



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

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

Périodique trimestriel - Driemaandelijke periodiek
Seizième année - Zestiende jaar

N° 3/96
Juillet-Août-Septembre

Nr 3/96
Juli-Augustus-September



Victor Ortman, DFC
Capitaine-aviateur
Kapitein-vlieger

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

Déposé au Bureau de poste
1150 Bruxelles 15

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

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

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

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

Attention!

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

Aandacht!

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

Le capitaine aviateur Victor Ortman, DFC
Parrain de la promotion d'élèves-pilotes 88A

Le capitaine aviateur Victor Ortman est né à Londres le 17 avril 1915. Le 16 septembre 1935, il entre en service actif à l'Aéronautique Militaire où il suit les cours d'observateur; sept mois plus tard, il passe à Gossoncourt.

Le 1er avril 1937, il se retrouve à sa demande, à l'Ecole de Pilotage où il fait partie de la 75e promotion. Breveté pilote le 8 avril 1938, il est muté à la 7e escadrille de reconnaissance à Evre.

Au mois de novembre 1939, il est nommé sous-lieutenant. Il demande alors sa mutation pour une escadrille de chasse plus compatible avec son tempérament. Cette mutation lui est accordée le 7 mai 1940 mais il doit néanmoins faire la campagne de 1940 avec son ancienne escadrille où il sera cité à l'ordre du jour de l'Aéronautique. Il s'est particulièrement distingué au cours du bombardement de l'aérodrome de Schaffen en sauvant des blessés. Il a également effectué avec succès plusieurs missions de reconnaissance difficiles dans les lignes adverses.

Le 18 mai, il passe en France avec son unité et est affecté à la 1ère escadrille qui se trouve à Montpellier-Fréjorgues.

Voulant poursuivre le combat après la capitulation de la France, il se rend à Port-Vendres où il embarque sur le "SS Apata" à destination de la Grande-Bretagne.

Le 12 juillet 1940, il passe dans les rangs de la RAF et le 20, il est déjà promu au grade de Pilot Officer. Il se rend ensuite à Hawarden pour y suivre des cours de rafraîchissement sur Master et Hurricane avant d'être muté au 229 squadron à Wittering. Le 9 septembre, son unité rejoint Northolt pour prendre part à la défense de Londres et c'est le 15 septembre qu'il remporte sa première victoire sur un Dornier 215. A la fin de la Bataille d'Angleterre, il compte déjà 2 victoires certaines, une probable et deux en collaboration avec un autre pilote. Le 12 avril 1941, il rejoint le fameux 609 squadron où tant de Belges se rendront célèbres.

Les mois de mai et juin seront particulièrement fructueux pour lui. Sa plus spectaculaire victoire se situe en juin. Le 4, entre Calais et Douvres, Vicky Ortman attaque une formation du Richthofen Geschwader, les fameux nez jaunes. Vicky se place en position d'attaque sur l'avion du commandant du groupe et après un combat épique, il se retrouve avec, dans son sillage, l'avion ennemi. Il n'a d'autres ressources pour se débarrasser du Messersmitt 109 que de mettre son Spitfire en piqué limite pour en sortir au ras des flots en sachant très bien que le ME109 ne pouvait suivre. Et c'est ce qui arriva, les ailes de l'avion ennemi se replièrent dans la ressource. Vicky remporte une victoire sans ouvrir le feu. Ce soir-là, la radio allemande annonça que le Hauptman Wilhelm Balthazar, commodore du Groupe Richthofen n'était pas rentré d'un combat au-dessus de la Manche. Son ME109 s'étant cassé en combat.

Le 19 août, lors d'une mission de couverture de bombardiers, son appareil est touché et il doit sauter en parachute. Il sera récupéré deux heures plus tard par une vedette de l'Air-Sea Rescue.

Il se voit attribuer la DFC avec la citation suivante: "Awarded DFC with effect from 18th September 1941. Has displayed great keenness and courage in pressing home his attacks. He has destroyed at least 5 enemy aircraft and damaged a further 2"

Le 27 septembre, il doit à nouveau sauter en parachute et est récupéré par la même vedette.

Cependant, le 21 octobre 1941, il disparaît au cours d'une mission. Blessé à l'épaule par un obus explosif, il parvient néanmoins à sauter. Après être resté deux jours et une nuit dans son dinghy, il est repêché par les Allemands et envoyé à Saint-Omer pour y faire soigner ses blessures. Lors de ce dernier combat, Vicky Ortman abat deux Focke-Wulf 190. Les revendications de ce combat seront faites seulement six mois plus tard quand le Flight Lieutenant Frank Ziegler, officier du renseignement du 609 squadron, reçoit du Stalag Luft III où Ortman avait été transféré, un message de la Croix-Rouge dans lequel

Vicky raconte son dernier combat, son dernier "debriefing". A ce moment, il comptait 10 victoires confirmées, une probable et avait endommagé trois avions ennemis.

Le 8 mai 1945, il est rapatrié et passe successivement au RAF Cosford, 30 Belgian Leave Centre Goring, 349 Squadron et enfin au Belgian Training School de Bevingen. Il quitte bientôt la RAF pour passer à l'Aviation Civile et entre à la SABENA comme commandant de bord. Il trouve la mort le 8 août 1950 dans un accident au-dessus de l'aérodrome de Schaffen.

De kapitein vlieger Victor Ortman Peter van de promotie leerling-piloten 88A

Kapitein vlieger Victor Ortman werd geboren te Londen op 17 april 1915.

Op 16 september 1935, treedt hij in dienst bij het Militaire Luchtvaart en volgt de cursus waarnemer. Na zeven maanden gaat hij over naar Goetsonhoven.

Op 1 april 1937, bevindt hij zich op eigen aanvraag, in de Vliëgschool, waar hij deel uitmaakt van de 75ste promotie. Gebrevetteerd op 8 april 1938, vervoegt hij het 7de Verkenningssmaldeel te Evere.

In november 1939, wordt hij benoemd tot onderluitenant en vraagt hij te mogen muteren naar een jachtmaldeel, hetgeen meer bij zijn temperament past. Deze mutatie wordt hem toegestaan op 7 mei 1940, maar niettegenstaande dat dient hij met zijn vorig smaldeel aan de veldtocht van 1940 deel te nemen en krijgt hij een eervolle vermelding op de dagorders van het Vliegwezen. Hij onderscheidt zich in het bijzonder tijdens het bombardement op het vliegveld van Schaffen door gekwetsten te redden. Tevens voert hij met succes verschillende moeilijke verkenningopdrachten uit boven de vijandelijke linies. Op 18 mei gaat hij met zijn eenheid naar Frankrijk en wordt hij geaffecteerd bij het 1ste smaldeel dat gestationeerd is te Montpellier-Fréjorgues.

Vermits hij, na de capitulatie van Frankrijk de strijd wenst verder zetten, begeeft hij zich naar Port-Vendres, waar hij aan boord gaat van de "SS Apatia" met bestemming Groot-Britannië.

Op 12 juli 1940, vervoegt hij de rangen van de RAF en op 20 juli is hij reeds benoemd tot Pilot Officer. Nadien begeeft hij zich naar Hawarden om vervolgens, na heropfrissingskursussen op Master en Hurricane, overgeplaatst te worden naar het 229 squadron te Wittering. Op 9 september wordt zijn eenheid verplaatst naar Northolt om deel te nemen aan de verdediging van Londen. Op 15 september behaalt hij zijn eerste overwinning op een Dornier 215. Op het einde van de Slag van Engeland heeft hij reeds 2 zekere overwinningen behaald, één waarschijnlijke en twee te samen met een andere piloot. Op 12 april 1941 vervoegt hij het befaamde 609 squadron waar zoveel Belgen beroemd zullen worden. De maanden mei en juni zullen voor hem bijzonder succesvol zijn. Zijn meest spectaculaire overwinning behaalt hij in juni. Op 4, tussen Calais en Dover, valt Vicky Ortman een formatie van het Richthofen Geschwader, de befaamde gele neuzen aan. Vicky plaatst zich in positie om het vliegtuig van de groepscommandant aan te vallen en na een episch gevecht bevindt het vijandelijk vliegtuig zich in zijn zog. Om zich van de Messerschmitt 109 te bevrijden heeft hij geen andere keuze dan met zijn Spitfire maximal te duiken om juist boven de golven in scheervlucht over te gaan goed wetende dat de ME109 niet zal kunnen volgen. Dit gebeurt dan ook, bij het optrekken breken de vleugels van het vijandelijk vliegtuig af. Vicky behaalt aldus een overwinning zonder het vuur te openen. Dezelve avond meldt de Duitse radio dat Hauptman Wilhem Balthazar, commodore van de Groep Richthofen, niet weerkeerde van een luchtgevecht boven het kanaal. Zijn ME109 brak uiteen tijdens het gevecht.

Op 19 augustus wordt tijdens een escorteopdracht zijn toestel geraakt en dient hij zijn vliegtuig te verlaten. Twee uur later wordt hij opgepikt door een motorbootje van de Air Sea Rescue. Het DFC wordt hem toegekend met de volgende vermelding: "Awarded DFC with effect from 18th September 1941. Has displayed great keenness and courage in

pressing home his attacks. He has destroyed at least 5 ennemy aircraft and damaged a further 2".

Op 27 september dient hij opnieuw zijn toestel te verlaten en wordt hij door hetzelfde bootje opgevisst.

Op 21 oktober 1941, verdwijnt hij echter tijdens een zending. Hoewel hij door een granaat aan de schouder gewond wordt, slaagt hij er toch in zijn vliegtuig met de parachute te verlaten. Na twee dagen en één nacht verblijf in zijn dinghy, wordt hij opgepikt door de Duitsers en overgebracht naar Saint-Omer om er zijn wonden te laten verzorgen. Tijdens dit laatste gevecht schiet Vicky Ortmans twee Focke-Wulf 190 neer. Het opeisen van deze overwinningen zal slechts zes maanden later gebeuren wanneer de Flight Lieutenant Frank Ziegler, inlichtings-officier van het 609 squadron, via het Rode Kruis, een bericht krijgt van het Stalag Luft III, waar Ortmans ondertussen naartoe werd gebracht, waarin Vicky het relaas van zijn laatste gevecht doet. Zijn laatste "debriefing". Op dat ogenblik telde hij 10 bevestigde overwinningen, 1 waarschijnlijke en had hij 3 vijandelijke vliegtuigen beschadigd.

Op 8 mei 1945, wordt hij gerapatrieerd en gaat hij vervolgens over naar RAF Cosford, 30 Belgian Leave Centre Goring, 349 Squadron en tenslotte de Belgian Training School in Bevingen. Enige tijd later verlaat hij de RAF om over te gaan naar de Burgerluchtvaart: hij treedt in dienst bij SABENA als boordcommandant. Op 8 augustus 1950 vindt hij de dood tijdens een ongeval boven het vliegveld van Schaffen.



Le mot du Président

La Force Aérienne fête le 15 octobre de cette année son cinquantième anniversaire. Nous, Vieilles Tiges, en sommes les témoins privilégiés.

Tout a commencé par le retour définitif en Belgique des escadrilles belges. Tout a commencé lors des multiples cérémonies, assemblées, réunions organisées à cette occasion. Tout le monde aéronautique belge a repris vie: les planeurs à Temploux, les ballons à gaz de notre ami Albert Van den Bemde, la SABENA, les clubs d'aviation à moteur.

Nous avons fait connaissance avec nos aînés, avec leurs exploits de longue date. Nous avons assisté à l'inauguration d'un musée dédié à Jan Olieslagers, fondateur de notre association, le pilote du Blériot XI aux trois records mondiaux. Nous avons accompagné à sa dernière demeure en terre Beaumontoise le Commandant aviateur Jacquet, premier patron du Groupe des escadrilles belges en 1918. Le baron Willy Coppens d'Houthulst a accepté de parrainer la 1ère escadrille à Florennes. Nous avons connu le Colonel aviateur Fabry aux trois voyages fous, à moto, en auto et en Bréguet jusqu'à Léopoldville et retour.

Un point de rencontre et d'édification, la Maison des Ailes, où tout se disait, se faisait, jusqu'au sacre des édiles et des membres du Cardinal Paf.

Nous avons vécu le retour en Belgique des corps de nos héros d'Angleterre et l'inauguration de la Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles; pelouse d'honneur qui fera peau neuve cette année grâce à l'intervention généreuse de la Force Aérienne.

Nous avons suivi année après année la renaissance, la multiplication de nos unités de chasse sous la houlette de son Chef d'Etat-Major Général, le Lieutenant-Général aviateur Leboutte, DFC.

Nous y étions, nous avons connu la modernisation de tout ce qui vole. Vraiment nous sommes des témoins privilégiés, aussi fêtons pleinement ce bel anniversaire et souhaitons longue vie et plein succès à notre Force Aérienne et à son Chef d'Etat-Major.

De Voorzitter aan het woord

De Luchtmacht viert op 15 oktober dit jaar haar vijftigste verjaardag. Wij, "Vieilles Tiges" zijn daarvan de bevoorrechte getuigen.

Alles begon met de definitieve terugkeer van de Belgische eskaders naar België. Alles begon met de talrijke plechtigheden, vergaderingen, bijeenkomsten bij die gelegenheid georganiseerd. De ganse Belgische aeronautische wereld herleefde: de zweefvliegtuigen in Temploux, de gasballons van onze vriend Albert Van den Bemde, de SABENA, de motorvliegclubs.

Wij maakten kennis met onze ouderen, met hun heldendaden van lang geleden. Wij woonden de plechtige opening bij van een museum, gewijd aan Jan Olieslagers, stichter van onze vereniging, de piloot van de Blériot XI met drie wereldrekords. Wij begeleidden Kommandant vlieger Jacquet naar zijn laatste verblijfplaats in de aarde van Beaumont - hij was de eerste baas van de Groep van de Belgische eskaders in 1918. Baron Willy Coppens d'Houthulst aanvaardde het peterschap van het eerste eskader in Florennes. Wij kenden Kolonel vlieger Fabry met drie gekke reizen, op de moto, met de auto en op een Bréguet, tot Leopoldstad en terug.

Het Huis der Vleugels, ontmoetings- en vormingsplaats waar alles gezegd werd en alles gebeurde, tot de kroning van de vroede vaders en van de leden van de Kardinaal Paf.

Wij beleefden de terugkeer in België van de lichamen van onze helden van Engeland en de inhuldiging van het eregrasperk op het kerkhof van Brussel; eregrasperk dat dit jaar in het nieuw gestoken wordt, dank zij de edelmoedige tussenkomst van de Luchtmacht.

Jaar na jaar hebben wij de heropleving, de vermenigvuldiging van onze jachteenheden gevolg - onder leiding van hun stafchef Luitenant-Generaal vlieger Leboutte, DFC.

Wij waren erbij, wij hebben de modernisering meegemaakt van al wat vliegt. Wij zijn werkelijk bevoorrechte getuigen, wij willen dan ook 100% deze mooie verjaardag vieren en wensen lang leven en reuzesukses toe aan onze Luchtmacht en zijn stafchef.

Vertaling: Gill Gebhard-Van den Broeck

Déjeuner mensuel du 11 septembre

Le déjeuner mensuel du 11 septembre à la Maison des Ailes, sera animé par une causerie donnée par notre ami Léon Rubin, gemmologiste. Elle aura pour thème: "Pierres précieuses et perles. Vraies ou fausses

→ *Les membres qui ne participent pas habituellement à nos déjeuners mensuels et qui comptent assister à ce déjeuner-causerie, sont instamment priés de prévenir le Secrétaire-général (téléphone: 013/31.28.70) pour la réservation du repas. Merci d'avance.*

*

Nouvelles de l'association - Nieuws van de vereniging

Bienvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

Admission du 10 avril 1996 - Toelating van 10 april 1996

BOONE Jozef

Gebrevetteerd piloot door USAF (52G) op 25.10.1952

Peters: J. Kamers en A. Dillien

GOOSSENS Léon

Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique en 1958

Parrains: N. Niels et J-P. Demolin

MICHIELS Edgard

Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique le 29.7.1952

Parrains: André Dillien et Cécile Heems

NOYELLE Joël

Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique le 17.5.1961

Parrains: J. Kamers et N. Niels

PELGRIMS de BIGARD Chantal

Brevetée pilote par l'Administration de l'Aéronautique le 10.7.1957

Parrains: C. Bouchat et G. de Coninck

POLARD André

Breveté pilote par l'Administration de l'Aéronautique le 14.10.1965

Parrains: Y. Robience et A. Dillien

TYTGAT Emmanuel

Breveté pilote par USAF (53E) en août 1953

Parrains: J. Kamers et O. Molitor

Tous dans la catégorie "Vieilles Tiges"

Admission du 8 mai - Toelating van 8 mai

LEMAIRE Marcel

Breveté navigateur le 5 mai 1951

Parrains: R. Feuillen et C. Peyrassol

Catégorie: Vieille Tige

TERSAGO Wilfried

Gebrevetteerd piloot door de Luchtmacht (69A) op 10.7.1970

Peters: L. Branders en A. Dillien

Kategorie: Actieve

Admission du 12 juin - Toelating van 12 juni

KENENS Jules

Admis dans la catégorie "Sympathisant"

LENOIR Franz-Noël

Breveté pilote par l'Aéro-Club de Barcelone le 17.6.1965

Parrains: A. Henry et L. Branders

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Nouvelles familiales - Familiale nieuws

Notre Vice-président, Jacques Dôme, est arrière grand-père depuis le 9 juin. Nous lui adressons nos plus vives félicitations.

Rectification

Le dernier bulletin n°2/96 faisait mention du décès de Joseph Carpentier. Il fallait lire CLEMENT Carpentier. Nous présentons toutes nos excuses pour ce malencontreux quiproquo.

Assassinat des 10 Para-commandos à Kigali - Pétition Moord van de 10 Para-commandos te Kigali - Petitie

Nous avons reçu 150 signatures. Merci pour les familles.
Wij hebben 150 handtekeningen ontvangen. Dank U voor de families

Anniversaires

80 ans

Raymond Van Horen, le 27 mai
Albert Van Eeckhoudt, le 25 juillet

90 ans

Robert Nyssens, le 2 juin
Auguste Lemoine, le 6 juin



Chaleureuses félicitations à tous!

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

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

(Première partie publiée dans le numéro 2/96)

Après l'armistice du 11 novembre 1918, la majeure partie de l'Aviation militaire est envoyée en Allemagne, à Bochum, près de Crefeld. Quelques escadrilles restent en Belgique. Deux de celles-ci prennent possession de l'aérodrome d'Evere, près de Bruxelles: c'est le plus important. Des unités réduites occupent les terrains de Schaffen, Nivelles et Gossoncourt. L'Ecole belge de pilotage revient de Juvisy (France) et s'installe provisoirement à As, dans le Limbourg.

Les capitaines médecins Victor Brabant et Henri Delstanche assurent le service à Evere. Brabant a eu l'occasion de connaître de près les aviateurs. En effet, à partir du 1er décembre 1916, il a exercé ses fonctions médicales au camp d'aviation de Coxyde, puis à celui des Moeres. Les problèmes médicaux propres à la sélection des aviateurs suscitent chez lui un certain intérêt sur le plan scientifique. Certes, cet intérêt est encore purement livresque, mais il s'inspire des réalisations effectuées dans les pays voisins.

Du 15 au 20 février 1919, un Congrès interallié consacré à la médecine d'aviation se réunit à Rome. Ni Brabant ni Delstanche n'y sont présents. Des médecins experts en ces matières formulent des conclusions sur les critères selon lesquels doivent se pratiquer les examens d'aptitude des aviateurs en vue de l'octroi des licences de vol. La technique des épreuves proposées, leur valeur et l'interprétation de leurs résultats forment une partie importante de l'ordre du jour. Au surplus, des résolutions finales fixent les bases réglementaires d'un contrôle médical périodique de l'aptitude pour le renouvellement des licences de vol. A cette époque, cet objectif couvre l'aptitude au service aérien en général.

Le 13 octobre 1919, est signé à Paris, la Convention aérienne internationale élaborée par la Commission de l'Aéronautique de la Conférence de la Paix. La Belgique y adhère. En son article 34, la Convention prévoit la création de la Commission Internationale de la Navigation Aérienne (CINA). Cette commission forme sept sous-commissions. L'une est la sous-commission médicale. Celle-ci édifie des normes applicables à l'aviation militaire et à l'aviation commerciale naissante, en s'inspirant des travaux de la Conférence de Rome.

Ces événements replacent dans l'actualité le problème de l'aptitude médicale des aviateurs militaires belges: les autorités militaires et médico-militaires doivent lui donner une solution urgente. Il est nécessaire d'élaborer une réglementation appliquant les principes émis par la Convention de Paris et les tests préconisés pour les aviateurs militaires par le Congrès interallié de Rome.

En 1920, le major Jules Smeyers, commandant de l'Aviation militaire, crée une Commission médicale d'aptitude chargée de déterminer l'aptitude des candidats élèves-pilotes militaires et de vérifier semestriellement le maintien de celle-ci chez tous les aviateurs confirmés. L'Inspecteur général du Service de Santé désigne le capitaine médecin Brabant comme membre de cette Commission. Mais, il confie la présidence de celle-ci au Commandant de l'Ecole d'officiers du Service de santé, le major médecin Demolder. Cet officier supérieur médecin n'a aucun titre scientifique particulier à faire valoir. Sa désignation est destinée à donner du crédit aux importantes décisions de la Commission, en raison du grade dont il est porteur. Mais, dans cette Commission ne comportant que deux membres, c'est Brabant qui est le véritable homme-clé.

L'infirmerie d'Evere reçoit un complément de matériel d'examen médical. Brabant envisage de la transformer progressivement en laboratoire médico-aéronautique. Il crée une fiche d'examen médical pour le personnel navigant: celle-ci s'inspire du modèle anglais. Quant aux critères médicaux appliqués, ils s'appuient partiellement sur les conceptions britanniques et partiellement sur les conceptions françaises en ce qui concerne les techniques d'examen et l'interprétation des résultats.

Jusqu'en 1923, il ne semble pas que le nombre des examens semestriels destinés à contrôler l'aptitude des aviateurs ait constitué une charge disproportionnée dépassant les possibilités d'un seul médecin. Les besoins en élèves-pilotes n'étaient pas non plus très importants, de sorte que Brabant peut consacrer la meilleure part de son activité à la sélection des candidats pilotes. Il considérait celle-ci comme une forme particulière d'orientation professionnelle. Il se cantonnait à cette conception, plutôt étriquée. Ce qu'on appellera plus tard la pathologie de l'aviation ne l'attirait pas.

En 1924, Brabant introduisit de nombreux contrôles qui réclamaient l'intervention des services de l'hôpital militaire. La mise en application de ce système imposait à chaque candidat, pour la seule partie médicale, un séjour de 48 heures à Bruxelles. Le premier jour, les examens avaient lieu à Evere. Les examens complémentaires du deuxième jour se déroulaient à l'hôpital militaire de Bruxelles, distant d'Evere de 7 kilomètres. Il fallait une semaine pour faire subir les épreuves à une trentaine de sujets. La complexité du système agaça les autorités de l'Aéronautique et irritait les médecins des services de l'hôpital militaire.

A partir de 1925, le zèle initial de Brabant pour la médecine aéronautique commença à fléchir. Tournant progressivement le dos à une vraie médecine d'aviation dont les progrès rapides n'aiguisaient plus sa curiosité, il se réfugia dans la routine des examens stéréotypés. Et c'est vers des activités professionnelles privées qu'il dirigea toute son ardeur.

Y

Dans la réorganisation de l'Aéronautique militaire, commencée en 1927 et achevée en 1933, sous l'impulsion et la direction du lieutenant-général aviateur Gillieaux, il était enfin prévu un chef du Service de santé de l'Aéronautique militaire.

En 1927, l'Inspecteur général du Service de santé comprit qu'il ne pouvait plus répondre négativement aux vœux du Commandement de l'Aéronautique militaire. Il convenait de créer cette importante fonction, au moment opportun de la réorganisation, et de la conférer à un officier supérieur médecin. Son choix se porta sur le major médecin Charles Sillevaerts, un nouveau venu à l'Aéronautique militaire; il fut d'abord désigné pour diriger le Service de santé du régiment d'Aéronautique occupant l'aérodrome d'Evere. Il prit la place du docteur Brabant dans la commission médicale, reforma et simplifia le système de sélection médicale. Un seul jour suffit pour décider du sort du candidat pilote. L'exaspération des autorités de l'Aéronautique militaire se calma.

En avril 1930, le major médecin Sillevaerts franchit un nouveau pas. Il devint le chef du Service de santé de l'Aéronautique militaire et fut attaché à l'Etat-Major de celle-ci. Quittant Evere, il installa ses bureaux à l'hôpital militaire de Bruxelles. Un lieutenant médecin lui fut attaché comme adjoint. Celui-ci participait aux activités de la Commission médicale d'aptitude du personnel navigant, que Sillevaerts dirigeait. Le médecin chef du Service de santé de l'Aéronautique, outre son bureau et celui de son adjoint, occupait encore deux salles réservées aux examens médicaux des aviateurs et candidats aviateurs et un local destiné aux analyses de laboratoire.

Le système de sélection et de contrôle médical périodique des aviateurs fut réorganisé de fond en comble.

Les critères spéciaux applicables au personnel navigant avant l'entrée au service et pendant le service à l'Aéronautique militaire furent revus et remodelés en tenant compte de ceux utilisés dans l'aviation militaire française et la Royal Air Force britannique. Habile manoeuvrier, Sillevaerts les fit approuver par l'Inspecteur général du Service de santé. Et il obtint qu'au lieu d'être des prescriptions particulières du Commandement de l'Aéronautique, ils fussent l'objet d'une circulaire ministérielle. Datée du 24 juillet 1933 et publiée sous le timbre de la Direction du Service de Santé (CM-DSS n° 223/6276), cette circulaire ministérielle se présentait sous la forme d'un complément apporté aux tableaux-critères d'aptitude, placés en annexe de la loi de milice. Une telle officialisation, jamais obtenue auparavant, constituait une assise juridique solide pour la réalisation des plans de

restructuration du Service de santé de l'Aéronautique militaire. La circulaire ministérielle DSS n° 223/936 du 13 juillet 1934 apporta certains ajustements à ces critères et leur donna la forme qu'ils conserveront jusqu'au 27 décembre 1946.

Quant à la Commission médicale d'aptitude du personnel navigant, elle était présidée par le Chef du Service de santé de l'aéronautique militaire. Des médecins appartenant à ce Service venaient de leur régiment, à tour de rôle, participer aux examens de sélection. Les départements spécialisés de l'hôpital militaire de Bruxelles intervenaient dans les épreuves relatives à la vision et à l'audition, dans la radiographie thoracique, dans les analyses biologiques et dans les mises au point en cas de doute. Mais cet ensemble se réglait sans grande difficulté, puisque toutes ses composantes se passaient dans l'enceinte de l'hôpital militaire.

Les examens de contrôle de l'aptitude étaient semestriels. Pour les officiers généraux et les officiers supérieurs, ils avaient lieu chez le chef du Service de santé de l'Aéronautique militaire, à l'hôpital militaire de Bruxelles. Pour les officiers subalternes et les sous-officiers, ils étaient à charge des médecins chefs de service dans les unités des aviateurs concernés. C'était une mesure temporaire en attendant que le laboratoire de Bruxelles fût mieux étoffé. En cas de doute, d'inaptitude présumée ou d'absence prolongée pour maladie, la décision incombait uniquement au chef du Service de santé de l'Aéronautique militaire. Tout aviateur qui avait été victime d'un accident aérien faisait immédiatement l'objet d'un examen médical à l'unité. Rapport en était fait au médecin chef du Service de santé de l'Aéronautique qui décidait d'entériner la décision de son subordonné ou de faire procéder à des investigations plus approfondies.

Toutes ces mesures furent rendues réglementaires par la Commission de l'Aéronautique militaire. Le système donnait pleine satisfaction. De temps à autre, un aviateur écarté définitivement du service aérien pour inaptitude physique objectait qu'il était privé d'un recours en appel. Mais le soin, le sérieux et parfois la multiplicité des examens sur l'anomalie ou l'affection motivant l'inaptitude définitive témoignaient du souci des médecins d'éviter le reproche d'injustice devant une lacune juridique.

En 1936, un caisson à dépression fut construit à Evere, à proximité du Service des essais en vol, aux Etablissements d'Aéronautique. Les bâtiments où on le plaça devaient, dans l'idée de Sillevaerts, constituer le laboratoire aéro-médical et le Centre médical futur de l'Aéronautique militaire. Ils comportaient en sous-sol la salle des machines, l'installation frigorifique et un atelier. Au premier étage, autour de la pièce principale contenant le caisson, on trouvait deux laboratoires, une salle de réanimation et un bureau. Des agrandissements étaient prévus. Un deuxième étage devait être construit; ses locaux seraient exclusivement réservés aux examens d'aptitude des candidats aviateurs et des aviateurs. En 1938, l'Aéronautique militaire inscrivit à son budget de 1940, les crédits nécessaires à l'achèvement des bâtiments. La tension internationale qui précéda la deuxième guerre mondiale arrêta l'exécution des plans. En 1941, les Allemands démontèrent l'installation et la transportèrent à l'Institut de médecine d'aviation de la Luftwaffe à Rechlin.



Des aviateurs et des élèves-pilotes belges, dès juin 1940, quittèrent la France ou le Maroc et entreprirent l'aventureux voyage qui aboutissait à la Grande-Bretagne. Des aviateurs qui se trouvaient en Belgique occupée s'en évadèrent pour traverser la France, l'Espagne et le Portugal et rallier la Grande-Bretagne. Dès leur arrivée, ils contractèrent un engagement pour la durée de la guerre dans la "Volunteer reserve" de la Royal Air Force. Des jeunes gens belges, avides de servir la cause des Alliés, suivirent aussi les chemins clandestins de l'évasion. D'autres vinrent du Congo-Belge et des quatre coins du monde. Nombreux furent ceux d'entre eux que le prestige de la Royal Air Force attira irrésistiblement et qui désirèrent devenir pilotes. Tous ces Belges furent soumis aux expertises médicales, appelées à déterminer l'aptitude au service dans le personnel navigant de la Royal Air Force (RAF). Ces expertises relevaient de commissions

médicales, appelées "Aircrew Medical Boards" et composées d'officiers médecins de la Medical Branch de la RAF. Une commission centrale ou "Aircrew Central Medical Board" siégeait à Londres. Elle occupait un grand bâtiment, appelé Kelvin House, situé dans la Cleveland Street. Les cas difficiles lui étaient envoyés par les Principal Medical Officers des divers "Commands". Elle possédait des médecins consultants de haute réputation.

Tous ces aircrew medical boards, actionnés par les Principal Medical Officers de chaque Command, dépendaient directement de la Direction Générale des Services Médicaux de la RAF, à l'Air Ministry. Les candidats pilotes étaient dirigés sur les "Aircrew Selection Boards". Quant au contrôle semestriel de l'aptitude des aviateurs confirmés, il était effectué en escadrille par le "Station Senior Medical Officer" qui en transmettait les résultats à son Principal Medical Officer du Command.

La Réglementation que devait appliquer tous les médecins examinateurs était très détaillée et très précise. Elle était rassemblée dans un volume de cent pages, intitulé "The medical examination for fitness for flying". C'était l'Air Publication 130 (4ème édition d'août 1936, rééditée en avril 1940). Les médecins britanniques et alliés, nouvellement commissionnés dans la Medical Branch de la RAF, recevaient pendant deux semaines au Medical Training Depot, situé à Sidmouth (Devon), des cours théoriques très approfondis et des exposés pratiques sur ces matières. On était loin des quelques pages de la circulaire ministérielle belge de 1934!

Le 1er janvier 1944, à la demande du colonel aviateur E. Wouters, chef de la section belge de la RAF, l'Air Ministry crée, dans un des cantonnements qui constituent la base aérienne de Snitterfield, près de Stratford-on-Avon (Warwickshire), une unité de composition complètement belge: la Belgian Initial Training School (B.I.T.S.). Le lieutenant-colonel aviateur (Wing Commander) Désiré Guillaume en assume le commandement. Cette école est rattachée au RAF Flying Training Command. A partir de ce moment, toutes les opérations d'enrôlement de Belges dans la RAF, que ce soit dans le personnel navigant ou dans le personnel non navigant, sont centralisés à la BITS.

C'est pour remplir les activités médicales, liées à la mission de cette unité belge, que je reçois, le 24 décembre 1943, une mutation qui me transfère de Halton à la base aérienne de Snitterfield où se trouvent la 18 (Pilots) Advanced Flying Training Unit et la B.I.T.S.

Outre les prestations qu'impliquent les cent cinquante membres du personnel navigant de la 18 (pilots) AFTU et un effectif global d'environ 1.500 hommes, je suis chargé d'effectuer à la BITS tous les examens d'aptitude, préalables à l'incorporation, auxquels doivent se soumettre tous les Belges, candidats à une fonction dans le personnel non navigant ou dans le personnel navigant.

Avant leur envoi dans les écoles techniques de la RAF, les candidats au personnel non navigant, qui, pour la plupart, sont des militaires de carrière évadés de Belgique, reçoivent à Snitterfield l'instruction militaire et des cours de langue anglaise. En janvier 1944, la BITS en regroupe environ deux cents. Ces effectifs restent stables par la suite. Car, chaque mois jusqu'en août 1944, 30 à 40 arrivants viennent remplacer ceux qui ont été mutés pour suivre des cours de spécialisation technique dans une Ecole ou un Etablissement de la RAF. Mais, une partie beaucoup plus importante de mes activités médicales se concentre sur l'examen d'aptitude des candidats pilotes belges. En accord avec les autorités belges, les Britanniques ont décidé que désormais tous les candidats pilotes belges devront passer par la B.I.T.S. Les épreuves médicales que je suis chargé d'y pratiquer, conformément à la Réglementation de la RAF, constituent un triage préliminaire qui est le premier stade de la sélection. Il est poussé aussi loin que le permet l'équipement médical spécialisé disponible à la base aérienne, de manière à éliminer d'emblée et définitivement ceux qui sont manifestement inaptes au pilotage. Le recours aux hôpitaux de Stratford-on-Avon et de Warwick, dont les services sont agréés par les autorités médicales de la RAF, clarifie les cas douteux, notamment ceux qui éveillent des suspicions d'anomalies de la fonction visuelle et de la fonction auditive. Seuls, les candidats qui ont traversé les mailles de ce filtre important, instauré à Snitterfield, sont admis à

comparaître, comme le prévoit le règlement, devant l'aircrew selection board (ACSB). Pour les candidats pilotes belges, c'est l'ACSB n°13, siégeant à Birmingham.

Les postulants qui réussissent les examens médicaux reçoivent la catégorie médicale A1B. Celle-ci leur donne accès au personnel navigant. Quelques jours plus tard, ils rejoignent une école de pilotage élémentaire où se mêlent, sans discrimination, les jeunes gens britanniques et alliés qui aspirent à conquérir leurs ailes. Après une phase de sélection en vol (grading course), la plupart seront envoyés au Canada pour y recevoir la formation de pilote. Les élèves-pilotes rayés dans cette phase initiale de sélection sont orientés vers une autre fonction du personnel navigant (mitrailleur de bord, radio de bord, navigateur, bombardier, mécanicien de bord). Quant aux candidats qui n'ont pu franchir victorieusement le barrage médical de Snitterfield et de l'ACSB, ils sont aiguillés vers une fonction non navigante; ils partent ensuite vers une école du Technical Training Command.

Du 1er janvier au 31 août 1944, environ quatre-vingts candidats pilotes belges ont été envoyés à la B.I.T.S. pour l'examen de triage préliminaire. Cinquante-huit ont été retenus comme potentiellement aptes. Ils ont été présentés en quatre groupes distincts à la commission médicale de l'ACSB n°13. Cinquante-cinq d'entre eux ont été reconnus aptes à l'entraînement au pilotage. Les trois autres ont été écartés du pilotage pour raison médicale ou extra-médicale, non décelée à Snitterfield, mais ils ont été admis dans le personnel navigant pour remplir la fonction de mitrailleur de bord.

Le 9 septembre 1944, un télégramme me parvient à Snitterfield. Je reçois l'ordre de me présenter le 11 septembre à 9 heures du matin, au Commandement de l'Aéronautique militaire belge (Section belge de la RAF) à Londres. J'apprends à mon arrivée que je suis désigné pour faire partie d'une mission d'aviateurs belges, commandée par le lieutenant-colonel Désiré Guillaume. Elle va se rendre immédiatement à Bruxelles libérée le 3 septembre, par l'avance foudroyante d'une division britannique.

Cette équipe, composée de cinq officiers, est le noyau d'une unité qui doit recruter du personnel pour étoffer sans délai les escadrilles de la Section belge de la RAF. La mission quitte Hendon le 12 septembre à 9 heures du matin à bord d'un avion D.H.Domine. L'appareil se pose à Evere, une heure et demie plus tard, après un détour qui lui fait éviter le survol de la région de Dunkerque, toujours fermement tenue par les Allemands.

Le 15 septembre, la mission s'installe dans un ancien hôtel de maître, au numéro 7 de la rue Belliard. Elle commence à fonctionner le 18 septembre. Ses activités sont une transposition à Bruxelles, des opérations de recrutement et d'enrôlement effectuées jusqu'alors à Snitterfield. Elle doit, en priorité, procéder à la sélection des jeunes gens qui se présentent comme candidats pilotes et désirent rejoindre la Section belge de la RAF. Initialement, il est prévu de les envoyer aussitôt à Snitterfield.

En deuxième lieu, elle doit s'occuper des mécaniciens, électriciens, chauffeurs, comptables de matériel et autres spécialistes des anciennes unités de l'Aéronautique militaire, s'ils viennent offrir leurs services. Elle reçoit également des aviateurs militaires qui ont demeurés en Belgique pendant la guerre: ils accourent aux nouvelles.

En quelques jours, la mission est assaillie par des milliers de demandes d'engagement de toute nature. La RAF jouit d'un prestige énorme.

Les critères médicaux utilisés pour les décisions d'aptitude, préalables à l'incorporation et à l'envoi en Grande-Bretagne, sont ceux décrits dans les règlements de la RAF, tant pour le personnel navigant que pour le personnel non navigant.

Devant l'affluence extraordinaire des candidats pilotes, la Belgian Initial Training School doit faire l'objet d'une expansion qu'elle ne peut obtenir à Snitterfield. L'Air Ministry cède aux Belges la base de Snailwell, près de Newmarket. Dès la mi-octobre 1944, elle devient le centre de réception et d'instruction militaire de tout le personnel belge rejoignant la Section belge de la Royal Air Force. Elle est rattachée au Technical Training Command.

Pendant ce temps à Bruxelles, la mission de recrutement continue son travail journalier qui devient écrasant. Pour répondre aux besoins administratifs et logistiques, il a fallu occuper, dès le début d'octobre, des baraquements édifiés par les Allemands dans le parc du Manoir d'Anjou à Stockel. Ils sont utilisés pour habiller et loger les détachements de volontaires de guerre avant leur départ vers la Grande-Bretagne. Ainsi, se constitue à Stockel, un camp de transit qui devient un véritable Dépôt du Personnel.

En janvier 1945, le Commandement de la Section belge de la RAF a obtenu des hautes autorités de la RAF, que soit créée à Snailwell, une école de pilotage élémentaire uniquement réservée aux élèves-pilotes belges. Elle dispose d'un cadre de moniteurs belges. Cette école, portant la dénomination de "Belgian Elementary Flying School (EFTS)" se met en place en mars. La première promotion d'élèves-pilotes commence ses vols au début d'avril 1945. Elle est constituée uniquement de jeunes hommes qui se sont évadés de Belgique durant l'occupation allemande, sont parvenus en Angleterre en 1944 et attendent depuis des mois d'être acceptés dans les écoles de pilotage de la RAF. Ils reçoivent très équitablement une priorité absolue sur tous les autres candidats pilotes. Ils terminent leur instruction élémentaire de vol, à la fin de juillet 1945, et sont ensuite dirigés vers une RAF Secondary Flying Training School (SFTS), près de Peterborough. Ils y reçoivent leurs ailes en juillet 1945.

Entre-temps, les candidats élèves-pilotes envoyés de Bruxelles par la mission de recrutement s'accumulent à Snailwell. Les autorités belges décident de transférer l'école de pilotage élémentaire belge à la base de Bottisham, un aérodrome situé à quelques kilomètres de Snailwell. L'école de pilotage y entame ses activités aériennes le 21 novembre 1945. Les 2ème et 3ème promotion d'élèves-pilotes sont constituées par les premiers volontaires de guerre engagés à Bruxelles à partir de la mi-septembre 1944.

A suivre - Droits de reproduction réservés

Beknopte geschiedenis der reglementering en waardemeters toegepast op Belgische militaire vliegers

***door Dokter Edgard Evrard, Generaal-Majoor b.d.
(deel 2)***

Na de wapenstilstand van 11 november 1918, werd het grootste deel van de Militaire Luchtvaart naar Duitsland gestuurd en dit te Bochum in de nabijheid van Crefeld. Slechts enkele smaldelen bleven in België. Twee van deze laatsten bezetten het vliegveld van Evere, het belangrijkste, bij Brussel. Enkele kleinere eenheden bezetten de terreinen van Schaffen, Nijvel en Goetsenhoven. De Belgische vlégschool op haar beurt, verlaat Juvisy (Frankrijk) en nestelt zich, voorlopig althans, te As in de provincie Limburg.

De kapiteins geneesheren Victor Brabant en Henri Delstanche verzekeren de dienst in Evere. Brabant had reeds ervaring opgedaan bij de vliegers. Inderdaad, hij bekleedde sinds 1 december 1916, het medisch ambt op het vliegveld van Koksijde, en vervolgens dit van de Moeren. De medische problemen eigen aan deze, verbonden bij de selectie der vliegers, deden bij hem een zekere interesse ontstaan op het wetenschappelijk plan. Feit is dat deze interesse nog in zijn kinderschoenen stond maar, zich reeds inspireerde op de verwezenlijkingen bij de buurlanden.

Van 15 tot 20 februari 1919, wordt er een Congres, onder geallieerden, gehouden te Rome, geconsacreerd aan de luchtvaartgeneeskunde. Noch Brabant, noch Delstanche maken deel uit van dit congres. Expert geneesheren formuleren de besluiten aan dewelke de medische geschiktheidsexamens moeten voldoen tot het bekomen van de vlieglicenties. De technische waarde van de voorgestelde proeven alsook deze voor de interpretatie der resultaten vormen het grootste gegeven van de dagorde. Bovendien, leggen de eindbesluiten de reglementaire basis vast van een periodiek geschiktheidsexamen tot het vernieuwen van de vlieglicentie. Het betrof, voor deze periode, de geschiktheid tot luchtdienst in het algemeen.

Op 13 oktober 1919 wordt in Parijs de Internationale Luchtvaart Conventie getekend, voorbereid door de Luchtvaart Commissie tijdens de Vredes Conferentie. België stemt hier mee in. In artikel 34 voorziet de Conventie de schepping van een Internationale Commissie voor Luchtverkeer (Commission Internationale de la Navigation Aérienne - CINA). Deze commissie groepeerde zeven onder-commissies. Een ervan is de onder-commissie geneeskunde. Deze laatste richt de normen op, van toepassing voor de militaire luchtvaart alsook voor de steeds groter wordende commerciële luchtvaart, zich houdende aan de verwezenlijkingen van de Rome Conferentie.

Deze gebeurtenissen brengen vanzelfsprekend de problem van de medische geschiktheid der belgische militaire vliegers in het daglicht: de militaire autoriteiten en de militaire medici moeten hiervoor dringend een oplossing vinden. Het is dus noodzakelijk een reglementering uit te werken met als basis de principes van de Conventie van Parijs en de door de voor militaire vliegers voorgestelde testen van het geallieerde Congres van Rome

In 1920, richt majoor Jules Smeyers, commandant van de Militaire Luchtvaart, een medische Commissie op, belast met het vaststellen van de medische geschiktheid van de militaire kandidaat leerling-piloten en het zesmaandelijks onderzoek van dit laatste bij alle geconfirmeerde vliegers. De inspecteur-generaal van de Gezondheidsdienst duid kapitein geneesheer Brabant aan als lid van deze Commissie. Maar aan de andere kant, vertrouwt hij het presidentschap van dit laatste toe aan de Kommandant van de Officierenschool Medische Dienst, majoor geneesheer Demolder. Deze hogere officier geneesheer beschikte over geen bijzonder wetenschappelijke titel om deze beslissing te staven. Zijn aanduiding had enkel tot doel krediet te geven aan de zeer belangrijke beslissingen van de Commissie gezien de militaire graad waarvan hij houder is. Maar in deze Commissie bestaande uit enkel twee leden, was Brabant de ware Jacob!

De ziekenzaal van Evere krijgt de beschikking over een supplementair medisch examen materiaal. Brabant voorziet een progressief ombouwen hiervan tot medisch-luchtvaart laboratorium. Hij start met een steekkaart voor het medisch onderzoek van het varend personeel: geïnspireerd op het engels model. Wat betreft de toegepaste medische criteria, houdt hij zich deels aan de opvatting van de engelsen en deels aan deze van de fransen wat betreft de techniek van het onderzoek en de interpretatie van de uitslag.

Tot in 1923, lijkt het niet, dat het aantal zesmaandelijks onderzoeken, teneinde de medische geschiktheid van de vliegers te controleren, een onevenredige belasting vormt die de mogelijkheden van één enkel geneesheer te boven gaat. Meer nog, vermits er nog geen grote behoefte was aan leerling-piloten, kon Brabant al zijn aandacht toe spitsen aan de selectie van deze leerlingen. Hij beschouwde dit als een uitzonderlijke vorm van professionele oriëntatie. Hij verschanste zich eerder bekrompen achter deze opvatting. Hetgeen men later de ziekteleer van de luchtvaart ging noemen, interesseerde hem niet.

In 1924, begon Brabant met meerdere controles die de interventie van het militair hospitaal noodzaakten. De in dienste stelling van dit systeem legde aan elk kandidaat, en enkel voor het medische gedeelte, een verblijf op van 48 uur te Brussel. De eerste dag had het onderzoek plaats in Evere. De bijkomende onderzoeken van de tweede dag hadden plaats in het Militair hospitaal van Brussel, op 7 km van Evere. Men had één week nodig om de proeven te verrichten op een derdigtal kandidaten. De complexiteit van dit systeem hinderde de Luchtvaart autoriteiten en irriteerde de geneesheren van dienst in het Militair hospitaal.

Vanaf 1925, begon de ijver van Brabant voor de luchtvaart geneeskunde te dalen. Stilaan draaide hij de rug toe naar een echte luchtvaart geneeskunde waarvan de snelle vooruitgang zijn aandacht niet meer kon aanscherpen en sloot hij zich op in de routine van stereotiepe onderzoeken. En het is aan zijn private en professionele activiteiten dat hij al zijn hartstocht gaf.

In de reorganisatie van de Militaire luchtvaart, begonnen in 1927 en beëindigd in 1933, dit alles onder de impuls en de leiding van luitenant-generaal Gillieaux, werd er eindelijk beslist een chef van de Gezondheidsdienst voor de Militaire luchtvaart aan te duiden.

In 1927, begreep de Inspecteur-generaal van de Gezondheidsdienst dat hij niet meer negatief kon antwoorden op de wensen van de Militaire luchtvaart staf... Het zou ten eerste geschikt zijn deze zeer belangrijke functie te scheppen, op het juiste moment tijdens de reorganisatie en ze toe te wijzen aan een hoger geneeskundig officier. Zijn keuze viel op majoor geneesheer Charles Sillevaerts, een nieuwkomer in de Militaire luchtvaart; vooreerst werd hij aangeduid om de Gezondheidsdienst van het Luchtvaart regiment gestationeerd op het vliegveld van Evere, te leiden. Hij nam de plaats in bij de medische commissie ter vervanging van dokter Brabant, herstructureerde en vereenvoudigde het systeem van de medische selectie. Men had nog maar één dag nodig om over het lot van de kandidaat piloot te beslissen. De verbittering van de Militaire luchtvaart autoriteiten deinde weg.

In april 1930, waagde majoor geneesheer Sillevaerts een nieuwe stap. Hij werd benoemd tot hoofd van de Dienst geneeskunde van de Militaire luchtvaart en werd verbonden aan de Staf van deze dienst. Evere verlatende installeerde hij zich in een bureel van het Militair hospitaal te Brussel. Een luitenant geneesheer werd hem toegewezen als adjunct. Deze laatste maakte deel uit van de gezondheidscommissie voor de geschiktheid van het varend personeel, commissie onder de leiding van Sillevaerts. Buiten zijn bureel en dit van zijn adjunct, beschikte de hoofd geneesheer van de Geneeskundige dienst van de Luchtvaart nog over twee zalen, gereserveerd voor het geneeskundig onderzoek van de vliegers en kandidaat-vliegers en een lokaal voor het uitvoeren van laboratorium onderzoeken.

Alzo werd de selectie en de periodieke medische controle van de vliegers van onder tot boven gereorganiseerd.

De speciale criteria toegepast aan het varend personeel alvorens in dienst te treden en tijdens de dienst in de Militaire luchtvaart, werden herzien en geremodelleerd rekening houdende met deze gebruikt in de franse militaire luchtvaart en die van de engelse Royal Air Force. Handig mannetjesputter verkreeg Sillevaerts het akkoord van de Inspecteur-generaal van de Medische dienst. Meer nog, het werden niet alleen bijzondere voorschriften van het Commando van Luchtvaart, maar ook het voorwerp van een ministerieel rondschrijven. Gedateerd 24 juli 1933 en gepubliceerd onder het zegel van de Directie van de Geneeskundige Dienst (CM-DSS Nr 223/6276), werd dit ministerieel rondschrijven aangeboden onder de vorm van een toevoeging aan het programma geschiktheidscriteria, als annex van de militiewetten. Zulk een officiële kennisgeving, nooit te voren verkregen, noodzaakte het oprichten van een rechtbank van gezworenen voor het realiseren van de plannen tot herstructurering van de Geneeskundige dienst van de Militaire luchtvaart. Het ministerieel rondschrijven DSS Nr 223/ van 13 juli 1934 droeg bij tot verbeteringen van deze criteria en gaven het de vorm die het zou behouden tot 27 december 1946.

De medische commissie voor het controleren van de geschiktheid van het varend personeel werd voorgezeten door het Hoofd van de Medische dienst van de Militaire luchtvaart. Geneesheren die deel uitmaakten van deze dienst, kwamen om beurt deelnemen aan het selectief onderzoek. Gespecialiseerde eenheden van het Militair hospitaal van Brussel, kwamen tussen bij het onderzoek van oor en oog, radiologie, biologische analyses en het op punt stellen van twijfelachtige gevallen. Dit geheel liep af zonder grote problemen vermits al deze onderzoeken plaats hadden in de schoot van het Militair hospitaal.

Het periodiek onderzoek qua geschiktheid gebeurde om de zes maanden. De generaals en hogere officieren werden opgeroepen bij het Hoofd van de Medische dienst van de Militaire luchtvaart, in het Militair hospitaal van Brussel. De lagere officieren en onder-officieren werden onderzocht door het Hoofd van de Medische dienst van hun eenheid.

Dit laatste was een tijdelijke oplossing tot het laboratorium van Brussel beter zou zijn uitgerust. In geval van twijfel qua medische ongeschiktheid of langdurig ziekteverlof, was alleen het Hoofd van de Medische dienst van Militaire luchtvaart die een definitieve beslissing kon nemen. Elk vlieger moest na een ongeval een medisch onderzoek ondergaan in zijn eenheid. Een rapport werd vervolgens overgemaakt aan het Hoofd van de Medische dienst van de Militaire luchtvaart die het resultaat van zijn ondergeschikte bekrachtigde of besliste een grondiger onderzoek uit te voeren.

Al deze maatregelen werden gereguleerd door de Commissie van de Militaire luchtvaart. Het systeem schonk algehele voldoening. Van tijd tot tijd, zou een vlieger definitief buiten luchtdienst gezet qua medische ongeschiktheid, bezwaar opperen dat hij niet in beroep mocht gaan. De zorg, de ernst en de soms menigvuldigheid van de onderzoeken getuigden van de bezorgdheid van de geneesheren om een eventuele gerechterlijke onjuiste beslissing te vermijden.

In 1936, werd er een decompressiekamer gebouwd in Evere nabij de Dienst Testvluchten der Luchtvaart Installaties. Het gebouw waar men de kamer in plaatste zou, volgens het idee van Sillevaerts, het latere aero-medisch laboratorium van het Militaire Luchtvaart Centrum moeten bevatten. Het souterrain bestond uit de machinekamer, de koelinstallatie en een atelier. Op het eerste verdiep situeerde men om en rond de centrale positie van de decompressiekamer, twee laboratoria, een reanimatiekamer en een bureel. Verdere uitbreidingen stonden op het programma. Een tweede verdiep moest nog gebouwd worden waarvan de lokalen uitsluitend zouden dienen voor het medisch onderzoek van kandidaat-vliegers en vliegers

In 1938, voorzag de Militaire luchtvaart op zijn budget de nodige kredieten voor de voltooiing van de gebouwen. De internationale spanning die de Tweede Wereldoorlog voorafging weerhield de uitvoer van deze plannen. In 1941, demonteerden de Duitsers de installatie en transporteerden ze naar het Medisch Luchtvaart Instituut van de Luftwaffe in Rechlin.

*

Belgische vliegers en leerling-piloten verlieten vanaf juni 1940 Frankrijk of Marokko en vingen de avontuurlijke reis aan die ze zouden besluiten in Groot-Brittannië.

Vliegers die zich nog in bezet België bevonden, ontvluchtten het vaderland om via Frankrijk, Spanje en Portugal, Groot-Brittannië te bereiken. Vanaf hun aankomst tekenden zij een contract voor de duur van de oorlog bij de "Volunteer Reserve" van de Royal Air Force. Belgische jongeren, begerig om dienst te nemen bij de geallieerden, ontvluchtten dank zij de clandestiene ontsnappingswegen. Nog anderen kwamen van Belgisch-Congo en uit alle hoeken van de wereld. Velen voelden zich aangetrokken door het prestige van de Royal Air Force en wilden dank zij alles piloot worden. Al deze Belgen werden onderworpen aan de medisch testen, ingesteld om hun geschiktheid te evalueren en toe te treden tot het varend personeel van de Royal Air Force (RAF). Deze deskundige onderzoeken noodzaakten medische commissies genoemd "Aircrew Medical Boards" en bestonden uit officieren geneesheren van de "Medical Branch" van de RAF. Een centrale commissie "Aircrew Central Medical Board" had zijn zetel in Londen. Zij was gesitueerd in een groot gebouw genaamd Kelvin House in Cleveland Street. Moeilijke gevallen werden haar toegestuurd door de "Principal Medical Officers" van de verschillende "Commands". Zij beschikte over consulterende geneesheren met zeer grote reputatie. Al deze "Aircrew Medical Board" aangezet door de "Principal Medical Officers" van ieder "Command", hingen onmiddellijk af van de Generale Directie van de Medische Dienst van de RAF bij het "Air Ministry". De kandidaat vliegers werden naar de "Aircrew Selection Boards" gestuurd. Wat de zesmaandelijks controle van de gevormde vliegers betreft, werd deze laatste uitgevoerd in het smaldeel zelf door de "Station Senior Medical Officer" die de resultaten hiervan overbracht naar zijn "Principal Medical Officer" van het Command.

De "Reglementering" die alle geneesheren examinatoren moesten toepassen was zeer gedetailleerd en precies. Alles stond verzameld in een boekdeel van zowat honderd bladzijden met als titel: "The medical examination for fitness for flying".

Het was "Air Publication 130" (4^e editie van augustus 1936, weerom uitgebracht in april 1940). De britse en geallieerde geneesheren in opdracht van de "Medical Branch" van de RAF, kregen gedurende twee wken in het "Medical Training Depot" bij Sidmouth, Devon, een zeer grondige theoretische cursus met praktische uiteenzetting over deze materie. De enkele bladzijden uit het ministrieel rondschrijven van 1934 behoorden hiermee tot het verleden.

Op 1 januari 1944, en dit op vraag van kolonel vlieger E. Wouters, stafchef van de belgische sectie in de RAF, stichtte het Air Ministry in één van de kantonnementen die deel uit maakten van de vliegbasis van Snitterfield nabij Stratford-on-Avon, Warwickshire, een uitsluitend belgische eenheid: "The Belgian Initial Training School (BITS)". Luitenant-kolonel vlieger (Wing Commander) Désiré Guillaume kreeg hiervoor het bevel. Deze school maakte deel uit van het "RAF Training Command". Van dit ogenblik af, worden alle recruteringen van belgen in de RAF, zowel voor het varend als het niet varend personeel, gecentraliseerd bij de BITS.

*

Het was om deze reden, het nakomen van medische activiteiten in de schoot van deze belgische eenheid, dat ik op 24 december 1943, gemuteerd werd van Halton naar de luchtmachtbasis van Snitterfield waar zich de 18e (Pilots) Advanced Flying Training Unit en de BITS bevond.

Buiten de prestaties me aangebracht door de honderdvijftig leden van het varend personeel van de 18e (Pilots) AFTU plus een effectief van ongeveer 1500 manschappen, werd ik in de BITS belast met alle geschiktheidstesten aan dewelke al de Belgen zich moesten onderwerpen, alvorens kandidaat te kunnen zijn voor een functie bij, of het varend of niet varend personeel.

Alvorens de kandidaten niet-varend personeel naar één van de technische scholen van de RAF te sturen, die voor het merendeel bestonden uit beroepsmilitairen ontsnapt uit het bezette België, kregen zij in Snitterfield een militaire opleiding en een cursus engels. In januari 1944 had de BITS er reeds een tweehonderd gegroepeerd. Deze effectieven zouden zich vervolgens stabiliseren. Inderdaad, kwamen er steevast elke maand, en dit tot augustus 1944, dertig tot veertig nieuwelingen hen vervangen, die eerder naar een van de technische scholen of instellingen van de RAF gemuteerd werden. Het bleef geconcentreerd op het geschiktheidsexamen van de kandidaat leerling-piloten. In akkoord met de belgische autoriteiten, hadden de Britten beslist dat voortaan alle kandidaat leerling-piloten langs het BITS zouden passeren. De medische proeven die ik gelast werd uit te voeren, overeenkomstig met de RAF Reglementering, maakten een eerste schifting uit, het eerste stadium van de selectie. We gingen tot het uiterste, en zo ver de medische toestellen van de luchtmachtbasis het toelieten en dit om een définitief uitsluitsel te verkrijgen van hen die duidelijk ongeschikt voor het vliegen zouden zijn. Toevlucht werd er gezocht bij de hospitalen van Stratford-on-Avon en Warwick, waarvan de diensten aanvaard werden door de medische autoriteiten van de RAF, om gevallen waar twijfel over bestond op te lossen, qua visuele en auditieve problemen. Enkel zij die de nauwe mazen van deze belangrijke filter, aanwezig in Snitterfield doorboorden, werden aanvaard te verschijnen, zoals het reglement het vereiste, voor de "Aircrew Selection Board" (ACSB). Voor de belgische kandidaten zetelde de ACSB N^o 13 te Birmingham.

De postulanten die in de medische testen slaagden kregen de medische categorie A1B. Deze laatste gaf hun toegang tot het varend personeel. Enkele dagen later werden zij gemuteerd naar een elementaire vliegschool waar ze zich mengden, zonder discriminatie, met jonge britse en geallieerde jongeren met alle dezelfde aspiratie: piloot worden!

Na een selectie phase in vlucht (grading course), werden de meesten naar Canada gezonden om als piloot opgeleid te worden. De leerling-piloten die in deze phase van de opleiding mislukten werden georiënteerd naar een andere functie van het varend personeel (boordschutter, Boordradio, navigator, bommenrichter, boordtechniker).

Wat de kandidaten betreft die de medische barrage van Snitterfield en de ACSB niet overleefden, deze werden naar een functie niet varend georiënteerd en vertrokken vervolgens naar een school van de "Technical Training Command".

Van 1 januari tot 31 augustus 1944, werden er ongeveer tachtig belgische kandidaat piloten naar het BITS gestuurd voor de preliminaire schifting. Acht en vijftig werden potentieel geschikt weerhouden. Zij werden in vier wel onderscheiden groepen voorgesteld aan de medische commissie van het ACSB Nr13. Vijf en vijftig onder hen werden geschikt gevonden voor de opleiding als piloot. De drie anderen werden uit de training gehouden voor medische en extra-medische redenen, niet geopenbaard in Snitterfield, maar zij werden toegelaten tot het varend personeel om de functie van boordschutter te vervullen.

*

Op 9 september 1944, werd me een telegram overhandigd in Snitterfield. Ik ontving het bevel om me op 11 september om 9 uur 's morgens te presenteren bij het Militaire Belgische Bevelhebberschap Luchtvaart (Belgische Sectie van de RAF) te Londen. Bij mijn aankomst aldaar krijg ik de opdracht deel te nemen aan een zending met belgische vliegers onder het bevel van luitenant-kolonel Désiré Guillaume. Wij moesten ons onmiddellijk naar het sinds 3 september bevrijdde Brussel begeven, en dit dank zij de verpletterende vooruitgang van een britse divisie.

Deze ploeg, samengesteld uit vijf officieren zou de kern vormen van een eenheid om zonder uitstel personeel te recruteren teneinde de smaldelen van de belgische sectie van de RAF te stofferen. De zending verlaat Hendon op 12 september om 9 uur 's morgens aan boord van een toestel D.H.Domine. Eén uur dertig later landt het toestel te Evere na een omweg teneinde de zone van Duinkerke niet te overvliegen daar nog steeds in handen was van de Duitsers.

Op 15 september installeert de zending zich in een oud herenhuis, Nr 7 van de Belliardstraat. Op 18 september neemt de werking een start. Deze bestaat uit het overbrengen van de recruterings- en aanwervingsoperaties, tot dan toe uitgevoerd in Snitterfield. Zij moet, en dit met voorrang, beginnen met de selectie van de jongelui die zich aanbieden als kandidaat vlieger en zich willen inlijven in de Belgische Sectie van de RAF. Bij de aanvang werd er voorzien ze onmiddellijk naar Snitterfield te sturen. Op de tweede plaats moet zij zich bezighouden met de mecaniciens, de elektriciens, voertuigbestuurders, boekhouders voor het materiaal en andere specialisten uit de gewezen Militaire Luchtvaart, indien deze zich komen aanbieden. Zij ontvangt tevens militaire vliegers die tijdens de oorlog in België bleven en die zich nu reppen om nieuws te vergaren. In enkele dagen wordt de zending overstelpt met duizenden aanvragen aller aard. De RAF heeft blijkbaar een enorme populariteit.

De medische criteria gebruikt tot het bepalen van de geschiktheid zijn deze beschreven in de reglementen van de RAF, zowel voor het varend als het niet varend personeel.

Gezien de buitengewone toeloop van kandidaat piloten, ziet de "Belgian Initial Training School" zich verplicht uit te breiden, hetgeen onmogelijk blijkt te zijn in Snitterfield. Het is dan dat het Air Ministry aan de Belgen de basis van Snailwell toezegt, nabij Newmarket. Half oktober 1944 wordt deze basis de draaischijf van het militair onderricht voor al het personeel ingelijfd in de Belgische Sectie van de RAF. Zij wordt toegevoegd aan het "Technical Training Command".

Inmiddels wordt in Brussel de recrutering zonder onderbreking voortgezet onder een verpletterend ritme. Om het hoofd te kunnen bieden aan de administratieve en logistieke noden moest men begin oktober gebruik maken van barakken, tijdens de oorlog opgericht door de Duitsers in het park Manoir d'Anjou te Stockel. Zij werden gebruikt om de afdelingen oorlogsvrijwilligers te kleden en te logeren, voor hun vertrek naar Groot-Brittannië. Alzo vormt zich te Stockel een transit kamp, een waarachtig personeelsdepot.

In januari 1945, verkreeg de Bevelvoering van de Belgische Sectie van de RAF, van de hogere autoriteiten van de RAF, de toelating een elementaire vliegschool te starten op de basis van Snailwell, gereserveerd enkel voor de belgische leerling-piloten. Zij beschikte over een kader van belgische onderrichters. Deze school, met als titel "Belgian Elementary Flying School" (EFTS) startte tijdens de maand maart. De allereerste promotie leerling-piloten begon zijn vluchten begin april 1945. Zij bestond uitsluitend uit jongelui die tijdens de duitse bezetting uit België konden ontsnappen en waren

aangekomen in Engeland in 1944, en sinds die tijd geduldig wachtten om aangenomen te worden in één van de vliegscholen van de RAF. Het sprak vanzelf dat zij een absolute prioriteit verkregen ten opzichte van andere kandidaat piloten. Zij voltooiden hun initiële opleiding op het einde van de maand juli 1945, en werden dan overgeplaatst naar de "RAF Secondary Flying Training School" (SFTS), nabij Peterborough. Aldaar kregen zij hun vleugels in juli 1945.

Intussen, verhoogde het contingent kandidaat leerling-piloten, gerecruteerd door de zending van Brussel en gemuteerd naar Snailwell. Daarop besloten de belgische autoriteiten om de Belgische Elementaire Vliegschool te verplaatsen naar de basis van Botisham, een vliegveld gesitueerd op luttele kilometers van Snailwell. De vliegschool startte met zijn vluchten op 21 november 1945 met de 2e en 3e promotie leerling-piloten samengesteld uit de oorlogsvrijwilligers geëngageerd in Brussel vanaf midden-september 1944.

Wordt vervolgd - Vertaling: Jan Govaerts
Nadruk voorbehouden

Luxembourg-Findel, aéroport international

Les autorités luxembourgeoises célébreront bientôt le 50e anniversaire de l'aéroport international de Luxembourg.

C'est l'occasion de rappeler le rôle déterminant joué par Lou HEMMER, président-fondateur de l'Amicale des Vieilles Tiges de l'Aviation Luxembourgeoise, dans les difficultés rencontrées pour doter le Grand-Duché d'un aéroport national.

Lou Hemmer ne doit pas être inconnu chez nous puisqu'il fit partie de l'Aéronautique Militaire Belge de 1923 à 1926. Rentré dans son pays, il s'appliqua à faire connaître et aimer l'aviation à la population. Tous les dimanches à la bonne saison, il saisit toutes les occasions pour organiser des baptêmes de l'air dans les villes et villages du pays. Convaincu que son pays devait se doter d'un aérodrome digne du nom, il se mit au début des années 1930, à la recherche d'un site idéal. Ce sont les prairies du "Findel" qui retinrent son attention.

Une rude bataille s'engagea avec les autorités politiques qui n'entendaient pas engager des fonds, une manifestation de protestation fut organisée le 19 juillet 1938 à l'hôtel Métropole-Bourse de Luxembourg-ville, le gouvernement qui entre-temps avait acheté les prairies, se ravisa et voulu restituer les champs aux anciens propriétaires.

Finalement, les autorités luxembourgeoises s'inclinèrent et louèrent le terrain à l'Aéro-Club pour le franc symbolique, à charge pour celui-ci d'aménager des installations et de s'occuper de la gestion.

Le 21 mai 1938, il est procédé à l'ouverture des soumissions relatives à la construction de l'aéroport national. Il s'agit en l'occurrence, de travaux de terrassements au lieu-dit "Um Findel", commune de Sandwaller, à droite de la route numéro 1 de Luxembourg à Wasserbilig. Les travaux sont déclarés d'utilité publique et le gouvernement, par la loi du 19 juillet 1938, émit un emprunt de 10 millions de francs pour couvrir les dépenses.

La persévérance de Lou HEMMER avait porté ses fruits.

Il se mit lui-même au travail. Les pistes furent balisées, le terrain aplani et clôturé et un premier hangar fut érigé. Des activités exclusivement sportives s'y développèrent jusqu'en mai 1940.

En 1946, après le départ des Troupes Américaines, l'Aéro-Club de Luxembourg reprit possession du terrain qui va se transformer rapidement en un grand aéroport international.

Aujourd'hui, le Findel accueille les plus gros porteurs; Luxair, la compagnie nationale, et Cargolux y ont leur port d'attache.

Rappelons qu'après la guerre 1940-1945, le premier commandant de l'aéroport fut E. JENE qui fut breveté navigateur au sein de la Section Belge de la RAF. (99ème promotion).

(D'après des documents de l'Amicale des Vieilles Tiges de l'Aviation Luxembourgeoise)

Ernest-Oscar TIPS, figure de proue de l'industrie aéronautique belge

Ernest-Oscar Tips naquit à Thielrode en Flandre occidentale, le 2 octobre 1893.

Son frère Maurice, d'une vingtaine d'années plus âgé que lui, commença à construire des avions dès 1907. En 1908, les deux frères construisirent un avion tout métal, biplace, muni de deux hélices tripales propulsives et à pas réversible. Maurice et Ernest-Oscar avaient tout simplement quelques décennies d'avance! Mieux, dans la conception originale imaginée par les deux frères, leur appareil devait avoir une hélice horizontale au-dessus du fuselage pour permettre le décollage vertical, les hélices traditionnelles devant permettre le vol horizontal après le décollage. Las! les moteurs qu'ils avaient à leur disposition ne permirent jamais le vol de ce "Rotodyne" avant la lettre.

La guerre de 1914 surprit Ernest-Oscar comme tout le monde. Il s'engagea dans l'aviation mais après le siège d'Anvers, il dut s'enfuir en Hollande avec l'intention de continuer la guerre derrière l'Yser.

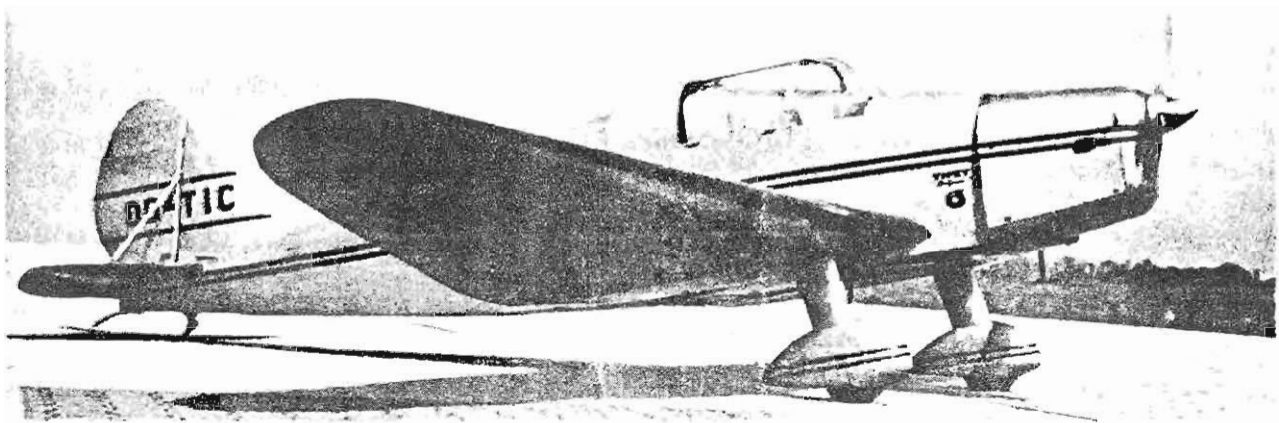
Ses connaissances techniques firent qu'il fut retenu à Hayes en Angleterre, à l'Army Motors Lorries Company. Après le conflit, il suivit des cours chez Short et créa une petite usine qui devait devenir la Fairey Aviation Company. Il resta en Angleterre.

Au cours de l'année 1931, le gouvernement belge invita Fairey à présenter son "Firefly". Tips conduisit lui-même la mission. La commande de 45 appareils fut assortie de compensations économiques, soit le montage des avions en Belgique.

SABCA s'étant refusée, une société Fairey-Belgique fut constituée et une usine construite en bordure de l'aérodrome de Gosselies. Tous les Fairey Firefly et Fairey Fox qui équipaient l'Aéronautique Militaire Belge furent montés dans cette usine. En 1938, la société reçut une commande portant sur 80 Hurricanes dont seuls une dizaine purent sortir des chaînes d'assemblage avant l'invasion allemande de 1940. L'usine fut attaquée par la Luftwaffe mais une partie importante du matériel, les plans et le personnel de cadre purent être évacués en Angleterre.

Dès son arrivée en Grande-Bretagne, Tips fut chargé de la direction du Burtonwood Repair Depot où il eut sous ses ordres jusqu'à 6.000 ingénieurs, techniciens et ouvriers. De nombreuses inventions sont à son actif durant la dernière guerre et contribuèrent à la victoire alliée. L'une d'elles, fut le distributeur de rubans métalliques que les avions déversaient pour brouiller les radars ennemis.

Après son retour en Belgique, Ernest-Oscar mit au point le Topsy-Belfair dont une douzaine fut construite. C'était un biplace de la catégorie 1A (moins de 500 Kgs) équipé d'un moteur Walter Mikron II de 60 CV.



L'avion battit le record du monde de distance en ligne droite, soit le trajet Chièvres-Sidi Ifni au Maroc en 18h35 min.

La Force Aérienne confia à Fairey-Belgique la révision de ses avions, puis vint l'assemblage des Gloster Meteor et des Hawker Hunter.

Mais l'imagination d'Ernest-Oscar Tips ne cessa jamais de travailler; il réalisa le Topsy-Nipper dont le moteur du début n'était autre qu'un moteur de Volkswagen transformé. L'avion était même proposé en kit afin que le client puisse effectuer lui-même le montage. L'appareil fut construit à plusieurs centaines d'exemplaires et il permettait même la voltige, dans certaines conditions.

Le V2, arme de représailles et le blockhaus d'Eperlecques

C'est le 22 décembre 1942, à 11h45 du matin, que le Général Dornberger fut convoqué avec le Ministre Speer à une importante réunion au Ministère de l'Armement à Berlin, pour y recevoir l'ordre d'Hitler de construire dans le Nord de la France un blockhaus où il serait possible d'assembler des fusées du type A4 ou V2, pour procéder à l'attaque de l'Angleterre. Cette décision était la conclusion d'un grand nombre de rapports qui avaient été faits par Dornberger, Von Braun et les services techniques de Peenmünde sur le développement de la fusée V2.

Une longue discussion avait eu lieu entre les partisans du lancement des fusées à partir de bunkers fortement protégés ou au contraire, à partir d'unités de tirs, légères et mobiles, faciles à dissimuler dans des forêts. A l'époque, les techniciens de Peenmünde étaient beaucoup plus partisans du bunker fortement protégé, parce que le réglage de la fusée avant son départ demandait de nombreux contrôles assez délicats, et il paraissait plus facile de les exécuter dans un endroit abrité et en dehors des regards indiscrets plutôt que sans protection dans la nature. Les techniciens de Peenmünde avaient déjà construit plusieurs maquettes de blockhaus pouvant servir à la fois au stockage des fusées et à leur lancement.

Un premier projet, dont on a trouvé un croquis et des photos de la maquette, comportait à l'intérieur d'un blockhaus tous les éléments permettant d'effectuer le montage des fusées, de les vérifier et ensuite de les élever par un ascenseur sur le toit, où elles auraient été mises à feu et expédiées vers leurs objectifs.

Un autre projet très semblable prévoyait, au lieu de sortir la fusée par le toit, de la déplacer verticalement à l'intérieur du bunker, de la sortir par des portes latérales et de la faire partir de plates-formes satellites situées autour du bunker principal. L'étude préliminaire de ce modèle avait été assez poussée: il était prévu que le stockage correspondrait à trois jours de tir soit, 108 fusées.

La conception de la maquette prévoyait le volume nécessaire pour stocker la quantité de liquide correspondant: oxygène liquide et autre combustible, le logement et l'abri de 250 hommes pour faire fonctionner tout cet ensemble, l'emplacement des installations de défense antiaérienne, la possibilité de disposer d'une source d'énergie autonome avec le stockage du combustible nécessaire, le système de ventilation avec des filtres anti-gaz toxiques, les emplacements destinés au stockage des charges explosives et des liquides dangereux devaient être éloignés des installations du personnel et du hall de montage. L'acheminement des fusées vers le pas de tir était prévu par des voies en courbes et non des plaques tournantes, sans doute jugées trop fragiles. Il ne restait plus en fait qu'à trouver un emplacement qui puisse permettre la réalisation d'un tel projet.

C'est à l'Oberstleutnant Thom qu'a été confié cette recherche.

Il semblait à première vue que la région la plus favorable devait se situer entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer. Le relief relativement accidenté de ce secteur devait permettre de trouver des anciennes carrières où il serait possible de construire un tel bâtiment.

D'autre part, il y avait un certain nombre de critères importants à satisfaire: il fallait une accessibilité relativement facile par voie ferrée et éventuellement par voie fluviale à cause de l'apport considérable de matériaux qu'allait exiger la construction d'un blockhaus de cette taille.

Après avoir examiné un certain nombre d'emplacements du côté de Zouafques près de Nordausques en particulier, c'est la région d'Eperlecques qui fut retenue comme étant celle qui avait les caractéristiques les plus intéressantes pour cette réalisation. En effet, il y avait une voie ferrée double qui réunissait Saint-Omer à Calais, un canal navigable pour des péniches à grand gabarit, une situation dans une forêt et à contre-pente par rapport à l'Angleterre, une alimentation en électricité très favorable avec des lignes de haute tension qui passaient dans ce secteur, et enfin un réseau très satisfaisant dans toute la région.

C'est dans le courant du mois de janvier 1943, le 21, que la première fois apparût le nom de code du blockhaus d'Eperlecques: "KNW" (Kraftwerk Nord West) ou Usine d'Electricité Nord-Ouest. Dans la région, à cette époque, la

population était en effet persuadée qu'il s'agissait de la construction d'une centrale électrique, et à Londres, les autorités Britanniques, ont ignoré longtemps la destination exacte de cette construction. Les services de renseignements de la résistance ne semblent pas avoir fourni ou connu le but réel de cette construction.

En tout état de cause, le rapport de l'Oberstleutnant Thom donnait déjà un certain nombre de points de détail sur la réalisation à cet endroit d'un bunker formidable. La quantité de béton prévue serait de 120.000 m³, et les travaux devaient être achevés en 4 mois. Il était prévu également de construire à l'intérieur même du bunker une usine de fabrication d'oxygène liquide. Ce qui avait le grand avantage de réduire les pertes d'oxygène liquide par évaporation pendant le transport. La production d'oxygène liquide dans le blockhaus devrait correspondre à la quantité nécessaire pour remplir le nombre de fusées qui pourrait être envoyées en une journée, et cela en outre supprimait le transport par voie ferrée d'un produit dangereux, susceptible de provoquer des explosions en cas de bombardement. De plus, le transformateur existant à Holque près de Watten-Eperlecques, était capable de fournir le courant électrique nécessaire pour la fabrication de cet oxygène liquide. La méthode utilisée pour fabriquer cet oxygène liquide était d'employer des compresseurs Heyland à quatre étages de compression selon le système Georges Claude de liquéfaction des gaz. Il était prévu d'installer cinq de ces compresseurs dans ce bâtiment. Leur production unitaire de 540 kg/heure représentait une production journalière de 64,8 tonnes permettant d'expédier une dizaine de fusées en réduisant au minimum la perte par évaporation et les besoins pour tester les moteurs.

Mais en fait, cette production était insuffisante au regard des projets prévus pour le bunker qui était conçu pour une capacité de lancement maximale de 36 fusées par jour, aussi un approvisionnement extérieur en oxygène liquide semblait de toute façon nécessaire.

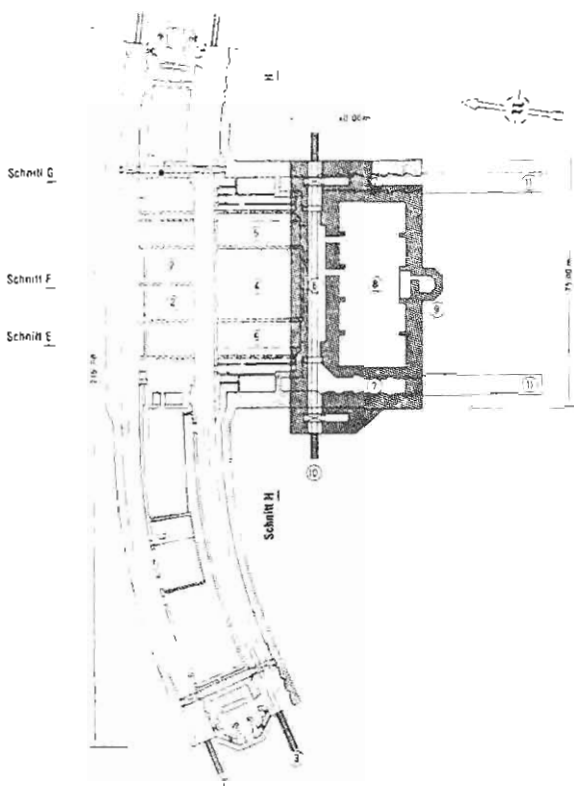
Il est intéressant de signaler aujourd'hui qu'un rapport de Dornberger du 10 mars 1943 fait allusion à la fusée A4 qui aurait eu une portée de 4.500 km parcourus en 30 minutes, ce qui mettait en fait les Etats-Unis sous le feu des fusées d'Hitler.

Les plans de construction du bunker furent très rapidement mis au point par l'organisation Todt et les dates de livraison furent arrêtées aussitôt. Il fut prévu que pour la fin septembre 1943, le gros oeuvre serait terminé et que pour le 31 décembre le bâtiment pourrait être livré clefs sur portes.

L'Etat-Major Allemand estima ces délais trop importants et demanda que le rythme soit accéléré. Dans une note du 5 mai 1943, il fut exigé de réduire de deux mois la date à laquelle le bâtiment serait mis à la disposition des militaires. Le chantier très important était réuni par une double voie ferrée métrique aux points de déchargement des matériaux situés à proximité de Watten, toujours sur le territoire de la forêt d'Eperlecques, au lieu dit "Flackbauf" où de nombreux travailleurs forcés Belges déchargeaient le gravier, le sable et le ciment des péniches ou des wagons de chemin de fer pour les recharger sur les petits trains qui remontaient et descendaient sans arrêt dans la forêt d'Eperlecques. Cette double voie ferrée passait par un pont en bois au-dessus de la voie ferrée Calais-Lille et montait en serpentant, pour suivre les courbes de niveau, dans le massif forestier pour ressortir au-dessus de l'endroit où se trouvait les bétonneuses. De cette façon, l'alimentation de ces dernières se faisait par gravité ce qui facilitait grandement l'organisation du chantier et sa surveillance.

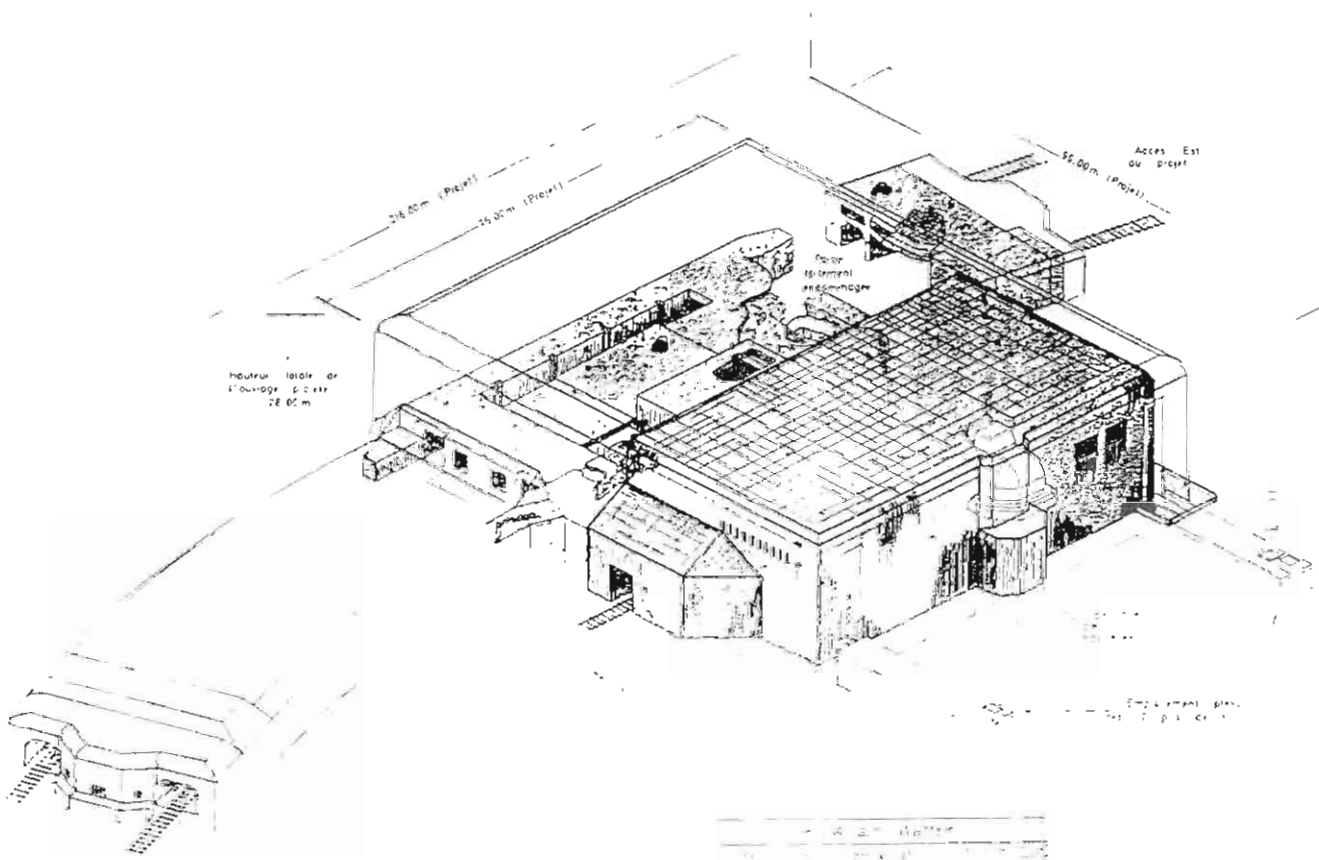
Le croquis à la page suivante montre l'état actuel du blockhaus par rapport au projet initial. Il s'agissait essentiellement d'une véritable usine de montage pour les fusées V2, celles-ci étaient assemblées dans la partie située au nord qui était desservie par deux voies ferrées à écartement normal, réunies à la voie de Calais à Saint-Omer. Ce côté du bâtiment, quoique très endommagé par les bombardements ultérieurs, est encore visible aujourd'hui.

Plus au sud, se trouvait le hall d'assemblage et de vérification des fusées V2 et dans la dernière partie était prévue l'installation de cinq groupes de fabrication d'oxygène liquide (marqué 8 sur le plan).



Sur ce même plan apparaît le cheminement des fusées dans le bâtiment: une fois dressée verticalement dans la galerie (5), la fusée était transférée dans la galerie (6) et alors remplie de ses combustibles et comburants et on adaptait à son sommet l'Elefant[®], nom de code pour l'explosif, puis, à la dernière minute, on mettait en place les détonateurs.

La fusée ainsi équipée était prête à être expédiée, elle traversait alors la porte pivotante de 18 mètres de haut, dont on voit encore l'emplacement dans l'actuel blockhaus d'Eperlecques, et de là, pivotait de 90° et s'acheminait par une sorte de couloir vers l'extérieur du bâtiment où avait lieu la mise à feu (11). Il n'y avait pas de porte à l'endroit où la fusée sortait du bunker, sans doute que les ingénieurs avaient estimé que l'onde de choc provoquée par le départ de la fusée à proximité d'une porte risquait de l'endommager. Il leur a semblé préférable de laisser la porte au fond du couloir perpendiculairement à l'onde de choc, de telle façon qu'elle subisse le minimum de contact avec les gaz au moment du départ de la fusée.



Après le bombardement du blockhaus d'Eperlecques le 27 août 1943, les autorités militaires allemandes prirent conscience de la vulnérabilité de leurs grands chantiers. Il était en effet devenu impossible d'utiliser Eperlecques comme base unique pour assembler et envoyer des fusées.

D'autre part, il fallait trouver d'urgence une solution pour en terminer la réalisation, du moins de la partie sud du bâtiment qui avait pratiquement échappé aux bombes alliées.

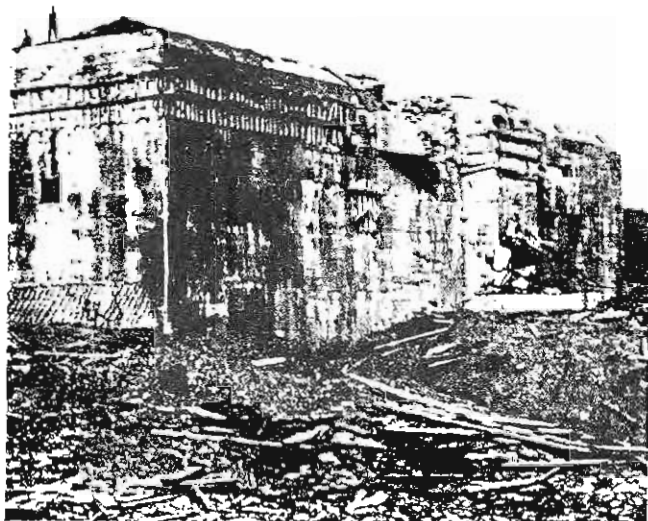
L'ingénieur Floss eut alors l'idée extraordinaire de poursuivre cette construction par la méthode dite de la tortue: c'est-à-dire, de fabriquer une carapace de béton de 5 mètres d'épaisseur, de la couler au niveau où les constructions étaient arrivées à ce moment et ensuite de soulever cette carapace par des vérins hydrauliques, ce qui permettait de construire tranquillement les murs verticaux tout autour du bâtiment et d'en aménager l'intérieur. C'est selon cette technique révolutionnaire que, malgré les 24 bombardements qui suivirent celui du 27 août 1943, le blockhaus actuel fut construit.

Le toit réalisé en plusieurs secteurs a été soulevé par palier successifs et on peut encore voir aujourd'hui les strates des couches de béton qui ont été coulées après chaque élévation pour former le mur extérieur.

Cette partie du blockhaus fut montée ainsi jusqu'à une hauteur de 28 mètres, ce qui créa à l'intérieur un volume suffisant pour, non seulement installer l'usine d'oxygène liquide, mais aussi servir d'abri pour le personnel et de point de stockage pour les éléments des fusées, des comburants et des combustibles nécessaires à leur fonctionnement.

Il a été suggéré ci-dessus que la conformation qui a alors été donnée au bâtiment, c'est-à-dire de conserver le grand hall central et une des voies d'accès vers l'extérieur, laisse supposer que les techniciens allemands n'avaient pas entièrement renoncé à utiliser le blockhaus d'Eperlecques, même dans sa forme réduite, comme base entièrement autonome pour l'assemblage et le lancement de quelques fusées, tout en n'étant, d'après les recommandations officielles, plus qu'une usine de fabrication d'oxygène liquide. La présence d'une série d'ouvertures dans le haut du couloir de sortie des fusées pour permettre, sans doute, l'évacuation des gaz qui risquaient de s'accumuler dans ce couloir, corrobore ce point de vue.

C'est vers la même époque que devant l'impossibilité de réaliser à Eperlecques un bâtiment unique permettant en même temps de monter des fusées et de fabriquer de l'oxygène liquide, il fut décidé de transférer ces ateliers de montage et de lancement sous la coupole de Wizernes. En effet à Wizernes, dans une ancienne carrière de calcaire, il était facile de creuser des galeries et donc de fabriquer de véritables ateliers souterrains, comme à Mittelwerk près du camp de Dora, où l'expérience avait prouvé que les ateliers de construction de l'assemblage de V2, de V1 et aussi de moteurs d'avions, étaient à l'abri des bombardements alliés.



A partir du mois d'août 1943, le chantier d'Eperlecques s'appela alors: KMW ALT (KMW Vieux).

Les attaques alliées comportaient l'utilisation de bombes de 500 à 1.000 kg. L'épaisseur de béton de 5 mètres de la carapace protectrice ne pouvait être percée par ces bombes et la construction continua à croître dans la forêt d'Eperlecques. On installa bientôt trois groupes de compresseurs pour fabriquer l'oxygène liquide.

Les Alliés étudiaient depuis plusieurs années, la construction de bombes de plus gros calibre et mirent au point la fameuse "Tallboy" (Grand garçon), bombe de 6 tonnes qui devait être capable de transpercer une épaisseur de béton de 5 mètres.

Ils effectuèrent deux bombardements sur le blockhaus d'Eperlecques avec de telles bombes: le 17 juin 1944 et le 25 juillet 1944. Sur les 32 bombes larguées, une seule tomba directement sur la façade nord du blockhaus, une autre tomba à 27 mètres de la façade sud.

La bombe qui tomba sur le blockhaus ne fit pas de grands dégâts. Par contre, celle qui tomba au sud, à 27 mètres, ébranla les soubassements à un tel point que les techniciens allemands renoncèrent au montage des compresseurs Heyland car ils estimèrent que l'assise du blockhaus n'était plus assez stable pour permettre l'installation de ces machines. Si bien que la victoire alliée contre le blockhaus d'Eperlecques d'une façon paradoxale, n'a pas été due à la bombe qui est tombée sur le blockhaus lui-même mais à celle qui est tombée à une proximité telle qu'elle en a ébranlé les fondations.

D'autres essais de bombardement furent fait sur le blockhaus, en particulier en juillet 1944, l' Aviation Américaine effectua l'opération "Aphrodite" contre cet objectif. Elle envoya un bombardier chargé de bombes s'écraser sur son objectif, le bombardier-suicide étant téléguidé à la fin de son parcours par un autre avion qui volait à proximité. L'opération sur Eperlecques ne donna aucun résultat car les avions-suicides tombèrent loin de leur objectif.

La construction des blockhaus d'Eperlecques et de Wizernes fut définitivement arrêtée en juillet 1944 par les Allemands.

Extrait de "Vengeance Weapon 2" par G.P. Kennedy, traduction: X. de Mégille

La visite de ce site eut eut lieu le 5 juin dernier. 60 personnes avaient répondu à l'invitation lancée dans le bulletin N°2/96. Un des travailleurs forcés Belges, Monsieur Knaepen, accompagnait le groupe. La visite fut également suivie par trois membres du Groupement Edouard Delozanne, Nord-Pas-de-Calais, des Vieilles Tiges, dont le trésorier, Monsieur Alfred Mauer.

*Hubert de Neufville - Tél: 03.321.88.44.22
Fax: 88.44.84*

50 ans FORCE AERIENNE Cérémonie des Fastes

Les Fastes de la Force Aérienne ont lieu cette année le 15 octobre 1996 à 16.00 heures sur l'Esplanade du Parc du Cinquantenaire à Bruxelles en présence de Sa Majesté le Roi Albert II.

Le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne a l'honneur d'inviter tous les membres de notre association à cette cérémonie.

*

Veillez commander , la carte d'accès à la tribune (une carte par membre) et la carte de parking (une carte par véhicule) auprès du Secrétaire-général (tél/Fax: 013/31.28.70) avant le 10 août.

50 jaar LUCHTMACHT Plechtigheid voor het Feest van de Luchtmacht

Het Feest van de Luchtmacht heeft dit jaar plaats op 15 oktober 1996 om 16.00 uur, op de Esplanade van het Jubelpark te Brussel, in aanwezigheid van Zijne Majesteit Koning Albert II.

De Stafchef van de Luchtmacht heeft de eer alle leden van onze vereniging uit te nodigen op deze plechtigheid.

*

Gelieve uw toegangskaat (een per lid) en uw parkingkaart (een per voertuig) te bestellen voor 10 augustus bij de Sekretaris-generaal (Tel/Fax: 013/31.28.70)

The Belgian Air Force Symphonic Band Foundation

Le Grand Orchestre de la Force Aérienne a pour mission d'accompagner les grandes manifestations et cérémonies militaires qu'il rehausse de son talent depuis 1946. Il est en outre chargé de représenter la Force Aérienne auprès du public, à l'occasion de prestations purement culturelles, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Afin de promouvoir l'image de marque de cet ensemble, une association dénommée "*Belgian Air Force Symphonic Band Foundation, asbl*" (ASBF) a été créée. Elle est présidée par le Général-Major d'Aviation e.r. Robyns de Schneidauer et a le soutien personnel du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant-Général Aviateur Vanhecke.

Les Vieilles Tiges de Belgique se sont fait un devoir d'adhérer à l'ASBF et lancent un appel à tous ses membres pour qu'ils joignent l'association afin qu'elle puisse réaliser son objectif: apporter une contribution au développement culturel et artistique de la Musique de la Force Aérienne.

La cotisation annuelle est de 500 francs, à verser au compte de l'ASBF: 001-2379860-41. Toute information complémentaire peut être obtenue au secrétariat de l'ASBF, téléphone 02/701.21.64.

*

Het Groot Orkest van de Luchtmacht heeft als opdracht de belangrijke betogingen en militaire plechtigheden te begeleiden die het sedert 1946 met veel talent opluistert. Bovendien heeft het tot taak de Luchtmacht bij het publiek te vertegenwoordigen ter gelegenheid van louter culturele optredens, zowel in België als in het buitenland.

Teneinde de goede faam van dit gezelschap te bevorderen werd de vereniging "*Belgian Air Force Symphonic Band Foundation, vzw, ASBF*" gesticht. Zij wordt geleid door Generaal-Majoor van het Vliegwezen o.r. Robyns de Schneidauer en heeft de persoonlijke steun van het stafchef van de Luchtmacht, Luitenant-Generaal Vlieger Vanhecke.

De "Vieilles Tiges" van België achten het een plicht om zich bij het ASBF aan te sluiten en doen een beroep op haar leden om toe te treden tot de vereniging teneinde haar doel waar te kunnen maken: bijdragen tot de culturele en artistieke groei van de Muziek van de Luchtmacht.

Het jaarlijks lidgeld bedraagt 500 fr. en dient gestort te worden op de rekening van het ASBF: 001-2379860-41. Voor verdere inlichtingen gelieve contact op te nemen met het secretariaat van het ASBF, telefoon: 02/701.21.64.

*

A l'occasion du cinquantième anniversaire de la création de la Force Aérienne, l'ASBF a produit un CD d'une qualité remarquable, intitulé 'The Golden Jubilee of the Belgian Air Force'. C'est un recueil de succès marquants et il reprend toutes les marches existantes des unités de la Force Aérienne. (Marche de la Force Aérienne, Marche officielle des Air Commandos, Marche officielle du 3ème Wing Tactique, Marche officielle du 10ème Wing Tactique et Marche officielle du 15ème Wing de Transport Aérien).

Ter gelengenheid van de vijftigste verjaardag van het stichten van de Luchtmacht heeft het ASBF een CD van uitstekende kwaliteit uitgebracht met als titel "The Golden Jubilee of the Belgian Air Force". Het is een verzameling van grote successen en herneemt de bestaande marsen van alle Luchtmacht eenheden. (Mars van de Luchtmacht, Officiële mars van de Air Commandos, Officiële mars van de 3de Tactische Wing, Officiële mars van de 10de Tactische Wing en Officiële mars van de 15de Wing van Luchttransport).

Le prix du CD est de 550 francs (port compris) pour les membres ou 700 francs pour les non-membres; (Compte bancaire de l' ASBF).

De prijs bedraagt 550 fr (port inbegrepen) voor leden en 700 fr voor niet-leden. (Bankrekening van ASBF).

Fédération Belge d'Aviation - Belgische Federatie voor Luchtvaart
RALLY "SIX-FIVE"

Le rallye international annuel de la Fédération Belge d'Aviation, baptisé "SIX-FIVE" aura lieu les 31 août et 1 septembre prochain. Sa destination est l'île anglo-normande de GUERNSEY, le paradis du tax-free. Contrairement aux années précédentes, ce rallye sera essentiellement touristique.

Appel est lancé aux Vieilles Tiges qui possèdent encore une licence de vol pour y participer. Par ailleurs, quelques places "passager" seront disponibles à bord d'avions participants.

De traditionele internationale rally van de Belgische Federatie voor luchtvaart gaat dit jaar door op 31 augustus en 1 september en heeft als bestemming GUERNSEY, een groen eiland, niet zo ver van ons en paradijs van de "tax-free". De rally van dit jaar, SIX-FIVE genaamd, is het uitsluitend toeristische rally.

Er wordt beroep gedaan op "Vieilles Tiges" die nog een vliegvergunning bezitten om eraan mee te doen. Anderzijds zijn er enkele "passagiersplaatsen" vrij aan boord van deelnemende vliegtuigen.

Programme - Programma

Samedi 31 août - Zaterdag 31 augustus

- Atterrissage à Guernsey avant 11.00 GMT
Landing voor 11 uur GMT
- Découverte libre de l'île. Les achats hors taxes doivent être effectués au centre piétonnier de St Peter Port. (N'oubliez-pas vos £).
Vrije verkenning van dit prachtig eiland: Tax-free shopping in het centrum van St Peter Port. (Vergeet dus us "£" niet!)
- Diner en atmosphère amical à l'hôtel à 20.00 heures.
20.0 uur: vriendschapsdiner in het hotel.

Dimanche 1 septembre - Zondag 1 september

- Embarquement à bord d'un catamaran pour une traversée vers HERM, la plus petite des îles anglo-normandes, qui ne comptent que 40 habitants.
Overtocht in catamaran naar het eiland Herm, het kleinste van de Kanaaleilanden. Het telt slechts 40 inwoners.
- Déjeuner à la taverne Mermaid - *Middagmaal in de taverne Mermaid.*
- Vers 13.30 heures, retour vers Guernsey en catamaran.
Rond 13.30 uur, terugkeer naar Guernsey in catamaran.
- Départ au gré des participants vers les aérodromes en Belgique - *Terugvlucht wanneer gewenst.*

Droits de participation - Deelnemingskosten

Chambre double - Tweepersoonskamer: 4.300 Fr/pers - Single: 5.095 Fr

Ces droits comprennent: le drink d'accueil, tous les repas avec boisson, le logement, l'excursion avec repas à l'île d'Herm. Ils ne comprennent pas la participation (éventuelle) aux frais de l'avion qui sont à convenir avec le pilote.

In deze prijs zijn inbegrepen: aankomstdrinks, alle maaltijden met drank, logement, uitstap met maaltijd naar het eiland Herm. De eventuele deelname aan de vlieggkosten zijn overeen te komen met de piloot.

Informations et inscriptions - Informatie en inschrijvingen (Avant/Voor 25.7.96)

Camille GOOSSENS - Tél: 02/356.98.89 - René Wacheul - Tél: 069/22.07.73

Fax: 02/356.23.35

TEMPLoux - Réunion annuelle - Jaarlijkse vergadering

Tradition maintenue, la réunion du mois d'août aura lieu à l'aérodrome de Namur-Temploux, le 14 août courant à partir de 11.30 heures

Le déjeuner-buffet est prévu à 13.00 heures; son prix est de 800 francs, vin compris.

Traditiegetrouw, zal de vergadering van augustus plaats vind op 14 augustus aanstaande op het vliegveld van Namur-Temploux vanaf 11.30 uur.

De buffet-lunch is voorzien om 13.00 uur; zijn prijs is 800 fr wijn inbegrepen.

Inscriptions et paiement - Inschrijvingen en betaling

Le paiement qui fait office d'inscription doit se faire **UNIQUEMENT** au moyen d'un chèque barré à envoyer à:

*Betaling die tevens geldt als inschrijving, **UITSLUITEND** door een gekruisde cheque te sturen aan:*

Paul JOUREZ
rue de la Croisette 56
1470 BAISY-THY

Clôture des inscriptions - Sluiting van de inschrijvingen

6 août - 6 augustus

Pour des raisons de sécurité dans le restaurant, nous sommes tenus impérativement à n'accepter que 100 participants.

Voor veiligheidsredenen in de restaurant, zijn wij strikt gehouden aan maximum 100 deelnemers.

Cérémonie annuelle au monument canadien du Tigelot (Jalhay)

Le souvenir du sacrifice de 6 aviateurs Canadiens et d'un aviateur Anglais tombés au lieu-dit "Tigelot" à Jalhay, le 2 novembre 1944, sera célébré pour la 45ème fois le dimanche 25 août prochain.

La mémoire de Monsieur Adans, créateur du monument et de tous les aviateurs Alliés et Belges, tombés dans les Hautes Fagnes, sera associée à cette cérémonie.

Programme

- à 10h30, messe solennelle en l'église de Jalhay avec la participation de l'excellente chorale de Manailhant.
- Après la messe, dépôt de fleurs au monument aux morts des deux guerres de Jalhay.
- Départ vers le Tigelot, sur la route du barrage de la Gileppe, pour la cérémonie au monument canadien.
- Après la cérémonie, déjeuner au restaurant du Brévent, route d'Oneux 77 à Verviers. (Autoroute Verviers-Prüm, direction Spa, sortie n°7 - Barraque Michel/Polleur - et passer sous l'autoroute). Ce nouveau restaurant a été choisi vu la baisse de qualité ressentie l'année dernière en particulier, au restaurant près du monument. Le menu retenu au Brévent est prometteur.
- Une importante délégation canadienne et la participation des Attachés militaires de l'Air Canadien, Anglais et Américain sont attendus cette année.

Pour les besoins de l'organisation, vous êtes priés de renvoyer avant le 15 août, le formulaire ci-dessous (attention, le nombre de places au restaurant est limité à 90) à:

Monsieur Léon Boulet
rue de Mangombreux 359
4800 Verviers
téléphone: 087/33.78.40



*Je participerai à la messe accompagné de ... personne(s)

*Je ne participerai pas à la messe

*Je participerai au déjeuner au restaurant du Brévent et je verse au compte 348-0133190-73 du Mémorial Canadien du Tigelot, le prix du déjeuner, soit 1.100 francs par personne, boisson comprise.

1. Le comité organisateur est reconnaissant envers les membres des Vieilles Tiges qui aideraient son action en versant la minime cotisation annuelle de 100 francs.
2. Une épinglette a été réalisée à l'occasion du 45ème anniversaire de l'inauguration du monument. Elle représente son effigie et les drapeaux canadiens et anglais. Elle en vente pour le prix de 200 francs (même compte bancaire).

- Barrer la mention inutile

NOM:

Prénom:

Date:

80 jaar Vliegveld Koksijde

door Willy Vilain

Nog niet zo heel lang geleden werd het luchtruim rond Koksijde beheerst door Farmans, Messerschmitts, Spitfires, later door Meteors, Hunters, ... Beelden die bij velen nog fris in het geheugen liggen.

Vooraleer alle getuigen en herinneringen zouden verdwijnen, heeft een oudgediende adjudant van de Luchtmacht de geschiedenis te boek gesteld. Dankzij de getuigenissen van vele mensen, de hulp van verzamelaars en eindeloos napluizen van archieven is Willy Vilain erin geslaagd de 80-jarige geschiedenis van het vliegveld in Koksijde te reconstrueren en voor het nageslacht te bewaren.

Het heeft vele jaren gekost om alle stukjes van de talrijke puzzels mooi in mekaar te doen passen.

Het resultaat is een uitgebreid chronologisch verslag geworden vanaf de Eerste Wereldoorlog, toen in 1915 rond Ten Bogaerde een weide werd ingericht als vliegveld, over de opbouw van het huidige vliegveld eerst door de Luftwaffe, dan door de Jachtvliegschool, de 13 Jachtwing, zonder de uitgebreide helikoptersgeschiedenis van Basis Koksijde te vergeten.

Het werk is tegelijk ook een eerbetoon aan iedereen die vanop deze plaats de Belgische Luchtmacht heeft helpen opbouwen.

Het is daarom niet toevallig dat het boek verschijnt in het jaar dat de Luchtmacht de vijftigste verjaardag van haar bestaan als een onafhankelijk onderdeel van de Belgische Strijdkrachten viert.

De eventuele opbrengsten van het boek zijn bestemd voor FONAVIBEL.

Het boek verschijnt op 19 juni 1996 en zal 495 Fr kosten (+ 100 Fr verzendingskosten), te storten op rekening Nr 035-2327745-77 ten name van

"80 jaar Vliegveld, R. Vandammestraat 100, 8670 Koksijde"



Adjudant Willy Vilain werd in 1941 geboren in Veurne en liep er school in het College en het VTI.

In 1958 kwam hij als beroepswijwifiger bij de Luchtmacht waar hij de cursus precisie-instrumenten aan de Technische School van de Luchtmacht in Saffraensborg volgde. Na zijn opleiding kwam hij in de 1 Jachtwing Alou Waar van Bourvechain terecht als specialist instrumenten voor de CF-100 Canuck.

In 1964 volgde een herachting in Twernt, Nederland, om zich vertrouwd te maken met de instrumenten van de F-104G Starfighter. In hetzelfde jaar kreeg hij ook de kans om naar het kader van de beroepsanderofficieren over te gaan.

Tot 5 februari 1979, datum van zijn mutatie naar Koksijde, was Willy Vilain als specialist instrumenten op de Flightline van zowel het 348 als het 350 Squadron werkzaam en daarna in het Speciaal Lijn & Bevoeding.

In Koksijde was hij als specialist in de Flight Maintenance betrokken bij het onderhoud van de Sikorsky HSS-1, de S-58 en de Sikorsky HO4S om zijn loopbaan bij de Luchtmacht in december 1991 als loodoverste van de flight Maintenance te beëindigen.

Willy Vilain is reeds lang geboeid door het verleden en heeft al een historisch werk achter zijn naam staan als mede-auteur van "Het Veurnse van toen", een historisch overzicht van Veurne en de deelgemeenten anno 1900. Hij is gehuwd en vader van een zoon.



**Le mercredi 4 septembre, nous organisons un voyage à BLEGNY - MINE .
Op woensdag 4 september , organiseren wij een reis naar BLEGNY - MIJN .**

3 ESPACES à découvrir
... 5 VISITES pour vous séduire

3 PLAATSEN te ontdekken
... 5 Bezoeken om U aan te trekken

Blegny- Mine

- + Unique et exceptionnel : la visite de la mine
- + Passionnant et animé : le musée du Puits-Marie

Blegny-Mijn

- + Uniek en uitzonderlijk : het bezoek aan de steenkolenmijn
- + Boeiend en levend : het mijnmuseum " Schacht Marie "

Le Pays de Dalhem-Blegny

- + Bucolique et enchanteur : les balades en tortillard
A travers les vergers herviens
- + Rustique et savoureux : le Relais de la Berwinne
et son Musée rural

Het land van Dalhem-Blegny

- + Bucolisch en verrukelijk : de rondritten
per toeristentreintje door het mooie Land van Herve
- + Rustiek en smakelijk : het " Relais de la Berwinne "
en zijn Streekmuseum

Les croisières sur la Meuse

- + Paisible et divertissant :
les croisières à bord du " Pays de Liège "

De boottochten op de Maas

- + Rustig en ontspannend :
de boottochten van de " Pays de Liège "

De la Meuse à la mine :

(Bateau-tortillard-Combiné "Blegny-Mine")

Van de Maas naar de mijn :

(Boot-Toeristentreintje-Dagprogramma Blegny-Mijn)

10.00 h : embarquement à Coronmeuse (suivre le fléchage " Halle des Foires " .

Vaste parking gratuit pour voitures et cars. Croisière Liège-Visé avec le bateau de plaisance " Le Pays de Liège ". Passage de l'écluse Monsin.

10.00 u : inscheping te Coronmeuse (direction " Halle des Foires " volgen).

Grote gratis parking voor personenwagens en autobussen. Boottocht Luik-Visé met de plezierboot " Le Pays de Liège ". Doorvaart van een sluis.

11.30 h : transfert en tortillard vers le Relais de la Berwinne à Mortroux. Visite du Musée rural.

11.30 u : transfert per toeristentreintje naar het " Relais de la Berwinne " te Mortroux. Bezoek aan het Steekmuseum.

12.45 h : transfert Mortroux-Blegny en tortillard. Temps libre. **Repas spécial V.T. B.**

12.45 u : transfert Mortroux-Blegny per toeristentreintje. Vrije tijd. **Middagmaal V.T. B.**

15.00 h : visite du charbonnage en compagnie d'un guide ancien mineur.

15.00 u : bezoek aan de steenkolenmijn begeleid door een gids oud-mijnwerker.

16.30 h : visite commentée du Puits-Marie.

Retour à la convenance des participants.

16.30 u : bezoek aan Schacht Marie.

Einde en terugreis naar wens van de deelnemers.

Possibilités de rejoindre Coronmeuse pour l'embarquement :

1) Par **autocar** au départ de Bruxelles , prix- tout compris et par personne 1.700 frs.

2) Par **voiture personnelle** au départ de votre domicile , prix tout compris et par personne 1.300 frs.

(les personnes utilisant leur voiture seront ramenées en autocar à la fin de la visite, au parking de Coronmeuse).

HEURE DE DEPART - AUTOCAR - UUR VAN VERTREK : 08.00 Hr

OU - WAAR ? lieu de départ habituel. **rue Saint Lambert**, à l'arrière du Shopping Center de Woluwe St Lambert
(voir plans ci-dessous)

Parking : dans la rue ou au parking STIB

Métro : ligne/lijn 1B, station Roodebeek

- **VOITURE : prévoir arrivée à Coronmeuse, au lieu d'embarquement pour 09.45 hr**

PARTICIPATION - DEELNAME

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

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

A envoyer à **Charles Peyrassol (AVANT LE 14 AOUT)**

rue Cayershuis 7

1200 BRUXELLES - Téléphone 02 / 771.12.48

Prière me réserver place(s) pour le voyage à Blegny le 4 septembre

Geleve mij plaats(en) te voorbehouden voor de reis naar Blegny op 4 september.

Autocar = x 1.700 frs.

Voiture = x 1.300 frs.

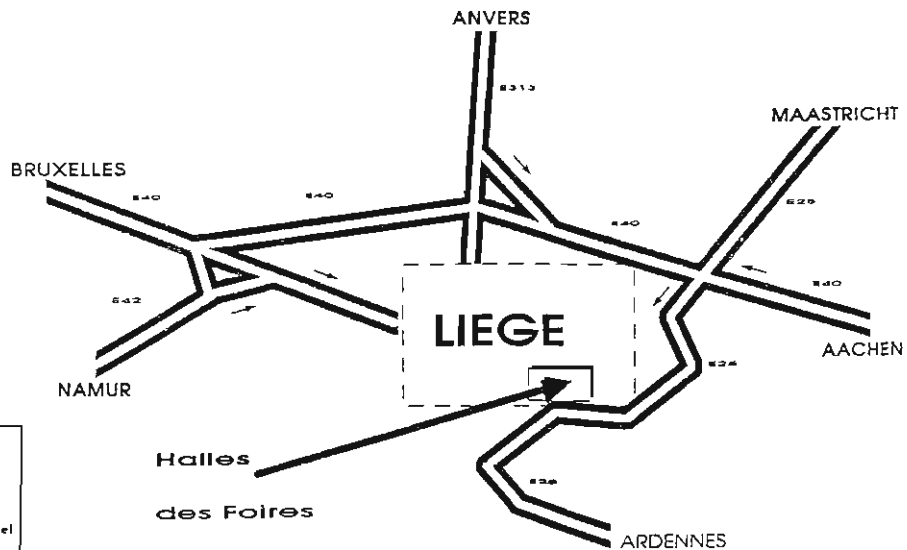
Je joins un chèque barré de Fr. libellé à l'ordre de VTB-Jourez.

Ik voeg een gekruiste cheque van Fr. uitschrijven aan VTB-Jourez.

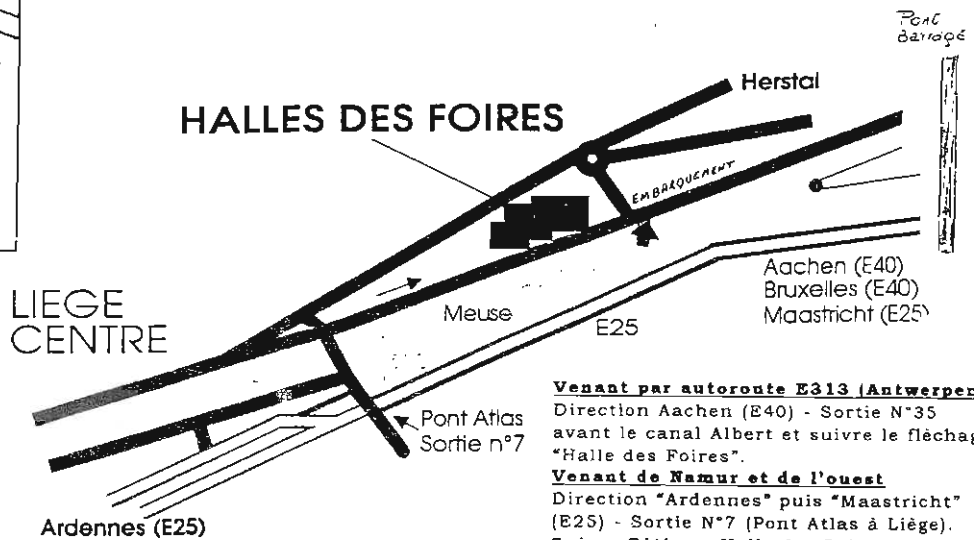
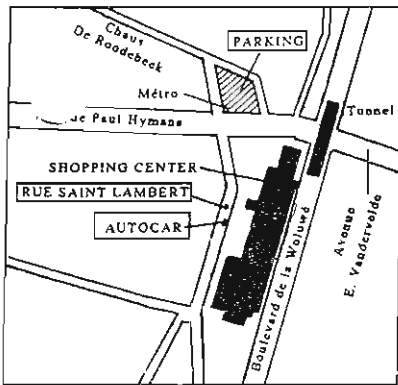
NOM :

Prénom :

ACCES AUX HALLES DES FOIRES DE LIEGE



AUTOCAR



Venant par autoroute E313 (Antwerpen)

Direction Aachen (E40) - Sortie N°35 avant le canal Albert et suivre le fléchage "Halle des Foires".

Venant de Namur et de l'ouest

Direction "Ardennes" puis "Maastricht" (E25) - Sortie N°7 (Pont Atlas à Liège). Suivre fléchage Halle des Foires.

Venant du nord et de l'est

Direction "Ardennes" (E25) - Sortie N°6 (Ile de Monsin) et suivre fléchage.

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

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever

Robert Feuillen

rue Montoyer/straat 1/13

1000 Bruxelles/Brussel

SOMMAIRE - INHOUD

- Le capitaine-aviateur Ortman DFC, parrain de la promotion d'élèves-pilotes 88A
De kapitein-vlieger Ortman DFC. peter van de promotie van leerling-piloten 88A
- Le mot du Président
De Voorzitter aan het woord
- Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging
- Bref historique des réglementations et des critères appliqués aux aviateurs militaires belges.
Beknopte geschiedenis der reglementering en waardemeters toegepast op belgische militaire vliegers
- Ernest-Oscar Tips, figure de proue de l'industrie aéronautique belge
- L'aéroport international de Luxembourg-Findel
- Le V2, arme de représailles et le blockhaus d'Eperlecques
- 50 ans de la Force Aérienne
50 jaar Luchtmacht
- The Belgian Air Force Symphonic Band Foundation
- Réunion annuelle à Temploux le 14 août
Jaarlijkse vergadering van 14 augustus in Temploux
- Cérémonie annuelle au Mémorial canadien à Jalhay
- Voyage à Blégny le 4 septembre
Reis naar Blégny op 4 september
- 80 jaar vliegveld Koksijde
- Rallye Six-Five de la Fédération Belge d'Aviation
Rally Six-Five van de Belgische Federatie voor Luchtvaart
- Notre déjeuner mensuel du 11 septembre
Onze maandelijkse middagmaal van 11 september

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

*

Secrétariat-Sekretariaat: Robert Feuillen, 4 Wijngaardstraat, 3290 DIEST
Tél/Fax: 013/31.28.70