ainsi qu'en 1920, il remportera avec Jean Stampe comme pilote et lui-même comme observateur, les concours de navigation, de bombardement et d'atterrissage organisés dans le cadre du meeting d'aviation à Evere-Haren, à bord du Bristol Fighter offert par la firme Handley-Page au Roi Albert...

La légende

C'est cette même année 1920 que Victor Boin entre dans la légende.

En hommage au courage dont les Belges ont fait preuve tout au long de la première guerre, Anvers se voit confier l'organisation des Jeux de la 7^e Olympiade. Et c'est à Anvers qu'apparaît pour la première fois le drapeau olympique et qu'est prononcé le serment imaginé par Pierre de Coubertin, lors de la cérémonie d'ouverture. C'est à Victor Boin, héros de la guerre et sportif on ne peut plus éclectique que revient l'honneur de prononcer les célèbres paroles avec lesquelles s'ouvriront dorénavant tous les Jeux.

Mais une fois de plus, Boin ne se contente pas de figurer. Il remporte en escrime par équipe, une troisième médaille, d'argent cette fois, dans sa discipline favorite, l'épée.

La fin des Jeux coïncide avec sa nomination au grade de Lieutenant (26 septembre 1920).

Quelques mois plus tard, souhaitant se consacrer pleinement au journalisme, le Lieutenant Boin demande son passage dans les cadres de réserve de l'aviation militaire (juin 1923).

La journalistique

Commence alors une nouvelle carrière tant sur le terrain qu'au niveau de direction des nombreuses associations qu'il aide à mettre sur pied.

Il collabore à la rédaction de diverses revues, périodiques ou journaux, quotidiens belges et étrangers.

Après une dernière participation en 1924 aux Jeux Olympiques de Paris, (il a à ce moment 38 ans...) Victor Boin décide de mettre l'épée au fourreau...

Dans le monde de l'aviation, l'aviateur journaliste Boin devient rapidement une référence. On lui confie la direction de « La Conquête de l'Air », organe officiel de l'Aéro-club Royal de Belgique depuis 1904. Cela lui permet de mettre en valeur les caricatures que son ami Jacques Ochs croque des personnalités marquantes de l'aviation. Ce dernier réalisera également plusieurs affiches pour des meetings dont V. Boin est la cheville ouvrière.

Grand amateur des sports moteurs, Victor Boin collabore également à l'organe officiel du Royal Automobile Club de Belgique « Royal Auto » ainsi qu'à bien d'autres revues moins connues.

Comme reporter radio, il est un des premiers à effectuer, dans le domaine du sport, des émissions en plein air. C'est ainsi qu'il couvrira pour l'INR (Institut National de Radiodiffusion) des courses de sports moteurs à Francorchamps, des meetings d'aviation à Evere et des courses cyclistes comme Paris-Roubaix.

En juin 1913, il crée l'Association Professionnelle Belge des Journalistes Sportifs (APBJS), association dont il assumera la présidence de 1923 à 1935.

Au niveau international, il assiste en 1924 au premier congrès de l'Association Internationale de la Presse Sportive (A.I.P.S.) à Paris et en est nommé vice-président. En 1932, il reprend également la présidence de cette association, fonction qu'il occupera pendant 24 ans...

Il gardera le contact avec le monde de l'aviation par le biais de baptêmes de l'air (qu'il organise notamment pour ses collègues de la presse sportive), et de causeries avec les pionniers de l'aéronautique, Blériot, Mermoz avec lesquels il entretient des contacts privilégiés.

Il effectue de nombreux voyages pour le compte de l'Aéro-club ou comme membre de délégations officielles de l'aviation belge.

La seconde guerre mondiale



Victor Boin prête le Serment Olympique lors des jeux de 1920 à Anvers.

Victor Boin legt de Olympische eed af tijdens de spelen van 1920 in Antwerpen.

Nommé Capitaine dans le cadre de réserve en décembre 1929, Victor Boin n'hésite pas à faire un premier rappel en 36, et à sa demande, en septembre 38, à reprendre du service comme commandant de la 7^e escadrille. Il a à ce moment 53 ans... Un an plus tard (28 août 39), il est mobilisé dans les Troupes Auxiliaires d'Aéronautique à Evreux et occupe une fonction au service des Sports de l'État-Major Général.

En mai 40, il échappe au piège dans lequel l'armée belge se débat dans les Flandres et avec sa section, il gagne le Sud de la France. Le 2 août, de Sembas (Agen), il adresse un courrier au Ministre de la Défense Nationale en vue d'obtenir sa démobilisation sur place. Il précise : « La section D à laquelle j'appartiens, a cessé toute activité et la majorité de l'effectif est déjà rentré dans ses foyers ». Quelques jours plus tard, il est démobilisé.

En janvier 45, on lui signifie qu'il a, par limite d'âge, cessé de faire partie des cadres de réserve de l'Armée depuis le 31 mars 43 (donc rétroactivement).

S.A.R. le Prince Régent, lui accorde à cette même date, l'autorisation de porter le grade de Major de réserve honoraire.

Pendant l'occupation, Victor Boin n'a eu aucune activité journalistique. Cela lui vaudra après guerre, la Médaille de la « Plume brisée », décernée par « l'Association Générale de la presse » aux écrivains ayant refusé d'exercer leur profession sous l'occupation allemande.

À deux reprises, il a failli se faire prendre par la Gestapo. Son ami Jacques Ochs a eu moins de chance. De confession juive, il est arrêté dès novembre 40 et incarcéré à Breendonck. Grâce à V. Boin qui réussit à lui passer crayons et papier, J.Ochs prendra des dizaines de croquis de ses compagnons d'infortune et de ses tortionnaires. Il sera libéré quatorze mois plus tard, grâce à l'intervention de Victor Boin.

Victor Boin sera également à la base de la création, en 1943, des « Jeunesses musicales » dans le but d'éviter aux jeunes d'être envoyés en Allemagne...

Le Comité Olympique belge

Après-guerre, Victor Boin replonge dans la vie journalistique. Il assiste au grand début de la télévision et participe activement aux émissions de l'INR. Mais sa passion pour l'aviation est restée intacte. Il se lance dans le vol à voile, discipline qu'il a découverte peu avant la guerre et crée à la fin des années 50, un prix qui porte son nom.

Ses exploits au niveau du sport olympique, sa connaissance du monde sportif en tant que chroniqueur averti en font un candidat idéal pour reprendre la présidence du Comité Olympique belge qui a vu le jour en 1906. Ce sera chose faite en 1955. Il assumera cette fonction pendant dix ans.

Dans la relation des nombreux mérites de Victor Boin, on retiendra sans aucun doute sa préoccupation pour les handicapés. C'est ainsi qu'en février 1960 il fonde la Fédération Sportive belge des Handicapés.

Décès et mémoire

En 1974, année du décès de Victor Boin, le « Trophée National Victor Boin » fut créé en mémoire du Président fondateur. Il est décerné chaque année, au meilleur sportif handicapé de l'année.

Depuis ce mois d'avril 2006, les souvenirs les plus divers, les peintures, médailles, diplômes, coupes ayant appartenu à Victor Boin sont exposés au musée du Comité Olympique Interfédéral belge à Hofstade (Malines), dans le cadre du 100^{ème} anniversaire du COIB. Ils permettront au grand public de se souvenir d'un personnage hors du commun, d'un éclectisme sans pareil dans des domaines aussi divers que le sport, l'aviation et les médias

Korte inhoud Gedenkboek (vertaling: Paul en Marie-Christine Buyse)

Victor Boin

De sportman

Victor Boin, geboren te Brussel op 28 februari 1886 en er overleden op 31 maart 1974, was piloot, houder van olympische medailles, radio- en tv-journalist en hoofdredacteur van verscheidene sport- en luchtvaartmagazines.

Vanaf zijn prille jeugd beoefent hij verschillende sporttakken en neemt hij deel aan talrijke nationale en internationale wedstrijden. Zo neemt hij reeds vanaf de leeftijd van 12 jaar schermlessen en beoefent hij met brio zwemmen en waterpolo. Het is opmerkelijk dat hij op twaalfjarige leeftijd in Oostende opzien baart door in zee te springen om een jonge vrouw van de verdrinkingsdood te redden...

Na zijn wetenschappelijke humaniora legt hij met succes het toegangsexamen af voor de Militaire School, doch verkiest zijn loopbaan in de journalistiek op te starten.

Naast schaatsen en ijshockey waagt hij zich ook aan motor- en autosport en nog iets stoerder aan boksen en judo.

In 1908 wint hij op de Olympische Spelen in Londen de zilveren medaille in waterpolo. Vier jaar later wint hij opnieuw in Stockholm, ditmaal de bronzen medaille.

De kunstminnaar

In 1908 verandert Victor Boin het geweer van schouder... Van zijn grootvader langs moederszijde, Camille Durieux, erft hij de liefde voor de theater- en muziekwereld. Hij vertrekt naar Frankrijk waar hij gedurende twee jaar de zorgen over het Sint-Etienne-theater op zich zal nemen. Vanaf dan vat hij een grote bewondering op voor de wereld van het spektakel. Gedurende gans zijn verdere leven zal hij ontelbare kunstenaars en muzikanten tot zijn intieme vriendenkring kunnen rekenen, waaronder de violisten Eugène Ysaye en Jacques Thibaud, Sacha Guitry en Maurice Chevalier, om er slechts enkelen te noemen...

Nog wat later laait in hem een nieuwe passie op : de luchtsporten. Hij maakt enkele vluchten per ballon en vertoeft veel in de luchtvaartkringen.

Op 27 september 1913, op 27-jarige leeftijd, huwt hij te Brussel met de Parijse dramakunstenaar Georgette Loyer. Dit is niet zomaar een toeval : Victor Boin heeft altijd de kunst en de sport die hij op veel punten als complementair beschouwt, met elkaar willen verzoenen.

De Oorlogspiloot

Dan breekt de oorlog uit. De thans in Parijs wonende Victor Boin aarzelt geen ogenblik om, niettegenstaande zijn recente huwelijk en de geboorte van zijn zoon Camille, vrijwillig dienst te nemen. In februari 1915 wordt hij ingelijfd bij de afdeling "gemotoriseerde mitrailleurs".

Al snel vraagt hij overgeplaatst te worden naar de luchtmacht. Op 23 mei 1915 stapt sergeant Victor Boin over naar het militair luchtmachtkorps om piloot te worden. Met de Belgische instructeur René Vertongen krijgt hij te Beau-Marais zijn opleiding op een tweedekker "Jéro Farman HF-20".

Zijn eerste en ook enige operationale affectatie doet hem belanden bij een maritiem eskader voor watervliegtuigen, gestationeerd in Calais. De opdracht bestaat erin het kanaal te overvliegen op zoek naar mijnen en naar vijandelijke schepen die Duinkerken en Calais uitvaren.

Zijn toestel is een driezits-verkenningswatervliegtuig "Schreck F.B.A." (Franco-British Aviation) met een motor van 150 PK dat naar de koosnaam van zijn echtgenote "La Miquette" genoemd wordt. Hiermee zal Victor Boin een indrukwekkend aantal opdrachten uitvoeren.



La Miquette

De piloot, vergezeld van een waarnemer en een boordschutter (het toestel is uitgerust met een machinegeweer "Lewis" en kan twee bommen van 50 kg meenemen) heeft tot taak alle soorten zeemijnen op te sporen. Onze bemanning draagt aldus bij tot het vernietigen van een 150-tal van deze tuigen. De tweede even belangrijke opdracht bestaat er in de maritieme transporten te begeleiden.

De helft van zijn vluchten zal Victor Boin uitvoeren met Jacques Ochs als waarnemer. Deze laatste is evenals Victor Boin, een gewaardeerd schermer (gouden medaille op de olympische spelen in Stockholm 1912).

Van het bovenvermeld type watervliegtuig werden er slechts vier exemplaren gebouwd. In het Legermuseum op de Cinquantenaire staat er in de sectie Luchtvaart een mooie maquette van dit toestel opgesteld.

De oorlogsjaren

Het zou Victor Boin niet zijn mochten deze activiteiten al zijn energie opslorpen. Hij onderhoudt nog steeds contacten met de sportwereld. Vele atleten van zeer hoog niveau, hebben ten andere net zoals hij, het uniform aangetrokken. Het is dus niet verwonderlijk dat wij in het kader van een rondreis in Engeland, adjudant Boin in november 1917 ontmoeten als verantwoordelijke van de Belgische voetbalploeg.

Deze sportontmoetingen, gespeeld onder het oog van een geestdriftig publiek, worden ingericht ten bate van de "Vereniging voor de Geallieerde Oorlogswerken", in het bijzonder voor de Belgische soldaten ("British Gifts for Belgian Soldiers").

Op 5 juli 1918 valt Victor Boin de eer te beurt deel te nemen aan wat men nu een "VVIP-opdracht" zou noemen. Samen met luitenant Tony Orta dient hij naar Engeland te vliegen met het koninklijk paar als passagiers. Luitenant Tony Orta vliegt met Zijne Majesteit Koning Albert I terwijl adjudant Boin Hare Majesteit de Koningin alsmede een ordonnansofficier aan boord neemt. Voor deze gelegenheid wordt een gedenkingsplakketje gemaakt dat vermeldt dat het hier gaat om de eerste kanaalovertocht van onze vorsten. Victor Boin zal naar aanleiding van deze vlucht een sterke band met ons koningspaar bewaren. De door de Koning en de Koningin persoonlijk genaamte foto's zijn hiervan het sprekend bewijs.

Op 11 september 1918 wordt aan Victor Boin de graad van onderluitenant toegekend. Deze graad zal hij tot het einde van de oorlog behouden.

De eerste naoorlogse Jaren

Na de oorlog worden aan Victor Boin heel wat Belgische en buitenlandse decoraties toegekend. Hij ontvangt het Belgisch Oorlogskruis omdat hij, samen met zijn trouwe verkenner en vriend Jacques Ochs heeft deelgenomen aan het vernietigen van een vijandige duikboot in de Noordzee. Dit wapenfeit werd officieel gehomologeerd door de Franse Admiraliteit.

Hij wordt terecht opgenomen in de Kroonorde met Palmen en de motivering hiervoor wordt als volgt omschreven : "Oorlogsvrijwilliger, gehuwd en familievader. Bekwaam, vaardig, stipt en nauwgezet piloot. Heeft verschillende malen tot drie verkenningsvluchten per dag uitgevoerd; heeft meerdere keren niet gearzeld hulp te bieden aan in vijandelijke wateren belande Franse kameraden en heeft tot zevenmaal in Engelse wateren afgedreven mijnen gesignaleerd. Heeft in het watervliegtuigeneskader blijk gegeven van opmerkelijke hoedanigheden van moed, zelfopoffering en groot plichtsbesef".

Na de oorlog zal Victor Boin nog enkele jaren in dienst van de Militaire Luchtvaart blijven. Hij maakt van deze periode gebruik om zijn sportactiviteiten te hernemen en aan diverse vliegwedstrijden deel te nemen. In 1920 zullen Jean Stampe als piloot en hijzelf als verkenner de winnaars worden van de wedstrijd in het navigeren, het bombarderen en het landen, tijdens de meeting in Evere-Haren. Ze verwezenlijken dit exploit aan boord van de "Bristol Fighter" die constructeur "Handley-Page" aan Koning Albert schonk...

De legende

In datzelfde jaar 1920 treedt Victor Boin in de legende. Als blijk van hulde aan de moedige Belgen gedurende gans de Eerste Wereldoorlog, wordt aan Antwerpen het organiseren van de zevende Olympiade toevertrouwd. Daar in Antwerpen wordt de olympische vlag voor de eerste maal getoond en wordt voor het eerst tijdens de openingsceremonie de door Pierre de Coubertin uitgedachte eed afgelegd. Aan Victor Boin, oorlogsheld en merkwaardig sportman komt de eer toe deze beroemde woorden uit te spreken, waarmee van dan af aan alle spelen voor geopend zullen worden verklaard. Maar eens te meer neemt Boin geen genoegen met alleen maar deel te nemen : hij wint in zijn favoriete discipline, het schermen in ploeg, zijn derde en deze keer zilveren medaille.

Het einde van de spelen valt samen met zijn bevordering tot de graad van luitenant (26 september 1920). Enige maanden later vraagt luitenant Boin zijn overplaatsing aan naar de reservekaders van de militaire luchtvaart (juni 1923). Voortaan wil hij zich volledig aan de journalistiek wijden.

De journalistiek

Opnieuw neemt zijn loopbaan een wending. Voor de talrijke verenigingen die hij mee helpt oprichten, presteert hij zowel te velde als op het niveau van dagelijks bestuur. Hij werkt mee aan verschillende Belgische en buitenlandse tijdschriften, magazines en dagbladen.

Nadat hij in 1924 op 38-jarige ouderdom een laatste maal deelnam aan de olympische spelen in Parijs, besluit Victor Boin er definitief mede te stoppen.

In luchtvaartkringen kan de vlieger-journalist spoedig een referentie worden genoemd. Men vertrouwt hem de leiding toe van "De Verovering van het Luchtruim", sinds 1904 het officiële orgaan van de Koninklijke Belgische Aeroclub. Dit laat hem toe de karikaturen tot hun recht te laten komen die zijn vriend Jacques Ochs tekent van de markante persoonlijkheden in de luchtvaart. Deze laatste maakt ook verschillende affiches voor meetings waarbij onze Victor Boin de spil is waar alles om draait.

Als groot liefhebber van motorsporten, werkt Victor Boin ook mede aan het officiële tijdschrift van de Koninklijke Automobiëclub van België "Royal Auto" en tevens nog aan andere, minder bekende magazines. Als radioreporter is hij één der eersten in de sportwereld om openluchtuitzendingen te brengen. Voor het NIR (Nationaal Instituut voor Radio) zal hij op die manier in Francorchamps autoraces, luchtvaartmeetings in Evere en fietswedstrijden zoals Parijs-Roubaix verslaan.

In juni 1913 richt hij de "Vereniging voor Belgische Beroeps-sportjournalisten" (VBBSJ) op, waarvan hij van 1923 tot 1935 het voorzitterschap zal waarnemen. Op internationaal niveau neemt hij in 1924 in Parijs deel aan het eerste congres van de VBBSJ en wordt er vice-voorzitter van. Tot hij in 1932 het voorzitterschap overneemt en dit gedurende 24 jaar blijft uitoefenen... Met de luchtvaartwereld zal hij in contact blijven via luchtdopen (die hij ten andere organiseert voor zijn collega's van de sportpers) en spreekbeurten samen met de luchtvaartpioniers Blériot en Mermoz waarmee hij goede contacten heeft.

Zowel voor de Aéroclub en als lid van officiële afvaardigingen van de Belgische luchtvaart, is hij veel op reis.

De Tweede Wereldoorlog

In december 1929 werd Victor Boin kapitein in het reservekader. In 1936 doet hij een eerste wederoproeping en vraagt hij om als commandant van het 7^{de} eskader, terug in dienst te komen. Hij is op dat ogenblik 53 jaar oud... Een jaar later (28 augustus 1939) wordt hij gemobiliseerd bij de "Reservetroepen van de Luchtvaart" te Evere waar hij een functie krijgt bij de sportdienst onder de Generale Staf.

In mei 1940 ontsnapt hij aan de val waarin het Belgisch leger in Vlaanderen is terechtgekomen en geraakt met zijn sectie tot in het Zuiden van Frankrijk. Op 2 augustus richt hij vanuit Sembas (Agen) een schrijven aan het Ministerie van Landsverdediging met de vraag om ter plaatse te mogen demobiliseren. Hij specificeert : " De sectie D waartoe ik behoor, heeft alle activiteiten gestaakt en het merendeel van de effectieven hiervan is reeds naar huis teruggekeerd". Enkele dagen later wordt hij gedemobiliseerd.

In Januari 1945 wordt hem medegedeeld dat hij wegens het overschrijden van de ouderdomsgrens sedert 31 maart 1943 (dus met terugwerkende kracht) geen deel meer uitmaakt van de reservekaders van het leger. De Prins Regent verleent hem op diezelfde datum de toelating om de graad van ere-reservemajoor te dragen.

Tijdens de bezetting heeft Victor Boin elke journalistieke activiteit gestaakt. Na de oorlog wordt hem hiervoor door de "Algemene Persvereniging" het ereteken van de "Gebroken Pen" toegekend. Dit wordt verleend aan reporters die tijdens de Duitse bezetting weigerden hun beroep uit te oefenen.

Tot tweemaal toe werd hij bijna door de Gestapo opgepakt. Met zijn vriend Jacques Ochs verloopt het minder goed : als jood wordt hij reeds in november 1940 aangehouden en in Breendonk opgesloten. Victor Boin slaagt erin papier en potlood binnen te smokkelen waardoor Jacques Ochs tientallen schetsen zal kunnen maken van zijn onfortuinlijke medegevangenen en tevens van zijn Nazibeulen. Dank zij de tussenkomst van Victor Boin zal Jacques Ochs 14 maand later worden vrijgelaten.

Het is eveneens Victor Boin die in 1943 aan de basis ligt van de oprichting van de "Muzikale Jeugd". Daardoor kunnen vele jonge mensen ontkomen aan de deportatie naar Duitsland.

Het Belgisch Olympisch Comité

Na de oorlog stapt Victor Boin terug het journalistieke leven binnen. Hij maakt de geboorte van de televisie mee en neemt actief deel aan de uitzendingen van het NIR. Maar zijn passie voor de luchtvaart blijft intact. Hij werpt zich op het zweefvliegen dat hij kort voor de oorlog ontdekte en creëert eind jaren 50 een prijs die zijn naam zal dragen.

Wanneer het in 1906 opgerichte Olympisch Comité in 1955 naar een nieuwe voorzitter uitkijkt, is Victor Boin, dankzij zijn sportprestaties op olympisch niveau en zijn kennis van de sportwereld als welingelicht redacteur de ideale kandidaat. Hij zal die functie gedurende 10 jaar uitoefenen.

Bij het vermelden van de talrijke verdiensten van Victor Boin valt ons zonder twijfel een prachtige eigenschap op : zijn bezorgdheid voor de gehandicapten. In februari 1960 richt hij de "Belgische Sportfederatie voor Gehandicapten" op.

Overlijden en aandenken

Victor Boin overlijdt in 1974 op 88-jarige leeftijd. Datzelfde jaar wordt ter nagedachtenis van de stichter-voorzitter de "Nationale Trofee Victor Boin" ingesteld. Deze trofee wordt elk jaar toegekend aan de beste gehandicapte sportman van het jaar.

Sinds april van dit jaar 2006 wordt in het kader van de honderdste verjaardag van het BIOC een tentoonstelling gehouden in het "Museum van het interfederaal Belgisch Olympisch Comité" te Hofstade bij Mechelen. Daar heeft men de gelegenheid de meest verscheidene aandenkens te bezichtigen zoals schilderijen, medailles, diploma's, bekers, enz. uit het bezit van Victor Boin.

Deze verzameling zal het grote publiek een terugblik geven op deze buitengewone man met zijn indrukwekkende prestaties op gebied van de sport, de luchtvaart en de media.

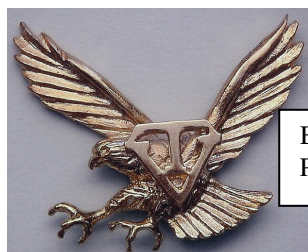
Les Vieilles Tiges comptent un quatrième nouveau membre parmi eux: il s'agit de monsieur Jean-Rodolphe WILLI, le président des Vétérans du vol à moteur de l'Aéroclub de Suisse.
Bienvenue à bord!

De Vieilles Tiges hebben onlangs nog een vierde nieuw ereid in hun rangen ontvangen: het gaat om de heer Jean-Rodolphe WILLI, de voorzitter van de Vétérans du vol à moteur de l'Aéroclub de Suisse.
Welkom aan boord!

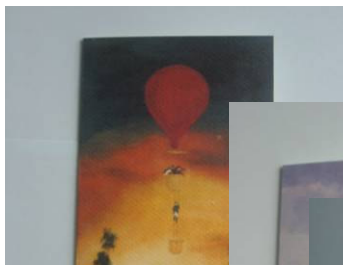


€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



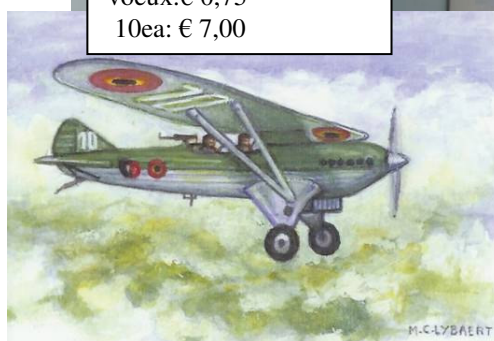
Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



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



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Patch: € 20,00



Posters

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,50 € (autocollant), 1,00 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,50 € (cravate ou écusson brodé) ou 2,00 € (pin ou broche). Attention : il s'agit de montants approximatifs

RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur - Erevoorzitter

Léon BRANDERS

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 cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* robert.feullen@skynet.be
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* alex.peelaers@pandora.be
Redacteur - Wilfried	TERSAGO	011 68 98 78* wilfried.tersago@pandora.be

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

Danny CABOOTER	03 663 22 42
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79* - al.dumoulin@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX	02 343 93 77 – jph5@skynet.be (* = Fax incl.)
Michel MANDL	02 768 16 06 - michel.mandl@pandora.be
Norbert NIELS	016 58 10 86*
Jos WAUTERS	010 24 13 94 – jwauters@tentwelve.com
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - g.wuyts@skynet.be

Secrétariat - Secretariaat

Wijngaardstraat 4

3290 DIEST

Tél & Fax: 013 312 870

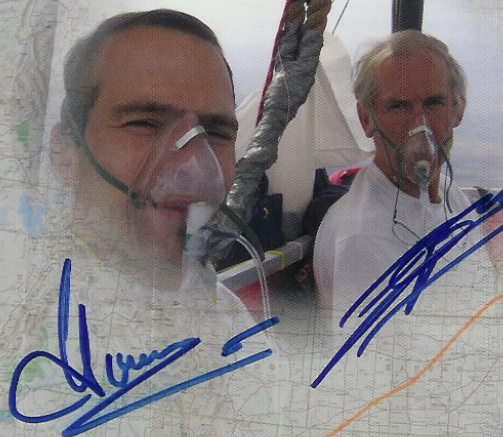
E-mail :

robert.feullen@skynet.net

www.maisondesailles.be/vieillestiges et cliquer sur le logo
www.huisdervleugels.be/vieillestiges en op het logo klikken

Gordon Bennett 2005

Saint Michel de Squatec
— Quebec, Canada —
04 OCT 2005 17h53 GMT



Albuquerque, New Mexico
02 OCT 2005 00h55 GMT

Albuquerque, NM, USA

Bob Berben - Benoît Siméons



