

Siège social - Maatschappelijke zetel

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P./P.C.R. 000-0356122-35

Editeur responsable

Robert FEUILLEN  
Wijngaardstraat 4  
3290 Diest

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

a.s.b.l. des Pionniers et Anciens de l'Aviation  
sous le haut patronage de S.M. le Roi

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ

v.z.w. Pioniers en anciens van de Luchtvaart  
onder de Hoge bescherming van Z.M. de Koning

QUINZIÈME ANNEE	VIJFTIENDE JAAR
JUL AUG SEP	JUL AUG SEP
Bruxelles,	Brussel,
1e II août 1995	II augustus 1995

SOMMAIRE - INHOUD

- Le mot du Président
- Het woord van de Voorzitter
- Nouvelles de l'association
- Nieuws van de vereniging
- Le Bourget 17.6.1995
- Le Tigelot 27.8.1995
- Silver Wings
- Le lieutenant Goffin à l'USAAF durant la guerre
- Appel aux pilotes de F84F et RF84F
- Oproep aan piloten van F84F en RF84F
- Inauguration d'un square Jean Offenbergh à Laeken
- Rallye aérien
- Luchtvaatrally
- Airshow à Kleine Brogel 9 & 10.9.1995
- Charles Peyrassol récompensé
- Obituaire de l'Air Commodore Tommy Thomson
- Curriculum vitae du Capt Avi Jean Offenbergh DFC,  
parrain de la 86A promotion d'élèves-pilotes
- Comme un oiseau - Poème de Cécile Heems
- Dernières infos pour Toulouse (feuille volante)
- Het vergeten exploit van het echtpaar Hansez-Fester

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	041.52.29.17
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire général : Feuillen Robert	013.31.28.70
Secrétaire-adjoint : Peyrassol Charles	02.771.12.48
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres:	
Bouzin Eric	02.242.57.74
De Coninck Georges	02.344.46.38
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.731.17.88
Mojet Hubert	02.770.93.71
Niels Norbert	016.58.10.86
Roeland-Helman Jacques	02.465.46.51
Vermander Gérard	02.770.98.22

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.

---

## LE MOT DU PRESIDENT

---

Il avait trente-quatre ans en quarante. Ce fut un vrai chef, un Grand Pilote de Chasse. La preuve, sa mémoire ne nous a pas quittés, nous les jeunes pilotes de la RAF, rentrés vivants de la guerre. Mais il a également marqué les plus anciens, les plus vaillants, nos as.

C'est ainsi que très tôt, le Commandant de la Base aérienne de Florennes, alors major-aviateur, mais DFC and Bar, Raymond Lallemand, lui donne son nom: Base "Pyker" Offenbergh.

Lisez donc dans son livre "Rendez-vous avec la chance" le chapitre 3: "Il avait du chat, les réflexes et la souplesse. Ses qualités exceptionnelles de pilote de chasse étaient reconnues de tous tant elles étaient apparentes". Et aussi "Jan, le meilleur pilote de la Royal Air Force, ne pouvait avoir peur".

Dès le 10 mai 1940, à bord de son Fiat CR42, il abat son premier avion allemand. Evadé et porté déserteur le 27 juillet (il ne sera réhabilité que le 18 janvier 1948), il rejoint le groupe de nos pilotes de chasse qui fin juillet prendront part à la Bataille d'Angleterre.

Vous lirez son curriculum vitae plus loin en fin de périodique. Son tableau de chasse fin 1941: détruits, cinq ME109, un JU88; endommagé, un DO215. Il sera le premier Belge à recevoir la DFC le 18 juin 1941 et sera décoré de la Croix de Guerre le 21 juillet 1941. Le 22 janvier 1942, il trouve la mort au cours d'un vol d'entraînement lorsque un spitfire d'une autre escadrille entre en collision avec son appareil.

Vous me demandez pourquoi je vous parle du "Pyker" Offenbergh? C'est parce que la commune de Laeken où il est né, a décidé de donner son nom à un de ses espaces publics. Une cérémonie sera organisée le 15 septembre 1995; vous serez tenu au courant par la presse et par nous. Ce devrait être l'occasion de marquer cette manifestation de notre présence comme nous l'avons fait le 17 juin dernier à la cérémonie qui s'est tenue au Bourget devant le monument au Pilote d'essais et à l'équipage.

Ces hommes pleins de détermination et de bravoure, foudroyés en pleine gloire, méritent non seulement notre admiration, notre respect mais aussi que nous gardions vivante la mémoire de leurs hauts faits et la transmettions aux générations qui nous suivent.

(Daar onze trouwe verstalster op vakantie is, kunnen we niet de nederlandse versie van "Het woord van de Voorzitter" publiceren. We verontschuldigen ons bij onze nederlandstalige vrienden).

---

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION - NIEUWS VAN DE VERENIGING

---

Bienvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

1. Admission-Toelating du-van 8.3.95

Jean BOGAERT, breveté Radio-navigant le 3.9.1957  
Parrains: Jean Kamers et Norbert Niels

Nicolas MAUER, breveté pilote d'avion en février 1961  
Parrains: A. et M. Dillien

2. Admission-Toelating du-van 12.4.95

Raymond (Cheval) LALLEMANT, breveté pilote d'avion en 1941 (RAF)  
Parrains: Léon Kamers et Eric Bouzin

3. Admission-Toelating du-van 14.6.95

Jacques BAECKELANDT, breveté pilote d'avion en 1952 (FAé)  
Parrains: Charles Peyrassol et Robert Feuillen

Claude HAYT, breveté pilote d'avion le 10.10.1960 (FAé)  
Parrains: Charles Peyrassol et Robert Feuillen

Antoine MULS, gebreveteerd vliegtuigpilot de 18.12.1954 (USAF)  
Peters: Charles Peyrassol en Robert Feuillen

Jean CAJOT

Membre sympathisant (Fils du Major Cajot - Tenby/grande-Bretagne)  
Parrains: Léon Branders et Robert Feuillen

Ceux qui nous ont quittés - Diegene die ons verlaten hebben

13.3.1995 - Roger Sevrin

16.5.1995 - Madame Dôme, épouse de Jacques

9.6.1995 - René Mailleux

14.6.1995 - Lucien Lelarge

*L'ANCIEN: Lucien Lelarge (born Verviers 1912) got his wings in 1935 (70 Prom), having trained on Fairey Firefly and Fox. He joined 11 sqn in Bierzet. In 1937 he went to Schaffen, 2 sqn on Firefly, then 1 sqn on Gloster Gladiator, then again to 2 sqn on Hurricane with Paul Siroux and Fifi Ver Poorten later. On 10th May they were badly bombed in Schaffen and Lucien escaped to Beauvechain in a very battered Gloster Gladiator. About six months later he left for England with Paul Siroux. They made it in 10 months through Spain (Barcelona, Saragossa, Miranda a.o.). He joined 350 sqn in Hornchurch. At the invasion he was deputy to FlCo Plisnier. Later he joined 349 sqn as FlCo with Paul Siroux. In 1945 he ferried all kinds of aircraft (Mustangs, Hellcats etc...) mainly to Cairo. Then he went to occupation forces in Germany. In June 1947 he joined Sabena, was in the Congo from 49 to 54, then became Captain on Long Haul, mainly Africa. In 1960, on a return flight from the Congo (during the events of independence) in a DC-7C (with 108 evacuees, women and children), at 2 in the morning, he had an engine fire, unable to extinguish. Descending on the Champagne region, hoping to settle his badly shaking a/c, in the moonlight he saw a NATO runway. He landed, found the runway obstructed half way down, used his emergency brakes, blew his tires and stopped. Passengers evacuated the burning craft via the slides. The airfield had been abandoned by the US Air Force the day before. The rear party was celebrating at a nearby pub, saw him land and a few moments later laid a layer of foam on his plane, made coffee and pancakes for his passengers. That was at 3.30 in the morning at Vitry le François. A hair raising experience. Lucien retired from Sabena in 1977, a Boeing-737 Captain. He totals 26.219 hrs flying, 890 of which on Spitfires 2,5,9 and 16 (all in the RAF)!*

We'll miss you, Lucien!

(From Newsletter 29.6.95 of the Spitfire Pilots Club)

## MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT A JALHAY

Le 2 novembre 1944, un Halifax de la RAF s'abattait à Jalhay au lieu-dit Tigelot, au retour d'une mission de bombardement en Allemagne. Les six Canadiens et le Britannique qui composaient l'équipage périrent.

Une des premières personnes accourues sur les lieux fut Monsieur Adans qui en 1951, fit ériger une stèle à l'endroit où le Halifax s'écrasa. Depuis lors, une cérémonie d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Hautes-Fagnes, a lieu à Jalhay le dernier dimanche du mois d'août. Elle est maintenant présidée par Monsieur et Madame Boulet-Adans, gendre et fille de Monsieur Adans. Cette année, la commémoration aura lieu le dimanche 27 août 1995.

- 10h30 : messe solennelle en l'église de Jalhay avec la participation de l'excellente chorale de Manahant.
- 11h30 : dépôt de fleurs au monument aux morts.
- 12h00 : déplacement vers le Tigelot, sur la route du barrage de la Gileppe et cérémonie devant la stèle.  
(Parking assuré)

La journée se clôture par un déjeuner amical au restaurant du "Monument", à côté du parking. Les membres des Vieilles Tiges de Belgique sont cordialement invités à participer à la cérémonie et au déjeuner.

Menu proposé: Apéritif (offert par Mr et Me Boulet-Adans)  
Croquette de fromage  
Filet de Dindonneau, sauce crème, haricot princesse  
Croquettes ou frites  
Tarte aux fruits ou Glace  
Café

Le coût de ce repas (boissons non comprises) est de 750 Fr par personne et est à verser au compte n° 348-0133190-73 du Mémorial du Tigelot, avant le lundi 21 août.

Le comité organisateur est reconnaissant envers les membres VTB qui aideraient son action en ajoutant ou en versant 100 Fr au même compte pour les besoins annuels de la commémoration.

---

Formulaire à renvoyer à Monsieur Léon Boulet  
rue de Mangombroux 359  
4800 VERVIERS

Mémorial Canadien du Tigelot - Délégation Vieilles Tiges

NOM:

Prénom:

- participera à la messe accompagné de ... personne(s)
- participera au repas amical accompagné de ... personnes(s)

Je verse ... x 750 Fr au compte n° 348-0133190-73 (augmenté éventuellement de la cotisation annuelle de 100 Fr)

Attention! La salle ne peut contenir que 80 convives.  
Inscrivez-vous à temps!

## SILVER WINGS (USAF)

L'histoire des Belges qui rejoignirent la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud pour combattre au sein de la Royal Air Force est bien connue. Ils étaient après les Polonais, les plus nombreux à porter les glorieuses ailes de la RAF.

Sait-on par contre que d'autres Belges portèrent durant la dernière guerre les ailes américaines, les Silver Wings. Ce furent Charles Goffin dont la carrière fait l'objet d'un autre article, Jacques Ledure, Gilbert Vander Malière, Gilbert Malruit et André Plisnier.



Quelques années plus tard, en 1952, sous la pression de la guerre de Corée, un vaste programme d'entraînement de pilotes fut mis en oeuvre aux Etats-Unis, au bénéfice de la quasi totalité du monde libre. En même temps, sous l'égide du MDAP (Mutual Defence Aid Program), la Belgique reçut de nouveaux avions (F84 et C119). Bientôt, les pilotes belges porteurs du brevet de l'USAF, vinrent étoffer les rangs de ceux qui avaient été formés en Belgique. Entre 1952 et 1955, 371 pilotes belges reçurent les "SILVER WINGS".

Depuis 1971, dans le cadre du Euro NATO Joint Jet Pilot (ENJJP), un à deux pilotes belges, issus de l'Ecole Royale Militaire, sont encore formés dans les écoles de l'USAF. Ainsi à ce jour, 441 Belges ont reçu les Silver Wings.

Après la fermeture de l'Ecole de Navigation de la Force Aérienne, il y a une quarantaine d'années, les navigateurs furent formés également aux Etats-Unis. Ils furent 72 à recevoir les Silver Wings du navigateur. La formation a été arrêtée en février de cette année à la suite de l'entrée en service prochaine de la nouvelle avionique à bord des C130.

Si vous souhaitez obtenir des informations concernant l'association "Silver Wings" créée par Mich Moulin et Phil-Mozart Van Beethoven, contactez-les. Ils sont également membres des Vieilles Tiges.

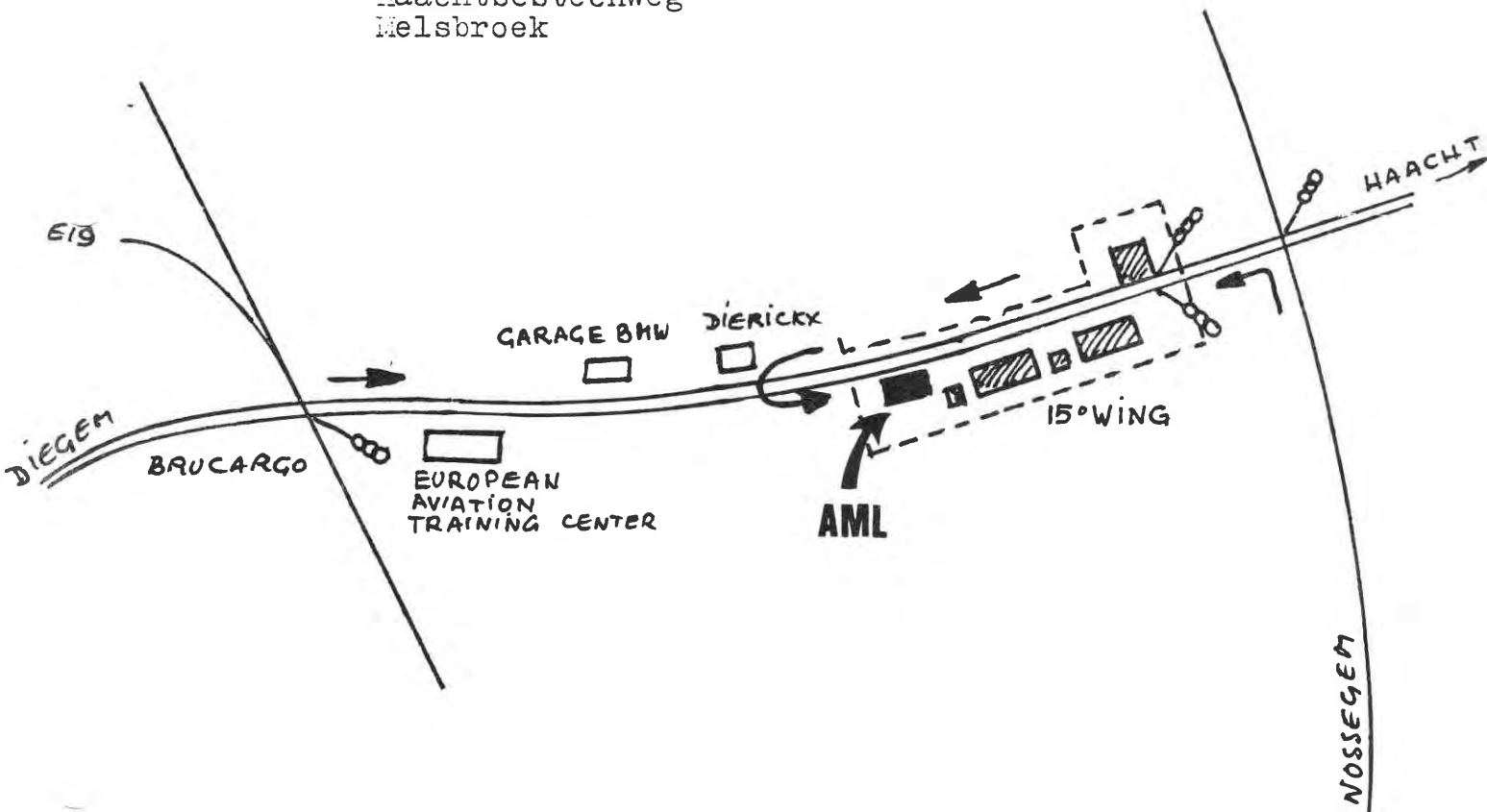
## Voyage des Vieilles Tiges de Belgique à Toulouse le Mardi 12 septembre 1995.

Grâce à vous, le voyage aura lieu. Merci de nous avoir fait confiance.

Pour valoriser au maximum cette journée, veuillez en trouver ci-dessous l'organisation, les renseignements pratiques et les informations que vous devez absolument nous fournir, celles-ci devant être envoyées à l'Aérospatiale, 10 jours avant la visite (sécurité).

Programme : Bruxelles, décollage le mardi 12 septembre 1995 à **09hr00** .  
être présent à l' **AML** à **08hr00** , chaussée d'Haacht Melsbroek .

15° Wing - Aérogare Militaire Luchthaven (AML)  
Haachtsesteenweg  
Melsbroek



Dès notre arrivée à Toulouse, prise en charge (autocar) à destination de l'Aérospatiale :

DEJEUNER (vers 12hr00) Restaurant Louis BREGUET-salon Hermes menu unique :

Kir au Sauvignon - Salade Campagnarde - ½ MAGRET ROTI AU POIVRE VERT  
Garniture de Saison - CABECOUC SUR CANAPE ET MESCLUN A L'HUILE DE NOIX  
Tarte Fine aux pommes et sa crème glacée - Café - Vin - BUZET

Visite de l'Aérospatiale 14hr00 à 16hr00

Après la visite de l'Aérospatiale, vers 16hr30 autocar à destination du centre de Toulouse pour une visite des Sites Historiques - Le Capitole - La Basilique Saint-Sernin - L'Eglise Saint-Etienne - Le Pont-Neuf (Garonne), et retour à Toulouse-Blagnac pour redécollage vers Bruxelles au plus tard à 19hr30.

**INFORMATIONS - Sécurité** - une fiche de renseignements doit impérativement parvenir à l'Aérospatiale 10 jours avant la visite, veuillez-nous renvoyer au plus tôt ces informations, en remplissant les cadres ci-dessous et en les adressant à : Charles PEYRASSOL rue Cayershuis, 7 1200 Bruxelles (sauf pour les personnes participant à la journée de Tempoux le 9 août '95).

# Het vergeten exploit van het echtpaar Guy HANSEZ - Marie-Louise FESTER

*Men spreekt altijd van het vliegveld Antwerpen - DEURNE, daarbij vergetend dat een groot deel van de totale oppervlakte Mortsels grondgebied bestrijkt.*

*Wat zich op de vlieghaven afspeelt of ooit voorgedaan heeft, gaat dus onze gemeente ook aan. Bovendien hebben wij een medebewoner die al wat met het vliegwezen te maken heeft volop onder de knie heeft en daar geregeld over publiceert, met name de heer ACHILLE RELY.*

*In het voorjaarsnummer van 'AERONEWS OF BELGIUM', een specialistenblad, liet Achille onderstaande bijdrage afdrukken. Wij kregen zijn toelating om het artikel over te nemen (ofschoon dat al vorig jaar had moeten gebeuren, maar de plaatsruimte liet dat toen niet toe).*

Zestig jaar geleden werden Guy Hansez en zijn Antwerpse echtgenote, Marie-Louise Fester, op het stadhuis tot ereburgers van de stad Antwerpen verheven door de toenmalige burgemeester Kamiel Huysmans. Daarna werd het echtpaar verzocht hun naam en handtekening te plaatsen in het Gulden Boek van de stad. Dit eerbetoon dat hen te beurt viel was een welverdiende beloning voor hun geslaagde luchtreis, met een éénmotorig vliegtuigje van Deurne - Antwerpen naar Leopoldstad (het huidige Kinshasa) in minder dan vijf dagen. Amper negen jaar voordien had Edmond Thieffry, de eerste Belg die van België naar Belgisch Kongo vloog, voor zijn reis 51 dagen nodig gehad.

Ook de terugreis van het ondernemingsgezind paar gebeurde per vliegtuig en nam acht dagen in beslag. Dergelijke prestaties haalden in 1934 de krantekoppen en in de meeste weekbladen prijkten fofo's van het moedig echtpaar.

De uit de provincie Luxemburg afkomstige Guy Hansez, die als een begaafd sportvlieger bekend stond en zich voordien reeds had doen opmerken tijdens internationale luchtrally's, had aan zijn voornemen weinig ruchtbaarheid gegeven en de reis in alle stilte voorbereid. Wel had hij aan de overheid om financiële steun gevraagd, maar die werd hem, helaas, geweigerd. De posterijen daarentegen hadden wel hulp toegezegd maar dan onder bepaalde voorwaarden. Mede dank zij de steun van twee leden van de toen nog "Antwerp Aviation Club" en een vriend, die anoniem wenste te blijven, kon het vertrek op de vastgestelde datum plaatsvinden. Het was maar op het laatste ogenblik dat de pers op de hoogte werd gebracht van hun vertrek op 24 maart 1934 om 5.30 uur in de morgen.

Voor hun gewaagde onderneming beschikten zij over een mooi, rood, blauw en zilver gekleurd toestelletje van het type de Havilland Fox Moth. Het was oorspronkelijk gebouwd voor de Britse troonopvolger, de Prince of Wales, die het had besteld in 1933. Maar hij besloot zich in plaats daarvan een tweemotorige machine aan te schaffen. De op de romp en vleugels reeds aangebrachte Engelse registratieletters G-ACDD werden verwijderd en vervangen door de Belgische registratie OO-ENC, op naam van de nieuwe eigenaar Guy Hansez. Bovendien de twee inzittenden zou het toestel drie gevoerd want alhoewel men het toestel met een extra brandstoftank had voorzien (waardoor afstanden tot 1.700 km. konden worden afgelegd) zou verloren vliegen boven de uitgestrekte woestijnen of de dichte evenaarswouden een gewisse dood betekenen.

Radiotelecommunicaties en -navigatiehulpmiddelen voor het luchtverkeer in Afrika stonden in 1934 nog in de kinderschoenen, terwijl de Fox Moth zelf over geen radio beschikte.

Niettegenstaande een dichte voorjaarsmist het zicht op de luchthaven belemmerde, besloot Guy Hansez zich aan het tijdsschema te houden en het vertrek niet uit te stellen.

Voorafgegaan door enkele auto's met aangestoken lichten, taxiede de Fox Moth tot aan de startplaats. Kort nadien konden de aanwezigen het geluid van de Gipsy Major heftig horen aanzwellen waarna het na enkele minuten geleidelijk uitstierf in de nevel rondom het vliegveld. Het avontuur was begonnen.

Na een eerste tussenlanding te Toulouse ging de reis verder tot Alicante, waar de nacht werd doorgebracht. De volgende dag had de oversteek van de Middellandse Zee plaats, waarna in één ruk werd doorgevlogen tot Colomb-Béchar. Na een kort oponthoud werd nog dezelfde dag doorgereisd naar Reggan, de laatste landingsplaats voor het bereiken van de gevreesde Tanez-rouft-woestijn. Bij het



*Het echtpaar Hansez op het vliegveld te Deurne, na de succesvolle vlucht heen en weer naar Kongo. 11 april 1934*

postzakken vervoeren, met in totaal vierduizend luchtpostbrieven, waarvoor een bijkomende taks van vijf frank per vijf gram moest worden betaald, om een deel van de onkosten van de reis te dekken.

Familie en vrienden waren die morgen van 24 maart 1934 talrijk aanwezig op de vlieghaven te Deurne. Want ofschoon Guy Hansez als een kundig piloot bekend stond, was en bleef een dergelijke reis toch een gewaagde onderneming. Het wel of niet slagen zou grotendeels afhangen van de Gipsy Major-motor van 130 pk, die de Fox Moth over duizenden kilometers onherbergzaam gebied moest brengen. Het falen van de motor zou voor de inzittenden fataal kunnen aflopen. Ook de navigatie moest met zorg worden uit-



*De eenmotorige de Havilland 'Fox Moth', waarmee Guy Hansez en zijn echtgenote in amper dertien dagen van Deurne naar Kishasa en terug vlogen*



eerste morgenrood, wanneer de zonnewarmte nog draaglijk was, vond het vertrek te Reggan plaats. Het kwam er vooral op aan de door de woestijn lopende karavaanroute nauwkeurig te volgen. Want in geval van een noodlanding was het uitsluitend langs die weg dat de reddingsploegen zouden zoeken. Bovendien was met de "Compagnie Transsaharienne" afgesproken dat, indien Gao niet bereikt was binnen de 48 uur, een auto zou worden uitgestuurd om de Belgen op te sporen.

Zonder noemenswaardige gebeurtenissen, behalve dat men even de piste kwijt was, streek de kleine tweedekker te Gao neer, waar van een verdiende maar korte nachtrust werd genoten.

Vroeg in de morgen van de volgende dag werd de reis voortgezet: bestemming Niamey. Tropische onweders, waarbij hevige regenbuien ongenadig neerbeukten op het vliegtuigje, dat zich opmerkelijk goed hield, maakte dit gedeelte tot een hel. Na een allesbehalve goede nachtrust te Niamey - omwille van de hitte en het ongedierte - ging de reis verder naar Douala, laatste nachtstop alvorens aan het eindtraject zou worden begonnen.

Inmiddels was het 28 maart en als alles goed verliep zou het einddoel die dag worden bereikt. Tegen alle verwachtingen in werd het de moeilijkste opgave van hun onderneming. Tornado's en vliegende onweersbuien, die Guy op behendige wijze trachtte te ontlopen, maakten het navigeren boven het dichte evenaarswoud uiterst moeilijk. Er was weinig of geen tijd om zich om herkenningpunten op de grond te bekommeren. Hoofdzaak was het vliegtuigje onder controle te houden. Desondanks werd, na een meesterlijk uitgevoerde vlucht, de eindbestemming bereikt. Om 17.30 uur landde de kleine tweedekker op de grasmat van het vliegveld van Leopoldstad, waar het moedig echtpaar, door zowel de zwarte als de blanke bevolking, uitbundig werd onthaald. De opwachting werd gemaakt door ondermeer gouverneur-generaal

De ontvangst die het jonge paar te beurt viel was grandioos. De burgemeester van Antwerpen, Kamiel Huysmans, was speciaal naar de vlieghaven gekomen om als eerste de heer en mevrouw Hansez-Fester geluk te wensen. Ook Lode Craeybeckx, toen nog burgemeester van Deurne, kwam het jonge paar feliciteren. Benevens talrijke vertegenwoordigers uit regerings- en luchtvaartmiddens waren tevens honderden Antwerpsenaars naar de vlieghaven van Deurne afgezakt om het moedige echtpaar te zien en toe te juichen. Ook verslaggevers van het N.I.R., de toenmalige nationale radio-omroep, waren ter plaatse met hun radiowagen. In het clublokaal van de "Antwerp Aviation Club" hield Kamiel Huysmans een toespraak, waarna andere sprekers ook hun lof uitspraken voor deze opmerkelijke prestatie.

Enkele dagen later kwam het bericht dat Guy Hansez en zijn eega, door de kersverse koning, Leopold III, (koning Albert I was korte tijd daarvoor te Marche-les-Dames verongelukt) tot Ridders in de Kroonorde benoemd. Tijdens de receptie op het Antwerpse stadhuis waarop, benevens burgemeester Huysmans en provinciegouverneur Baron Holvoet, omzeggens de volledige "beau monde" van Antwerpen en omgeving aanwezig was, werd het echtpaar door de burgemeester tot ereburgers van zijn stad uitgeroepen. Het verlaten van het stadhuis gebeurde onder gejuich en luid applaus van de aanwezige toeschouwers. Ook te Kapellen, de woonplaats van het jonge gezin, werden ze met de nodige luister gevierd.

Het duurde nog tot 23 februari 1935, bijna een jaar na het exploit van Guy Hansez en zijn echtgenote, dat SABENA startte met een regelmatige luchtverbinding tussen Brussel en Leopoldstad. Uit veiligheidsoverwegingen werden hiervoor driemotorige Fokker F VIIb/3m toestellen ingezet, die aanvankelijk eens om de veertien dagen de reis maakten.

Ook in 1935 verkocht Guy Hansez zijn trouwe Fox Moth aan "Air Travel Ltd." in Nieuw-Zeeland waar het toestel gebruikt werd voor het vervoer van luchtpost tussen Hokitika en Okuru. Geïmmatriculeerd als ZK-AEK stortte het in 1943 neer op een gletsjer. De Fox Moth kon worden geborgen en werd hersteld. Na enkele malen van eigenaar te zijn veranderd kwam hij, als VQ-FAT in Fiji terecht, waar hij in 1957 buiten gebruik werd gesteld. De houten constructie werd helaas vernield tijdens een brandweeroefening op Suva. Met de restanten van het vliegtuig en met de romp van een andere Fox Moth, die in 1990 op de kop kon worden getikt, werd begonnen met de reconstructie van het toestel. Opnieuw als G-ACDD geregistreerd en in dezelfde kleuren van zestig jaar geleden, vloog de Fox Moth opnieuw op 5 mei 1993. In augustus werd het toestel verscheept naar de Verenigde Staten, waar het te Oshkosh de "Reserve Grand Champion Antique Title" won. Daarna werd het via Engeland, waar het deelnam aan de "de Havilland Moth Club's Woburn Weekend", naar Nieuw-Zeeland overgebracht. Daar is het nu eigendom van Tim Wallis uit Wanaka.

#### BRONNEN:

1. "La première liaison Anvers-Léopoldville en quatre jours et demi" par Marie-Louise Hansez-Fester. Les Editions du Parc - Anvers 1936.
2. La Coquette de l'Air.
3. Le Soir Illustré.
4. "de Havilland Aircraft since 1909" by A.J. Jackson. Putnam - London.
5. Aeroplane Monthly.



De eerste om het echtpaar Hansez-Fester geluk te wensen was de burgemeester van Antwerpen Kamiel Huysmans, midden op de foto. Het was de tijd dat Antwerpen nog fier was op zijn luchthaven.

Tilkens, de eerste om hen te feliciteren. Ook gelukwensstelegrammen vanwege de toenmalige Minister van Koloniën Tschoffen en de Minister van Verkeerswezen Forthomme, werden dezelfde dag nog overgemaakt aan het echtpaar dat in een recordtijd van vier en een halve dag van België naar Kongo was gevlogen.

Na een kort verblijf in de hoofdstad van de kolonie, werd op 3 april een aanvang gemaakt met de retourvlucht. Ditmaal liep de reisweg via het toenmalige Coquilhatstad, Bangui, Fort Archambault, Fort Lamy, Kano, Gao, Reggan, Béni-Abbès, Oran, Toulouse en Parijs. Acht dagen na hun vertrek uit Kongo - het was inmiddels 11 april 1934 - streek de rood-blauw-zilveren tweedekker om drie uur in de namiddag neer op het vliegveld te Deurne.

## Lieutenant Charles GOFFIN

**Pilote de chasse** à Nivelles sur Fiat CR 42 en mai 40, Charles GOFFIN fait preuve de beaucoup d'agressivité face aux chasseurs allemands. Malgré un appareil peu performant, il s'octroie deux victoires. Evadé de la Belgique occupée, il rejoindra la Grande-Bretagne, où il sera le seul pilote belge engagé au sein de l'U.S.A.A.F.

Le vendredi 8 septembre 1944, un Spitfire « bleu », frappe de l'étoile blanche des forces aériennes américaines, tombe en flammes à Reckange, près de Mersch, dans le Grand-Duché de Luxembourg. Les habitants de la localité se portent immédiatement au secours du pilote. Il est hélas, trop tard.

Bien que revêtu de l'uniforme américain, la plaque de reconnaissance du pilote porte les mentions suivantes : Charles J.J. Goffin 0-2044527. T.43-0 Belgian Air Ministry London England. Il s'agit en effet du seul pilote belge à avoir combattu au sein de l'aviation américaine durant la seconde guerre mondiale.

Issu d'une famille modeste, Charles Goffin naît à Graide dans la province de Namur le 7 mars 1913.

Ses études primaires terminées, il poursuit ses cours à Carlsbourg et à Malonne où il excelle en mathématiques.

En novembre 1932, il entre à l'école militaire. Brillant élément, il est nommé sous-lieutenant de cavalerie en décembre 1935, puis est désigné pour le 1er chasseur à cheval. Un mois plus tard, candidat-élève observateur, il est détaché à l'école aéronautique d'Evere, où il se distingue par une succession de notes magnifiques. Il reçoit à deux reprises les félicitations de l'Institut Cartographique militaire pour des missions effectuées au profit de ce service.

Au cours d'un stage au 1er Régiment d'observations, il accomplit plusieurs missions spéciales durant les manoeuvres du Corps d'Armées.

Passionné par tout ce qui touche au domaine aéronautique, il décide de devenir pilote et entre, le 28 mai 1937, à la 75e Promotion de l'école de pilotage de Wevelgem. Breveté Lieutenant aviateur, il est muté au II Groupe du 2e Régiment de chasse à Nivelles où il vole sur Fairey Firefly.

Bientôt, il devient pilote essayeur à l'atelier du groupe et se distingue comme chef du peloton acrobatique de la 3e Escadrille.

Le 10 mai 1940, le IIe Groupe, équipé de Fiat CR42, rejoint le terrain n°22 à Brustem. Au cours de cette première mission de guerre, Charles Goffin, en compagnie de Roger Delannay, attaque une formation de Bf 109 et en abat un, vengeant ainsi la mort de son ailier, tué au cours du même combat.

Le 15 mai 1940, au cours d'une mission de protection d'avion photographique, il s'attaque à huit Messerschmitt, en descend un, mais doit abandonner ensuite le combat, sa mitrailleuse s'étant enrayée.

Le 3 juin de la même année, il livre son troisième combat dans le ciel de Chartres, intercepte une formation d'une douzaine de bombardiers, endommage l'un d'eux mais, une fois de plus doit rompre le combat suite à un nouvel enrayage de ses armes.

A la fin des hostilités en France, il rentre en Belgique avec son unité et est interné au camp de Beverloo. Deux mois plus tard, le 22 octobre, il s'en évade, décidé à rejoindre l'Angleterre et à poursuivre la lutte.

Il fuit la Belgique en 1941, atteint la France libre, mais s'y fait inculper du chef de tentative d'évasion vers la Grande-Bretagne. Il parvient à déjouer la vigilance de ses geoliers vichyssois, franchit les Pyrénées et gagne l'Espagne où il sera enfermé dans le sinistre camp de Miranda.

Libéré, il gagne Gibraltar et débarque en Angleterre le 13 mai 1942. Sans attendre, Charles Goffin se met à la disposition de l'attaché de l'air belge, bien décidé à combattre pour libérer son pays de l'occupation nazie.

Il est malheureusement déclaré « medically unfit » par les médecins de la R.A.F. qui lui ont décelé un défaut de vision. Ceci l'obligera à limiter son activité au vol de jour et à renoncer à aller en opérations. Charles Goffin plaide sa cause auprès de l'Air Ministry et obtient par faveur l'autorisation de s'engager dans l'Army Air Force. Il y entre le 8 janvier 1943 avec le grade de Staff-Sergeant au 6th Fighter Wing HQ, 8th Fighter Command.

Le 27 janvier 1944, il écrit au Colonel Wouters « pour la seconde fois, j'ai reçu mes ailes ». Il est peu après, affecté au 14th Photographic Squadron du 7th Ph. Group à Mount-Farm, équipé de Spitfire XI.

C'est au cours de sa 35e mission au sein de cette unité qu'il est abattu, vraisemblablement par la Flak, le 8 septembre 1944.

*« article paru dans Aéro magazine d'avril/mai 1983. Il provient des archives du Musée de l'Air et est reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur, Mr guy Destrebecq ».*

---

## SALON DU BOURGET

---

Une délégation de notre association conduite par Léon Branders, s'est rendu le 17 juin au 12<sup>e</sup> Rassemblement International des Vieilles Tiges, à l'invitation du Général Chenet, Président des Vieilles Tiges (France), dans le cadre du 41<sup>e</sup> Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace à Paris-Le Bourget.

À 10h00, eut lieu la cérémonie au Monument au Pilote d'essais et à l'équipage, présidée par le Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air et en présence de Hautes Autorités Civiles et Militaires françaises, avec dépôt de gerbes dont la nôtre. Le restant de la journée fut consacré à la visite du Salon et à regarder l'évolution des prestations en vol, depuis une terrasse du Musée de l'Air réservée aux membres de l'Aéro-Club de France et aux Vieilles Tiges. Excellente organisation. Merci de tout coeur à nos amis français.

---

## CHARLES PEYRASSOL RECOMPENSE

---

Charles vient de recevoir la Médaille d'Argent de l'Académie Européenne des Arts pour ses poèmes qu'il publie régulièrement dans le bulletin.

Félicitations au lauréat!

---

## RALLYE AERIEN - LUCHTVAARERALLY

---

La Fédération Belge d'Aviation, membre de l'Aéro-Club Royal de Belgique, dont notre ami René Wacheul est la cheville ouvrière, organise son traditionnel rallye international intitulé cette année "Rallye Six Four", les 2 et 3 septembre 1995 et aura comme destination St Dié-des-Vosges. Il comportera deux possibilités: le rallye "Promenade" qui pourra être effectué à la discrétion de chacun ou le rallye "Epreuves" qui sera doté de nombreux prix. De nombreuses excursions sont prévues à destination et des places auraient pu être réservées aux membres des Vieilles Tiges si le programme avait pu être publié dans notre bulletin du deuxième trimestre. A retenir pour la prochaine fois!

De Belgische Federatie voor Luchtvaart, lid van de Koninklijke Belgische Aero-Club, waarvan onze vriend René Wacheul de "Spil is waar alles om draait", richt de traditionele internationale rally "Six Four" in die dit jaar doorgaat op 2 en 3 september en als bestemming St Dié-des-Vosges heeft. Twee mogelijkheden worden voorzien: de "Wandelrally" die uitgevoerd kan worden ieders diskretie of de "Proevenrally" waarbij heel prijzen kunnen gewonnen worden. Een mooi toeristisch programma is ter plaatse voorzien. Enkele plaatsen hadden voor de leden van de Vieilles Tiges kunnen weerhouden indien het programma in ons bulletin van het tweede trimester gepubliceerd werd. Spijtig!

## OBITUARIES

# Air Cdre 'Tommy' Thompson

AIR COMMODORE JOHN "TOMMY" THOMPSON, who has died aged 79, fought with great distinction as a fighter pilot in the Battles of Britain and Malta.

Although credited with 10 enemy aircraft — twice the number needed to qualify as an official ace — it is almost certain that his final tally was several more, taking into account probables not seen to be destroyed.

On the outbreak of the Second World War Thompson received command of the illustrious 111 — "Treble One" — Squadron. His first success came during patrols over France in May 1940 when he destroyed a He111 bomber and a Me110 fighter along with several probables. On May 19, after probably destroying a He111, Thompson was shot down over Valenciennes by escorting enemy fighters.

His squadron was well-bloodied by the middle of August, when he led it in an action now regarded as a Battle of Britain epic: No111 made a head-on attack on a wave of 70 enemy bombers, routed them and accounted for five of their number as they fled for France.

That year Thompson received the DFC.

He had served in 1940 under Keith Park, Fighter Command's Battle of Britain Commander of 11 Group, and when Park was appointed Commander in Malta in 1942 — and went on the offensive with 130 Spitfires — he asked for Thompson as the wing leader.

It was, as Thompson was not slow to point out, amusing that Park should assemble a "big wing" to sweep over Sicily, since in 1940 it



Thompson with his wife in 1952

was Park who opposed the "big wing" tactics for which Douglas Bader had pleaded during the Battle of Britain.

Thompson arrived on Malta towards the autumn of 1942, and in October led his pilots with such skill that a section of three hostile aircraft was destroyed. Some days later he led a formation which attacked seven bombers with an escort of 50 fighters, and scattered the bombers before they could release their bombs.

Thompson was shot down a second time while leading the Malta Spitfire Wing by Flt Lt Eddie Glazebrook, a fellow Spitfire pilot.

Thompson was awarded a Bar to his DFC. He continued to lead successful attacks on

targets including port installations, factories, and airfields, and the next year received the DSO for the prominent part he had played in the defence of the island.

John Marlow Thompson was born at Keynsham, Somerset, on Aug 16 1914 and educated at Bristol Grammar School. He joined the RAF on a short service commission in March 1934.

The next year he was posted to 29 Squadron at North Weald shortly before it re-equipped with Demons and was sent to Egypt for the Abyssinian crisis.

By the summer of 1936 he had returned to North Weald as a flight commander when 151 Squadron — which had

been disbanded in 1919 — was reformed. Thompson flew biplane Gauntlets until the end of 1938, when the squadron was re-equipped with Hurricanes.

He was rested from operations after the Battle of Britain, and his next command was in June 1941, when he joined 131 Squadron on its reformation.

In November Thompson took 12 of the squadron, which was mostly crewed by Belgian pilots, to RAF Valley to form No350, the RAF's first Belgian fighter squadron; it was equipped with Spitfires.

After Malta Thompson commanded the fighter station at North Weald before serving on RAF HQ Staff in Germany from 1946 to 1949.

He was Senior Air Staff Officer 11 Group in 1952. Further flying and staff appointments followed, including a spell as station commander at RAF Leeming in the late 1950s. From 1958 to 1960 he was Director of Air Defence at the Air Ministry.

Thompson's final posting was as Air Officer Commanding Air Traffic Systems at Fighter Command from 1962 to 1966. As an expert on air defence, including the control and operation of supersonic fighters and missiles, he was then appointed to manage the Saudi Arabian air defence system, worth some £114 million.

Thompson was awarded the AFC in 1952 and appointed CBE in 1954. He also held the Belgian MC and Danish Order of Dannebrog.

He married, in 1938, Sylvia Rowlands; they had two sons (one of whom predeceased him) and a daughter.

reprinted from the London Daily Telegraph.

---

APPEL AUX PILOTES DE F84F et RF84F

---

Si vous n'avez pas encore reçu l'invitation à participer à l'inauguration de deux avions-monuments sur le site de l'aérodrome de Temploux, le 22 septembre 1995 à 16h30, veuillez contacter le Secrétariat Particulier du Commandement du Quartier Général Training & Support de la Force Aérienne au numéro 02/701.54.00, de préférence, avant le 1er septembre.

---

OPROEP AAN PILOTEN VAN F84F en RF84F

---

Wanneer U nog geen uitnodiging heeft ontvangen om deel te nemen aan de inhuldiging van twee vliegtuigen-gedenktekens op het vliegveld van Temploux op 22 september 1995 om 16.30u, gelieve contact te nemen met het nummer 02/701.54.00 van het Partikulier Sekretariaat van Kommando Hoofdkwartier Training & Support van de Luchtmacht, bij voorkeur, vóór 1ste september.

---

AIRSHOW KLEINE-BROGEL 9/10 SEPTEMBER 95

---

Il reste quelques places disponibles à la tribune VIP, offertes par le CO 10 Wing. Si vous êtes intéressé, veuillez contacter le Secrétaire-général.

Er zijn nog enkele plaatsen beschikbaar op de VIP tribune, aangeboden door de CO 10 Wing. Indien U interesse hebt, gelieve contact nemen met de Secretaris-generaal.

### COMME UN OISEAU HEUREUX

---

Le ciel est envahi par mes rêves d'antan,  
le souffle revient gonfler cette voile  
d'un oiseau merveilleux qui me portait souvent;  
ravivant en moi les belles aventures.

Peut-être n'est-ce là que réminiscence  
d'un amour banal pour un oiseau de toile,  
que je cherche dans cette souvenance  
de l'image d'un éther gorgé d'étoiles.

Mon âme triste, lourde de ses chimères,  
tangue sur l'horizon d'un ciel encor serein.  
Je m'évade dans des pensées éphémères  
pour oublier, d'ici bas, peines et chagrins.

Ciel, regarde les plaies qui embrasent ma chair  
et mon âme avide du désir indompté  
de planer à tout jamais sur un souffle d'air;  
porte mon oiseau heureux dans l'immensité.

----

Cécile Heems

## CURRICULUM VITAE DU CAPITAINE AVIATEUR JEAN OFFENBERG DFC



Jean OFFENBERG est né à LAEKEN le 03 juillet 1916 d'un père originaire de ROTTERDAM (PAYS-BAS) et d'une mère belge.

Il acquiert la nationalité belge en mai 1935 et, après avoir effectué son service militaire, il se rengage en qualité d'élève-pilote où il est rattaché à la 77e promotion.

Breveté pilote le 25 mars 1939, il est affecté à la 4e Escadrille de Chasse de NIVELLES, équipée de FAIREY FIREFLY, et qui au printemps de l'année suivante est dotée d'appareils plus modernes, les FIAT CR 42.

C'est aux commandes de cet appareil que Jean OFFENBERG effectue sa première mission de guerre, le 10 mai 1940, et où il se voit attribuer sa première victoire confirmée contre un Dornier.

Ainsi, dès le premier jour des hostilités, OFFENBERG s'impose déjà à l'attention de ses camarades d'escadrille.

Sous la poussée allemande son groupe doit bientôt se retirer en FRANCE, vers CHARTRES d'abord et ensuite vers BORDEAUX-MERIGNAC.

A l'approche de la capitulation, OFFENBERG accompagné de JOTTARD et de trois autres pilotes, essaye de gagner l'ANGLETERRE en avion. Malheureusement, leur projet est découvert et on les envoie le jour même, le 19 juin, rejoindre le reste du Régiment à MONTPELLIER à bord de trois CAUDRON SIMOUN français.



Désirant à tout prix continuer la lutte contre l'ALLEMAGNE, OFFENBERG décide de s'enfuir le lendemain pour AJACCIO en compagnie de JOTTARD en utilisant les avions amenés la veille. De là, ces deux pilotes se dirigent d'abord vers OUJDA où se trouve l'école de pilotage belge et ensuite vers CASABLANCA et LIVERPOOL où à bord du cargo anglais HAR SION ils débarquent le 16 juillet.

Là, OFFENBERG s'engage à la RAF et est incorporé au camp de GLOUCESTER. Nommé "Pilot Officer" le 30 juillet, il commence son entraînement sur Hurricane au 6 OTU de SUTTON-BRIDGE.

Après une semaine, il rejoint le 145 Squadron stationné à DREM en ECOSSE mais, le 10 octobre, cette unité réintègre sa place au sein du 11 Group et vient s'installer à TANGMERE.

Le dimanche 27 octobre le 145 Squadron est durement touché aux cours des combats. PIJKER (c'est le surnom que lui avaient donné ses camarades d'escadrille) s'adjuge un BF 109 probable mais il sera profondément touché par la perte de son ami JOTTARD qui a été abattu le même jour.

Le 1er novembre, il obtient sa première victoire confirmée au sein de la RAF, et, cinq jours plus tard, un autre BF 109 est victime de ses mitrailleuses. A la mi-janvier 1941, le 145 Squadron se voit équipé de Spitfire I.

Son plus bel exploit, son plus fameux combat se déroule cependant le 5 mai 1941. L'après-midi de ce jour mémorable, OFFENBERG est envoyé en vol de haute école. Compte tenu des circonstances favorables, il décide d'effectuer une reconnaissance au-dessus de la FRANCE. Le temps est brumeux en ANGLETERRE mais près de CHERBOURG la visibilité est excellente. OFFENBERG aperçoit cinq navires ennemis juste au nord de la ville.







Au moment où il va se diriger vers cet objectif, son regard est attiré par deux Heinkels. Il attaque immédiatement le dernier puis vire et attaque le suivant. Un des deux hydravions se tourne sur le dos puis tombe à l'eau.

A ce moment, il voit arriver deux Messerschmitts 109. Il fait face, envoie une rafale au premier et passe si près des deux avions qu'ils entrent presque en collision. Etant seul, il vire vers le nord, suivi des deux avions ennemis.

Il décide alors d'accepter le combat, abat l'un d'eux puis rentre à sa base. Ce combat lui vaut la Distinguished Flying Cross, décoration décernée pour la première fois à un pilote belge.

Le 17 juin, OFFENBERG rejoint la célèbre 609 à BIGGIN HILL où se forme le premier flight belge de la RAF. Il y remporte de nouvelles victoires et est bientôt promu Commandant de flight.

Mais le combat dont il tire le plus de satisfaction est celui au cours duquel il force son adversaire à s'écraser en mer sans avoir eu besoin d'ouvrir le feu. Cela se passe le 7 juillet, au retour d'une mission dans la région du TOUQUET. OFFENBERG aperçoit un BF 109, pique derrière lui. Le Messerschmitt ne peut redresser à temps et s'écrase en mer.

La brillante carrière de PIJKER touche cependant à sa fin. Le 22 janvier 1942, il s'envole avec le Capitaine ROELANDT afin d'entraîner ce dernier au vol en formation. Pendant cet exercice, un Spitfire du 92 Squadron fait une attaque à 90° sur la formation et entre en collision avec l'appareil d'OFFENBERG qui trouve la mort dans cet accident.



C'était un brillant officier pilote, plein de détermination, qui a toujours fait preuve d'une bravoure et d'un esprit d'abnégation dignes des plus grands éloges. Son mordant et sa bonne humeur n'avaient jamais cessé d'aiguillonner ses camarades et il restera reconnu comme l'as de l'escadrille.

Il avait à son actif 7 avions détruits, 5 probables et 6 endommagés.

Le 20 août 1956, lors des fastes du 2 Wing de Chasseurs-bombardiers, la base de FLORENNES prenait officiellement le nom de "Base J. OFFENBERG".



---

#### SQUARE JEAN OFFENBERG A LAEKEN

---

Une initiative a été prise au début de l'année 1994 par un Conseiller communal de la Ville de Bruxelles, pour doter un espace public à Laeken du nom du Capitaine Aviateur Jean Offenberg DFC, commune de naissance de notre héros.

L'inauguration aura lieu le 15 septembre prochain. Au moment de la clôture du bulletin, les détails de la cérémonie n'étaient pas encore fixés par le Cabinet du Bourgmestre. Un avis sera très probablement publié dans la presse.

## CURRICULUM VITAE VAN KAPITEIN VLIAGER JEAN OFFENBERG DFC



Jean OFFENBERG werd geboren te LAKEN op 03 juli 1916 van een Nederlandse vader, uit ROTTERDAM en een Belgische moeder en bekam de Belgische nationaliteit in 1935. Na zijn militaire dienst, ondertekent hij een dienstverbintenis als leerling-piloot en wordt gehecht aan de 77<sup>o</sup> promotie.

Gebrevetteerd piloot op 25 maart 1939, wordt hij gehecht aan het 4<sup>o</sup> Jachtsmaldeel te NIJVEL dat uitgerust was met FAIREY FIREFLY en dat in de lente van het jaar daarop uitgerust werd met meer moderne toestellen, de FIAT CR 42.

Het is met dit toestel dat Jean OFFENBERG op 10 mei 1940 zijn eerste oorlogsopdracht uitvoert, onmiddellijk een Dornier neerhaalt en zo zijn eerste overwinning behaalt.

Aldus trok OFFENBERG reeds vanaf de eerste oorlogsdag de aandacht van zijn chefs en van zijn smaldeelkameraden.

Onder de Duitse druk moet zijn groep zich weldra terugtrekken naar FRANKRIJK, eerst naar CHARTRES en daarna naar BORDEAUX-MERIGNAC.



Bij het naderen van de capitulatie tracht OFFENBERG samen met JOTTARD en drie andere piloten per vliegtuig ENGELAND te bereiken. Ongelukkig wordt hun plan ontdekt en worden zij dezelfde dag 19 juni terug naar de rest van het Regiment te MONTPELLIER gestuurd aan boord van drie Franse CAUDRON SIMOUN.

OFFENBERG wenst tot elke prijs de strijd tegen DUITSLAND voort te zetten en vliegt de volgende dag, samen met JOTTARD, naar AJACCIO met de vliegtuigen waarmee zij aangekomen waren. Van daaruit begeven de twee piloten zich eerst naar OUJDA, en daarna naar CASABLANCA en LIVERPOOL waar zij aan boord van de Britse cargo "HAR SION" ontschepen op 16 juli.

Daar neemt OFFENBERG dienst bij de RAF en wordt ingelijfd in het kamp van GLOUCESTER. "Pilot Officer" benoemd op 30 juli, begint hij zijn training op Hurricane in het 6 OTU te SUTTON-BRIDGE.

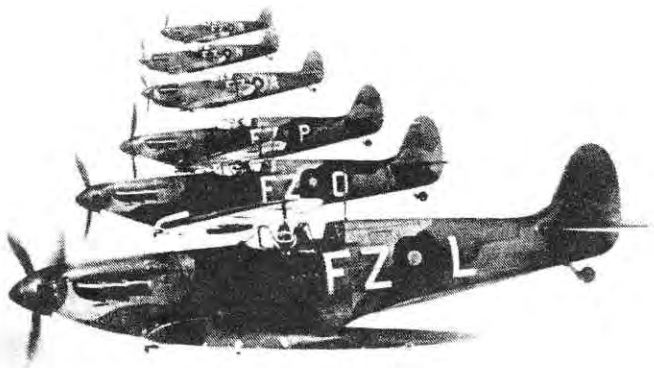
Na een week vervoegt hij het 145 Squadron, gestationeerd te DREM in SCHOTLAND, maar op 10 oktober neemt deze eenheid zijn plaats in binnen de 11 Group en komt zich installeren te TANGMERE.

Op zondag 27 oktober wordt het 145 Squadron zwaar getroffen. PIJKER (dit is de bijnaam die hem gegeven werd door zijn smaldeelkameraden) haalt een vermoedelijke overwinning op een BF 109, maar hij zal erg getroffen worden door het verlies van zijn vriend JOTTARD, die op dezelfde dag wordt neergeschoten.

Op 1 november behaalt hij zijn eerste bevestigde overwinning binnen de RAF en, vijf dagen later wordt waarschijnlijk een andere BF 109 het slachtoffer van zijn mitrailleurs. Half januari 1941 wordt het 145 Squadron uitgerust met Spitfire I.

Zijn mooiste exploit, zijn belangrijkste gevecht, speelt zich nochtans af op 5 mei 1941. In de namiddag van deze memorabele dag wordt OFFENBERG belast met een oefenvlucht op grote hoogte. Gezien de gunstige omstandigheden besluit hij een verkenning uit te voeren boven FRANKRIJK. Het weer is mistig in ENGELAND





maar in de omgeving van CHERBOURG is de zichtbaarheid uitstekend. OFFENBERG bemerkt vijf vijandige schepen juist ten noorden van de stad. Op het ogenblik dat hij dit doel wil aanvallen, wordt zijn aandacht getrokken door twee Heinkels. Hij valt eerst de laatste aan, en onmiddellijk daarna de tweede. Een van de twee watervliegtuigen draait op zijn rug en stort dan in het water.

Op dit ogenblik ziet hij twee Messerschmitts 109 naderen. Hij valt ze aan, vuurt een kogelbui naar de eerste.

Daar hij alleen is draait hij terug naar het noorden, gevolgd door de twee vijandige vliegtuigen. Hij besluit dan de strijd aan te binden, haalt één vijandelijk vliegtuig neer en vliegt dan terug naar zijn basis. Dit gevecht wordt bekroond met de toekenning van het Distinguished Flying Cross dat voor de eerste maal toegekend wordt aan een Belgisch piloot.

Op 17 juni gaat OFFENBERG over naar het beroemde 609 te BIGGIN HILL, waar de eerste Belgische flight RAF gevormd wordt. Hij behaalt er nieuwe overwinningen en wordt weldra benoemd tot Bevelhebber van die flight.

Het gevecht dat hem nochtans het meest voldoening schenkt is dit gedurende hetwelk hij zijn tegenstander uitschakelt zonder dat het nodig was het vuur te openen. Dit speelt zich af op 7 juli bij het terugkeren van een zending in de streek van LE TOUQUET.

OFFENBERG bemerkt een BF 109, en duikt achter hem aan. De Messerschmitt kan niet meer tijdig optrekken en stort in zee.

De schitterende loopbaan van PIJKER eindigt nochtans brutaal. Op 22 januari 1942 vliegt hij samen met Kapitein ROELANDT een formatieopdracht. Gedurende deze oefening voert een Spitfire van het 92 Squadron een aanval uit op 90° van de formatie, en komt in botsing met het toestel van OFFENBERG. Hierbij vindt PIJKER de dood.





Het was een schitterend officier vlieger, vol ijver, die steeds blijk gaf van moed en zelfverloochening en die altijd bewondering opwekte. Zijn vastberadenheid en zijn altijd goed humeur waren voor zijn kameraden steeds een voorbeeld. Hij zal bekend en erkend blijven als de "Held" van het Smaldeel.

Hij had op zijn actief 7 geconfirmeerde overwinningen, 5 vermoedelijke en 6 beschadigde vliegtuigen.

Op 20 augustus 1956, tijdens de Fاستen van de 2<sup>o</sup> Jachtbommenwerperswing, werd aan de basis van FLORENNES officieel de naam "Basis J. OFFENBERG" toegekend.

Avis de recherche de documents postaux militaires. Qui peut m'aider ?

---

En vue d'une collection et d'une étude des services postaux mis en place au profit des militaires belges de nos 3 Forces, un appel est lancé aux Anciens mais aussi, à ceux encore en service et à leurs archives qui bien souvent dorment au fond d'un tiroir ou d'un grenier en attendant une destruction malheureusement souvent inéluctable.

Je recherche toutes sortes de documents privés ou de service : enveloppes de lettres (CCP comprises), cartes postales ou illustrées, formulaires-lettres, aérogrammes, télégrammes, récépissés, bordereaux, talons et autres reçus... affranchis ou sans timbre, émanant ou à destination de nos militaires en Belgique, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Afrique (Bases, F.M.A., Congo '60, COMRU, Stan. et Paulés, SAHEL, CTM, KOLWEZI, KITONA, RWANDA, ZAIRE), en stage aux USA ou Canada, en Namibie, en Somalie, en ex-Yougoslavie, officiers observateurs ONU. Lors des missions, manoeuvres ou camps à l'étranger (Sylt, Corse, Ecosse, AMF, ...) ou ailleurs y compris à bord des navires de notre FN (KAMINA, Golfe, mer Adriatique, etc...)...

Les documents recherchés porteront si possible des oblitérations civiles ou militaires, des cachets administratifs et ou griffes diverses qui précisent l'origine, le transit ou même la destination militaire du document. Plus ordinairement, des badges, des sigles : S.M./M.D. ou d'autres mentions similaires. Merci.

SMETS Henri, rue Trieu Kaisin, 207, 6061 Montignies/s/S. 071/32.38.73.