



Les Vieilles Tigres de Belgique ✈

SOCIÉTÉ ROYALE

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

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ

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

Périodique trimestriel - Driemaandelijkse tijdschrift

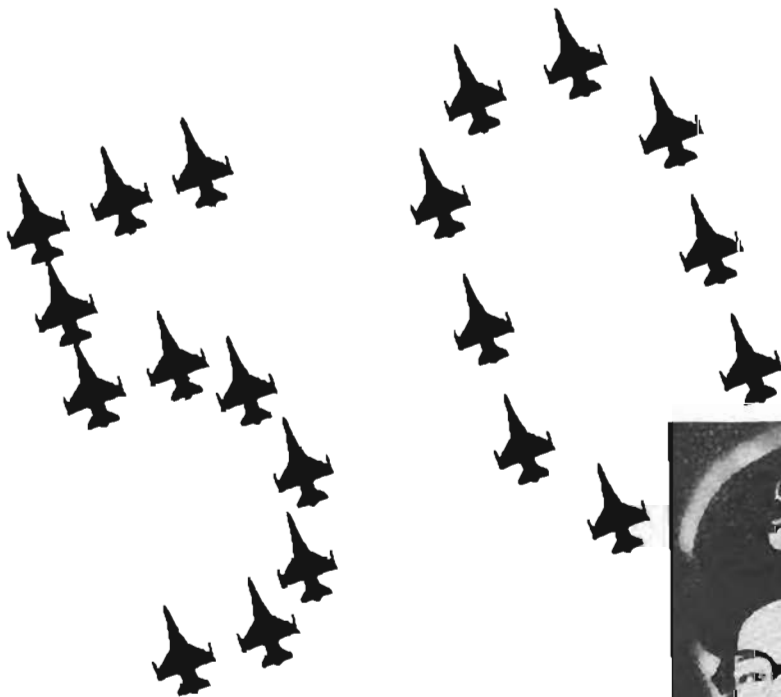
Seizième année - Zestiende jaar

N° 4/96

Octobre-Novembre-Décembre

Nr 4/96

Oktober-November-December



**Le Lieutenant-Général Aviateur
De Luitenant-Generaal Vlieger
Lucien Leboutte, DFC**

a.s.b.l. LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE V.Z.W.

**Siège social - Maatschappelijke zetel
Maison des Ailes - Huis der Vleugels
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles - Brussel**

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15

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

Indien U een adres-of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten. Deel ook, bij voorkeur aan de secretaris-generaal of aan een ander lid van de raad van bestuur, al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.

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

<u>Fonctions - Functies</u>	<u>Noms - Namen</u>	<u>☎</u>
Président - Voorzitter:	Léon Branders	02/734.63.77
Vice-président:	Jacques Dôme	02/762.60.56
Vice-voorzitter:	Jean Kamers	02/731.17.88
Secrétaire-général	Robert Feuillen	013/31.28.70*
Secretaris-generaal:		
Trésorier-Schatbewaarder:	Paul Jourez	067/79.03.37*
Secrétaire-adjoint:	Charles Peyrassol	02/771.12.48
Adjunct-secretaris:		
Administrateurs:	Eric Bouzin	02/242.57.74
Beheerders:	Georges de Coninck	02/344.46.38
	André Dillien	02/673.36.32*
	Pierre Hallet	02/344.07.05
	Hubert Mojet	02/770.93.71
	Norbert Niels	016/58.10.86*
	Jacques Roeland-Helman	02/469.11.17
	Gérard Vermander	02/770.98.22

(*) + Fax

**Le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte DFC,
parrain de la promotion d'élèves-pilotes 88B**

Le Lieutenant-Général Aviateur Leboutte est né à Hodister (Laroche), le 5 mars 1898. Déporté par les Allemands dans le Nord de la France en 14-18, il parvient à s'évader mais est repris à la frontière hollandaise; il est alors interné en Allemagne jusqu'en 1918.

Le 30 avril 1919, il s'engage à l'Artillerie et suit les cours au Centre d'Intruction pour sous-lieutenant d'artillerie. Nommé sous-lieutenant le 21 juin 1921, il passe peu après à l'Aéronautique Militaire et est admis dans le personnel navigant le 1 décembre 1923.

Breveté pilote, il est désigné pour la chasse et en 1930, il s'illustre dans différents meetings où il se livre à d'audacieuses acrobaties. Il prend ensuite la direction du "Service des essais en vol" et, le 21 septembre 1935, le commandement du Groupe des Fairey Battle à Evere.

En décembre 1939, il est désigné pour une mission au Congo Belge où il y étudie les possibilités d'organisation d'une aviation militaire. Dès les premiers jours de la guerre, il quitte la colonie et rentre en Belgique le 28 août 1940. Fait prisonnier, il parvient à s'évader et le 14 février 1941, prend la direction du Midi de la France et traverse les Pyrénées à pied, en compagnie d'autres Belges. Il est arrêté et interné pendant deux mois à Badagoz, puis transféré au fameux camp de Miranda.

Le 10 octobre 1941, il arrive à Londres via Gibraltar. Son but n'est cependant pas encore atteint. Exclu automatiquement de tout service en vol à cause de son âge, il refuse tout autre service.

Après avoir falsifié sa carte d'identité, il se rend au Centre de Recrutement des pilotes de Chasse de Nuit à Uxbridge où il fait valoir son expérience, ses nombreuses heures de vol et le fait qu'il a déjà commandé une escadrille et même un groupe. Reconnu apte, il abandonne, sans hésitation et avec un seul idéal "combattre l'ennemi", son grade de major d'active à l'aviation belge pour celui de Pilot Officer de la RAF et il s'entraîne pendant trois mois sur différents bimoteurs avant de passer à l'Operational Training Unit de Charter Hall en Ecosse.

En août 1942, son rêve est enfin réalisé. Il est désigné pour le 141 Squadron basé à Ford dans le sud de l'Angleterre où il vole sur Beaufighter. La mission de son escadrille consiste en des attaques de nuit de trains militaires, de bateaux ennemis, d'aérodromes, de postes de DCA mais aussi à écarter les chasseurs ennemis des bombardiers lourds alliés.

Son tour d'opérations terminé, il ne laisse de répit à ses supérieurs que lorsque son second tour lui est accordé à partir de fin mai 1943 mais cette fois sur Mosquito, avion plus rapide que le Beaufighter et mieux adapté à la mission de "Night Intruder".

Le 24 mars 1944, il se voit octroyer la DFC avec la mention suivante:

"Cet officier a pris part à 32 missions au cours desquelles il a détruit un Junkers 88 et sérieusement endommagé trois autres.

Par son enthousiasme et son courage, il a réussi à obtenir des renseignements précieux pour le genre d'opérations dans lequel il était engagé. Durant son tour d'opérations, il a montré les plus belles qualités d'aptitude, de courage et d'énergie, et a, par le fait même, donné un magnifique exemple à son escadrille".

Le 1 juin 1944, il est nommé Wing Commander à la RAF et Group Captain le 28 septembre de la même année. C'est à cette époque qu'il est chargé par le ministre de la Défense Nationale, Monsieur Demets, de créer un Service de l'aéronautique chargé du recrutement de volontaires et du rappel des anciens aviateurs et spécialistes de l'Aéronautique militaire afin de les former en Angleterre.

A la fin de la guerre, le 26 septembre 1945, il est nommé au grade de colonel et le 30 novembre 1946, il devient fondateur et premier chef d'Etat-Major de l'Aviation Militaire qu'il avait organisée et mise sur pied selon les directives du ministre de la Défense Nationale. C'est sous son commandement que le 1 février

1948, l'Aviation Militaire Belge perdit ses appellations britanniques pour reprendre les insignes et les traditions des anciennes escadrilles de l'Aéronautique Militaire.

En mars 1948, par la signature du "Pacte de Bruxelles" ou "Western Union Pact" on assistera à une sérieuse expansion de l'aviation militaire. Il était prévu la mise sur pied progressive de 12 escadrilles de chasse de jour, 3 escadrilles de chasse de nuit, une flotte de transport, un système d'alerte et de contrôle radar, des escadrilles auxiliaires et la création de deux bases extra-métropolitaines au Congo, l'une à Kamina, l'autre à Kitona. C'est également sous son impulsion que l'on retrouve bientôt le structure que nous connaissons aujourd'hui à savoir: un Groupement des Opérations coiffant les unités opérationnelles, un Groupement de l'Intruction et de l'Entraînement et un Groupement Logistique (1). Il exercera cette fonction importante pendant presque dix ans et consolidera pour l'avenir les structures et moyens d'une Force Aérienne autonome.

C'est ainsi qu'en prévision d'un essor prodigieux, l'Aviation Militaire perdit cette appellation le 15 janvier 1949 pour prendre celle de *Force Aérienne Belge* et entrer ainsi dans l'ère des avions à réaction.

Il est nommé au grade de général-major aviateur le 26 juin 1948 et lieutenant-général aviateur le 25 décembre 1950.

Son frère, le Général-Major Aviateur Norbert Leboutte, a été le premier commandant du Groupement Instruction et Entraînement après la guerre.

Le Lieutenant-Général Aviateur Leboutte devient aussi, lors de sa création le 21 décembre 1955, président de l'asbl "Cadets de l'Air de Belgique".

Admis à la retraite le 1 avril 1956, il continue à présider aux destinées des Cadets de l'Air jusqu'au 21 juin 1984.

Il est décédé à Uccle le 28 octobre 1988.

Durant toute sa carrière, le Lieutenant-Général aviateur Lucien Leboutte a toujours été un magnifique exemple de persévérance, de courage et de détermination pour tous ceux qui eurent le privilège de servir avec lui et pour tous ceux qui le connurent.

Rares sont les aviateurs qui, nés avant 1900, ont volé et combattu à bord d'appareils modernes pendant la seconde guerre mondiale. Le lieutenant-général aviateur Leboutte est une exception.

Il restera une des plus belles figures de l'aviation belge combattante et de la Force Aérienne Belge.

(1) Aujourd'hui et notamment depuis la restructuration des Forces Armées, il n'y a plus que deux commandements: Le Commandement de la Force Aérienne Tactique et le Commandement de l'Entraînement et du Support de la Force Aérienne.

*

Luitenant-Generaal Vlieger Lucien Leboutte DFC peter van de promotie van leerlingen-piloten 88B

Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte is geboren op 5 maart 1898 in Hodister (Laroche). In 14-18 wordt hij door de Duitsers naar Noord-Frankrijk gedeporteerd; hij ontsnapt maar wordt aan de Nederlandse grens terug gevat; hij wordt in Duitsland gevangen gezet tot in 1918.

Op 30 april 1919 neemt hij dienst bij de Artillerie en volgt in het Opleidingscentrum de cursussen voor onder-luitenant van de Artillerie. Op 21 juni 1921, wordt hij benoemd tot onder-luitenant en even later vervoegt hij de Militaire Luchtvaart. Op 1 december 1923, wordt hij toegelaten tot het vliegend personeel.

Wanneer hij zijn pilotenbrevet behaalt, wordt hij aangeduid voor de jacht en in 1930, onderscheidt hij zich in verschillende meetings met gedurfde acrobatieën. Vervolgens wordt hij commandant van de "Dienst der Proefvluchten" en op 21 september 1935, krijgt hij het bevel over de groep van de Fairey Battle in Evere.

In december 1939 wordt hij aangeduid voor een zending naar Belgisch Kongo waar hij de organisatiemogelijkheden van het militaire vliegwezen bestudeert. l'une à Kamina, l'autre à Kitona. Onmiddellijk bij het uitbreken van de oorlog verlaat hij de kolonie en op 28 augustus 1940 keert hij naar België terug. Hij wordt gevangen genomen maar kan opnieuw ontsnappen en op 14 februari 1941, vlucht hij naar Zuid-Frankrijk en trekt te voet over de Pyreneeën, samen met andere Belgen. Hij wordt aangehouden en na twee maanden opsluiting in Badagoz, wordt hij overgebracht naar het beruchte kamp Miranda.

Op 10 oktober 1941, komt hij via Gibraltar in Londen aan maar kan zijn doel nog niet bereiken. Omwille van zijn leeftijd is hij automatisch uitgesloten van alle vliegdiens maar kopig weigert hij elke andere dienst.

Eerst vervalst hij zijn identiteitskaart en biedt zich dan aan in het Centrum voor Recruitering van Jachtpiloten in Uxbridge, waar hij zijn ervaring, zijn talrijke vliegreuen en het feit dat hij reeds het bevel voerde over een smaldeel en zelfs over een groep, uitspeelt.

Hij wordt aangenomen en zonder aarzelen en met slechts één doel voor ogen: "de vijand bevechten" verzaakt hij aan zijn graad van actief majoor van de Belgische Militaire Luchtvaart voor die van "Pilot Officer" in de RAF. Hij oefent zich gedurende drie maanden met verschillende tweemotorige vliegtuigen voor hij overgaat naar de Operational Training Unit van Charter Hall in Schotland.

In augustus 1942, wordt zijn droom werkelijkheid en wordt hij aangeduid voor het 141 Squadron op de basis van Ford in het zuiden van Engeland waar hij op Beaufighter opereert. De opdracht van zijn smaldeel bestaat uit nachtelijke aanvallen op legertrainen, vijandelijke schepen, vliegvelden, luchtafweerstellingen en het escorten van de zware geallieerde bommenwerpers.

Na afloop van deze operaties, laat hij zijn oversten niet met rust tot hem een tweede operatiebeurt wordt toegewezen vanaf eind mei 1943, maar dit keer op Mosquito, een vliegtuig dat sneller is dan de Beaufighter en beter aangepast is aan de opdracht van "Night Intruder".

Op 24 maart 1944 wordt hem het DFC toegekend met de volgende vermelding:

"Deze officier heeft deelgenomen aan 32 opdrachten gedurende dewelke hij een Junkers 88 vernielde en ernstige schade toebracht aan drie andere. Door zijn enthousiasme en moed is hij erin geslaagd waardevolle inlichtingen te bekomen in verband met de operaties waarin hij betrokken was. Tijdens deze operaties heeft hij in de hoogste mate blijk gegeven van bekwaamheid, moed en wilskracht en is hij een uitstekend voorbeeld geweest voor zijn smaldeel".

Op 1 juni 1944, wordt hij benoemd tot Wing Commander in de RAF en tot Group Captain op 28 september van hetzelfde jaar.

Het is deze periode dat hij door de Minister Van Landsverdediging Demets, gelast wordt met het oprichten van een Militaire Luchtvaart Dienst belast met de recruitering van vrijwilligers en de wederoproeping van de oud-piloten en van de specialisten van de Militaire Luchtvaart met het oog op hun vorming in Engeland.

Na de oorlog, op 26 september 1945, wordt hij benoemd tot kolonel en op 30 november 1946, richt hij het Militaire Vliegwezen op volgens de richtlijnen van de Minister van Defensie. Hij wordt er de eerste stafchef van. Het is onder zijn bevel dat, op 1 februari 1948, het Belgisch Militair Vliegwezen zijn britse benamingen verliet en de kentekens en tradities van de oude smaldelen van het Militaire Vliegwezen terug opgenomen worden.

In maart 1948, wordt door de ondertekening van het "Pact van Brussel" of "Pact van de Westerse Unie" het Militair Vliegwezen aanzienlijk uitgebreid. Progressief worden er volgende eenheden opgericht: 12 dag-, 3 nacht jachtsmaldelen, een transportvloot, een radar alarm- en controlesysteem, hulpsmaldelen en tevens onder zijn impuls dat men spoedig de structuur aantreft die we vandaag nog kennen, te weten een groep "operaties" die de operationele eenheden bevat, een groep opleiding en training en een logistieke groep.⁽¹⁾

Hij oefent gedurende bijna tien jaar deze belangrijke functie uit en consolideert voor de toekomst de structuren en de middelen van een autonoom luchtmachtwapen.

Op 15 januari 1949, in het vooruitzicht van de belangrijke uitbreidingen, "Militaire Vliegwezen" in "Belgische Luchtmacht" om zo het tijdperk van de straalvliegtuigen in te treden.

Kolonel Leboutte wordt bevorderd tot generaal-majoor vlieger op 26 juni 1948 en tot luitenant-generaal vlieger op 25 december 1950.

Zijn broer, de generaal-majoor vlieger Norbert Leboutte werd, na de oorlog, de eerste commandant van de Groepering Opleiding en Training.

Wanneer, op 21 december 1955, de vzw "Luchtkadetten van België" wordt opgericht, wordt Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte er de eerste voorzitter van. Op 1 april 1956 wordt hij op rust gesteld, maar hij blijft zich actief inzetten voor de Luchtkadetten tot 21 juni 1984.

Hij overlijdt te Ukkel op 28 oktober 1988. Gedurende zijn ganse loopbaan, is Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte altijd een voortreffelijk voorbeeld beweest van doorzettingsvermogen, moed en vastberadenheid voor al diegenen die het voorrecht hadden hem te kennen en met hem te dienen.

De vliegeniers, geboren voor 1900, die aan boord van moderne vliegtuigen gevlogen en gevochten hebben tijdens de tweede wereldoorlog, zijn zeldzaam.

Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte is hierop een uitzondering.

Hij zal één van de belangrijke figuren blijven van het Belgisch Vliegwezen en van de Belgische Luchtmacht

- (1) Heden en in het bijzonder sedert de herstructurering van de Strijdkrachten zijn er maar twee bevelen meer: het Commando van de Taktische Luchtmacht en het Commando Training en Steun Luchtmacht

Déjeuner du 11 décembre 1996

Le déjeuner mensuel du 11 décembre à la Maison des Ailes, sera suivi par une causerie donnée par le Colonel Aviateur Guy Van Eeckhoudt, commandant le 15 Wing de Transport Aérien.

Le thème sera: "Le 15 Wing et les opérations humanitaires"

Les membres qui souhaitent nous rejoindre ce jour-là **et qui ne participent pas habituellement à nos déjeuners** sont invités à s'inscrire chez le secrétaire-général (téléphone/Fax: 013/31.28.70) avant le lundi 9 décembre. Merci d'avance.

Mon premier combat ...

par le Lieutenant Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC

Enfin, j'étais pilote à la chasse de nuit!

Depuis mon départ de Belgique, en janvier 1941, j'avais subi bien des avatars: temps perdu à Montpellier pour chercher une voie d'évasion, traversée des Pyrénées à pied et de nuit, incarcéré pendant deux mois à Badagoz, interné pendant cinq mois au Camp de Miranda, expulsé d'Espagne via Gibraltar et enfin arrivé en Grande-Bretagne.

Là, malgré l'opposition de notre Attaché Militaire de l'Air, qui voulait me donner le commandement d'une école belge, je persiste à vouloir entrer dans la RAF.

Je me présente donc dans un centre de recrutement de pilotes brevetés, par lequel sont passés la plupart des Belges, mais là, on me refuse, me déclarant "Sorry, vous êtes trop vieux". J'avais 43 ans. Catastrophe! Désespoir! Je rentre à Londres, anéanti. Je raconte mes malheurs à un ami, un lieutenant des Chasseurs Ardennais, Paul Goormachtig, qui me demande ma carte d'identité. Il la falsifie et me la rend le lendemain. Il m'avait rajeuni de 10 ans!

J'apprends qu'il existe un centre de recrutement de pilotes de chasse de nuit et je m'y rends trois jours plus tard. C'était à Uxbridge.

Pour tenter de réussir, je fais valoir tous mes atouts: pilote expérimenté, plus de douze cents heures de vol, ayant commandé une escadrille de chasse et même un Groupe. On regarde à peine ma carte d'identité, on me fait passer un examen médical: je suis reconnu "perfectly fit" et engagé sur l'heure, mais comme simple "Pilot Officer" (sous-lieutenant) alors que j'étais major-aviateur depuis 1935.

Après trois mois d'un excellent entraînement sur différents bimoteurs, je passe en OTU (Operational Training Unit), à Charter Hall en Ecosse. Il y avait là des pilotes et aussi des navigateurs-radar qui venaient d'obtenir leur qualification dans une école spécialisée. Les pilotes choisissent leur navigateur et me voilà embarrassé, seul belge, pas un français et assez isolé à cause de mon anglais "petit nègre". Alors un jeune sergent anglais de 21 ans, Harry Parot m'interpelle: "Sir, dit-il, je parle un peu le français, et si vous n'avez pas encore choisi un navigateur, j'aimerais voler avec vous, car je pourrais ainsi améliorer un peu mon français".

Toc! C'est fait! Enchanté, l'équipage est formé.

On effectue des vols de nuit pendant lesquels on s'entraîne à faire des interceptions au radar. En août 1942, nous sommes versés au 141 Squadron, Night Fighters, basé à Ford, près de Little Hampton, dans le sud de l'Angleterre, pas loin de l'île de Wight.

Je vole sur Bristol Beaufighter, gros bimoteur, formidablement armé de quatre canons de 20 mm sous le nez du fuselage, et de six mitrailleuses dans les ailes.

Nous sommes en opération une nuit sur deux, parfois deux nuits d'affilée, effectuant des patrouilles en bord de mer entre l'île de Wight et Beachy Head, Hastings. Nous volons toujours à deux avions, car pendant les patrouilles, on effectue des exercices d'interception de nuit; l'un des avions joue le rôle de chasseur et l'autre, celui de "target", l'ennemi. On change de rôle toutes les vingt minutes et ce sont surtout les navigateurs qui s'exercent à utiliser leur radar. Cependant, au bout de quinze jours d'euphorie, je commence à désenchanter. En effet, vers la fin 1942, les Allemands ne viennent plus fréquemment au-dessus de l'Angleterre. De temps en temps, quelques JU-88, quelques ME-110 ou même des ME-109 monoplaces, viennent larguer leurs bombes sur un port, une centrale électrique ou une usine et font demi-tour aussitôt après l'attaque.

Je m'aperçois bientôt avec déconvenue que, lorsqu'il y a alerte, c'est le Wing-Co, un Squadron Leader ou un Flight Lieutenant qui décollent en vitesse et sont pris en charge par les contrôleurs. Même quand j'attends en alerte au dispersal, je suis toujours dans la deuxième vague et bien vite je me rends compte que jamais il n'y aura un combat pour moi.

Toutefois, une nuit que j'étais en patrouille et donc en exercice, le long de la côte sud, le contrôleur m'appelle par radio: "Blackburn 27, bandit for you" (Blackburn, c'est mon indicatif. Bandit, signifie un chasseur de nuit ou un bombardier moyen ennemi). Sur ma réponse: OK, le contrôleur ajoute: "Increase

speed, up thousand feet, 86 degrees". Sur le champ j'exécute, je pousse mes moteurs à plein gaz, je grimpe de mille pieds et je prends mon cap.

On nous dirige vers l'est et de suite j'aperçois loin devant moi une sorte d'illumination. Il n'y a pas de doute, c'est Douvres qui subit un bombardement. Je vois les bombes qui explosent au sol, les projecteurs qui braquent leurs faisceaux vers le ciel, les obus de la Flak qui éclatent de toutes parts. Dans mon avion, c'est le pilote qui parle avec le sol, mais par "l'intercom", le navigateur entend tout. Au bout de deux minutes, mon navigateur me crie: "Contact". Il y a donc un écho sur son radar. Je répète au sol: "Contact" et à partir de ce moment, c'est mon navigateur-radar qui me donne des instructions. "Increase speed, up hundred feet, two degrees left". J'obéis, sauf que je suis déjà en plein régime de mes moteurs. Bientôt, Parot me crie: "Nous approchons, il est à environ 3000 pieds, vous pourriez peut-être déjà le voir". Je scrute le ciel devant moi, j'écarquille les yeux et j'aperçois une vague silhouette. Immédiatement, je communique à mon navigateur: "Je l'ai, venez vite près de moi pour l'identifier avant que je ne tire".

Dans le Beaufighter, le navigateur est installé à cinq ou six mètres derrière le pilote, au milieu du fuselage. Pendant qu'il arrive, je me suis rapproché de l'ennemi, la silhouette devient plus distincte. Les nerfs à vif, mon coeur bat la chamade. Parot est là, debout derrière moi, sa tête collée contre la mienne. Il scrute l'horizon, examine la silhouette et quelques instants après, il me dit: "C'est un JU-88, il a pris des "evasive action", il a été recherché par les projecteurs et il s'est trouvé dans la zone des obus de la Flak. c'est un JU-88".

Je me rapproche, l'ennemi se trouve à douze cents pieds, distance à laquelle je peux ouvrir le feu, car mes canons, mes mitrailleuses, ma mitrailleuse-photographique et mon collimateur, le tout est réglé en convergence à douze cents pieds, mais je réfléchis: si c'est un chasseur de nuit allemand, cela ne peut être qu'un Messerschmitt 110 ou un Junkers 88, mais certains de ces avions sont équipés d'une tourelle arrière armée de deux mitrailleuses, calibre 7,65 mm. Peut-être est-ce le cas. D'un coup, je décide de laisser à l'ennemi la possibilité d'ouvrir le feu. J'ai été observateur et je connais l'imprécision de ces tourelles arrières. S'il ouvre le feu, il s'identifie avec certitude et un quart de secondes plus tard, il sera mort. Je tiens en effet ma cible en plein centre de mon collimateur, le doigt sur la gachette de mes dix armes automatiques. Il ne peut plus m'échapper; il peut entreprendre toutes manoeuvres qu'il veut, je suis plus fort que lui, il est à moi, il est déjà mort.

J'arrive à onze cents pieds, puis à mille pieds. Il n'ouvre pas le feu, moi non plus. Je distingue alors mieux sa silhouette et je vois que ce n'est pas un ME-110, cela ne peut être qu'un JU-88.

A huit cents pieds, j'aperçois les "exhausts", les pots d'échappement et je vois que ce ne sont pas les échappements d'un JU-88. Me rapprochant toujours, j'arrive à six cents pieds puis à cinq cents et je dis à mon navigateur: "Eh bien, qu'est-ce que c'est?". "Ah oui, dit-il, excusez-moi, j'ai fait erreur, c'est un Beaufighter".

Je m'approche, et je viens voler côte à côte avec mon ennemi présumé, je fais signe au pilote de la main, et alors qu'il me répond, le contrôleur m'appelle: "Blackburn 27, go home". Je fais demi-tour et je rentre à ma base à Ford. Quand j'arrive près du hangar, je constate une grande effervescence, tout le monde est dehors sur le tarmac. J'arrête mes moteurs et je descends de mon avion. Mon chef de Flight, le Flight Lieutenant Joy est là qui m'attend. "Alors, me dit-il, vous avez eu un combat?. Je lui réponds: Non, pas un combat, mais une poursuite. Vous avez tiré, me dit-il?. Non, je n'ai pas tiré". On vérifie: toutes mes munitions sont à bord, tout y est. Sur le débouché des canons, il y avait des plaques de toile, ovales, collées sur le fuselage, pour empêcher le gel de la graisse des canons. Ces toiles s'arrachent par le premier obus tiré des canons. Les toiles étaient intactes.



Rentré au Dispersal, j'apprends que mon chef de section, le Flight-Lieutenant Dilems avait été descendu avec son navigateur à peu près à l'endroit où je me trouvais. Alors, une rumeur s'était répandue à l'escadrille, "C'est sans doute ce bleu, ce foreigner, qui l'a abattu"; j'étais donc soupçonné, mais je n'avais pas tiré.

Une heure plus tard, on apprenait que Dilems et son navigateur étaient sains et saufs, ils avaient sauté en parachute.

Et puis, on apprenait que le pilote qui les avait descendus était un Wing-Commander anglais, commandant d'une autre escadrille de chasse de nuit.

C'était mon premier combat ... et quelle déception!

Extrait de "Wings-ProAvia" - 1er trimestre 1990

OBITUARIES

Roger Malengreau

Roger Malengreau, the Belgian diplomatist who has died aged 81, fought with the RAF in the Battle of Britain.

In the spring of 1940, when Germany invaded the Low Countries and France, Malengreau was serving with a Belgian army "co-operation squadron" flying two-seater, open-cockpit Fairey Fox biplanes dating from 1925.

The squadron had moved to an airfield near Liège on May 10, but two days later the aircraft were wiped out, mostly on the ground. Malengreau and his fellow pilots escaped to France.

After the French armistice with Hitler in June, Malengreau defied orders to stay where he was, and with some other pilots made his way to Port Vendres, south of Perpignan near the foothills of the Pyrenees.

Assisted by a British destroyer, he boarded the SS *Apata* at sea and arrived at Liverpool on July 7. Twelve days later he was commissioned in the RAF, and, following brief operational training and a conversion course to Hurricanes, he was posted to No 87 Squadron, at Exeter on August 12.

It was the eve of the Luftwaffe's Eagle Offensive, which was expected to achieve air superiority swiftly and to pave the way for operation Sea Lion, the invasion of Britain.

Malengreau flew his first operational sortie the day after joining the squadron. Although based in Exeter, to west of the main air battle, he saw plenty of action.

As winter approached, teething troubles with early airborne interception radar sets on Beaufighter aircraft hampered efforts to hunt enemy bombers at night.

No 87 Squadron, then at Colerne, near Bath, was one of five Hurricane squadrons to step into the breach, and Malengreau endured the frustrating needle-in-a-haystack process of seeking enemy bombers over target cities at night.

Roger Fernand Fulgeance Ghislain Malengreau was born in Brussels, with his twin sister, on Aug 1 1914 into a family noted for the incidence of twins. His father and uncle (also twins) were the inspiration for Thomson and Thomson, the two bowler-hatted detectives in Hergé's adventures of Tintin.

Malengreau was educated in Brussels at the Jesuit College of St Michel, and entered the Belgian Royal Military Academy in 1934.

In early 1941, having joined No 56 Squadron, Malengreau flew Hurricanes in the early offensive sweeps over France. In April he moved to No 609, and was flying a Spitfire on Blenheim bomber escort when he shared in the probable kill of an Bf109 fighter. Malengreau's Spitfire was so badly damaged that a fuel tank broke away and fell into the Channel, and he just managed to glide to a crash landing on the cliffs at Dover.

His skills and his modest brand of leadership were recognised in the New Year of 1943 when he arrived at Ikeja, in Nigeria, to form, as its commander, No 349, a new Belgian Tomahawk Fighter Squadron for service in the Belgian Congo. On the outward voyage the squadron suffered a serious setback when aircraft being transported on deck were wrecked in severe gales.

Subsequently, Malengreau and his fellow pilots were usefully employed ferrying fighters which had been landed by sea in West Africa across to Khartoum, then up to Egypt, to reinforce the Desert Air Force.



Roger Malengreau and his Spitfire in 1941

Malengreau returned in the autumn to a staff appointment at Flighter Command headquarters as a member of the D-Day Normandy invasion operational planning team.

In July 1944 he was detached as liaison officer with the 12th US Army Group. He was present at the liberation of Paris and Brussels, and then acted as a liaison officer between the Allied powers in Europe and the Belgian foreign service.

After VE Day in 1945 he was released from the RAF as a squadron leader and joined the Belgian foreign service.

In 1948 he was posted to Peking, where he encountered many difficulties consequent upon Mao's civil war with the Nationalists, and on the defeat of the Kuomintang government in 1949.

In the upheaval, Malengreau assisted a Manchu princess, a daughter of the Empress Dowager Tzu His, to preserve financial resources banked in Belgium. He was also concerned with the safety of Belgian missionaries and priests, of whom there were many in China at the time.

When Mao came to power it was *de rigueur* for foreign envoys to attend state occasions in formal morning dress. Top hats were in short supply, but Malengreau discovered a stock of them in the embassy attic, and was able to fit out his fellow Western diplomats.

In 1952 he returned to Lagos, as consul. His area of responsibility included Ghana and French Equatorial Africa, and the posting gave him the opportunity to indulge his love of polo.

He returned to Europe in 1957, to the post of director of transport and communications in the Belgian Foreign Office, and the next year to the first of a series appointments at NATO.

Malengreau was always known for his good looks and charm. These served him well in his diplomatic posts, notably when, as ambassador at Kuala Lumpur, he overcame the embarrassment of holding-in-one while playing golf with Belgium's Princess Liliane.

He also served as ambassador to Singapore and Chile. Finally he acted as permanent representative of Belgian industries at Kinshasa, in the Congo, from 1969 to 1974, when he retired.

He was awarded the Belgian Croix de Guerre with Palm for his wartime services, and was appointed CBE in 1988. He held the US Bronze Medal, and many other Belgian and foreign decorations.

He married, in 1948, Daphne Leach, whom he had met on a sea passage home from Lagos. They had a son and daughter.

(Cet article a paru dans la presse anglaise et nous a aimablement été communiqué par Léon Rubin)

 *Meilleurs voeux! - Beste wensen! - Season's greetings!*

Nos cartes de voeux, reproduction de deux aquarelles réalisées spécialement et gracieusement par notre ami Camille Bouchat, sont en vente dès maintenant, par pochette de 5 cartes.

Prix de la pochette comprenant les encarts trilingues et les enveloppes: 150 fr.

Pour votre commande, veuillez retourner le bon, accompagné de votre chèque à:

Georges de Coninck
avenue Molière 501/14
1050 Bruxelles

Onze wenskaarten, een reproductie van twee aquarellen speciaal en gratis ontworpen door onze vriend Camille Bouchat, zijn vanaf nu te koop per omslag van 5 stuks.

De prijs per omslag bedraagt 150 Fr, inbegrepen met drietalige tekst en omslag inbegrepen.

Gelieve uw bestelbon met bijhorende cheque te sturen naar:

Georges de Coninck
Molièrelaan 501/14
1050 Brussel



Veillez me faire parvenir ... pochette(s) de 5 cartes de voeux.

Gelieve mij ... omslag(en) van 5 wenskaarten te laten geworden.

Je joins un chèque barré payable à VTB-JOUREZ.

Ik voeg een gekruiste cheque betaalbaar aan VTB-JOUREZ.

... {Nombre de pochette(s)/Aantal omslag(en)} x 150 Fr = francs

Frais d'expédition/Verzendingskosten: 50 francs

TOTAL/TOTAAL = francs

Nom - Naam:

Adresse - Adres:

Le mot du Président

Quand vous recevrez ce petit mot, la vie aura repris son petit train-train. La Force Aérienne dont nous sommes si fiers aura célébré son cinquantième anniversaire avec faste. Ce n'est pourtant pas d'aujourd'hui que la chasse existe; rappelez-vous les Olieslagers, Commandant Jacquet, Edmond Thieffry mais encore Offenbergh, Vicky Ortman, Lucien Leboutte. C'est comme arme indépendante et combien efficace qu'elle nous importe.

Dès 1919, véritable visionnaire, le Commandant Nélis sorti vainqueur de la terrible Grande-Guerre, nous entretient, dans un texte qui nous a été confié par Madame André Hautain, de la place que doit prendre l'aviation tant civile que militaire dans notre pays. Il est le vrai fondateur de notre aviation, nous vous ferons connaître ce texte dans notre prochain périodique.

Mady Van Keerberghen, Membre d'honneur de notre association nous a quittés après une vie glorieuse et bien remplie. Dommage que le "Mich" ne soit plus là pour nous l'expliquer! D'une simplicité, d'une discrétion étonnante elle était toujours là pour nous aider de ses conseils, de sa générosité. Comme pour Denise Wissocq, nous avons vraiment l'impression d'avoir perdu, bien sûr une grande amie, mais aussi une "pilote" de la vie.

Après une cérémonie très digne en l'église de Notre-Dame de la Cambre, nous l'avons conduite auprès des dépouilles de son fils et de son mari, le docteur Georges Van Keerberghen qui a tant fait pour notre association. Souvenons nous.

Train-train de la vie ... déjà les brouillards d'automne nous annoncent 1997! Je ne veux pas, comme les autres fois, arriver en retard pour vous souhaiter une bonne et heureuse année.

Mes vœux vont vers notre Président d'honneur, le Général Aviateur Albert Henry, vers nos nonagénaires, Alfred Bodet, Victor Winants, Robert Nyssens et vous tous membres actifs et généreux de cœur. Que cette année vous apporte joie et réconfort au milieu de vos enfants et petits-enfants; qu'elle soit pour vous une des plus belles années de votre vie.

Mais n'oublions pas ceux qui nous ont précédés et à qui nous devons tout ce que nous sommes.

Het woord van de Voorzitter

Als U dit woordje zal lezen, heeft het leven weer zijn normale kruissnelheid gekregen. De Luchtmacht, waarop we zo fier zijn, zal met luister haar vijftigste verjaardag gevierd hebben.

Jachtpiloten zijn er ook vroeger geweest, denkt U maar aan Olieslagers, Kommandant Jacquet, Edmond Thieffry en ook nog aan Offenbergh, Vicky Ortman, Lucien Leboutte. Voor ons zijn ze als onafhankelijk wapen - en zeker doeltreffend wapen - belangrijk.

Reeds in 1919 schreef Kommandant Nelis, zegevierend uit de verschrikkelijke Grote-Oorlog gekomen, als helderziend auteur over de plaats die de luchtvaart, zowel de burgerlijk als de militaire, in ons land moet innemen. Hij schreef dit in een tekst die ons door Mevrouw André Hautain werd toevertrouwd. Nelis is de echte stichter van onze luchtvaart, wij zullen U deze tekst in een volgende uitgave mededelen (15 februari 1997).

Mady Van Keerberghen, Erelid van onze vereniging, heeft ons na een roemrijk en welgevoeld leven verlaten. Jammer dat de "Mich" er niet meer is ons dat nader uit te leggen! Voorbeeldige eenvoud, verbazende diskretie, ze was steeds daar om ons met haar raadgevingen, haar edelmoedigheid te helpen. Zoals in het geval van Denise Wissocq hebben wij echt de indruk niet alleen een grote vriendin maar ook een "levenspiloot" te hebben verloren. Na een waardige ceremonie in de kerk van Onze-Lieve-Vrouw ter Kameren hebben wij ze begeleid naar het stoffelijke overschot van haar zoon en van haar echtgenoot, dokter Georges Van Keerberghen die zoveel gepresteerd heeft voor onze vereniging, we vergeten het niet.

Het leven van elke dag ... de herfstmist kondigt reeds 1997 aan! Ik wil niet, zoals ooit gebeurde, te laat komen om U nu reeds een goed en gelukkig nieuwjaar te wensen.

Mijn wensen gaan naar onze Erevoorzitter, Generaal Vlieger Albert Henry, naar onze negentigers Alfred Bodet, Victor Winants, Robert Nyssens en naar U allen, aktieve leden met een edelmoedig hart. Moge dit nieuwe jaar U vreugde en troost brengen te midden van uw kinderen en kleinkinderen; moge het voor U een van de mooiste jaren in uw leven worden.

Maar vergeten we ook niet diegenen, die ons vooraf zijn gegaan en aan wie wij alles wat wij zijn, verschuldigd zijn.

**Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging**

Bienvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

Admission du 10.07.1996

CORDY Andrée

Brevetée pilote d'avion le 20.08.1965 par l'Office Fédéral de l'Air Suisse

Admise dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Alexandre de Garady et Charles Peyrassol

Toelating - Admission van/du 14.08.1996

PEELAERS Alex

Gebrevetteerd piloot door de Luchtmacht op 11.07.1969

Toegelaten in de kategorie "Actieve"

Peters: Léon Branders en Robert Feuillen

WANSART Pol

Breveté pilote de planeur en 1966

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Franz-Noël Lenoir et André Dillien

Admission du 09.10.1966

VERBRUGGHE Karel

Mécanicien navigant Force Aérienne 1957

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Paul Jourez et Jean Guillot-Pingue

Anniversaires - Verjaardagen

Chaleureuses félicitations à nos octogénaires

Léopold Heimes, le 31 août

Georges Jaspis, le 11 novembre

Ceux qui nous ont quittés - Zij die ons verlaten hebben

Madame Bladt, le 3 juillet



Emile Feyens

Jean-Pierre Muller, en août

Félix Wautié, le 4 août

Mady Van Keerbergen - Notre-Dame des vieilles Tiges -, le 29 septembre

Une date à retenir! - Samedi 15 mars 1997

Assemblée générale et banquet annuel

Club Prince Albert à Bruxelles

*

Een datum te onthouden! - Zaterdag 15 maart 1997

Algemene vergadering en jaarlijkse banket

Club Prins Albert te Brussel

Annuaire des membres - Jaarboek van de leden

1. Afin de compléter notre annuaire, nous prions les membres dont le nom suit, de bien vouloir communiquer à André Dillien (téléphone/Fax: 02/673.36.32), leur numéro de téléphone (non privé) et leur date de naissance qui ne figurent pas en regard de leur nom dans l'annuaire.

Teneinde de rubrieken, telefoonnummer (niet privaat) en geboortedatum van ons vervolledigen, vragen wij aan de leden hierna vermeld, al deze informatie te melden aan André Dillien (telefoon/Fax: 02/673.36.32).

- Numéro de téléphone - Telefoonnummer
DEBRUYN, J. - DELTOUR, G. - DORNAERT, R. - HARDY, M. - METENS, H. - MONNOYER de GALLAND, Ph. - NUTELET, A. - NYSENS, R. - RENS, G. - VAN DIJCK, F.
- Date de naissance - Geboortedatum
BRUYNINCKX, G. - FALLEUR, Ch. - GAYE, A. - LAGASSE de LOCHT, R. - CAJOT, J. DEBRUYN, J. - DUBOIS, P. et GOEDERT, A.

2. L'annuaire est joint au premier bulletin de l'année. Il est mis à jour chaque mois. Si vous désirez obtenir la dernière édition, veuillez vous adresser à la même personne. Prix de la copie: 100 francs.

Het jaarboek wordt éénmaal jaarlijks uitgegeven en word toegevoegd bij het eerste bulletin van het jaar. Het wordt maandelijks bijgewerkt. Indien U, ondertussen, de laatste uitgave wenst, moet dit aangevraagd worden aan dezelfde persoon. Prijs per kopij: 100 frank



Le 1er novembre à 11.00 heures, le Président Léon Branders, le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant-Général aviateur Vanhecke et les élus de la Ville de Bruxelles, se sont inclinés devant les tombes des aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1940-1945, inhumés à la Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles.

Peu avant, le Président et une délégation de l'association ont fleuri la tombe de Georges Nélis, fondateur de l'Aéronautique Militaire, de Madame Dufossez, bienfaitrice de l'aviation et de Mady Van Keerbergen, membre d'honneur récemment décédée.

De 1ste november, om 11 uur, hebben de Voorzitter Léon Branders, de Stafchef van de Luchtmacht, Luitenant-Generaal Vlieger Vanhecke en het Stadsbestuur van de Stad Brussel, zich gebogen vóór de grafzerken van de belgische militaire vliegeniers, gevallen tijdens de oorlog van 1940-1945 en die begraven zijn op het Ereperk van het Brusselse kerkhof.

Voordien, heeft de Voorzitter en een afvaardiging van de vereniging, bloemen neergelegd op het graf van Georges Nélis, stichter van de Militaire Luchtvaart, van Mevrouw Dufossez weldoenster van de luchtvaart en van Mady Van Keerbergen, erelid, onlangs overleden.



Visite du Parlement Européen de Bruxelles
Bezoek aan het Europees Parlement van Brussel

Samedi 7 décembre prochain, nous y serons accueillis et guidés par Monsieur Fernand Herman, ancien Ministre des Affaires Economiques, député P.P.E. au Parlement européen.

Zaterdag 7 december eerstkomend, zullen wij ontvangen en rondgeleid worden door De Heer Fernand Herman, gewezen Minister van Economische Zaken, afgevaardigde P.P.E. aan het Europees parlement.

ENTREE: 97, rue Bélliard (près du tunnel)
INGANG: 97, Belliardstraat (naast de tunnel)

HEURE: 10.00 heure
WANNEER: 10.00 uur

PROGRAMME - PROGRAMMA
Visite du parlement - *Bezoek van het parlement*: 45 min.
Exposé - *Toespraak de/van M. Herman*: 20 min.
Questions/Réponses - *Vragen/Aantwoorden*: 30 min.

- Métro: Maelbeek et/en Schuman - Lignes/Lijnen 1A + 1B
- Parking: - Esplanade du Cinquantaire (15 min. de marche)
Esplanade van de Eeuwfeestgebouwen (15 min. te voet)
- Rues dans le Quartier Léopold
Straten van de Leopoldwijk

Informations complémentaires, si souhaitées:

Bijkomende inlichtingen, indien gewenst:

Jacky Roeland, organisateur de la visite/*organisator van het bezoek*

☎ Jour/Dag: 02/732.79.37

Soir/Avond: 02/465.46.51

(Le nombre de participants est limité à 40 - *Het aantal deelnemers is beperk tot 40*)



Après la visite, un déjeuner est organisé par Norbert Niels, au Musée de l'Air au Cinquantaire (salle chauffée).

Na het bezoek, wordt de mogelijkheid geboden het middagmaal te gebruiken, georganiseerd door Norbert Niels, in het Luchtvaartmuseum (verwarmde zaal)

Apéritifs *
Pâté Ardennais
Lapin à l'ancienne
Tarte aux fruits
Café et biscuits

(*) Porto-Martini-Pils- Hoegaarde/2 pers.

Prix du repas, vin blanc et rouge compris: 750 Fr à payer sur place

Prijs van de maaltijd, wijnen inbegrepen: 750 Fr ter plaatse te bet.

INSCRIPTIONS - INSCHRIJVINGEN

Pour la visite et le déjeuner - *voor het bezoek en de maaltijd*
Secrétaire-général/Secretaris-generaal - Tel/Fax: 013/31.28.70

CLOTURE DES INSCRIPTIONS-UITERSTE DATUM VAN INSCHRIJVINGEN

Lundi 2 décembre à 12h00 - Maandag 2 december om 12u00

Le mot du Trésorier

Nos gouvernements nous garantissent depuis longtemps qu'il n'y aura pas de nouveaux impôts. Nous savons ce qu'il en est. Par contre, votre conseil d'administration a décidé de ne pas augmenter la cotisation 1997 malgré la hausse des prix (tarifs postaux entre autres).

Il vous en coûtera donc 500 Fr, si vous êtes membre et 200 Fr pour les veuves de nos membres.

Mais très franchement, nous ne pourrions pas continuer à maintenir ces montants si chacun ne fait pas un effort pour payer sa cotisation et le faire rapidement.

A ce jour, malgré plusieurs rappels, 25 membres ne sont toujours pas en règle pour 1996. Or, comme tout un chacun, ces retardataires continuent à recevoir le bulletin trimestriel qui coûte 60 Fr l'exemplaire à l'association. Il s'agit donc d'un comportement inamical vis-à-vis de l'organisation qui est, avant tout, une association d'amis.

N'ayant pas les pouvoirs d'un contrôleur des contributions, je demanderai à ces retardataires de se mettre en règle en même temps que le règlement de la cotisation 1997. L'autre alternative (pour nous éviter des frais inutiles) consisterait à demander la radiation.

Comment payer votre cotisation?:

1. Utiliser le bulletin de virement que vous trouverez dans notre revue.
2. Réagir immédiatement. Cela nous aide et vous évite d'oublier.
3. Ne pas utiliser un autre numéro de compte que celui qui est mentionné sur la formule de virement.
4. Si le versement est effectué par une tierce personne ou un organisme, mentionner bien votre nom.

Et la Maison des Ailes?:

Votre conseil d'administration a décidé d'assurer la collecte de la cotisation pour la Maison des Ailes auprès de ses propres membres dans un soucis amical envers cette institution.

Il vous suffira donc d'ajouter un montant de 500 Fr, soit un versement de 1.000 Fr pour les membres et de 700 Fr pour les veuves, et de barrer la mention inutile (MA: Oui-Non) sur la formule de virement.

Un très cordial merci anticipé pour votre coopération.

Het Woord van de Schatbewaarder

Onze regering garanderen ons al heel lang, dat er geen nieuwe belastingen zullen komen. Wij weten wel beter. Daartegenover staat, dat uw raad van bestuur beslist heeft, de bijdrage 1997 niet te verhogen, niettegenstaande de prijsverhogingen (onder andere de posttarieven).

Het zal U dus 500 Fr kosten indien U lid is, en 200 Fr voor de weduwen van onze leden.

Maar eerlijk gezegd, wij zullen deze bedragen niet op hetzelfde peil kunnen blijven houden indien iedereen geen inspanning levert om zijn bijdrage te betalen en dit spoedig. Tot op heden hebben 25 leden niettegenstaande talrijke rappelbrieven nog steeds geen teken van leven - en betaling - gegeven voor 1996. Welnu, die achterblijvers ontvangen verder, zoals iedereen, het kwartaalbulletin dat 60 Fr per exemplaar kost aan de vereniging. Het gaat hier dus om een onvriendelijke houding tegenover de organisatie, die op de eerste plaats een vriendenkring is. Ik heb niet de volmacht van een belastingcontroleur, ik zal dus aan de achterblijvers vragen, zich meteen in orde te stellen door de bijdrage voor 1996 EN 1997 te betalen. Zoniet blijft ons geen andere mogelijkheid over (om onnodige kosten te besparen) dan ze op onze ledenlijst te schrappen.

Hoe betaalt men zijn bijdrage?

1. Gebruik maken van de stortingsstrook die U in ons tijdschrift vindt.
2. Onmiddellijk reageren. Dat helpt ons en voorkomt dat U het vergeet.
3. Geen ander rekeningsnummer gebruiken dan hetgeen vermeld staat op het stortingsformulier.
4. Indien de storting gebeurt door een derde persoon of organisme, gelieve goed uw naam te vermelden.

En het Huis der Vleugels?

Uw raad van bestuur heeft beslist zelf te zorgen voor het innen van de bijdrage voor het "Huis der Vleugels" bij onze leden, en dit als vriendendienst aan deze instelling.

Het volstaat dus, een bedrag van 500 Fr toe te voegen aan onze eigen bijdrage, samen dus een storting van 1.000 Fr voor de leden en 700 Fr voor de weduwen, daarbij de ongewenste melding schrappen op het stortingsformulier (MA: Ja - Neen).

Heel hartelijk dank bij voorbaat voor uw medewerking.

Vertaling: Het woord van de Voorzitter en van de Schatbewaarder: Gil Gebhard-Van den Broeck

**Nos prochains déjeuners-causeries
Onze volgende voordracht-diners**

11 décembre 1996

Le 15 Wing et les opérations humanitaires.

Causerie donnée par le Colonel Aviateur Guy Van Eeckhoudt, commandant le 15 Wing de Transport Aérien.

11 december 1996

De 15 Wing en de humanitaire operaties.

Voordracht gegeven door Kolonel Vlieger Guy Van Eeckhoudt, bevelhebber van de 15 Wing Luchttransport.

*

12 février 1997

La flotte Airbus à la sabena.

Causerie donnée par le Commandant Evens (Sabena)

12 februari 1997

De Airbus-vloot bij Sabena.

Voordracht gegeven door Commandant Evens (Sabena)

→ Les membres qui désirent assister à ces causeries **et qui ne participent pas régulièrement à nos déjeuners mensuels**, sont aimablement priés de s'inscrire chez le secrétaire-général (téléphone/Fax: 013/31.28.70) pour la réservation du repas. Merci.

→ Leden, **die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijkse maaltijden** en die wensen deel te nemen op hoger vermelde data, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris-generaal (telefoon/Fax: 013/31.28.70) voor het reserveren van de maaltijd. Dank U

① Déjeuner du 11 décembre: avant le lundi 9 décembre
Diner van 11 december: vóór maandag 9 december

Déjeuner du 12 février 1997: avant le lundi 10 février
① Diner van 12 februari 1997: vóór maandag 10 februari

La Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles

Chaque année, le 1 novembre, une cérémonie commémorative présidée par le Président des Vieilles Tiges de Belgique, a lieu à la Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles, où sont inhumés les aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1940-1945.

La pelouse vient d'être remodelée: les croix métalliques ont été remplacées par des stèles en marbre du modèle britannique; une nouvelle pelouse donne à l'ensemble un caractère de grande solennité.

C'est une noble initiative due à l'Etat-Major de la Force Aérienne qui en a supporté tous les frais. C'est l'occasion de rappeler comment cette pelouse fut créée.

Le 10 mai 1940, premier jour de la guerre, le Lieutenant Aviateur Etienne Dufossez abat un avion allemand mais hélas, est descendu à son tour, victime de son courage.

Pendant la guerre, sa maman, Madame Dufossez-Van Haelteren, tante d'un bourgmestre de Bruxelles, se dévoue en faveur des oeuvres de l'aviation et attache une sollicitude particulière aux veuves et orphelins d'aviateurs ainsi qu'aux épouses et enfants des aviateurs passés en Angleterre.

Dès après la guerre, elle eut l'idée, en souvenir et en mémoire de son fils, de créer une Pelouse d'honneur pour y faire reposer tous les aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1939-1945. Son idée rencontra beaucoup de sympathie mais la réalisation de son vœux se heurta à maintes difficultés. Le Lieutenant-Général Duvivier contacté, lui répondit que toutes ses démarches n'avaient pu aboutir. Monsieur Maréchal, avocat, approché à son tour, lui fit savoir que le projet n'était pas réalisable et qu'elle devait renoncer. Finalement, elle en parla au Lieutenant-Général Aviateur Baron Wahis, ancien de 1914-1918 et invalide, ainsi qu'à son fidèle secrétaire, Monsieur Wuyts, aviateur invalide, Prisonnier Politique, secrétaire du hôte des Ailes Brisées de Belgique. Ils se rendirent chez le Ministre des Affaires Intérieures qui leur fit savoir que leur demande ne pouvait être agréée car les Services d'Inhumation, déjà consultés, avaient repoussés les demandes.

Avec un louable entêtement, Monsieur Wuyts alla trouver le responsable des Services d'Inhumation, Monsieur Rommel, qui lui dit immédiatement que cette pelouse était impossible à réaliser car les autres Armes pouvaient également revendiquer la création d'une pelouse d'honneur.

Monsieur Wuyts lui répondit simplement qu'aucune autre arme que l'aviation ne pouvait demander une pelouse d'honneur étant donné que seuls les aviateurs n'avaient cessé de se battre toute la guerre. Il ajouta que les aviateurs constituent une grande famille comme il n'en existe dans aucune autre arme. Ces arguments convainquirent Monsieur Rommel qui donna son accord de principe pour la réalisation de la pelouse.

Fort de cet appui, le Général Wahis, le Capitaine Aviateur Delcour du Service des Relations Publiques de l'Etat-Major de la Force Aérienne et Monsieur Wuyts demandèrent une nouvelle audience chez Monsieur Mundeleer, ministre des Affaires Intérieures, qui à son tour, donna son accord pour la création de la Pelouse d'honneur.

A ce moment, tout s'est mis en route. Un comité d'honneur et un comité exécutif furent formés. Le comité d'honneur fut placé sous le Haut Patronnage de Sa Majesté la Reine Elisabeth et comprenait: le Cardinal Van Roey, plusieurs ministres, des gouverneurs de province, le bourgmestre de Bruxelles, Monsieur Vande Meulebroeck, le Procureur général, Monsieur C. Pholien, le Général Aviateur Duvivier et le Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC. Le comité exécutif, présidé par Madame Dufossez, comprenait le Général Aviateur Wahis, Monsieur Albert Van Cottem, doyen d'honneur de l'aviation, le Capitaine Aviateur Charles Delcour, Monsieur Jean Van den Bosch, aviateur militaire, grand blessé et architecte, Monsieur César Bataille, aviateur de 14-18 et statuaire et, comme secrétaire, Monsieur Henri Wuyts.

Mais il fallut trouver l'argent. Des galas furent organisés; grâce à l'appui de la Force Aérienne, ils rencontrèrent un grand succès et les bénéfices réalisés permirent l'achat d'une parcelle dans le cimetière de la ville de Bruxelles, pour contenir 215 tombes. Grâce aux démarches entreprises auprès du bourgmestre de Bruxelles et de Mademoiselle Van Lynsele, échevin de l'Etat-Civil, la parcelle devint propriété du Comité de la Pelouse d'honneur.

Les plans furent dressés par Monsieur Van den Bosch, architecte et Monsieur Bataille, statuaire fit la maquette du monument qui devait figurer comme emblème à la pelouse. Après l'approbation des plans, les travaux commencèrent.

Les tombes sont constituées chacune d'un caveau; les pierres qui constituent le monument furent achetées en France. Celui-ci représente bien ce qu'est l'âme de l'aviation et témoigne d'une grande envolée et d'une grande noblesse. La phrase célèbre prononcée par Churchill après la Bataille d'Angleterre y est gravée:

"Jamais autant d'hommes ne durent autant de choses à si peu d'hommes".

Les corps des aviateurs militaires belges furent rapatriés de toutes les parties du monde grâce encore, au concours de la Force Aérienne. La pelouse fut inaugurée en 1950. 215 tombes, y compris, celles symboliques des disparus au combat s'y trouvent réunies.

Les protagonistes de l'oeuvre sont tous décédés, mais ils eurent la sagesse de faire don de la Pelouse d'honneur à la Force Aérienne afin d'assurer la pérennité de ce haut lieu du souvenir. Une convention fut signée entre le Chef d'Etat-Major, le Lieutenant-Général Aviateur Ceuppens d'une part, le Général Wahis et Monsieur Wuyts d'autre part.

Avant son décès, Monsieur Wuyts forma le voeu qu'après sa mort, le président en exercice de l'association "Les Vieilles Tiges de Belgique" prenne sa succession pour représenter le comité fondateur aux cérémonies qui sont organisées à la Pelouse d'honneur. Son voeu a été réalisé. Depuis lors, un Comité de la Pelouse d'honneur a été constitué; il comprend le Président des Vieilles Tiges de Belgique, le Président de la Fraternelle des Anciens de la Royal Air Force et de la South African Air Force, le représentant du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et le secrétaire des Vieilles Tiges de Belgique.

Chaque année, le 1 novembre, à l'occasion de la cérémonie commémorative, le Président du Comité reçoit le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, les représentants de la Ville de Bruxelles et les familles de nos héros. La Musique de la Force Aérienne prête son concours à cette manifestation.

(D'après un article paru dans le numéro 1/1980 du Bulletin des Vieilles Tiges - La tombe de Madame Dufossez-Van Haelteren se trouve à côté du chemin menant à la Pelouse)

Het Ereperk van het Brusselse kerkhof

Geleid door de Voorzitter van de "Vieilles Tiges" van België heeft jaarlijks op 1 november een herdenkingsplechtigheid plaats op het Ereperk van het Brusselse kerkhof waar de Belgische militaire vliegeniers, gesneuveld gedurende de oorlog 1940-1945, begraven zijn.

Het perk werd onlangs omgevormd: de metalen kruisen werden vervangen door marmeren gedenkstenen naar Brits model; een nieuw grasperk geeft aan het geheel een plechtigheid karakter.

Dit edel initiatief is te danken aan de Staf van de Luchtmacht die ook alle onkosten op zich heeft genomen. Bij deze gelegenheid herinneren wij eraan hoe dit ereperk tot stand is gekomen.

Op 10 mei 1940, de eerste oorlogsdag, schiet Luitenant- vlieger Etienne Dufossez een duits vliegtuig af maar wordt helaas, slachtoffer van zijn moed, op zijn beurt neergehaald.

Zijn moeder, Mevrouw Dufossez-Van Haelteren, tante van een burgemeester van Brussel, wijdt zich gedurende de oorlog aan goede werken van het vliegwezen

en hecht zich met bijzondere bezorgdheid aan weduwen en wezen van vliegeniers alsook aan echtgenoten en kinderen van uitgeweken vliegeniers naar Engeland.

Onmiddellijk na de oorlog vatte zij het plan op, als herinnering en ter nagedachtenis aan haar zoon, om een Ereperk op te richten als rustplaats voor alle gesneuvelde Belgische militaire vliegeniers van de oorlog 1939-1945. Haar idee werd met veel sympathie onthaald maar de verwezenlijking van haar wensen stuitte op veel moeilijkheden. Na contact genomen te hebben met Luitenant-generaal Duvivier liet hij haar weten dat zijn pogingen vruchteloos waren. Op zijn beurt benaderd liet de Heer Maréchal, advocaat, haar weten dat het ontwerp onuitvoerbaar was en zij er moest van afzien. Eindelijk sprak zij erover met Luitenant-generaal vlieger Baron Wahis, oudgediende en invalide van 1914-1918, alsook aan zijn trouwe secretaris de Heer Wuyts, vliegenier invalide, politiek gevangene en secretaris van de Gebroken Vleugels van België. Zij wendden zich tot de Minister van Binnenlandse Zaken die hen liet weten dat hun verzoek niet ingewilligd kon worden daar de reeds geraadpleegde begrafenisdiensten hun verzoeken hadden afgewezen.

Met een lofwaardige koppigheid ging de Heer Wuyts de verantwoordelijke voor voor de begrafenisdiensten, de Heer Rommel, opzoeken die hem onmiddellijk uitlegde dat het onmogelijk was dit perk uit te voeren want dat andere Wapens ook zouden eisen om een Ereperk aan te leggen. De Heer Wuyts antwoordde hem eenvoudigweg dat geen enkel ander Wapen, buiten het Vliegwezen, kon aanspraak maken op een Ereperk daar slechts de vliegeniers nooit hadden opgehouden gedurende de hele oorlog te vechten. Hij voegde er aan toe dat de vliegeniers een grote familie vormden zoals er in geen enkel ander Wapen bestaat. Deze argumenten overtuigden de Heer Rommel die er principiëel mee instemde tot het verwezenlijken van het perk. Met deze krachtige steun vroegen Generaal Wahis, Kapitein-vlieger Delcour van de Public Relations van de staf van de Luchtmacht en de Heer Wuyts een nieuw onderhoud met de Heer Mundeleer, minister van Binnenlandse Zaken die dan ook zijn toestemming gaf tot het oprichten van een Ereperk.

Vanaf dit ogenblik werd er van start gegaan. Een ere-comité en een uitvoerend comité werden gevormd.

Het ere-comité werd geplaatst onder de Hoge Bescherming van Hare Majesteit Koningin Elisabeth en bestond uit: Kardinaal Van Roey, verscheidene ministers en provinciegouverneurs, de burgemeester van Brussel, de Heer Vande Meulebroek, de Procureur-Generaal, de Heer C. Pholien, Generaal-Vlieger Duvivier en Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte, DFC. Het uitvoerend comité, voorgezeten door Mevrouw Dufosse, bestond uit Generaal Vlieger Wahis, de Heer Albert Van Cottem, eredecken van het vliegwezen, Kapitein-vlieger Charles Delcour, de Heer Jean Van den Bosch militair vliegenier, zwaar gewonde en architect, de Heer César Bataille, vliegenier van 14-18 en beeldhouwer en de Heer Henri Wuyts als secretaris

Maar er diende geld gevonden te worden. Galafeesten werden op touw gezet; dank zij de steun van de Luchtmacht kenden zij een enorm succes en de gemaakte winsten lieten de aankoop toe van een perceel voor 215 graven op het kerkhof van de stad Brussel. Dank zij stappen ondernomen bij de burgemeester van Brussel en Mejuffrouw Van Lynsele, schepen van de Burgerlijke Stand, werd het perceel eigendom van het Ereperk Comité.

Plannen werden gemaakt door architect de Heer Van den Bosch en beeldhouwer de Heer Bataille maakte een model van het monument dat het embleem van het perk moest voorstellen. De graven bestaan elk uit een kelder; de stenen die het monument vormen werden in Frankrijk gekocht. Dit stelt duidelijk de geest van het vliegwezen voor en getuigt van een grote geestdrift en waardigheid. De wereldbekende uitspraak van Churchill na de Slag van Engeland werd er ingegraveerd:

“Nooit in de geschiedenis van menselijke conflicten hebben zovelen zó veel te danken gehad aan zo weinigen”.

De lichamen van de Belgische militaire vliegeniers werden, dank zij eens te meer, de Luchtmacht, uit alle hoeken van de wereld gerespatriëerd.

Het perk werd in 1950 ingehuldigd. Met inbegrip van de symbolische, van in het gevecht vermisten, werden zij in 215 graven verenigd.

De voorvechters van dit bouwwerk zijn allen overleden, maar zij waren zo wijs

belangrijk herinneringsoord te verzekeren. Een overeenkomst werd ondertekend door de stafchef, luitenant-generaal vlieger Ceuppens enerzijds en generaal Wahis en de Heer Wuyts anderzijds.

Vóór zijn overlijden spraak de Heer Wuyts de wens uit dat, na zijn dood, de voorzitter in functie van de vereniging de "Vieilles Tiges" van België als zijn opvolger het stichterscomité zou vertegenwoordigen op de plechtigheden die op het Ereperk plaats vinden. Zijn wens werd werkelijkheid. Sedertdien werd een comité van het Ereperk gesticht; het bestaat uit de Voorzitter van de "Vieilles Tiges" van België, de Voorzitter van het Broederschap van oudgediende van de Royal Air Force en de South African Air Force, de vertegenwoordiger van de stafchef van de Luchtmacht en de secretaris van de "Vieilles Tiges" van België.

Ter gelegenheid van de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid op 1 november ontvangt de voorzitter van het comité de stafchef van de Luchtmacht, de vertegenwoordigers van de stad Brussel en de families van onze helden. De Muziekkapel van de Luchtmacht verleent haar medewerking aan deze betoging.

(Volgens een artikel verschenen in nummer 1/1980 van het Tijdschrift van de "Vieilles Tiges" - Het graf van Mevrouw Dufosse-Van Haelteren is gelegen naast de weg die naar het Ereperk leidt).

Victor Winants **Une carrière d'ingénieur au service de l'électricité**

J'avais 5 ans en 1910, quand mon père m'emmena dans le jardin de la maison familiale à Liège car on entendait dans le lointain un bruit de moteur. Bientôt, un avion nous survola. J'appris un peu plus tard que c'était le célèbre aviateur français Jules Védrines à bord de son avion "La Vache".

Par après, mon père m'invita à une séance de cinéma où on projetait un film sur le Congo-Belge. Ces deux événements allaient marquer profondément ma vie.

Aujourd'hui, à l'âge de 91 ans, avec une vitalité hors du commun et un enthousiasme communicatif, Victor Winants veut bien conter pour les lecteurs de notre périodique, les étapes de sa carrière professionnelle.

Victor Winants naît à Liège le 2 mai 1905; il est le cadet de trois enfants, ses frères sont sensiblement plus âgés que lui. Son père est professeur de mathématiques et de physique. Il meurt alors que Victor n'a que 18 ans. Avant de rendre son dernier souffle, il parvient à exprimer un dernier souhait: que Victor termine ses études d'ingénieur à l'Institut Polytechnique de Liège; ce qu'il promet formellement.

Entre-temps il est appelé sous les drapeaux, aux chars d'assaut, pour effectuer son service militaire, après avoir réussi l'examen d'entrée de candidat élève-pilote à l'Aéronautique Militaire. Il y est appelé trois semaines plus tard, signe un engagement de deux ans et est envoyé à l'Ecole d'Aviation Civile d'Anvers-Deurne où il obtient son brevet élémentaire de pilote sur avion RSV (Renard-Stampe et Vertongen). Il fait mutation ensuite pour Wevelgem pour l'étape de perfectionnement militaire où il est rattaché à la 42ème promotion.

A l'issue de cette période, il est muté à la 5ème escadrille de chasse à Nivelles (cocotte rouge) où il vole sur Nieuport-Delage. C'est là qu'il rencontre le lieutenant Lucien Leboutte qui deviendra un grand ami. Victor contracte un engagement supplémentaire d'un an et tout en effectuant ses prestations aériennes, mène de front l'achèvement de ses études d'ingénieur. Il obtiendra son diplôme en 1928.

Le terme de ses engagements militaires approche et une décision importante doit être prise: poursuivre une carrière militaire où toutes les portes lui sont ouvertes ou se lancer dans une carrière professionnelle civile. L'étroitesse du pays, dont les frontières peuvent être franchies en deux heures de vol, le porte à réfléchir car le confinement auquel le métier de pilote militaire l'astreint, n'est pas fait pour son esprit entrepreneur. Rentrant chez lui à Liège, à l'occasion d'un week-end, il s'arrête à la gare de Namur et là, en déjeunant, prend la décision de ne pas renouveler son contrat. La décision est importante et douloureuse car il apprécie ses chefs. Les Daulmerie, Guillaume et de Woulmont, lui ont inculqué le sens du devoir. Le manque de perspectives à l'Aéronautique Militaire à raison de ses scrupules.

En 1929, il s'inscrit à l'Institut National Polytechnique de l'université de Grenoble où il obtient son parchemin d'ingénieur-électricien I.E.G.

Avant la fin de ses études, il est engagé par l'Union Minière du Haut-Katanga (U.M.H.K.) pour ses bureaux à Bruxelles où il est chargé de rédiger une synthèse sur un dossier ayant trait à la construction de la centrale électrique thermique de PANDA-JADOTVILLE.

Six mois plus tard, en juillet 1930, il est affecté au Katanga et s'embarque à Anvers à destination de Boma, pour rejoindre son poste d'ingénieur responsable de divers chantiers de constructions électriques. Ceci, à JADOTVILLE, KAMBOVE et à la mine d'uranium de SHINKOLOGWE.

La plupart des européens désignés pour un poste au Katanga, empruntent une ligne maritime anglaise jusqu'à Cape Town en Afrique du Sud et le train jusqu'à ELISABETHVILLE. Avec l'esprit cartésien qui le caractérise, Victor Winants

préfère prendre place à bord d'un bateau belge qui le débarquera à BOMA et delà rejoindre Elisabethville par la voie des airs. Il sera l'un des premiers agents de la société à rejoindre son poste par avion. Ce sera aussi joindre l'utile à l'agréable car l'avion Sabena Handley-Page est piloté par son ami Fécherolles (25ème promotion).

Le lendemain de son arrivée, il reçoit sa première leçon d'efficacité africaine: il est convoqué à 6 heures du matin par M. Marthoz, Directeur du département "Etudes et Constructions" de l'U.M.H.K., pour être conduit au siège de Jadotville.

Victor se met immédiatement au travail. Il érige des lignes à haute tension pour relier LUISHA et SHINKOLOBWE à JADOTVILLE; il s'attelle ensuite à la construction du poste de transformation de SHITURU.

La crise économique frappe durement l'U.M.H.K., les investissements sont suspendus et Victor Winants est transféré en 1932, à Elisabethville, pour y diriger le siège local de SOGELEC, filiale de l'U.M.H.K. et de "TRACTION ET ELECTRICITE" (Réseau électrique urbain d'Elisabethville et ses environs).

En 1934, il profite d'un congé pour épouser à Bruxelles, Mademoiselle De Geyter qui avait passé sa jeunesse au Katanga. L'Afrique qu'elle allait retrouver, n'était donc pas une terre étrangère pour elle.

En 1937, après avoir été nommé directeur du siège de Jadotville de SOGELEC, il démissionne pour convenances personnelles et s'installe à Bruxelles où il recherche un nouvel emploi.

Entre-temps, en 1938, la crise mondiale se résorbe, l'U.M.H.K. décide d'électrifier en haute tension toutes ses concessions "OUEST". Elle offre à Victor Winants la direction à Jadotville de gros chantiers de constructions électriques: centrales hydroélectriques, nouvelles lignes à haute tension et électrification complète des mines de cuivre et cobalt, de l'usine d'électrolyse de cuivre et cobalt de "LA LUILU", et l'électrification de ses chemins de fer, etc.

L'esprit entreprenant de Victor Winants y trouvera son compte!

Après les événements de mai 1940 en Europe, Victor Winants fait valoir son brevet de pilote militaire et propose ses services au gouverneur-général du Congo-Belge. Celui-ci lui demande de poursuivre sa tâche au sein de l'U.M.H.K. car il présume déjà que la société devra fournir de gros moyens pour permettre à la Colonie de participer à l'effort de guerre des alliés. En 1942, Victor Winants parvient par ailleurs, à déjouer un complot fomenté par un individu qui voulait saboter cet effort.

De 1940 à 1942, il assure le secrétariat technique de la direction générale à Jadotville et y dirige l'Ecole Industrielle de l'U.M.H.K.

En 1949, Victor Winants est nommé directeur des Etudes Electriques de l'Union Minière.

Il propose aussitôt, fermement, d'adopter le "220.000" volts plutôt que le "150.000 V" pour la construction d'une nouvelle ligne "Haute Tension" dont l'étude lui est confiée. Cette ligne alimentera KOLWEZI, JADOTVILLE, ELISABETHVILLE, au départ de la Centrale hydroélectrique "LE MARINEL" sur la Lualaba. Et c'est grâce au choix du "220.000 V" que cette ligne pourra se prolonger jusqu'à KITWE en Rhodésie, soit au total 500 km!... En 150 kV. ceci eut été impossible.

C'est à ce moment que l'on "prie" l'U.M.H.K. de confier l'étude de cet important transport de force à "Traction et Electricité". A l'étonnement de l'U.M.H.K., Traction et Electricité estime que la tension de 220.000 V impose de recourir à des gros conducteurs en ALUMINIUM! Ceci pour éviter des pertes par radiation électrique (effet "couronne") que provoqueraient des câbles en cuivre de moindre diamètre. Cette solution révolte Victor Winants car il estime inadmissible d'utiliser un matériau qui n'est pas bon conducteur d'électricité et qui n'est pas produit par la société alors que le cuivre, excellent conducteur, y est produit en masse. Il faut aussi que ces câbles puissent transporter la "Haute Fréquence"

nécessaire à la téléphonie et à la commande des disjoncteurs des postes "Haute Tension", au départ et aux diverses arrivées de la ligne 220kV.

Victor Winants se souvient d'un article écrit par un ingénieur français qui, pour le transport de l'électricité à très haut voltage, préconise de substituer deux conducteurs jumelés de diamètre normal, au conducteur unique habituel. Ceci, pour les 3 phases des T.F. triphasés. Ces deux conducteurs jumelés donnent des pertes radiantes aussi faibles que celle que provoquerait un conducteur fictif de gros diamètre.

Victor Winants, non sans peine, arrivera à faire adopter cette solution. On ne parlera plus d'aluminium, et son projet, parfaitement étudié, sera adopté par l'U.M.H.K. et les Rhodésiens ... On ne construit plus les lignes à très haute tension qu'en conducteurs jumelés!

Et de plus, la grande quantité de câbles en cuivre pour ce T.F. 220kV fut tréfilé à Elisabethville.

Enfin, le moment venu arrivera où, avec émotion, la ligne sera mise sous tension avec un succès total, de MARINEL à KITWE en Rhodésie.

De 1950 à 1957, Victor Winants est secrétaire du Comité de Coordination Electrique (COMELEC) des sociétés U.M.H.K., SOGEFOR et SOGELEC. SOGEFOR étant l'organisme chargé de produire l'électricité et SOGELEC, celui de la distribuer.

Victor Winants a aussi une passion: le cheval; il lui consacre tous ses loisirs avec la même rigueur que dans sa vie professionnelle. L'anatomie, le comportement "de la plus noble conquête de l'homme", n'ont aucun secret pour lui. Il semble même qu'une estime réciproque, une sorte de complicité se soient installées entre l'homme et la bête. L'élégant cavalier au pourpoint caractéristique et à la bombe de velours noir, sillonnera tous les jolis coins de la région de Jadotville. Il sera nommé Président d'honneur à vie du Cercle hippique dev la ville.

Victor Winants terminera sa carrière africaine en 1961 après avoir été nommé inspecteur des Services Electriques de l'Union Minière du Haut-Katanga. Outre la supervision des études, des chantiers et des services d'exploitation, il sera chargé des rapports de nature électrique avec les filiales de la société, les services gouvernementaux et les sociétés étrangères interconnectées au réseau U.M.H.K.

Il rentre alors en Europe et s'offre six mois de vacances en Espagne qu'il parcourt de long en large et de "paradors en paradors", en compagnie de son épouse. Le couple s'installe à Bruxelles en 1962.

Victor Winants abhorre l'inactivité et accepte immédiatement le poste d'ingénieur-conseil auprès de la société "TRACTION ET ELECTRICITE" qui avait reconnu ses talents lors de la construction de la ligne à haute tension de 220.000 V au Katanga.

Non sans une certaine surprise, Victor Winants se vit confier la direction des études électriques et d'automation pour la construction de l'usine sidérurgique intégrée de SIDMAR à ZELZATE. Il aura sous ses ordres une équipe de 80 ingénieurs, techniciens et dessinateurs. Pour la transformation du courant alternatif en courant continu, il impose, non sans combat, l'utilisation de redresseurs statiques au silicium: des "Thyristors". Ceci constitue une innovation qui fut un succès total. Ces thyristors permirent un réglage parfait des laminoirs à chaud et à froid de SIDMAR. Perfection jamais aussi pleinement atteinte sans ces thyristors.

En 1967, la société le nomme directeur de son département "Etudes électriques et Automation".

Victor Winants quitte la société en 1970, il a 65 ans et a bien mérité une paisible retraite.

Mais 4 ans plus tard, "Traction et Electricité" le sollicite à nouveau et Victor Winants prendra, comme ingénieur-conseil, une part importante dans l'établissement du projet et devis pour la création d'une sidérurgie intégrée, à JIJEL en République Algérienne et Populaire (15 milliards environ). Traction et Electricité emportera l'étude, et le suivi de la construction du complexe.

Voici donc en quelques lignes, le résumé de la carrière professionnelle de Victor Winants, membre d'honneur des Vieilles Tiges de Belgique.

Il dut batailler ferme pour faire valoir ses projets. Sa compétence dans la chose "électricité" a toujours fini par convaincre ses interlocuteurs.

La vivacité qu'il dégage encore aujourd'hui à 91 ans, sa mémoire fidèle, la méticulosité de la tenue de ses dossiers, sa grande intelligence et son sens du devoir ont certainement contribué au succès de sa vie professionnelle.

Il est porteur d'espérance. Merci Monsieur Winants.

Archie Van Hee, one the 140 members of Canada's Aviation Hall of Fame

Achille "Archie" Van Hee, membre d'honneur des Vieilles Tiges de Belgique, a été intronisé membre du Panthéon de l'Aviation du Canada (Canada's Aviation Hall of Fame), le 5 juin 1987.

Toutes les candidatures proposées au Panthéon font l'objet d'une évaluation approfondie et Archie est l'un des rares aviateurs canadiens sélectionnés qui ont contribué de façon exceptionnelle au développement de l'aviation canadienne.

Le Panthéon fut fondé à Calgary en 1973 et s'installa à Edmonton. Il déménagea en 1991 et fait partie maintenant du Musée Reynolds de l'Alberta à Wetaskiwin en Alberta.

Nous avons le plaisir de publier la biographie d'Archie.

Achille "Archie" Van Hee, erelid van de "Vieilles Tiges" van België, werd aangesteld als lid van het Pantheon van de canadese luchtvaart (Canada's Aviation Hall of Fame) op 5 juni 1987.

Alle voorgestelde kandidaturen voor het Pantheon zijn het onderwerp van een nauwkeurige evaluatie en Archie is één van de zeldzame gekozen canadese vliegers, die hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van de canadese luchtvaart.

Het Pantheon werd gesticht te Calgary in 1973 en vestigde zich in Edmonton. In 1991, verhuist het en het maakt nu deel uit van het Reynolds museum van Alberta in Westakiwin gelegen in Alberta.

Wij hebben het genoegen hierna, de biografie van Archie te publiceren.

I was born on September 15, 1909 in Jabbeke, about 10 kilometers west of Bruges in the province of West Flanders, Belgium. In 1910, my parents moved to another town of West Flanders called Schore situated on the east bank of the Yser river; the same Yser where many of the bloodiest battles of WW1 were fought between the German and allied armies. When the Belgian army finally took a stand in 1914 and "dug in" at the Yser, the collision between the two armies resulted in unqualified terror for the inhabitants of Schore; a terror that continued for several days and made it impossible for anyone to move. As soon as there was a lull in the bombardment, the entire population of Schore and other neighbouring towns took to their heels and made for safety as fast as they could. Safety meant different things to different people. The fact is that some people, for reasons of their own, took off in the direction of France, and others ran towards the enemy occupied territory. Everybody, it would seem, thought that war would be over by Christmas, hence it mattered little in which direction one fled. My parents decided to move to Jabbeke. The fact that Jabbeke was the home of my maternal grandmother, certainly helped them to make up their minds. This was one reason for their move to Jabbeke but, there was another one which, certainly, had to be a most important one. Because mother was then expecting her third child i.e. my brother Sylvain, my parents had sent me to Jabbeke about two months earlier where I was destined to remain until after the birth of the baby. According to what mother told me later, my being at grandmother's was the prime reason why they decided on Jabbeke instead of fleeing to France like some of father's brothers and so many other "Schorenaars". Hence, they ended up smack into the German occupied zone where they were forced to settle and remain for the next four years i.e. until the end of the war.

Although I had once before seen an airplane in flight at kindergarten in Schore, most likely in 1913, it is in Jabbeke that I saw my first low flying aircraft. It happened shortly after supper on a bright summer evening; no doubt September of 1914, when the German troops were moving through our part of Belgium seemingly without resistance to bring them within shouting distance of Jabbeke.

I can remember most distinctly that it was a monoplane, probably a Taube a type of airplane used by the German Air Service at the outbreak of WW1. It flew so low that the pilot's head could clearly be seen sticking out of the cockpit.

It made a couple of circuits over our heads and then disappeared again into the distance. The pilot, presumably, was on a reconnaissance mission for the vanguards of the invaders who arrogantly goosestepped their way through Jabbeke a short time later. History tells us that the Belgians were in full retreat until they reached the Yser where they finally made a heroic stand which decisively stopped the German advance and was held there until 1918.

Some time following the arrival of the occupying troops, the Germans built an aerodrome in the neighbouring town of Varsenaere some 3 km from our home. One of the Varsenaere squadron commanders, incidentally, was Theo Osterkamp, the famous German fighter ace of both world wars who finished WW2 as one of Hitler's generals. The closeness of the aerodrome was, of course, the reason for the greatest amount of air activity which suddenly took place in our area. Moreover, since we were only about 20 kms from the fighting front, air battles were an almost daily spectacle for the citizens of Jabbeke to behold.

I was really dying to see the airplane of Varsenaere at a close range, but the opportunity of my getting there never seemed to materialize. I did, however, ultimately make it when, after a certain amount of nagging, I succeeded in persuading my aunt to take me to have a look at the planes. Boy, what a sight! There, for the first time in my life, I saw the planes take off, land and move about on the ground like big noisy birds just a short distance from my vantage point. Needless to say, these roaring big monsters made a tremendous effect upon a small youngster like myself. This is easy to understand because we were then still in an age when even motor cars, at least to some of us, were only a curiosity. I for one had, up to that time, only had rides in vehicles that were drawn by horses and I had seen very few automobiles and then only to look at. In fact, my first ride in a motor driven vehicle happened when I stowed away on the back of a German truck with a couple of other kids.

My first reaction to the airplanes was of apprehension followed by curiosity and finally total fascination. Initially, I did not even believe that the figure that climbed out of the cockpit was a human being. This was the one and only time that I went to the aerodrome and saw airplanes this close during the 1914-1918 war.

When the allies finally chased the Germans back to their own country, a state of euphoria took hold of the adult population of Belgium; a euphoria which trickled down to us, kids. This joy, however, was short lived because, it did not take long before we kids were all sent back to school only to change one kind of discipline for another. In my case, I first went to the boys school in Jabbeke, where we were taught by male teachers. Then in 1921, I went to a school in Mannekenvere where we lived for about a year while a new house was being built for us in Schoore to replace the one that had been totally destroyed during the war. Finally, in 1922, I went to the St Bernard's College in Nieuport.

On January 22, 1925, I left Belgium for Canada to live with my cousin Jerome Muylaert. He had emigrated to Canada in 1913 where he engaged in various lines of work to finally settle on farming. For a while, I lived with him and his family in Ville St Laurent, P.Q. on the farm he was running at Bois Franc, the produce of which helped supply the big vegetable markets of Montreal.

Although I had officially left Belgium to come to work on my cousin's farm, I quickly realized that this was not exactly my "cup of tea". Hence, with his approval I soon moved out and ended up in the College St Laurent where I continued my education while doing odd jobs to earn my tuition. In the college I was an avid reader of books and it is there that I discovered a passion for novels and magazines about aviation. Reading those books brought back memories of the squadrons of German formations from Varsenaere that used to roar over our house as they were climbing in the direction of the front to engage the allied fighters in combat. This, I'm sure, awoke in me a latent interest in airplanes and flying, an interest which no doubt had lain dormant since my visit to the Varsenaere aerodrome some ten years earlier. But, sadly enough, there was no possible way in which this interest could be further kindled or pursued in any practical way. So! Until something more concrete showed up, I had to be satisfied with reading books about flying.

Then during the winter of 1926-1927, a flight of ski equipped Curtiss Hawk fighter planes of the U.S. Army Air Corps from Selfridge Field, Michigan, landed on a snow covered farmer's field at Bois Franc near Cartierville to pay an official visit to the City of Montreal. At this point in time, I had been in Canada two years and this was the time that I was going to school at Ville St Laurent which was a mere fifteen minutes by tram from the Air Corps' landing field. When I looked over the airplanes this time, I was even more fascinated than at Varsenaere, but without any feeling of apprehension. Also, I was able to get close enough to touch them. I remained on the scene a long time admiring the planes, thinking and dreaming. When I got back to the college, I was convinced that I had discovered what I hoped would become my career: *Aviation*.

The most pressing problem in those days for anyone interested in learning to fly, was finding a school where this kind of training could be obtained, especially within a reasonable distance from Montreal because, there were no schools in or around Montreal, where one could even get ground school instruction, let alone learn to fly. The nearest school to my knowledge, was the Elliott Air Service flying school located in Hamilton, Ontario some 800 km to the west of Montreal. This was out of reach to a penniless boy like myself. Hence, the next best thing was to keep on reading books on aviation technology or take a correspondance course which is what I eventually ended up doing. Aero Digest, the leading U.S. aviation magazine of its day, ran numerous advertisements for aviation schools in the United States, including some which offered ground school courses by correspondance.

The school I chose was the "Aviation Preparation Institute" of New York. The name had a certain appeal to me but the prime reason for my choice was the reputation of the school's president: Lt Walter Hinton of the U.S. Naval Reserve. This officer distinguished himself as one of the pilots of the famous american NC-4, which in 1919, was the first airplane to complete the crossing of the Atlantic Ocean by air. On March 6, 1927, I became a student of the Institute, just two month before Lindbergh made his historic flight from New York to Paris.

I had never heard of the NC-4's exploit of May, 1919 until 1927. Neither do I recall the atlantic crossing of the two british pilots Alcock and Brown which occured a few weeks later. But, I do remember the disaster of the french dirigible "Dixmude" of 1923 and the U.S. Army Air Corps "Round the world" flight of 1924. Lindbergh's transatlantic exploit gave aviation a stimulus which it had not know since the war years. With government aid, things were changing in the whole of Canada and particularly around Montreal when in 1927, the Montreal Light Airplane Club was created but no flying was done until 1928. This did not help me in any way because only wealthy people could afford to be members. I was still going to school and still had no money.

I had almost completed my Aviators Preparatory Institute course in the early months of 1928, when I was introduced to Pierre Thibodeau. Pierre was a Montreal Layer, who was in the process of organizing of a private flying club. This club owned a Curtiss JN-4C better know as a "Jenny", a type of airplane on which thousands of canadian and american pilots received their flying training during WW1. To be a member, one had to first purchase a share in the aircraft and be prepared to participate in the club's operating expenses and maintenance costs of the aircraft. By selling my motorcycle and borrowing \$50 from my cousin, I could just scrape enough money together to buy one of the shares. Where the money was going to come from when the time came to pay for subsequent expenses, I had no idea. Why worry! Something, surely would come up. I thus became one of the first members of what was eventually know as the "Montreal Flying Club" and I was its first secretary-treasurer.

When the snow had melted away some time in April 1928 and the ground was sufficiently dry to carry the weight of an airplane, we started our flying from the same field that was used by the american Curtiss Hawk a year or so earlier and which is still today in 1987, the site of Canadair Airport. Later that summer, we had to move to a farmer's field at Ville St Michel.

Our instructor was a young french canadian by the name of Hervé Simoneau. Hervé was also the club's air engineer (aviation mechanic). I became seriously interested in every practical aspect of the mechanics and construction of the airplane and whenever I was able to sneak away from the college, I took off for

for the flying field to help Simoneau. He was obviously pleased to have such a keen helper around him and, consequently, I soon earned his friendship. As a result, he taught me a lot and he most certainly helped me with my flying training, often by taking me up on test flights for free. My flying training was completed during that summer and fall of 1928 and my first solo flight took place on October 28.

In September of the same year, a small company, called "Commercial Air Transport" came into the picture. It was a small school that owned a Jenny but no field from which to operate it. They had no pilot nor mechanic but they had about twelve students. In order to get going, they made arrangements with the Montreal Flying Club to use their facilities. The addition of another airplane considerably increased the workload for Simoneau and he persuaded the management of the MFC and CAT to hire me as his helper mechanic. They paid me ten dollars a week plus five hours flying time a month. I then immediately sold my share in the MFC which saved me from having to take part in any further club expenses.

During the early spring of 1929, Simoneau joined "Continental Aero Corporation". CAC had their base of operations at the St Hubert Airport, located across the St Lawrence River, just south of Montreal. Their chief pilot was the very well know french canadian pilot, Hervé St Martin. Charter flying and flying training was their main source of income. In addition, they had the distributorship of the then famous Travel Air aircraft. The Travel Air Company, under the presidency of Walter Beech, had built the famous "Woolaroc" which, piloted by Art Goebel, had in 1927, won the air race know as the "Dole Race" from Oackland, California to Honolulu, Hawaii. This race attracted world wide attention at the time because of the disastrous consequences of this venture. Of the five who started the race, only two made it to Honolulu and several were killed preparing for the race.

During the summer of 1929, Continental opened up a branch flying school at Quebec City with Hervé Simoneau as its chief pilot. Once more I joined Simoneau as junior mechanic and relocated to "la Ville de Quebec". Continental operated three Travel Air 2000's one Travel Air 4000 and one Travel Air 6000. The latter was a cabin monoplane and the others were biplanes. My salary was \$25 per week with the promise that I would eventually be checked out on the Travel Air 2000 and be allowed to accumulate the 50 hours required for the commercial pilot's licence.

All that summer I worked with Simoneau and worked very hard to learn as much as I could about maintaining Continental's airplanes. Moreover, I was accumulating "practice" time for the air engineers licence which required two years experience before one could sit for the exams. March was my target month to write the engineer's exam.

In December, Simoneau left Continental to fly for Canadian Airways. This automatically left in charge of Continenta's maintenance even though I still did not have my Air Engineers licence. On Simoneau's recommendation, I obtained a special permission from the D.O.T. to write the air engineers exams before I had completed the necessary 2 years experience. However, even after I had successfully passed the exams, I still had to wait until March before being authorized to *sign out* aircraft. An air engineer from another company did the signing until I was legally authorized to do it myself.

Although he was already working for Canadian Airways, Simoneau was given special authority in January 1930 by Continental's chief pilot Hervé St Martin to check me out on the travel Air 2000. The new chief instructor was apparently too busy. Soon thereafter, the flying hours in my "Pilot Log Book" rapidly rose toward the 50 hour mark needed for the commercial pilot licence. March 9, 1930, was the day when I was finally able to sign out and certify aircraft airworthy on my brand new Air Engineers licence No. 500. I was as happy as a lark. Before I could communicate the good news to Simoneau, fate had caught up with him. On March 18, 1930, while flying the air mail between Toronto and Montreal, he ran into a heavy snowstorm and lost his life in an ensuing accident. Thus ended the life of this great and wonderful friend without whose help my life might have taken a completely different tack. There is no doubt, that his help was crucial to my early career.

Evidently as a result of the October 1929 stock market crash of Wall Street, the world's business picture in April 1930 was changing rapidly and drastically. The depression was running rampant and hitting the economy of Canada very hard; Continental Aero was caught in the web and rumor had it that the company was threatened with bankruptcy. I was still short many hours before I could try for the commercial licence. Fortunately, before the inevitable happened, I managed with hard work, to complete all the written and flying tests for the coveted commercial licence except the cross country one. When I was ready for this last and most important test, Continental had already gone into receivership. Hence, no cross country no licence!

The bankruptcy of Continental Aero Corporation hit some students very hard, especially those who had paid their course in advance. Paul Thibodeau was one of them. He had been able to use a scant 4 hours on a down payment of \$1000. In order to recover some of his money I suggested that he buy one of Continental's plane and use what was left of his \$1000 as a down payment on the airplane. I offered to fly it for him and to eventually teach him to fly. He did not show too interested at first but, he finally warmed up to the idea.

Owing to my air engineers licence, the idea of a partnership in an airplane was made most attractive and worthwhile. The air engineer is an indispensable person in the air transport industry. Without him an airplane cannot be legally operated. An air engineer is not only responsible to his employer for the proper maintenance of the aircraft but he is also responsible to the Government for the airworthiness of the airplane. According to Air Regulations an aircraft is not authorized to take off unless it has first been inspected and certified airworthy by an air engineer. In the 1930's, an airplane had to undergo such an inspection every 24 hours. Because of the importance of the air engineer in aviation, a few pilots did their best to become licenced air engineers. A pilot with an engineer's licence was obviously more valuable to a company than one without such a licence, because, not only could he perform repairs in the field but he could also sign out an aircraft no matter how far away from home base. This was particularly true in the 1930's when there was a scarcity of air engineers. It was obviously in a company's interest to hire a pilot-engineer and a low paid crew man rather than hiring a pilot and a air engineer as well.

Paul Thibodeau eventually agreed to buy the Continental aircraft and in June he became the owner of CF-AID, the newest and best of Continental's fleet of Travel Airs. Since I still did not have my pilot's licence we had to hire a pilot to put the airplane to work and bring in some revenue. Unfortunately, this pilot had an accident in Edmundston N.B. and seriously damaged the airplane. Owing to unforeseen delays in the delivery of the spare parts needed to repair the plane, a job that should have been finished in less than a week took several weeks to complete. This so discouraged Paul that he decided to sell the Travel Air to "La Société d'Aviation du Québec" of Quebec City. Léon Blondeau was its manager and Lucien Gendron was the pilot of their one and only aircraft. It was an Aeromarine Klemm; a low wing monoplane of German design, open cockpit with two seats in tandem.

With the addition of Travel Air, la "Société" now had a fleet of two airplanes. I was hired initially as an air engineer with the understanding that I would be the pilot of the travel Air as soon as I was in possession of my pilot's licence. It was also understood that I would be allowed to use the Travel Air to do my cross country flight test. This test took place in August following a trip I had made to Montreal to see and visit the British airship R-100 at his mooring mast at St Hubert. Soon thereafter I became the proud possessor of Commercial Pilots Licence No.747. We specialized in carrying passengers on sight seeing flights over Quebec City, especially on Saturdays and Sundays. We also did some charter work and flying training (no instructors rating was required in those days) and a great deal of barnstorming. My first solo student was Arthur Fecteau who later founded a most successful air service called: "Transport Aérien Fecteau".

In 1932 a friend and I went into business together; a venture which was rather short lived and came to grief when a student froze on the controls in flight and caused the plane to spin into a bush. I was lightly injured but, the student rather seriously. The plane, a Mohawk CF-AOW was a total wreck. After this accident I freelanced as instructor and barnstormer.

Central Airways was a small company based at Amos, P.Q. who hired me as pilot-engineer during the summer of 1935. This company operated one Travel Air 4000 and one Travel Air 6000. Charter flying was our main source of revenue. We served Val d'Or, Chibougamau and neighbouring districts.

About December 1936, I had a real stroke of luck when I met Leigh Brintnell in the Noorduyn factory at St Laurent. Irene (Pete) Vachon introduced me to Mr. Brintnell while he was inspecting a Norseman he had purchased for Mackenzie Air Service of Edmonton, Alberta of which he was the president. He was looking my good fortune to have the necessary qualifications and to be accepted for the job. Pete Vachon was the brother of Roméo Vachon. Roméo was one of the first pilots I met in 1928 when he was flying the air mail from Montreal to Rimouski for Canadian Transcontinental Airways. I was a great admirer of Roméo's even before I knew him; ever since his involvement in the rescue of the crew of the "Bremen".

The German airplane Bremen had in 1928, attempted a transatlantic crossing from Ireland to New York with a German-Irish crew. After some 36 hours flying, the flight ended when they landed in a snowstorm on a small island in Labrador called Greenely Island. As a result of this feat, they became the first ones in history to make the successful crossing the Atlantic Ocean in an east to west direction. I saw a lot of Roméo when we were both based at Québec city and my admiration for this man was indeed profound. He was awarded the prestigious McKee Trophy in 1936 and was made a Member of Canada's Aviation Hall of Fame in 1973.

I reported to Mackenzie Air Service on January 5, 1937. Stan McMillan (Canada's Aviation Hall of Fame) who was one of the pilots of the McAlpine Expedition in the Canadian Arctic in 1930, was the chief pilot. Harry Hayter (Hall of Fame), Gil McLaren, Marlowe Kennedy (Hall of Fame) and Alex Dame were the other two pilots. One month or so later, another of one of Canada's greats: Bob Randall (Hall of Fame) also joined Mackenzie Air Service.

Our main competition came from Canadian Airways Ltd. Whose superintendent was the famous Wop May (McKee Trophy and Canada's Aviation Hall of Fame). Wop was instrumental in ending the career of the "Red Baron" Manfred von Richthofen, Germany's ace of aces of WW1. Wop was on an offensive patrol over the enemy lines when his machine guns jammed and was scurrying back to his own base when he was intercepted by Richthofen. He was about to become the Baron's next victim when Wop's flight commander, Captain Roy Brown, spotted Wop's predicament and came to his rescue by shooting Richthofen down. Canadian Airways' staff included more of Canada's great pilots like Matt Berry (McKee Trophy and Hall of Fame), Con Farrell, Harry Winny, North Sawle and Art Rankin.

There was another smaller company in Edmonton whose operations extended in the direction of British Columbia and the Yukon. This company was called "United Air Transport" which was later changed to "Yukon Southern". Its president was Grant McConachie (McKee Trophy and Hall of Fame) who some years later became the president of Canadian Pacific Air Lines; This company, too, had a number of great pilots. All the pilots of these three companies were counted among the elite of Canada's bush pilots. It is from these great and distinguished fellows that I received my northern flying training. It was a hard school but, the rewards were enormous.

At that time, 1937, McKenzie Air Service' network extended from Edmonton to Fort McMurray, Ft Chipewyan, Ft Smith, Ft Resolution, Yellowknife, Ft Rae, Port Radium, Coppermine and Cambridge Bay. Another branch continued from Ft Resolution to Aklavik via Hay River, Ft Providence, Ft Simpson, Ft Wrigley, Ft Norman, Norman Wells, Ft Good Hope, Arctic Red River and Ft McPherson. Another short branch stretched from Ft McMurray to Goldfields on Lake Athabaska in Northern Saskatchewan.

Every M.A.S. pilot flew schedules to every point on the network and charters and mercy flights (emergency evacuation of patients) were numerous. As the junior pilot of the company I spent a lot of time at our Yellowknife base and did most of the mail runs to Coppermine and Aklavik. It was while flying on one of my mail runs from Fort Smith to Port Radium, on Great Bear Lake, that I had the good fortune of being able to rescue the passengers of a disabled airplane including Louis Bisson, the pilot of the aircraft. The airplane, a Waco, belonged to the

Roman Catholic Order of Oblate Fathers whose missionary work in Northern Canada is well know and documented. Louis himself had just rescued some eskimo children and a white trapper who were suffering from serious frostbite sustained during a blizzard near Coppermine which necessitated their having to be evacuated to a hospital. Louis was on this way to take these patients to the Ft Smith Mission Hospital when his engine conked out about 160 km north of Ft Rae. They had been overdue for several days when I was asked to serach for them. Louis was a very know pilot in the North and who later achieved an enviabile record in the RAF Transport Command during WW2.

Before being turned loose as a full fledged bush pilot I had the good luck of being assigned to Stan McMillan as co-pilot-engineer on a survey flight to the district, in which the Nahanni Mountain Range was located. This took place during the summer of 1937 in a Fairchild 82 plane CF-AXN. Harry Snyder, an american naturalized canadian, was a prominent business man and big game hunter and was the man who organized and financed the expedition. The purpose of this survey was to geographically pinpoint and scale some of the highest peaks in the Nahanni Range which were know as the Snyder Mountains. We had with us Mr. Fred Lambert, a canadian surveyor who was a member of an expedition that scaled Mont McKinley in Alaska. Mr. Lambert also scaled and surveyed other mountains in the Canadian Rockies. We were also accompanied by a number of American Scientists and Naturalists. The survey lasted several weeks which provided me with a wealth of flew Mr. Snyder and his companions to the Eldorado mine on Great Bear Lake to meet Canada's Governor General Lord Tweedsmuir. Stan and I took the Governor General to White Falls near Hotta Lake where he enjoyed a good afternoon of excellent fishing. A day or so later two MAS aircraft including CF-AXN took the Governor General and his suite to Coppermine and back to Eldorado. The other aircraft was the famous CF-AWR and was piloted by Marlowe Kennedy. The greatest reward I repeat from this expedition was my promotion to captain.

*

At the outbreak of WW2, Leigh Brintnell, who had been an officer in the Royal Flying Corps and then Royal Air Force during WW1, gave me leave of absence for the duration. I had been offered a commission as Flying Officer in the Royal Canadian Air Force by the chief of the Air Staff and upon acceptance, was instructed to report to Camp Borden in Ontario for training as a flying instructor. At Camp Borden I discovered that I had joined the first group of commercial pilots taken into the RCAF as a group since the outbreak of war. Upon graduation my posting to RCAF Station Jericho Beach at Vancouver B.C. came as complete surprise

Charles "Chuck" Austin, another graduate, and I were posted to Seaplane Training School as seaplane instructors. On arrival at Vancouver an even greater surprise awaited me when I ran into my old buddies from Edmonton.

Towards the end of 1940, Seaplane Training School was renamed No.13 Operational Training Squadron or 13 O.T.S. and was relocated to Patricia Bay B.C. near Sydney on Vancouver Island.

At this time, instead of being just a single seaplane flight, a landplane flight had been added. "A" Flight, commanded by F/O Austin was the seaplane flight and used the following types of aircraft: Twin engine Supermarine "Stranraer and Vickers Vancouver, Grumman "Goose" plus the following single engine seaplane: Vickers "Vedette", Fairchild 71 and Norseman.

"B" Flight commanded by F/O Winny, was the landplane flight and used Twin engine Lockheed "Hudson", Bolingbroke.

"C" Flight was created in 1941 and was commanded by F/O A. Van Hee (myself). Aircraft used were: single engine Northrop "Delta" and, Norseman plus twin engine Lockheed 12 and 10, plus Cessna "Crane".

My transfer to Eastern Air Command in Halifax N.S., came in 1942 to take command of Hudson Training Unit at Yarmouth N.S. Initially, this unit's duty emphasis on instrument flying training. Later we were given the additional duty of training crews for the Canso squadrons as well. Hudson training unit was disbanded in March 1943 and I was posted to 161 Squadron at Dartmouth as the squadron's flying instructor. This squadron had Cansos and Douglas "Digby". On returning from a training flight with a student pilot, I was informed that the O.C. wanted to see me. I couldn't believe my ears when he told me that I had been

posted to Vancouver to take command of 160 Bomber Reconnaissance Squadron and that I had to get ready to leave forthwith and collect a travel warrant from Halifax to Vancouver at the Station Orderly Room. We thought that the squadron would be posted to the Far East but we ended up at Yarmouth N.S. instead.

One year later, I requested and obtained a posting to No. 45 Atlantic Transport Group, RAF Transport Command, Dorval P.Q. near Montreal. My duties were to ferry Catalina flying boats from Elizabeth City, North Carolina to the United Kingdom. On occasion we had to accompany Soviet flight crew on ferry flights as far as Reykjavic, Iceland. The Soviets were ferrying U.S. "Lease Lend" Consolidated PBN-1 flying boat to Murmansk, USSR. Two RAF Transport Command officers were placed on board these ferry flights to act as safety captain and safety radio officer respectively during the period that the flight was under control of the RAF, i.e. between Elizabeth City and Reykjavic. From Reykjavic, the Russians continued on their destination without the RAFTC officers.

About July of that same year, I was posted to Eastern Air Command Headquarters, Halifax as controller in the Operations Room; a most interesting non flying assignment. This was a shift job. The first shift started at 0800 Hrs and ended at 1600 Hrs. The second shift started at this time and ended at 2400 Hrs and the third one went on from now to 0800 Hrs when a new cycle started all over again. The controller had before him, one floor below, a large map which stretched from the Atlantic Seaboard of North America to the West Coast of Europe, and showed the positions of every convoy and the presumed positions of the german submarines. The controller also had to instruct the various station commanders to assign a specific number of aircraft to provide air coverage for the convoys in their respective sectors.

Later in October, I was posted to the Air Crew Assessment Board and given an advanced instrument training course on Lockheed "Ventura" and Douglas "Dakota" aircraft at Pennfield Ridge, New Brunswick. Upon graduation, the trainees were awarded the RCAF "green card" which is the equivalent of the current Department of Transport's class one instrument rating. When I finished this course, I was posted back to the Air Crew Assessment Board and was appointed Director of Instrument Flying Training within the whole of Eastern Air Command. My job was to organize instrument rating courses in the EAC Squadrons, appoint ground instructors; appoint and train flying instructors to green card standard. Before V.J. day ended, my Air Force career I ferried a Lancaster Bomber to Pearce, Alberta. I was demobilized on October 28, 1945; six years after I was commissioned in the RCAF and on the 17th anniversary of my first solo flight.

*

Following my discharge from the RCAF, I was entitled to three months leave which I fully intended to spend and enjoy with my wife and my baby daughter. MacKenzie Air Service, the company that I was on leave of absence from during the war, had since been taken over by Canadian Pacific Air Lines. Since CPA recognized the status of leave of absence accorded to the employees of the constituent companies who joined the armed services during the war, I was entitled to join the new company. Immediately upon discharge, I reported to the personnel manager of CPA to inform him that I would be available for duty three months hence.

At that time, CPA were still operating bush lines. They also ran regular scheduled air services with aircraft capable of instrument flight. Therefore, the pilot of such an aircraft had to be qualified to fly "on instruments" or, as it is known in the industry, he had to be IFR rated. As mentioned earlier, I was "green card" rated in the RCAF. I also had a civilian "Public Transport Licence" which was made inactive while I was in the Air Force but was revalidated immediately upon discharge from the armed services and was, moreover, endorsed with my military instrument rating. Hence, I was ready for the airlines.

There was no shortage of pilots to fly VFR aircraft but, IFR pilots were then in very short supply. About mid November 1945, I was called on the phone by Ralph Leslie, chief pilot of Québec Air Lines i.e. the Quebec branch of CPA's Eastern

Lines. He told me that they were in urgent need of an IFR pilot at Mont Joli and that they would appreciate my helping them out until Spring and delay my reporting for duty to Edmonton until then. He would check me out on the Lockheed "Lodestar". This arrangement as mentioned was temporary and I would therefore still have to claim seniority in Edmonton where I was based when I joined The RCAF in 1939. If I accepted the proposition, my seniority rights would be protected in Edmonton but, I would have no right to "Bump" in the East. To show my good faith, I accepted and remained in the East until Spring.

After spending the Winter in the East, I reported for duty to in April 1946 to CPA's Mackenzie District in Edmonton whose superintendent was Wop May. We operated between Edmonton and Yellowknife and also down the Mackenzie river to Norman Wells with IFR aircraft. We had a daily schedule to Yellowknife with stops at Fort McMurray, Ft Smith, Ft Resolution. We, quite frequently, also ran a schedule to Norman Wells. About 1947, we ran another schedule to Yellowknife via Grande Prairie, Peace River, Fort Vermillion, Hay River. I remained in this district until CPAL expanded their operation into the intercontinental field.

Expansion took place in January 1949. Seven domestic lines captains were selected for training on the overseas routes; I was one of them.

Captain Charles Pentland of BOAC was hired as Director of Flight Operations and North Sawle of CPA was named chief pilot. We were given a lengthy course in all phases of air navigation and a thorough course in every technical aspect of the type of aircraft we were going to operate on our new routes. We had ordered four airplanes i.e. Canadair C-4's, better know in Canada as North Stars. The British called theirs "Argonauts".

At the outset we were going to fly two routes:

- the North Pacific Route to Japan and China;
- and the South Pacific Route to Australia and Hawaii.

In 1951, we added New Zealand to the South Pacific Route.

The day dawned when we were ready to start flying training on the C-4's, but since Canadair could not deliver our own aircraft until May, we had to borrow a North Star from the RCAF. It was a non pressurized old clunker which had seen better days and was handed down to the Air Force by Trans Canada Air Lines. It was still in TCA's livery colour scheme including the civilian registration CF-TEP. We did all our initial training on this aircraft plus the survey flight to Hong-Kong and one to San Francisco.

The survey flight departed Vancouver on April 19, 1949 for Anchorage, Alaska on this the first leg of our trip to Hong Kong. Next day, we left Anchorage on a flight inside Alaska to visit all the possible alternates such as Northway, Big Delta, Fairbanks, etc On April 21, we took off for Shemya where we did local training before departing for Tokyo on April 23. Here again we spent some time practicing approaches and landings at Tokyo's Haneda Airport. April 25, saw us on our way again to Shanghai via Osaka, Hiroshima, Fukuoka landing at Shanghai in a heavy downpour. The civil war was raging on the outskirts of the city, communications were virtually impossible and accurate weather information was unobtainable. To be on the safe side in the event of foul weather at Hong Kong, we used Manilla as our alternate and took on as much fuel as the plane's tanks would hold. Weather was still awful when we took off 3 hours later on the last leg of our trip but, it cleared as we passed abeam of Amoy. From that point on the weather remained excellent all the way to Hong Kong. However, we did not go direct to our destination but we made a detour via Canton, where we did some practice approaches as Canton was going to be our alternate airport for Hong Kong as soon as we started our regular scheduled flights. Then we proceeded to Hong Kong where we landed at the Kai Tak airport. We were never able to use Canton or Shanghai again because the communist forces of Mao Tse Tung took over and closed the country to all outsiders.

On our return trip to Canada on April 28, we stopped at Okinawa and remained in Tokyo overnight. April 30 found us airborne again for Misawa which was another of our designated alternates for Tokyo, then we continued on to land at Adak and Anchorage. We arrived back in Vancouver having spent the night at Anchorage.

This was the conclusion of the first survey flight on which every pilot had the opportunity to practice his skills as captain, first officer and navigator and we all found it most rewarding. It is believed that this was the first crossing for a Canadian aircraft of civil registry and the first to land at Tokyo, Shanghai and Hong Kong. Before undertaking the next proving flight to Australia, we did some more training and familiarization flights within Canada and the United States. In addition, Charlie Pentland and I took delivery of one of the C-4's i.e. CF-CPR "Empress of Vancouver" and flew non stop from Montreal to Vancouver in 11 hrs and 11 minutes. This gave us a good opportunity to test the aircraft's long range capability. I remember taking 14 hrs 45 mins. A year or so later between San Francisco and Honolulu.

The survey flight to Australia departed Vancouver on May 28, 1949 in CF-CPR. After a refuelling stop at San Francisco, we landed in Honolulu that same day. Next day we did flight training locally, and then we were off to Molokai, Maui and Hawaii. On June 1st, we left Honolulu and, having lost one day due to crossing the International Date Line, we landed at Nandi, Fiji on June 2nd after having made a detour via Palmyra Island and made a refuelling stop at Canton Island. On the following day, June 3, we carried out local training and then went on to Sydney, Australia that same day.

On June 6, we visited our registered alternates of Williamstown, Brisbane and Dubbo. On June 7, we were off to Melbourne, and returned to Sydney that same day.

We visited Auckland, New Zealand and Ohakea on June 8 and on June 9, we departed for Nandi, Tongatabu, Canton Island and Honolulu where we landed on June 10. We landed back in Vancouver on June 11, after a refuelling stop at San Francisco. I am confident that, once again, this was the first Pacific crossing carried out by a Canadian aircraft probably civil or military.

By now we were almost ready to begin the regular schedule to Australia. However, we still had a few more familiarization flights to do to alternates both in Canada and the United States; one as far south as Los Angeles. All our training was about to pay off. I doubt if any group of pilots had ever received more or better training prior to commencing a regular air service anywhere. At any rate we were ready, primed up and looking forward to the job ahead.

Two flights were scheduled in quick succession; one was designated the pre-inaugural flight and the other, the inaugural flight.

I was appointed captain for the inaugural flight of June 13. This flight carried the first official mail to the Hawaiian Islands, Fiji and Australia plus the first and only fare paying passenger who, incidentally, was Pat Reid of Imperial Oil. (McKee Trophy and Hall of Fame). We followed the same route as the pre-inaugural flight. We needed to go via San Francisco because the C-4 lacked the necessary range to fly direct to Honolulu from Vancouver. Thinking of flying direct was out of the question. It took some time before any one of us was able to achieve a direct flight from Honolulu to Vancouver. Then on September 29, 1949, after an appropriate rest my crew and I were ready to resume our flight to Vancouver via San Francisco when Honolulu Weather Office informed us that the wind pattern between Honolulu and the west coast was favorable for a direct flight to Vancouver. I was surprised at first and a bit skeptical but, after making two flight plans, one to San Francisco and one to Vancouver direct we found that the one to Vancouver was considerably shorter in time than the one to San Francisco. That ended any hesitation.

We took off and set course direct to Vancouver. During the flight we kept a close eye on the fuel consumption keeping in mind that if necessary, we could always divert and alter course to Seattle or Portland, Oregon and thus shorten the total distance. Our very first position report indicated that we were running ahead of our flight plan. This was confirmed when we passed abeam of the Canadian weather ship "Peter" called it then. Vigorous winds pushed us along our track at a ground speed much greater than that calculated on the basis of winds forecast by the weather office. Hence we could expect making Vancouver in record time. Since we had no knowledge of any other aircraft ever having made a non-stop flight in this direction we had no way of knowing whether or not we had made the

record. The trip was uneventful indeed and we made it in 9 Hours 10 minutes and thus achieved the first non-stop flight in the direction Honolulu-Vancouver by a Canadian aircraft and perhaps any other.

An interesting sequel to the South Pacific Inaugural Flight was the enormous interest shown by the philatelists. For years afterwards they sent me their "First Flight Covers" with a request for my signature as captain of the flight that carried them.

I remained on the South Pacific until October 1953. These were wonderful years. I count them among my happiest. I worked for a fine company; our president Grant McConachie was one of the most progressive presidents of any airline and we flew the best equipment available. By 1950, De Havilland Aeroplane Company of Britain had produced the famous "Comet", the first commercial jet. It was the most advanced airplane in the world and was initially put into service by BOAC. McConachie was not going to be left behind; he ordered two of them. I was one of a group of CPA pilots chosen to attend the first D.H. Comet course at Vancouver given by De Havilland instructors from England. During the ground school course, Pentland and Sawle told me that they planned on basing a Comet check pilot-instructor in Sydney and asked me if I would be interested. When I accepted, I was told to start looking for accommodation in Sydney for my family and myself.

Our first Comet was scheduled to be delivered soon after completion of our ground school. I was really looking forward to flying these beautiful aircraft. Also, it was decided that Capt. Sawle and I were going to take delivery of the first Comet at Hatfield and ferry it to Sydney. But problems arose and delays occurred. Finally, Captains Pentland and Sawle decided to take delivery of the first Comet themselves and hence both of them went to Hatfield to take their flight training during the months of January and February 1953. At the end of February 1953, I had some holidays coming and took advantage of this to visit my parents in Belgium for two weeks. At the end of my leave, I was to report to Hatfield for my own Comet flying training while Pentland and Sawle ferried the first Comet to Sydney. I was to wait at Hatfield for Sawle's return and ferry the second one to Sydney with him. Alas! Disaster struck in Pakistan at the airport of Karachi. Our Comet crashed on take off and every one on board was killed. The date was March 3, 1953. Several BOAC Comet crashes occurred following our Karachi accident and finally all Comets were grounded. For a while my morale was in poor shape. I had no idea what was in store for me and I waited in Belgium until I was recalled to Vancouver.

As a result of the Comet fiasco, I returned to Vancouver and took training on the Douglas DC6-B and continued to operate these aircraft on the South Pacific until CPA decided to expand their network into South America in 1953. I relocated to Mexico to be the captain of the locally based crew and to fly on the route between Mexico City and Lima, Peru.

When the regular service started, my Mexico based crew and I took over the flight from the incoming Vancouver crew, usually on Sunday, and continued the trip to Lima. We usually left Lima on Monday evening, arriving at Mexico City on Tuesday morning where we handed over to the fresh crew for the return flight to Vancouver. During the time that I was based in Mexico, I lived in Cuernavaca with my family.

In 1955, CPA acquired new routes which demanded the restructuring of the network and the captain and first officer positions in Mexico became redundant. We were recalled to Vancouver in October where I resumed service on the South Pacific route for another six months.

CPA had by this time established a new route from Vancouver to Amsterdam, Holland known as the Polar Route. This was the first overseas route in whose early development I had not taken part. I transferred to this route in March 1956. We were still using the DC6-B but the era of the jet was getting closer. Boeing was working on the design of a commercial version of the U.S. Air Force's C-135 which was being used as a refuelling aircraft for U.S. military aircraft. They came up with the Boeing 707 airliner which became a most popular aircraft with the travelling public. In Britain too, De Havilland was working feverishly on the new D.H. Comet MkIV. On one of my polar route flights, I had the good fortune of

carrying the vice president of sales of the Boeing Airplane Company who was then cruising the world selling the Boeing 707 jet airliner then about to go into airline service. He invited me to come to Seattle to and fly the 707 prototype. I took him up on it and I was most delighted and thrilled with the experience.

But, before either of these aircraft was ready, another type of airplane was introduced. It was the turboprop which was going to make the transition from the piston powered aircraft to the true jet age. Several of those planes were built in the mid fifties. The British came out with their four engine Vickers Viscount, then later with the larger and more powerful Vanguard. About 1953 Bristol introduced their beautiful Britannia. The latter was a most interesting airliner powered by four Bristol Proteus engines of almost 5000 Hp each. It could carry well over 100 passengers in comfort which was more than any airliner of its day. In fact, it was for a short while, the biggest airliner in service at that time. Its total gross weight was well over 84 tons and its range was more than 8000 kilometers with a cruising speed of about 600 km/hour. It had all the earmarks of being the super aircraft of its day.

After our experience with ill fated Comet, our company ordered 4 Britannias and hoped to have better luck with this fascinating aircraft. We were looking for delivery in 1955. Once more, a most promising airplane fell victim to serious problems. Under certain humidity conditions and temperature, all four engines quit at the same time. Ice had a habit of forming in the air intakes of the engines whenever these conditions obtained. It took Bristol's engineers a long time to rectify this problem. We finally were able to take delivery of our Britannia in May of 1958. They were assigned to the Polar Route and popularly dubbed "The Whispering Giant" because of their quietness. They were also very popular with the public but, alas, they came too late and were soon displaced by the advent of the Jets.

In 1959, I began having problems with my eyesight, especially at night. I eventually lost my licence, was grounded and in 1960 left the employ of Canadian Pacific Airlines. What a terrible blow! It was like having the ground cut from under my feet. In one stroke, I not only lost my livelihood but I also had to give up my wonderful profession. It was discouraged, still, I refused to believe that my usefulness to aviation had come to an end. I began visiting flying schools and clubs and found that young pilots were eager to take an old timer like me up for rides and listen to advice especially in the realm of instrument flying. Then, I don't remember when, the Department of Transport had a change of heart and adopted the ICAO standards with respect to visual acuity for pilots. Hence I was able, with the use of appropriate glasses and advice from a different ophthalmologist, to meet the new standards. I did not return to Canadian Pacific Airlines but, remembering that I had been an instructor in the RCAF and, with a bit of advice of my DOT friends, I took a flying instructors course at the Aero Club of B.C. and so resumed my flying career as a part time instructor with the Aero Club. This was 1963. The summer of 1963 was spent flying Norseman and Canso aircraft for Chiupka Airways at Lynn Lake, Manitoba. In the fall I returned to my part time job at the Aero Club.

In June 1965, Harrison Airways offered me the job of flying their Aero Commander 680-E on IFR charters from the Vancouver International Airport, and help with IFR training.

One year later, the Aero Club of B.C. offered me a job at a much more interesting salary and I, therefore, returned to the Aero Club of B.C. as IFR instructor this time.

In the fall of 1967, I was given the surprise of my life. During the annual aviation convention at Harrison Hot Springs, B.C., the British Columbia Aviation Council presented me with the prestigious "*Back and Bevington Safety Trophy*". I had no idea that I had been selected for an honour such as this.

In 1968 I made a change to Altair Aviation at Pitt Meadows about 40 km east of Vancouver. Once again I trained students for the IFR rating. August 1969, I left the West Coast to relocate and live in Hamilton, Ontario the home of my wife's mother and relatives. Shortly after my arrival in the east, Millardair of Toronto offered me a job, again as IFR instructor which I enthusiastically accepted. I also

Did the occasional charter and remained with this company until the end of 1971.

While at Millardair, I took time off from serious flying to have a little fun. In June 1971, my friend Ralph "Bud" McKay and I entered a Piper Aztec in the *London, England - Victoria, B.C. Air Race* which was sponsored by the B.C. Government. It was B.C.'s way celebrating their entry into the Canadian Federation one hundred years earlier. The City of Hamilton helped us financially as they too, celebrated their own centennial as a city. Our airplane was christened "City of Hamilton". We finished the race but not in the money.

Following my "fun" trip in the air race, I returned to Millardair and within a couple of weeks thereafter I took a temporary job with Kenting Aviation on a DC-4 aircraft which was used on "Ice Patrol" in the polar regions of Greenland, Canada and Alaska. These aircraft were abundantly equipped with sophisticated meteorological instruments and navigation equipment including doppler and inertial navigation systems as well as special radios and radar. The areas to be surveyed or patrolled was decided by the environmental authorities of the Canadian government. Their instructions were relayed by telegraph to our base on the evening preceding the departure of a patrol. The information was given to us in the form of tracks and geographical coordinates which the navigator then transferred to our navigational charts. Next morning, we proceed to the weather office to get the weather information and winds prevailing over the area to be patrolled. We then prepared a flight plan, loaded the airplane with all the necessary equipment and food for the crew's consumption during the flight and took off and commenced our patrol. Our mission was to search for "Ice Pack" and "Ice Fields" in the patrol area whose locations were drawn on special charts by government environmental personnel whose specialty it was to survey the ice, determine the type of ice and to locate their position and draw up the charts. These charts were then periodically radioed in flight to a government agency on "FacSimile" radio equipment. This information was then in turn disseminated by radio to shipping area. These flights usually lasted from 10 to 17 hours.

There were two main bases from which we operated: one was Frobisher, Northwest Territories. From this base we usually covered the east coast of Labrador and part of Baffin Island plus Hudson's Bay. There was another base at Resolute Bay on Cornwall Island. From there, we patrolled the areas in between all the Arctic Islands, around Ellesmere Island and back to Resolute.

These patrols took us close to the North Pole. In addition to searching for "Ice Pack", we also had to look for Ice Bergs. On several occasions, at the end of some of our patrols, we landed and remained overnight at the U.S. Air Force's Strategic Air Command's Base of Thule on Greenland. It was most interesting work and when winter came I was most disappointed to have to go back at home.

I returned to work at Millardair where I had the opportunity to train some pilots for the IFR operations of White River Air Service. WRAS was mainly a bush operation except for a short IFR route between Timmins and Kapuskasing, Ontario. In the Fall of 1971 WRAS obtained a contract from the Ontario Government to operate their air services in Northern Ontario know under the name of *Norontair*. *Norontair* used De Havilland DHC-6, better know as "Twin Otters". This was an IFR operation. I joined this company in January 1972 as chief pilot. In 1973, White River Air Service granted me leave of absence to accept a contract with the Canadian International Development Agency in Senegal and Mali, West Africa to be the chief pilot of their aviation project which was designed to introduce the Canadian Twin Otter to Air Senegal and Air Mali; train their pilots and supervise their operation for the next two years. Mr Paul Gagnon, the director of the project, and I considered it a golden opportunity to serve and promote Canadian aviation in those far off countries.

At the end of my contract in September 1975, I returned to White River Air Service. While I was away in Africa, WRAS had taken over another company called Austin Airways Ltd. Austin Airways was formed by my former RCAF brother officer and friend, the late C.C. "Chuck" Austin and his brother Jack. This company was sold to WRAS in 1974 but, it continued to operate under the name of Austin Airways Ltd with Stan Deluce as its president. This company has since merged with Air Ontario and is now know under that name.

When I returned from Africa, I was appointed training captain and put in charge of the flight simulator plus, I did a good deal of flying on the network of NorOntair. Paul Gagnon founded his own company in Montreal. i.e. Gagnair Consultants. His firm continues to act as coordinator between CIDA, Air Senegal, Air Mali, Air Volta and more recently Lina Congo of the République Populaire du Congo at Brazzaville.

It was, therefore, Gagnair's responsibility to continue to act as the supervisor of the african pilots trained by me. Every year new co pilots had to be trained and experienced co pilots promoted to captain. Whenever this was necessary, Paul Gagnon would get in touch with me to undertake this mission and I would then obtain leave of absence from Austin Airways who never once refused me permission. My last mission to Africa was to Dakar, Senegal in August of 1983 for the purpose of training some co pilots and, to check and evaluate the professional qualifications of Air Senegal's pilots and to train an instructor to replace me.

*

I reluctantly retired from Austin Airways on July 26, 1983. Counting my ground school time with the Aviators Preparatory Institute, I had the good fortune of being able to retire with 56 years of unbroke active service in aviation and 25.000 flying hours (4.300 hrs in single engine and 20.700 in multi engine). I was 74 years old.

Since my retirement, I have not been actively involved in aviation even though I have nothing but the fondest memories of my flying days. Flying has never been a "chore" to me. Rather, it has been a *wonderful hobby*. I have always looked forward to *going to work*. I am sure that the same applies to the majority of my colleagues. My current hobby is visiting with old friends, and attending the odd meeting of the Canadian Aviation Historical Society and of other similar organizations of which I am member. My most active membership is that of the Canadian Air Line Pilots Association (Retired). We have monthly luncheous at the "Cara Inn" near the airport in Toronto and we hold yearly conventions in one of North America's cities, usually a canadian one. Needless to say, a lot of reminiscing is done at these gatherings. Depending on the time of year, these get togethers are popular and are usually well attended. I try to be present that as many of them as I can but I'm rather limited in the number that I can attend because of my winter retreat in Florida. I have a Town House in Seminole where my wife and I repair to as soon as it begins to get too cold in Canada. There I can enjoy the delights of Florida's wonderful climate. I generally leave Hamilton about mid November and return to Hamilton toward the end of April. The people of Florida call us "Snow Birds".

I have not had an aviation medical examination since 1986 but, my general health is very good although I had a gall bladder operation in 1986. While I was recuperating from my operation, a registered letter from Capt. Herb Seagrim, Chairman of "Canada's Aviation Hall of Fame" was delivered to my home. In it he informed me that I had been selected member of this prestigious organization. I believe that this had the magic effect of accelerating my convalescence and shortening my road to recover.

I was inducted into the "Hall" on June 5th, 1987 together with two other recipients at Edmonton, Alberta, the permanent home of Canada's Aviation Hall of Fame. One of them was Captain Fraser of New Foundland. The other was the late Group Captain Basil Hobbs who was inducted posthumously. He was my Station Commander of RCAF Station, Halifax in 1943 and I had the pleasure of having him on board as passenger on one of my flights to New Zealand in 1951.

Needless to say, this gave a tremendous boost to my morale and the indescribable feeling of being catapulted into the seventh heaven. To have had an honour such as this bestowed upon me is, still to this day, something which I would never have dared believe possible; not even in my wildest dreams.

Hamilton, Ontario, July 15, 1987

(Archie was our guest at our monthly lunch at La Maison des Ailes, Brussels, on September 11, 1996)

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

par le Général-Major Médecin Edgard Evrard

Suite et fin

A Londres, en janvier 1945, le Commandement de l'Aéronautique militaire s'est transformé en Inspectorat Général de la section belge de la RAF. Le colonel aviateur E. Wouters reçoit le grade britannique d'Air-commodore et assume la fonction d'Inspecteur général. Près de lui, on trouve deux fortes personnalités: le colonel aviateur Désiré Guillaume et le major aviateur Léon De Soomer. Le premier est Group Captain et le second est Wing Commander. Cet Etat-Major s'attelle à l'organisation d'une Force Aérienne Belge qui va progressivement accroître son degré d'autonomie à l'égard de la RAF.

A vrai dire, c'est le major aviateur Léon De Soomer qui, à l'Inspectorat général, se révèle le chef véritable. C'est lui l'architecte et le maître d'oeuvre dans la construction d'une Force Aérienne Belge. Il en a conçu les plans et tracé les grandes avenues. Il a des vues nettes et réalistes. Il lance ses collaborateurs et ses subordonnés vers des objectifs précis en leur imposant la marque de sa volonté.

Le 23 mai 1945, je reçois un ordre de mutation. Je suis affecté à l'Inspectorat général de la Section belge de la RAF à Londres. C'est le capitaine médecin J. Degand qui me succède à la tête du Service médical de la mission de recrutement à Bruxelles. J'entre dans mes nouvelles fonctions le 1er juin 1945. Le même jour, je suis promu Squadron Leader. J'occupe le poste de chef de la section médicale dans cet Inspectorat qui est en fait, l'Etat-Major de la future Force Aérienne Belge.

Les trois hautes autorités de l'Inspectorat général me dessinent avec clareté l'objectif principal qui m'est assigné. Elles estiment qu'à l'exemple de ce qui a été réalisé par la section polonaise de la RAF, il est actuellement possible de créer, organiser et développer un service médical de la section belge de la RAF. Il importe d'en faire un corps cohérent, conçu pour répondre adéquatement aux besoins des unités actuelles et futures d'une Force Aérienne Belge, redevenue indépendante, dont la naissance se profile, dans l'évolution des événements.

Durant le 2ème semestre de 1945, je participe à un travail considérable d'état-major. C'est le major aviateur De Soomer qui, par ses directives, me fixe l'ordre de priorité dans les travaux qui me sont confiés, dans ma sphère de compétence. Ce n'est pas ici l'endroit de dresser le bilan des plans et des réalisations résultant des travaux de cette période capitale pour l'avenir de la Force Aérienne. Je me bornerai au seul point que traite cet historique: la réglementation de l'aptitude du personnel navigant.

La toute première mesure résultant des pourparlers que j'eus à mener avec l'Air Marshal Sir Harold Wittingham, directeur général de la Medical Branch de la RAF (DGMS) prend un relief particulier en raison de son importance pratique immédiate: tous les examens médicaux, relatifs à l'aptitude d'aviateurs belges, seront effectués uniquement à l'Aircrew Central Medical Board de Londres. Un médecin de la section belge de la RAF sera toujours présent et aura rang de vice-président du "board". L'Air Marshal signe cette décision qui est applicable sans délai. Je devins le membre belge permanent agissant en qualité de vice-président. Des instructions sont données pour que tous les cas belges en suspens devant les Medical Boards des différents Commands de la RAF soient transférés à celui de Londres. En février 1946, il n'existe plus aucun dossier d'aviateur belge en attente de décision en matière d'aptitude. Il n'y a plus de reliquat embarrassant et entortillé. Les situations sont nettes au moment où le retour sous une autorité et une administration intégralement belges se dessine et ne paraît plus être qu'une question de mois.

Autre conséquence de l'autonomie qui semble progresser à grands pas: la rédaction d'un règlement qui détermine sans ambiguïté les matières médicales, techniques et administratives concernant l'aptitude au service aérien des aviateurs belges, les méthodes d'examen médical et l'interprétation de leurs résultats. Ce règlement, dont la préparation est immédiatement mise en chantier en raison de l'urgence de cette tâche est une version du règlement de la RAF.

Néanmoins, maintes modifications ont dû être introduites. Il faut en effet que ses articles ne soient pas en conflit avec des Arrêtés belges, anciens mais non rapportés, concernant l'aptitude au service armé du personnel militaire de carrière. En outre, on doit tenir compte de situations particulières nées de la guerre, notamment de séquelles de blessures survenues en service aérien. Des articles sont aussi composés pour officialiser les spécifications propres à certaines fonctions du personnel non navigant, par exemple, celle de contrôleur de la navigation aérienne.

Ces textes dont la rédaction est terminée en novembre 1945, sont approuvés par l'Inspectorat général. Ils deviennent des directives d'application immédiate à la mission de recrutement de Bruxelles et à la base aérienne de Snailwell.

*

Le 13 août 1946, le Ministre de la Défense Nationale annonce la reconstitution de l'Aviation militaire belge et son autonomie en tant que Force Armée. Les escadrilles et écoles rentrent en Belgique pour s'y fixer.

Le 15 octobre 1946, la Section belge de la Royal Air Force qui, jusqu'alors, dépendait de l'Air Ministry, passe sous commandement belge. La Force Aérienne est née.

Il s'agit, dès ce jour, de mettre en oeuvre un organisme belge, comparable à un Aircrew Medical Board. Il doit être habilité en matière d'aptitude au service aérien et s'appuyer sur une réglementation officielle, promulguée par l'autorité compétente. En réalité, comme il vient d'être mentionné plus haut, les travaux de préparation et de rédaction de cette réglementation ont été effectués dès l'été 1945 à Londres.

Au cours du 2ème trimestre 1946, ce texte reçoit un ultime époussetage en vue de sa publication officielle par l'Etat-Major de la future Force Aérienne. Grâce à l'aide de quelques officiers juristes, tout est fin prêt au début de septembre 1946. Mais, des tribulations imprévues, étrangères à la Force Aérienne et liées essentiellement à certains aspects juridiques dans l'exposé des motifs, retardent la parution officielle du texte pour la date prévue. Finalement, ces lenteurs administratives irritantes furent vaincues, grâce à d'énergiques interventions du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne. A la mi-décembre, cette réglementation, d'une portée capitale pour le fonctionnement des rouages de la Force Aérienne fut soumise à la signature du Prince Régent et devint l'Arrêté du Régent N°3309 du 27 décembre 1946.

Dans l'ample mouvement d'information destiné à favoriser le recrutement intensif du personnel navigant, le commandement de la Force Aérienne donna immédiatement beaucoup de notoriété à sa mise en application. Je fus chargé de rédiger un texte qui dissiperait, dans le public, les interprétations erronées sur la signification des critères médicaux. L'Etat-Major de la Force Aérienne me demanda de contrecarrer l'image populaire de "l'aviateur surhomme" que façonnait la littérature de l'époque et d'insister sur le souci majeur de la sécurité aérienne. Le texte parut d'abord dans le numéro du 1er mai 1947 du Journal de l'Aéro-Club de Belgique, la Conquête de l'air. Puis il fut repris, à maintes reprises, dans les brochures éditées par l'Etat-Major de la Force Aérienne. Après une revue des principaux points de la réglementation d'aptitude, l'article se terminait, selon les vœux du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne en soulignant que "l'exposé de ces critères créerait une impression complètement fautive si le lecteur s'imagine que l'aviation militaire demande des surhommes". L'accès à l'aviation militaire est ouvert à tout candidat possédant l'intégrité des principales fonctions et des principaux systèmes du corps, ce qui est le propre de la majorité des jeunes gens jouissant d'une bonne santé. Si la réglementation actuelle présente des exigences sévères en ce qui regarde les organes des sens (vision et audition), c'est qu'il est bien établi qu'ils interviennent d'une manière prépondérante dans la sécurité aérienne.

L'Arrêté du Régent du 27 décembre 1946, contenait des dispositions qui prévoyaient une surveillance permanente de l'aptitude médicale au service aérien. Un examen devait être pratiqué annuellement par une Commission médicale d'aptitude. Six mois plus tard, un examen médical de contrôle devait être effectué par le médecin Chef de service de santé de l'unité. Des stipulations administratives se rapportant aux absences pour maladie, aux examens consécutifs à des accidents, etc ...

Dans la RAF, les Aircrew Medical Board relevaient directement, pour l'entérinement des décisions, de la Direction Générale des services Médicaux (DGMS) à l'Air Ministry. Leur fonctionnement était sous le contrôle du Principal Medical Officer de chaque Command. Cette conception avait donné des preuves irrécusables de son efficacité. Elle était pragmatique. Elle évitait les lenteurs administratives dans des décisions importantes dont découlait la disponibilité de chaque aviateur. Elle permettait en outre une adaptation rapide à des situations très mouvantes, fréquentes dans une Force Aérienne.

Il n'y avait aucune raison qu'il en fût autrement quand l'Aviation Militaire Belge commença d'assumer elle-même la sélection de ses candidats pilotes et la surveillance médicale de son personnel navigant. C'est pourquoi, tout naturellement dès sa naissance, la Commission Médicale d'aptitude au Service Aérien dépendit directement de la Direction du Service de Santé de la Force Aérienne.

Pendant les deux premiers trimestres de 1947, elle fonctionna dans un bâtiment dévolu au Service de Santé du Quartier Gêruzet à Etterbeek, à l'arrière de ce dernier. En l'été 1947, la Direction du Service de Santé de la Force Aérienne prit possession des locaux qui lui étaient attribués dans le Bloc L de la même caserne. La Direction des Bâtiments Militaires de l'Aviation s'empressa d'apporter, par des travaux d'aménagement et de cloisonnement, une meilleure adaptation des pièces à leur destination. Le matériel médical fourni par la RAF fut complété par des achats. La Direction des Stocks fournit du mobilier. Un laboratoire de physiologie aéronautique fonctionna dès 1948. En 1951, les plans pour la construction d'un caisson à dépression furent approuvés par l'Etat-Major de la Force Aérienne. La réalisation fut rapidement menée. C'est le samedi 10 janvier 1953 que ce caisson, dont la capacité permettait une occupation de 20 personnes, fut inauguré.

Pendant près de trente ans, le Bloc L de la caserne Gêruzet à Etterbeek restera ainsi lié dans l'esprit des aviateurs de ce temps, aux épreuves médicales de leur sélection et aux examens périodiques de contrôle de leur aptitude.

En 1961, lors des modifications dans l'organisation et la structure du Service de Santé de la Force Aérienne et l'évolution des conceptions en matière de prise de décision dans les Forces Armées, aboutirent à la création d'une Commission d'Appel ayant préséance sur la Commission d'aptitude de première instance. Une réglementation en fixa officiellement la composition et le fonctionnement. C'est le système qui s'est prolongé jusqu'à maintenant. La juridiction d'appel n'est accessible qu'à l'aviateur breveté et non au candidat pilote ni à l'élève-pilote.

Quant au règlement d'aptitude au service aérien, il n'a subi, au cours de ses cinq premières décennies d'existence que des modifications mineures. Les lignes de force qui constituaient l'architecture de l'Arrêté du Régent du 27 décembre 1946, se sont maintenues: la précision des détails, l'ordonnance et la vaste étendue des matières et surtout, la netteté catégorique dans l'énoncé des décisions. Toutefois, les transformations rapides de l'aviation de combat, liées aux performances sans cesse plus élevées des aéronefs, les progrès des sciences médicales, l'instruction de nouvelles techniques d'examen grâce aux facilités de diffusion des connaissances nouvelles au sein des organismes de recherches médico-aéronautiques de l'OTAN, ont justifié plusieurs refontes partielles qui se sont concrétisées chaque fois par un Arrêté Royal, abrogeant le précédent (Arrêtés Royaux du 5 octobre 1959, du 29 décembre 1968 et du 5 octobre 1972). Mais la substance essentielle de l'Arrêté fondateur du 27 décembre 1946 survit et sa pérennité sera, sans aucun doute, égale à celle de la Force Aérienne.

Une symbiose unissait de facto, dès leur naissance, le 15 octobre 1946, la Direction du Service de Santé de la Force Aérienne et la Commission d'aptitude du personnel navigant. Le laboratoire de médecine aéronautique, rattaché à cette direction, était la source et la base du support fonctionnel technique des activités présidant à la sélection et au contrôle médical des aviateurs militaires.

A la suite d'une réorganisation du Ministère de la Défense Nationale ayant pris cours le 18 janvier 1959, le laboratoire de médecine aéronautique fut détaché de la Direction du Service de Santé de la Force Aérienne. Il reçut l'organisation et le statut d'une unité particulière autonome, qui, en raison de sa technicité, était commandée par un médecin. Ce dernier exerçait les prérogatives d'un chef de corps.

Le 11 avril 1960, l'Etat-Major de la Force Aérienne, avec l'accord de la Direction Générale du Service de Santé des Forces Armées, lui donna une dénomination officielle:

"Centre de Médecine Aéronautique de la Force Aérienne"

Celui-ci fut rattaché administrativement à la Base de la Force Aérienne.

La modification de structure et d'appellation de l'organisme d'études et recherches médico-aéronautiques, jumelé à la Commission d'aptitude du personnel navigant et à sa commission d'appel, ne ralentit en rien ses activités. Bien au contraire. Dès 1971, on vit se profiler les perspectives d'un déménagement prochain du centre de médecine aéronautique. Selon le programme de rénovation domaniale, la caserne Gêruzet à Etterbeek était destinée à la Gendarmerie. Le Centre quitterait donc, par la même occasion, le Bloc L de cette caserne. Des plans furent dressés pour qu'un bâtiment répondant adéquatement aux exigences de ses missions fût construit dans le futur quartier d'Evere-nord, réservé à la Force Aérienne. Ils prévoyaient les dispositions permettant d'y placer un caisson à dépression tout neuf ainsi que l'équipement technique répondant aux activités spécifiques multiples confiées à la médecine d'aviation des temps actuels. Tout cela fut réalisé. Le nouveau Centre de Médecine Aéronautique de la Force Aérienne, situé dans le Quartier Roi Albert I à Evere-nord, fut inauguré le 28 janvier 1977.

*

L'intégration des sciences spatiales aux sciences aéronautiques s'est généralisée dans tous les instituts de médecine aéronautique des Forces Aériennes. A la sélection des aviateurs, ces établissements ont ajouté la présélection des équipages des vaisseaux spatiaux habités. Dans leurs études et recherches, ils se sont approprié le domaine sans frontière du cosmos, puisque l'homme s'est mis à rêver de débarquer sur la planète Mars, un jour du vingt-et-unième siècle.

Signe des temps: en 1987, le Centre de Médecine Aéronautique s'est placé au diapason de ses congénères étrangers, notamment ceux des pays de l'OTAN. Une nouvelle appellation a été officialisée dans laquelle l'épithète "aérospatiale" s'est substituée au mot "aéronautique" pour qualifier la médecine de l'aviation et de l'espace ainsi que l'institut où elle se pratique.

Le centre que fréquentent actuellement les candidats pilotes militaires pour leur sélection et les aviateurs de nos Forces Armées est ainsi devenu:

Le Centre de Médecine Aérospatiale de la Force Aérienne

Ses activités restent inchangées. Et c'est là, comme par le passé, que s'effectue, pour la première fois, la rencontre du médecin et du candidat aviateur.

C'est là que, chaque année, se répètera la rencontre périodique du médecin et de l'aviateur, conformément à une réglementation qui s'est imposée au point de se confondre avec la tradition

Beknopte geschiedenis der reglementering en waardemeters toegepast op Belgische militaire vliegers

door **Dokter Edgard Euvard, Generaal-Majoor b.d.**
(vervolg en einde)

In januari 1945, werd in Londen het Commando van de Militaire luchtvaart omgevormd tot het Algemene Inspectieteam Belgische Sectie van de RAF. Kolonel Vlieger E. Wouters nam de functie op zich van algemene inspecteur met de britse graad van "Air-Commodore"! Naast hem twee steunpilaren: Kolonel Vlieger Désiré Guillaume en Majoor Vlieger Léon De Soomer. De eerste had de graad van "Group Captain", de tweede die van "Wing Commander"! Deze staf zal zich inspannen tot het organiseren van een Belgische Luchtvaart die langzaam maar zeker zijn graad van zelfbestuur ziet toenemen ten opzichte van de RAF.

Het weze gezegd, dat het Majoor Vlieger Léon De Soomer was, die bij dit algemene Inspectieteam, zich ontpopte tot de ware leider. Hij was de architect en de man die met een meesterhand bouwde aan het oprichten van een Belgische Luchtmacht. In grote lijnen ontwierp hij er het plan voor. Hij had een zeer klare en realistische kijk op de zaak. Hij stuurde zijn medewerkers en ondergeschikten op pad met preciese objectieven die zijn stempel droegen.

Op 23 mei 1945, ontving ik mijn mutatie order. Ik wordt afgedeeld naar het Algemeen Inspectieteam bij de Belgische Sectie van de RAF. Het was Kapitein Geneesheer J. Degand die me opvolgde aan het hoofd van de geneeskundige dienst bij de recruteringsdienst te Brussel.

Ik treed in deze nieuwe functie op 1 juni 1945. Op dezelfde dag wordt ik benoemd tot de graad van "Squadron Leader". Ik bezet de plaats van chef van de geneeskundige dienst bij dit Inspectieteam dat in feite de Staf is van de toekomstige Belgische Luchtmacht.

De drie hogere autoriteiten van de Algemene Inspectiedienst leggen me in klare bewoordingen uit, wat het voornaamste doelwit moet zijn van hetgeen me toegewezen werd. Zich baserende op hetgeen verwezenlijk was door de Poolse Sectie van de RAF, meenden zij dat het mogelijk was een medische dienst op te richten, te organiseren en te ontwikkelen in de schoot van de belgische sectie. Het zou een samenhangend geheel moeten worden, in staat om op een adequate manier de noden op te vangen bij huidige en toekomstige eenheden zich profileerd in de evolutie der gebeurtenissen.

Tijdens de tweede semester van 1945, neem ik deel aan een meer dan aanzienlijk werk op de Generaal-Staf. Het is Majoor Vlieger De Soomer die me dank zij zijn richtlijnen wegwijs maakt voor het uitvoeren van de mij opgelegde taken en dit in volgorde van de prioriteiten.

Het is niet hier dat ik de balans moet opmaken van de plannen en realisaties geproten uit het noeste werk van die periode en van zeer groot belang voor de toekomst van de Luchtmacht. Laat ik me beperken tot het enige punt behandeld in deze historiek: de reglementering betreffende de geneeskundige geschiktheid van het varend personeel.

De allereerste maatregel die genomen werd, na de besprekingen met de Air Marshall Sir Harold Wittingham, Algemeen Directeur van de Medisch Dienst van de RAF (DGMS), was gezien zijn hoge graad van belangrijkheid en de onmiddellijke uitvoering ervan: al de medische examens die betrekking hadden tot zonder uitzondering in het "Aircrew Central Medical Board" te Londen. Een geneesheer van de belgische sectie van de RAF was verplicht tegenwoordig en kreeg de rang van vice-president van de "Board". De Air Marshal tekende deze beslissing en trad onmiddellijk in voege. Ik wordt permanent belgisch lid handelend in hoedanigheid van vice-president.

Onderrichtingen worden gegeven opdat alle hangende belgische gevallen uit de verschillende "Medical Board" van diverse eenheden van de RAF zouden overgemaakt worden aan de "Medical Board" te Londen. In februari 1946 was er geen enkel dossier meer qua hangende medische geschiktheid voor gelijk welke belgische vlieger. Er zijn geen hinderlijke, noch verstrikkende naweeën meer. Er komt klaarheid in de stand van zaken en dit op het moment dat er wordt uitgekeken naar een volledige belgische autoriteit en administratie, het is nog juist een kwestie van maanden.

Een ander gevolg van de autonomie die met rasse scheden nadert: het opstellen van een reglement dat zonder dubbelzinnigheid de medische, technische en administratieve materie bepaalt betreffende de geschiktheid van de belgische vliegers tot luchtdienst, de uitvoering van het medisch onderzoek en de interpretatie van de uitslag. Dit reglement waarvan de voorbereiding onmiddellijk wordt gestart met betrekking tot de urgentie van dat werk, vindt zijn oorsprong in dit van de RAF. Niettemin moesten er meerdere veranderingen aan toegebracht worden. Inderdaad, geen enkel van de onderwerpen mocht in strijd zijn met de belgische Wetgeving, weliswaar ancien maar niet ingetrokken betreffende de geschiktheid tot gewapende dienst van het militaire beroepspersoneel. Wat meer is, men moest rekening houden met bijzondere situaties voortgesproten uit de oorlog, met name de nasleep van kwetsuren opgelopen tijdens luchtdienst. Andere artikelen moesten opgesteld worden teneinde verscheidene speciale functies met betrekking tot het niet varend personeel officieel te maken, bijvoorbeeld deze van controleur van de luchtvaart navigatie.

Deze teksten waarvan de opstelling werd beëindigd in november 1945, werden goedgekeurd door de Algemene Inspectiedienst. Zij treden onmiddellijk in voege zowel in Brussel bij de recrutering als op de Luchtmacht basis van Snailwell.

*

Op 13 augustus 1946, annonceert de Minister van Landsverdediging de wederoprichting van de Belgische Militaire Luchtvaart en zijn autonomie in zijn hoedanigheid van Legermacht.

De smaldelen en de scholen keren definitief terug naar België.

Op 15 oktober 1946 komt de Belgische Sectie van de Royal Air Force die tot dan toe afhing van de Air Ministry onder belgisch bevel te staan. De Luchtmacht is geboren. Het komt er van dan af op aan, een belgisch organisme op te starten vergelijkbaar met dit van een "Aircrew Medical Board". Dit organisme moet bevoegd zijn in de materie die de geschiktheid tot luchtdienst behelst, steunende op een officiële belgische reglementering, afgekondigd door een bevoegde autoriteit. In werkelijkheid, zoals reeds eerder vermeld werd er aan de voorbereiding en de opstelling van deze reglementering gewerkt sinds de zomer van 1945 in Londen.

Tijdens de tweede trimester van 1946 kreeg deze tekst een ultieme afstopping met het oog op zijn officiële publicatie van de Staf van de toekomstige Luchtmacht. Dank zij de medewerking van enkele officieren juristen staat alles op zijn pootjes bij het begin van de maand december 1946. Maar, onvoorziene tegenspoed, vreemd aan de Luchtmacht, maar essentieel verbonden aan zekere juridische aspecten bij het opstellen van de motivering, houden de officiële verschijning van de tekst op de voorziene datum tegen. Eindelijk, werden deze administratieve en irriterende vertragingen overwonnen dank zij de energieke tussenkomsten van de Chef van de Staf Luchtmacht. Half-december, werd deze reglementering, van kapitaal belang om het raderwerk van de Luchtmacht te doen draaien, voorgelegd ter ondertekening, aan de Prins Regent, en werd alzo het Regent Besluit Nr 3309 van 27 december 1946.

Een wijde waaier van informatie bestemd om de recrutering van het varend personeel intensief te favoriseren werd door de bevelvoering van de Luchtmacht gesteund en bekend gemaakt. Ik werd belast met het opstellen van een tekst die bij het grote publiek de kwakkels uit de wereld zou helpen aangaande sommige interpretaties gegeven aan de medische criteria. De Luchtmacht vroeg me het imago tegen te werken van de "übermensch vlieger" die de literatuur van die tijd spijsde en aan te dringen op het feit dat we ten zeerste bekommerd waren inzake luchtvaart veiligheid. De tekst verscheen vooreerst in het Journaal van de Belgische Aero-Club de "Conquête de l'air" van 1 mei 1947. Vervolgens werd de tekst meerdere malen afgedrukt in de brochures uitgegeven door de Generale Staf van de Luchtmacht. Na een algemeen overzicht betreffende de voornaamste punten qua geschiktheidreglementering, eindigt het artikel, naar wens van de Stafchef van de Luchtmacht, onderstrepende dat "de uiteenzetting van deze criteria zou een volkomen verkeerd idee kunnen scheppen indien de lezer de militaire Luchtvaart ervan verdenkt übermensen te recrutereren. De toelating tot de militaire Luchtvaart staat open tot elk kandidaat die beschikt over de ganse gamma van lichamelijke functies, die eigen is aan de majoriteit van elke jongeling die in goede gezondheid verkeerd. Indien de huidige reglementering strenge eisen stelt ten opzicht van het gehoor en het zicht, dan is dit een gevolg van de hoge eisen die men stelt qua luchtvaart veiligheid".

Het Regent Besluit van 27 december 1946 behelsde ook bepalingen die een bestendig toezicht vereisten qua medische geschiktheid tot luchtdienst. Een jaarlijks examen was vereist bij een medische geschiktheids Commissie. Elke zes maand later moest er een medische controle plaatsvinden bij de chef geneesheer van de eenheid. Afwezigheid ten gevolge van ziekte, opeenvolgende onderzoeken na een luchtvaartongeval enz., brachten administratieve voorwaarden met zich mee.

De medische "boards" der bemanningen bij de RAF, waren ondergeschikt wat betreft de bekrachting van een beslissing, aan de Algemene Directie van de medische dienst (DGMS) bij het "Air Ministry". Hun werking kwam onder de controle van de "Principal Medical Officer" van elk "Command". Dit concept had het bewijs geleverd van zijn onwraakbare doeltreffendheid. Het was algemeen nuttig. Het vermeld administratieve vertragingen bij belangrijke beslissing die de beschikbaarheid van een vlieger konden benadelen. Het stond onder andere toe, een snelle aanpassing te vinden bij zeer beweeglijke situaties eigen aan een Luchtmacht.

Er was dan ook geen enkele reden anders te gaan werken op het moment dat de Belgische militaire Luchtvaart op zijn beurt de selectie van de kandidaat vliegers in handen nam alsmede het toezicht op de medische geschiktheid van zijn varend personeel. Het is daarom, en dit sinds zijn geboorte dat de medische geschiktheids Commissie voor luchtdienst rechtstreeks afhing van de Directie Gezondheidsdienst van de Luchtmacht.

Tijdens de twee eerste trimesters van het jaar 1947, had de dienst zijn thuishaven in een vervallen gebouw aan de achterkant van de Medische Dienst van het Kwartier Geruzet te Etterbeek. In de zomer van 1947, nam de medische Dienst van de Luchtmacht bezit van de lokalen in de Blok L van voornoemde kazerne. Het beheer der militaire gebouwen van de Luchtmacht zorgde er voor, dat de lokalen werden aangepast en omgebouwd teneinde te kunnen dienen voor de rol die ze toegewezen kregen. Het medische materiaal geleverd door de RAF werd aangevuld met lokale aankopen. De directie der stocks leverde het meubilair. Een labo van Luchtvaart fysiologie functioneert vanaf 1948. In 1951 werden de plannen tot het bouwen van een lage druk cabine goedgekeurd door de Generale Staf van de Luchtmacht. De uitvoering hiervan kwam er zeer snel. Het was dan ook op 10 januari 1953 dat deze lage druk cabine, met een capaciteit van 20 personen werd ingehuldigd. Meer dan dertig jaar bleef de Blok L van de kazerne Geruzet te Etterbeek geestelijk verbonden met de vliegers van die tijd, en dit door de medische proeven die hun selectie tot vliegers verzekerden alsook de periodieke testen voor hun medische geschiktheid.

In 1961 liepen de veranderingen in de organisatie en de structuur van de Gezondheidsdienst van de Luchtmacht en de evolutie in opvatting betreffende de materie tot het nemen van een beslissing in het Leger uit op het stichten van een Commissie van Hoger Beroep die voorrang kreeg op de Commissie tot geschiktheidsverklaring van eerste rang. Een reglementering werd officieel vastgelegd qua samenstelling en werking. Het is dit systeem hetwelk nog steeds van kracht is. De rechtsbevoegdheid tot het Hoger Beroep is enkel toegankelijk voor de gebrevetteerde vlieger en niet voor de kandidaat vlieger noch voor de leerling-piloot.

Wat de geschiktheidsreglementering tot vliegdiens betreft, deze heeft tijdens zijn eerste vijftig jaren slechts enkele minieme wijzigingen ondergaan. De architecturale krachtlijnen vastgelegd met het Regent Besluit van 27 december 1946 bleven gehandhaafd: de nauwkeurigheid voor het detail, de schikking en de uitgebreidheid van de materie en bovenal de categorische klaarheid in de tekst van de beslissingen. Evenwel, hebben de snelle evolutie in de gevechtsluchtvaart, gebonden aan de immer beter wordende performances van de vliegtuigen, de vooruitgang in de medische kennis, het onderricht van de nieuwe technieken en kennis opgedaan dankzij de samenwerking met de verschillende medische-luchtvaart organismen van de NAVO, verschillende verwerkingen gerechtvaardigd die zich telkenmale concretiseerden door een Koninklijk Besluit die het vorige introk (Koninklijke Besluit van 5 oktober 1959, van 29 december 1968 en 5 oktober 1972). Maar de essentiële kracht van het Besluit, grondlegger op 27 december 1946 overleefde en zijn lange leven zal, zonder enige twijfel, gelijk zijn aan dat van de Luchtmacht.

Een symbiose verenigde de facto, sinds hun ontstaan op 15 oktober 1946, de Directie van de Gezondheidsdienst van de Luchtmacht met de

Geschiktheidscommissie van het varend personeel. Het laboratorium van de luchtvaart geneeskunde verbonden aan deze Directie was de bron en de basis van het functioneel technisch support der activiteiten tot de medische controle en de selectie van de militaire vliegers.

*

Ten gevolge van de reorganisatie bij het Ministerie van Landsverdediging die een start nam op 18 januari 1959, werd het laboratorium van de luchtvaart geneeskunde losgekoppeld van de Directie van de Gezondheidsdienst van de Luchtmacht. Het verwierf de organisatie en het statuut van een speciale eenheid met zelfbestuur die, door zijn technisch karakter bevolen werd door een geneesheer. Deze laatste had de voorrechten van een korpsoverste.

Op 11 april 1960, gaf de Generale Staf van de Luchtmacht, met het akkoord van de Directie van de Medische Dienst van de Strijdkrachten een officiële benaming: "Centrum van Luchtvaart Geneeskunde van de Luchtmacht".

De wijzigingen qua structuur en benaming van dit studie en medisch-luchtvaart opzoekingsorganisme gekoppeld aan de geschiktheidscommissie van het varend personeel en de Commissie tot Hoger Beroep vertraagde geenszins zijn activiteiten.

Integendeel vanaf 1971 ziet men de perspectieven van een nakende verhuis van het Centrum zich aftekenen. Volgens het programma ter hernieuwing van de domeinen, werd de kazerne Geruzet te Etterbeek, toegewezen aan de Rijkswacht. Het Centrum zou terzelfdertijd de Blok L van deze kazerne verlaten.

Er werden plannen opgemaakt om een gebouw op te richten dat zou beantwoorden aan de eisen van het Centrum en dit in het toekomstig kwartier van Evere Noord, voorbehouden aan de Luchtmacht. Schikkingen werden getroffen om de bouw van een splinternieuwe lage druk cabine die zou beantwoorden aan de noden van een luchtvaart geneeskunde van de moderne tijd.

Al deze zaken werden verwezenlijkt. Het Nieuwe Centrum voor Luchtvaart Geneeskunde van de Luchtmacht, gelegen in het Kwartier Koning Albert I in Evere Noord werd ingehuldigd op 28 januari 1977.

Integratie van de ruimte wetenschap met die van de luchtvaart heeft zich gegeneraliseerd in al de instituten van de luchtvaart geneeskunde der Luchtmachten. Bij de selectie van de vliegers hield men in deze instellingen rekening met de preselectie van bemanningen voor de komende bemande ruimtetuigen. Tijdens hun studies en navorsingen hebben zij zich geschikt naar de grenzen van het Cosmos vermits de mens is beginnen dromen ooit op de planeet Mars te landen, een dag in de een en twintigste eeuw.

Teken van de tijd: het Centrum voor Luchtvaart Geneeskunde heeft zich op toonhoogte gesteld met zijn vreemde soortgenoten, inzonderheid deze van de landen van de NAVO. Er kwam een officieel nieuwe naam bij dewelke het epitheton "ruimtevaart" het woord "luchtvaart" heeft vervangen en dit om de luchtvaart en ruimte geneeskunde te kwalificeren samen met het instituut waar het onderzoek plaats grijpt. Het Centrum waar tegenwoordig het onderzoek van de kandidaat leerling-piloten en vliegers van de Legermachten plaats werd alzo genoemd:

"Het Centrum van Ruimtevaart Geneeskunden van de Luchtmacht"

Zijn activiteiten blijven onveranderd. En het is daar, zoals in het verleden, dat voor het eerst de geneesheer en de kandidaat vlieger elkaar ontmoeten. Het is daar ook dat elk jaar de geneesheer en de vlieger zich ontmoeten voor het periodiek onderzoek, overeenkomstig met een reglementering die zich dusdanig heeft opgedrongen zozeer dat men ze zou kunnen verwarren met een traditie.

*Generaal-Majoor Geneesheer Edgard Evrard, erelid van de "Vieilles Tiges" van België
(Vertaling: Jan Govaerts)*

L'Autre ...

Et si l'Autre n'existait pas
Je n'aurais pu voir la lumière
Pas de vie, pas d'au-delà
S'il n'y a ni père ni mère.

Par la présence de l'inné
Oeuvre accomplie par la nature
L'homme est déjà ainsi formé
Mais il a besoin de culture.

Grâce à la parole des Autres
Grâce aussi à leurs écrits
Comme naît le pain de l'épeautre
Le corps deviendra esprit.

Tout au long de son existence
Il rencontrera autrui
S'enrichissant d'expériences
Il confortera son acquis.

Etant parcelle du passé
Son univers s'agrandit
Mais il devra réaliser
Etre poussière d'infini.

Je ne suis moi que par les Autres
Dans des moments que vérité
Ont éveillé ce quelqu'un d'Autre
Que sans eux je serais resté.

Pour découvrir l'autre ...
Oubliez théâtralité
Ouvrez dialogue avec l'Autre
Sur un vrai pied d'égalité
Et plus en verrez-vous d'Autres
Respectant leur intégrité
Jamais plus ne serai cet Autre
Que l'on évite de croiser.

Si vous voulez me rencontrer
Sachez que je suis tout Autre
Que vous pouviez l'imaginer
Comme vous, pour m'apprivoiser
Je dois garder ma liberté
Voyons d'abord nos qualités
Le reste, à quoi bon en parler
Le temps lui, va s'en occuper.

Je n'ai pas su être cet Autre
Celui dont tu avais tant rêvé
Ce que moi qui ne suis pas l'Autre
Sais combien tu l'as mérité

Merci à vous tous d'être Autres
Des mines d'or, vous possédez
Dans vos regards portés sur l'Autre
Plein de paillettes pouvez donner.

**Bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de Belgique
Driemaandelijks tijdschrift van de "Vieilles Tiges" van
België**

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever

Robert Feuillen
rue Montover/straat 1/13
1000 Bruxelles - Brussel

SOMMAIE - INHOUD

- Le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC,
parrain de la promotion d'élèves-pilotes 88B.
*De Luitenant-Generaal Vlieger Lucien Leboutte, DFC, peter
van de promotie leerling-piloten 88B.*
- Le mot du Président - *De Voorzitter aan het woord.*
- Nouvelles de l'association - *Nieuws van de vereniging*
- Le mot du Trésorier - *De Schatbewaarder aan het woord*
- Date de la prochaine assemblée générale
Datum van de volgende algemene vergadering
- Mon premier combat, par le Général Leboutte
- Bref historique des réglementations et des critères
appliqués aux aviateurs militaires belges. (suite et fin)
*Beknopte geschiedenis der reglementering en waardemeters
toegepast op belgische militaire vliegers.(vervolg en einde)*
- Victor Winants, aviateur et ingénieur.
- Biography of Archie Van Hee
- La Pelouse d'honneur au cimetière de bruxelles
Het Ereperk van de Brusselse kerkhof
- Roger Malengreau. Obituaries
- Visite du Parlement européen à Bruxelles le 7 décembre
Bezoek van de Europeesparlement te Brussel op 7 december
- Nos prochains déjeuners-causeries
Onze volgende voordracht-diners.
- L'Autre, poème

○

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans
leur langue. Droits de reproduction réservés.

*De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de
schrijvers en in hun taal. Nadruk voorbehouden.*

*

<p>Secrétariat-Secretariaat Robert Feuillen, 4 Wijngaardstraat, 3290 DIEST Tél/Fax: 013/31.28.70</p>
