



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

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 3-2008
29ste jaar – 29^{ième} année
juillet-août-septembre
juli-augustus-september
2008

In dit nummer:

- Het verhaal van een Lysander
- NIEUWE REEKS:
De geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België
- SR-71 Blackbird
- Leopold Heimes
- Nieuws van de vereniging

Dans ce numéro:

- Une histoire de Lysander
- NOUVELLE SÉRIE:
Histoire des techniques aéronautiques en Belgique
- Le SR-71 Blackbird
- Léopold Heimes
- Nouvelles de l'association



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

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

*
Site Web
www.vieillestiges.be

ooo

Conseil d'administration
Bestuursraad

Président - Voorzitter
Michel Mandl
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse
Dumoulin, Bob Feuillen
Jean-Pierre Herinckx, Jean Kamers,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart
Koninklijke Maatschappij
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

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

*
Website
www.vieillestiges.be

INHOUD VAN BULLETIN 3-2008

Van de redactie: woordje van de voorzitter
Nieuws van de vereniging
Agenda
Het verhaal van een Lysander
Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:
Inleiding
Deel I, hoofdstuk 1
Lockheed SR-71 Blackbird
Oproep Karin De Greeve
Nieuw erelid: Nadine Dumon-Antoine
Leopold Heimes
Woordje van de secretaris-generaal
Boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 3-2008

Rédactionnel : le mot du Président
Nouvelles de l'association
Agenda
Une histoire de Lysander
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:
Introduction
Partie I, chapitre 1
Lockheed SR-71 Blackbird
Appel Karin De Greeve
Nouveau membre d'honneur: Nadine Dumon-Antoine
Léopold Heimes
Le mot du secrétaire-général
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

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

*

Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

IBAN: BE23 2100 6199 6691
BIC: GEBABEBB

*

Secrétariat- Secretariaat

Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel: 02 2513310
E-mail: VTB.Secretary@gmail.com

Het volgende magazine verschijnt op 17 oktober

Le magazine suivant paraîtra le 17 octobre



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

14 mai 2008. La réunion mensuelle du conseil d'administration de notre association est prévue à Bierset à l'occasion de la visite des Vieilles Tiges au Wing Hélicoptère. Avant le départ de Leefdaal, j'ai juste le temps de réceptionner le journal (mon épouse a gagné un abonnement à un journal de grand tirage en participant à un concours télévisé!). En première page, une énorme photo de Justine Henin avec un seul titre : « Justine arrête ». Première réaction : grand étonnement. Ensuite, un sentiment d'incompréhension...cela ne se fait pas quand on est numéro UN ! Certainement pas à la veille de Roland Garros quand des centaines de supporters Belges vous y attendent. Et je ne parle même pas de sa non participation aux Jeux Olympiques...

« De quoi je me mêle » me direz-vous, car qui suis-je pour porter un tel jugement. Sans doute avez-vous raison. Le hasard veut que cette même journée, j'ai été submergé par des informations où à chaque fois ce sentiment d'incompréhension est revenu à la surface. Il en est déjà ainsi dès notre arrivée à Bierset. Peu après l'accueil officiel, nous rencontrons quelques anciens des « White Bisons », association de vétérans du 3^e Wing qui sont hébergés au sein du Wing Hélicoptère. Ils nous racontent qu'ils essaient d'obtenir un Mirage ou un F-84 de Temploux. Temploux ? Comment est-ce possible ? Ces appareils viennent d'être restaurés grâce à quelques fanas de l'aviation et le Mirage sert même de mémorial pour les pilotes décédés sur ce type d'avion. Apparemment, la propriétaire des installations veut se débarrasser des avions. Comment en est-on arrivé là ? Incompréhension ! Nous apprenons également que la nouvelle destination de ces appareils est déjà décidée. C'est ainsi que l'avion Mirage, notre mémorial, devrait partir prochainement pour la Pologne. Incompréhension !

(Après avoir pris contact avec les responsables du Musée, nous sommes en mesure de comprendre un peu mieux cette décision...)

Peu après, au cours de la réunion, j'apprends par notre

Beste vrienden vliegeniers,

14 mei 2008. De maandelijkse vergadering van de bestuursraad van onze vereniging vindt plaats in Bierset ter gelegenheid van het bezoek dat de Vieilles Tiges aan de Heli Wing brengen. Voor het vertrek uit Leefdaal, heb ik juist de tijd om de krant in te kijken (mijn echtgenote heeft een jaarabonnement gewonnen van een veelverkochte krant in Vlaanderen door in een bekend tv-programma mee te spelen!). Eerste blad, reuzefoto van Justine Henin met in koeien van letters: "Justine stopt". Eerste reactie, grote verbazing en onmiddellijk daarna een gevoel van onbegrip...Dat doe je niet als nummer ÉÉN! Zeker niet voor Roland Garros waar honderden Belgische supporters jou staan op te wachten. En dan spreken we nog niet over haar niet-deelname aan de Olympische Spelen...

“Schoenmaker blijft bij je leest”, zul je zeggen, want wie zijn wij om hier een oordeel te vellen. Misschien wel. Het toeval wil dat ik diezelfde dag overdonderd werd met informatie waar ik keer op keer datzelfde gevoel van onbegrip ondervond. Het begon al onmiddellijk bij onze aankomst in Bierset. Naast de officiële verwelkoming, ontmoeten we enkele anciens van de “White Bisons”, vereniging van veteranen van de 3^{de} Wing die onderdak gevonden hebben in de Heli Wing. Ze vertellen ons dat ze aan het “lobbyen” zijn om een Mirage of een F-84 van Temploux te krijgen. Hoezo Temploux? Die toestellen waren toch juist dankzij enkele luchtvaartfans weer gerestaureerd en de Mirage diende zelfs als een monument voor de omgekomen piloten op dit toestel. Blijkbaar wil de eigenares van het vliegveld deze vliegtuigen kwijt. Hoe is zoiets mogelijk? Onbegrijpelijk! We vernemen eveneens dat er al beslist is dat deze toestellen een nieuwe bestemming gekregen hebben. Zo zou onder andere ons Miragemonument naar Polen verstuurd worden. Onbegrijpelijk!

(Na contact genomen te hebben met de verantwoordelijken van het museum, kunnen we nu wel een beetje beter begrijpen waarom deze beslissing genomen werd...)

Even later tijdens de vergadering, verneem ik van onze

trésorier qui est également le président de l'AELR, que le SV-4 qui se trouvait dans le hall d'entrée à Zaventem a été enlevé... pour permettre de mieux visionner des panneaux publicitaires... Incompréhension!

Après la visite au Wing Héli, qui se déroula de façon parfaite à la grande satisfaction de tous les participants, nous avons eu l'occasion de visiter les installations des « White Bisons ». Ils ont récemment dû déménager et ont trouvé refuge dans les caves de l'ancien état-major du Wing. D'accord, nous étions habitués à opérer au départ de caves et de bunkers, mais de là à obliger une dizaine de volontaires qui se sont donnés pour mission de veiller sur les reliques de leur ancienne unité de travailler en sous-sol, on ne peut que le regretter. Nous osons espérer qu'il ne s'agit là que d'une mesure transitoire et qu'ils pourront disposer à l'avenir d'un espace permettant de valoriser leur impressionnante collection.

Je m'en voudrais de vous laisser sur des impressions plutôt négatives. Il nous reste heureusement suffisamment d'événements qui ne peuvent que réjouir tout fana de l'aviation.

À commencer avec le Fly In de Deurne de notre sympathique membre du Conseil d'Administration, Danny Cabooter. Une météo particulièrement clémente, un public nombreux et de larges reportages télévisés fort élogieux. Toutes nos félicitations.

Nous avons également pu nous réjouir de l'invitation lancée à un grand nombre d'anciens afin d'assister aux festivités organisées à l'occasion de la 1.000.000^{ème} heure Alpha Jet à Cazaux. Grâce à l'initiative du Lt Gen Van Caelenberge, commandant de la Composante aérienne, une centaine d'invités ont pu participer à cet événement et assister entre autres à la présentation 2008 de la Patrouille de France. Un vrai régal. Ils sont également annoncés aux journées de la Défense, fin juillet, à Florennes. À ne pas manquer.

Nous tenons également à mentionner le symposium qui s'est tenu à Gand à l'occasion du centenaire du premier vol effectué en Belgique, à l'initiative d'Henri Farman. Grâce à quelques connaisseurs de notre aviation naissante, ce riche passé aéronautique fut évoqué avec enthousiasme. Ici également, toutes nos félicitations pour cette heureuse initiative.

Comme annoncé précédemment, les Vieilles Tiges tiennent également à apporter leur contribution au centenaire du début de l'aviation en Belgique. Dans ce présent magazine, nous commençons sans plus tarder avec le premier chapitre de l'histoire de notre aviation. Je vous renvoie pour plus de détails, à l'introduction de cette large fresque aéronautique. Par ce travail, nous espérons vous faire découvrir ou redécouvrir, au travers de l'évolution technologique de l'aviation en Belgique, le rôle prépondérant joué par les nombreux acteurs de cette histoire. Ils méritent que l'on se souvienne de leur bravoure et passion pour le vol. Puisse les générations futures se rendre compte de l'importance que l'aviation a pu jouer, grâce à eux, dans l'histoire de notre pays.

penningmeester en tevens voorzitter AELR, dat de SV-4 die trots in de ingangshall in Zaventem pronkte, verwijderd werd...ten voordele van reclamepanelen...Onbegrijpelijk!

Na het bezoek aan de Heli Wing, dat op een voortreffelijke manier werd georganiseerd en waar alle deelnemers zeker van genoten hebben, kwamen we terecht in de installaties van de "White Bisons". Ze hebben onlangs moeten verhuizen en zijn nu gevestigd in de kelders van het vroegere stafgebouw van de eenheid. Akkoord, kelders en bunkers, dat waren we gewoon in operaties, maar dat het tiental, dat zich ontfermt over de relikwieën van hun vroegere eenheid het daglicht niet ziet, daar kunnen we toch weinig begrip voor tonen. Laten we hopen dat ze in de toekomst wat meer ruimte zullen krijgen om zo hun indrukwekkende verzameling beter te kunnen valoriseren.

Maar genoeg negatieve berichtgeving. Gelukkig zijn er ook heel wat positieve gebeurtenissen waar we ons als luchtvaartfanaten kunnen aan optrekken.

Om te beginnen, de prachtige Fly In in Deurne van ons sympathieke bestuurslid Danny Cabooter. Fantastisch weer dit jaar, veel volk en positieve, uitgebreide tv-verslagen van het gebeuren. Proficiat!

We konden ons ook verheugen over de uitnodiging die aan heel wat anciens verstuurd werd voor de viering van het 1.000.000^{ste} uur Alpha-Jet in Cazaux. Dankzij Lt Gen Van Caelenberge, commandant van de Luchtcomponent, konden een honderdtal genodigden dit evenement meemaken en o.a. getuige zijn van de eerste presentatie 2008 van de Patrouille de France. Een prachtig spektakel. Naar we vernomen hebben zullen ze ook eind juli, op de Defensiedagen in Florennes aanwezig zijn. Om niet te missen.

We wensen ook het symposium te vermelden dat in Gent georganiseerd werd ter gelegenheid van de honderdjarige verjaardag van de eerste vlucht boven België door Henri Farman. Dankzij enkele luchtvaartfanaten werden de eerste stappen van ons rijk luchtvaartverleden van onder het stof gehaald en in herinnering gebracht. Hier ook, proficiat voor dit lovenswaardige initiatief.

Zoals al eerder aangekondigd, wensen de Vieilles Tiges ook hun bijdrage te leveren om de viering van honderd jaar luchtvaart in België niet onopgemerkt te laten voorbijgaan. In het huidige magazine starten we dan ook met een eerste hoofdstuk van de geschiedenis van onze luchtvaart. U leest hier meer over in de inleiding van dit brede aeronautische fresco. Met dit werk hopen we u, doorheen de technologische evolutie van de luchtvaart in België, de baanbrekende rol te laten ontdekken of herontdekken, die de talloze acteurs van dit grootse avontuur hebben gespeeld. Ze verdienen het dat we ons hun bravoure en hun passie voor het vliegen indachtig zijn. Dat de komende generaties zich rekenschap geven van het belang dat de luchtvaart dankzij hen heeft kunnen spelen in de geschiedenis van ons land.

Michel Mandl



Mieux qu'une simple table reprenant leurs coordonnées personnelles, voici votre Conseil d'Administration au grand complet à l'issue du Conseil d'Administration du 9 avril dernier. Debout de G à D: Alphonse Dumoulin, Alex Peelaers, Guido Wuyts, Danny Cabooter, Jean-Pierre Herinckx, Bob Feuillen, Jean Kamers et Norbert Niels. Agenouillés: André Dillien, Hugo Cloeckart, Didier Waelkens, Michel Mandl, Bill Tersago et Paul Jourez.

Beter dan een droge tabel met de personalia, vind je hier de voltallige Raad van Bestuur, na afloop van de vergadering van 9 april jl. Staande van links naar rechts: Alphonse Dumoulin, Alex Peelaers, Guido Wuyts, Danny Cabooter, Jean-Pierre Herinckx, Bob Feuillen, Jean Kamers en Norbert Niels. Gekniel: André Dillien, Hugo Cloeckart, Didier Waelkens, Michel Mandl, Bill Tersago en Paul Jourez.



SONACA

Votre partenaire aérospatial de classe mondiale



PLEIADES



AIRBUS



EMBRAER



BOMBARDIER



DASSAULT 7X



GROB G180



A400M



B-HUNTER

VOTRE PARTENAIRE FIABLE POUR LE DEVELOPPEMENT ET LA FABRICATION DE STRUCTURES AERONAUTIQUES ET DE LEURS SYSTEMES ASSOCIES

www.sonaca.com

Sonaca S.A. • Route Nationale Cinq • B-6041 Gosselies • Tel. 32 71 25 51 11 • Fax 32 71 34 40 35



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Jean-Rodolphe WILLI (HEVT), le 26 avril. Il fut le Président de l'Association Suisse, similaire au Vieilles Tiges.

Ferdinand 'Fifi' VERPOORTEN, le 16 mai.

Gérard 'Micky' VERMANDER, le 10 juin. Micky fut administrateur de notre association jusqu'en 2001. Avant que notre magazine ne soit envoyé par l'imprimeur, Micky et son épouse ouvraient grand leur maison aux bénévoles des VTB pour y réaliser l'étiquetage, l'emballage et l'envoi des magazines.

Léon PHILIPPART, le 17 juin.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun bliken van medeleven aan.

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent aux familles des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Georges VAN BELLEGHEM
Morckhovenlei 22,
2140 Borgerhout
Tel/fax: 03 3221513 – gsm 0485 842085
E-mail: g.vanbelleghem@asa-be.com
Aanvaard als A
Parrains: D. Cabooter en S. De Weerd

Nadine PÂQUES
Drève de Champagne 9,
1190 Bruxelles
Tel/fax: 02 3321921 – GSM: 0478 455556
E-mail: n.paques@gmail.com
Admise A
Parrains: P. Jourez et R. Feuillen

Patrick de CATER
Rue du Petit Sart 13,
1390 GREZ-DOICEAU
Tél: 010 244075 – GSM: 0497 514254
E-mail: p.de.caters@tele2allin.be
Admis A
Parrains: M. Mandl & D. Waelkens

Claude BERTEAUX
Los Castillos N°61, Urban, El Macho
Puerto de la Duquesa

E-29692 Sabinillas, Manilva, Espagne
Tél/Fax: +34 952 892022
Admis VT
Parrains: A. Dillien & J. Michotte

Carl CHAUSSIER
Rue de Virelles 7,
6460 CHIMAY
Tél 060 213790 – Fax: 060 213606 – GSM: 0475 394711
E-mail: carlchaussier@yahoo.fr
Admis VT
Parrains: A. Dillien & L. Heimes

Charles GUEUNING (Renouvellement)
Venelle de la Réserve 12,
1301 BIERGES
Tél/fax: 010/226817 – GSM: 0476 271279
E-mail: charlesgueuning@skynet.be
Admis VT
Parrains: G. Wuyts & N. Niels

Jacques DREZE
Rue de Jeumont 4
6181 GOUY-LEZ-PIÉTON
GSM/ 0474 986517 – E-mail: jacdreze@voo.be
Admis VT
Parrains: J. Carpentier & J. Degey

13 AUGUSTUS 2008: samenkomst & lunch in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort

De Vierboete, Halve Maanstraat 2a, Nieuwe jachthaven, 8620 Nieuwpoort. Telefoon: 058 233433. Website: <http://www.wsklum.be>.

11.30 – 12.30 uur: aankomst, aperitief

12.30: all-in menu met kurr royal en hapjes, trio van garnalen, filet mignon met frietjes, champignonroomsaus, witloof en tomaten, ijstaart, koffie en aangepaste wijnen.

Prijs: € 40 per persoon, te storten op rekening van de VTB (zie pagina 2 van dit magazine).

Opgelet: inschrijven is betalen, er wordt geen strookje gevraagd. Denk er aan dat er maar **80** plaatsen beschikbaar zijn en dat u alleszins **voor 6 augustus** dient te betalen.

Wie met het openbaar vervoer komt, neemt de kusttram en stapt af aan halte 'Lombardzijde dorp'; vandaar is het nog tien minuutjes stappen.

Le 13 AOÛT 2008: réunion et lunch au Cercle Nautique de la Force Aérienne à Nieuport

(voir adresse et coordonnées ci-dessus)

11.30 – 12.30 heures : arrivée, apéritif

12.30 : menu tout compris avec kurr royal et amuse-bouches, trio de crevettes, filet mignon avec frites, sauce aux champignons, chicons et tomates, glaces, café et sélection de vins.

Prix : 40€ par personne, à virer au compte de l'association (voir page 2 de ce magazine).

Attention : s'inscrire = payer, il ne vous est pas demandé d'envoyer une confirmation écrite. Retenez qu'il n'y a que **80** places de disponibles et qu'il vous est demandé de bien vouloir régler le montant avant le **6 août**.

Si vous venez par transport en commun (le tram), descendez à l'arrêt 'Lombardzijde dorp'; il vous reste encore une dizaine de minutes à pied.




S.A.B.C.A.

Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques
Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht • B-1130 Brussel-Bruxelles
Tel. +32 (0)2 729 55 11 • Fax +32 (0)2 705 15 70 • e-mail: sabca.secr@sabca.be

w w w . s a b c a . c o m

AGENDA

MÉMORIAL CANADIEN DU TIGELOT DIMANCHE 31 AOÛT

10.30 heures: messe solennisée en l'église de Jalhay

Après la messe: déplacement en voiture au lieu-dit 'Tigelot', cérémonie au Mémorial Canadien
Repas amical au Brévent, route d'Oneux 77 à 4800 Verviers. Veuillez régler le paiement de 34 € p/p au
compte numéro 348-0133190-73 au nom du Mémorial Canadien du Tigelot et renvoyer le talon au verso
du feuillet d'adresse.

Date limite: le 25 août.

Informations supplémentaires auprès de monsieur Léon Boulet, téléphone 087 337840
(leon.boulet@skynet.be).

CANADEES GEDENKTEKEN LE TIGELOT ZONDAG 31 AUGUSTUS

10.30 uur: plechtige eucharistieviering in de kerk te Jalhay

Na de mis: verplaatsing met de wagen naar het gehucht 'Le Tigelot', plechtigheid aan het Canadese
gedenkteken

Vriendenlunch in de Brévent, route d'Oneux 77 te 4800 Verviers. Gelieve de betaling van € 34 p/p op
rekening nummer 348-0133190-73 van de Mémorial Canadien du Tigelot uit te voren en het strookje op
de keerzijde van het adresblad terug te sturen. Limietdatum: 25 augustus.

Verder inlichtingen bij de heer Léon Boulet, telefoon 087 337840 (leon.boulet@skynet.be).

MONUMENT POOLSE WING – SINT-DENIJS-WESTREM ZONDAG 21 SEPTEMBER

Samenkomst om 10 uur: Don Bosco, Kortrijksesteenweg. Daarna naar het Poolse monument aan de
Poolse winglaan, zo een 800 daar vandaan.

MONUMENT WING POLONAIS – SAINT-DENIS-WESTREM, LE DIMANCHE 21 SEPTEMBRE

Rassemblement à 10 heures à Don Bosco, chaussée de Courtrai. Ensuite déplacement au Monument
polonais, 800 mètres plus loin.

AIRMEN REMEMBRANCE DAY: PARC DU CINQUANTENAIRE, LE SAMEDI 18 OCTOBRE À 11 HEURES

AIRMEN REMEMBRANCE DAY: JUBELPARK, ZATERDAG 18 OKTOBER OM 11 UUR

UNE HISTOIRE DE LYSANDER



HET VERHAAL VAN EEN LYSANDER

Après son accident du 21 juillet 2001, le Lysander 'belge' est quasiment réparé.

Si l'Administration est d'accord pour un 'restricted permit to fly', son premier vol (d'essai) pourrait bien avoir lieu en septembre de cette année encore. Ce vol devrait ensuite permettre de recevoir le certificat définitif.

Pour plus d'infos: snot.tech@scarlet.be

Na zijn ongeval van 21 juli 2001 is de 'Belgische' Lysander nagenoeg hersteld.

Als de Administratie akkoord gaat om een 'restricted permit to fly' toe te kennen, dan kan de eerste (test)vlucht al plaatshebben in september van dit jaar. Die vlucht zou dan moeten toelaten om de definitieve licentie te krijgen.

Meer inlichtingen via snot.tech@scarlet.be

Dans la nuit du 16 au 17 novembre 1943, un avion de la RAF se présente au dessus du petit village de Périgné près de Niort avec mission d'atterrir dans une prairie et d'y débarquer l'agent secret Willy De Quin.^(*) Willy devra ensuite rejoindre Namur pour y remplir une mission préparatoire au débarquement de Normandie qui aura lieu six mois plus tard.

L'avion, un Westland Lysander, conçu pour décoller et atterrir sur de très courtes distances mais, par contre, mal équipé pour le vol de nuit, est néanmoins ce qu'il y a de mieux à la RAF pour ce travail. Son pilote, le Capitaine Robin Hooper, un as des as dans ce genre d'exercice, a bien l'intention de poser on fidèle MA-D dans cette prairie de Périgné.

Robin Hooper a quitté la base de Tangmere près de la côte sud de l'Angleterre vers 20 heures le soir du 16 novembre. Il a ensuite traversé la Manche puis la côte française entre Cherbourg et Le Havre en ayant bien soin de ne pas survoler l'une ou l'autre de ces villes car la défense antiaérienne allemande y est redoutable.

En gardant le cap au sud, il franchit la Loire entre Angers et Tours pour ensuite survoler Parthenay et enfin arriver à destination à Périgné. C'est simple, encore faut-il le faire la nuit.

In de nacht van 16 op 17 november 1943 verschijnt een vliegtuig van de RAF boven het dorpje Périgné bij Niort om er in een veld te landen en geheim agent Willy De Quin af te zetten.^(*) Willy moet dan naar Namen gaan om er een opdracht uit te voeren, in voorbereiding van de landing in Normandië, die zes maand later zou plaatshebben.

Het toestel is een Westland Lysander dat ontworpen is om op erg korte afstand te landen en op te stijgen. Voor nachtvliegen is het echter slecht uitgerust maar toch is het het beste wat de RAF voor dit soort werk heeft. Zijn piloot, kapitein kapitein Robin Hooper, is een aas in dit soort opdrachten. Hij is vast van plan zijn trouwe MA-D neer te zetten in dit veldje bij Périgné.

Die avond van 16 november is Robin Hooper rond 20 uur opgestegen van de basis Tangmere aan de Engelse zuidkust. Hij heeft dan het Kanaal overgestoken, dan de Franse kust tussen Cherbourg en LeHavre terwijl hij goed oplette geen van deze steden te overvliegen; de Duitse luchtverdediging was er immers geducht.

Nog altijd op een zuiderse koers steekt hij de Loire over tussen Angers en Tours, overvliegt vervolgens Parthenay en bereikt zo zijn bestemming Périgné.

De la prairie de Périgné, Jean De Praetere,^(*) le délégué au terrain est à la tête du comité de réception ; il envoie vers l'avion le signal lumineux convenu pour s'identifier. Après avoir reçu réponse de l'avion, Jean fait allumer les trois lampes torches qui indiqueront au pilote l'endroit exact où il devra poser les roues de son avion et la distance disponible à l'atterrissage.

Tout se passa comme à l'entraînement jusqu'à l'arrêt de l'avion, puis les choses se gâtèrent. Jean et son équipe avaient essayé en vain, toute cette journée du 16 novembre, de prévenir Londres que le terrain qu'ils avaient recommandé était devenu un véritable borborygme suite aux pluies torrentielles tombées toute la journée. Londres n'ayant pas intercepté le message, nos amis durent se résoudre à poursuivre le programme de réception convenu tout en espérant que les événements se passeront sans trop de problèmes.

Dès qu'il s'immobilisa, le Lysander se mit à enfoncer ses trois tonnes jusqu'aux essieux de ses roues dans une boue épaisse. Robin Hooper et Willy De Quin débarquèrent et après examen de la situation, Robin tenta de dégager son brave MA-D en donnant au maximum la puissance de son moteur pendant que l'équipe au sol poussa de toutes ses forces. Rien n'y fit et l'avion resta immobile.

Après plusieurs tentatives infructueuses, Robin suggéra de faire appel à l'aide des villageois qui ne se firent évidemment pas prier, l'occasion de montrer de quel côté vont les sympathies étant trop belle pour ne pas la manquer. Un fermier, Adolphe Fournier, réveilla même Fridolin et Julot, deux magnifiques bœufs qu'il attela aussitôt au train d'atterrissage du Lysander.

Le très britannique flegmatique Robin Hooper n'en croyait pas ses yeux. Tout ce monde affairé autour d'un avion au beau milieu d'une nuit de novembre en territoire occupé où chacun y allait de sa petite idée en donnant de la voix ! Comment les Allemands, cantonnés à deux kilomètres à peine, n'ont-ils rien entendu, Robin se le demande encore aujourd'hui. J'en aurai des choses à raconter à mes petits-enfants lorsque je serai vieux se fit-il remarquer en admirant ces valeureux villageois qui pataugeaient jusqu'aux chevilles dans cette boue afin de lui permettre de regagner l'Angleterre.

On parvint finalement à dégager le Lysander et à le sortir de son cloaque.

Tout le monde s'écarta, y compris Fridolin et Julot pour permettre à Robin de monter à bord et mettre son moteur en marche. Entretemps, l'avion s'était à nouveau enfoncé et une seconde tentative échoua tout aussi lamentablement, malgré les deux bœufs supplémentaires amenés entretemps par Adolphe Fournier. Robin dut se résoudre à l'évidence et décida de détruire son fidèle MA-D qui lui avait rendu tant de bons et loyaux services à la 161^{ème}.

Il perça le réservoir, et lorsque l'essence se fut répandue autour de l'avion, il demanda à Jean De Praetere d'y mettre le feu; lui-même en avait le pantalon imprégné et risquait de prendre feu avec son brave Lysander.

Eenvoudig maar je moet het wel 's nachts doen.

In het weiland bij Périgné heeft terreinverantwoordelijke Jean De Praetere^(*) de leiding van het ontvangstcomité; Hij stuurt het vliegtuig het als identificatie overeengekomen lichtsignaal. Na antwoord van het vliegtuig, laat Jean de drie zaklampen aansteken die de piloot de exacte plaats aangeven waar hij de wielen van zijn vliegtuig moet doen raken, maar ook de beschikbare landingafstand.

Totdat het vliegtuig stilstaat, gebeurt alles zoals tijdens de training, dan begint het fout te gaan. Die 16 november hadden Jean en zijn vrienden de ganse dag tevergeefs getracht om Londen te waarschuwen dat het veld dat ze hadden aanbevolen, een ware modderpoel was geworden, als gevolg van de stortregens van de voorbije dagen.

Londen had het bericht nooit ontvangen en onze vrienden moesten dan maar het overeengekomen ontvangstprogramma verder volgen, in de hoop dat alles zonder al te veel haperingen zou gebeuren.

Zodra hij stilstond, begon de Lysander met zijn drie ton tot aan zijn wielassen in de diepe modder weg te zinken. Robin Hooper en Willy De Quin stapten uit en na onderzoek van de situatie, zou Robin proberen om zijn trouwe MA-D vrij te krijgen door maximum motorvermogen te geven, terwijl de grondploeg uit alle kracht zou duwen. Het baatte niet en het vliegtuig bleef onbeweeglijk.

Na vele vruchteloze pogingen kwam Robin met de suggestie om de dorpsbewoners om hulp te vragen. Die lieten zich niet bidden, de kans was te mooi om nu eens te laten zien hoever de wederzijdse sympathie wel ging. Landbouwer Adolphe Fournier wekte zelfs Fridolin en Julot, twee prachtige ossen die hij onmiddellijk vastmaakte aan het landingsgestel van de Lysander.

De zeer Brits-flegmatieke Robin Hooper geloofde zijn ogen niet. Al die mensen druk in de weer rond een vliegtuig, 's nachts in november in bezet gebied waar iedereen luid zijn ideeën verkondigde. Hoe de Duitsers die op minder dan 2 km daarvandaan waren ingekwartierd, niets hebben gehoord, begrijpt Robin ook vandaag nog niet. Wat zal ik mijn kleinkinderen kunnen vertellen als ik oud ben, merkte hij op bij het zien van al die dappere dorpsbewoners die tot aan hun enkels in de modder ploeterden, om hem toe te laten Engeland opnieuw te kunnen bereiken.

Uiteindelijk slaagde men er in de Lysander uit de modder te krijgen.

Iedereen ging opzij, ook Fridolin en Julot, om Robin aan boord te laten stappen en de motor te starten. Ondertussen was het vliegtuig opnieuw weggezakt en ook een tweede poging mislukte jammerlijk, ondanks de twee extra-buffels die Adolphe Fournier intussen had laten brengen. Robin moest zich bij de situatie neerleggen en besloot zijn trouwe MA-D te vernietigen, het toestel dat hem bij het 161^{ste} zoveel trouwe diensten had geleverd.

Hij stak de tanks lek en toen de benzine rond het vliegtuig was gelopen, vroeg hij Jean De Praetere er het

Avant de prendre place dans la vieille Citroën des Ponts et Chaussées mise à la disposition de Louis Michaud, mais pour d'autres raisons que de promener des résistants français, belges ou pilotes anglais, Robin s'en alla dire quelques mots aux villageois pour les remercier et leur conseiller de dire aux Allemands qu'ils furent contraints d'aider les Anglais sous la menace de leurs armes.

Le lendemain, l'autorité occupante prit la chose très au sérieux, mais seulement après que Louis Michaud eut pris soin de mettre tout son monde à l'abri de ses convoitises. Les Allemands ratissèrent la région dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres, patrouillant jour et nuit sur les routes et surveillant toutes les gares et lieux publics. Ils fouillèrent minutieusement l'aire d'atterrissage ainsi que chaque buisson aux alentours dans l'espoir d'y découvrir le moindre indice qui les mèneraient à la capture de nos sympathiques malfrats. Ils vinrent récupérer les restes calcinés du Lysander et leur camion s'embourba à son tour pour le plus grand plaisir et sans l'aide cette fois de nos héros villageois de la veille pour l'en sortir.

Les anecdotes racontées aux Allemands sur cette nuit tumultueuse par les villageois sont nombreuses et toutes plus extravagantes les unes que les autres.

Un des habitants de Périgné qui avait perdu sa pipe sur l'aire d'atterrissage se la lui vit rendue par l'officier de Gendarmerie qui accompagnait les Allemands alors qu'il venait de jurer ses grands Dieux qu'il n'avait rien vu ni entendu de cette invraisemblable histoire d'avion dans une prairie.

Une chose est certaine, ce n'est pas encore en 1988 que l'héroïque histoire du village de Périgné est sur le point d'être oubliée par ses habitants.

Si vous passez par là, faites en l'expérience en questionnant les habitants, vous en apprendrez d'autres sur cette nuit mémorable.

(*) *Résistants Belges*

Bob Winterhalter (†)

vuur aan te steken; zijn broek was immers doordrenkt en hij riskeerde zelf met trouwe Lysander ten onder te gaan.

Robin nam plaats in de oude Citroën die Bruggen & Wegen ter beschikking had gesteld van Michaud. Niet om de Franse en Belgische weerstanders en Engelse of Belgische piloten wandelen te sturen, maar om andere redenen ging hij echter eerst de dorpelingen bedanken; hij raadde hen ook aan om aan de Duitsers te vertellen dat ze verplicht werden de Engelsen te helpen, onder bedreiging van hun wapens.

's Anderendaags nam de bezetter de zaak zeer ernstig, maar alleen nadat Louis Michaud ervoor had gezorgd iedereen veilig te stellen tegen hun inhalignheid. De Duitsers kamden de streek in een straal van tientallen kilometer uit en patrouilleerden dag en nacht langs de weg, terwijl ze stations en openbare plaatsen in het oog hielden. Ze fouilleerden grondig de landingsplaats en elke struik errond, in de hoop er ook maar de kleinste aanwijzing te vinden die hen tot de aanhouding zou leiden van onze sympathieke boeven.

Ze kwamen de verkoelde resten van de Lysander oppikken maar hun vrachtwagen reed vast in de modder, zeer tot genoegen van, maar dit keer zonder de hulp van onze dorpsheelden van de vorige dag.

De anekdotes over die bewogen nacht zoals de dorpelingen ze aan de Duitsers vertelden, zijn talrijk en de ene al extravaganter dan de andere.

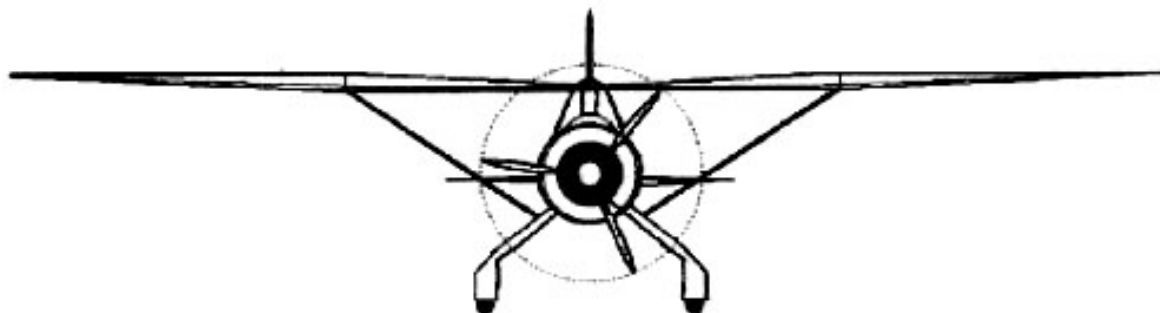
Een van de bewoners van Périgné, die zijn pijp op de landingsplaats was kwijtgeraakt, kreeg ze terug van de Gendarmerie-officier die de Duitsers had vergezeld, terwijl de man bij hoog en bij laag had gezworen niets gehoord of gezien te hebben van dat onwaarschijnlijke verhaal van een vliegtuig in een veld.

Een ding is zeker: het is nog niet vandaag dat het heroïsche verhaal van het dorp Périgné door zijn bewoners zal vergeten worden.

Mocht je er langskomen, bevrage dan de bewoners: je zult er nog meer vernemen over die gedenkwaardige nacht.

(*) *Belgische weerstanders*

Bob Winterhalter (†)
Vertaling: Bill Tersago



Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België

Introduction à « une certaine histoire de la technique aéronautique en Belgique ».

En tant qu'association de vétérans de l'aviation civile et militaire, nous avons pensé qu'il serait utile, à l'occasion du centenaire de notre aviation en Belgique, de présenter à nos membres et aux amateurs d'aviation (par le biais de notre site), une large fresque de notre histoire aéronautique. Un nombre important de brochures et de livres ont bien sûr déjà été consacrés à ce sujet. De nombreuses revues d'aviation ont couvert l'évolution du plus lourd que l'air à différentes époques de son histoire. Nous pensons toutefois innover en ce sens que notre recherche a plus spécialement été axée sur les apports belges dans les différents domaines technologiques de l'aviation. Nous avons essayé de situer cette évolution dans le contexte des progrès réalisés dans le monde de l'aviation en général.

Notre objectif n'est toutefois pas de produire un travail exhaustif qui reprendrait tout ce qui a pu se réaliser dans le domaine des réalisations aéronautiques. Il nous a donc fallu faire des choix pour essayer de trouver le fil conducteur d'un récit que nous espérons cohérent.

Ce travail a pu être réalisé grâce à la coopération d'un très grand nombre de collaborateurs et à l'autorisation qu'ils ont bien voulu nous donner pour pouvoir exploiter les informations dont ils disposaient. Nous tenons à les en remercier très chaleureusement.

Nous tenons également tout particulièrement à remercier nos correcteurs et nos traducteurs qui ont accompli un énorme travail de relecture/traduction tant en matière de forme que de fond.

Venons-en au sujet proprement dit.

Cet historique est articulé autour de cinq grands axes.

Une première partie est consacrée aux origines de l'aviation en Belgique jusqu'à la 1^{re} Guerre Mondiale. Une deuxième partie va décrire l'évolution de l'avion dans son utilisation comme engin de combat (avion de chasse et de bombardement). Une troisième partie couvrira la mission d'observation et de reconnaissance tandis que la quatrième partie se concentrera sur les particularités du vol vertical. Enfin, une dernière partie abordera l'histoire de l'industrie aéronautique et des entreprises d'exploitation.

Inleiding tot « een bepaalde geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België »

We zijn een vereniging van oudgedienden uit de militaire en civiele luchtvaart. Nu we de honderdste verjaardag vierten van de luchtvaart in België, vonden we het interessant om onze leden en (via onze website) alle luchtvaartliefhebbers een ruim overzicht te bieden van onze luchtvaartgeschiedenis. Natuurlijk bestaan er over dit onderwerp al heel wat brochures en boeken. In talloze luchtvaarttijdschriften worden de 'zwaarder-dan-lucht' beschreven in de verschillende periodes van hun bestaan. We dachten echter een nieuwe benadering te hebben door dieper in te gaan op de Belgische inbreng in de verschillende domeinen van de luchtvaarttechnologie. Daarom hebben we getracht die ontwikkeling te plaatsen binnen de context van de vorderingen in de algemene luchtvaartwereld.

Het is echter onze bedoeling niet geweest om een compleet werk te realiseren, waarin alles zou staan wat op het vlak van de verwezenlijkingen in de luchtvaart gepresteerd werd. We moesten dus keuzes maken om een leidraad te vinden voor een –hopelijk– samenhangend verhaal.

Dit werk is tot stand gekomen dankzij de medewerking van een zeer groot aantal medewerkers en de toestemming die ze hebben willen geven om hun inlichtingen te gebruiken. We wensen hen hier daarvoor van harte te bedanken.

We willen ook in het bijzonder de verbeteraars en vertalers danken die een reusachtige opdracht hebben vervuld in het herlezen en vertalen, zowel naar vorm als naar inhoud.

Bekijken we even het onderwerp zelf.

Deze geschiedenis draait om vijf grote assen.

Een eerste deel is gewijd aan de oorsprong van de luchtvaart in België tot aan de Eerste Wereldoorlog. Een tweede deel beschrijft de ontwikkeling van de luchtvaart in zijn aanwending als gevechtstuig (jacht- en bombardementsvliegtuig). Een derde deel verhaalt de waarnemings- en verkenningsopdrachten, terwijl het vierde meer aandacht besteedt aan de bijzonderheden van het verticaal vliegen. Een laatste deel behandelt ten slotte de geschiedenis van de luchtvaartindustrie en de

Ci-après, nous vous faisons découvrir le contenu de la première partie (Sommaire).

Concrètement, cela signifie qu'à raison d'un ou deux chapitres par magazine, nous en avons pour quelques années de publication...

Le présent magazine débute donc avec le premier chapitre intitulé : « Du plus léger que l'air au plus lourd que l'air ».

Nous vous en souhaitons bonne lecture.

N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires, car il s'agit d'un travail « open ended », surtout en ce qui concerne la publication sur le site.

Emem

Sommaire

Partie I: Des origines à la 1^{re} Guerre Mondiale

Chapitre 1 : Du « plus léger que l'air » au « plus lourd que l'air »

Les « plus légers que l'air »

Utilisation militaire des aérostats

Les précurseurs européens et leurs drôles de machines

Les premiers engins des précurseurs belges

Synthèse

Chapitre 2 : De Kitty Hawk au premier grand meeting aérien

Des essais en planeur au premier vol à Kitty Hawk

La France, berceau de l'aviation en Europe

Glenn Curtiss, pilote et avionneur, rival des frères Wright

La Grande Semaine d'Aviation de Champagne

Chapitre 3 : Pierre de Caters, l'incontestable numéro un

Pierre de Caters découvre l'aviation

Les premiers appareils et vols du baron

Pierre de Caters et la première entreprise de construction aéronautique

L'homme d'affaires et l'ambassadeur de l'aviation belge

Chapitre 4 : Les autres pionniers

Daniel Kinet

Arthur Duray

Jan Olieslagers, le pionnier hors catégorie

Le Chevalier Jules de Laminne

Hélène Dutrieu, une grande dame de l'aviation

Chapitre 5 : Les explorateurs

Charles van den Born et les premiers vols en Asie

Joseph Christiaens vole en Afrique du Sud

Des Belges au Congo

Victor de Jonckheere aux États-Unis

Géo Mesdagh, pilote de démonstration au Canada et aux États-Unis

Chapitre 6 : Les avionneurs belges

Les frères Tips, premiers concepteurs belges d'avions

Alfred Lanser

Émile Allard et Léon de Brouckère

exploitatiefirma's.

We laten u hierna kennismaken met de inhoud van het eerste deel (in samenvatting).

Dit betekent concreet dat we a rato van één of twee hoofdstukken per magazine, we een aantal jaren aan de publicatie zullen moeten besteden...

Dit magazine vangt dus aan met het eerste hoofdstuk: «Van 'lichter' naar 'zwaarder' dan de lucht».

We wensen u veel leesplezier.

Aarzel niet om ons uw commentaar te geven, het gaat immers om een «open ended»-werk, vooral dan voor de publicatie op onze site.

Emem

Samenvatting

Deel I: Van de oorsprong tot aan de Eerste Wereldoorlog

Hoofdstuk 1: Van 'lichter' naar 'zwaarder' dan de lucht

De "lichter dan lucht"

Militaire toepassing van de luchtschepen

De Europese voolopers met hun rare machines

De eerste tuigen van de Belgische voortrekkers

Synthese

Hoofdstuk 2: Van Kitty Hawk naar de eerste grote luchtvaartmeeting

Van proeven met zwevers tot de eerste vlucht in Kitty Hawk

Frankrijk, bakermat van de luchtvaart in Europa

Glenn Curtiss, piloot en pionier, rivaal van de gebroeder Wright

De Grote Luchtvaartweek in Champagne

Hoofdstuk 3: Pierre de Caters, de onbetwistbare nummer een

Pierre de Caters ontdekt de luchtvaart

De eerste toestellen en vluchten van de baron

Pierre de Caters en de eerste onderneming voor luchtvaartconstructie

De zakenman en ambassadeur van de Belgische luchtvaart

Hoofdstuk 4: De andere pionniers

Daniel Kinet

Arthur Duray

Jan Olieslagers, pionier buiten categorie

Ridder Jules de Laminne

Hélène Dutrieu, een grote dame in de luchtvaart

Hoofdstuk 5: De verkenners

Charles van den Born en de eerste vluchten in Azië

Joseph Christiaens vliegt in Zuid-Afrika

Belgen in Congo

Victor de Jonckheere in de Verenigde Staten

Géo Mesdagh, demonstratiepiloot in Canada en de Verenigde Staten

Hoofdstuk 6: De Belgische vliegtuigbouwers

De gebroeders Tips, eerste Belgische ontwerpers van

Maurice Franchomme
César Battaille

Chapitre 7 : Quelques concepts sans lendemain

Walther Bulot et Eugène Debongnie
Nicolas Boel
Albert Van den Plas
Pierre Eich
Léopold Bothy
Le « Vénus » d'Édouard Roofthoof
Le Mistral de Léopold Arnal
Le monoplan à ailes basculantes de Jean Batenburg
« L'aéroplane Hope »
Les aéroplanes Mellander

Chapitre 8 : Naissance de l'aviation militaire

L'aviation militaire et ses débuts en Europe
Les premiers aviateurs militaires belges
Georges Nélis, pionnier et fondateur de l'aviation militaire
Création de la Compagnie des Aviateurs

Résumé

vliegtuigen
Alfred Lanser
Émile Allard en Léon de Brouckère
Maurice Franchomme
César Battaille

Hoofdstuk 7: Enkele concepten zonder toekomst

Walther Bulot en Eugène Debongnie
Nicolas Boel
Albert Van den Plas
Pierre Eich
Leopold Bothy
De "Venus" van Edouard Roofthoof
De Mistral van Leopold Arnal
De eendekker met kantelvleugels van Jean Batenburg
"de Hope vliegtuig"
De Mellander-vliegtuigen

Hoofdstuk 8: Opkomst van het militair vliegwezen

Het militair vliegwezen en zijn prille begin in Europa
De eerste Belgische militaire vliegers
Georges Nelis, pionier en stichter van het militaire vliegwezen
Oprichting van de Compagnie van Vliegers

Resumé



 **brussels airlines**
flying your way

Chapitre 1 :

Du « plus léger que l'air » au « plus lourd que l'air »

L'aviation voit le jour grâce aux aéronautes. L'Armée belge se dote d'un « Service de Ballons Captifs » à partir de 1887. À côté d'illustres précurseurs tels que Cayley en Angleterre, Le Bris, du Temple, Ader et Ferber en France et Lilienthal en Allemagne, quelques Belges participent à cette étonnante aventure qu'est la naissance de l'aéroplane.

Le présent travail a pour objectif de décrire, d'un point de vue technique, l'histoire des « plus lourds que l'air », les avions, les hélicoptères, les drones qui tous « volent », par opposition aux « plus légers que l'air », les ballons, aérostats et autres dirigeables qui eux « flottent ». L'histoire de ces derniers, dans les domaines militaire, commercial, scientifique et sportif, déborde donc du cadre du présent ouvrage. Il est toutefois utile de rappeler que le ballon fut pendant de longues années l'unique moyen de s'élever dans les airs et que plus spécialement en Belgique, les aérostats eurent leurs fervents défenseurs.

Les « plus légers que l'air »

La fabuleuse histoire de l'aviation a débuté, en France, en 1783, avec les frères Montgolfier. Ils sont les premiers à mettre en pratique les théories développées, quelque 2.000 ans plus tôt par le mathématicien grec Archimède, dans son « Traité sur les corps flottants ». Suivant ces théories, un ballon ou tout autre objet doit pouvoir s'élever jusqu'à ce que son poids équilibre celui de l'air environnant.

Joseph Montgolfier, homme cultivé et esprit pratique, a eu connaissance de la découverte faite en 1766 d'un fluide quatorze fois plus léger que l'air. En 1783, ce fluide reçoit le nom d'hydrogène.

Toutefois, le 5 juin 1783, c'est un ballon sans nacelle, gonflé à l'aide d'un grand feu de bois qui s'élève d'Annonay pour atteindre près de 2.000 mètres sous les regards médusés des spectateurs.

Pour les frères Montgolfier, c'est la célébrité : l'aéronautique et l'art de la navigation aérienne sont nés.

Le 21 novembre 1783, c'est au château de la Muette près de Paris, qu'a lieu la première ascension humaine en ballon. À son bord : Jean-François Pilâtre de Rozier et François Laurent, marquis d'Arlandes.

Dix jours plus tard, le 2 décembre, le physicien Jacques Charles et les frères Robert effectuent le premier vol à bord d'un ballon à hydrogène.

Le 19 janvier 1784, le Prince Charles de Ligne a l'honneur d'être le premier passager de la future Belgique à s'élever dans les airs. Pour ce vol mémorable, il est accompagné par Pilâtre de Rozier et Joseph Montgolfier.

*Pilâtre de Rozier : premier vol au-dessus de Paris
Pilâtre de Rozier: eerste vlucht boven Parijs.*

Parmi les premiers aéronautes belges, il faut sans aucun doute citer le docteur Van Hecke, fondateur dès 1846 d'une « Société Générale de navigation Aérienne ». Contrairement aux aéronautes de son temps qui préfèrent esquiver les courants aériens, Van Hecke estime qu'il vaut mieux s'en servir. Afin de pouvoir profiter de ces courants, il réalise une nacelle munie d'hélices actionnées à la main, pouvant procurer une force ascendante ou descendante de cinquante à cent kilos. Le 25 septembre 1847, le docteur Van Hecke expérimente avec succès son aérostat à Bruxelles. En l'espace de dix à douze minutes, le ballon a atteint la hauteur de 1.100 mètres. Ces expériences, bien qu'intéressantes, resteront toutefois sans lendemain. Faute de soutien financier, le docteur Van Hecke, ruiné, abandonnera ses expérimentations d'aéronaute.

Quelques années plus tard, on parle à nouveau d'un Belge dans le milieu des aéronautes. Vincent De Groof essayera vainement de faire planer un engin de sa conception appelé « ornithoptère »¹ qui s'apparente en quelque sorte à un parachute ascensionnel. Ce doux rêveur, se tuera à Londres, le 9 juillet 1874, lors d'un largage au départ d'un ballon. Comme quelques autres enthousiastes de la première heure, il paye très cher son ardent désir de voler.



¹ L'ornithoptère est une machine construite par l'homme pour voler en battant des ailes. Léonard de Vinci est le premier à avoir essayé de développer un tel engin.

Utilisation militaire des aérostats.

La première utilisation militaire des aérostats date de la fin du 18^e siècle. Grâce à un ballon captif, l'État-Major français obtient de précieux renseignements sur le mouvement des troupes autrichiennes près de Maubeuge. Lors de la bataille de Fleurus, remportée par le Général Jourdan, les ballons captifs démontrent une fois de plus toute leur utilité. Il en sera de même lors des sièges de Bonn et Coblenze. En 1799, Napoléon décide toutefois de dissoudre les compagnies d'aérostats, trouvant les ballons et leur déplacement trop encombrants.

Lors de la guerre de 1870, les aérostats refont surface, plus spécialement lors du siège de Paris. Les ballons captifs sphériques seront encore utilisés au cours des campagnes du Tonkin en 1884, de Chine en 1900 et du Maroc en 1907.

En Belgique, la création au sein de l'Armée belge, d'un « Service de Ballons Captifs » rattaché à la « Compagnie d'Ouvriers du Génie » de la place forte d'Anvers, remonte à 1887. À ses débuts, la Compagnie possède un matériel aérostatique fort restreint composé d'un ballon sphérique de 500 m³ et d'une voiture-treuil destinée à ramener l'aérostat au sol. Avec le temps, le matériel s'est sensiblement amélioré. Les ballons possèdent des enveloppes de 1.000 m³ et sont gonflés à l'hydrogène² ou au gaz d'éclairage. En 1899, la Compagnie est transférée à la plaine de Wilrijk.

En 1904, elle change d'appellation et devient la Compagnie d'Ouvriers et d'Aérostats. Cette même année, un nouveau type de ballon est acheté en Allemagne. Cet aérostat d'une grande stabilité porte le nom de « Drachen ». En 1906, l'unité participe aux grandes manœuvres annuelles et pour la première fois le Drachen est utilisé comme plate-forme d'observation au profit de l'État-Major.

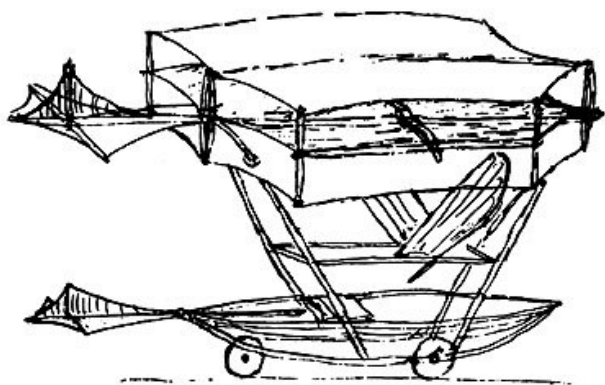
L'histoire de la Compagnie sera poursuivie, lorsqu'il sera question, en 1910, de lui adjoindre les premiers « plus lourds que l'air ».

Les précurseurs européens et leurs drôles de machines

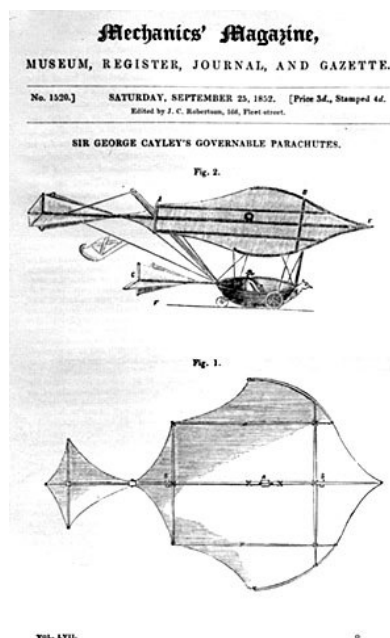
Le désir de voler, écrit Wilbur Wright, « est une idée léguée par nos ancêtres ; avec quelle envie nos lointains prédécesseurs [...] devaient-ils contempler l'oiseau rapide qui se laisse porter par l'air sur l'espace infini des cieux. »

À l'aube du 20^e siècle, aux États-Unis, les frères Wright mènent une lutte acharnée et difficile pour la conquête de ces espaces infinis. Avant eux, d'autres inventeurs ont vainement essayé de percer le mystère du vol.

En Angleterre, Sir George Cayley (1773-1857) énonce les principes de base du vol du plus lourd que l'air dans un ouvrage intitulé « De la navigation aérienne ». Cayley construit différents planeurs dont deux croquis figurent ci-après. En 1848 et 1853, ces premiers planeurs parviennent à « glisser » dans l'air au départ d'une colline³. Si les machines de Cayley ne résistent pas au temps, en revanche son influence est considérable, et on le saluera plus tard comme la figure dominante des débuts de l'aviation.



*Croquis du premier planeur de 1848
Schets van de eerste zwever uit 1848*



*Modèle qui volera en 1853
Model dat in 1853 zal vliegen*

² Le physicien français Lavoisier a inventé le procédé de fabrication d'hydrogène en décomposant la vapeur d'eau par contact avec de la limaille de fer portée au rouge.

³ Le planeur de 1848 a effectué un vol avec un gamin de 10 ans à bord. Le modèle de 1853 a volé avec le cocher de Cayley. Après ce vol mémorable, ce cocher, dont l'histoire n'a pas retenu le nom, a quitté son patron estimant qu'il n'avait pas été engagé pour monter à bord de planeurs.

En France, plusieurs officiers de marine s'intéressent au plus lourd que l'air et font, à quelques années d'intervalle, des découvertes complémentaires en ce qui concerne l'ébauche de certains principes aérodynamiques.

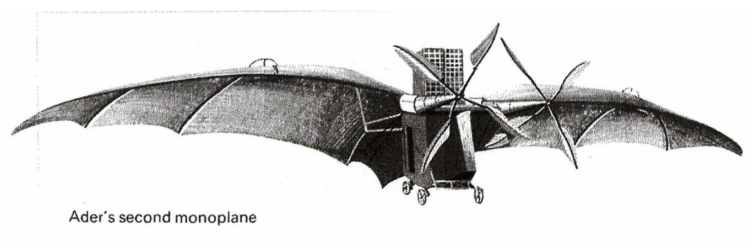
Le Breton, Jean-Marie Le Bris est le premier à tenter un envol d'une certaine hauteur, à bord d'un planeur de sa conception qu'il a dénommé Albatros. Ce planeur a la forme d'une barque munie d'ailerons mobiles. Il essaya en vain de le faire décoller avec la seule force du vent. Cela se passe à Brest, au Polygone de la Marine, en octobre 1868. Malheureusement, lors d'une tentative, l'engin est détruit, mais Le Bris n'était pas à bord. Manquant de soutien financier, il ne poursuit pas ses expériences. Du brevet qu'il a déjà introduit en 1857, on peut conclure, qu'il a compris le rôle de l'angle d'attaque des ailes, face au vent relatif. En changeant cet angle⁴, Le Bris modifie la portance des ailes et espère pouvoir ainsi faire monter ou descendre l'engin. Sur la dernière version de l'Albatros, il a perfectionné le système par l'ajout d'une queue et la centralisation des commandes vers des leviers verticaux, préfigurant ainsi le futur manche à balai⁵. De même, le précurseur a prévu un système de masses à l'intérieur de la carlingue de son engin pour faire varier le centrage. Les photographies de ces engins sont des témoignages presque émouvants des premiers pas effectués par les précurseurs de l'aviation.

D'autres pionniers bretons partagent cette passion pour les aéroplanes : il s'agit notamment des deux frères du Temple, Félix et Louis et d'Eugène Béléguic, tous officiers de marine. Tout comme Le Bris, ils se font les défenseurs du plus lourd que l'air. Dès 1860, ils expliquent qu'on peut sans doute remplacer le câble de traction d'un cerf-volant par un moteur et une hélice.

En 1874, Félix du Temple, conçoit le premier aéroplane à moteur qui ait effectivement décollé au départ d'un plan incliné. La machine de du Temple ne peut se maintenir en l'air que quelques instants. L'appareil, propulsé par un moteur à vapeur qui entraîne une hélice de traction, comporte des ailes dirigées vers l'avant, un empennage et un gouvernail de direction ainsi qu'un train d'atterrissage escamotable.

Le 9 octobre 1890, Clément Ader (1841-1925), l'une des figures controversées de l'histoire de l'aviation, surprend en effectuant un bond de 50 m à bord de son « Éole » équipé d'un moteur à vapeur. Ader est le premier à parler d'« avion », dérivé du latin « avis » (oiseau)⁶, pour qualifier ses engins plus lourds que l'air.

Par la suite, Ader développe un bimoteur « Avion 3 ». Mais selon les observateurs officiels – c'est là l'objet de la controverse – Ader ne parviendra jamais à faire voler son Avion 3, ce qu'il a toujours contesté.

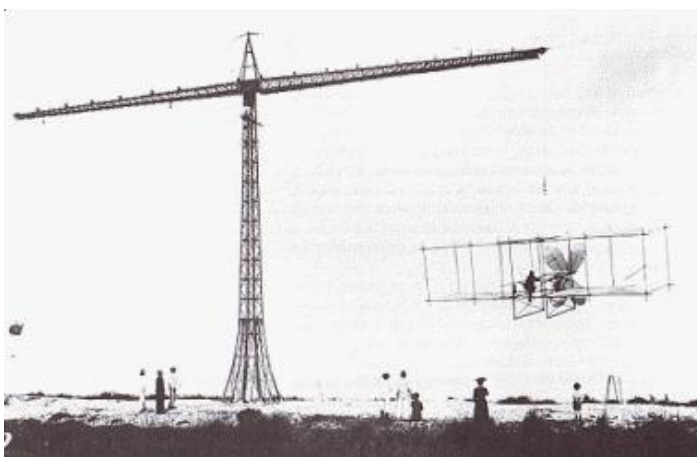


L'« Avion 3 » de Clément Ader
"Avion nummer 3" van Clément Ader

Outre Clément Ader, le capitaine Ferber figure également parmi les premiers en France à croire en l'avenir de l'aviation.

À une époque où les expériences des hommes volants font sourire, il s'intéresse passionnément aux tentatives des autres précurseurs et plus spécialement à celles de l'Allemand Lilienthal, dont nous parlerons ci-après. Dès 1899, il parvient à couvrir une dizaine de mètres à bord d'un planeur de sa conception et deux ans plus tard, aux environs de Nice, il réussit un premier vol plané de 25 mètres.

Il construit et expérimente alors une série d'appareils qui lui permettent d'établir des données et de dégager des principes dont s'inspireront bientôt tous les pionniers de l'aviation. On lui doit de bien curieux engins, telle « l'automobile à hélice », un



grand châssis monté sur quatre roues, propulsé par deux hélices ainsi qu'un « manège » à grand pylône central qui lui permettait de tester le comportement de ses appareils en vol.

Juin 1903 : Fernand Ferber et son « manège » lors des essais à Nice

Des marins manœuvrent les ailes comme un cerf-volant au moyen de cordes.

⁵ Le manche à balai est le dispositif qui servira à actionner les ailerons et la gouverne de profondeur d'un avion pour le faire évoluer sur les axes de tangage et de roulis, l'axe de lacet étant commandé par le palonnier.

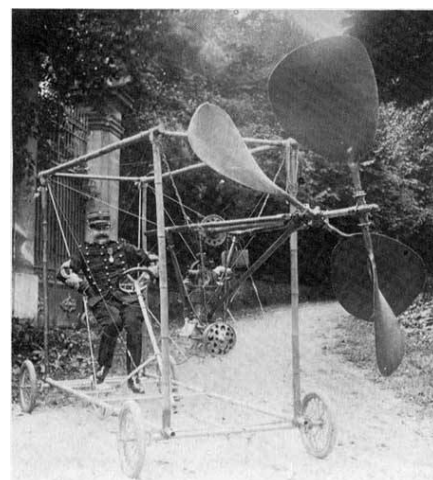
⁶ Le 29 novembre 1911, le mot « avion » apparaît officiellement en France, en hommage à Clément Ader, par décision du général Roques, inspecteur général de l'aéronautique.

Juni 1903: Fernand Ferber en zijn "draaimolen" tijdens de tests in Nice.

En Allemagne, Otto Lilienthal (1848-1896) estime que le vol en planeur constitue l'étape préparatoire et incontournable vers le vol propulsé. Sur les collines de Rhinow, près de Berlin, Lilienthal effectue, entre 1891 et 1896, plusieurs centaines de vols à bord d'appareils de sa conception. Ceux-ci ont tous les mêmes caractéristiques : une voilure monoplane d'une envergure de 7 m, une structure en rotin et en bambou et un revêtement en coton peu épais.

Ces machines, qui ne pèsent pas plus de 20 kg, comportent une queue formée de deux gouvernails, l'un destiné au contrôle en direction, l'autre au contrôle en profondeur.

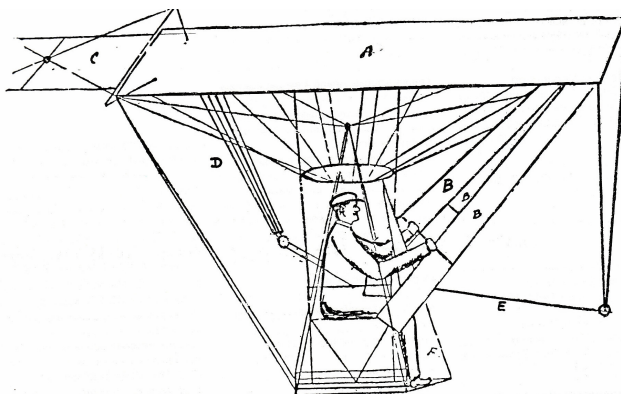
En s'élançant face au vent, Lilienthal parvient à effectuer d'impressionnants vols planés dont certains atteignent près de 400 m. Le 9 août 1896, c'est toutefois l'accident. Emporté par une bourrasque de vent, l'appareil se cabre, puis plonge vers le sol. Otto Lilienthal succombe à ses blessures. Il exerça une influence considérable sur le développement de l'aviation. Il est l'auteur de nombreux écrits et son ouvrage « Le vol des oiseaux comme base de l'aviation » est généralement considéré comme la référence de tous les pionniers de l'aviation se réclamant de sa pensée.



L'automobile mue par hélices imaginée par le capitaine Ferber.

Les premiers engins des précurseurs belges

Parmi les précurseurs⁷ belges dont l'histoire a retenu le nom, figure un certain Jean-Nicolas Dodinval. Originaire du village de Lixhe près de Visé, cet ancien professeur a imaginé faire voler un assemblage de tiges d'osier recouvertes de toile. La motricité de l'engin est assurée par un plan propulseur, sorte d'aile battante, actionnée de haut en bas par le pilote assis dans une nacelle en osier. En 1893, alors qu'il approche des 80 ans, Dodinval se livre à des expériences d'envol près de l'ancien vélodrome de Verviers. Les résultats, comme on peut s'en douter, sont décevants !



Croquis de Dodinval et de son aile battante
Schets van de slaande vleugel van Dodinval

En 1909, un article de la revue « La Conquête de l'Air » évoque l'ambiance qui entourait ces essais : « Touchant d'enthousiasme, de fougue et de brio, ce vieux brave examine tout, rafistole une tringle, resserre un nœud de cordage. Installé dans sa nacelle d'osier, il manie furieusement le plan propulseur, tout en parlant de Lilienthal et d'autres savants dont il commente avec lucidité et une netteté de technicien averti, les idées et les procédés ». Décédé en 1911 à l'âge de 97 ans, ce précurseur de notre aviation aura eu la joie de voir son rêve réalisé par d'autres en assistant à la naissance et aux progrès techniques de l'avion.

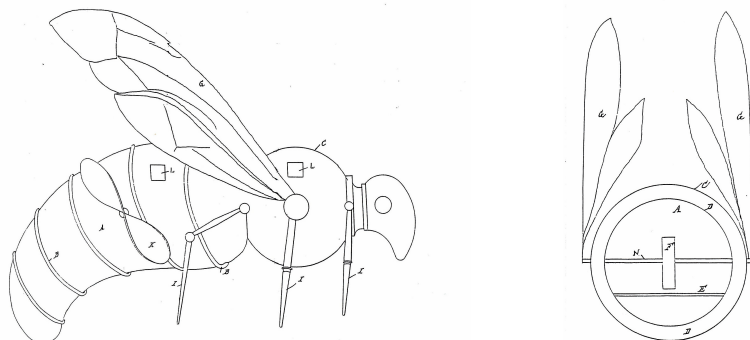
Un autre projet belge, tout aussi exotique, voit le jour en 1906. Il est entre autres, le fruit d'une collaboration entre le capitaine Uldarique Marga, Adhémar de la Hault, le fondateur de l'Aéro-club de Belgique et un industriel bruxellois, Henri Jansen. L'aéronef dont ils obtiennent le brevet est présenté comme un appareil de transport de passagers. Il a été construit en se basant sur le vol des insectes et a pour type « le bourdon ». Il s'agit donc d'un Ornithoptère dont les ailes devront être actionnées par un moteur.

L'appareil est formé d'une ossature en tubes d'acier recouverte de toile à voile. Les ailes seront mises en mouvement à l'aide de moteurs de type Buchet⁸ de 60 CV, positionnés à l'intérieur de l'appareil.

⁷ Dans le présent travail, le terme « précurseur » qualifie les individus qui ont essayé d'œuvrer au développement de l'aviation en construisant des engins de leur conception avant les premiers vols en Europe, c'est-à-dire vers 1908.

⁸ Le moteur Buchet a entre autres équipé un planeur à moteur du Français Ferber.

Le 25 août 1906, un modèle réduit du Bourdon, construit dans les ateliers des frères Druet à Bruxelles, est présenté au Cinquantenaire, lors de l'Exposition des Arts et Métiers. Cette maquette permet de réaliser que les passagers sont placés à l'intérieur de l'appareil. Les pattes creuses de l'insecte provoquent la propulsion initiale en se détendant brusquement grâce à de l'air comprimé. Au cours de la phase d'atterrissage, un parachute doit freiner la descente de l'appareil.



*Le Bourdon d'Uldarique Marga et Adhémar de la Hault
De "Hommel" van Uldarique Marga en van Adhémar de la Hault*

L'aéronef frappe manifestement l'imagination et provoque de nombreuses réactions, en Belgique comme à l'étranger. Pour certains, le concept du Bourdon n'a aucun avenir. Pour d'autres, tel le chercheur lyonnais Pompein-Piraud, « l'aile artificielle articulée est le propulseur le plus naturel et le plus énergique dans l'air, et c'est d'elle seule qu'il faut attendre la vraie solution du problème de la navigation ». De nos jours, ce projet de véhicule aérien nous paraît absolument fantastique et ahurissant. Pourtant en 1906, personne n'a encore réussi à voler en Europe et nombreux sont ceux qui doutent encore de l'avenir de l'aéroplane.

Au mois d'août 1907, la fin de la construction de l'Ornithoptère est annoncée, mais la presse ne fait plus aucune mention de l'appareil au-delà de cette date. Seul Adhémar de la Hault en reparle dans la revue « La Conquête de l'Air » de décembre 1907. En 1908, il tentera de faire

voler sans succès un autre appareil de sa conception qui ne ressemblera toutefois en rien à l'insecte de 1906.

Quant à Uldarique Marga, son engagement dans la construction du Bourdon, n'a rien d'étonnant. Cet ancien militaire, spécialisé dans l'élaboration et le perfectionnement de fusils et de munitions, a déposé de nombreux brevets dans les domaines les plus divers (entre autres, le dégonflement rapide de ballons militaires). Cet Ornithoptère n'a sans doute représenté qu'un petit chapitre de ses nombreuses activités d'inventeur et d'industriel.

Un troisième projet d'aéroplane est celui de Joseph Chantraine. Passionné par l'aviation naissante, Chantraine est au courant des travaux de Lilienthal. Il y consacre tous ses loisirs et une grande partie de sa fortune. Dans l'ancienne abbaye de Kortenberg, Chantraine a monté un atelier fort complet lui permettant, en 1906, de construire toutes les pièces du monoplan qui portera son nom.

Le monoplan Chantraine est monté sur trois fortes roues de bicyclette. Deux hélices sont mues par un moteur de 20 CV de son invention et, particularité remarquable, le levier des commandes a toutes les caractéristiques de ce que l'on appellera ultérieurement le manche à balai.

En 1906, s'estimant incapable de faire voler lui-même son aéronef, il fait appel à un jeune élève de l'École de Mécanique de Bruxelles : Édouard Tollet, alors âgé de 18 ans. Plusieurs essais sont effectués dans une prairie proche de l'Abbaye. Début 1908, Chantraine estime que l'avion est fin prêt et Tollet s'élance. Malheureusement, l'engin manque de puissance et va s'écraser dans un bouquet d'arbustes en fin de prairie. Édouard Tollet s'en tire heureusement avec quelques égratignures.

Pour Chantraine, dont la santé est déjà fort chancelante, ce sera le chant du cygne. Il s'éteint quelques mois plus tard, le 8 juin 1908. Quant à Tollet, ayant pu goûter malgré tout aux griseries de l'aviation, il se portera volontaire comme pilote pendant la Grande Guerre et deviendra une des grandes figures de l'aviation militaire de l'entre-deux-guerres. Il quittera les rangs de l'Aéronautique Militaire en 1946 avec le grade de major de réserve honoraire.

Synthèse

Quelques Belges participent aux premières expériences effectuées à bord des « plus légers que l'air », le ballon ou l'aérostat. Au cours des campagnes napoléoniennes, l'aérostat fait son entrée dans les armées. En 1887, un « Service de Ballons Captifs » est créé au sein de l'Armée belge. À partir de 1904, les aérostats sont mis en œuvre par la « Compagnie des Ouvriers et des Aérostats ».

C'est essentiellement en France que se situent les principaux efforts pour essayer de percer le mystère du vol. Le Bris et sa barque ailée, les frères du Temple et leur premier appareil à moteur à vapeur, Clément Ader et son Éole, le capitaine Ferber et ses drôles de machines font progresser l'idée du vol propulsé. En Allemagne, Lilienthal devient, à la fin du 19^e siècle, la référence mondiale en ce qui concerne les vols planés.

En Belgique également, quelques précurseurs se lancent à la conquête de l'air. L'engin à ailes battantes de Dodinval, le Bourdon d'Uldarique Marga et Adhémar de la Hault, l'appareil de Chantraine, sont autant de tentatives louables mais infructueuses de construction « d'un plus lourd que l'air ».

Hoofdstuk 1:

Van «lichter» naar «zwaarder» dan de lucht

Het zijn de ballonvaarders die aan de wieg staan van de luchtvaart. Vanaf 1887 richt het Belgisch Leger een "Dienst voor Kabelballons" op. Naast de illustere voorgangers zoals Cayley in Engeland, Le Bris, du Temple, Ader en Ferber uit Frankrijk en Lilienthal in Duitsland, nemen enkele Belgen deel aan dit opmerkelijke avontuur van de geboorte van het vliegtuig.

Dit werk wil uit technisch standpunt de geschiedenis beschrijven van de "zwaarder dan de lucht"-tuigen, m.a.w. de vliegtuigen, de helikopters, de "vliegende" tuigen tegenover de "lichter dan de lucht"-tuigen, zoals ballonnen en luchtschepen die veeleer "zweven". In dit werk hoort de geschiedenis van deze laatste niet op militair, noch op commercieel, noch op wetenschappelijk vlak. Het is nochtans nuttig er aan te herinneren dat de ballon gedurende vele jaren het enige middel was om zich in de lucht te verheffen en dat vooral in België de luchtballons erg fervente voorvechters hadden.

De "lichter dan de lucht"

Het is in 1783 in Frankrijk dat met de gebroeders Montgolfier de fabelachtige geschiedenis van de luchtvaart is begonnen. Zij zijn de eersten die de ongeveer 2000 jaar eerder ontwikkelde theorie van de Griekse wiskundige Archimedes in zijn "Verhandeling betreffende drijvende Lichamen" in de praktijk hebben omgezet. Volgens zijn theorie moet een ballon of eender welk voorwerp zich in de lucht kunnen verheffen tot wanneer zijn gewicht in evenwicht is met de omringende lucht.

Joseph Montgolfier, een ontwikkeld man met een praktisch verstand, heeft kennis gekregen van een in 1766 gedane ontdekking aangaande een gas dat 14 maal lichter is dan lucht. In 1783 wordt aan dit fluïdum de benaming van "waterstof" toegekend.

Op 5 juni 1783 is het echter een ballon zonder mand waarvan de lucht door een groot houtvuur wordt verwarmd, die in Annonay onder de ogen van de met verstomming geslagen toeschouwers, tot bijna 2000 meter stijgt.

Voor de gebroeders Montgolfier betekent dit de roem: de luchtvaart en de kunst van de luchtnavigatie zijn geboren.

Het is op 21 november 1783 dat in de omgeving van het "Château de la Muette" bij Parijs, de eerste opstijging met mensen aan boord plaats heeft. Het zijn Jean-François Pilâtre de Rozier en François Laurent, markies van Arlandes.

Tien dagen later, op 2 december, voeren de fysicus Jacques Charles en de gebroeders Robert de eerste vlucht uit met een met waterstof gevulde ballon.

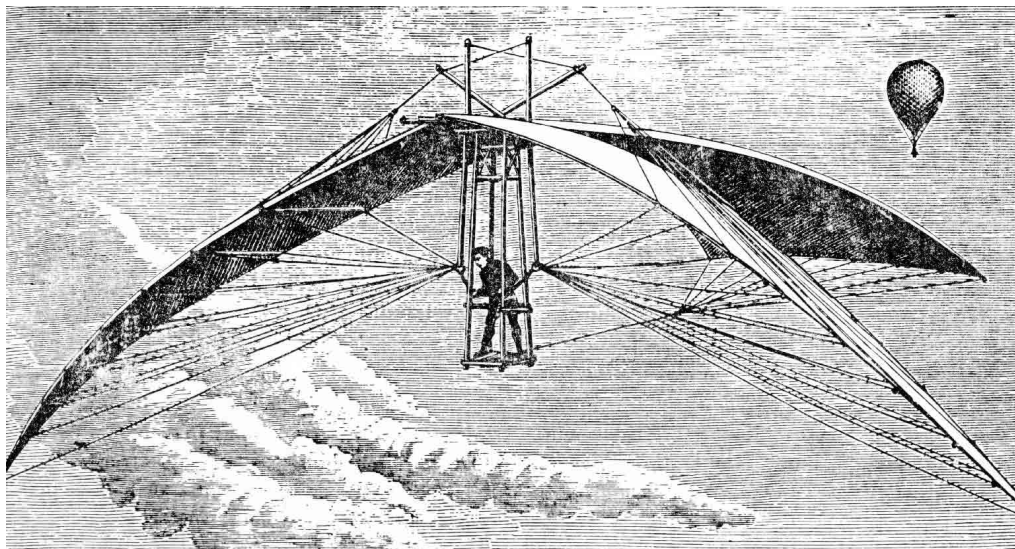
Op 19 januari 1784 heeft prins Charles de Ligne de eer de eerste passagier van het toekomstige België te zijn die opstijgt. Voor deze gedenkwaardige vlucht is hij vergezeld van Pilâtre de Rozier en Joseph Montgolfier.

Tussen de eerste Belgische ballonvaarders dient men ongetwijfeld dokter van Hecke te vermelden, de stichter van de in 1846 opgerichte "Algemene Vennootschap voor de Luchtvaartnavigatie". In tegenstelling tot de ballonvaarders uit zijn tijd die verkiezen de luchtstromingen te ontwijken, meent Van Hecke dat het beter is er gebruik van te maken. Ten einde van deze stromingen gebruik te kunnen maken, ontwerpt hij een gondel voorzien van handbediende schroeven die een op- en neerwaartse kracht van vijftig tot honderd kilo kunnen ontwikkelen.

Op 25 september 1847 voert dokter Van Hecke met zijn luchtschip in Brussel een succesvolle proefvlucht uit. In een tijdspanne van tien tot twaalf minuten bereikt de ballon een hoogte van 1100 meter. Alhoewel deze proefnemingen bijzonder interessant zijn, zullen zij toch een kort leven zijn beschoren. Bij gebrek aan financiële steun zal de geruïneerde dokter Van Hecke zijn proefnemingen als ballonvaarder dienen stop te zetten.

Enkele jaren later spreekt men opnieuw van een Belg in de luchtvaartmiddens. Vincent De Groof zal tevergeefs trachten te zweven met een door hem ontworpen tuig de "ornithoptère"⁹ dat ongeveer lijkt op een stijgend valscherp. Deze dagdromer zal op 9 juli 1874 te Londen verongelukkig bij het starten vanuit een ballon. Net als enkele andere enthousiastelingen van het eerste uur, zal hij zijn vurigste wens om te vliegen, zeer duur betalen.

⁹ De ornithopter is een door de mens gebouwd toestel om te vliegen door op en neer te slaan met de vleugels. Leonardo da Vinci is de eerste die getracht heeft zo een constructie te ontwikkelen.



*De "Ornithoptère" van Vincent De Groof
L' "ornithoptère" de Vincent De Groof*

Militaire toepassing van de luchtschepen

De eerste militaire toepassing van de luchtschepen dateert van het einde van de 18^{de} eeuw. Dankzij een kabelballon verkrijgt de Franse legerleiding kostbare inlichtingen over de Oostenrijkse troepenbeweging nabij Maubeuge. Tijdens de slag om Fleurus, gewonnen door generaal Jourdan, bewijzen de kabelballons nogmaals hoe nuttig ze zijn. Hetzelfde doet zich voor tijdens de bezetting van Bonn en Koblenz. In 1799 beslist Napoleon echter de luchtballoncompagnies te ontbinden omdat het verplaatsen van de ballons te omslachtig is.

Tijdens de oorlog van 1870 komen de luchtballons terug in de belangstelling, meer bepaald tijdens de bezetting van Parijs. De bolvormige kabelballons zullen nog gebruikt worden tijdens de campagne van Tonkin in 1884, van China in 1900 en van Marokko in 1907.

In België moet men teruggaan tot 1887 bij het oprichten in de schoot van het Belgisch leger van een "Dienst van Kabelballons", gekoppeld aan de "Compagnie van de Werkers van de Genie" in de vesting Antwerpen. In het begin beschikt de Compagnie over een zeer beperkt aërostatisch materieel, bestaande uit een ballon met een inhoud van 500 m³ en een mobiele lier voor het op- en neerlaten van het toestel. Met de tijd wordt de kwaliteit van het materieel heel wat verbeterd. De ballons hebben een inhoud van 1000 m³ en worden gevuld met waterstof¹⁰ of met verlichtingsgas. In 1899 wordt de Compagnie overgeplaatst naar de vlakte van Wilrijk.

In 1904 wordt de benaming gewijzigd in de "Compagnie van de Grondwerkers en van de Luchtvaarders". In datzelfde jaar wordt er in Duitsland een nieuw type ballon aangekocht. Dit luchtschip heeft een grote stabiliteit en wordt "Drachen" genoemd.

In 1906 neemt de eenheid deel aan de grote jaarlijkse manoeuvres en wordt de "Drachen" voor de eerste maal gebruikt als observatieplatform voor de Staf van het leger.

De geschiedenis van de Compagnie zal worden verdergezet wanneer er in 1910 sprake is er de eerste "zwaarder dan de lucht"-toestellen aan toe te voegen.

De Europese voorlopers met hun rare machines

Wilbur Wright zal schrijven: "De wens om te vliegen is een door onze voorvaders nagelaten idee; met welke lust moesten onze vroegere voorgangers (...) de snelle vogel bewonderen die zich liet drijven in de lucht in de oneindige ruimte van de hemelen".

Bij de dageraad van de 20^{ste} eeuw voeren de gebroeders Wright in de Verenigde Staten een verbeterd en moeilijke strijd om deze onbeperkte ruimten te overwinnen. Vóór hen waren er andere uitvinders die tevergeefs hadden getracht het mysterie van het vliegen te doorgronden.

In Engeland is het Sir George Cayley (1773-1857) die de beginselen van het vliegen met zwaarder dan lucht toestellen beschrijft in zijn werk, met als titel: "Over de Luchtvaart". Cayley monteert verschillende zwevers waarvan er twee hieronder zijn afgebeeld. In 1848 en 1853 slagen deze tuigen er voor de eerste maal in om, vertrekkend vanop een heuvel, te zweven.¹¹

¹⁰ De Franse fysicus Lavoisier heeft het procédé uitgevonden om waterstof te maken door waterdamp te ontbinden door het in contact te brengen met rood verhit ijzervijzel.

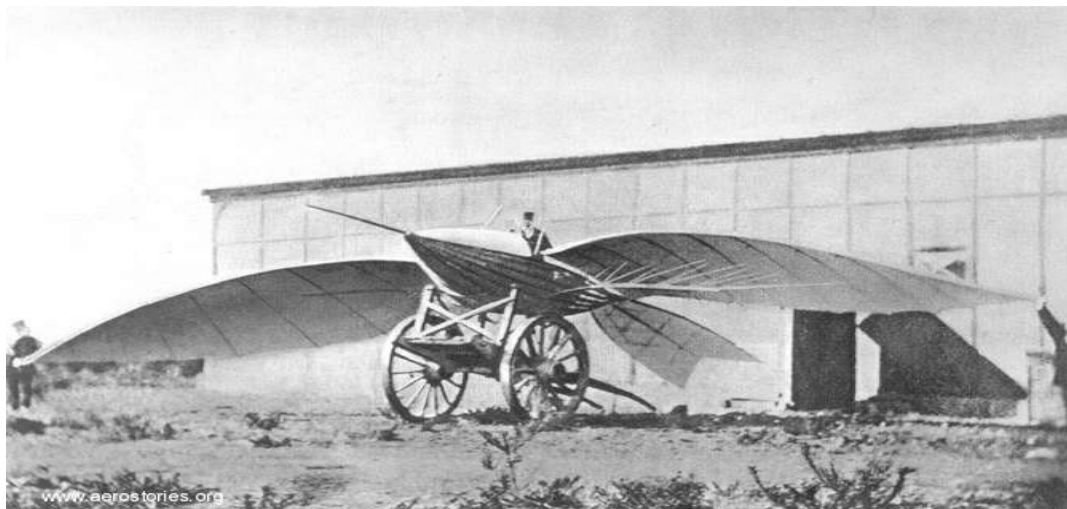
¹¹ De zwever heeft in 1848 een vlucht gemaakt met aan boord een jongen van 10 jaar. Het model van 1853 heeft gevlogen met de koetsier van Cayley aan boord. Na deze gedenkwaardige vlucht heeft de koetsier wiens naam niet gekend is, zijn werkgever verlaten met als reden dat hij niet werd aangenomen om aan boord van zwevers te klimmen.

Indien de machines van Caley geen lang leven zijn beschoren, is zijn invloed daarentegen uiterst belangrijk en zal men hem later bestempelen als de hoofdfiguur van de start van de luchtvaart.

In Frankrijk zijn er verschillende marineofficieren die interesse betonen voor zwaarder dan de lucht. Met enkele jaren tussenpoos doen ze bijkomende ontdekkingen in wat zal leiden tot bepaalde aërodynamische beginselen.

Het is de Bretoen Jean-Marie Le Bris die als eerste zal trachten een vlucht op een zekere hoogte te verwezenlijken aan boord van een zweefstoel van zijn makelij, dat hij Albatros noemt. Dit zweefstoel heeft de vorm van een boot waaraan beweegbare vleugels zijn bevestigd. Hij zal hiermee met alleen maar de windkracht tevergeefs trachten op te stijgen. Dit gebeurt in oktober 1868 te Brest, bakermat van de marine. Ongelukkig wordt bij een poging het toestel vernietigd, zonder Le Bris aan boord. Door geldgebrek zet hij zijn proefnemingen niet verder.

Uit het brevet dat hij in 1857 aanvraagde, mag men besluiten dat hij de rol van de aanvalshoek van de vleugels tegenover de relatieve wind had begrepen. Door het veranderen van deze hoek¹² (4), veranderde Le Bris de draagkracht van de vleugels en hoopte hij hierdoor zijn toestel te kunnen laten stijgen of dalen. Op de laatste versie van de Albatros perfectioneert hij het systeem door het toevoegen van een staartstuk en door het centraliseren van de bedieningen naar verticale hendels, die de basis vormden van de toekomstige stuurknuppel.¹³ Deze voorloper heeft ook een systeem van inwendige ballast voorzien met het doel de centrering te wijzigen. De foto's van al deze tuigen zijn de bijna ontroerende getuigenissen van de eerste stappen die de voorlopers van de luchtvaart hebben gezet.



1868: De Albatros of de "geveugelde boot" van Le Bris
1868 : L'Albatros ou la « barque ailée » de Le Bris

Andere Bretoense pioniers delen dezelfde passie voor vliegtuigen: het betreft onder meer de twee gebroeders du Temple; Félix, Louis en Eugène Béléguc, allen marineofficieren. Evenals Le Bris zijn het voortrekkers voor alles wat zwaarder dan de lucht is. Vanaf 1860 beweren ze dat het zonder twijfel mogelijk moet zijn de trekkabel van een vlieger te vervangen door een motor voorzien van een schroef.

In 1874 construeert Félix du Temple het eerste vliegtuig voorzien van een motor en hij is er vanaf een hellend vlak mee opgestegen. Deze vliegmachine van Du Temple kan slechts enkele ogenblikken in de lucht blijven. Het toestel, bewogen door een stoommachine die een trekschroef aandrijft, heeft naar voor gerichte vleugels, een romp en een richtingsroer plus een intrekbaar landingsgestel.

Op 9 oktober 1890 verrast Clément Ader (1841-1925), één van de omstreden figuren van de luchtvaartgeschiedenis, door een sprong van 50 m te maken aan boord van zijn "Eole", uitgerust met een stoommachine. Ader is de eerste die het woord "avion" (vliegtuig) gebruikt dat is afgeleid van het Latijnse "avis" (vogel).¹⁴ Hij rekent hier alle tuigen bij die zwaarder dan lucht zijn.

Nadien ontwikkelt Ader een tweemotorig toestel, de "Avion 3". Doch volgens de officiële waarnemers – en dit is het tegenstrijdige feit – slaagt Ader er nooit in om zijn "Avion 3" te laten vliegen, wat hijzelf nochtans steeds weerlegde.

Buiten Clément Ader hoort ook kapitein Ferber bij de eersten die in de toekomst van de luchtvaart geloofden.

In een periode dat proefnemingen van vliegende mensen op een glimlach werden onthaald, interesseert hij zich hartstochtelijk voor de pogingen van andere voorlopers en voornamelijk in die van de Duitser Lilienthal, waar wij later op zullen terugkomen. In 1899 slaagt hij er in een afstand van een tiental meter te overbruggen in zijn zelf ontworpen zwever. Twee jaar later slaagt hij er in de omgeving van Nice in een eerste zweefvlucht van 25 meter te maken.

¹² Matrozen bewegen de vleugels door middel van koorden zoals het bij een vlieger gebeurt.

¹³ De stuurknuppel is de inrichting die zal dienen om de rolroeren en het hoogteroer van een vliegtuig te bedienen zodat het kan bewegen rond zijn lengte- en dwarsas. Het richtingsroer daarentegen wordt bediend met het voetenstuur.

¹⁴ Op 29 november 1911 verschijnt in Frankrijk voor de eerste maal officieel de benaming "avion" (vliegtuig) uit eerbetoen aan Clément Ader en dit op beslissing van generaal Roques, algemeen luchtvaartinspecteur.

Hij bouwt een ganse reeks toestellen waarmee hij experimenteert en die hem toelaten de nodige gegevens en beginselen vast te leggen, die weldra door alle luchtvaartpioniers zullen worden gebruikt. Van hem komen zonderlinge machines, waaronder “propeller-automobiel”: een groot frame op vier wielen, aangedreven door twee schroeven en met op het onderstel een centrale draaiarm gemonteerd, die het hem mogelijk maakt het gedrag van zijn vliegers in vlucht te testen.

In Duitsland beweert Otto Lilienthal (1848-1896) dat het vliegen in een zwever de voorbereidende en onontbeerlijke stap is naar gemotoriseerde vlucht. Vanaf de heuvels van Rhinow bij Berlijn maakt Lilienthal tussen 1891 en 1896 verschillende honderden vluchten aan boord van zelf ontworpen toestellen. Die hebben alle dezelfde karakteristieken: een eendekker in zeilwerk met een spanwijdte van 7 m, een structuur gemaakt van rotan en bamboe en voorzien van een bekleding met dun katoenweefsel.

Deze tuigen met een gewicht van minder dan 20 kg, zijn ook voorzien van een staartstuk gevormd door twee roeren, het ene dienend als richtingsroer en het andere als diepteroer.



*1891 : premiers vols d'Otto Lilienthal (dunes de Derwitz)
1891: Eerste vluchten van Otto Lilienthal (duinen van Derwitz)*

Door zich tegen de wind in te lanceren, komt Lilienthal tot indrukwekkende zweefvluchten waarvan sommige een afstand van bij de 400 m halen. Op 9 augustus 1896 gebeurt er evenwel een ongeluk. Meegesleurd door een rukwind wordt het toestel overtrokken, waardoor het de grond in duikt. Otto Lilienthal overlijdt aan zijn kwetsuren. Hij zal een aanzienlijke invloed uitoefenen in de ontwikkeling van de luchtvaart. Hij is de schrijver van verschillende werken en zijn boek “De vlucht van de vogels als basis voor de luchtvaart” wordt algemeen beschouwd als **de** referentie voor alle luchtvaartpioniers die zich op zijn ideeën steunen.

De eerste tuigen van de Belgische voortrekkers

Tussen de eerste Belgische voortrekkers¹⁵ van wie de namen in de geschiedenis staan vermeld, is er die van een zekere Jean-Nicolas Dodinval. Afkomstig van de gemeente Lixhe bij Visé, had deze bejaarde professor het idee een constructie van met doek beklede wilgenstengels te doen vliegen. De motoriek van het geheel wordt verzekerd door een voortstuwend vlak, een soort van slaande vleugel, die door de piloot zittend in een tenen mand, op en neer wordt bewogen. In 1893, wanneer hij de 80 jaar bereikt, waagt Dodinval zich, dicht bij de oude velodroom van Verviers, aan het uittesten van zijn model. Zoals men zich kan indenken, zijn de resultaten ervan uiteraard weinig bemoedigend!

In 1909 verschijnt er in het tijdschrift de “De Verovering van het Luchtruim” een artikel dat de stemming beschrijft tijdens deze proefnemingen: “Gedreven door geestdrift, ontstuimigheid en brio ziet deze dappere ouderling alles na, herstelt een stengel, trekt een knoop van de bespanning beter aan. Hij zit in zijn wilgenmand en praat maar over Lilienthal en andere geleerden van wie hij klaar en duidelijk, zoals het een goed geïnformeerd technicus past, de ideeën en procédés commentarieert. Ondertussen hanteert hij verbeterden het aandrijfvlak”.

Deze voorloper die in 1911 op de ouderdom van 97 jaar overlijdt, zal in onze luchtvaart de vreugde kennen om zijn droom door anderen te zien verwezenlijken, mede door door te helpen aan de geboorte en de technische vooruitgang van het vliegtuig.

Een ander even exotisch Belgisch project ziet het daglicht in 1906. Het is onder andere de vrucht van samenwerking tussen kapitein Uldarique Marga, Adhémar de la Hault, de stichter van de “Belgische Aero-club” en een Brussels industrieel, Henri Jansen. Het vliegtuig waarvoor zij het brevet bekomen, wordt voorgesteld als een passagierstoestel. Het is gebaseerd op de vlucht van de insecten en heeft de vorm van een “hommel”. Het gaat hier dus om een *Ornithoptère* waarvan de vleugels door een motor moeten worden aangedreven.

¹⁵ In dit werk betekent de term “voortrekker” degene die getracht heeft aan de ontwikkeling van de luchtvaart mee te werken door het bouwen van toestellen naar persoonlijk ontwerp en dit vooraleer de eerste vluchten in Europa plaatsvonden, het is te zeggen rond 1908.

Het toestel is gebouwd rond een stalen geraamte, met zeildoek bekleed. De vleugels zullen in beweging worden gebracht door motoren van de “Buchet”-constructie¹⁶ met een vermogen van 60 pk en binnen in het toestel gemonteerd.

Op 25 augustus 1906 wordt er in de werkhuizen van de gebroeders Druet in Brussel, een op schaal gemaakt model van de “Hommel” getoond tijdens de tentoonstelling “Kunst en Ambachten” in de gebouwen van het Halfeeuwfeest. Deze maquette laat toe de passagiers binnenin het toestel te laten plaats nemen. De holle poten van het insect geven de aanvangsvorstuwung door zich bruusk met perslucht op te blazen.

Tijdens de landingsfase dient een valscherp de daalsnelheid van het toestel af te remmen.

Zowel in België als in het buitenland tart het toestel alle verbeelding. Volgens de enen heeft het concept van de “Hommel” niet de minste toekomst. Maar er zijn anderen, onder wie Pompein-Piraud, de onderzoeker uit Lyon die stelt dat “de kunstmatige articulerende vleugel de meest natuurlijke en de meest krachtige manier van voortstuwing in de lucht is en dat deze toepassing uiteindelijk zal leiden tot de echte oplossing van het luchtvaartprobleem”. In onze tijd lijkt dit luchtvehikel absoluut fantastisch en verbijsterend. In 1906 nochtans was er nog geen enkel persoon in Europa in geslaagd om te vliegen. Velen twijfelden immers nog aan de toekomst van het vliegtuig.

In de loop van de maand augustus 1907 wordt het einde van de bouw van de “Ornithoptère” aangekondigd, maar na deze datum maakt de pers geen enkele vermelding meer van het toestel. Het is enkel Adhémar de la Hault die er in december 1907 terug over schrijft in het tijdschrift “De Verovering van het Luchtruim”. In 1908 zal hij trachten, zonder succes weliswaar, een ander toestel van zijn ontwerp dat niet de minste gelijkenis vertoont met het insect van 1906, te laten vliegen.

Wat nu Uldarique Marga betreft, zijn engagement in de constructie van de “Hommel” heeft niets verwonderlijks. Deze oud-militair, gespecialiseerd in het maken en perfectioneren van wapens en munitie, beschikt over verschillende brevetten in de meest diverse domeinen (onder andere het snel laten leeglopen van militaire ballons). Deze “Ornithoptère” heeft voor hem ongetwijfeld niets meer betekend dan een klein hoofdstukje binnen zijn talrijke activiteiten als uitvinder en als industrieel.

Een derde vliegtuigproject is dat van Joseph Chantraine. Bezeten door de ontluikende luchtvaart, is Chantraine op de hoogte van de prestaties van Lilienthal. Hij offert er al zijn vrije tijd en een groot deel van zijn fortuin aan op. In de oude abdij van Kortenberg heeft Chantraine een degelijk uitgeruste werkplaats ingericht die hem zal toelaten om in 1906 alle nodige stukken te maken voor de eendekker die zijn naam zal dragen.

Deze eendekker van Chantraine is bevestigd aan drie sterke fietswielen. Twee schroeven worden door een motor van eigen constructie met een vermogen van 20 pk aangedreven. Uitzonderlijk merkwaardig is het feit dat de hendel voor de bedieningen alle kenmerken heeft van wat men later de stuurknuppel zal noemen.

In 1906 oordeelt hij dat hij niet in staat is om zelf met zijn machine te vliegen en doet daarop een beroep op een jonge leerling van de “School voor Werktuigkunde” te Brussel : Edouard Tollet, toen 18 jaar oud. Verschillende testen worden op een weide in de buurt van de abdij uitgevoerd. Begin 1908 oordeelt Chantraine dat het vliegtuig in orde is, waarop Tollet start.



Ongelukkiglijk beschikt het toestel over een te gering motorvermogen en stort het te pletter in struiken op het einde van de weide. Gelukkig komt Edouard Tollet er met enkele schrammen vanaf.

Édouard Tollet avant son essai d'envol à Kortenberg

Edouard Tollet voor zijn proefvlucht te Kortenberg

Voor Chantraine die ondertussen een wankele gezondheid heeft, betekent dit de zwanenzang. Hij overlijdt enkele maanden later, op 8 juni 1908. Wat Tollet aangaat:

niettegenstaande hij de negatieve kant van het vliegen heeft gesmaakt, zal hij zich vrijwillig als piloot melden tijdens de Grote Oorlog. Hij zal trouwens één van de grote figuren worden in de militaire luchtvaart tijdens het interbellum. Hij zal de rangen van de Militaire Luchtvaart in 1946 verlaten met de graad van ere-reserve-majoor.

Synthese

Enkele Belgen nemen deel aan de eerste proefnemingen aan boord van de “lichter dan de lucht”-tuigen, de ballon of het luchtschip. Tijdens de napoleontische oorlogen doet de ballon zijn intrede in de strijdmachten. In 1897 wordt er in de schoot van het Belgisch leger een “Dienst voor Kabelballons” opgericht. Vanaf 1904 worden deze ballons ondergebracht in de “Compagnie van Grondwerkers en Luchtvaarders”.

¹⁶ De “Buchet”-motor heeft onder andere de motorzwever van de Fransman Ferber uitgerust.

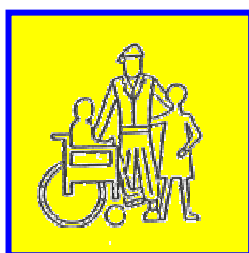
Het is voornamelijk in Frankrijk dat de voornaamste pogingen plaatsvinden om het mysterie van het vliegen te doorgronden. Door De Bris met zijn gevleugeld schip, de gebroeders du Temple met hun eerste toestel uitgerust met een stoommachine, Clément Ader en zijn Eole, kapitein Ferber met zijn eigenaardige machines wordt er vooruitgang geboekt in het domein van de voortgestuwde vlucht. In Duitsland is het Lilienthal die op het einde van de 19^{de} eeuw van wereldbetekenis wordt wat betreft het zweefvliegen.

Ook in België zijn er enkele voorlopers die zich op de verovering van het luchtruim werpen . Het toestel met de op- en neergaande vleugels van Dodinval, le Bourdon d'Uldarique Marga en Adhémar de la Hault; het toestel van Chantraine, het zijn lovenswaardige doch vergeefse pogingen in het bouwen van een "zwaarder dan de lucht".

STICHTING VIVAT !

*Gehandicapte Kinderen
van de militaire Gemeenschap*

Stichting van Openbaar Nut



*Onder de Hoge Bescherming
van H.K.H. Prinses Astrid*

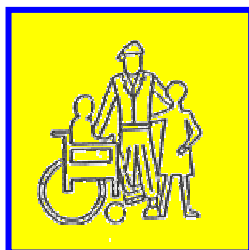
De Stichting « Vivat ! » heeft het welzijn en integratie van gehandicapte kinderen van leden van Defensie en ex-Rijkswacht als doel. De Stichting beheert het Tehuis Generaal Cornet dat 42 mentaal gehandicapten herbergt. De werking van dit tehuis is verzekerd dankzij officiële subsidies en giften van particulieren. U kunt hen steunen met een storting op de rekening van de Stichting. (Fiscaal aftrekbaar vanaf 30 €). Bij voorbaat, van harte bedankt voor uw steun.

Stichting VIVAT ! 12, Rue Buisson aux Loups, 1400 Nijvel. Tel : 067-84 33 49 – Fax : 067-21 04 29
E-mail : Fondationvivat@belgacom.net – RekNr : 271-0213983-33

FONDATION VIVAT !

*Enfants Handicapés
de la Communauté militaire*

Fondation d'utilité publique

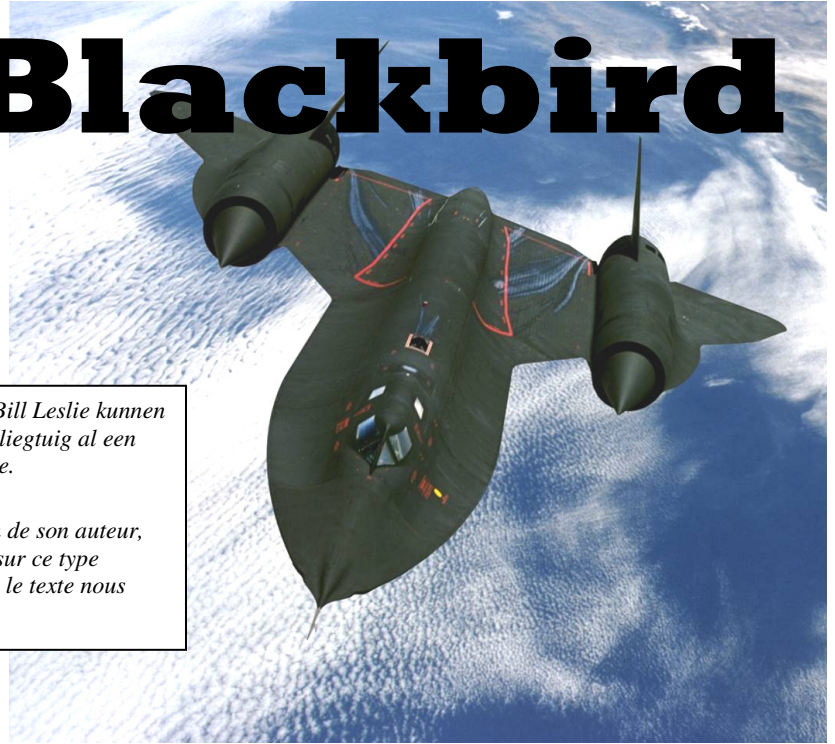


*Sous le Haut Patronage
de S.A.R. la Princesse Astrid*

La Fondation « Vivat ! » vise à assurer le bien-être et l'intégration d'enfants handicapés de membres de la Défense ou ex-Gendarmerie. La Fondation gère le Foyer Général Cornet qui héberge actuellement 42 handicapés mentaux. Le fonctionnement de cette maison d'accueil est assuré par des subsides officiels ainsi que par des dons de particuliers. Vous pouvez leur venir en aide en versant une contribution financière sur le compte mentionné ci-dessous. (Exonération fiscale à partir de 30 €). D'avance un grand merci pour votre soutien.

Fondation VIVAT ! 12, Rue Buisson aux Loups, 1400 Nivelles. Tel : 067-84 33 49 Fax : 067-21 04 29 E-mail : Fondationvivat@belgacom.net - Compte N°: 271-0213983-33

SR-71 Blackbird



Dit is een artikel dat we met toelating van de auteur Bill Leslie kunnen publiceren. Hij heeft op het type gevlogen en nu het vliegtuig al een tijd uit dienst is, leek het ons een interessante bijdrage.

Voici un article que nous publions avec l'autorisation de son auteur, Bill Leslie, qui a réalisé bon nombre d'heures de vol sur ce type d'avion. Comme le SR-71 a été retiré du service actif, le texte nous semblait agréable à lire.

In April 1986, following an attack on American soldiers in a Berlin disco, President Reagan ordered the bombing of Muammar Qaddafi's terrorist camps in Libya. My duty was to fly over Libya and take photos recording the damage our F-111's had inflicted. Qaddafi had established a 'line of death,' a territorial marking across the Gulf of Sidra, swearing to shoot down any intruder that crossed the boundary. On the morning of April 15, I rocketed past the line at 2,125 mph.

I was piloting the SR-71 spy plane, the world's fastest jet, accompanied by Maj Walter Watson, the aircraft's reconnaissance systems officer (RSO). We had crossed into Libya and were approaching our final turn over the bleak desert landscape when Walter informed me that he was receiving missile launch signals. I quickly increased our speed, calculating the time it would take for the weapons—most likely SA-2 and SA-4 surface-to-air missiles capable of Mach 5—to reach our altitude. I estimated that we could beat the rocket-powered missiles to the turn and stayed our course, betting our lives on the plane's performance.



After several agonizingly long seconds, we made the turn and blasted toward the Mediterranean. 'You might want to pull it back,' Walter suggested. It was then that I noticed I still had the throttles full forward. The plane was flying a mile every 1.6 seconds, well above our Mach 3.2 limit. It was the fastest we would ever fly. I pulled the throttles to idle just south of Sicily, but we still overran the refueling tanker awaiting us over Gibraltar.

Scores of significant aircraft have been produced in the 100 years of flight, following the achievements of the Wright brothers, which we celebrated in December 2003. Aircraft such as the Boeing 707, the F-86 Sabre Jet, and the P-51 Mustang are among the important machines that have flown our skies. But the SR-71, also known as the Blackbird, stands alone as a significant contributor to Cold War victory and as the fastest plane ever—and only 93 Air Force pilots ever steered the 'sled,' as we called our aircraft.

As inconceivable as it may sound, I once discarded the plane. Literally. My first encounter with the SR-71 came when I was 10 years old in the form of molded black plastic in a Revell kit. Cementing together the long fuselage parts proved tricky, and my finished product looked less than menacing. Glue, oozing from the seams, discolored the black plastic. It seemed ungainly alongside the fighter planes in my collection, and I threw it away.

Twenty-nine years later, I stood awe-struck in a Beale Air Force Base hangar, staring at the very real SR-71 before me. I had applied to fly the world's fastest jet and was receiving my first walk-around of our nation's most prestigious aircraft. In my

previous 13 years as an Air Force fighter pilot, I had never seen an aircraft with such presence. At 107 feet long, it appeared big, but far from ungainly.

Ironically, the plane was dripping, much like the misshapen model had assembled in my youth. Fuel was seeping through the joints, raining down on the hangar floor. At Mach 3, the plane would expand several inches because of the severe temperature, which could heat the leading edge of the wing to 1,100 degrees. To prevent cracking, expansion joints had been built into the plane. Sealant resembling rubber glue covered the seams, but when the plane was subsonic, fuel would leak through the joints.

The SR-71 was the brainchild of Kelly Johnson, the famed Lockheed designer who created the P-38, the F-104 Starfighter, and the U-2. After the Soviets shot down Gary Powers' U-2 in 1960, Johnson began to develop an aircraft that would fly three miles higher and five times faster than the spy plane-and still be capable of photographing your license plate. However, flying at 2,000 mph would create intense heat on the aircraft's skin. Lockheed engineers used a titanium alloy to construct more than 90 percent of the SR-71, creating special tools and manufacturing procedures to hand-build each of the 40 planes. Special heat-resistant fuel, oil, and hydraulic fluids that would function at 85,000 feet and higher also had to be developed.

In 1962, the first Blackbird successfully flew, and in 1966, the same year I graduated from high school, the Air Force began flying operational SR-71 missions. I came to the program in 1983 with a sterling record and a recommendation from my commander, completing the weeklong interview and meeting Walter, my partner for the next four years. He would ride four feet behind me, working all the cameras, radios, and electronic jamming equipment. I joked that if we were ever captured, he was the spy and I was just the driver. He told me to keep the pointy end forward.



We trained for a year, flying out of Beale AFB in California, Kadena Airbase in Okinawa, and RAF Mildenhall in England. On a typical training mission, we would take off near Sacramento, refuel over Nevada, accelerate into Montana, obtain high Mach over Colorado, turn right over New Mexico, speed across the Los Angeles Basin, run up the West Coast, turn right at Seattle, then return to Beale. Total flight time: two hours and 40 minutes.

One day, high above Arizona, we were monitoring the radio traffic of all the mortal airplanes below us. First, a Cessna pilot asked the air traffic controllers to check his ground speed. 'Ninety knots,' ATC replied. A twin Bonanza soon made the same request. 'One-twenty on the ground,' was the reply. To our surprise, a navy F-18 came over the radio with a ground speed check. I knew exactly what he was doing. Of course, he had a ground speed indicator in his cockpit, but he wanted to let all the bug-smashers in the valley know what real speed was. 'Dusty 52, we show you at 620 on the ground,' ATC responded. The situation was too ripe. I heard the click of Walter's mike button in the rear seat. In his most innocent voice, Walter startled the controller by asking for a ground speed check from 81,000 feet, clearly above controlled airspace. In a cool, professional voice, the controller replied, 'Aspen 20, I show you at 1,982 knots on the ground.' We did not hear another transmission on that frequency all the way to the coast.

The Blackbird always showed us something new, each aircraft possessing its own unique personality. In time, we realized we were flying a national treasure. When we taxied out of our revetments for takeoff, people took notice. Traffic congregated near the airfield fences, because everyone wanted to see and hear the mighty SR-71. You could not be a part of this program and not come to love the airplane. Slowly, she revealed her secrets to us as we earned her trust.

One moonless night, while flying a routine training mission over the Pacific, I wondered what the sky would look like from 84,000 feet if the cockpit lighting were dark. While heading home on a straight course, I slowly turned down all of the lighting, reducing the glare and revealing the night sky. Within seconds, I turned the lights back up, fearful that the jet would know and somehow punish me. But my desire to see the sky overruled my caution, I dimmed the lighting again. To my amazement, I saw a bright light outside my window. As my eyes adjusted to the view, I realized that the brilliance was the broad expanse of the Milky Way, now a gleaming stripe across the sky. Where dark spaces in the sky had usually existed, there were now dense clusters of sparkling stars. Shooting stars flashed across the canvas every few seconds. It was like a fireworks display with no sound. I knew I had to get my eyes back on the instruments, and reluctantly I brought my attention back inside. To my surprise, with the cockpit lighting still off, I could see every gauge, lit by starlight. In the plane's mirrors, I could see the eerie shine of my gold spacesuit incandescently illuminated in a celestial glow. I stole one last glance out the window. Despite our speed, we seemed still before the heavens, humbled in the radiance of a much greater power. For those few moments, I felt a part of something far more significant than anything we were doing in the plane. The sharp sound of Walt's voice on the radio brought me back to the tasks at hand as I prepared for our descent.



The SR-71 was an expensive aircraft to operate. The most significant cost was tanker support, and in 1990, confronted with budget cutbacks, the Air Force retired the SR-71. The Blackbird had outrun nearly 4,000 missiles, not once taking a scratch from enemy fire.

On her final flight, the Blackbird, destined for the Smithsonian National Air and Space Museum, sped from Los Angeles to Washington in 64 minutes, averaging 2,145 mph and setting four speed records.

The SR-71 served six presidents, protecting America for a quarter of a century. Unbeknownst to most of the country, the plane flew over North Vietnam, Red China, North Korea, the Middle East, South Africa, Cuba, Nicaragua, Iran, Libya, and the Falkland Islands. On a weekly basis, the SR-71 kept watch over every Soviet nuclear submarine and mobile missile site, and all of their troop movements. It was a key factor in winning the Cold War.

I am proud to say I flew about 500 hours in this aircraft. I knew her well. She gave way to no plane, proudly dragging her sonic boom through enemy backyards with great impunity. She defeated every missile, outran every MiG, and always brought us home. In the first 100 years of manned flight, no aircraft was more remarkable.

With the Libyan coast fast approaching now, Walt asks me for the third time, if I think the jet will get to the speed and altitude we want in time. I tell him yes. I know he is concerned. He is dealing with the data; that's what engineers do, and I am glad he is. But I have my hands on the stick and throttles and can feel the heart of a thoroughbred, running now with the power and perfection she was designed to possess. I also talk to her. Like the combat veteran she is, the jet senses the target area and seems to prepare herself.

For the first time in two days, the inlet door closes flush and all vibration is gone. We've become so used to the constant buzzing that the jet sounds quiet now in comparison. The Mach correspondingly increases slightly and the jet is flying in that confidently smooth and steady style we have so often seen at these speeds. We reach our target altitude and speed, with five miles to spare. Entering the target area, in response to the jet's new-found vitality, Walt says, 'That's amazing' and with my left hand pushing two throttles farther forward, I think to myself that there is much they don't teach in engineering school.



Out my left window, Libya looks like one huge sandbox. A featureless brown terrain stretches all the way to the horizon. There is no sign of any activity. Then Walt tells me that he is getting lots of electronic signals, and they are not the friendly kind. The jet is performing perfectly now, flying better than she has in weeks. She seems to know

where she is. She likes the high Mach, as we penetrate deeper into Libyan airspace. Leaving the footprint of our sonic boom across Benghazi, I sit motionless, with stilled hands on throttles and the pitch control, my eyes glued to the gauges. Only the Mach indicator is moving, steadily increasing in hundredths, in a rhythmic consistency similar to the long distance runner who has caught his second wind and picked up the pace. The jet was made for this kind of performance and she wasn't about to let an errant inlet door make her miss the show. With the power of forty locomotives, we puncture the quiet African sky and continue farther south across a bleak landscape. Walt continues to update me with numerous reactions he sees on the DEF panel. He is receiving missile tracking signals. With each mile we traverse, every two seconds, I become more uncomfortable driving deeper into this barren and hostile land. I am glad the DEF panel is not in the front seat. It would be a big distraction now, seeing the lights flashing. In contrast, my cockpit is 'quiet' as the jet purrs and relishes her new-found strength, continuing to slowly accelerate.

The spikes are full aft now, tucked twenty-six inches deep into the nacelles. With all inlet doors tightly shut, at 3.24 Mach, the J-58s are more like ramjets now, gulping 100,000 cubic feet of air per second. We are a roaring express now, and as we roll through the enemy's backyard, I hope our speed continues to defeat the missile radars below. We are approaching a turn, and this is good. It will only make it more difficult for any launched missile to solve the solution for hitting our aircraft.



I push the speed up at Walt's request. The jet does not skip a beat, nothing fluctuates, and the cameras have a rock steady platform. Walt received missile launch signals. Before he can say anything else, my left hand instinctively moves the throttles yet farther forward. My eyes are glued to temperature gauges now, as I know the jet will willingly go to speeds that can harm her. The temps are relatively cool and from all the warm temps we've encountered thus far, this surprises me but then, it really doesn't surprise me. Mach 3.31 and Walt is quiet for the moment.

I move my gloved finger across the small silver wheel on the autopilot panel which controls the aircraft's pitch. With the deft feel known to Swiss watchmakers, surgeons, and 'dinosaurs' (old-time pilots who not only fly an airplane but 'feel it'), I rotate the pitch wheel somewhere between one-sixteenth and one-eighth inch location, a position which yields the 500-foot-per-minute climb I desire. The jet raises her nose one-sixth of a degree and knows, I'll push her higher as she goes faster. The Mach continues to rise, but during this segment of our route, I am in no mood to pull throttles back.

Walt's voice pierces the quiet of my cockpit with the news of more missile launch signals. The gravity of Walter's voice tells me that he believes the signals to be a more valid threat than the others. Within seconds he tells me to 'push it up' and I firmly press both throttles against their stops. For the next few seconds, I will let the jet go as fast as she wants. A final turn is coming

up and we both know that if we can hit that turn at this speed, we most likely will defeat any missiles. We are not there yet, though, and I'm wondering if Walt will call for a defensive turn off our course.

With no words spoken, I sense Walter is thinking in concert with me about maintaining our programmed course. To keep from worrying, I glance outside, wondering if I'll be able to visually pick up a missile aimed at us. Odd are the thoughts that wander through one's mind in times like these. I found myself recalling the words of former SR-71 pilots who were fired upon while flying missions over North Vietnam. They said the few errant missile detonations they were able to observe from the cockpit looked like implosions rather than explosions. This was due to the great speed at which the jet was hurling away from the exploding missile. I see nothing outside except the endless expanse of a steel blue sky and the broad patch of tan earth far below. I have only had my eyes out of the cockpit for seconds, but it seems like many minutes since I have last checked the gauges inside. Returning my attention inward, I glance first at the miles counter telling me how many more to go, until we can start our turn. Then I note the Mach, and passing beyond 3.45, I realize that Walter and I have attained new personal records. The Mach continues to increase. The ride is incredibly smooth.

There seems to be a confirmed trust now, between me and the jet; she will not hesitate to deliver whatever speed we need, and I can count on no problems with the inlets. Walt and I are ultimately depending on the jet now - more so than normal - and she seems to know it. The cooler outside temperatures have awakened the spirit born into her years ago, when men dedicated to excellence took the time and care to build her well. With spikes and doors as tight as they can get, we are racing against the time it could take a missile to reach our altitude.

It is a race this jet will not let us lose. The Mach eases to 3.5 as we crest 80,000 feet. We are a bullet now - except faster. We hit the turn, and I feel some relief as our nose swings away from a country we have seen quite enough of. Screaming past Tripoli, our phenomenal speed continues to rise, and the screaming Sled pummels the enemy one more time, laying down a parting sonic boom. In seconds, we can see nothing but the expansive blue of the Mediterranean. I realize that I still have my left hand full-forward and we're continuing to rocket along in maximum afterburner. The TDI now shows us Mach numbers, not only new to our experience but flat out scary. Walt says the DEF panel is now quiet, and I know it is time to reduce our incredible speed. I pull the throttles to the min 'burner range and the jet still doesn't want to slow down. Normally the Mach would be affected immediately, when making such a large throttle movement. But for just a few moments old 960 just sat out there at the high Mach, she seemed to love and like the proud Sled she was, only began to slow when we were well out of danger. I loved that jet.



Make your dreams come true

Come and visit us...



HOW TO REACH US?

SFA, Brussels Airport, Building 201, 1820 Steenokkerzeel, Belgium, +32 (0)2 752 57 47, info@sfa.be, www.sfa.be

KIEWIT – vraag om informatie en/of documentatie

KIEWIT – demande d'information et/ou de documentation



Onze voorzitter heeft een tweetal maand geleden mevrouw Karin De Greeve ontmoet. Zij is journaliste bij de VRT en is gepassioneerd door de luchtvaart, meer bepaald door de geschiedenis ervan. Voor wie vorig jaar in Kiewit was: zij is ook de auteur van de brochure 2000 over het vliegveld Kiewit.

Karin De Greeve is voor het ogenblik bezig met een uitgebreide uitgave van die brochure, in het raam van '100 jaar Kiewit'. Ze had graag geweten of er leden onder ons zijn die haar informatie en/of documentatie zouden kunnen bezorgen om de nieuwe uitgave aan te vullen.

Haar gegevens:

Karin De Greeve, Verkeersredactie 4RVERK, VRT, A. Reyerslaan 52 te 1043 Brussel
Tel. 02 - 741 37 43, gsm 0476 - 59 10 34. E-mailadres: Karin.DEGREEVE@VRT.BE

In haar naam, alvast bedankt!

Il y a deux mois, notre président a rencontré madame Karin De Greeve. Elle est journaliste à la VRT et passionnée de l'aviation, surtout en ce qui concerne son historique. Ceux qui ont participé au lunch en été de l'an dernier à Kiewit, se souviendront peut-être de la brochure 'Kiewit 2000', dont elle était l'auteur.

Dans le cadre du centenaire de l'aérodrome de Kiewit, Karin De Greeve rédige actuellement une édition plus élaborée de cette brochure. Afin de compléter son ouvrage, elle aimerait bien recevoir de la part des membres des Vieilles Tiges, des informations et/ou de la documentation sur cet aérodrome, .

Voici ses coordonnées:

Karin De Greeve, Verkeersredactie 4RVERK, VRT, boulevard A. Reyers 52 à 1043 Bruxelles
Tél. 02 - 741 37 43, GSM 0476 - 59 10 34. Adresse E-mail: Karin.DEGREEVE@VRT.BE

En son nom, merci d'avance!

NOUVEAU MEMBRE D'HONNEUR: NADINE DUMON-ANTOINE

Lors du banquet annuel, nous avons pu accueillir madame Nadine Dumon-Antoine en tant que nouveau membre d'honneur. Elle fut une étroite collaboratrice d'Andrée De Jongh, décédé il y a quelques mois.

Nous lui souhaitons la bienvenue au sein de notre association.

Le texte ci-dessous vous en racontera un peu plus sur son rôle durant la seconde guerre mondiale.

EEN NIEUW ERELID: NADINE DUMON-ANTOINE

Tijdens het jaarlijkse banket hebben we mevrouw Nadine Dumon-Antoine als nieuw erelid van onze vereniging mogen verwelkomen. Zij was een nauwe medewerkster van Andrée De Jongh die een paar maand geleden is overleden.

We heten haar van harte welkom in onze vereniging!



Je suis née le 5 septembre 1922 à Uccle.

Dès 1940, avec ma famille nous étions révoltés contre l'envahisseur et avons voulu agir. J'ai commencé par distribuer des tracts et des journaux clandestins.

Mon père s'est mis en quête de partenaires pour fonder un service de renseignements. De mon côté, je lui servais de «courrier», à Bruxelles, Gand, Bruges. Et puis nous avons appris qu'il y avait des aviateurs et des soldats anglais cachés, et nous avons cherché un moyen de les faire rapatrier. Je suis entrée dans la ligne «Comète», et progressivement été amenée à conduire des aviateurs jusque Valenciennes et Paris.

Lors du voyage vers Paris, j'ai eu plusieurs fois des problèmes. Je me souviens d'un trajet avec trois aviateurs dont un Canadien qui paniquait un peu, ne parlant que très peu le français. A la frontière, lorsque le douanier lui a demandé ses papiers, il a donné une boîte d'allumettes. Je suis intervenue en prétendant qu'il était sourd et muet, et que je l'accompagnais. Les deux autres ont compris, mais le douanier a voulu poser une question. J'ai répondu qu'ils étaient Flamands. Nous sommes passés.

Mais la plus rocambolesque «poursuite» que j'ai vécue, c'est à Paris, accompagnée de deux aviateurs. Nous avons rendez-vous avec une autre personne du réseau, mais à l'heure prévue passée de dix minutes, personne. Une jeune femme qui venait de se séparer de deux Allemands s'est approchée de nous et a demandé à un des aviateurs une pièce pour téléphoner. J'ai tout de suite donné une pièce à la fille, et me suis dit : «Ça sent mauvais». Il fallait partir.

J'ai dit à un des deux gars que nous étions sans doute surveillés. Il m'a répondu : «On ne vit pas un roman policier, mademoiselle». J'étais un peu vexée, mais il s'est avéré que j'avais raison. Nous avons dû nous cacher au jardin du Luxembourg dans un petit enclos où l'on rangeait les outils, juste à temps pour voir passer l'homme qui nous surveillait. On le suivait du regard par un petit trou dans un mur, alors qu'il a fouillé partout après nous pendant un quart d'heure. Nous sommes sortis avec précaution pour nous glisser dans une bouche de métro et nous rendre jusqu'à l'adresse prévue malgré tout. Là-bas, j'ai appris que les Allemands avaient fouillé la maison la nuit précédente, ce qui m'empêchait de laisser mes aviateurs à cet endroit. On m'a renseigné une

mansarde, où j'ai pu les laisser, seuls avec quelques biscottes, du lait en poudre et du cacao.

De mon côté, je suis allée loger à un autre endroit, puisqu'à cette époque il était impensable de loger avec deux jeunes gens. Le lendemain, je suis rentrée à Bruxelles.

Après la guerre, j'ai appris que ces deux aviateurs étaient arrivés à destination.

Le 11 août 1942, j'ai été arrêtée avec mes parents sur dénonciation et emmenée à la prison de Saint-Gilles, où je suis restée un an.

Lors des interrogatoires, je ne voulais dénoncer personne. J'ai réussi à nier le premier jour, afin de pouvoir réfléchir à ce que j'allais dire par la suite. J'ai donc inventé toute une histoire, sans donner d'adresse. Malgré les coups et les différents instructeurs qui ont mené les interrogatoires, je n'ai rien dit. On m'a ensuite envoyée en Allemagne en camp et

en forteresse. Mon moral était très bon, et puis je savais que je payais pour les actes de résistance commis.

Par la suite, j'ai été emmenée à Ravensbrück et puis, en fourgon à bestiaux, à Mauthausen. Au milieu de la 5^{ème} nuit, nous sommes arrivées, dans la cohue générale. Certaines étaient mortes ou mourantes, on les a laissées dans le train. J'étais fiévreuse, très affaiblie, avec une otite. Malgré les coups et mon état, j'ai regardé ce paysage magnifique, avec le Danube qui coulait dans le fond et des grands sapins noirs. C'était une nuit étoilée.

Pendant quelques instants, j'ai voulu me laisser mourir dans la neige, et puis j'ai pensé à ma mère à qui on annonçait que j'étais morte. J'ai continué, aidée par deux autres jusqu'au camp où l'on nous a laissé poireauter dans le froid pendant des heures. Je ne tenais plus debout.

Il y a des passages assez durs à raconter... Chaque fois que j'en parle, pendant une semaine je suis secouée. Je parle dans les écoles, mais pas trop souvent. Il y a des choses qu'il faut dire, même si on ne raconte pas tout. On doit savoir jusqu'où l'homme est capable d'aller. Mais dans les pires situations il y a aussi des êtres humains qui restent dignes. C'est le plus important.



Sacré Léopold!

Le 10 mai dernier, à 14 heures, l'aile "Aviation" du musée de l'Armée à Bruxelles a été le théâtre d'un événement assez exceptionnel. En effet, à l'ombre de la lourde silhouette du Bristol Blenheim, Léopold HEIMES, dernier survivant belge de la bataille d'Angleterre s'est prêté à une séance de signatures « à la britannique ».

A l'initiative de l'association "Belgians in RAF and SAAF", des posters reproduisant l'un des appareils sur lequel il a volé à l'époque en qualité de mitrailleur, ont été proposés au public. Revêtu de l'autographe de cet ancien, membre des Vieilles Tiges, le dessin créé par Yves Duwelz, est devenu un document de grande valeur sentimentale pour tous ceux qui se passionnent pour l'aviation.

Pendant deux heures, "Pol" a répondu de bonne grâce aux sollicitations des gens, avides de recevoir une dédicace de la part de ce vétéran plein de gentillesse.

A la fin, fatigué mais heureux, Léopold Heimes s'est vu remettre par André Bar, un tableau, dû aux pinceaux de Claude Lesoil. « C'était tout à fait ça » a été son commentaire à propos de cette peinture, montrant un Blenheim survolant un convoi de navires dans la Manche.

Il convient de souligner qu'outre Yves et André, l'équipe composée de Philippe Deman, Eric Dessouroux, Serge Bonge et Jacques Schelfaut nageait dans le bonheur de voir Léopold Heimes enfin reconnu pour ses mérites. Merci aussi à Daniel Brackx pour sa collaboration.

S'il faut peut-être regretter le manque de publicité entourant l'événement qui devait bénéficier de l'appui du Musée et de l'AELR, ce fut malgré tout une belle journée.

Belle journée qui ne s'arrête pas là, pour Léopold. Entouré de ses éternels gardes du corps, Carl Chaussier et Jean-Christophe Derzelle, il regagne ses pénates du côté de Chimay, non sans avoir fait un petit tour aux commandes d'un ULM! A 92 ans !

Carl lui avait déjà fait traverser la Manche sur un tel appareil, il y a quelques années...

Infatigable, ce sacré Léopold !

Marc ARTIGES

Die Leopold toch!

Op 10 mei jl. Om 14 uur was de Luchtvaartafdeling van het Legermuseum in Brussel het toneel van een eerder uitzonderlijke gebeurtenis. In de zware schaduw van de Bristol Blenheim was Leopold HEIMES, laatste Belgische overlevende van de Slag om Engeland, druk doende met een handtekeningsessie op zijn Brits.

Op aanzetten van de vereniging "Belgians in RAF and SAAF" werden er aan het publiek posters aangeboden, met daarop een van de toestellen waarop hij als boordschutter had gevlogen. Met de handtekening van de oudgediende die ook lid is van de Vieilles Tiges, is de tekening van de hand van Yves Duwelz nu een document met een grote sentimentele waarde geworden voor ieder die door de luchtvaart wordt geënthousiasmeerd.

Twee uur lang heeft 'Pol' gewillig op de wensen van het publiek ingespeeld, want wie wou er nu geen opdracht van die overvriendelijke veteraan?

Op het einde was Leopold Heimes moe maar gelukkig en kreeg hij uit de handen van André bar een schilderij van de hand van Claude Lesoil. "Zo was het inderdaad" was zijn commentaar op het schilderij, waarop een Blenheim die in het Kanaal een konvooi schepen overvliegt.

Noteren we dat, naast Yves en André, de ploeg bestaande uit Philippe Deman, Eric Dessouroux, Serge Bonge en Jacques Schelfaut straalde van voldoening om eindelijk de erkenning te zien van de verdiensten van Leopold Heimes. Dank ook aan Daniël Brackx voor zijn medewerking.

Ook al is het een beetje jammer dat er zo weinig publiciteit was voor deze gebeurtenis, die de steun had van het Museum en de AELR, het was alleszins een mooie dag.

Een dag die nog niet voorbij was voor Leopold. Omringd door zijn alomtegenwoordige lijfwachten, Carl Chaussier en Jean-Christophe Derzelle, trok hij terug naar huis, richting Chimay maar niet zonder eerst een korte trip aan de sturen van een ULM te hebben gemaakt! En dat op 92 jaar!

Enkele jaren gelden was Carl met hem in zo een toestel al het Kanaal overgestoken...

Onvermoeibaar toch, die Leopold!

Marc ARTIGES



From the office of the secretary...

Bonjour à tous !

Comme ce sont les vacances et que personne n'a trop envie de se fatiguer les méninges en lisant la prose du secrétaire, je vous promets d'être court et bref. Ceci étant dit, abrégeons donc...

Comme nous l'avons annoncé lors de l'assemblée générale du 9 avril dernier, notre nouveau site internet www.vieillestiges.be est en ligne. Une des particularités du site est qu'il comprend une zone réservée aux seuls membres de l'association. Pour y accéder, il faut cependant s'inscrire (« *login* ») avec un nom d'utilisateur (« *Username* ») et mot de passe (« *Password* ») de votre choix. Lors de votre première visite sur le site, il vous faudra simplement suivre la procédure d'inscription. Ensuite, on vous demandera quelques jours de patience, le temps que notre webmaster vous accorde les droits d'accès à la zone « membres ». Vous en serez averti par e-mail. Cette zone comprend e.a. plus de photos d'événements, le rapport de l'A.G. ainsi que l'annuaire des membres mis à jour tous les trimestres. Si vous éprouvez des difficultés à vous inscrire, n'hésitez pas à contacter le webmaster qui se fera un plaisir de vous aider ; pour ce faire, cliquer sur l'onglet « contact ».

D'autre part, nous maintenons à jour les adresses e-mail des membres ce qui nous permet d'envoyer de courtes nouvelles de temps en temps comme p.ex. un rappel d'une activité, l'avis de décès d'un membre, etc. Actuellement, notre carnet d'adresses en compte 260, soit environ 50% des membres, ce qui n'est pas mal du tout. Cependant, à chaque mailing, des messages nous reviennent du genre « *quota exceeded* » ou « *user unknown* ». Dans le premier cas, il suffit de faire un peu le ménage dans sa boîte à mails et de supprimer tous les e-mails inutiles. Dans le second, soit nous avons fait une erreur de transcription, soit vous avez plus que probablement changé d'adresse e-mail sans nous en avvertir. Voici la liste des adresses « *user unknown* » : optiek.m...@pandora.be, guylucde...@scarlet.be, pierre.deke...@wanadoo.fr, guibert.p...@tiscali.be, ludogys...@telenet.be, p_nav...@worldonline.be. Si vous êtes concerné, merci de fournir votre nouvelle adresse mail à VTB.secretary@gmail.com

Pour finir, l'association vous invite pour la réunion mensuelle du 13 août au Watersportkring de la Force Aérienne à Nieuport (WSKLuM). Vous trouverez toutes les informations à la page 7 de ce magazine. Pour s'inscrire, il suffit de verser la somme requise sur le compte de l'association. Le nombre de participants est limité à 80. Attention, lors de notre visite préparatoire en juin, il y avait des travaux dans le centre de Nieuport mais il suffit de suivre les panneaux orange de déviation « Oostende » pour arriver au monument du Roi Albert I^{er} et ensuite prendre la direction du WSKLuM.

Bonne lecture et à bientôt !

Didier

Dag iedereen!

Het is vakantie en niemand wil zijn grijze hersencellen te veel pijnigen om mijn proza te lezen, ik beloof u dus kort en bondig te zullen zijn. Daar gaan we dan...

Zoals al aangekondigd tijdens de Algemene Vergadering van 9 april jl., is onze vernieuwde website www.vieillestiges.be online. Een van de bijzonderheden ervan is dat er een zone is die voorbehouden is aan de leden. Om toegang te krijgen moet je je dus registreren (« *login* ») met een gebruikersnaam (« *Username* ») en een paswoord (« *Password* ») van jouw keuze. Bij een eerste bezoek aan de site volg je gewoon de registratieprocedure. Vervolgens wacht je enkele dagen omdat onze webmaster je het toegangsrecht tot de 'ledenzone' moet toekennen. Daar krijg je een e-mail van. Die zone omvat o.a. foto's van gebeurtenissen, het verslag van de AV, het jaarboek van de leden dat elk trimester wordt bijgewerkt. Mocht je problemen ondervinden bij het registreren, aarzel dan niet en contacteer de webmaster die je te hulp zal schieten; hiervoor klik je op de knop 'contact'.

We houden ook alle e-mailadressen van de leden up-to-date, wat ons toelaat om van tijd tot tijd korte nieuwsberichtjes rond te sturen, zoals een herinnering aan een komende activiteit, bericht van overlijden van een lid, enz. Ons adressenboekje telt voor het ogenblik 260 adressen, zo een 50% van de leden, wat zeker niet slecht is. Nochtans krijgen we bij elke mailing berichten terug met de vermelding « *quota exceeded* » of « *user unknown* ». In het eerste geval moet de mailbox wat opgeruimd worden en de overbodige berichten weggegooid. In het tweede geval hebben wij een tikfout gemaakt, of je bent waarschijnlijk van e-mailadres veranderd zonder ons te verwittigen. Dit is de lijst met de adressen « *user unknown* » : optiek.m...@pandora.be, guylucde...@scarlet.be, pierre.deke...@wanadoo.fr, guibert.p...@tiscali.be, ludogys...@telenet.be, p_nav...@worldonline.be. Vind je je hierin terug, dan hadden we graag je nieuwe adres gekregen op VTB.secretary@gmail.com

Ten slotte nodigt de vereniging je uit voor de maandelijkse bijeenkomst van 13 augustus in de Watersportkring van de Luchtmacht te Nieuwpoort (WSKLuM). Alle nuttige inlichtingen staan op pagina 7 van dit magazine. Om in te schrijven volstaat de storting van het juiste bedrag op rekening van de vereniging. Het aantal plaatsen is beperkt tot 80. Opgelet: tijdens ons voorbereidend bezoek in juni waren er wegenwerken in het centrum van Nieuwpoort, maar het volstond de oranje wegwijzers 'omleiding Oostende' te volgen, om zo tot aan het monument van koning Albert I te geraken. Daar ben je nog op 500 m van de WSKLuM.

Veel leesplezier en tot binnenkort!

Didier

HISTORIEK VAN DE 15^{de} WING LUCHTTRANSPORT

Ter gelegenheid van de zestigste verjaardag van de 15^{de} Wing Luchttransport wordt een totaal nieuwe editie van de historiek uitgebracht door het Documentatiecentrum, de VZW "Dakota".

Het werk, geschreven door Erekolonel Vlieger Piet Claes, telt 208 bladzijden, geïllustreerd met meer dan 350 kleurenfoto's, waarvan de meeste voortkomend uit de persoonlijke archieven van de mensen van de wing, en dus niet eerder uitgegeven. Een waar "hebbing" voor elke luchtvaartenthousiast !

De kostprijs bedraagt € 39, doch wie intekent vóór 1 september 2008 betaalt slechts € 35. Wie het boek thuis met de post wil ontvangen, gelieve € 5 portkosten toe te voegen.

"Historiek 15^{de} Wing" verschijnt in het Nederlands en in het Frans op 14 september 2008 en zal die zondag tijdens de opendeurdag te Melsbroek te verkrijgen zijn. Voorintekenaars die dit wensen kunnen hun exemplaar afhalen tijdens deze manifestatie. Mits vermelding "ticket" op het overschrijvingsformulier wordt hen een gratis toegangsticket (waarde: € 6) toegestuurd. Een ideale gelegenheid om voor een zacht prijsje kennis te maken met het personeel en het vliegend materieel van de Wing, aangevuld door bezoekende "old timers".

Het bedrag van de voorinschrijving wordt vóór 1 september ingewacht op rekeningnummer

063 – 4145898 – 56 van Flying Pencil, Erembodegem-dorp, 80 te 9320 EREMBODEGEM

Met de vermelding "15^{de} Wing NL (of FR) eventueel gevolgd door "ticket" indien het werk te Melsbroek afgehaald wordt.

Een greep uit de inhoud:

- **1945 – 1949:** De geboorte van het Belgisch Luchttransport ;
- **1950 - 1959:** De vloot wordt uitgebreid;
- **1960 – 1969:** Boxcars en Dakota's naar Kongo;
- **1970 – 1979:** Aankomst van de Hercules vliegtuigen
- **1980 – 1989:** Humanitaire opdrachten
- **1990 – 1999:** Afrikaanse crises – De Golfoorlog;
- **2000 – 2008:** Nieuwe uitdagingen;
- **BIJLAGEN:** De oorlogsgeschiedenis van het vliegveld Melsbroek; de Wing vandaag; de bevelhebbers van 1947 tot nu ; de 17 toesteltypes (ooit) in gebruik, enz.

HISTORIQUE DU 15^e WING TRANSPORT AÉRIEN

A l'occasion du soixantième anniversaire du 15^e Wing Transport Aérien, une édition totalement renouvelée est émise par le Centre de Documentation, l' ASBL « Dakota ».

L' ouvrage écrit par le colonel Aviateur honoraire Piet Claes compte 208 pages, illustrés avec plus de 350 photos couleur, dont le plupart proviennent des collections privées des gens du wing, donc inédites jusqu'à présent. Un vrai bijou pour tout « aficionado » de l' aviation !

Le coût du livre est de 39€, **mais en cas de commande effectuée avant le 1^{er} septembre 2008, il revient seulement à 35 €.** Pour une livraison à domicile, veuillez ajouter 5€ de frais de port.

« L' historique du 15^e Wing » paraît en français et en néerlandais le dimanche 14 septembre 2008, à l' occasion de la journée portes ouvertes à Melsbroek. Les livres, qui auront fait l' objet d' une commande préalable (avant le 1^{er} septembre) seront également disponibles ce jour. En mentionnant « ticket » sur le virement, un ticket

d' entrée gratuite (valeur : 6€) sera envoyé. Une occasion unique de faire connaissance avec le personnel et le matériel volant de l' unité et des anciens modèles en visite à bon compte !

La commande s' effectue par virement de la somme de 35 €, éventuellement majorée de 5 € de port au compte **063 – 4145898 – 56 du Flying Pencil, Erembodegem-dorp, 80 à 9320 EREMBODEGEM**

Avec la mention : « 15^e Wing FR » ou NL (+ éventuellement « ticket ») si l' ouvrage sera récupéré à Melsbroek.

Un aperçu du contenu :

- **1945 – 1949 :** La naissance du transport aérien belge
- **1950 – 1959 :** La flotte s' élargit
- **1960 – 1969 :** Boxcars et Dakotas au Congo
- **1970 – 1979 :** Arrivée des Hercules
- **1980 – 1989 :** Missions humanitaires
- **1990 – 1999 :** Crises Africaines – La guerre du Golfe
- **2000 – 2008 :** Nouveaux défis
- **ANNEXES :** L' histoire de l' aérodrome de Melsbroek pendant la guerre , le Wing actuellement, Les commandants d' unité 1947 – 2008, les 17 différents types d' appareils, etc.



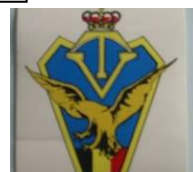
€ 15,00 het vel/
la feuille



Drapeau belge- Belgische
vlag (polyester, 100 x 150
cm): € 11



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



**NIEUW!
NOUVEAU!**
Wenskaarten/ Cartes de
voeux: 10ea: € 10,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50



Petje/ Casquette:
€ 10,00

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, verhoogd met de verzendingskosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,52 (sticker), € 1,56 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,56 (das, petje of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn prijzen bij benadering!

Comment vous procurer ces articles?

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

Frais de port : 0,52 € (autocollant), 1,56 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,56 € (cravate, casquette ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs !

U hebt het einde bereikt van dit nummer van het Magazine van de Vieilles Tiges, de ideale gelegenheid om een oproep te lanceren aan ieder onder u die een bijdrage aan de volgende magazines zou kunnen leveren. Uw redacteur begint immers de bodem van zijn artikelenlade te zien...

Als u ons dus een interessant of waar gebeurd verhaal mee te delen heeft, een reportage of gelijk welk feit dat wel eens zou moeten gepubliceerd worden, aarzel dan niet en neem contact op met Bill Tersago of een ander lid van de Bestuursraad. Wij houden ons dan wel bezig met de rest (vertaling, bladschikking, illustraties, foto's, enz.).

Bij voorbaat dank!

Vous êtes arrivés à la fin de ce numéro du Magazine des Vieilles Tiges, une occasion rêvée afin de lancer un appel à tous ceux parmi vous qui seraient disposés à nous fournir une contribution pour les magazines suivants.

En effet, votre rédacteur commence à distinguer le fond de son tiroir aux articles...

Si vous avez donc une histoire intéressante ou vécue à nous communiquer, un reportage ou n'importe quel fait qui mériterait bien d'être publié, alors n'hésitez pas et contactez Bill Tersago ou un autre membre du Conseil d'Administration. Nous nous occuperons du reste (traduction, mise en page, illustrations, photos, etc.).

Bien merci d'avance!



13 mei 2008: op de rotonde, waar vroeger het wachtlokaal van de basis Brustem was, werd een Fouga Magister op een sokkel geplaatst.

Le 13 mai 2008: au rond point, où se trouva le corps de garde de la base de Brustem, un Fouga Magister a été monté sur un socle.