

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

**Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin**

*

**N° 3/2005
Juli-augustus-september
Juillet-août-septembre
2005**

*

26^{ème} année – 26ste jaar

*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

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

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15

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

Ter attentie van – A l'attention de

**10 augustus:
rendez-vous in Nieuwpoort**

**28 augustus:
Jalhay/ Le Tigelot**

**10 août
rendez-vous à Nieuport**

**28 août
Jalhay/ Le Tigelot**

VZW

De "Vieil I es Tiges"
van de Belgische Luchtvaart

ASBL

Les Vieil I es Tiges
de l'aviation belge

Numéro 3/2005
26ième année
Juillet-août-septembre
2005

*

Siège social
LA MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

*

Site web

www.maisondesailes.be/vieillestiges

cliquer sur logo

*

Compte bancaire

210-0619966-91

*

Cotisation

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



Nummer 3/2005
26ste jaar
juli-augustus-september
2005

*

Sociale zetel
HET HUIS DER VLEUGELS

Montoyerstraat 1 bus 13
1000 Brussel

*

Website

www.huisdervleugels.be/vieillestiges

en logo aanklikken

*

Bankrekening

210-0619966-91

*

Bijdrage

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

Pionniers et Anciens de l'aviation

Association sans but lucratif

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

*

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



Vereniging zonder winstgevend doel

**DE « VIEILLES TIGES »
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

*

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

**Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart**

Redacteur:

Wilfried Tersago

Medewerkers - Collaborateurs:

Bob Feuillen
Alphonse Dumoulin
Benoît Debourse

*

Vertalers – Traducteurs

Paul Buyse
Wilfried Tersago

INHOUD VAN BULLETIN 3/2005

- Woordje van de voorzitter
- Nieuw insigne VTB
- Nieuws van de vereniging
- Info Nieuwpoort & Jalhay
- Verslag Vroenhoven 10 mei 2005
- Katangese Fouga Magisters
- Nieuwe vermelding in het Gedenkboek: Alfred Renard
- Alte Adler
- Wist u dat?

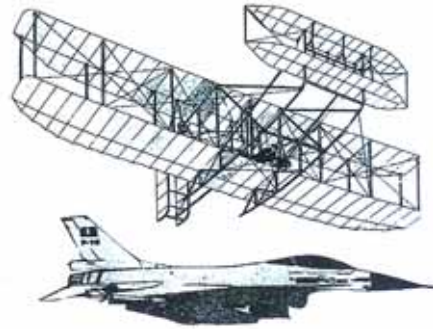
SOMMAIRE DU BULLETIN 3/2005

- Mot du président
- Nouvelle insigne des VTB
- Nouvelles de l'association
- Info Nieuport & Jalhay
- Rapport Vroenheoven, le 10 mai 2005
- Les Fouga Magister au Katanga
- Nouvelles insertion au Mémorial : Alfred Renard
- Alte Adler
- Le saviez-vous?

Voor hen die zich verbonden voelen met de familie van de luchtvaart.

Voor hen die haar willen kennen en ... toetreden:

DE “VIEILLES TIGES” van de BELGISCHE LUCHTVAART



Pour ceux qui sont attachés à la famille aéronautique.

Pour ceux qui souhaitent la découvrir ... et s’y joindre :

LES VIEILLES TIGES DE L’AVIATION BELGE

Volgend bulletin verschijnt – publication du prochain bulletin:

4 november/ novembre 2005



Chers amis aviateurs,

Les Vieilles Tiges sont en deuil.

Nous venons de perdre deux grands amis aviateurs en moins d'une semaine : Jacques Dôme, vice-président d'honneur et Jacques Roeland, administrateur. Ce furent deux figures remarquables de notre association, des passionnés, toujours prêts à rendre service. Leurs idées et conseils longuement réfléchis, étaient toujours constructifs. Ce sont deux maillons importants de notre comité qui viennent de disparaître.

Jacques Dôme s'engage le 2 mars 1936 à l'Aéronautique militaire et fait partie de la 73^{ème} promotion d'élèves pilotes. Breveté pilote le 26 mars 1937, il demande son affectation au 3^{ème} Régiment d'Aéronautique basé à Evere afin de pouvoir suivre sur place les cours de l'Ecole d'arme pour candidats officiers. Au mois de mai 1940, ayant réussi les épreuves, il termine sa formation d'observateur car à l'époque, un officier pilote doit également être détenteur de ce brevet. Le 11 mai, il est à bord de l'un des Fairey Battle du premier peloton, en fonction d'observateur-mitrailleur, avec pour mission le bombardement du pont sur le canal Albert de Veldwezelt tombé intact aux mains des troupes allemandes. Son pilote est Désiré Verbraecke qui trouvera la mort en 1941 dans le désert de Libye. Ils sont interceptés et mitraillés au sud de Gand par deux Do215. Blessés grièvement tous deux et dans l'impossibilité de poursuivre la mission, ils se posent dans un champ à Lebekke.

Jacques dont les mains sont gravement touchées mettra trois ans à récupérer. Il entre dans un mouvement de Résistance et réintègre la Force Aérienne en 1947. Il effectue alors une conversion sur Meteor à la base de Beauvechain. Il commande un temps la 4^{ème} escadrille.

Breveté d'état-major, il est affecté de 1954 à 1957 au QG des Forces Métropolitaines à Léopoldville puis occupe des fonctions au

Het woordje van de voorzitter

Le mot du Président

Beste vrienden vliegeniers,

De 'Vieilles Tiges' rouwen.

In minder dan een week hebben we twee echte vrienden vliegeniers verloren; ere-ondervoorzitter Jacques Dôme en ons bestuurslid Jacques Roeland. Zij waren twee markante persoonlijkheden van onze vereniging, gepassioneerden die steeds bereid waren een dienst te bewijzen. Hun weldoordachte ideeën en raadgevingen waren steeds opbouwend. Twee belangrijke schakels van ons comité zijn verdwenen. Op 2 maart 1936 neemt Jacques Dôme dienst bij de militaire luchtvaart en maakt er deel uit van de 73^{de} promotie, leerling-piloten. Hij wordt op 26 maart 1937 gebrevetteerd en vraagt om naar het 3^{de} regiment van het vliegwezen te Evere te worden overgeplaatst, zodat hij aan de Wapenschool de cursus van aspirant-officier zou kunnen volgen. In mei 1940 slaagt hij voor de examens en is ook klaar met zijn opleiding als waarnemer: in die tijd diende een piloot-officier dit brevet te hebben.

Op 11 mei is hij als waarnemer-schutter aan boord van de Fairey Battle's van het 1^{de} peloton, met als opdracht de brug van Veldwezelt over het Albertkanaal te bombarderen. Die was ongeschonden in Duitse handen gevallen. Zijn piloot, Désiré Verbraecke, zou later in 1941 in de Libische woestijn sneuvelen. Ten zuiden van Gent worden ze door twee Do 215 onderschept en beschoten. Beiden zijn zwaar gewond, ze kunnen onmogelijk hun opdracht verder uitvoeren en landen in een veld nabij Lebbeke. De handen van Jacques zijn zwaar toegetakeld en het vergt hem nog 3 jaar om weer op krachten te komen. Hij maakt dan deel uit van de Weerstand en keert in 1947 terug naar de Luchtvaart. In Bevekom vliegt hij op Meteor en voert er tijdelijk het bevel over het 4^{de} Smaldeel. Als stafbrevethouder wordt hij van 1954 tot 1957 ingedeeld bij het HK van de Metropolitane Strijdkrachten te Leopoldstad. Daarna neemt hij een aantal functies waar bij het Kabinet van de minister van landverdediging. Hij gaat op 1 juni 1968 met rust in de graad van luitenant-kolonel.

Cabinet du ministre de la Défense. Il est mis à la retraite le 1^{er} janvier 1968 avec le grade de lieutenant-colonel. Il fut secrétaire général de notre association de 1986 à 1995 et nommé vice-



Hij is dan secretaris-generaal van onze vereniging van 1986 tot 1995, hij wordt in 2001 benoemd tot ere-ondervoorzitter.

De vliegeniersloopbaan van Jacques Roeland (°10 januari 1936) werd door een ongeval in bevolen dienst drastisch ingekort. Als leerling-piloot van de 134^e promotie wordt hij in 1958 gebrevetteerd tot piloot en ingedeeld op de basis Chièvres, waar hij op Hunter vliegt.

Bij een botsing tussen twee vliegtuigen, kan hij zich met zijn schietstoel redden, maar heeft ernstige letsels aan zijn halswervels, waardoor zijn nek gedeeltelijk is verlamd. Hij wordt definitief afgekeurd voor de luchtdienst.

In 1988 sluit hij aan bij onze vereniging en wordt er in 1993 een bestuurslid van. Jacques was belast met de externe betrekkingen; in het burgerleven was hij bestuurder van een familiebedrijf.

We shall remember them !

président d'honneur en 2001.

La carrière aéronautique de Jacques Roeland fut écourtée à la suite d'un accident survenu en service aérien commandé. Elève de la 134^{ème} promotion, il fut breveté pilote en 1958 et affecté sur Hunter à la base de Chièvres. A la suite d'une collision survenue en vol, il doit s'éjecter et doit être réformé à cause d'une lésion aux vertèbres cervicales qui lui immobilise partiellement le cou. Il s'affilie à l'association en 1988 et est nommé administrateur en 1993. Il était chargé des relations extérieures. Dans la vie civile, Jacques était administrateur dans une société familiale.

We shall remember them !



VTB

INSIGNE POUR REVERS DU VESTON BROCHE/PENDENTIF POUR DAME

Le stock d'épinglettes VTB à porter au revers du blazer ou du veston est épuisé depuis quelque temps dans les réserves de notre boutique. Aussi, au printemps 2004, le Conseil d'administration a décidé de relancer une prospection.

Sur proposition d'un de nos membres VT, Jean-Marie Paye, un nouveau projet d'insigne a été élaboré et quelques échantillons, dans des finitions différentes, ont été soumis au Président et au CA. Le projet fut accepté moyennant que soient légèrement réduites les dimensions du modèle, jugé trop grand pour le port sur un veston.

Le décès soudain de notre regretté camarade Paye en septembre 2004 a retardé quelque peu le cours du projet qu'il pilotait. Il a pu être relancé au début de l'année sur base de deux demandes émises par le CA :

- réduire légèrement l'envergure de l'insigne de veston ;
- adapter le système de fixation du « grand modèle » (premier prototype reçu en 2004) pour être porté, par les dames, comme broche ou pendentif.

Le fabricant a confirmé la possibilité de réaliser les deux types d'insigne selon les critères exprimés par le Conseil d'administration. La photo montre l'aspect général de l'insigne-bijou que vous pourrez acquérir (...et offrir...) prochainement.

La finition du bijou est en plaqué or (avec poinçon d'authentification de qualité) mais les lettres VT sont « rhodiées » (aspect argent) pour obtenir un contraste favorable. L'envergure de l'insigne pour veston est de 20mm ; la fixation sur le revers se fait par un système « punaise ». Sur le modèle plus grand dont l'envergure est de 30mm, il y aura une épingle (pour la fixation sur le tissu d'un vêtement) et un anneau (pour le port en pendentif).

P.S. Il est envisagé de présenter et de mettre en vente ces jolies choses lors du dîner du mois d'août à Nieuwpoort.

VTB

INSIGNE VOOR JASKRAAG BROCHE/HANGERTJE VOOR DAMES

De voorraad speldjes om op de revers van een jasje of blazer te dragen, is sinds enkele tijd uitgeput. In de lente van 2004 heeft de Raad van Bestuur beslist om nog eens een prospectie te lanceren.

Op voorstel van Jean-Marie Paye, een van onze leden, werd een nieuw ontwerp van insigne uitgewerkt; enkele modellen van verschillende afwerking werden dan aan de Raad voorgelegd. Het voorstel werd aanvaard, op voorwaarde dat de afmetingen wat werden verkleind want de meesten vonden het ontwerp nogal groot voor een jasje.

Het plotse overlijden van onze betreunde vriend Paye in september 2004 heeft het verloop van dit initiatief enigszins vertraagd. Begin van dit jaar werd het opnieuw gelanceerd op basis van twee vragen vanwege de Raad van Bestuur:

- de spanwijdte van het jasinsigne wat verkleinen;
- het bevestigingssysteem van het « grote model » aanpassen (eerste prototype in 2004 ontvangen) om door de dames gedragen te worden als hangertje of broche.

De fabrikant heeft dan bevestigd om beide types insigne te kunnen vervaardigen volgens de vereisten van de Raad van Bestuur. Op de foto ziet u het algemene uiterlijk van het kenteken dat u kortelings zal kunnen bekomen (en aanbieden...).

De afwerking van het kleinood is in opgelegd goud (met merkteken voor kwaliteitswaarborg) maar de letters VT zijn « gerodineerd » (zilver uiterlijk) om een beter contrast te krijgen. De spanwijdte voor het reverskenteken bedraagt 20mm; de bevestiging geschiedt met een « punaisesysteem ». Het grotere model meet 30mm en heeft een speld (voor bevestiging op een kledingstuk) en een ring (indien gedragen als hangertje).

P.S. er wordt aan gedacht om die mooie dingen voor te stellen en aan te bieden tijdens het diner van augustus in Nieuwpoort.

NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Décès - Overlijdens

Francis PACCO, le 22 mars
Louis FONTAINE, le 29 avril
Mme de CONINCK, le 29 avril
Jacques ROELAND, administrateur, le 24 mai
Jacques DÔME, vice-président d'honneur, le 28 mai.

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

Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

CHEILLETZ Claude (réaffiliation)
Rue Capitaine aviateur Jacquet 44,
5020 SUARLEE
GSM 0495 51 13 77 – E-mail claudcheilletz@yahoo.fr
Admis VT

VALVEKENS Guy
Hasseltsestraat 50,
3290 DIEST
Tel 013 33 54 05 – fax 013 31 50 60 – e-mail valvekens.stampe@portima.be
Gebrevetteerd zweefpiloot door KACB in 1964 en vliegtuigpiloot door BL in 1973.
Aanvaard als VT

DEMAN Maurice
Rue Dries 59,
1200 BRUXELLES
Admis membre adhérent

GOFFAUX Philippe
Avenue Van Kalken 8/71
1070 BRUXELLES
Tél 02 521 97 07 – GSM 0477 80 08 94 – E-Mail goffaux.ph@belgacom.net
Breveté pilote de planeur par FCFVV en 1990
Admis Act

Dû à une erreur administrative de notre part, il arrive parfois que nous signalons qu'une cotisation n'est pas réglée, alors que le membre concerné a bel et bien réglé sa cotisation. Vous voudriez bien nous en excuser.

Het gebeurt al eens dat wij vermelden dat een lidmaatschapsbijdrage niet is betaald, terwijl het betrokken lid dit wel degelijk heeft betaald. Een administratieve vergissing ligt hiervan aan de basis. Gelieve ons hiervoor te willen verontschuldigen.



Woensdag 10 augustus 2005

Bijeenkomst van de Vieilles Tiges in de Watersportkring van de Luchtmacht in Nieuwpoort, in de 'Vierboete'.

Gezien het grote succes van 2002 organiseren we opnieuw de samenkomst van de maand augustus in de watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort. Afspraak in de bar om 12 uur, waar u toegang tot het terras heeft, met een mooi uitzicht op de jachthaven.

12.30u: aperitief
13.00u: groot en gevarieerd warm & koud buffet, witte en rode wijn, water, dessert en koffie.

Deelneming in de kosten: 35,00 euro.

De betaling met het bijgevoegde stortingsbulletin dient als inschrijving.

U vindt een plannetje op de witte kaft achteraan dit bulletin.

Afsluiten van de inschrijvingen: 3 augustus.

Mercredi 10 août 2005

Rassemblement des Vieilles Tiges au Cercle Nautique de la Force Aérienne à Nieuport, à la 'Vierboete'.

Vu le grand succès rencontré en 2002, nous organisons à nouveau le rassemblement du mois d'août au Cercle Nautique de la Force Aérienne à Nieuport. Réunion des participants au bar à compter de 12h00. De la terrasse, celui-ci donne une très belle vue sur le port de plaisance.

12h30 : apéritif
13h00 : grand buffet varié chaud et froid, vins blanc et rouge, eau, dessert et café.

Participation aux frais : 35,00 euros.

Paiement à l'aide du bulletin de virement ci-joint, qui fait office d'inscription.

Plan d'accès au Cercle Nautique en couverture blanche à la fin de ce bulletin.

Clôture des inscriptions : le 3 août.

Jalhay-Le Tigelot Zondag 28 augustus 2005

De herdenking van de bemanning van een Halifax van de RAF, die nabij Jalhay op 2 november 1944 neerstortte, zal gevierd worden op zondag 28 augustus. De gedachtenis van alle Belgen en geallieerde vliegeniers, gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog, zal aansluiten op deze plechtigheid.

Programma

- Om 10.30u plechtige mis opgedragen in de kerk van Jalhay, met het zangkoor van Manailhant.
- Plechtigheid te Tigelot op de weg naar de stuwdam van de Gileppe, op de plaats waar de bommenwerper neerstortte.
- Lunch in het restaurant "Le Brévant", route d'Oneux 77 te Verviers (Bij afrit Nr 7 van de autoweg Verviers-Prüm)

De prijs voor de lunch, aperitief, 3 schotels, dessert, koffie en wijnen is 33,00 EUR.

Steun aan de organisatie: 5,00 EUR

Rekening: 348-0133190-73 van Mémorial Canadien du Tigelot te Verviers.

De betaling dient als inschrijving.

Afsluiting: 22 augustus.

Jalhay-Le Tigelot Dimanche 28 août 2005

Le souvenir d'un équipage de Halifax de la RAF tombé au Tigelot près de Jalhay le 2 novembre 1944, sera célébré le dimanche 28 août. La mémoire de tous les aviateurs belges et alliés qui ont perdu la vie dans les Hautes Fagnes durant la dernière guerre sera associé à cette cérémonie.

Programme

- A 10h30, messe solennelle célébrée en l'église de Jalhay avec la participation de la chorale de Manailhant.
- Cérémonie au Tigelot, route du Barrage de la Gileppe, au point de chute du bombardier Halifax.
- Déjeuner au restaurant « Le Brévant », route d'Oneux 77 à Verviers (A la sortie N°7 de l'autoroute E-42 Verviers-Prüm)

Le prix du déjeuner, apéritif, 3 plats, dessert, café et vins est de 33,00 EUR.

Soutien à l'organisation : 5,00 EUR

Compte : 348-0133190-73 de Mémorial Canadien du Tigelot à Verviers.

Le versement fait office d'inscription

Clôture : 22 août.



65 ans plus tard

Le 11 mai 1940, trois pelotons de trois Fairey Battle, appartenant pour la plupart à la 5^{ème} escadrille du III^{ème} Groupement du 3^{ème} régiment d'Aéronautique, décollent à l'aube du terrain de secours de Alter avec pour mission de détruire les ponts sur le canal Albert de Briegden, Veldwezelt et Vroenhoven capturés par surprise par les troupes allemandes. Les appareils sont chargés de huit bombes de 50 kg pour détruire des ouvrages en béton armé ! Six appareils ne rejoignent pas leur base, abattus en cours de route ou sur les objectifs. Sept pilotes et observateurs perdent la vie, d'autres sont grièvement blessés.

65 ans plus tard, le 11 mai dernier, comme chaque année depuis l'inauguration d'une stèle près du pont de Vroenhoven en 1990 à la mémoire de ces aviateurs disparus, nous avons organisé la commémoration de cette tragique journée. Cette année, comme chaque lustre, elle revêtit un éclat particulier. Messe solennelle célébrée en l'église de Vroenhoven par Monsieur l'aumônier principal Marc Lateur. Participation de la Musique royale de la Force Aérienne. Etendard avec son escorte et peloton d'honneur. Chef de corps du 10 Wing, représentants du CRC Glons et de la commune de Riemst, nombreux drapeaux d'associations patriotiques, anciens combattants de Maastricht et chose remarquable, jeunes écoliers de l'école libre de Vroenhoven amenés par leurs institutrices. A 11,10 heures précises (TOT - Time over target prévu) quatre F-16 survolèrent le pont sur le canal. Une sympathique réception organisée au cercle paroissiale de la commune clôtura la journée.

65 jaar nadien

Op 11 mei 1940 stijgen drie formaties van drie Fairey Battle op van het noodvliegveld van Aalter. Ze horen voor het merendeel tot het 5^e smaldeel van de IIIe groep van het 3^{de} luchtvaartregiment en hebben als opdracht: de vernieling van de bruggen over het Albertkanaal van Briegden, Veldwezelt en Vroenhoven, die in handen zijn van de Duitsers. De toestellen zijn geladen met acht bommen van 50 kg voor het vernietigen van constructies in gewapend beton! Zes toestellen keren niet terug naar hun basis want onder weg of boven het doel neergehaald. Zeven piloten en waarnemers verliezen hun leven, anderen zijn zwaar gewond.

65 jaar later op 11 mei jl., zoals elk jaar sinds de oprichting in 1990 van een gedenksteen bij de brug van Vroenhoven ter nagedachtenis van de verdwenen vliegeniers, hebben we de herdenking gehouden van die tragische dag. Elke vijf jaar is er extra luister. Een plechtige mis in de kerk van Vroenhoven, opgedragen door hoofdaalmoezenier Marc Lateur, deelneming door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht, Standaard met escorte en erepeloton. De korpscommandant van de 10^e wing, vertegenwoordigingen van het CRC Glons en de gemeente Riemst, talrijke vaandels van vaderlandslievende verenigingen, oud-strijders van Maastricht en –opmerkelijk- jonge scholieren van de vrije basisschool van Vroenhoven met hun onderwijzeressen. Om 11.10 h precies (TOT – voorziene Time over Target) overvlogen vier F-16's de brug over het kanaal. Een gezellige receptie in de parochiezaal van de gemeente sloot de dag af.



La Musique royale de la Force Aérienne a enregistré deux nouveaux CD:
Serenade et Proud to Serve.
 Prix des CD: 19,00 euros chacun frais de port compris.
 A commander: Secrétariat ASBF a.s.b.l.
 1 Wing - Base Charles Roman à
 1320 Beauvechain

Le concert de gala annuel donné par la Musique royale de la Force Aérienne aura lieu le mercredi 12 octobre à 20h00 au Conservatoire Royal de Musique, rue Royale à Bruxelles.

L'ASBF est à la recherche urgente d'un ou plusieurs bénévoles pour traduire en anglais les pages de son site WEB.

De koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht heeft onlangs twee nieuwe cd's opgenomen:
Serenade en Proud to Serve.
 Prijs van deze cd's: 19,00 euro elk, portkosten incl.
 Te bestellen bij: secretariaat ASBF vzw
 1 Wing – basis Charles Roman
 1320 Beauvechain

Het jaarlijkse galaconcert van de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht zal plaatshebben op woensdag 12 oktober om 20 uur in het Koninklijk Muziekconservatorium, Koningsstraat te Brussel.

De vzw is dringend op zoek naar een of meerdere vrijwilligers om haar webpagina's te vertalen naar het Engels.

Les Fouga Magister du Katanga

De Fouga Magisters van Katanga

Voici un article paru sur le web, que nous avons ‘retravaillé’ pour ce bulletin. L’auteur est Benoît Debourse, avec l’assistance de Jean-Pierre Sonck et fils de notre membre Pierre Debourse. L’article décrit une époque mal connue du point de vue de l’aviation militaire mais qui n’est pas sans intérêt pour les aviateurs que nous sommes. A ce sujet, la référence à l’accident du Secrétaire-général de l’ONU vous invite d’ailleurs à visiter un autre article encore sur le web. Nous vous en souhaitons bonne lecture.

Dit is een artikel dat al op het internet verscheen maar dat wij herwerkt hebben voor dit bulletin. Auteur is Benoît Debourse, bijgestaan door Jean-Pierre Sonck en zoon van ons lid Pierre Debourse. Het artikel beschrijft een minder gekende periode uit de militaire luchtvaart maar is niet onbelangrijk voor de vliegeniers die we allemaal zijn. De verwijzing naar het ongeval van de toenmalige secretaris-generaal van de UNO nodigt u uit om nog een ander artikel hierover op het internet te gaan lezen. We wensen u aangenaam leesplezier.

*Le Fouga Magister... quel bel avion!!! Nous le connaissons tous, surtout parce qu’il a illustré les heures glorieuses de nos très célèbres « Red Devils », nos Diables Rouges de la Force Aérienne Belge.
(Dessin : Daniel Despas)*

*De Fouga Magister... wat een mooi vliegtuig !!! We kennen het allemaal, vooral omdat het de roemrijke tijden van de “Red Devils” of de Rode Duivels van de Belgische Luchtmacht heeft opgeluisterd.
(Tekening: Daniel Despas)*



Le Fouga CM-170 Magister est un appareil biréacteur biplace d’entraînement. Son empennage caractéristique en « V » permet aux réacteurs installés dans le fuselage de s’écouler sans aucun obstacle. Le premier Fouga (un prototype) fit son vol d’essai en 1952. C’est un planeur, le Fouga CM-813 qui servira de base au projet. Dès 1953, le CM-170 fut produit à de très nombreux exemplaires. Son autonomie était relativement restreinte. De fait, à 8000 m, il ne pouvait parcourir que 900 km, soit 2h10

De Fouga Magister CM-170 is een tweemotorig tweezitsstraalvliegtuig voor de opleiding. De kenmerkende staart met V-instelling maakt het mogelijk om de uitlaten volledig vrij te laten. De eerste Fouga (een prototype) deed zijn eerste vlucht in 1952. Aan de basis lag een zweefvliegtuig, de Fouga CM-813. Vanaf 1953 werd de Fouga dan in groten getale gebouwd. Het vliegbereik was echter relatief beperkt: op 8000 m kon hij slechts 900 km afleggen in zo een 2 uur 10 vliegen (daarbij werd 120

de vol (en gardant 120 litres de réserve de combustible). Il pouvait être équipé de deux mitrailleuses de nez de 7,5 millimètres ou 7,62 millimètres. Le Fouga Magister a été surnommé par la Force Aérienne Belge : « la tortue siffleuse ».

liter reservebrandstof overgehouden). Het toestel kon in de neus worden voorzien van twee machinegeweren van 7,5 of 7,62 mm. Bij de Belgische Luchtmacht kreeg de Fouga soms de bijnaam “fluitende schildpad” of “whistling turtle”.



Les Fouga Magister de la Force Aérienne Belge à Kamina.

De Fouga Magisters van de Belgische Luchtmacht in Kamina.

A partir de 1949, la base de Kamina (BAKA) accueillait le terminal militaire de la Force Aérienne Belge au Congo. En 1953, la nouvelle piste de Kamina était construite, idem en ce qui concerne la tour de contrôle et les bâtiments de la future Ecole de Pilotage Avancé (EPA).

BAKA était située en plein centre de l'Afrique et avait été choisie pour des raisons stratégiques en cas de conflit mondial. Et, puisque les conditions météo étaient plus favorables pour l'entraînement des pilotes, on y transféra l'Ecole de Pilotage Avancé basée jusqu'alors à Brustem en Belgique. L'entraînement des pilotes s'y effectuait d'abord sur Harvard.

Vanaf 1949 was de militaire terminal van de Belgische Luchtmacht in Congo ondergebracht op de basis Kamina (BAKA). In 1953 werd de nieuwe startbaan van Kamina aangelegd, net als de controletoren en de gebouwen van de toekomstige Gevorderde Vliedschool (VVS).

BAKA lag pal in het centrum van Afrika en was om strategische redenen ingeval van een wereldconflict uitgekozen. En omdat de weersomstandigheden er veel beter waren voor de opleiding van piloten, bracht men er de Gevorderde Vliedschool over, die tot dan toe in Brustem lag. De vliegopleiding begon er eerst op Harvard.



La disposition typique des pistes à BAKA.

De typische schikking van startbanen op BAKA.



C'est le 18 janvier 1960 que le premier Fouga Magister (immatriculé MT-1) arrive à BAKA, transporté par un C-119 (voir photo ci-dessus). Six mois plus tard on pouvait dénombrer 20 Fouga sur le base de Kamina (immatriculés MT-1 à MT-18 ainsi que le MT-23 et le MT-24). Le 30 juin 1960, le Congo proclame son

Op 18 januari 1960 komt de eerste Fouga Magister met immatriculatie MT-1 aan in BAKA, aan boord van een C-119 (zie foto hierboven). Zes maand later kon men op de basis Kamina al 20 Fouga's tellen (de nummers MT-1 tot MT-18 en de MT-23 met de MT-24). Op 30 juni 1960 roept Congo zijn

indépendance ! Des troubles éclatent un peu partout et les soldats se mutinent contre leurs supérieurs belges. Cette transition devait se passer en douceur, et ce fut loin d'en être le cas ... troubles à Léo, mutineries à Thysville, pillages, déchirements entre le Kasai et le Katanga, tueries, etc ... la totale ! Le gouvernement belge décide alors d'envoyer des renforts afin de rapatrier ses ressortissants qui se trouvent dans les zones à risque. C'est les C-119, les DC-3 et les Alouette II qui se chargeront de leur évacuation. Les Harvard et les Fouga Magister seront chargés d'assurer la protection des avions d'évacuation.

A cet effet, 6 Fouga (MT-4, MT-6, MT-10, MT-14, MT-17 et MT-18) seront équipés de deux mitrailleuses 7,5 mm dans le nez et de deux lance-roquettes sous les ailes.

onafhankelijkheid uit! Er breken zowat overall onlusten uit en soldaten komen in opstand tegen hun Belgische oversten. De overgang had soepel moeten verlopen maar dat was geenszins het geval... relletjes in Leo, muiteerij in Thysville, plunderingen, afscheuring van Kasai en Katanga, moordpartijen, enz.... een ramp! De Belgische regering beslist dan om versterkingen te sturen die landgenoten moeten repatriëren vanuit de risicogebieden. Het zijn C-119's, DC-3's en Alouttes II die ermee worden belast. De Harvards en de Fouga's krijgen als opdracht de bescherming van de evacuatievliegtuigen. Daarom worden 6 Fouga's (MT-4, -6, -10, -14, -17 en -18) uitgerust met twee machinegeweren van 7,5 mm in de neus en twee raketlanceerders onder de vleugel.



Le MT-6 armé sur la base de BAKA (Kamina) en juillet 1960.

De gewapende MT-6 op de basis BAKA (Kamina) in juli 1960.

Les Fouga CM-170 Magister effectuèrent donc des missions de reconnaissance afin de découvrir et de protéger les Européens qui étaient en danger et de leur venir ainsi en aide. Les opérations belges au Katanga seront de courte durée ... fin juillet 1960, l'armée belge à Kamina, cèdera la place aux troupes de l'ONU. Dès lors, tous les Fouga Magister retourneront à Brustem, en Belgique, afin de

De Fouga Magisters CM-170 voeren dus verkenningsvluchten uit om de Europeanen op te zoeken en te beschermen, om ze zo te hulp te komen. De Belgische operaties in Katanga zullen van korte duur zijn... einde juli 1960 staat het Belgisch leger zijn plaats af aan de UNO-troepen. Van dan af keren alle Fouga Magisters terug naar Brustem in België, waar ze dienst gaan doen bij de

servir à l'école d'entraînement. La boucle était dès lors bouclée !

Gevorderde Vliedschool. De kring was gesloten!

Les Fouga Magister de l'Avikat

De Fouga Magisters van de Avikat

En 1960, après l'indépendance du Congo, la province du Katanga se séparait et devenait une république indépendante, mais pas pour longtemps. Le Président du Katanga, Moïse Tshombé, commande 9 avions à Potez Air-Fouga (à l'époque la maison mère des Fouga Magister).

Trois appareils seulement lui seront livrés à la Luano (aérodrome d'Elisabethville). Le 15 février 1961, l'arrivée des trois Fouga katangais fut annoncée par le « Daily Mail » du 6 février 61. Le journaliste anglais semblait fort bien renseigné ...

Le consulat américain entama alors des poursuites contre Drew, le directeur de « Seven Seas Airways » et un membre du consulat US d'Elisabethville interrogea les pilotes américains débarqués à la Luano avec le cargo Boeing C-97

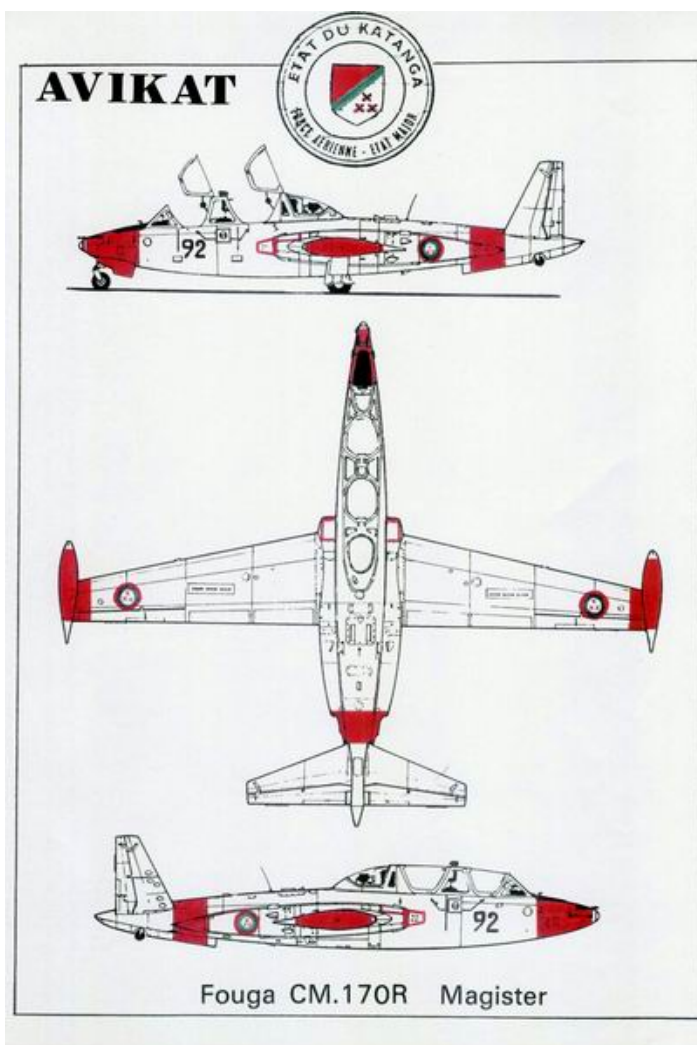
... Les six Fouga Magister qui devaient encore être livrés au gouvernement katangais, se trouvaient en octobre 1961 à Pointe Noire (Congo-

Na de onafhankelijkheid van Congo in 1960 scheidde de provincie Katanga zich af en werd een onafhankelijke republiek, maar niet voor lang. Moïse Tsjombe, de president, had 9 vliegtuigen besteld bij Potez Air-Fouga, het toenmalige moederbedrijf van de Fouga Magister. Er worden echter slechts drie toestellen afgeleverd in la Luano, het vliegveld van Elisabethstad. De 15 februari 1961, de aankomst van de drie Katangese Fouga's, wordt in de "Daily Mail" van 6 februari 1961 aangekondigd. De

Engelse journalist leek erg goed op de hoogte...

Het Amerikaanse consulaat begon toen met vervolgingen tegen Drew, de directeur van "Seven Seas Airways"; een lid van het Amerikaanse consulaat in E'stad ondervroeg de Amerikaanse piloten die met een Boeing C-97 cargovliegtuig in la Luano waren geland...

De zes Fouga Magisters die nog aan de katangese regering dienden geleverd, bevonden zich on oktober 1961 nog in Pointe Noire (Congo-Brazzaville). Maar als gevolg van het UNO-embargo bracht het



l'ONU, le navire les ramena à Anvers où ils furent pris en charge par la douane. Dès lors, « on » a parlé de leur vente à l'abbé Fulbert Youlou, puis en 1963, de leur achat par la Tunisie ... mais il semble qu'ils dormaient dans un hangar de la Force Aérienne Belge où ils restèrent en dépôt durant de longues années (Melsbroek – 20^{ième} Wing ?).

schip ze terug naar Antwerpen waar ze door de douane in beslag werden genomen. Van dan af heeft “men” gesproken van hun verkoop aan abbé Fulbert Youlou, vervolgens in 1963 van hun aankoop door Tunesië... maar het lijkt dat ze in een loods van de Belgische Luchtmacht gebleven zijn, waar ze lange jaren in depot zijn bewaard (Melsbroek of de 20^{ste} Wing?).



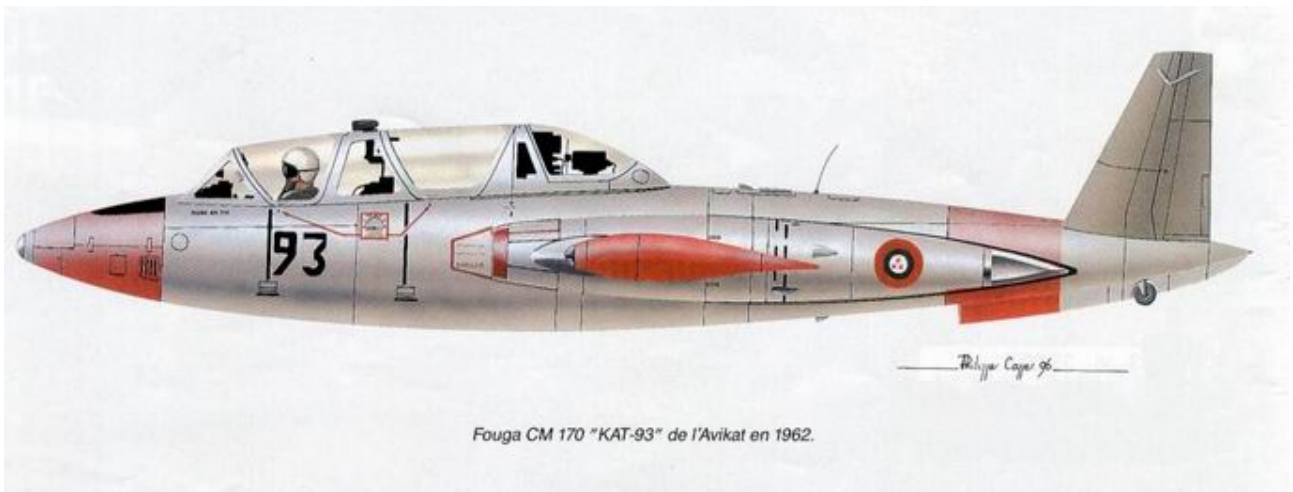
Passons en revue nos trois Fouga katangais ...

Bekijken we even de drie Katangese Fouga's

KAT 91.

Il s'est crashé le 23 juin 1961 lors d'une manœuvre au-dessus de l'ancienne piste d'Eville. Très peu de documents photographiques existent à son sujet.

Is gecrasht op 23 juni 1961 tijdens een manoeuvre boven de oude starbaan van E'stad. Er bestaan erg weinig foto's van.



KAT 93.

A lui aussi très peu volé ... Son moteur était en réparation lorsque l'ONU a déclenché l'opération « Rhum Punch » le 28 août 1961 et qui visait à expulser le personnel étranger de la Gendarmerie et de l'Avikat. KAT 93 sera saisi par l'ONU fin août 1961. Ci-dessous, le Fouga Magister KAT 93 en face de la tour de contrôle de la Luano.

Heeft ook erg weinig gevlogen... zijn motoren waren in herstelling toen de UNO op 28 augustus 1961 de operatie « Rhum Punch » afkondigde; die moest het buitenlandse personeel van de Gendarmerie en Avikat verdrijven. KAT 93 zal einde 1961 door de UNO in beslag worden genomen. Hieronder de Fouga Magister KAT 93 bij de controletoren van la Luano.



Doc. Jean-Pierre Sonck.



Le Fouga Magister KAT 93 sur le tarmac de la Luano.

En place passager, le Président Moïse Tshombé.

De Fouga Magister KAT 93 op het tarmac van la Luano.

Op de passagiersstoel, president Moïse Tsjombe.

Document: Jean-Pierre Sonck.

Ci-contre, le KAT 93 tracté à la Luano.

Hiernaast de KAT 93 op sleep in la Luano.



Le Suédois qui pose sur le Fouga capturé à la Luano est le colonel aviateur Sven Lampell, chef des opérations aériennes de l'ONUC et chef du wing de chasse de l'ONU qui comprenait l'escadrille "F22" de Saab J-29, l'escadrille de Sabre jet iraniens et l'escadrille de Sabre jet éthiopiens.

De Zweed die hier bij een in la Luano veroverde Fouga poseert, is kolonel-vlieger Sven Lampell, chef van de vliegoperaties van UNOC en bevelhebber van de UNO-jachtwing; die omvatte het 'F22'-smaldeel op Saab J-29, het smaldeel Iranese Sabre jets en het samldeel met Ethiopische Sabre jets.

Note : Je me souviens très bien que lorsque j'accompagnais mon Père à la Luano, je jouais dans une épave de Fouga qui traînait dans les « matitis » à côté des deux hangars de l'époque ... il devait très certainement s'agir de celui-ci.



Noot: ik herinner me erg goed dat ik mijn vader vergezelde naar la Luano en daar toen speelde in een wrak van een Fouga dat in het strukgewas lag, naast de twee loodsen uit die tijd...het ging zeer zeker om dit vliegtuig.

Photo - Foto Sven Lampell

KAT 92.

Certificat de navigabilité (c/n) numéro 295. Sans aucun doute, celui qui se rendra le plus célèbre et qui fit couler beaucoup d'encre, pas toujours à juste titre .

Vliegwaardigheidsattest (c/n) nummer 295. Dit vliegtuig zal het best bekend worden en nog veel inkt doen vloeien, maar niet altijd terecht.

Le KAT 92 a opéré du 14 au 19 septembre 1961 contre les forces de l'ONU. Mais lors du second round (décembre 61), lors d'une attaque aérienne, les bombardiers Canberra indiens de l'ONU l'ont définitivement cloué au sol à Kolwezi. Endommagé, il sera évacué par le chemin de fer, le 5 décembre 1961, à Kisenge où il attendra des pièces de rechange.

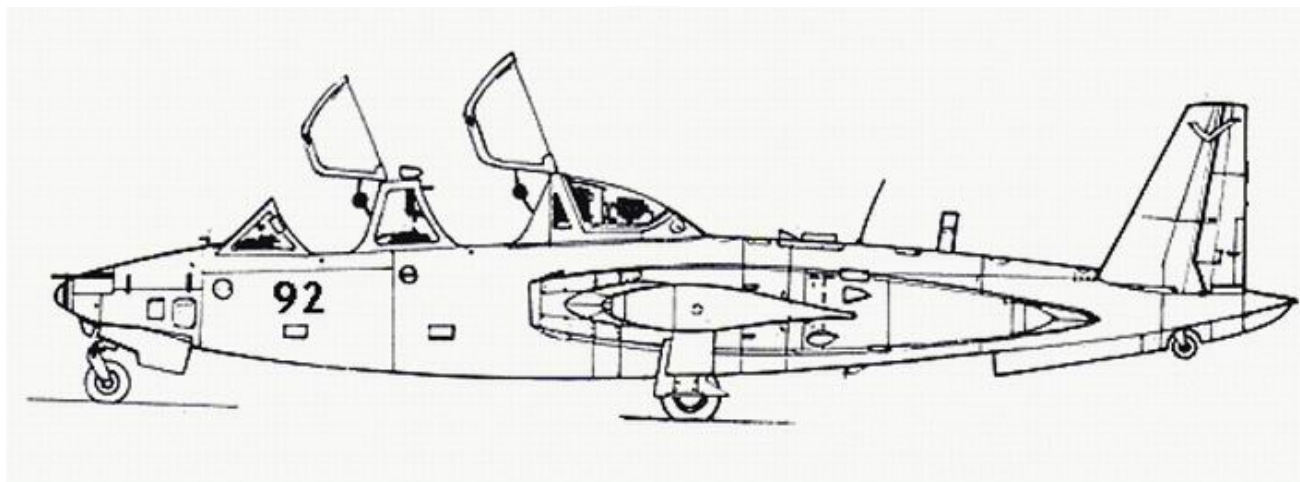
Grâce à cet unique appareil d'entraînement, basé à Kolwezi, la « chasse » katangaise a fait paniquer les Nations-Unies. Le KAT 92 se livrait à de rapides survols des positions de l'ONU, lâchant ça et là quelques petites bombes bricolées. Ces interventions remontent le moral des troupes katangaises et sèment dans les rangs des Casques Bleus la consternation. Les « cabrioles » du pilote du Fouga étaient un excellent moyen de guerre psychologique auprès des soldats de l'ONU.

Le Fouga joua aussi un rôle essentiel dans la reddition des Irlandais à Jadotville et dans le siège de Kamina par les guerriers Balubas pro-Tshombé.

De KAT 92 werd van 14 tot 19 september 1961 ingezet tegen de UNO-troepen. Maar bij de tweede round in december 1961 tijdens een luchtaanval, hebben de Indische Canberra-bommenwerpers van de UNO hem voorgoed aan de grond genageld in Kolwezi. Hij zal dan zwaar beschadigd op 5 december 1961 per spoor worden overgebracht naar Kisenge, waar hij op reserveonderdelen zal wachten.

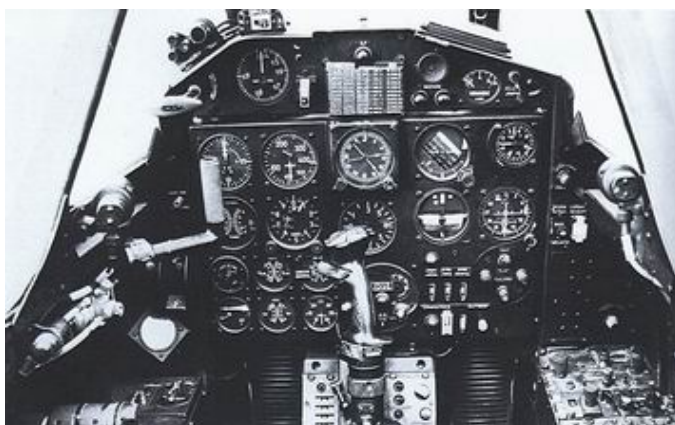
Dankzij dit enige opleidingstoestel met basis Kolwezi zal de Katangese 'jacht' paniek zaaien bij de Verenigde Naties. De KAT 92 voerde snelle overvluchten uit boven de UNO-posities en gooide kriskras enkele kleine, zelfgemaakte bommetjes. Dat soort tussenkomsten krickt het moreel van de Katangese troepen op en slaat de blauwhelmen met verstomming. De 'capriolen' van de Fouga-piloot waren onder de UNO-soldaten een uitstekend middel voor de psychologische oorlogsvoering.

De Fouga speelde ook nog een belangrijke rol bij de overgave van de Ieren te Jadotville en bij het beleg van Kamina door pro-Tsjombe-baluba's.



Et les pilotes ?

En de piloten ?



Un mercenaire belge, le Major Joseph Delin (voir photo à côté) fut toujours présenté comme ayant été le pilote en titre du KAT 92 ... il n'en est rien ! En fait Delin n'avait rien à voir avec le pilotage du Fouga ; il dirigeait la base de Kolwezi ! Le seul véritable pilote du Fouga était le Belge José Magain qui avait volé à la Force Aérienne Belge. Joseph Delin ne faisait que l'accompagner comme co-pilote. Mais lorsque les journalistes et les photographes se pointèrent à Kolwezi, José Magain disparut ... car personne ne pouvait savoir qu'il avait pris les commandes du Fouga Magister. De fait, en réalité il ne devait plus se trouver au Katanga et aurait dû normalement rentrer en Belgique le 28 août 1961 tout comme les autres membres de l'Avikat expulsés par l'ONU (opération « Rhum Punch ») ou rappelés par le gouvernement belge. Petite anecdote : le pilote du KAT 92 était surnommé « Le rôdeur solitaire » car il volait souvent seul !



Een Belgisch huurling, majoor Joseph Delin (zie foto hiernaast) is altijd al voorgesteld als de vaste piloot van de KAT 92... niets is minder waar. Eigenlijk had Delin niets vandoen met het besturen van die Fouga; hij was de bevelhebber van de basis van Kolwezi! De enige ware piloot van de Fouga was de Belg José Magain die reeds bij de Belgische Luchtmacht had gevlogen. Joseph Delin vergezelde hem alleen als copiloot. Maar wanneer journalisten en fotografen opdoken in Kolwezi, verdween José Magain... want niemand mocht weten dat hij aan de sturen van die Fouga zat. Eigenlijk mocht hij niet meer in Katanga zijn en had hij op 28 augustus 1961 al naar België moeten teruggekeerd zijn, net zoals alle andere leden van Avikat die door de UNO waren verjaagd (operatie “Rhum Punch”) of teruggeroepen door de Belgische regering. Nog een korte anekdote: de piloot van de KAT 92 had de bijnaam “de eenzame zwerver” want hij vloog vaak alleen!

Le capitaine Jean-Marie Ngosa, chef de l'Avikat depuis septembre 1961, a forcé Delin à donner sa démission le 30 novembre 1961 suite à une mésentente. A cette époque, il ne restait plus que cinq officiers belges en service au Katanga : le cdt Lamouline et son adjoint au service de Kasongo Niembo à Kamina ainsi que les dénommés Magain, Trousson et Verloo à Kolwezi. Ils avaient refusé d'obéir à l'ordre de rapatriement du gouvernement belge en septembre 61.

Kapitein Jean-Marie Ngosa was chef van de Avikat sinds september 1961. Na een meningsverschil heeft hij Delin verplicht om ontslag te nemen op 30 november 1961. Er bleven toen nog slechts vijf Belgische officieren in dienst in Katanga: comdt Lamouline en zijn adjunct in dienst van Kasongo Niembo te Kamina, evenals de genaamden Magain, Trousson en Verloo in Kolwezi. Ze hadden geweigerd te gehoorzamen aan het regeringsbevel om in september 1961 naar België terug te keren.

Version de J. Delin sur le Fouga KAT 92:

Ce Fouga était le seul utilisable (...) De fait, il ne restait que celui basé à Kolwezi. Il fallut tout improviser. Pour l'unique Fouga, on organisa avec les moyens du bord, la fabrication de bombes de 50 kgs et un primitif système de largage et de visée.

Versie van J. Delin over de Fouga KAT 92:

Die Fouga was de enig bruikbare (...) Eigenlijk bleef er nog alleen die van Kolwezi. Alles moest worden geïmproviseerd. Voor die ene Fouga was het echt behelpen: met plaatselijke middelen organiseerden we de

Faute de munitions de 7,50 mm pour les mitrailleuses d'entraînement, on décida d'utiliser du calibre 7,62 britannique après avoir alésé les canons. En à peu près 50 missions, on détruira un DC-6, un DC-4, un DC-3, une douzaine de camions et des installations radio de l'ONU. La fin de chacune de ces missions était ponctuée d'un message à la tour de contrôle tenue par l'ONU: « A bientôt Messieurs ; je me ferai un plaisir de venir vous revoir ! ».



fabricage van bommen van 50 kg en een primitief richt- en afwerpsysteem.

Bij gebrek aan munitie van 7,50 mm voor de oefenmachinegeweren, besloot men het Britse kaliber 7,62 te gebruiken na de lopen uitgeboord te hebben. In zowat 50 opdrachten werden een DC-6, een DC-4, een DC-3 een dozijn vrachtwagens en radio-installaties van de UNO vernietigd. Het einde van elke opdracht werd kracht bijgezet door een bericht aan de controletoren die in UNO-handen was: "Tot binnenkort, heren; het zal me een genoegen zijn weer te komen!".

L'escadrille « fantôme » était faite d'avions factices en bois , déposés sur des tréteaux et disposés sur la piste de Kolwezi.

Het « spookmaldeel » bestond uit houten namaakvliegtuigen die op schragen waren geplaatst en op de startbaan in Kolwezi waren neergezet.

La triste « affaire » Hammarxjöld

De droeve “zaak” Hammarxjöld



L'événement qui a surtout retenu l'attention sur le KAT 92 est l'accident du DC-6 de Dag Hammarxjöld, le 17 septembre 1961. Dag Hammarxjöld était le Secrétaire Général des Nations-Unies et était dépêché au Congo afin de tenter de résoudre la crise. Le soir du 17 septembre, son avion décolle de Léopoldville pour se rendre à N'Dola. Il s'y rendait dans le but d'y rencontrer Moïse Tshombé ...



De gebeurtenis die vooral de aandacht heeft getrokken op de KAT 92 is het ongeluk an de DC-6 van Dag Hammarxjöld op 17 september 1961. Dag Hammarxjöld was de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties en was naar Congo afgereisd in een poging de crisis af te wentelen. De avond van 17 september stijgt zijn vliegtuig op van Leopoldstad om naar N'Dola te vliegen. Daar hoopte hij Moïse Tsjombe te ontmoeten.

... Le DC-6, « Albertina », n'atterrira jamais à N'Dola et s'écrasera vers minuit sur une colline à proximité de N'Dola. Dans un premier temps, on accusa le Fouga Magister KAT 92 d'avoir abattu l'avion du Secrétaire Général des Nations-Unies. C'est volontairement que je ne rentre pas dans les détails de cette sombre affaire, car elle fera l'objet d'un travail ultérieur plus approfondi de ma part !!!

(N.d.I.R. : depuis ce temps, l'auteur a fait paraître un article sur le crash du secrétaire-général de l'ONU. Pour ceux qui disposent d'une connexion sur le web, en voici le lien : <http://www.inchi-yetu.be/hamer01.html>)

... De DC-6 « Albertina » zal nooit in N'Dola landen maar rond middernacht in de omgeving van N'Dola tegen een heuvel aanvliegen. In het begin beschuldigt men de Fouga KAT 92 er van het vliegtuig van de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties te hebben neergehaald. Ik ga bewust niet in op de details van deze duistere zaak, want ze vormt het onderwerp van een later, grondiger werk!!!

(N.v.d.R. : sindsdien heeft de auteur een artikel doen verschijnen over de crash van de secretaris-generaal van de UNO. Wie over een internetaansluiting beschikt, kan het hier vinden: <http://www.inchi-yetu.be/hamer01.html>.



Ci-contre le DC-6 « Albertina » immatriculé SE-BDY qui transporta le secrétaire général de l'ONU Dag Hammarskjöld le 17 septembre 1961.

Hiernaast de DC-6 « Albertina » met immatriculatie SE-BDY die op 17 september 1961 de secretaris-generaal van de VN vervoerde.

Je veux quand même terminer ce triste épisode en précisant que la commission d'enquête internationale envoyée sur place, par l'ONU, pour analyser les causes du crash, a conclu que les raisons étaient certainement accidentelles. Cette même commission internationale venant de Rhodésie se rendit à Kolwezi le 20 octobre 1961 afin de contrôler l'activité du Fouga KAT 92 le jour de la mort de monsieur Hammarskjöld. Sur place, le Major Delin leur prouva que l'autonomie de l'appareil était insuffisante pour atteindre N'Dola et qui plus est, l'aérodrome de Kolwezi n'était pas équipé pour les vols de nuit. Ce qui disculpa (officiellement), par la même occasion, le pilote belge du Fouga, Joseph Delin ... (officieusement) nous savons depuis que c'était José Magain qui était le pilote attitré du jet !

Ik zou deze trieste episode nochtans willen afsluiten met aan te stippen dat de internationale onderzoekscommissie die de UNO ter plaatse stuurde om de crash te analyseren, heeft besloten dat de oorzaak alleszins accidenteel was. Diezelfde internationale onderzoekscommissie uit Rodesië, begaf zich op 20 oktober 1961 naar Kolwezi om er de vliegactiviteiten van de KAT 92 na te trekken, de dag van de dood van de heer Hammarskjöld. Ter plaatse toonde majoor Delin hun aan dat het vliegbereik van het toestel te klein was om N'Dola te bereiken en dat het vliegveld van Kolwezi daarbij niet was uitgerust voor nachtvluchten. Dit pleitte tegelijkertijd (officieel) de Belgische piloot van de Fouga vrij, Joseph Delin... (officieus) want we weten nu dat José Magain de vaste piloot was van die jet!

Je voudrais terminer ce chapitre consacré aux Fouga CM-170 Magister de l'Avikat par une note ludique. De fait, quelle fut ma surprise le jour où j'ai découvert sur le marché, une boîte de construction de modèle réduit dans laquelle il y avait la possibilité de décorer la maquette aux couleurs de l'aviation katangaise avec les décalcomanies du KAT 92 ... Comme quoi il avait marqué les esprits !!!

Ik zou dit hoofdstuk gewijd aan de Fouga Magister CM-170 van de Avikat willen afsluiten met een ludieke noot. Want hoe groot was mijn verbazing toen ik op een mooie dag een bouwdoos van een schaalmodel vond, waarmee het mogelijk was om het vliegtuig af te werken in de kleuren van de Katangese luchtmacht, mét transfers voor de KAT 92... om maar te zeggen dat hij indruk moet gemaakt hebben !!!



Auteur: Benoît Debourse
 Vertaling: Wilfried Tersago

Nos plus vifs remerciements à Jean-Pierre SONCK, pour ses photographies, ses renseignements et ses conseils judicieux.

LE MEMORIAL DE L'AVIATION BELGE

Après avoir, dans les pages du MAB, mis en valeur les réalisations marquantes de Nicolas Florine, d'Alex Janssens, de Mike Terlinden et de Jan Olieslagers, notre association a souhaité rendre hommage à Alfred Renard.

Le texte intégral de l'hommage à ce talentueux ingénieur et industriel peut être lu dans le Mémorial. Ce dossier est, dans le MAB, illustré d'une quarantaine de photos, de plans et de dessins. Il est résumé ci-après.

ALFRED RENARD

INGENIEUR CIVIL

PIONNIER DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE EN BELGIQUE

GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

Na in de pagina's van het GBL de markante verwezenlijkingen van Nicolas Florine, Alex Janssens, Mike Terlinden en Jan Olieslagers in de verf te hebben gezet, wenst onze Vereniging ditmaal hulde te brengen aan ir. Alfred Renard.

De integrale tekst van de eerbetuiging aan deze talentvolle ingenieur en industrieel kan in het Gedenkboek worden ingekeken. Dat dossier werd geïllustreerd met een 40-tal foto's, plannen en tekeningen. Hierna volgt een samenvatting.

ALFRED RENARD

BURGERLIJK INGENIEUR

PIONNIER VAN DE BELGISCHE VLIEGTUIGINDUSTRIE



L'ingénieur Alfred Renard au Laboratoire Aérotechnique de Belgique à Rhode-Saint-Genèse (1923).

Ir. Alfred Renard in het "Belgisch Luchtvaarttechnisch Laboratorium" te Sint-Genesius-Rode (1923).

Ir. Alfred Renard werd geboren te Anderlecht op 21 april 1895. Hij overleed op 17 juni 1988 te Sint-Lambrechts-Woluwe.

Hij was erelid van de "Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart".

*

Na zijn lagere en middelbare studies te Sint-Gillis wordt ir. Alfred Renard in 1913 toegelaten tot de Faculteit Toegepaste Wetenschappen van de Vrije Universiteit van Brussel. Deze universitaire studies worden onderbroken tijdens de oorlog 1914-1918. Hij verwerft kort op elkaar in juli 1920 het diploma van burgerlijk werktuigkundig ingenieur en in oktober van hetzelfde jaar het getuigschrift van ingenieur in de luchtvaartwetenschappen.

Na zijn militaire dienst in 1921, treedt hij als ingenieur in dienst bij het recent opgericht "Belgisch Luchtvaarttechnisch Laboratorium" te Sint-Genesius-Rode. Samen met professor Emile Allard, bestuurder van dit bedrijf dat onder de bevoegdheid van de Nationale

Alfred Renard est né à Anderlecht le 21 avril 1895. Il est mort à Woluwé-Saint-Lambert le 17 juin 1988.

Il était Membre d'honneur des «Vieilles Tiges de Belgique».

*

Après des études primaires et secondaires à Saint-Gilles, Alfred Renard est admis en 1913 à la Faculté des Sciences Appliquées de l'Université Libre de Bruxelles ; les études universitaires sont interrompues pendant la guerre 1914-1918. Il obtient, coup sur coup, le diplôme d'ingénieur civil des constructions en juillet 1920 et la licence d'ingénieur aéronautique en octobre de la même année.

Après son service militaire en 1921, il entre comme ingénieur au Laboratoire Aérotechnique de Belgique récemment créé à Rhode-Saint-Genèse. Avec le professeur Emile Allard, directeur de cet établissement qui dépend de la Défense nationale, il conçoit le premier avion monoplan belge entièrement métallique dont le premier vol a lieu en 1924. Pour la firme Stampe et Vertongen de Deurne, il dessine en 1923 l'avion d'école et de tourisme RSV (Renard-Stampe-Vertongen).

En 1925, Alfred Renard donne une orientation nouvelle et définitive à sa vie : il

Landsverdediging valt, ontwerpt hij de eerste Belgische eendekker. Die is volledig in metaal uitgevoerd en maakt zijn eerste vlucht in 1924. Voor de firma "Stampe & Vertongen" uit Deurne maakt hij in 1923 de plannen voor het les- en toerismevliegtuig RSV (Renard-Stampe-Vertongen).

In 1925 geeft ir. Alfred Renard een nieuwe en definitieve wending aan zijn loopbaan: hij verlaat het "Belgisch Luchtvaarttechnisch Laboratorium" in de functie van hoofdingenieur en vestigt zich als industrieel. Hij wordt medestichter en bestuurder van verschillende luchtvaarttechnische vennootschappen: achtereenvolgens "Vliegtuigen en Motoren Renard" (1925), "Renard Luchtvaartconstructies" (1928) en ten slotte "Luchtvaartconstructies Stampe & Renard" (1947). Hij zal als dusdanig de ontwerper worden van vliegtuigmotoren en van verschillende vliegtuigtypes die allemaal zijn merknaam zullen dragen.

Het betekent de start van een intensieve en geniale creativiteitsperiode. Zijn vliegtuig-stermotoren met vijf of negen cilinders betekenen vanaf 1927 een ware sensatie, ondermeer wegens een origineel gebrevetteerd systeem voor het sturen van de kleppen.

Ir. Alfred Renard heeft meer dan 20

Le monoplan biplace d'observation R 31, construit en 34 exemplaires, fut mis en service sur la base de Bierset dans deux escadrilles de l'Aéronautique militaire .

De tweezits-observatie eendekker "R31", met 34 gebouwde exemplaren, vloog operationeel in twee smaldelen op de basis van Bierset.





Concepteur du biplace d'observation R 31, Alfred Renard et quelques collaborateurs posent en 1931 devant le prototype de cet appareil destiné à l'Aviation militaire belge.

De ontwerper van de observatie-tweezitter "R31", ir. Alfred Renard en enkele medewerkers poseren voor het prototype van dit toestel, bestemd voor het Militair Vliegwezen (1931).

quitte la carrière d'ingénieur principal au Laboratoire Aérotechnique et, pour « voler de ses propres ailes », il s'établit comme industriel. Il sera cofondateur et directeur de sociétés industrielles aéronautiques : successivement « Avions et Moteurs Renard » (1925) ; « Renard Constructions Aéronautiques » (1928) ; « Constructions aéronautiques Stampe et Renard » (1947). Il sera ainsi le concepteur de moteurs d'aviation et de nombreux types d'avions portant sa marque.

C'est l'amorce d'une période d'intense et géniale créativité. Ses moteurs d'avion à 5 et 9 cylindres en étoile font sensation dès 1927, grâce notamment à un système original breveté de commande des soupapes. Alfred Renard a développé plus d'une vingtaine de types d'avions différents dont la plupart furent construits et testés en vol. Il fut, avec Potez et Farman en France, un des rares constructeurs à faire voler des appareils de sa conception équipés de moteurs qu'il avait étudiés et réalisés.

Alfred Renard a conçu, dans les formules monoplans et biplans, des avions mono-, bi- et trimoteurs adaptés à la plupart des

verschillende vliegtuigtypes ontworpen waarvan het merendeel werd gebouwd en in vlucht getest. Hij was met Potez en Farman uit Frankrijk één van de weinige constructeurs wier vliegtuigen tevens met hun zelfontworpen motoren waren uitgerust.

Ir Alfred Renard heeft, zowel onder de één- als onder de tweedekkers, één-, twee- en driemotorige vliegtuigen ontwikkeld. Allemaal beantwoordden ze aan de toenmalige vereisten voor o.a. scholing, toerisme, vervoer van passagiers en vracht, kunstvliegen, enz. En voor de militaire luchtvaart: lesvliegtuigen, tweezits verkenning- en eenzitsjachtvliegtuigen.

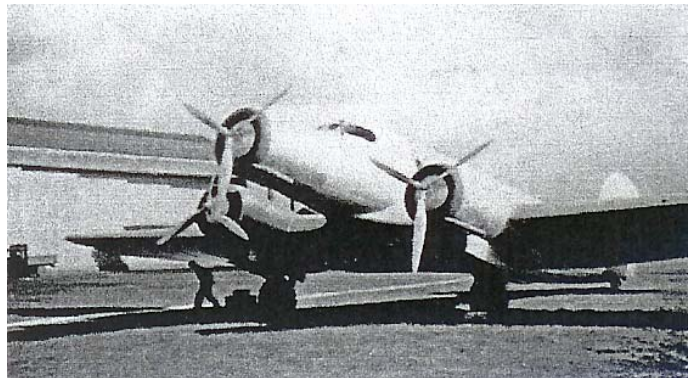
Het is onbegonnen werk alle toestellen op te sommen die in Renards studie bureau werden ontwikkeld en in zijn werkhuizen werden gebouwd. Wij zullen het hier houden bij enkele van zijn meest markante verwezenlijkingen:

- Het lesvliegtuig RSV waarvan er te Deurne van 1923 tot 1932 57 exemplaren in diverse varianten werden gebouwd.
- Het jachtvliegtuig "Sperwer", laureaat van een door de Belgische regering

utilisations envisageables à l'époque : écolage ; tourisme ; transport de passagers ; transport de marchandises ; voltige. Et, pour l'aviation militaire : avions d'école ; biplaces d'observation ; monoplaces de chasse.

Il n'est pas possible de citer ici l'ensemble des appareils sortis du bureau d'étude et des ateliers Renard. On ne mentionnera donc que quelques-unes de ses réalisations marquantes :

- L'avion d'école RSV dont 57 exemplaires en diverses versions furent construits à Deurne de 1923 à 1932 ;
- L'avion de chasse « Epervier », lauréat d'un concours organisé par le Gouvernement belge ;
- Le monoplan biplace d'observation R31 à moteur Rolls Royce Kestrel de 500cv dont 34 exemplaires, mis en service à Bierset dans deux escadrilles de l'Aéronautique militaire, qui furent engagées en mai 1940 dans les opérations des premiers jours de guerre ;
- Les moteurs en étoile à 5 et 9 cylindres refroidis par air (100, 120, 140 et 240cv) montés sur plusieurs types d'avions Renard et sur des appareils d'autres constructeurs belges. Un moteur 9 cylindres Renard 200 fut même utilisé sur l'hélicoptère birotor expérimental Florine II qui réalisa un record mondial de durée de vol en 1933 ;
- En 1937, avec le prototype du trimoteur stratosphérique R35, Alfred Renard fut, au moins pour l'Europe, l'inventeur de l'avion à cabine pressurisée pour le transport d'une vingtaine de passagers ;
- Les prototypes d'avions de chasse R36, R37 et R38 mis au point quasiment en parallèle peu avant la deuxième guerre mondiale. Paul Burniat, pilote d'essai, classait les qualités de vol et les performances du R38 entre celles des célèbres chasseurs britanniques Hurricane et Spitfire ;
- La Force aérienne belge confia à Stampe et Renard, entre 1948 et 1955, la construction de 65 exemplaires du célèbre biplan d'école et de voltige SV4 B. La France, pour ses propres besoins, fabriqua elle-même environ 900 exemplaires du SV4 avec une motorisation différente ;



Conçu et construit entre 1934 et 1938 dans les ateliers Renard, le trimoteur stratosphérique R 35 fut le premier prototype européen d'avion commercial à cabine pressurisée pour le transport d'une vingtaine de passagers. Het driemotorige stratosferische toestel "R35" was ontworpen en gebouwd tussen 1934 en 1938 in de werkplaatsen "Renard". Het bezat een capaciteit voor een 20-tal passagiers en was het eerste commerciële gepressuriseerde prototype.

- georganiseerd concours.
- De tweezits observatie-eendekker R31, uitgerust met de 500 pk Kestrel motor van Rolls-Royce, waarvan er 34 stuks werden vervaardigd en in twee smaldelen bij de Militaire Luchtmacht op de basis van Bierset operationeel waren. Deze beide smaldelen werden trouwens in mei 1940 tijdens de eerste dagen van de oorlog ingezet.
- De luchtgekoelde steromotoren met vijf of negen cilinders, respectievelijk 100, 120, 140 en 240 pk, waarmede niet alleen verschillende types vliegtuigen van Renard doch ook van andere Belgische constructeurs werden uitgerust. Een negen cilindermotor met een vermogen van 200 pk werd zelfs in de experimentele dubbele rotor helikopter "Florine II" gemonteerd. Hiermede werd in 1933 een wereldrecord qua vluchtduur gevestigd.
- In 1937 was ir. Alfred Renard met het prototype R35 van een driemotorig stratosferisch toestel, zeker voor wat Europa betreft, de uitvinder van de drukcabine voor het transport van een 20-tal passagiers.
- De prototypes van de jachtvliegtuigen R36, R37 en R38 werden quasi tezelfdertijd kort voor de tweede wereldoorlog parallel op punt gezet. De befaamde testpiloot Paul Burniat roemde de vliegeigenschappen en dito prestaties van de R38, die hij bij de beroemde Britse jagers Hurricane en Spitfire rangschikte.
- Tussen 1948 en 1955 kende de

- Le SR 7 fut la dernière réalisation aéronautique marquante d'Alfred Renard. Avion d'école et de voltige monoplane, il fut développé dès 1951 pour succéder à l'excellent biplan SV 4. Il fut aussi présenté dans le cadre d'un concours d'avion d'école en France où il fut proposé avec un choix de trois motorisations par la firme Farman sous le nom de « Monitor ». Fabriqué en Belgique en 1954, le SR 7B à moteur Cirrus Bombardier 180cv participa avec succès à de nombreux concours internationaux de voltige aérienne. En 1957, aux mains du Français Léon Biancotto, il fut détenteur du record du monde de durée de vol inversé.

Comme l'écrit le Baron André Jaumotte dans la Nouvelle Biographie Nationale (Académie Royale de Belgique – Volume 4 – 1997) :

« Comment ne pas rêver à ce qu'aurait pu être l'industrie aéronautique belge entre les deux guerres si Alfred Renard avait bénéficié d'un soutien déterminé des pouvoirs publics et des milieux financiers ? Il était trop modeste et, tout à sa passion technique de grand réalisateur, il n'a pas trouvé le complément qui eut pu acheminer l'entreprise vers la dimension qu'elle méritait. Aujourd'hui, l'industrie aéronautique n'est plus à la taille d'un petit pays, mais notre place aurait pu dépasser celle à laquelle se sont élevés les Pays-Bas, la Suède, la Suisse ».

BIBLIOGRAPHIE

- Alfred Renard – Un avion belge – Laboratoire Aérotechnique de Belgique (1923)
- André Hauet et Guy Roberty – Les avions Renard 1922/1970 – AELR (1996)
- Nouvelle Biographie Nationale (Volume 4) – Académie Royale de Belgique (1997)
- Alphonse Dumoulin – Les hélicoptères Florine 1920/1950 – FNAR/AELR (1999)
- Charles Mali – Les avions SABCA et associés (Prototypes et projets)- FNAR (2003)

Belgische Luchtmacht aan Stampe & Renard de constructie toe van 65 stuks van de voor scholing en kunstvliegen beroemde tweedekker SV-4. Voor zijn eigen behoeften bouwde Frankrijk, weliswaar met een andere motorisering, zelf ongeveer 900 exemplaren van het type SV-4.

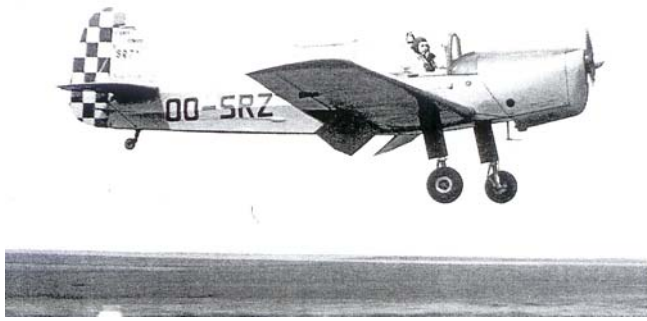
- De SR-7 betekende de laatste opmerkelijke luchtvaartverwezenlijking van ir. Alfred Renard. Het vanaf 1951 ontworpen toestel voor scholing en kunstvliegen was bedoeld om de fantastische tweedekker SV-4 te vervangen. Het werd tevens in het kader van een Frans concours voor eventuele aankoop van lesvliegtuigen voorgesteld. Door de firma Farman werd het toestel, met een keuze uit drie verschillende motoriseringen, onder de naam *Monitor* aangeboden.
- De in 1954 in België gebouwde SR-7B, uitgerust met een Cirrus-motor Bombardier van 180 pk, nam met succes deel aan verschillende internationale wedstrijden voor kunstvliegen. De Franse piloot Léon Biancotto vestigde in 1957 met de SR-7B zelfs het wereldrecord rugvliegen.

Wij kunnen slechts beamen wat Dhr André baron Jaumotte verklaart in de Nieuwe Nationale Biografie (Koninklijke Belgische Academie – Deel 4 – 1997) :

“Waarom niet dromen van wat de Belgische Luchtvaartindustrie tussen de beide Wereldoorlogen had kunnen zijn, indien ir. Alfred Renard op de vastberaden steun had kunnen rekenen van de officiële instanties enerzijds en van de financiële instellingen anderzijds. Ir. Alfred Renard echter was te bescheiden en als groot uitvinder helemaal in de ban van de techniek. Hij heeft het complement niet gevonden dat zijn bedrijf naar een verdiend niveau zou hebben opgetild. Vandaag staat de Belgische luchtvaartindustrie niet meer in verhouding tot ons kleine land. Hoe anders had dit kunnen zijn: ons land had zonder moeite ver boven Nederland, Zweden en Zwitserland gerangschikt kunnen staan.”

BIBLIOGRAFIE

- Alfred Renard – Un avion belge – Laboratoire Aérotechnique de Belgique (1923)



Développé dès 1951 pour succéder au SV 4bis, l'avion d'école et de voltige SR 7B fut la dernière réalisation aéronautique marquante d'Alfred Renard.

Het les- en kunstvluchttoestel SR-7B werd vanaf 1951 ontwikkeld als opvolger van de SV-4bis. Het was de laatste opvallende realisatie van ir. Alfred Renard.

- André Hauet et Guy Roberty – Les avions Renard 1922/1970 – AELR (1996)
- Nouvelle Biographie Nationale (Volume 4) – Académie Royale de Belgique (1997)
- Alphonse Dumoulin – Les hélicoptères Florine 1920/1950 – FNAR/AELR (1999)
- Charles Mali – Les avions SABCA et associés (Prototypes et projets)- FNAR (2003)

(Vertaling: Paul Buyse) ***

Your correct e-mail address, please !

Lors d'un envoi regroupé récent, plusieurs adresses E-mail nous sont revenues avec la mention: unable to deliver. Or ce genre de messages permet de contacter rapidement un grand nombre de membres.

Si votre nom figure dans la liste ci-dessous, voulez-vous bien envoyer un courriel (sans contenu mais intitulé *adresse*) à Wilfried Tersago (wilfried.tersago@pandora.be)?

Bien merci d'avance !

Na een recente, gegroepeerde verzending zijn verschillende e-mailadressen teruggekomen met de vermelding 'unable to deliver'. Zo een globale verzending laat nochtans toe om snel een groot aantal leden te bereiken.

Mocht uw naam in de lijst hieronder voorkomen, wil u dan een berichtje (zonder inhoud maar met als titel *adres*) sturen naar Wilfried Tersago (wilfried.tersago@pandora.be)?

Met dank bij voorbaat!

Serge Bodart
Charles Bousez
Claude Hayt
Camille Montaigne
Jacques Brisbois
André Taminiaux
Marc Vankeirsbilck
Piet Vermeir
Pierre Léonard
Sylvain Deweerdt
Mme Vve Paye
André Fromont
André Rasson

Philippe Deman
Gil Vandenbroeck-Gebh.
Willy Hofmans
Roger Debruyne
Jean-Pierre Schellekens
Jacques Debouvry
Nicolas Albos
Thierry Leroy
Henry Vanderveken
José Caulier
Michel Dillien
Robert Debatisse
Freddy Wiesmes

Jean-Pierre Gilson
Antoine Bonné
Herman Stessens
Frans-Hugo Boerewaart

Traditionsgemeinschaft

Alte Adler



Zoals beloofd volgt hierna een kort overzicht van onze niet zo bekende collega-organisatie uit Duitsland. We besteden vooral aandacht aan de verschillen met onze vereniging maar ook aan de punten van gelijkheid.

Verder ook nog wat weetjes die het vermelden waard zijn en ten slotte wat praktische gegevens. Zoals altijd kunnen we van elkaar nog wat leren...

De 'traditiegemeenschap' Alte Adler

De vereniging Alte Adler (oude adelaars) viert binnenkort zijn 75^e verjaardag. Ze telt 150 leden en 16 steunende leden, een aantal dat het bestuur normaal vindt. 10 jaar geleden waren er nog 175 leden, maar het bestuur vindt 150-175 ideaal. De leden zijn zowel op rust gestelde (militaire en burger)- vliegers als beroepslui uit de vliegerij: ingenieurs, wetenschappers, enz. Men kan echter niet zomaar toetreden op vertoon van een vliegcarrière; van belang is ook een zekere graad van verdienstelijkheid of belangrijkheid. Het oudste lid, Elly Beinhorn, werd in mei 1907 geboren, ze is dus 97.

De leden betalen wel een aanzienlijk hogere bijdrage dan wij: niet minder dan € 52 per jaar!

Daardoor heeft de penningmeester de beschikking over een budget van € 28.600, waarmee jaarlijks vier rondschrijvens van tien pagina's elk worden uitgegeven. Maar de Alte Adler reiken ook prijzen uit aan jongeren die beginnen aan vliegactiviteiten: zo zijn er de Hans-Schütz-Gedächtnispreis en de Ingrid-Blecher-Preis, die variëren tussen de € 500 en € 1.500.

Handig is daarbij dat het 'bureau' van de Alte Adler is ondergebracht bij de Deutsche Aeroclub op het vliegveld van Braunschweig. Op de luchtvaartbeurs AERO 2005 in Friedrichshafen in april jl. hadden de Alte Adler een stand bemand als trefpunt en tevens om hun zaak te promoten.

Op het vliegveld Schönhagen wordt dan weer het archief bewaard dat in handen is van Karl Kössler, geen onbekende naam in de Duitse luchtvaartgeschiedenis. Het archief omvat zo een 120 dossiers (!) die vanaf 1969 bijgehouden zijn; vóór die periode is het echter nogal fragmentarisch. Wat wij bij de Vieilles Tiges

Voici comme promis un petit aperçu de nos confrères allemands peu connus. Nous regarderons d'un peu plus près ce qui les différencie de nous mais nous verrons également les points communs.

Ensuite quelques petits détails intéressants, suivi de quelques données pratiques.

Comme à l'accoutumée, nous pouvons apprendre d'eux aussi...

La 'société des traditions' Alte Adler

L'association Alte Adler (vieux aigles) célébrera dans quelque temps son 75^{ème} anniversaire. Elle regroupe 150 membres et 16 membres adhérents, nombre que le conseil d'administration estime 'idéal'. Il ya dix ans, on comptait encore 175 membres alors que le conseil vise un total de 150-175. Les membres sont des pilotes retraités (civils aussi bien que militaires) ainsi que des professionnels de l'aviation: ingénieurs, chercheurs, etc. Une admission ayant comme base une carrière aéronautique ne suffit cependant pas, il faut avoir fait preuve d'une notoriété certaine et/ou avoir fait preuve d'un aspect 'pionnier'. Le membre le plus âgé s'appelle Elly Beinhorn: elle est née en mai 1907 et a donc 97 ans.

Les membres Alte Adler paient une cotisation nettement supérieure à la nôtre: 52 euros par an! Le trésorier dispose ainsi d'un budget de 28.600 euros, permettant de publier annuellement quatre circulaires d'une dizaine de pages chacune. Mais Alte Adler octroie également des bourses qu'ils distribuent à des jeunes au début d'une formation de vol à voile ou de pilote privé. Citons le prix Hans Schütz et le Ingrid-Blecher-Preis, dont les montants varient de 500 à 1.500 euros.

Le fait que les bureaux des Alte Adler se trouve auprès du Deutsche Aeroclub à l'aérodrome de Braunschweig signifie une facilité fort intéressante. Lors du salon aéronautique AERO 2005 à Friedrichshafen, l'association occupait un stand promotionnel, servant de point de rencontres et d'affiche.

Les archives sont gardées à l'aérodrome de Schönhagen par Karl Kössler, un nom bien connu dans l'histoire de l'aviation allemande. Il s'agit de 120 dossiers (!) gardés à jour à partir de 1969, la

echter niet kennen, is het toezenden van een fles Frankenwijn aan elk lid dat zijn zeventigste verjaardag viert... een initiatief dat daarna op elke 'ronde' verjaardag wordt herhaald!

De Traditions-gemeinschaft houdt twee jaarlijkse bijeenkomsten: een Adlertreff in het voorjaar -dit jaar in mei- en een Jahrestreffen, dit jaar in september in de omgeving van Kempten.

Achteraan elk bulletin vermelden we de naam van de voorzitter, Wolfgang Weinreich. Hij is 67 en een op rust gestelde Lufthansa-commandant en vloog nog op DC-10, waarbij hij vaak naar Brussel moest voor wat heerlijke flight simulator sessions. Hij is nu nog actief als zweeflieger.

De ondervoorzitter is Theo Rack, de penningmeester Fritz Fliegau. De erevoorzitter is Joachim Knappe

De internetsite van Alte Adler is te vinden op www.alteadler.de, waar u heel wat meer kan vernemen dan in dit korte artikel. Interessant vond ik hun pagina met 'links'.

Het e-mailadres is info@alteadler.de.

période antérieure étant plus 'fragmentaire'. Une initiative inconnue chez les Vieilles Tiges consiste à offrir une bouteille de vin Frankenwein lors du 70^{ième} anniversaire de chaque membre et ensuite à chaque fois lors d'un anniversaire 'rond' (75, 80, etc.) !

La Traditions-gemeinschaft tient deux réunions par an : un Adlertreff au printemps –cette année-ci en mai- et un Jahrestreffen, pour 2005 en septembre dans les environs de Kempten.

A la fin de chaque bulletin, nous mentionnons le nom du président, Wolfgang Weinreich. Il est commandant de bord retraité de la Lufthansa, où il vola encore sur DC-10 en passant régulièrement au simulateur de vol de la Sabena à Bruxelles. Il a 67 ans et vole encore comme pilote de planeur.

Le vice-président s'appelle Theo Rack, le trésorier est Fritz Fliegau. Le président d'honneur s'appelle Joachim Knappe.

Le site des Alte Adler www.alte.adler.de mérite une visite : vous y trouverez bien plus que dans ce petit aperçu. J'ai fortement apprécié les liens vers d'autres sites, les uns aussi intéressants que les autres, mais tous axés sur l'histoire de l'aviation.

L'adresse E-mail est la suivante : info@alteadler.de.

Le saviez-vous ?

Wist u dat ... ?

- Le 10 mai 2005, à Tournai, a été inauguré le "Jardin Roger Delannay", pilote aviateur abattu le 10 mai 1940, et créateur de la tête de Sioux, emblème du 15^{ème} Wing. (Communiqué par Bruno Delannay, Neveu de Roger).

Op 10 mei 2005 werd te Doornik de "Jardin Roger Delannay" ingehuldigd. Hij werd op 10 mei 1940 neergehaald en was de ontwerper van het Sioux-hoofd, het embleem van de 15^e Wing. (Meegedeeld door Bruno Delannay, neef van Roger).

- Le Tiger Moth OO-EVT, dont il est question à l'article 'Un brevet B à Saint-Hubert' dans notre bulletin 2/2005, existe encore, nous fait savoir Peter Kirschen. L'appareil se trouve au hangar des Sabena Old Timers, où il devrait rester encore un certain temps.

De Tiger Moth OO-EVT waarvan sprake in het artikel 'een B-Brevet te Saint-Hubert' in ons bulletin 2/2005, bestaat nog altijd. Het toestel bevindt zich nog voor lange tijd in de loods van de Sabena Old Timers. (Meegedeeld door Peter Kirschen).

- Marie-Christine Buyse-Libaert (épouse de notre membre Paul) a remis une nouvelle œuvre d'art à la Maison des Ailes, représentant un Lockheed F-104. Un petite réception, à laquelle ont assisté quelques anciens du '104', dont les Slivers, a marqué l'évènement.

Marie-Christine Buyse-Libaert (echtgenote van ons lid Paul) heeft een nieuw kunstwerk met de afbeelding van een Lockheed F-104, overhandigd aan het Huis der Vleugels. Een korte receptie waarop een aantal anciens van de '104' aanwezig waren, waaronder de Slivers, luisterde de gebeurtenis op.



RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur - Erevoorzitter

Léon BRANDERS

Membres du bureau - Leden van het bureau

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

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

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

(* = Fax incl.)

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

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



€ 0,75
10 ea: € 7,00



€ 0,25



€ 20,00



€ 1,00



Hoe kunt u deze artikelen kopen?

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

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

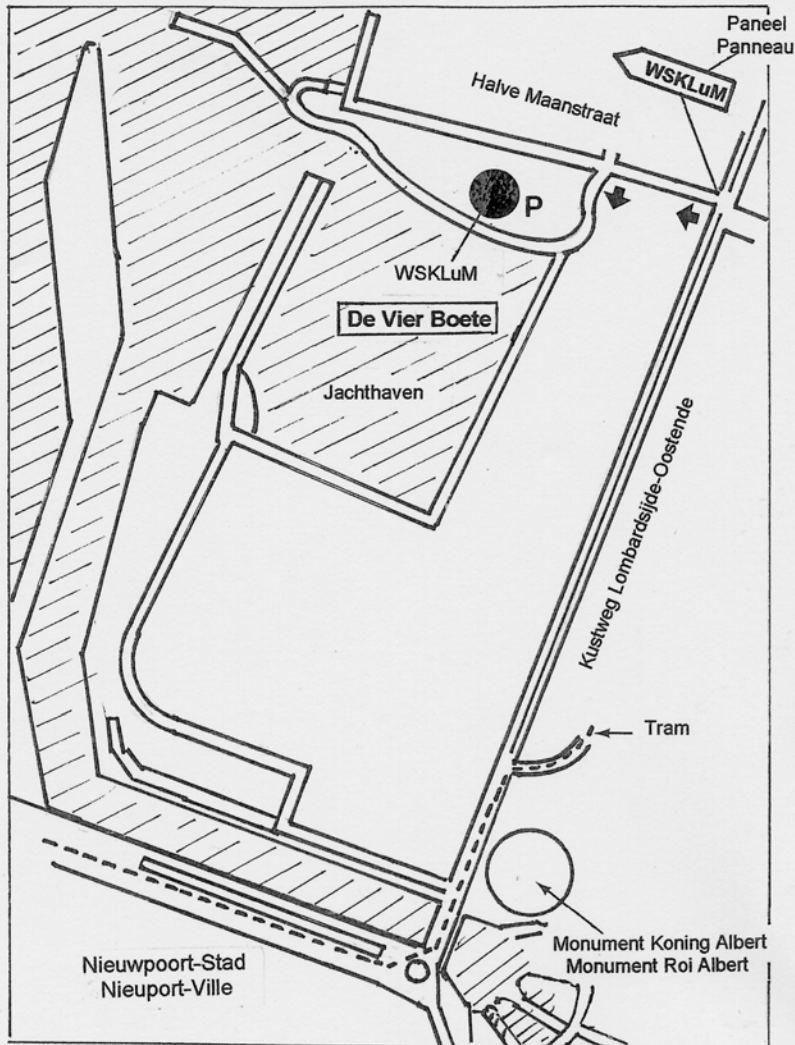
Comment vous procurer ces articles?

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

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

Toegang tot de Watersportkring van de Luchtmacht
Accès au Cercle Nautique de la Force Aérienne

« De Vier Boete »
Halve Maanstraat 2a
8620 Nieuwpoort
Tel : 058 23 34 33



- Te Nieuwpoort-Stad (Vissershaven), richting Lombardsijde-Bad nemen met het monument van Koning Albert op uw rechter kant.
- Tramlijn oversteken en Kustweg volgen voor ongeveer 1200 m.
- Links draaien aan het kruispunt en Halve Maanstraat volgen (Panneel WSKLuM aan de hoek van de straat).
- Eerste weg links tot aan de parking van de Vier Boete.

*

Voor diegenen die per trein komen via Oostende:

- Kustram Oostende-De Panne nemen.
- Tramhalte "Lombardsijde-Dorp". Ongeveer 35 minuten traject
- Kleitendijkstraat nemen en eerste straat rechts (Santhovenstraat)
- Kustweg oversteken en Halve Maanstraat nemen.
- Ongeveer 15 minuten te stapen.

- A Nieuport-Ville (Port de pêche), direction « Lombardsijde-Bad » (Monument du Roi Albert à votre droite).
- Traverser les lignes du tram et poursuivre votre route sur la Kustweg sur environ 1200m.
- Tourner à gauche au carrefour et emprunter la Halve Maanstraat (Panneau « WSKLuM » au coin de la rue)
- Première route à gauche et emprunter le parking du Vier Boete

*

Pour ceux qui viendraient en train via Ostende :

- Tram de la côte Ostende-De Panne.
- Arrêt à « Lombardsijde-Dorp ». Environ 35 minutes de trajet.
- Emprunter la Kleitendijkstraat et prendre la première rue à droite (Santhovenstraat).
- Traverser la Kustweg et emprunter la Halve Maanstraat.
- Environ 15 minutes de marche.

