

IMPRIME - DRUKWERK

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

*

DE "VIEILLES TIGES" VAN BELGIË

**Périodique trimestriel
Driemaandelijks tijdschrift**

N° 4/97

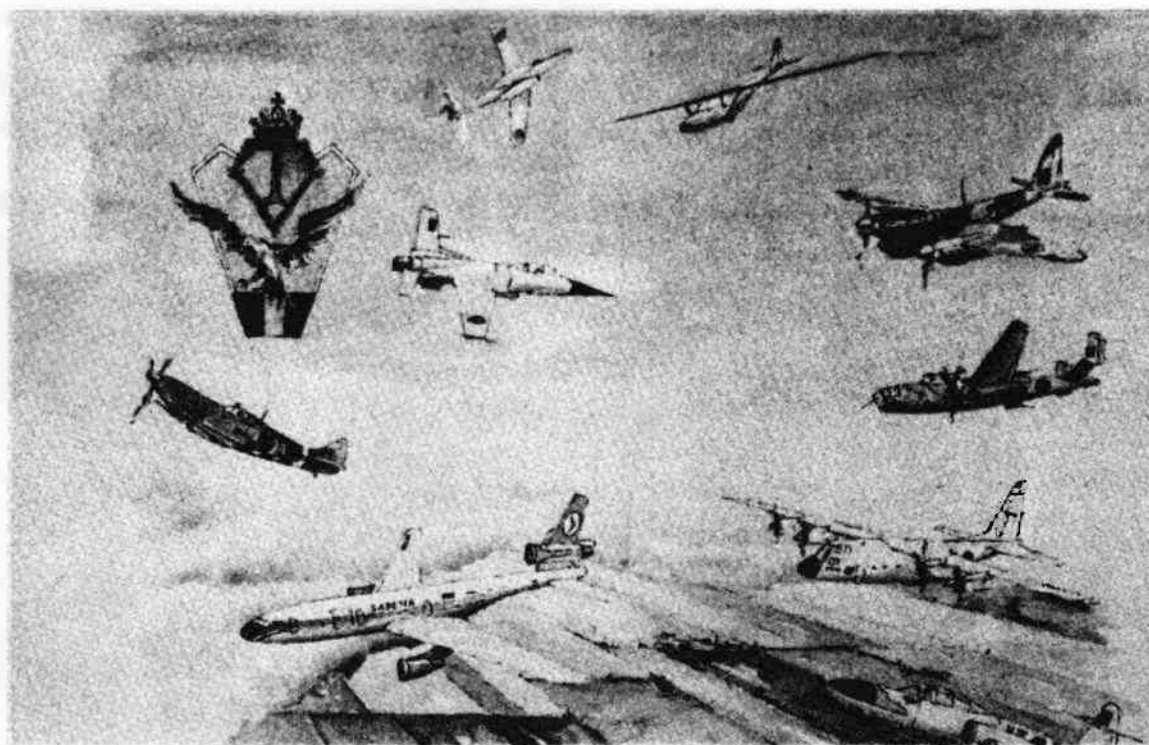
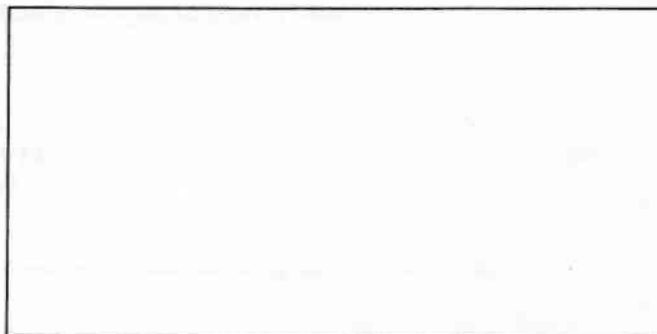
**Octobre-Novembre-Décembre
Oktober-November-December
1997**

*

**Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever
Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles/Brussel**

**Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15**

A L'ATTENTION DE - TER ATTENTIE VAN





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

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
V.Z.X. Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Bulletin trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift



Le Pilot Officer André Cantillion
De Pilot Officer André Cantillion

LES VIEILLES TIGES DE
BELGIQUE

Association sans but lucratif
Siège social: Maison des Ailes
rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

DE "VIEILLES TIGES" VAN
BELGIË

Vereniging zonder winstgevend doel
Maatschappelijk zetel: Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Nr 4/97
Oktober-November-December
1997

SOMMAIRE - INHOUD

- Editorial - *Editoriaal*
- Pilot Officier André Cantillion
- Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging
- Le mot du Trésorier
Het woord van de Schatbewaarder
- La Maison des Ailes
Het Huis des Vleugels
- Chronique pour un pilote
Kroniek voor een piloot
- Trois ans et demi avec le Roi Baudouin
Drie en een half jaar met Koning Boudewijn
- L'appel du coquelicot
De roep van de klaproos
- Bruxelles-Kamina Base en SV4
- Missionnaire-pilote au Congo-Belge

N° 4/97
Octobre-Novembre-Décembre
1997

EDITORIAL

Ces vœux de nouvel an arriveront un peu tôt. C'est le fait de la distribution trimestrielle de notre périodique. Mais pourquoi pas en profiter plus tôt?

Nous vous souhaitons à tous une bonne et heureuse année, la réalisation de vos espoirs, du bonheur de vos proches et de vos amis.

La vie moderne nous bouscule, les médias nous assomment, leurs titres sont fracassants de critiques négatives. On n'a jamais parlé autant de démocratie, de transparence. Or la démocratie présuppose que le peuple est capable d'indépendance d'esprit et de résistance intellectuelle et émotive et cependant on pourrait douter de cette capacité au vu des hystéries de masse que nous avons vécues.

Quant à la transparence, les seules choses qui percent sont celles des malversations et autres trucs de tricheurs, à croire qu'on voudrait en faire une école.

Michel Serres, philosophe et académicien nous dit: "*Une des grandes plaintes de nos contemporains, c'est leur solitude*". Il parle de déficit de communauté: nous avons la chance unique d'appartenir à un groupe d'amis qui avons vécu plus que le commun des mortels, qui nous réunissons, qui parlons de notre expérience de pilotes, de navigation dans l'espace, d'amis disparus et qui ont été extraordinaires, nos exemples.

Chérissons cette chance que nous avons de nous rencontrer et de tout simplement nous sentir heureux entre nous, c'est ça le bonheur que nous vous souhaitons. Venez le saisir, l'amplifier au cours de nos réunions, à commencer par celles du deuxième mercredi du mois, à La Maison des Ailes, à nos autres réunions organisées spécialement pour vous.

Venez-y nombreux, vous ne pourrez que vous en féliciter.

Léon Branders
Colonel Aviateur e.r.
Président

EDITORIAAL

Deze nieuwjaarswensen zullen een beetje vroeg komen. Omwille van de kwartaalverdeling van ons tijdschrift. Maar waarom niet vroeger daarvan gebruik maken?

Wij wensen iedereen een goed en gelukkig jaar, verwezenlijking van uw hoop, geluk voor uw naastbestaanden en vrienden.

Het moderne leven jaagt ons op, de media's verpletteren ons, hun titels zijn vol negatieve kritiek. Men heeft ons nog nooit zoveel gesproken over democratie, over doorzichtigheid. Welnu, democratie veronderstelt dat het volk bekwaam is een onafhankelijke geest en intellectuele en emotieve weerstand te tonen, en toch zou men gaan twijfelen aan deze capaciteit, gezien de massa-hysterie die wij meegemaakt hebben. Wat de transparentie betreft, is het enige dat daarvan naar buiten treedt, verduisteringen en andere bedriegerstrukjes, men zou nog gaan geloven dat het een leerschool wordt.

Michel Serres, filosoof en academicus, zegt ons: "*Een van de grote klachten van onze tijdgenoten, is hun eenzaamheid*". Hij heeft het over het gemeenschapsdeficit: wij hebben de unieke kans deel uit te maken van een vriendekring, mensen die zoals wij meer meegemaakt hebben dan de doorsnee medeburger, wij komen samen, wij spreken over onze pilootervaring, over navigatie in de ruimte, over verdwenen vrienden, die buitengewoon waren, onze voorbeelden.

Laten we grote waarde hechten aan het geluk dat we hebben, ons te ontmoeten en eenvoudigweg gelukkig te zijn onder vrienden, dat is het geluk dat wij u toewensen.

Grijp dit geluk met beide handen, laat het in de loop van onze vergaderingen nog aan intensiteit toenemen, te beginnen met de bijeenkomsten van de tweede woensdag van elke maand, in Het Huis der Vleugels en naar aanleiding van de overige vergaderingen die wij speciaal voor u op touw zetten.

Komt u dus talrijk, u kan er alleen maar wel bij varen.

Léon Branders
Kolonel Vlieger b.d.
Voorzitter

Nos meilleurs

vœux

"Vieilles Tiges"

pour 1998

Onze beste

"Vieilles Tiges"

wensen

voor 1995

LE PILOT OFFICER ANDRE CANTILLION

**Parrain de la promotion
d'élèves-pilotes 90A**

André CANTILLION est né à Wavre le 18 mai 1920. Après avoir effectué ses études primaires à Wavre et ses humanités à l'Institut Saint-Joseph de Bruxelles, André Cantillion entre en juin 1939 comme commis à l'Office des Comptes Chèques Postaux.

Il n'y reste que peu de temps car il est appelé à faire son service militaire à l'Aéronautique Militaire. C'est en septembre 1939 qu'il se décide de passer et de réussir les examens d'entrée à l'Ecole de Pilotage.

Incorporé avec la 84e promotion, il passe à Gosselies où il vole sur Avro-504N après un court stage à Zellik.

Le 10 mai 1940, jour de la déclaration de guerre, la Luftwaffe bombarde l'aérodrome de Gosselies et l'école se déplace à Zwevezele, en Flandre Occidentale. C'est ensuite le Maroc avec les moniteurs et élèves qui ont fui la Belgique pour reconstituer l'Ecole de Pilotage sur sol français.

La capitulation de la France met fin à ses illusions et Cantillion doit prendre une décision. Il décide alors avec ses camarades de gagner l'Angleterre sous la conduite du capitaine Cajot et débarque à Cardiff le 5 août 1940. Après une période d'apprentissage de la langue anglaise, il poursuit, à partir du 23 novembre 1940, son entraînement de pilote au "Flying Training School" de Odiham. Il effectue son premier vol sur Magister le 26 février 1941 et est lâché solo le 25 mars.

Il quitte Odiham le 14 mai pour être transféré au 5 SFTS (Service Flying Training School) de Ternhill où il vole sur Master d'abord et Hurricane ensuite.

Après sa période de formation à Ternhill, il passe le 17 août 1941 au 61 OUT (Operational Training Unit) à Heston. Il y pilote des Dominic, Master et enfin Spitfire.

Affecté au 74 Squadron à Llandbedr le 30 septembre 1941, il y effectue des vols d'entraînement et de patrouille jusqu'au 5 novembre, date à laquelle il est muté au 1484 Target Towing Flight où il s'entraîne également pour la photographie aérienne.

A la fin de son stage le 14 janvier 1942, André Cantillion est désigné pour le 1 Photographic Reconnaissance Unit à Benson. Il y effectue ensuite quelques vols d'entraînement avant d'effectuer sa première reconnaissance le 28 février au-dessus de Veurne, Oostende, Zeebrugge, Vlissingen, ... En tout, 2 heures trois quarts de vol.

PILOT OFFICER ANDRE CANTILLION

**Peter van de 90A promotie
van leerlingen-piloten**

André CANTILLION is geboren in Waver op 18 mei 1920. Na de lagere school in Waver en middelbaar onderwijs in Brussel gevolgd te hebben, wordt André Cantillion in juni 1939 tewerkgesteld als bediende bij het Bestuur der Postcheques.

Na een korte periode van tewerkstelling wordt hij opgeroepen om zijn militaire dienst te volbrengen bij de Militaire Luchtvaart. In september 1939 beslist hij deel te nemen aan de toegangsexamens tot de Vliegschool, waarin hij ook slaagt. Na een korte stageperiode in Zellik wordt hij ingelijfd bij de 84ste promotie en overgeplaatst naar Gosselies waar hij vliegt op de AVRO-504N.

Op 10 mei 1940, de dag van de oorlogsverklaring, bombardeert de Luftwaffe de luchthaven van Gosselies waarna de Vliegschool overgeplaatst wordt naar Zwevezele. André Cantillion vertrekt naar Frankrijk en vervolgens naar Oujda in Marokko, samen met de moniteurs en de leerlingen die België ontvluchten om de vliegschool op Franse bodem herop te richten.

De kapitulatie van Frankrijk maakt een einde aan zijn dromen waarop Cantillion moet beslissen over zijn toekomst. Hij beslist samen met zijn vrienden naar Engeland uit te wijken onder leiding van kapitein Cajot. Hij ontscheept in Cardiff op 5 augustus 1940. Na een korte aanleerperiode van de engelse taal vervolgt hij op 23 november 1940 zijn pilotenopleiding in de Flying Training School in Odiham. Op 26 februari 1941 volbrengt hij zijn eerste vlucht op Magister en op 25 maart daaropvolgend wordt hij solo gelost.

Op 14 mei 1941 wordt hij overgeplaatst naar de 5 Service Flying Training School te Ternhill waar hij eerste op Master en vervolgens op Hurricane vliegt.

Na zijn opleiding te Ternhill muteert hij op 17 augustus 1941 naar de 61 Operational Training Unit te Heston. Daar vliegt hij met de Dominic, Master en tenslotte met de Spitfire.

Op 30 september 1941 wordt hij afgedeeld bij het 74 Squadron in Llandbedr, daar volbrengt hij trainings- en patrouillevluchten tot op de dag van zijn mutatie. Op 5 november 1941 muteert hij naar de 1484 Target Towing Flight waar hij getraind wordt in luchtfotografie.

Op het einde van zijn stage op 14 januari 1942 wordt André Cantillion aangeduid voor de 1 Photographic Reconnaissance Unit in Benson. Na een paar trainingsvluchten volbracht te hebben wordt hij op 28 februari 1942 belast met een eerste verkenningvlucht boven Veurne, Oosten, de, Zeebrugge en Vlissingen. In totaal een 2 uur en 3 kwartier durende vlucht.

Pour pouvoir voler haut, loin et longtemps, les avions de reconnaissance (qui volent isolément) n'emportent qu'un appareil photographique pour seul armement. Les missions de reconnaissance sont donc des missions à hauts risques. Il n'y a pas non plus de climatisation de cabine et le confort relatif réside dans l'habillement chaud et volumineux du pilote.

Il mène à bien six nouvelles missions jusqu'à la fin de mars (Paris, Belgique, Kassel, ...).

Le 13 avril, il accomplit une des fameuses missions "Chamberlain" qui sont des reconnaissances photographiques de la région de Trondheim pour vérifier la présence ou l'armement des navires de guerre de la Kriegsmarine. L'Amirauté britannique tient à être continuellement tenue au courant des mouvements des "Schlachtschiffen" (Tirpitz, Admiral Scheer, Prins Eugen ...) pour adapter sa stratégie en conséquence.

Dans ce genre de mission qui durent en moyenne plus de 5 heures, les variations de climat sont nombreuses et souvent, arrivé sur l'objectif, le pilote se trouve plongé dans un océan de nuages. De plus, la Flak peut se montrer particulièrement précise et les pertes sont lourdes. En tout, Cantillion effectue 15 missions au-dessus de Trondheim.

A partir du 13 juillet, il accomplit des missions plus courtes vers Dieppe, Gien, Le Havre et ses environs.

Cependant, le 17 août 1942, André Cantillion reçoit l'ordre d'effectuer une reconnaissance photographique sur Kiel. Il n'en reviendra pas.

De source allemande, il apparaît que le spitfire a été aperçu vers 11 heures au-dessus des côtes allemandes. L'avion de Cantillion fut rapidement repéré par les radars allemands et des appareils de la Luftwaffe décollèrent de la base de Husum. Ce fut l'unteroffizier Heinz Born qui le premier intercepta l'avion de Cantillion et l'abattit. L'appareil et son pilote s'écrasèrent à Süderroog Sand.

Après la guerre, le corps d'André Cantillion fut enterré au cimetière militaire de Hambourg avant son transfert au cimetière de Wavre.

Voor een verre, hoge en lange vlucht zijn de verkenningsvliegtuigen (die geïsoleerd vliegen) slechts uitgerust met een fotoapparaat als enige bewapening. Verkenningsvluchten zijn opdrachten met een hoog risico. De cockpit is helemaal niet geclimatiseerd en het enige comfort bestaat uit de warme en omslachtige kleding van de piloot.

Hij volbrengt met succes 6 nieuwe opdrachten tot einde maart (Parijs, België, Kassel ...)

Op 13 april voert hij één van de geduchte zendingen "Chamberlain" uit die bestaan uit het fotograferen van de streek rond Trondheim, om de aanwezigheid of de bewapening van de oorlogschepen van de Kriegsmarine te controleren. De Britse Admiraliteit wenst voortdurend op de hoogte te blijven van de bewegingen van de "Schlachtschiffen" (Tirpitz, Admiral Scheer, Prins Eugen ...) teneinde haar strategie hiertengevolge aan te passen.

Tijdens gelijksoortige opdrachten duurt een gemiddelde vlucht meer dan 5 uren waarin de climatologische omstandigheden enorm kunnen variëren. Eenmaal boven het objectief gekomen, kan het voorvallen dat de piloot dient te duiken in een zee van wolken. Méér nog, de Flak is uiterst precies en de verliezen zijn zwaar. Cantillion voert 15 dergelijke opdrachten uit boven Trondheim.

Vanaf 13 juli 1942 vervult hij kortere zendingen naar Dieppe, Gien, Le Havre en omstreken.

Nochtans op 17 augustus 1942 krijgt André Cantillion het bevel een fotografische verkenningsvlucht boven Kiel uit te voeren. Hij komt echter nooit terug.

Uit Duitse bron is vernomen dat de spitfire gesignaleerd werd rond 11 u boven de Duitse kuststreek.

Het vliegtuig van Cantillion werd opgemerkt op de Duitse radars waarop toestellen van de Luftwaffe optegen vanuit de basis van Husum. Het was de unteroffizieren Heinz Born die als eerste het vliegtuig van Cantillion onderschepte en het neerschoot. Het vliegtuig stortte samen met zijn piloot neer te Süderroog Sand.

Na de oorlog werd het stoffelijk overschot van André Cantillion begraven op het kerkhof te Hamburg waarna het definitief overgebracht werd naar het kerkhof te Waver.

Une date à retenir !

**Samedi 28 mars 1998
Assemblée générale
et banquet annuel**

Een datum te onthouden !

**Zaterdag 28 maart 1998
Algemene vergadering
en jaarlijksbanket**

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES - WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

ADMISSIONS DU 9 JUILLET 1997 - TOELATINGEN VAN 9 JULI 1997

HAVERSIN Ghislaine

Brevetée pilote d'avion le 8 mai 1952 par l'Administration de l'Aéronautique

Admise dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Léon Branders et Paul Jourez

MAUROO Gilbert

Breveté pilote d'avion en août 1966 par l'Administration de l'Aéronautique

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Léopold Mouzon et André Dillien

VAN OPPEN Isidoor

Gebreveteerd vliegtuigpilot op 25 oktober 1952 door USAF (52G)

Toegelaat in categorie "Vieille Tige"

Peters: René Leurquain en Juline Thys

ADMISSIONS DU 13 AOUT 1997 - TOELATINGEN VAN 13 AUGUSTUS 1997

SANGLIER Pierre

Breveté pilote de planeur en 1963 par l'Aéroclub Royal de Belgique

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Hubert Mojet et François Leduc

LANGENDRIES Raymond

Admis dans la catégorie des "Sympathisants"

(Président de la Chambre des Représentants)

Parrains: Léon Branders et Georges Dubart

ANNIVERSAIRE - VERJAARDAG

Le conseil d'administration, sous la bague avisée de Jacques Dôme, s'est rendu le 4 octobre dernier, chez Léon et Thérèse Branders pour fêter leur jubilé de mariage.

Encore, vives félicitations aux jubilaires!

De bestuursraad, onder impuls van Jacques Dôme, heeft op 4 oktober bij Léon en Thérèse Branders hun huwelijksjubileum gevierd.

Nog onze hartelijke gelukwensen aan de jubilarissen!

PREMIER DIAMANT - EERSTE DIAMANT

Le 3 juin 1997, décollant de Romorantin (Loir-et-Cher), Gilbert Mulenders a réussi le bouclage d'un triangle de 340 km, dans l'épreuve de 300 km de distance en planeur, à but choisi d'avance, en survolant les points tournants de Thouars (Deux-Sèvres) et Poitiers (Vienne). Félicitations.

Op 3 juni 1997, is Gilbert Mulenders erin geslaagd, na opgestegen te zijn van Romorantin (Loir-et-Cher) een volledige driehoek van 340 km te vliegen, in een proef van meer dan 300 km afstand met zweefvliegtuig en met op voorhand gekozen doelen, na volgende "Turning points" te hebben overvlogen: Thouars en Poitiers. Gefeliciteerd!

ASSEMBLEE GENERALE ET BANQUET - ALGEMENE VERGADERING EN BANKET

La direction du Club Prince Albert a décidé de ne plus accepter l'organisation de banquets dans ses installations si au moins 50% des participants ne sont pas membre du Club.

En conséquence, notre assemblée générale et le banquet annuel du 28 mars 1998 auront lieu à l'hôtel Sabena SODEHOTEL à Woluwé St-Lambert (Quartier cliniques universitaires UCL - 1200 Bruxelles)

De directie van de Club Prins Albert, heeft besloten in haar installaties geen feesten meer te organiseren indien minder dan 50% van de deelnemers geen lid is van de Club.

Bijgevolg, zal onze jaarlijkse algemene vergadering en banket op 28 maart 1998 doorgaan in het hotel Sabena SODEHOTEL te St-Lambrechts-Woluwe (Wijk universitaire ziekenhuis St Lucas UCL - 1200 Brussel)

LAST FLIGHT

Baron Henri de SERRET, le 16 juillet.
Breveté pilote en 1928. Il avait fêté ses 90 ans le 2 juillet!

Charles FALLEUR (le baron), le 11 octobre 1997.
Ancien Air Gunner à la RAF.

Madame MOULIN, épouse de Mich, le 17 octobre

Nous présentons nos très sincères condoléances aux familles

A PROPOS DE LA COTISATION DE SOLIDARITE

(Moniteur belge N° 16405 du 19.6.1997)
Les retenues qui, en application de l'article 68 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, tel qu'il était libellé avant son remplacement par l'article 1er de l'arrêté royal du 16 décembre 1996, visé à l'Article 11, 2°, de la présente loi, et de l'arrêté royal du 28 octobre 1994 portant exécution de l'article 68 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, ont été effectuées entre le 1er janvier 1995 et le 10 août 1996 inclus sur les pensions payées pendant la période précitée, ont été valablement opérées dans la mesure où les montants des retenues effectuées sont conformes aux dispositions de l'article 1er de l'arrêté royal du 16 décembre 1996 précité. Il en est de même pour les retenues qui seront effectuées sur des arriérés de pensions qui se rapportent à la période définie ci-avant.

2°- Arrêté royal du 16 décembre 1996 modifiant la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, en application des articles 15, 6°, et 49, de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions et des articles 2, §1er, et 3, §1er, 4°, et 62, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union Economique et Monétaire Européenne.

NOTE: Il est donc conseillé aux personnes qui ont adressé un recours par pli recommandé, de retirer leur plainte, car elles pourraient être astreintes à payer les frais de justice y afférent.

NAAR AANLEIDING VAN DE SOLIDARITEITSBIJDRAGE

(Belgisch Staatblad Nr 16405 van 19.6.1997)
De afhoudingen die, met toepassing van artikel 68 van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, zoals het luidde voor zijn vervanging door artikel 1 van het koninklijk besluit van 16 december 1996, bedoeld in artikel 11, 2°, van deze wet, en van het koninklijk besluit van 28 oktober 1994 tot uitvoering van artikel 68 van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, vanaf 1 januari 1995 tot en met augustus 1996 werden verricht op de pensioenen die betaald werden tijdens voormelde periode, zijn op geldige wijze verricht, in de mate waarin de bedragen van de verrichte afhoudingen overeenkomen met de bepalingen van artikel 1 van voornoemd koninklijk besluit van 16 december 1996. Hetzelfde geldt voor de afhoudingen die zullen verricht worden op pensioenachterstallen die betrekking hebben op de hiervoor bepaalde periode.

2° Koninklijk besluit van 16 december 1996 tot wijziging van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, met toepassing van de artikelen 15, 6°, en 49, van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels, en van de artikelen 2, §1, en 3, §1, 4°, en §2, van de wet 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie.

NOTA: Het is dus aan te raden dat de mensen die een "aangetekend verzoekschrift" hebben verricht, deze klacht in te trekken want ze zouden kunnen opdraaien voor de gerechtskosten.

LE MOT DU TRESORIER

C'est avec confiance mais avec insistance que je vous rappelle que le moment est venu de régler votre cotisation à notre association.

Une bonne nouvelle: le conseil d'administration a décidé et annoncé que le montant de la cotisation resterait inchangé pour 1998, soit 500 francs pour les membres et 200 francs pour les veuves.

Toutefois notre trésorerie est mise à mal cette année, essentiellement suite à l'augmentation des tarifs postaux et au fait que trop de membres négligent de payer leur cotisation. Ils sont encore une quarantaine à ce jour pour 1997 (certains pour 1996 également). Il faut savoir que les cotisations actuelles de nos amis résidant à l'étranger et celles des veuves ne couvrent pas l'impression et l'envoi du bulletin trimestriel. Aussi, il a été décidé que le service du bulletin serait suspendu pour les membres qui n'auront pas réglé le montant de la cotisation après un premier rappel. De plus, les statuts prévoient la radiation des membres non en règle pour deux années consécutives.

Alors pour vous éviter tous ces désagréments et surtout pour soutenir efficacement votre association, réagissez sans tarder à cet appel.

Il est loisible à ceux qui le souhaitent de régler en même temps leur cotisation pour La Maison des Ailes. Il leur suffit d'ajouter 500 francs au montant de la cotisation VTB, en utilisant la même formule de virement et en signifiant leur choix à la rubrique "Communication" - soit MA OUI ou NON.

- Utilisez UNIQUEMENT la formule CCP, préimprimée jointe à ce bulletin.
- Si le virement est effectué par une tierce personne ou une société, mentionnez CLAIREMENT le nom du membre bénéficiaire.

Merci pour votre compréhension.
Paul JOUREZ

HET WOORD VAN DE SCHATBEWAARDER

Het is met aandrang maar in vertrouwen dat ik U eraan herinner uw lidgeld voor onze vereniging te betalen.

Eén goed nieuws, de bestuursraad heeft besloten het huidige lidgeld voor 1998 niet te verhogen: 500 frank voor de leden en 200 frank voor de weduwen.

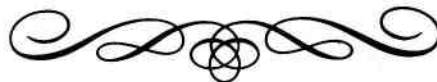
Nochtans is de toestand van onze schatkist niet zo rooskleurig: dit is te wijten enerzijds aan de verhoging van de posttarieven en anderzijds dat er teveel leden zijn die hun bijdrage niet betalen. Er blijven nog een veertigtal leden over in 1997 (voor sommigen ook nog voor 1996). U moet ook weten dat de jaarlijkse bijdrage van onze leden die in het buitenland verblijven en die van de weduwen, de kosten voor het drukken en het verzenden van het bulletin niet dekt. Er werd ook beslist het bulletin niet langer te verzenden naar leden die na een eerste aanmaning hun lidgeld nog niet betaald hebben. De statuten voorzien ook de schrapping van leden die gedurende twee opeenvolgende jaren hun lidgeld niet betaald hebben.

Om dit te vermijden en vooral om onze vereniging voldoende te steunen, vragen wij om zonder verwijl te reageren op deze oproep.

Leden die het wensen kunnen terzelfde tijd ook hun lidgeld voor Het Huis der Vleugels betalen. U moet hiervoor 500 frank bijvoegen aan het bedrag van het lidgeld VTB, door gebruik te maken van hetzelfde stortingsbewijs en in het vakje "Communication - Mededeling" - MA/HV - JA of NEEN, vermelden.

- Maak SLECHTS gebruik van het PCR stortingsformulier bijgevoegd aan het bulletin.
- Indien een derde persoon of een vereniging het lidgeld stort, moet de naam van het lid DUIDELIJK vermeld worden.

Dank voor uw begrip.
Paul JOUREZ



Cinquante ans de mariage

Cinquante ans de mariage
Cela doit se fêter
Et nous en équipage
Venons vous saluer.

Dans cette relation
Tout au long des années
Les moteurs d'avions
Étaient de randonnée.

A chacune des bases
Pour sceller cette union
Sans aucune emphase
Naissait un rejeton.

Le pilote de chasse
N'est jamais à l'abri
Il suffit d'une impasse
Et tout peut-être dit.

Mais lorsqu'un autre être
Vous attend au logis
Rien ne sert de paraître
Quand le vol est fini.

Pouvoir rester soi-même
En respectant autrui
Cela vaut des "je t'aime"
Gage d'être unis.

Réussir sa carrière
Être à ses côtés
A deux vouloir mieux faire
Honneur et dignité

Merci pour cet exemple
Que vous avez donné
Nous voulons tous ensemble
Ce jour vous remercier.

Montclar - octobre 97



LA "MAISON DES AILES"

Association sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

La Maison des Ailes fête cette année son 60ème anniversaire, en termes nautiques, nous dirions contre vents et marées, car son histoire est exemplaire de ces institutions qui recueillent l'assentiment de tous, le support actif d'un petit nombre, mais qui ne survit que grâce au dévouement de quelques fidèles.

Notre maison est l'idée d'un de nos as de la première guerre, le Major Aviateur Willy Coppens de Houthulst, inspiré par l'existence de clubs ou maisons des aviateurs où il était reçu en France, en Angleterre, en Italie, en Espagne ...

Il suscita l'enthousiasme, canalisa quelques bienfaitantes énergies et c'est ainsi qu'une assemblée constituante enfanta le 21 décembre 1937 de notre toujours jeune sinon florissante A.S.B.L. **La Maison des Ailes**.

Ce qui nous frappe en prenant quelque recul, est la volonté des fondateurs, dont le premier président, le Lieutenant-Général Aviateur Duvivier, Commandant de la Défense Aérienne du territoire (DAT), d'y intéresser l'ensemble du monde aéronautique.

Nous retrouvons donc lors de cette première assemblée outre le commandant de l'Aviation Militaire, la Sabena, les anciens de 14-18, la Chambre syndicale des Industries Aéronautiques, la Ligue des pilotes, tous représentés par leurs présidents.

Cette assemblée nomme alors des administrateurs parmi lesquels citons le comte d'Oultremont, Président de l'Aéroclub de Belgique, le Lieutenant-Général baron Wahis, Président de la fraternelle de l'Aviation Militaire 14-18, le Général-Major Aviateur Iserentant, Président des Vieilles Tiges de Belgique, le Major Aviateur (rés) Jos Vuylsteke, le Lieutenant-Général baron Greindl, Président de la Sabena, le Commandant Jacquet, le Médecin-Colonel Sillevaerts, Chef du Service de Santé de l'Aéronautique Militaire, le Capitaine Aviateur (rés) H. Jeneau, Monsieur Eugène Hersenberg, le Major Aviateur (rés) Gaston Lambert et l'avocat Edouard Lemmens.

Notre "Maison des Ailes" saisit ici l'occasion de les citer avec reconnaissance. Ils se fixent comme première tâche de réaliser une oeuvre de soutien moral et matériel sous forme d'interventions dans les frais de séjour en maison de repos pour permettre à *'ceux qui*

HET HUIS DER VLEUGELS

Vereniging onder de Hoge Bescherming van
Z.M. de Koning

Het Huis der Vleugels viert dit jaar zijn 60e verjaardag; in zeevaartermen zouden wij zeggen "tegen weer en wind", want zijn geschiedenis is een voorbeeld van die verenigingen die de instemming van iedereen wegdragen, de actieve steun krijgen van een klein aantal maar slechts overleven dank zij het belangloos engagement van enkele getrouwen.

Ons huis is een idee van één van onze helden uit de eerste wereldoorlog, Majoor Vlieger Willy Coppens de Houthulst, naar het voorbeeld van vliegeniersclub in Frankrijk, Engeland, Italië, Spanje ... Hij slaagde er in om voor zijn idee belangstelling te wekken en enkele enthousiaste vrijwilligers bijeen te brengen. Op de stichtingsvergadering van 21 december 1937 onze "vzw **La Maison des Ailes** boven de doopvont gehouden.

Als we terugblikken op de beginperiode, valt vooral de vaste wil op van de stichtende leden om het geheel van toenmalige "aviation world" aan het project te interesseren. Luitenant-Generaal Duvivier, Commandant van de DAT (Défense Aérienne du Territoire) en eerste voorzitter, zal aan dit streven concreet gestalte geven.

Zo zijn op de eerste algemene vergadering aanwezig, naast de Commandant van Militaire Luchtvaart, de voorzitters van Sabena, van de anciens 14-18, van de Syndicale Kamer van de Luchtvaartindustriëlen, van de Federatie van clubs voor toerismeluchtvaart, van de reserve officieren van de Luchtvaart en van de Liga van piloten.

Deze vergadering gaat over tot de benoeming van de eerste beheerders die we willen vernoemen: graaf d'Oultremont, Voorzitter van de Koninklijke Aéroclub van België, Luitenant-Generaal baron Wahis, Voorzitter van de Verbodering van de Militaire Luchtvaart 14-18, Generaal-Majoor Vlieger Iserentant, Voorzitter van "Les Vieilles Tiges" van België, Majoor Vlieger (res) Jos Vuylsteke, Luitenant-Generaal baron Greindl, Voorzitter van Sabena, Commandant Jacquet, Geneesheer-Kolonel Sillevaerts, Hoofd van de Medische Dienst van de Militaire Luchtvaart, Kapitein Vlieger (res) Mahieu, Generaal-Majoor Chabeau, Heer Eugène Hersenberg, graaf Arnold de Looz-Corswarem, Majoor Vlieger (res)

pratiquent ou ont pratiqué l'aviation, de jouir dans des conditions spéciales d'un repos parfois durement gagné ou de retrouver le calme et la tranquillité dont leurs nerfs avaient besoin".

En juin 1939, se réalise le deuxième objectif des fondateurs, l'inauguration de la "*Maison des Ailes*", lieu de rencontre et de fraternisation. Le mérite en revient surtout au Secrétaire-général, le Major Aviateur Joseph Vuylsteke et aux organisateurs du premier Salon de l'Aéronautique.

Toute l'aviation belge est présente, commerciale, civile, militaire, sportive et industrielle.

La Maison des Ailes est établie dans l'hôtel particulier de la baronne Albéric Rolin, au 53 avenue des Arts. En février 1944, le conseil d'administration achète cet hôtel et la maison située 1, rue Montoyer, notre adresse actuelle, pour 3.300.000 francs, en partie empruntés.

Durant la guerre, bien entendu, à part cette acquisition importante dont l'association vit encore aujourd'hui, nous ne trouvons aucune trace d'activité.

Lors des premières assemblées de l'après-guerre, la volonté d'ouvrir la Maison est manifeste et ceci en faveur de toutes les associations, oeuvres ou organismes existants ou récemment créés qui s'occupent d'aviation. Leurs délégués pourront faire partie du conseil ainsi, bien entendu, que le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne.

L'année 1950 est marquée par le décès du secrétaire-général et fondateur de la Maison, le Colonel Aviateur Vuylsteke.

Disparaît aussi, une grande bienfaitrice, Madame Monseur. Grâce à sa générosité, la Maison des Ailes hérite de biens importants qui lui permet de passer des années difficiles et de faire face aux amortissements des emprunts.

La plus grande partie de cet héritage est réservé aux "*Fonds National d'Aide aux Oeuvres de l'Aviation Belge (FONAVIBEL)*".

C'est en 1951 que fut créé à sa demande, le prix Marie Monseur-Fontaine, d'un montant de 10.000 Frs, destiné à récompenser un aviateur ayant accompli une performance dans l'année. Le prix est attribué pour la première fois en 1952 et le lauréat est le Capitaine Aviateur Eric Bouzin ⁽¹⁾.

La Maison des Ailes se voit également confié l'octroi de bourses d'études conformément au désir du donateur du capital: "*Fonds des Ailes pour bourses d'études*".

Gaston Lambert en advocaat Edouard Lemmens. Wij vermelden deze pioniers met dankbaarheid. Zij stelden zich als hoofddoel morele en materiële steun te geven door bij te dragen in de verblijfkosten in een rusthuis teneinde "*Hen die luchtvaart beoefenen of beoefend hebben te laten genieten van een welverdiende rust of hen de gelegenheid te geven kalme en verpozing te vinden waaraan vooral hun zenuwen behoefte hadden*".

In juni 1939 wordt de tweede doelstelling van de stichters verwezenlijk: het "*Maison des Ailes*", huis van ontmoeting en verbroeding, wordt ingehuldigd. De verdienste ervan komt toe aan de Secretaris-generaal, Majoor Vlieger Vuylsteke en aan de organisatoren van het eerste Luchtvaartsalon. Al wie naam heeft, zowel in de commerciële-, burger-, militaire-, sportieve- en industriële luchtvaart, is aanwezig op de opening.

Het eerste "Maison des Ailes" is gevestigd in het herenhuis van barones Albéric Rolin, gelegen aan de Kunstlaan 53. In februari 1944, koopt de beheerraad dit huis en ook de rentenierswoning gelegen in de Montoyerstraat 1, ons huidig adres, samen voor 3.300.000 Fr, die voor een gedeelte ontleed worden. Afgezien van deze belangrijke aankoop van het toekomstig *Huis der Vleugels*, is er gedurende de oorlog geen spoor te vinden van activiteiten

Uit de verslagen van de eerste naoorlogse vergaderingen blijkt nogmaals de wil om het huis open te stellen voor alle bestaande of toekomstige verenigingen, werken of organismen uit het luchtvaartmilieu. Hun afgevaardigden zullen, naast de Stafchef van de Luchtmacht, lid kunnen worden van de beheerraad.

Het jaar 1950 wordt gekenmerkt door het overlijden van de secretaris-generaal en stichter van het Huis der Vleugels, Kolonel Vlieger Vuylsteke. Een grote weldoenster, Mevrouw Monseur, onvalt ons eveneens. Dank zij haar vrijgevigheid, erf de vereniging belangrijke eigendommen die zullen toelaten de aangegane leningen af te betalen en de financiële moeilijke jaren door te spartelen. Het grootste deel van de erfenis wordt echter voorbehouden voor het "*Nationaal Hulpfonds aan de Werken van de Belgische Luchtvaart (FONAVIBEL)*".

Volgens de wens van de overledene, wordt in 1951 de "*Prijs Marie Monseur-Fontaine*" in het leven geroepen. Hij voorziet in de som van 10.000 fr. om een vlieger te belonen die in de loop van het jaar een bijzondere prestatie verricht. In 1952, wordt de prijs voor de eerste maal toegekend en de laureaat was Kapitein Vlieger Eric Bouzin ⁽¹⁾.

Het Huis der Vleugels reikt ook studiebeurzen uit naar de wil van de schenker van het kapitaal voor het "*Fonds des Ailes pour bourses d'études*".

En 1955, la Maison entre dans une ère de prospérité, endeuillée par le décès de son Président-fondateur, le Lieutenant-Général Aviateur Duvivier.

Des prêts sont consentis, des prix attribués, l'ancien hôtel particulier de l'avenue des Arts et la maison de la rue Montoyer sont rénovés, rafraîchis et aménagés. L'activité des membres est intense. La présidence de la Maison des Ailes revient tout naturellement au Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC, auréolé d'un prestige et d'un respect unanime.

De 1958 à 1962, l'évolution est importante et la décision de démolir l'immeuble de la rue Montoyer et de le reconstruire en y aménageant des logements sera complétée ultérieurement par la vente du 53 avenue des Arts dont les frais d'entretien deviennent prohibitifs. Cette vente sera effectuée en 1968. Grâce à elle, le passif pourra être absorbé et le nouvel immeuble pourra recevoir les aménagements que nous lui connaissons à ce jour.

Au sous-sol, la salle du Chapitre de la Confrérie du Cardinal Paf, décorée par un des membres, l'artiste-peintre Jean Datz, devient le restaurant. Une cuisine y est également installée. L'entrée, hall de réception et les vestiaires sont établis à la rue Montoyer.

Avec le recul et à la lecture des comptes rendus d'assemblées, il nous paraît évident que la Maison des Ailes, même à sa période faste de 1958 à 1968, est passée par de sérieuses difficultés de gestion dont les racines sont toujours identiques: appui aux organismes d'affiliés, mais faible fréquentation de ceux-ci alors que des services parfois de haut de gamme leur sont rendus, pertes au bar et au restaurant, frais de fonctionnement et d'entretien trop élevés.

En 1969, intervient une modification importante des statuts qui permet au personnel parachutiste de devenir membre actif en sus de tout personnel navigant ou ex-militaires ou civils, s'y ajoutent les membres adhérents proches de l'aviation et sympathisants de la Maison des Ailes

Néanmoins, le manque d'assiduité des membres ou le manque d'intérêt de la Force Aérienne pour la vie du club, les fluctuations dans la rentabilité des différents composants, bar, table, hôtel, la location de surface à des organismes de l'aviation créent de sérieux soucis. Il faudra attendre 1984 pour que la barre soit redressée et que les comptes deviennent enfin positifs.

In het jaar 1955, begint er een voorpoedige periode voor het Huis, alleen onderbroken door het overlijden van haar Stichtend-voorzitter, Luitenant-Generaal Vlieger Duvivier.

Tal van leningen en prijzen worden toegekend, het oude herenhuis in de Kunstlaan en het huis in Montoyerstraat worden opgefrist en in orde gebracht. De activiteiten van de leden is intens. Het voorzitterschap van het Huis der Vleugels wordt toevertrouwd aan Luitenant-Generaal Vlieger Lucien Leboutte, DFC, die de bewondering en het respect van iedereen afdwingt.

Van 1958 tot 1962, is de evolutie van de vereniging belangrijk. Er wordt besloten het gebouw in de Montoyerstraat te slopen, een nieuw gebouw op te trekken waarin ook hotelkamers voorzien worden. Deze beslissing wordt later in 1988, gevolgd door de verkoop van het oude herenhuis in de Kunstlaan, waarvan de onderhoudskosten te hoog opliepen. Dank zij deze verkoop kon het passief van de vereniging opgevangen worden en het nieuwe gebouw ingericht zoals we het nu nog kennen.

De zaal van het Kapittel van de Confrerie van Kardinaal Paf die werd versierd door een lid van de vereniging, kunstschilder Jean Datz, wordt ingehuldigd en later omgebouwd tot restaurant. Ook de keuken komt op deze verdieping. De ingang, ontvangsthall en de vestiaires komen in de Montoyerstraat.

Met de recul en na analyse van de verslagen van de algemene vergaderingen, blijkt duidelijk dat het Huis der Vleugels, zelfs in de voorspoedige periode van 1958 tot 1968, ernstige beheersproblemen kende waarvan de oorzaken steeds dezelfde waren: de financiële steun aan aangesloten organismen wordt niet gecompenseerd want van de aangeboden diensten blijven onderbenut, met als gevolg ... verliescijfers voor de bar en het restaurant en te dure werkings- en onderhoudskosten.

In 1969, worden de statuten indringend gewijzigd. De mogelijkheid wordt opengesteld voor het personeel Paracommando om, naast al het varend personeel, militair of burger, actief lid te worden van de vereniging. Er worden ook aangesloten leden van uit het luchtvaartmilieu toegelaten evenaals sympathiserende leden.

Maar het gebrek aan voldoende bezoek vanwege de leden, het gebrek aan interesse vanwege de Luchtmacht voor het leven van de club, de bedenkelijke rentabiliteit van bar, tafel, hotel en verhuur van lokalen aan luchtvaart organismen, dit alles zorgt voor ernstige zorgen. Men zal tot 1984 moeten wachten vooraleer het tij keert en de rekening eindelijk weer iets positief uitvallen.

La gestion est reprise en main par un groupe restreint d'administrateurs. Dès 1986, le Colonel Aviateur e.r. Johan Maus s'investit bénévolement et n'a de cesse depuis lors, de veiller au jour le jour avec le Colonel Aviateur e.r. Paul Coucke, au respect des règles de gestion journalière et au règlement d'innombrables problèmes, parfois épineux.

La Maison a atteint en 1988 ce que l'on pourrait appeler son régime de croisière avec environ 400 membres; elle sert de point d'ancrage à quelques 59 associations, sociétés et groupes divers proches de l'aviation.

Monsieur et Madame Crèvecoeur font tourner bar et restaurant dont l'accueil et la table n'ont jamais déçu.

Seule ombre au tableau, FONAVIBEL et les Cadets de l'Air ont quitté la Maison depuis 1976. Dès cette époque, la Maison des Ailes a compris la nécessité d'intéresser les plus jeunes à ses activités et de promouvoir ce lieu de rencontre privilégié entre les générations. Il faut attendre 1990 pour que naisse le projet de rapprocher l'association de la Force Aérienne en se regroupant avec le Cercle Sportif de l'AVIA, les Cadets de l'Air et FONAVIBEL au sein d'un site unique à Evere.

Ce projet ne se réalisera pas pour de multiples raisons mais il aurait sans doute permis d'ancrer la jeune génération à la Maison des Ailes et aurait apporté un sang nouveau.

Dans l'entre-temps, en 1986, vu son âge, le Lieutenant-Général Aviateur Leboutte donne sa démission de président; il reste néanmoins Président-honoraire et propose de nommer le Lieutenant-Général Aviateur Jacques Lefebvre, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, à la présidence.

La Maison des Ailes crée en 1990 le "*Fonds Lucien Leboutte*" destiné à prêter l'argent, sans intérêts, à des candidats agréés, désireux d'obtenir les licences de pilotes professionnels ou de ligne.

Une sage décision de gestion ferme l'hôtel et permet la transformation des chambres en bureaux qui trouvent preneurs sans peine et représentent une source bienvenue de revenus.

Depuis lors, de nombreuses améliorations et rafraîchissement des locaux ont été réalisés, la gestion est saine, La Maison des Ailes veille à préserver avec foi ses fonctions, de se rapprocher à nouveau des objectifs de ses fondateurs.

Il est significatif d'en trouver trace dans les changements de statuts adoptés par l'Assemblée Générale du 12 juin 1996:

- une appellation néerlandaise est adoptée: *Het Huis der Vleugels*;
- des statuts bilingues sont publiés;

Het beheer wordt door een kleine groep beheerders in handen genomen. Vanaf 1986, zet Kolonel Vlieger b.d. Johan Maus zich belangeloos in en heeft opgehouden, tot op de dag van vandaag, om, samen met Kolonel Vlieger b.d. Paul Coucke, het dagelijks beheer waar te nemen en de vele soms moeilijke problemen op te vangen.

Sinds 1988, telt Het Huis des Vleugels ongeveer 400 leden. Daarnaast is het de ankerplaats van 59 verenigingen, vennootschappen en groeperingen uit het luchtvaartmilieu.

De Heer en Mevrouw Crèvecoeur houden de bar en het restaurant draaiend en hun gastvrijheid en tafel stelden nooit teleur.

Toch moeten wij ook enkele schaduwzijden vermelden: FONAVIBEL en de Luchtcadetten verlaten het Huis in 1976. Sindsdien, heeft het Huis der Vleugels moeite om jongeren te interesseren en zich te profileren als ontmoetingsplaats van verschillende generaties. In 1990, ontstaat een ambitieus plan om het Huis en de Luchtmacht dichter bij elkaar te brengen en zich samen met de Sport en Culturele Kring van de AVIA, de Luchtcadetten en FONAVIBEL te vestigen in Evere. Dit plan zal, om verschillende redenen, niet kunnen doorgaan hoewel het zonder twijfel toegelaten had om de jonge generatie aan te trekken en nieuw bloed in de vereniging te pompen.

Ondertussen, gaf Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte, gezien zijn hoge leeftijd, in 1986 zijn ontslag als voorzitter. Hij bleef Erevoorzitter en stelde Luitenant-Generaal Vlieger Jacques Lefebvre, Stafchef van de Luchtmacht voor, om het voorzitterschap over te nemen.

Het "*Fonds Lucien Leboutte*" wordt in 1990 gecreëerd met als doel renteloze leningen toe te kennen aan kandidaten die de vergunning van beroeps- of lijnpiloot willen behalen.

Door een wijze beheersbeslissing wordt het hotel gesloten en de kamers omgebouwd tot kantoren die door hun huuropbrengst een welgekomen bron van inkomsten vormen. Sindsdien, werden nog talrijke verbeteringen aan de lokalen gerealiseerd dank zij een gezond beheer.

Zo tracht Het Huis der Vleugels nog, tot op de dag van vandaag, de doelstelling van zijn stichters na te streven.

Dit streven vindt men terug in de laatste aanpassing van de statuten door de Algemene Vergadering van 12 juni 1996:

- de Nederlandse benaming van de vereniging wordt erkend: *Het Huis der Vleugels*;
- Tweetalige statuten worden gepubliceerd in het Staatsblad;

- la Maison est rendue accessible à de nouvelles catégories de membres parmi les militaires en service actif de la Force Aérienne, les aviateurs de l'Aviation Légère de la force terrestre, de la Gendarmerie et le personnel du Régiment Paracommando.

Le Lieutenant-Général Aviateur Guido Vanhecke, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, est Président d'honneur de la Maison.

Depuis 1995, la présidence de la Maison des Ailes est assurée par le Général-Major Aviateur e.r. Camille Goossens.

Pour son 60ème anniversaire, S.M. le Roi Albert II, a accordé son Haut Patronage à l'A.S.B.L. La Maison des Ailes.

(1) Administrateur de l'association "Les Vieilles Tiges de Belgique"

**REUNIONS MENSUELLES
DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE**

Maison des Ailes

Le deuxième mercredi de chaque mois, à 12h00
(sauf en août)

- nieuwe categoriën van leden krijgen toegang tot de installaties: de leden van de Luchtmacht in actieve dienst, de vliegeniers van het Lichte Vliegwezen van de Landmacht en van de Rijkswacht en de leden van het Regiment Paracommando.

Luitenant-Generaal Vlieger Guido Vanhecke, Stafchef van de Luchtmacht, is Erevoorzitter van het Huis.

Sinds 1995, wordt het voorzitterschap van Het Huis der Vleugels waargenomen door Generaal-Majoor Vlieger b.d. Camille Goossens.

Ter gelegenheid van haar 60ste verjaardag, heeft Z.M. Koning Albert II, zijn Hoge Bescherming aan V.Z.W. Het Huis der Vleugels toegekend

(1) Beheerder van de "Vieilles Tiges" van België

**MAANDELIJKSE VERGADERINGEN VAN DE
"VIEILLES TIGES" VAN BELGIË**

Huis der Vleugels

Elke tweede woensdag van de maand, om 12.00u
(behalve in augustus)

*Au cours des réunions et banquets auxquels il participait, Albert Custers avait l'habitude de pousser la chansonnette. Son répertoire était varié et éclectique; il avait le talent de faire partager son propre plaisir à tous les autres convives. Une chanson parmi d'autres, aura marqué ses interprétations: **Les Haricots**. En voici les paroles, en hommage à cet ami disparu.*

On doit chanter ce que l'on aime
Exalter tout ce qui est beau
C'est pour cela qu'en un poème
Je vais chanter, **les haricots**.

Alors que tout repose encore
Dès le premier cocorico,
Ah, qu'il est doux quand vient l'aurore
De voir semer, **les haricots**.

Et puis un jour sortant de terre
Et se dressant toujours plus haut
Vers le soleil, vers la lumière,
On voit pousser, **Les haricots**.

Au printemps, la rose est éclos
En été, le coquelicot.
Mais quel spectacle grandiose
De voir fleurir, **Les haricots**.

Plus tard, les paysans de France
S'agenouillant, courbant le dos,
Ont l'air de faire révérence,
Pour mieux cueillir, **Les haricots**.

Mais ces courbettes hypocrites
Précèdent la main du bourreau
Qui les jetant dans la marmite
Mettent à bouillir, **Les haricots**.

Et lorsque vient leur dernière heure,
On les sert autour d'un gigot
Et chaque fois mon âme pleure,
Car c'est la fin, **des haricots**.

Jacques Genot, ancien chef-pilote de la flotte B-737 à la Sabena, a écrit une série d'articles pour la publication de notre compagnie aérienne.

Ces articles traitent:

- *des conditions météo;*
- *de la technologie;*
- *de la psychologie du pilote*
- *et des méthodes.*

Il nous a gentiment donné l'autorisation de les reproduire dans nos bulletins (il est membre de notre association). Pour la plupart d'entre nous, la matière publiée est connue mais elle n'en demeure pas moins intéressante, ne fut-ce que pour se souvenir des leçons reçues à l'école de pilotage.

En tout cas... un grand merci à Jacques Genot !

Dans ce bulletin, nous publions la première partie: les conditions météos.

I CONDITIONS METEO



Le pilote et la turbulence

A l'occasion d'un voyage à la côte, peut-être avez-vous pu observer le comportement des bateaux par mauvais temps. Sous l'effet d'un vent violent, des vagues larges et profondes entraînant les bateaux de pêche à disparaître dans les creux pour réapparaître sur les crêtes.

A quelques encablures, un navire à la masse importante, enjambant de toute sa longueur le creux des vagues, semble avancer sans être trop sollicité. On devine cependant un tangage important qui ne doit pas laisser indifférent les estomacs sensibles.

Il est évident que l'eau est au bateau ce que l'air est à l'avion. Mais voilà, l'air est invisible. Aussi, dans cet article, nous allons essayer de comprendre les phénomènes atmosphériques qui de temps à autre rendent le vol de l'avion inconfortable.

Jacques Genot, voormalig chef-piloot van de B-737 vloot bij Sabena, heeft een reeks artikels geschreven voor de publicatie van onze luchtvaartmaatschappij.

Deze artikels behandelen volgende onderwerpen:

- *de weersomstandigheden;*
- *technologie;*
- *psychologie van de piloot*
- *en methodes.*

Hij was zo vriendelijk ons de toelating te geven, deze artikels af te drukken in onze tijdschriften (hij is trouwens lid van onze vereniging). De meeste van ons kennen de gepubliceerde onderwerpen maar deze blijven niet minder interessant, al was het maar om zich te herinneren aan de lessen op de pilotageschoolbanken.

In elk geval...hartelijk dank aan Jacques Genot!

In dit nummer drukken wij het eerste gedeelte af: de weersomstandigheden.

I WEERS- OMSTANDIGHEDEN



De vlieger en de turbulentie

Tijdens een verblijf aan de kust hebt u zeker al gezien hoe boten zich bij stormweer gedragen. Onder het geweld van de wind worden de visserbootjes door grote en diepe golven meegesleurd, verdwijnen ze even in het golfdal en komen dan op de kop ervan weer te voorschijn.

Op enkele kabellengten ervandaan lijkt een zwaar schip het golfdal wel met zijn hele lengte te overspannen en zonder al te veel moeite vooruit te komen. Men kan evenwel gemakkelijk raden dat het sterk stampt, wat voor gevoelige magen geen al te prettige ervaring kan zijn.

We weten allemaal dat de lucht voor het vliegtuig is wat het water is voor het schip. Maar lucht is onzichtbaar en dit artikel zullen we trachten inzicht te krijgen in de atmosferische verschijnselen die de vluchten al eens oncomfortabel maken.

Et si une rivière pouvait nous inspirer ?

Prenons la direction des Ardenes et transportons-nous au bord d'une rivière serpentant parmi les champs et les bois. Qui voyons-nous ? Là où l'eau est peu profonde, la surface épouse littéralement le profil des rocs et des cailloux immergés sur le fond, tandis que le long des berges irrégulières, de nombreux tourbillons s'amorcent dans les cavités.

Les scientifiques vous diront que nous avons à faire à un écoulement "turbulent".

Si la rivière est un écoulement d'eau, le vent est un écoulement de l'air. Aussi, aux abords de l'aérodrome, les bâtiments importants, les collines, les bois induisent des ondulations. Ces tourbillons sont rendus visibles par la trajectoire des feuilles mortes, l'envol de vieux papiers mais aussi par le balancement saccadé de l'avion maîtrisé par le travail continu du pilote.

Bien sûr, le phénomène est amplifié avec la force du vent. Par temps de tempête, il arrive de devoir atterrir face à un vent de l'ordre de 100 km à l'heure, et la manoeuvre est d'autant plus difficile que l'écoulement de l'air se fait par "à coups". Les estomacs des passagers se "barbouillent" les visages pâlisent, tandis que les pilotes sont trop occupés que pour songer à devenir malades.

Quand le soleil s'y met ?

Les plus anciens d'entre nous qui ont opéré la flotte DC-3 de la Sabena, dans le désert de Lybie, se souviennent que les vols de l'après-midi devaient s'effectuer vers les 2000 m d'altitude, voire au-dessus, pour être confortables.

Dans ce cas, il ne s'agissait pas de vent, mais bien d'une turbulence due à l'échauffement du sol sous l'effet du rayonnement d'un soleil de plomb. Des bulles d'air chaud (de 40 à 50°C.) se forment, semblables au bouillonnement d'une eau en ébullition, et prennent de l'altitude suivant la loi du vieux principe d'Archimède. Ces mouvements ascendants, accompagnés de mouvements descendants d'air plus frais, viennent perturber le vol de l'avion qui lui rêve d'un écoulement parfaitement "laminaire".

Dans nos contrées tempérées, le même phénomène s'amorce d'une façon moins intense, mais au travers d'un air trop souvent chargé d'humidité. Le refroidissement dû à l'ascension de cet air humide, fait condenser la vapeur d'eau sous forme de nuages blancs. Ce phénomène, inverse de l'évaporation, libère une énergie thermique qui amplifie le mouvement ascensionnel. Ceci explique l'aspect bourgeonnant de ces nuages du type cumuliforme.

Ces nuages à la fois beaux et spectaculaires, seront évités autant que possible car ce sont de véritables "bulles de turbulence".

Quand le nuage "Cumulus" dégénère en "Cumulo-

Laten we eens naar een rivier gaan kijken

Daarvoor trekken we naar een Ardense rivier die zich door veld en bos slingert. En wat zien we ? Op de plaatsen waar het water ondiep is volgt het water precies de vormen van de rotsen en van de stenen op de bodem, terwijl er in de holten van de onregelmatige oevers heel wat kolken ontstaan. Wetenschapslui moemen dit fenomeen een "turbulente stroming".

Zoals een rivier bestaat uit stromend water, zo is ook wind stromende lucht. In de nabijheid van een luchthaven worden dan ook luchtgolvingen opgewekt door hoge gebouwen, heuvels, bossen. Deze golvingen zijn zichtbaar in de baan gevolgd door dode bladeren en papier bijvoorbeeld, maar ook in de schokkende schommelbeweging van een vliegtuig die door het constante bijsturen van de vlieger in bedwang wordt gehouden. Dit verschijnsel wordt natuurlijk nog versterkt door de wind. Bij stormweer gebeurt het dat de landing met een tegenwind van 100 km plaatsvindt, een manoeuvre dat nog bemoeilijk wordt doordat de lucht niet meer gelijkmatig maar in vlagen stroomt. De passagiers voelen zich misselijk worden en voelen alle kleur uit hun gezicht wegtrekken, terwijl de piloten zo druk bezig zijn dat ze geen tijd hebben om aan onpasselijk worden te denken.

Als de zon zich ermee bemoeit

De oudere onder ons die nog met DC-3 van Sabena over de Lybische woestijn hebben gevlogen, herinneren zich nog wel dat ze in de middag tot 2000 m of meer dienden te stijgen om een rustige vlucht te hebben.

Hier was niet de wind de boosdoener, maar wel de turbulentie veroorzaakt door de verwarming van de grond onder een gloeiende zon. Hier worden luchtballen van 40 tot 50°C. gevormd, zoals men die ook ziet borrelen in kokend water, en ook hier gaan ze overeenkomstig de oude wet van Archimedes de hoogte in. Door die stijgende beweging, die met een dalende van koelere lucht gepaard gaat, wordt de vlucht van het toestel gestoord. Zuiver laminaire stromingen zijn voor een rustige vlucht ideaal.

Hetzelfde fenomeen komt ook in onze gematigde streken voor maar dan minder hevig en hier gaat het natuurlijk om zwaar vochtige lucht. Door de afkoeling van de stijgende lucht condenseert de waterdamp erin en vormt hij witte wolken.

Dit is het omgekeerd verschijnsel van verdamping en ook hierdoor wordt thermische energie vrijgemaakt die de stijgende beweging versterkt. Daardoor krijgen deze "cumulus" wolke hun zo bekende stapelvorm.

Het is zaak deze prachtige, indrukwekkende wolken zoveel mogelijk te mijden want het zijn ware "turbulentiebeelden".

Wanneer een cumuluswolken evenwel tot "Cumulo-

Nimbus", le phénomène devient effrayant. Les mouvements "ascendant-descendants" vont se propager jusqu'à une dizaine de km d'altitude, gorgés de pluie, de neige ou de grêlons, déchirés par des éclairs et rugissant de tonnerre.

Un pilote sain d'esprit n'entrera jamais délibérément dans un tel nuage qui, à certaines altitudes, risque d'endommager sérieusement l'avion.

Aussi, la seule parade est l'évitement ce qui ne pose plus grand problème depuis que nos avions modernes sont équipés d'un radar météo. Peut-être dans votre famille, connaissez-vous un ancien d'Afrique ayant traversé en avion, le front tropical, véritable barrière de cumulo-nimbus. Il est probable qu'il puisse vous raconter ses émotions et comment il est possible de se retrouver le dos collé au plafond pour retomber ensuite lourdement sur le siège. Aussi, lorsque vous voyagez, restez toujours attaché, on ne sait jamais !

Le "Jet stream"

De vos cours de géographie, vous vous souvenez de l'existence du "Gulf stream", ce fleuve d'eau chaude qui parcourt l'océan en provenance des Tropiques. Cette eau chaude en déplacement, de par sa densité différente, ne se mélange guère avec la mer environnante et amène dans nos contrées, une énergie thermique reçue du soleil tropical.

Traversant l'Atlantique, nos avions survolent fréquemment l'estuaire du Saint-Laurent, au nord du Canada, celui-ci se trouve à la même latitude que nos contrées. Lorsque l'on voit les glaces qui bloquent pendant ces mois toute navigation, on réalise à quels hivers nous échappons grâce au "Gulf stream".

En fait, à très haute altitude, un phénomène identique se développe associé aux dépressions atmosphériques. Un véritable "fleuve d'air" se met en mouvement d'est en ouest, à des vitesses pouvant aller jusqu'à 160 km à l'heure, il s'agit du "Jet stream".

En bordure de ce flux d'air par friction avec l'air plus calme et plus froid, de nombreux tourbillons se créent. Lorsque l'avion traverse ces zones tourbillonnantes, il est secoué parfois avec violence. Il s'agit de la turbulence dite de "ciel clair". Si par malheur, la route qui doit être suivie avec précision, épouse le bord du "Jet stream", l'avion peut être secoué pendant des heures. Changer d'altitude est peut-être la solution, mais ce n'est pas gagné d'avance.

nimbus" ontaardt, wordt het verschijnsel werkelijk schrikbarend. De "stijg-daal" bewegingen gaan nu tot op een hoogte van zo'n 10 km, beladen met regen, sneeuw of hagelstenen, doorvreten met blisemschichten en donderslagen.

Een piloot die bij zijn volle verstand is zal nooit uit eigen beweging zo'n wolk binnenvliegen, op bepaalde hoogten kan die het vliegtuig namelijk ernstige schade toebrengen. Het enige wat hij kan doen is uitkijken, wat geen grote problemen meer stelt sedert onze moderne toestellen met een weerradar zijn uitgerust. U kent misschien iemand in uw familie die in Africa geweest is en er door het tropisch front gevlogen is, dat een ware muur is van cumulo-nimbuswolken.

Vermoedelijk kan hij u hele verhalen opdissen over de angst die hij toen heeft uitgestaan en beschrijven hoe het mogelijk is dan men zich op een bepaald ogenblik met de rug tegen de bovenwand van de cabine bevindt en dan weer zwaar in zijn stoel terugvalt. Snoer dus altijd uw gordel goed aan, men weet maar nooit !

De straalstroom

Uit uw lessen aardrijkskunde hebt u zeker nog een vage herinnering aan de Golfstroom, de warmwaterstroom die vanuit de Tropen de Atlantische oceaan doorloopt. Dit warme bewegende water met zijn verschillende dichtheid vermengt zich nauwelijks met het omringende zeewater en voert naar onze streken thermische energie aan dat het van de tropische zon heeft ontvangen.

Nadat ze de Atlantische oceaan hebben overgestoken, vliegen onze toestellen heel vaak over de trechtermond van de Sint-Laurensstroom in het noorden van Canada, die op dezelfde breedtegraad ligt als onze streken. Als je vaststelt hoeveel maanden alle scheepvaart er stilligt doordat de stroom dichtgevroren is, dan pas beseft je dat zulke winters ons dank zij de Golfstroom bespaard blijven. Op grote hoogte ontmoet je ook een zelfde fenomeen, dat samenhangt met atmosferische depressies. Daar komt namelijk een luchtstroom in beweging van oost naar west met snelheden tot 160 km per uur; het gaat hier om de straalstroom "Jet-stream".

Op de rand van deze luchtstroming ontstaan veel wervelingen door wrijving met de kalmere en koudere lucht. Wanneer een vliegtuig door die wervelingen vliegt, krijgt het soms geweldige schokken. Dit verschijnsel wordt turbulentie bij heldere hemel genoemd. Indien het zo ongelukkig uitvalt dat de route die heel nauwkeurig gevolg behoort te worden met de rand van de Jetstream samenvalt, kan het toestel urenlang worden geschud. Op een andere hoogte gaan vliegen kan een oplossing zijn, maar dit staat niet altijd vooraf vast.

Lorsque l'avion est lui-même source de turbulence

On sait que l'avion ne vole que grâce à une masse d'air importante propulsée vers le bas pour procurer la portance et vers l'arrière pour assurer l'avancement. En fait, le passage de l'avion laisse un tourbillon d'autant plus important que sa masse est élevée.

Ce phénomène est gênant voire dangereux pour les avions qui suivent. Aussi, dans les zones d'aérodromes à grand trafic, le pilote doit s'annoncer au premier contact: "heavy", "medium" ou "light" suivant la masse de l'avion dont il a la conduite. Ceci afin que le contrôle aérien puisse espacer le trafic d'une façon judicieuse, surtout lorsqu'un avion léger suit un avion lourd.

Les pilotes se méfient comme de la peste des atterrissages trop rapprochés par vent calme, car dans ce cas, le tourbillon reste sur la piste. Un vent de travers le chassant ou un vent fort le dissolvant, rend l'atterrissage des suivants moins perturbés.

Lorsque vous verrez dans un ciel clair, les traînées blanches générées au passage d'un avion à haute altitude, rappelez-vous cet article. La condensation et la cristallisation de l'humidité contenue dans les gaz d'échappement rendent visible la turbulence créée par l'avion lui-même.

La météo et le décollage

L'avion et le poisson

C'est l'évidence même, l'eau est au poisson ce que l'air est à l'avion. L'eau assure au poisson à la fois la sustentation et la possibilité de se diriger; il en est de même de l'air pour l'avion.

Si le poisson est condamné à vivre en permanence dans son aquarium, il n'en va pas de même pour l'avion qui a la possibilité d'entrer ou de sortir du milieu atmosphérique. La clé de cette manoeuvre est la vitesse à acquérir ou à perdre en d'autres mots, l'avion peut décoller ou atterrir.

En effet, tant que l'avion reste au tarmac ou se déplace sur l'aérodrome, de toutes ses tonnes il presse les roues contre le sol et, par l'adhérence de celles-ci, peut se déplacer: il fait partie du système sol; tout mouvement du sol est mouvement de l'avion.

Als het vliegtuig zelf de turbulentie teweegbrengt

We weten dat een vliegtuig vliegt dank zij de grote massa's lucht die neerwaarts en naar achteren worden gestuwd en zo enerzijds voor het draagvermogen en anderzijds voor de voorwaartse beweging zorgen.

De werveling veroorzaakt door een vliegtuig wordt in feite des te groter naarmate zijn gewicht hoger ligt. Vanzelfsprekend is dit hinderlijk en zelfs gevaarlijk voor de vliegtuigen die achter het eerste komen. Dat is ook de reden waarom een vlieger wanneer hij een drukke luchthaven nadert zich al bij het eerste contact: "heavy", "medium" of "light" noemt, naar gelang van de massa van zijn toestel. Zo kan de verkeersleiding op oordeelkundige wijze de afstanden tussen de dalende toestellen aanpassen, vooral wanneer een licht vliegtuig op een zwaar volgt. Wat vliegers vrezen als de pest zijn landingen die, bij zwakke wind, te dicht achter elkaar plaatsvinden, want in dat geval blijft de werveling op de baan hangen. Een zijwind waardoor ze wordt verjaagd of een sterke wind die ze als het ware oplost, zorgt ervoor dat de landingen van de nakomende vliegtuigen met minder storingen gepaard gaan.

Telkens als u in de blauwe lucht de witte condensstrepen ziet van een vliegtuig dat zeer hoog voorbijvliegt, denk dan eens aan dit artikel. Door de condensatie en kristallisatie van het vocht dat zich in de uitlaatgassen bevindt wordt de turbulentie zichtbaar die het vliegtuig zelf veroorzaakt.

Liever de lucht in !

Als een vis in het water

Deze vergelijking ligt voor de hand: lucht is voor een vliegtuig wat water is voor een vis. Zoals de vis door het water wordt gedragen en hij er zich in voortbeweegt, zo draagt de lucht het vliegtuig dat zich erin voortbeweegt.

Maar terwijl de vis gedoemd is het natte element nooit te verlaten, kan het vliegtuig het atmosferisch milieu in en uit. Het doet dit door zijn snelheid te verhogen of te verlagen, anders gezegd: het stijgt op en landt.

Zolang immers het vliegtuig op de baan staat of rijdt, drukt het met zijn gewicht van vele tonnen zijn wielen op de grond en kan het door de hechting van de banden op de grond bewegen: het is een deel van het systeem "grond"; iedere beweging van de grond is een beweging van het vliegtuig.

Vous me direz que le sol ne bouge pas souvent dans nos contrées à l'abri des tremblements de terre, mais peut-être oublions-nous que la terre fait un tour complet autour de son axe en 24 heures !

Observons maintenant l'avion qui s'élance sur la piste; la circulation de l'air autour des ailes développe une force opposée au poids de l'avion, ce qui soulage progressivement les roues. Dès que la force portante devient égale ou supérieure au poids de l'avion, c'en est fait: l'avion quitte le sol et fait alors partie intégrante de l'atmosphère.

L'air et l'eau, un ménage à problèmes !

En simplifiant quelque peu, nous pourrions dire de l'atmosphère que c'est un couple formé par l'air et l'eau, en perpétuel déplacement (le vent).

Qui dit couple, dit relation, et nous autres humains savons que ce n'est pas un problème simple ! Il en est de même de l'air et de l'eau; en fait, tout dépend de la température de cette relation !

Si la température est élevée, l'air et l'eau se marient tellement bien que l'atmosphère devient transparente, l'eau est absorbée par l'air et le ménage est sans histoire. Nous ne pouvons percevoir la présence de cette humidité que par un instrument astucieux qui se fait contracter un cheveu: *l'hygromètre*.

Si les rapports entre l'eau et l'air se refroidissent quelque peu, une séparation s'installe mais toujours dans la cohabitation; cette fois l'eau devient visible sous forme d'un nuage qui, s'il se trouve au sol, est appelé brouillard.

Si la relation se dégrade davantage, nous assistons au divorce. En fait, l'air se débarrasse de l'eau et nous fait subir, suivant les circonstances, des précipitations les plus variées: vous les retrouverez dans les commentaires de Monsieur Météo: pluie fine, averse, averse de neige, grêlons, etc ...

Arrêtons-nous à une première conclusion: le pilote, pour faire entrer son avion dans l'atmosphère, va devoir tenir sérieusement compte des soubresauts de ce ménage tumultueux dont nous venons de parler et être confronté au vent, à la visibilité et aux précipitations!

Le vent

Dans la mesure où le pilote peut décoller dans une direction opposée au vent, celui-ci est le bienvenu et procure, en quelque sorte, une prime de départ.

En effet, nous savons que l'air qui circule autour de l'aile crée la portance de l'avion. Il est bien entendu que tout déplacement d'air dû au vent, sans que l'avion ne bouge, est tout bénéfique pour le décollage, et l'avion devra rouler d'autant moins sur la piste pour atteindre la vitesse qui libère la pesanteur, que le vent est important.

U werpt op dat de grond bij ons, ver van de grote aardbevingsgordels niet dikwijls beweegt, maar vergeet niet dat de aarde om de 24 uur om haar as draait!

Kijk toe het vliegtuig op de baan voortsnel: de luchtstroom om de vleugels doet een opwaartse kracht ontstaan die het gewicht van het vliegtuig opheft waardoor de druk op de wielen geleidelijk afneemt. Zodra de draagkracht gelijk aan of groter is dan het gewicht van het vliegtuig gaat het ... hop! en het is van de grond. Het is dan een deel van de dampkring.

Lucht en water: een roerig huishouden !

Als we de zaak iets vereenvoudigen, dan zouden we kunnen zeggen dat de dampkring een huishouding is waarvan beide leden, lucht en water, voortdurend in beweging zijn (wind).

Wie huishouden zegt, zegt ook relatie, en wij mensen weten dat dit geen simpele kwestie is ! Hetzelfde geldt van lucht en water. Hier hangt eigenlijk alles af van de warmte van de relatie (letterlijk).

Als de temperatuur hoog is, gaan lucht en water een zo harmonisch huwelijk aan dat dev atmosfeer doorzichtig wordt, het water als damp in de lucht wordt opgenomen en het huishouden als gesmeerd gaat. We kunnen de aanwezigheid van de waterdamp alleen meten met behulp van een vernuftig instrument waarin een zich samentrekkend haar een wijzer doet uitstralen: *een hygrometer*.

Koelt de verhouding water-lucht wat af, dan gaan beiden hun eigen weg, maar blijven ze om zo te zeggen onder het echtelijke dak wonen: het water wordt zichtbaar in de gedaante van een wolk die, als ze dicht bij de grond hangt, mist genoemd wordt. Koelt de verhouding nog verder af, dan komt er een scheiding van. De lucht ontdoet zich van het water dat, al naar gelang van de omstandigheden, in tal van vormen neerslaat als motregen, in regen- of sneeuwbuien, als hagelstenen, enz ...

Ons eerste besluit: om zijn vliegtuig de lucht in te krijgen moet de piloot dus terdege rekening houden met de grillen van de echtelieden water-lucht en met wind, zicht en neerslag !

Wind

Als de piloot tegen de wind in kan opstijgen, dan komt dat extra zetje altijd aardig van pas.

De luchtstroom om de vleugel tilt het vliegtuig immers op. Dus ook een luchtstroom die ontstaat ongeacht of het vliegtuig in beweging is, is weer een hulp bij het opstijgen, zodat het vliegtuig een minder lange aanloop hoeft te nemen om de snelheid te bereiken die het uit de greep van de zwaartekracht bevrijdt. Met andere woorden: hoe meer wind, hoe korter de startbaan mag zijn, of omgekeerd: hoe groter het

En d'autres mots, plus le vent est fort, moins de longueur de piste est nécessaire, ou mieux, pour une longueur de piste disponible, plus l'avion pourra décoller un poids important.

Tout ceci détermine, bien sûr, l'orientation des pistes. A Bruxelles, vous trouverez deux pistes orientées vers l'ouest, les vents dominants soufflant dans nos régions en provenance de l'ouest, ainsi qu'une piste orientée nord-sud, utilisée dans le sens nord lorsque souffle le vent très piquant du même nom, et dans le sens sud lors des tempêtes qui, de temps à autre, font plier nos arbres ou arracher nos antennes.

Le pilote de ligne ne peut disposer, cependant, de pistes dans toutes les directions, aussi doit-il tenir compte très souvent d'une composante de vent dit de travers. Ceci est moins plaisant, car par rapport au point d'appui des roues, l'avion est une gigantesque girouette. Observez un avion de côté et vous verrez que la surface latérale offerte au vent est bien plus importante à l'arrière qu'à l'avant des roues. En conséquence, lorsque le vent souffle de travers, le pilote sent que son avion a tendance à sortir de la piste pour aller se promener dans le gazon. Aussi, doit-il lutter pour éviter cette catastrophe, en donnant du pied opposé à la direction du vent, et en empêchant l'aile dans le vent de se lever en déplaçant, au moyen de la main, l'aileron approprié. Tout ceci disparaît bien sûr dès que les roues quittent le sol; aussi à ce moment, le pilote neutralise-t-il les commandes.

En résumé, le pilote devra choisir la piste et déterminer le poids au décollage en fonction de la composante du vent dans l'axe de la piste et devra compenser la composante traversière par un déplacement approprié des commandes de vol. Il existe une limite de vent de travers liée à l'efficacité des commandes de vol. En cas d'orage ou de tempête, cette limite peut causer un important retard au décollage lorsque l'aérodrome ne comporte qu'une seule direction de piste.

La visibilité

L'automobiliste, dont l'attention est éveillée par les conseils de Monsieur Sécurité, sait qu'il doit tenir compte de la visibilité pour rouler sans trop de problèmes. Aussi, en homme prudent, il adapte sa vitesse aux circonstances. Le problème est entièrement différent pour le pilote car pour lui, il n'est pas question d'adapter la vitesse, celle-ci, comme je l'ai expliqué dans le premier paragraphe, est directement liée au poids de l'avion, qu'il fasse jour ou nuit, que la visibilité soit bonne ou mauvaise. Quelle vitesse faut-il atteindre? On est loin des 120 km à l'heure de nos autoroutes, l'avion, en effet, décolle avec des vitesses doubles: 250 à 280 km/heure.

C'est vrai, heureusement, les pistes sont toujours rectilignes, mais le pilote doit faire face à un problème complètement ignoré de l'automobiliste: la panne de moteur.

Le poids, dat, bij een gegeven startbaanlengte, de lucht in kan.

Dit heeft uiteraard gevolgen voor de aanleg van startbanen. Op Brussel zijn twee banen in richting west aangelegd, omdat de wind in onze streken meestal uit het west waait. Er is ook een noord-zuidelijke baan, die in richting noord wordt gebruikt als de hevige noordenwind waait, en in zuidelijke richting bij stormwinden die nu en dan onze bomen ontwortelen en antennes doen afknappen.

De piloot heeft echter geen baan in elke mogelijke windrichting tot zijn beschikking, zodat hij heel dikwijls een zijwindcomponent moet incalculeren. Dit is minder aangenaam, want door de plaats van de wielen is het vliegtuig een reusachtige windhaan.

Bekijk een vliegtuig van de zijkant, en je ziet dat de kant waarop de wind vat heeft achter de wielen groter is dan ervoor. Bij zijwind voelt de piloot zijn vliegtuig dan ook naar de rand van de startbaan trekken. Hij moet zich dus inspannen om het in het rechte spoor te houden door met het voetenstuur in tegengestelde richting bij te sturen en te voorkomen dat de vleugel aan de windzijde wordt opgetild door met een handbeweging het desbetreffende rolroer bij te stellen.

Zodra de wielen van de grond af zijn is het leed natuurlijk geleden; op dat moment hoeft de piloot niet meer bij te sturen. Samengevat: de piloot moet de baan kiezen en het startgewicht bepalen volgens de windcomponent en de baanrichting en de zijwindcomponent opheffen door bij te sturen. Er is een zijwindgrens bepaald, waarboven bijsturen niet meer doenlijk wordt geacht. Bij onweer of storm kan dit veel vertraging bij de start veroorzaken als het vliegveld maar één baanrichting heeft.

Zicht

De automobilist, wiens aandacht door de raadgevingen van Via Secura is gescherpt, weet dat hij bij het rijden met het zicht rekening moet houden. Daarom past hij zijn snelheid aan de weersgesteldheid aan.

De piloot heeft andere moeilijkheden, want hij kan zijn snelheid niet minderen, die hangt immers af van het gewicht van het vliegtuig, of het zicht nu slecht of goed is, bij dag of bij nacht. Welke snelheid is nodig? Geen 120 km per uur zoals op de autoweg: het vliegtuig kmot los bij 250-280 km/u.

Gelukkig zijn de banen altijd recht: geen bochten dus, maar wel een probleem dat de automobilist niet kent: motorstoring. Volgens de voorschriften moet de piloot in staat zijn nog een motorstoring te ondervangen tot een snelheid die ca. 20 km onder de opstijgingssnel-

D'après la réglementation, le pilote doit être capable de faire face à la panne de moteur à une vitesse d'environ 20 km à l'heure inférieure à la vitesse de décollage (vitesse appelée V1) et doit pouvoir décélérer l'avion jusqu'à l'arrêt, sur la piste, bien sûr!

Si nous envisageons la panne subite, ceci se traduit par un déplacement latéral de l'avion car la poussée n'est plus symétrique, déplacement limité par une réaction du pilote sur le palonnier.

La panne reconnue, le pilote supprime la poussée du ou des autres moteurs, ce qui exige une annulation de la demande au palonnier, ceci pour empêcher un déplacement latéral du côté opposé.

Voyons, par exemple, la perte d'un moteur de l'aile droite: successivement l'avion va se déplacer vers la droite et ensuite vers la gauche, tandis que le pilote annule la poussée du ou des bons moteurs. Tout ceci se passe en 2 ou 3 secondes, et le pilote doit, en plus, actionner les freins, sortir les aérofreins et renverser la poussée du ou des bons moteurs, le tout, à quelques 250 km à l'heure.

En fait, c'est la qualité minimum requise de cette manoeuvre qui va déterminer la visibilité au-dessous de laquelle l'aviation devient de l'acrobatie sans filet!

Des études ont été faites et ont démontré que le pilote devrait avoir en permanence un segment visible correspondant à un déplacement durant 3 secondes.

Aux vitesses dont j'ai parlé plus haut, ceci représente 200 m, soit 6 à 7 lampes de bord de pistes.

Des essais ont été faits en simulateur de vol, avec une ligne centrale éclairée de lampes de 15 en 15 mètres. Nos pilotes ont démontré pouvoir réussir la manoeuvre en limitant le déplacement latéral par rapport à la ligne médiane à 10 m; alors que la piste est large de 45 m et ce, pour une visibilité de l'ordre de la centaine de mètres.

Actuellement, l'Administration de l'Aéronautique nous autorise à décoller par 150 m de visibilité en B-737 et 200 m en B-747, DC-10 et Airbus.

Les précipitations

Pour ce qui est de visibilité dans les précipitations, je vous renvoie au paragraphe précédent, mais celles-ci peuvent poser un handicap supplémentaire au décollage en contaminant la surface de la piste.

En effet, elles peuvent poser un sérieux problème à l'avion dans ses phases d'accélération et de décélération en cas de panne de moteur.

L'eau stagnante sur la piste, la neige ou la neige fondante à partir d'une certaine épaisseur peuvent s'opposer au roulement des roues d'une façon telle que la vitesse de décollage ne peut plus être atteinte. Aussi existe-t-il des limitations d'épaisseur au-delà desquelles un nettoyage des pistes s'impose.

En cas de décollage interrompu, dès que le pilote sollicite les freins sur les roues, ces dépôts sur la piste sont aussi catastrophiques pour l'arrêt de l'avion. Il existe même un cas limite appelé "aquaplaning", où

l'eau est soulevée par la vitesse de l'avion et la vitesse de l'air (de zgn. V1-snelheid) et het toestel kunnen afremmen tot het stopt-uiteeraard op de startbaan!

Een plotseling uitvallende motor veroorzaakt een zijdelingse afwijking, doordat de stuwkracht aan één kant groter is dan aan de andere. De piloot vangt deze op door middel van het voetenstuur.

Wanneer hij een motorstoring vaststelt, snijdt de piloot de stuwkracht van de andere motor of motoren af, waarbij ook de bijsturing opheft, die nu een afwijking naar de andere kant zou veroorzaken.

Neem nu bijvoorbeeld een rechtermotor die uitvalt: het vliegtuig verplaatst zich eerst naar rechts en dan naar links, terwijl de piloot de stuwkracht van de werkende motor(en) afsnijdt. Dit gebeurt allemaal in 2 of 3 seconden en de piloot moet ook nog remmen, de remkleppen uitlaten en de stuwkracht van de werkende motoren omkeren, dit alles bij 250 km per uur.

De vereiste minimumbetrouwbaarheid van dit manoeuvre bepaalt de grens van het zicht beneden welke vliegen acrobatie zonder net wordt!

Uit studies is gebleken dat de piloot op elke ogenblik een zicht moet hebben over een afstand gelijk aan die welke het vliegtuig in drie seconden aflegt. Bij de genoemde snelheid is dat 200 m, of 6-7 baanlichten.

Er zijn proeven genomen in de vluchtnabootser, met een middenstreep die om de 15 m met een lamp was gemarkeerd. Onze piloten hebben bewezen dat ze het manoeuvre konden uitvoeren terwijl ze de zijdelingse afwijking ten opzichte van de middenstreep tot 10 m konden beperken, op een baan die 45 m breed is en bij een zicht van ongeveer honderd meter.

Momenteel laat het Bestuur der Luchtvaart ons opstijgen bij 150 m zicht voor B-737 en 200 m bij de B-747, DC-10 en Airbus.

Neerslag

Het zicht bij neerslag is onder de vorige titel besproken. Neerslag veroorzaakt echter extra moeilijkheden bij het opstijgen doordat hij de toestand van het baanoppervlak verandert.

Zo kunnen er ernstig problemen door ontstaan tijdens de versnelling of het remmen bij motorstoringen.

Water dat op de baan blijft staan, sneeuw of smeltende sneeuw kunnen, wanneer de laag een bepaalde dikte heeft, de wielen afremmen zodat de snelheid waarbij het vliegtuig los moet komen niet kan worden bereikt.

Wanneer de laag neerslag dus een bepaalde dikte overschrijdt, moeten de banen geveegd worden.

Bij een onderbroken start heeft neerslag op de baan ook een zeer nadelige uitwerking wanneer de piloot de wielremmen aanzet. In het grensgeval van de zogenoemde "Aquaplaning" kan het water niet snel genoeg uit de bandgroeven weg en ontstaat er tussen

l'eau ne pouvant s'échapper suffisamment vite par les rainures des pneus, entre ceux-ci et le sol se crée un film d'eau suffisant pour porter le poids de l'avion en supprimant toute adhérence et empêchant tout freinage. Dans ce cas, le renversement de la poussée est la seule sortie de secours

Le pilote et la glace

Quelques notions de météorologie

Nous savons que les masses d'air en provenance des océans se sont chargées d'humidité grâce à l'énergie solaire. Dans un premier temps, cet air gorgé d'eau forme un mélange gazeux parfaitement homogène et translucide. Mais que survienne un refroidissement, l'air et l'eau se séparent et la vapeur d'eau devient apparente: nous observons la formation des nuages.

Pour peu que le refroidissement s'amplifie, les nuages se saturent de plus en plus, s'assombrissent, la vapeur d'eau se condense et enfin se déverse, forçant tout un chacun à sortir le parapluie et à porter l'imperméable. Le phénomène se complique lorsque les masses d'air se refroidissent au-dessous de 0°C; dans ce cas, les condensations gèlent, se cristallisent et se précipitent sous forme de neige.

Lorsque les masses d'air en altitude sont au-dessus de 0°C, tandis que les couches inférieures sont au-dessous du 0°, il arrive que la pluie reste liquide en état de surfusion et gèle au premier contact. Ce phénomène est appelé *pluie givrante* et est cause de verglas.

La glace avant le décollage

Il est très dangereux de décoller un avion couvert de neige ou de glace. Outre l'augmentation du poids, la forme du profil de l'aile est modifiée et les caractéristiques de décrochage perturbées. En fait, au décollage, l'avion doit être parfaitement propre, débarrassé des dépôts de neige ou de glace. Aussi, l'avion est nettoyé avec un liquide chauffé, dont la composition garantit pendant un certain temps au sol l'absence de contamination.

Les surfaces lisses parallèles à l'écoulement de l'air ne posent guère de problèmes et restent parfaitement banden en baandek een dragend laagje dat de bandhechting opheft en remmen onmogelijk maakt. In zo'n geval zit er maar één ding op: de stuwkracht omkeren.

Piloten lusten geen ijs !

Iets over weerkunde

De luchtmassa's die boven de oceaan zijn getrokken hebben daar onder invloed van de zonnearmte vocht opgenomen

Eerst vormt deze van vocht verzadigde lucht een vokomen homogene, doorschijnende gasmassa. Maar wanneer deze afkoelt, scheiden lucht en water zich en wordt de warmtedamp zichtbaar: er vormen zich wolken. Koelt deze massa ook maar een beetje meer af, dan raken de wolken meer en meer verzadigd, worden ze donkerder en condenseert de waterdamp. Ten slotte slaat hij neer, zodat beneden prompt de paraplu's openbloein en regenjassen aangeschoten worden.

Het wordt een echte heksenkeuken als de luchtmassa's tot onder de 0°C afkoelen. Het condensaat bevriest dan; kristalliseert en slaat neer in de vorm van sneeuw.

Als de hogere luchtmassa's een hogere temperatuur hebben dan 0°C en de lagere een temperatuur hebben van beneden de 0°C, dan komt het voor dat de onderkoelde regen vloeibaar blijft en bevriest zodra hij de grond raakt. Men spreekt dan van aanvriezende regen, de oorzaak van ijzelvorming.

Vóór de start

Starten met een vliegtuig dat onder ijs of sneeuw zit is zeer gevaarlijk. Niet alleen is het vliegtuig zwaarder maar bovendien wordt het vleugelprofiel door de sneeuw of ijsvracht gewijzigd zodat de omstandigheden waaronder het toestel van de grond loskomt, veranderen. Bij de start moet het vliegtuig helemaal schoon zijn, vrij van sneeuw- en ijsafzettingen. Het toestel wordt met een warme vloeistof schoongesproeid. De samenstelling van de vloeistof houdt het toestel gedurende enige tijd vrij van ijsafzettingen terwijl het op de grond staat.

La glace en vol

Les surfaces lisses parallèles à l'écoulement de l'air ne posent guère de problèmes et restent parfaitement propres même dans les pires précipitations. Mais aux endroits où l'air doit brusquement changer de direction, l'eau surfondue est centrifugée, quitte l'air et se fixe. C'est le cas pour le pare-brise faisant perdre aux pilotes la vision vers l'extérieur, pour le bord d'attaque de l'aile détériorant les caractéristiques aérodynamiques et pour l'entrée des moteurs réduisant le passage de l'air.

Comment s'en débarrasser ?

Les solutions sont multiples et variées. Les plus anciens d'entre nous se souviennent du bon vieux DC3 où le nettoyage du pare-brise et des hélices se faisait par projection d'alcool. Le givrage des pales d'hélices était particulièrement spectaculaire: sous l'effet du déséquilibre de la masse en rotation, tout l'avion se mettait à vibrer avertissant le pilote du phénomène, et l'application de l'alcool était suivie d'une mitraille de glaçons contre le fuselage de l'avion.

Le bord d'attaque de l'aile était couvert d'une galoche en caoutchouc qui, en se gonflant, faisait craquer la glace pour être emportée par le courant d'air.

La technique a, bien sûr, évolué, et nous n'en sommes plus à des moyens aussi rudimentaires.

Le pare-brise est équipé actuellement d'un élément chauffant parfaitement transparent, les hélices réchauffées par résistance électrique, tandis que les bords d'attaque des ailes et les entrées moteurs sont parcourus intérieurement par l'air chaud.

Si pour les bords d'attaque des ailes, le pilote peut réagir lorsque la glace s'est accumulée, il ne peut en être de même pour l'entrée des moteurs où le décollement de blocs d'une certaine importance peut causer de sérieux dégâts aux ailettes du compresseur. Aussi les pilotes sont-ils entraînés à anticiper sur les événements de telle sorte que l'entrée-moteur soit préchauffée avant la rencontre de l'élément hostile.

Où cela devient franchement dangereux

La nuée d'orage n'inspire guère de confiance aux pilotes. Elle est composée d'une colonne d'air centrale gorgée d'humidité pouvant s'élever jusqu'à plus de dix kilomètres de hauteur et redescendre vers l'extérieur. L'orage est siège de turbulence, de décharge électrique importante et véhicule des grêlons pouvant atteindre des grosseurs impressionnantes.

In de lucht

De gladde oppervlakken die parallel lopen met de luchtstroom leveren geen problemen op en blijven bij de dichtste neerslag volkomen schoon. Maar op de plaatsen waar de lucht onder een steile hoek wordt afgebogen wordt het onderkoelde water door de middelpuntvliedende kracht aan de lucht onttrokken en slaat het neer. Dat gebeurt bijvoorbeeld op de ruiten van de stuurhut, zodat de piloten geen zicht naar buiten meer hebben, op de vleugelvoorrand, waardoor de aërodynamische karakteristieken ongunstig beïnvloed worden, en op de luchtinlaat, waardoor de luchttoever naar de motoren vermindert.

Bestrijding

Er zijn vele oplossingen. De ouwe rotten onder ons zullen zich die goeie ouwe DC-3 herinneren, waarvan de voorruit en de schroeven door middel van alkoholsproeijs vrij van afzettingen werden gehouden. Ijzelaafzettingen op de schroefbladen hadden bepaald spectaculaire gevolgen: door de evenwichtsverstoring van de roterende massa begon het hele vliegtuig te trillen, zodat de piloot wist dat hij de sproeijs moest aanzetten. Dit had een salvo can ijsbrokken tegen de romp tot gevolg. De voorrand van de vleugel was bedekt met een rubberen bekleding die werd opgeblazen, waardoor de ijslaag barstte. Het ijs werd dan door de langstrijkende luchtstroom weggeveegd. De techniek is sindsdien wel wat vooruitgegaan, en het gaat er nu niet meer zo primitief toe. De voorruiten zijn nu voorzien van een volkomen doorzichtig verwarmingselement, de schroeven worden door elektrische weerstanden verwaarmd en de vleugelvoorrand en luchtinlaten worden van binnenuit met warme lucht ijsvrij gehouden. Terwijl de piloot ijsafzettingen op de vleugelrand kan verwijderen nadat ze zich hebben gevormd, kan dit niet bij de luchtinlaten, waar loskomende stukken ijs van enige grootte ernstige schade aan de compressorschroeven kunnen veroorzaken. Daarom worden piloten getraind in het voorzien en voorkomen van ijsafzettingen op de luchtinlaten. Deze worden dan voorverwaarmd voordat afzettingen zich kunnen vormen.

Wanneer het niet leuk meer is

Een onweerswolk wordt door piloten met een argwanend oog bekeken. Ze bestaat uit een centrale kolom van met vochtigheid verzadigde lucht die meer dan tien kilometer hoog kan gaan en aan de buitenrand weer daalt. Het onweer is een kern van turbulentie en zware elektrische ontladingen en voert

Devant un tel déferlement naturel pouvant créer des dégâts importants à la structure de l'avion, il n'est qu'une seule tactique, c'est de l'éviter.

C'est bien là le but du radar dont est pourvu l'avion. Ce radar permet de détecter sur l'écran les noyaux orageux à une distance suffisante pour entamer des manoeuvres d'évitement.

La glace à l'atterrissage

Par rapport à l'automobiliste, l'aviateur dispose de deux avantages: contrairement à la route, une piste est toujours bien droite, orientée dans la direction de la force d'inertie.

Ensuite, si l'adhérence des roues au sol est faible, le pilote peut inverser le flux des moteurs et disposer de la sorte d'une force de ralentissement qui ne dépend pas des freins.

Mais où l'avion est désavantagé, c'est par vent de travers. Nous savons que l'avion, comme une girouette veut mettre le nez dans le vent et de la sorte sortir de la piste. La seule force qui l'en empêche est l'adhérence des roues, aussi vous comprendrez que sur piste verglacée, la limitation de vent traversier est sérieusement réduite.

En conclusion

Comme vous avez pu le constater à la lecture de cet article, les phénomènes météo liés à des températures au-dessous du 0°C posent de sérieux problèmes au pilote, mais heureusement tout problème trouve toujours la réponse appropriée.

Il reste au pilote à être très attentif, à ne pas se laisser méchamment surprendre, en d'autres mots, dans le jargon du métier, à être *ice minded*.

... à suivre

Jacques Genot

hagelkorrels mee die een flinke grootte kunnen bereiken. Zulke natuurkrachten, die aanzienlijke schade kunnen toebrengen aan het vliegtuig, gaat men liever uit de weg. Daar dient de radar voor waarmee het vliegtuig uitgerust is. Op het radarscherm verschijnen de onweerskernen lang genoeg vooraf opdat de piloot ze kan ontwijken.

Bij de landing

In vergelijking met de automobilist heeft de piloot twee voordelen: in tegenstelling tot een autoweg is een landingsbaan altijd recht of, anders uitgedrukt, met de inertiële kracht mee gericht. Als het loopvlak van de wielen weinig houvast heeft op de baan, kan de piloot de stuwkracht omkeren en zo het vliegtuig toch zonder de wielremmen vertragen. Bij zijwind is het vliegtuig dan weer in het nadeel: het vliegtuig wil zich als een weerhaan met de neus in de wind keren en dreigt daardoor van de baan af te komen. Alleen de wrijving van de wielen op de baan belet dit. Maar op een gladde baan is die kracht, die de drift veroorzaakt door de zijwind tegenwerkt, natuurlijk aanzienlijk geringer.

Besluit

De weersgesteldheid bij temperaturen beneden het vriespunt leveren voor een verkeersvlieger dus serieuze problemen op, maar gelukkig zijn daar telkens wel geschikte oplossingen voor.

De piloot moet zeer aandachtig zijn en zich niet door het ijs laten verrassen of, in het vakjargon: hij moet *ice-minded* zijn.

... wordt vervolgd

Jacques Genot



Nos prochaines réunions

10 décembre 1997
14 janvier 1998
11 février 1998

à 12h00

Maison des Ailes
rue Montoyer 1
1000 Bruxelles

Onze volgende vergaderingen

10 december 1997
14 januari 1998
11 februari 1998

om 12u00

Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 Brussel

TROIS ANS ET DEMI AVEC LE ROI BAUDOUIIN

> Alex Binon, colonel-aviateur Hre

C'est le 16 avril 1959 que j'ai effectué mon premier vol avec le Roi Baudouin à l'occasion de la visite du Roi à la base de Kleine Brogel.

C'est le Dakota K-16 OT-CWG aménagé en version VVIP qui avait été utilisé pour cette mission. Cet appareil se trouve aujourd'hui au Musée de l'Air.

Peu de temps après le décollage, le Roi est venu dans le poste de pilotage et je lui ai proposé de prendre place dans le siège du copilote. Très vite, je fus frappé par l'intérêt que le roi portait à l'aviation, et plus particulièrement au pilotage et à la navigation. Toutes les questions qu'il posait étaient pertinentes et je lui ai proposé de prendre les commandes.

Le retour vers Melsbroek se passa dans les mêmes conditions et le Roi tint à remercier tout l'équipage et à me faire part du plaisir qu'il avait pris à effectuer ce vol.

A compter de ce premier voyage, beaucoup d'autres furent effectués avec le K-16: Ramstein, Florennes, Hyères, Leuchars, Aberdeen, Cologne, Châteauroux, Luxembourg, San Sebastian, Gutersloh, Saint Jacques de Compostelle ... A plusieurs reprises, le Roi était accompagné du Roi Léopold, de la Princesse Liliane, du Prince Alexandre, du Grand Duc Jean de Luxembourg, de la Princesse Joséphine Charlotte.

A chaque vol, le Roi manifestait toujours le même intérêt pour le vol et l'équipage était toujours chaleureusement remercié.

Le 16 décembre 1959 marque le départ du long périple du Roi et du Ministre de Schrijver à travers toutes les provinces de notre ancienne colonie, périple qui dura jusqu'au 2 janvier. L'itinéraire passait successivement par Tripoli, Fort Lamy, Stanleyville, Usumbura, Elisabethville, Kamina, Luluabourg, Léopoldville, Coquilhatville et retour à Bruxelles par Tripoli. Le KY-2 OT-CDB, DC6 spécialement aménagé, avait été affecté à ce voyage.

C'est au cours de cette mission que les grandes qualités humaines du Roi me sont apparues dans toute leur ampleur. Vivre quasi quotidiennement les moments de détente entre les manifestations officielles dans la carlingue ou le cockpit avait considérablement renforcé les relations entre le Roi et les membres de l'équipage qui, à la veille de Noël, ont tenu à orner le salon royal d'un sapin pour l'étape Usumbura-Elisabethville. Ils en furent remerciés.

Pour l'indépendance de notre colonie, c'est un nouveau départ pour Léopoldville le 28 juin 1960.

DRIE EN EEN HALF JAAR MET KONING BOUDEWIJN

> Alex Binon, ere-kolonel-vlieger

Het is op 16 april 1959 dat ik mijn eerste vlucht met Koning Boudewijn maakte naar aanleiding van het koninklijke bezoek aan de basis Kleine-Brogel.

Voor deze opdracht werd gevlogen met Dakota K-16 OT-CWG, in VVIP-versie aangepast. Dit toestel bevindt zich vandaag in het Luchtvaartmuseum.

Kort na de opstijging kwam de koning in de pilotagepost en ik stelde hem voor, plaats te nemen in de zetel van de copiloot. Ik was heel vlug onder de indruk van de belangstelling die de Vorst aan de dag legde voor de luchtvaart en meer bepaald voor pilotage en navigatie. Alle vragen die Hij stelde waren pertinent en ik heb hem dan voorgesteld, de besturing over te nemen. De terugkeer naar Melsbroek verliep in dezelfde omstandigheden en de Koning stelde er prijs op, de ganse bemanning te bedanken en mij in het bijzonder te vertellen welke vreugde hij had gevoeld bij het uitvoeren van deze vlucht.

Na deze eerste reis volgden er nog heel wat andere met de K-16: Ramstein, Florennes, Hyères, Leuchars, Aberdeen, Keulen, Châteauroux, Luxemburg, San Sebastian, Gütersloh, St. Jacob van Compostella ... Verscheidene malen was de Koning vergezeld van Koning Leopold, Prinses Liliane, Prins Alexander, Groot-Hertog Jan van Luxemburg, Prinses Josefiën-Charlotte. Bij elke vlucht betuigde de Koning steeds opnieuw zijn grote belangstelling voor de vlucht en de bemanning werd altijd hartelijk bedankt.

16 december 1959 betekent het vertrek van de lange reis van de Koning en Minister de Schrijver doorheen alle provincies van onze vroegere kolonie, een rondrit die tot 2 januari duurde. De reisweg liep achtereenvolgens door Tripoli, Fort Lamy, Stanleystad, Usumbura, Elisabethstad, Kamina, Luluabourg, Leopoldstad, Coquilhatstad en terug naar Brussel via Tripoli. Deze reis werd gemaakt met de KY-2 OT-CDB, een DC6 die speciaal hiervoor werd aangepast. Het is in de loop van deze opdracht dat de grote menselijke kwaliteiten van de koning mij in al hun omvang duidelijk werden. Omzeggens dagelijks deze ontspanningsogenblikken beleven -tussen de officiële plechtigheden- in de cabine of in de cockpit: het had de betrekkingen tussen de Koning en de bemanningsleden aangehaald en deze laatsten hadden op de vooravond van Kerstmis het koninklijke salon willen versieren met een kerstboom, voor de etappe Usumbura-Elisabethstad. Ze werden ervoor bedankt. Voor de onafhankelijkheid van onze kolonie wordt opnieuw naar Leopoldstad gevlogen en wel op 28 juni

pénibles qui ont précipité le retour vers la Belgique après le discours discourtois de Monsieur Lumumba.

Le 4 octobre 1960, entre deux vols avec le Roi et la Reine de Thaïlande à l'occasion de leur visite officielle en Belgique, j'ai l'honneur de conduire de Madrid à Bruxelles, Dona Fabiola qui deviendra la Reine des Belges. Le 15 décembre, dans un luxe de précautions, le DC-6 royal quitte dans la nuit, Bruxelles pour Séville emportant le jeune couple royal pour son voyage de noces.

En 1961, de nombreux voyages furent effectués avec le couple royal en DC-6: Séville les 4 et 17 mars, Cologne-Wahn et Luxembourg le 29 avril, Paris-Villacoublay les 27 et 28 mai à l'occasion de la visite officielle de nos souverains en France, Wildenrath et Laarbruch le 21 juin. Le K-16 ne restait pas inactif: San Sebastian le 26 juillet et le 11 septembre, Saint Jacques de Compostelle le 11 août, Madrid le 28 décembre.

Le Roi désirait vivement acquérir un avion personnel. Le choix final devait se faire entre deux bimoteurs: le Beechcraft King Air et l'Aero Commander. C'est ce dernier qui fut choisi en raison de ses remarquables qualités de vol, notamment sur un moteur. L'appareil, immatriculé OT-CWB, fut livré le 18 septembre 1951 et confié au 15 Wing pour son entretien.

Après quelques heures de vol avec Bill Wallace, Chief Test Pilot d'Aero Commander, pour avoir l'avion bien en mains, j'ai commencé la double commande avec le Roi. Presque journellement, nous effectuions des petites navigations et lorsque l'occasion se présentait, des déplacements à Luxembourg, Genève ou San Sebastian. Souvent, nous allions atterrir à Genk, car le Roi souhaitait suivre de près l'évolution de la construction de sa villa campinoise d'Opgrimbie.

Je relève dans mon log book, pour les mois de juin et juillet, 21 heures de vol en Aero Commander, le Roi occupant, la plupart du temps, le siège de gauche.

Arrivé à ce stade, le Roi désirait savoir à quel niveau d'entraînement il était arrivé. Je me souviens lui avoir répondu qu'il pouvait franchement être lâché en solo pour ensuite effectuer quelques heures seul pour se perfectionner avant de commencer l'entraînement au vol sans visibilité. Le Roi devait savoir que jamais il ne pourrait voler seul car il m'a répondu: "dommage"!

L'aérodrome de Genk était un peu juste pour que le Roi puisse effectuer l'atterrissage et, par prudence, je reprenais les commandes dans la phase finale. Le Roi qui connaissait l'existence de la piste de Zutendael, plus proche d'Opgrimbie, me demanda un jour s'il était possible d'utiliser cette piste à la fois pour son entraînement et pour ses visites en Campine. Avec la complicité du Chef de Corps de Kleine Brogel, je mis

1960. Het koninklijke vliegtuig transporteert de volledige Belgische delegatie en men zal zich nog wel herinneren, hoe pijnlijk de omstandigheden waren, die de terugkeer naar België overhaast hebben na de onhoffelijke toespraak van Lumumba.

Op 4 oktober 1960 heb ik tussen twee vluchten met de Koning en de Koningin van Thailand naar aanleiding van hun officieel bezoek aan België, de eer, Dona Fabiola van Madrid naar Brussel te begeleiden, waar zij de Koningin van de Belgen zou worden. Op 15 december verlaat de koninklijke DC6 met een luxe van voorzorgen Brussel in de nacht, op weg naar Sevilla, met het jonge vorstenpaar dat er zijn huwelijksreis ging maken.

In 1961 werden talrijke reizen met het vorstenpaar gemaakt in de DC6: Sevilla tussen 4 en 17 maart, Keulen-Wahn en Luxemburg op 29 april, Parijs-Villacoublay op 27 en 28 mei naar aanleiding van het officiële bezoek van onze vorsten in Frankrijk, Wildenrath en Laarbruch op 21 juni. Ook de K-16 bleef niet inactief: San Sebastian op 26 juli en 11 september, St. Jacob van Compostella op 11 augustus, Madrid op 28 december..

Het was de vurige wens van de Koning, een persoonlijk vliegtuig te bezitten. De uiteindelijke keuze ging tussen twee tweemotorige toestellen: de Beechcraft King Air en de Aero Commander. Dit laatste werd tenslotte gekozen omwille van zijn uitzonderlijke vluchtkwaliteiten, o.a. op één motor. Het toestel kreeg als immatriculatie OT-CWB, het werd geleverd op 18 september 1951 en voor onderhoud toevertrouwd aan de 15de Wing.

Na enkele uren vlucht met Bill Wallace, chef-testpiloot van Aero Commander, om het toestel goed in handen te krijgen, begon ik met de dubbelvluchten met de koning. Bijna dagelijks voerden wij kleine navigaties uit en wanneer de gelegenheid zich voordeed, ook verplaatsingen naar Luxemburg, Genève of San Sebastian. Wij gingen dikwijls in Genk landen, want de Koning wenste van dichtbij de vooruitgang volgen van de bouw van zijn Kempische villa in Opgrimbie. Ik lees in mijn logboek dat de 21 uren vlucht in Aero Commander in de maanden juni en juli, meestal afgelegd werden met de Koning op de linkerzetel.

In deze fase wenste de Koning te weten op welke trainingsniveau hij nu gekomen was. Ik herinner mij hem te hebben geantwoord, dat hij zonder probleem solo kon gaan vliegen, om nadien enkele uren alleen te vliegen en zich zo te perfectioneren, alvorens de training blindvliegen aan te vangen. De Koning moest weten dat hij nooit alleen zou mogen vliegen want hij heeft mij geantwoord: "Wat jammer".

Het vliegveld van Genk was een beetje kort om de Koning de landing te laten uitvoeren en uit voorzichtigheid nam ik dan in de eindfase de besturing over. De Koning kende het bestaan van de piste van Zutendaal, dicht bij Opgrimbie en op zekere dag vroeg hij mij of het mogelijk zou zijn, deze piste zowel voor zijn training als voor zijn bezoeken in de Kempen te gebruiken. Met de medeplichtigheid van de Corpsoverste van Kleine Brogel heb ik dan een proce-

alors au point une procédure permettant de disposer d'une jeep de contrôle, avec un contrôleur et deux MP qui, sur ma demande, inspectaient la piste et assuraient la sécurité de l'atterrissage à Zutendael. Le Roi pouvait alors effectuer l'entièreté du vol, du décollage à l'atterrissage.

Le 26 juin 1961, après un vol à Ostende, le Roi m'annonça que je serais encore mis à contribution le lendemain car le Roi devait se rendre à Chièvres en visite officielle et souhaitait utiliser son avion. Alors que j'adoptais volontairement une attitude de grande réserve dans mes conversations avec le Roi, je ne pus m'empêcher de trouver l'idée magnifique et qu'il fallait qu'à cette occasion montrer aux aviateurs que c'était bien le Roi qui pilotait l'Aero Commander. J'ajoutai que ce serait encore plus merveilleux si le Roi pouvait revêtir l'uniforme bleu. La réponse témoigna d'une grande considération pour nous pilotes: le Roi jugeait la chose prématurée car il tenait à respecter les traditions de la Force Aérienne. Le Roi a effectué ce vol sur Chièvres à gauche et entièrement seul, je n'étais que le "safety pilot"...

C'est en effectuant un vol à Celle en R.F.A., le 29 septembre 1962 que j'ai annoncé au Roi que je quittais le 15 Wing en octobre pour occuper une nouvelle fonction au Q.G. 2 ATAF à Moenchen Gladbach. Le Roi m'a remercié pour tout ce qui avait été fait pour lui par le 15 Wing et m'a souhaité bonne chance. Au cours du mois de novembre, grande fut ma surprise d'être invité pour une audience privée au Château de Laeken. Pendant une trentaine de minutes, le Roi s'est informé de mes nouvelles fonctions avec grand intérêt ainsi que de ma famille. Il m'a rappelé le livre d'Alfred de Vigny "Grandeurs et servitudes militaires" car mon regret d'avoir dû quitter le 15 Wing ne lui avait pas échappé. Comme ce jour-là il neigeait beaucoup, nous nous sommes longuement entretenus du vol par mauvais temps. Le Roi m'a également demandé à cette occasion qui je lui conseillais pour assurer ma succession. Je répondis que le capitaine Raymond Baccaert qu'il connaissait bien pour avoir été régulièrement mon second sur les vols royaux en DC-6, convenait très bien pour poursuivre dans les mêmes conditions le service du Roi. Je reçus un magnifique cadeau et l'autorisation de voler en Aero Commander à ma convenance. Mon émotion était telle à l'issue de cette audience qu'en quittant le palais, j'ai descendu les marches du perron ... en voiture. Après avoir quitté le 15 Wing, j'ai effectué trois courts vols dans cet avion, le dernier, le 9 avril 1964.

dure uitgestippeld om te kunnen beschikken over een controlejeep, met een controleur en twee MP's, die op mijn verzoek de piste inspecteerden en zorgden voor de landingsveiligheid in Zutendaal. Op die manier kon de Koning de ganse vlucht uitvoeren, van opstijging tot landing.

Op 26 juni 1961 kondigde de Koning mij na een vlucht naar Oostende aan, dat 's anderendaags opnieuw op mijn diensten beroep zou worden gedaan, want de koning moest zich naar Chièvres begeven, op officieel bezoek en hij wenste zijn eigen vliegtuig te gebruiken. Ik legde vrijwillig veel gereserveerdheid aan de dag in mijn gespreken met de Koning maar ik kon me toch niet beletten, dit een prachtige idee te vinden en dat bij deze gelegenheid aan de vliegeniers getoond werd, dat het wel degelijk de Koning was, die de Aero Commander bestuurde. Ik voegde er nog aan toe, dat het nog prachtiger zou zijn, indien de koning het blauwe uniform kon aantrekken. Het antwoord getuigde van een grote waardering voor ons, piloten: de Koning vond dat het nog voorbarig was, want hij we,ste de tradities van de Luchtmacht te respecteren. De Koning heeft deze vlucht naar Chièvres op de linkerstoel en helemaal alleen uitgevoerd, ik was alleen maar de "safety pilot"

Gedurende een vlucht naar Celles in de DBR op 29 september 1962 heb ik aan de Koning aangekondigd, dat ik de 15de Wing ging verlaten om een nieuwe functie te bekleden in het hoofdkwartier 2ATAF in Moenchen Gladbach. De Koning heeft mij bedankt voor al wat voor hem gedaan werd door de 15de Wing en heeft mij geluk toegewenst. In de loop van de maand november kreeg ik tot mijn grote verrassing een uitnodiging voor een privé audientie op het kasteel van Laeken. Gedurende zowat dertig minuten vroeg de Koning mij uit over mijn nieuwe functies en met evenveel belangstelling over mijn gezin. Hij herinnerde mij aan het boek van Alfred de Vigny "Grandeurs et servitudes militaires" (Militair aanzien en dwang) want het was hem niet ontgaan met welk spijt ik de 15de Wing had moeten verlaten. Het sneeuwde flink op die dag en wij hebben lang gesproken over vliegen in slechte weeromstandigheden. Bij deze gelegenheid heeft de Koning mij ook gevraagd wie ik hem kon aanbevelen als mijn opvolger. Ik antwoordde dat kapitein Raymond Baccaert - geen onbekende voor hem, want hij trad regelmatig op als assistent op de koninklijke vluchten met DC6 - heel goed geschikt was om in dezelve omstandigheden de dienst van de koning voort te zetten. Ik kreeg een prachtig geschenk en de toelating naar goeddunken met de Aero Commander te vliegen. Na deze audiëntie was ik zo ontroerd, dat ik bij het verlaten van het paleis de trappen van het perron ... met de wagen ben afgereden. Na mijn afscheid van de 15de Wing heb ik nog drie korte vluchten gemaakt met dit toestel, de laatste op 9 april 1964.

A la fin du mois d'avril, alors que j'avais pris la décision de quitter la Force Aérienne et que j'effectuais mon vol d'adieu au 15 Wing, je fus informé par un officier d'ordonnance que je devais me trouver à Beauvechain le lendemain avec comme simple consigne de me rendre à la tribune officielle et de suivre les invités. A Beauvechain, j'appris bien vite que le Roi serait présent à la cérémonie et lorsque je vis le Roi arriver aux commandes de son Aero Commander en uniforme de la Force Aérienne, j'ai immédiatement réalisé que ma suggestion de 1961 se réalisait enfin.

Le Roi reçut ses ailes du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le lieutenant-général Ceuppens.

A la réception qui a suivi au mess des officiers et où les personnalités ont été présentées au Roi, j'ai été refoulé par le chef du protocole du fait que je n'avais pas d'invitation spéciale. Après avoir salué les personnalités, le Roi est venu vers moi au milieu des officiers parmi lesquels je me trouvais et me remercia à nouveau pour tout ce que j'avais fait. Apprenant que je quittais la Force Aérienne, le Roi eut la gentillesse de me dire qu'il comprenait très bien ma décision et formula des souhaits sincères pour la poursuite de mes activités aéronautiques.

J'ai appris par la suite que j'avais été totalement oublié par les organisateurs de la cérémonie et que c'est le Roi lui-même qui s'est étonné de ne pas voir le nom de son "moniteur" parmi les personnalités présentées lorsque le détail de la cérémonie lui a été communiqué. Il a prié son officier d'ordonnance de faire immédiatement le nécessaire pour que je sois présent ...

Au total, j'ai effectué 131 missions avec le Roi et la Reine, totalisant 276 heures de vol.

Pendant les trois années et demi où j'ai été au service de nos souverains et où j'ai eu la chance de partager certains moments de grande intensité humaine, j'ai pu me rendre compte de leurs immenses qualités de coeur, d'intelligence et de sens social. Je n'ai nullement été surpris par l'élan de ferveur manifesté par une très grande majorité de nos compatriotes lors du décès du Roi Baudouin. Ce que j'ai ressenti au contact de nos Souverains, beaucoup d'autres l'ont ressenti comme moi.

En guise de conclusion et pour témoigner de ces immenses qualités, je voudrais évoquer la visite du Roi au 15 Wing lors de la collision en vol survenue à deux C119 à Chièvres le 12 décembre 1960. Ce malheureux accident n'était pas imputable aux équipages. Les cercueils des 13 victimes étaient alignés dans le hangar Herpain. J'étais à côté du Roi qui, par des paroles d'une grande simplicité et des regards d'un poignante intensité humaine, réconfortait les mères, les pères, les épouses et les fiancées des membres des deux équipages. Personne n'a été oublié. Le Roi est resté plus de deux heures dans le froid de l'énorme hangar. Un tel hommage rendu aux aviateurs du 15 Wing ne peut être passé sous silence.

Op het einde van de maand april, toen ik beslist had, de Luchtmacht te verlaten en ik mijn afscheidsvlucht van de 15de Wing uitvoerde, werd ik door een ordonnantie-officier ervan op de hoogte gebracht, dat ik mij 's anderendaags naar Beauvechain moest begeven, ik moest me aanbieden op de officiële tribune en de genodigden volgen. In Beauvechain vernam ik al gauw dat de koning de ceremonie zou bijwonen. Toen ik de Koning zag aankomen aan het stuur van zijn Aero Commander, in uniform van de Luchtmacht, besepte ik onmiddellijk dat mijn suggestie van 1961 eindelijk realiteit was geworden.

De Koning kreeg zijn vleugels van de Stafchef van de luchtmacht, luitenant-generaal vlieger Ceuppens.

Op de receptie, nadien in de officierenmess, waar de personaliteiten aan de koning voorgesteld werden, werd ik door de chef van de protocoldienst tegenhouden, want ik had geen speciale uitnodiging. Nadat hij de personaliteiten begroet had, richtte de Koning zijn stappen naar mij, in het midden van een groep officieren en hij dankte mij opnieuw voor al wat ik gedaan had. Bij het horen van mijn afscheid van de Luchtmacht, was de Koning zo vriendelijk; mij te zeggen dat hij mijn beslissing goed kon begrijpen en hij formuleerde de oprechte wens, dat ik mijn luchtvaartactiviteiten zou kunnen voortzetten. Ik heb nadien vernomen dat de organisatoren van de plechtigheid mij volledig vergeten hadden en dat het de Koning zelfs was, die zich verwonderde, de naam van zijn "moniteur" niet te vinden bij de personaliteiten., toen de details van de plechtigheid hem medegedeeld werden. Hij verzocht zijn ordonnantie-officier, onmiddellijk het nodige te doen, opdat ik aanwezig zou zijn...

In het geheel heb ik 131 opdrachten gevlogen met de Koning en de Koningin, gedurende 276 uren vlucht.

Gedurende de drie en een half jaar in dienst van de vorsten heb ik het geluk gehad bepaalde ogenblikken van intense menselijkheid met hen te mogen delen. Ik heb mij kunnen rekenschap geven van hun enorme kwaliteiten van hart, intelligentie en sociaalvoelen. Ik was helemaal niet verrast door de uiting van warme genegenheid bij de grote meerderheid van onze landgenoten bij het overlijden van Koning Boudewijn. Wat ik heb aanvoeld in mijn contacten met onze vorsten, hebben vele anderen ook beleefd, zoals ik.

Bij wijze van besluit en om getuigenis af te leggen van deze grote kwaliteiten, zou ik hier willen herinneren aan het bezoek van de Koning aan de 15de Wing naar aanleiding van de botsing in de vlucht tussen twee toestellen C119 in Chièvres op 12 december 1960. Dit treurig ongeval was niet toe te schrijven aan de bemanningen. De doodskisten van de 13 slachtoffers waren opgesteld in de Herpain hanger. Ik stond naast de Koning die met eenvoudige woorden en met blikken van hartverscheurende menselijkheid troost toesprak tot de moeders, vaders, echtgenoten en verloofden van de bemanningsleden. Niemand werd vergeten. De Koning bleef meer dan twee uur in de koude van de reuzegrote hangar. Een dergelijke hulde vanwege de koning aan de vliegeniers van de 15de Wing mag niet verzwegen worden.

Au moment de l'annonce du décès du Roi, j'ai revêcu tous ces moments et je l'avoue, j'ai pleuré ...

31
Toen ik het overlijden van de Koning hoorde aankondigen, heb ik al deze ogenblikken opnieuw beleefd en ik geef het toe, ik heb geweend ...

Vertaling: Gill Van den Broeck



L'APPEL DU COQUELICOT Son origine

Lors des cérémonies patriotiques, les Britanniques et les Canadiens déposent une couronne composée de fleurs artificielles d'une teinte rouge prononcé.

En fait, ces fleurs représentent le coquelicot et depuis l'armistice de 1918, il est devenu le symbole unique de toutes les manifestations britanniques et canadiennes.

C'est le médecin-colonel John McCrae, anciennement professeur de médecine à l'université de Montréal et attaché à une Unité médicale engagée dans les plaines de Flandres pendant la guerre 1914-1918, qui remarqua qu'à certains endroits la nature avait repris ses droits: des coquelicots fleurissaient çà et là dans la plaine dévastée.

Au cours de la seconde Bataille d'Ypres en 1915, McCrae commandait un avant-poste de premiers soins et écrivit les vers suivants:

*In Flander's fields the poppies blow
Between the crosses, row on row
That mark our place; and in the sky
The larks, still bravely singing, fly
Scarce heard amid the guns below.*

*We are the Dead. Short days ago
We lived, felt the dawn, saw
 sunset glow
Loved and were loved, and now
we lie in Flander's fields*

*Take up our quarrel with the foe:
To you from failing hands we throw
The torch; be yours to hold it high.
If ye break faith with us who die
We shall not sleep, though poppies
grow in Flander's fields.*

En mai 1918, il fut grièvement blessé et évacué vers un des grands hôpitaux de la Manche en France.

Quelques jours plus tard, à sa demande, il fut amené sur le balcon de l'hôpital pour admirer une dernière fois les falaises de Douvres et dit au médecin qui le soignait:

"Tell them this: If ye break faith with us who die, we shall not sleep".

Il expira la même nuit et fut inhumé dans le cimetière au-dessus de Wimereux, face aux blanches falaises de Douvres que l'on découvre par temps clair.

DE ROEP VAN DE KLAPROOS Zijn oorsprong

Bij patriotische plechtigheden leggen Britten en Canadezen een kroon neer, samengesteld uit kunstbloemen met uitgesproken rode kleur.

In feit stellen deze bloemen een klapproos voor en sedert de wapenstilstand van 1918 werd de klapproos het onontbeerlijke symbool van alle Britse en Canadese gebeurtenissen. Het is kolonel-geneesheer John McCrae, voormalig geneeskunde-professor aan de Universiteit van Montreal en gehecht aan een medische eenheid die optrad in de Vlanderse vlakten gedurende de oorlog 1914-1918, die opmerkte, dat op bepaalde plaatsen de natuur weer haar rechten opeiste: klapproos vrolijkten de verwoeste vlakten op.

Bij de tweede Ieperslag in 1915 was McCrae bevelvoerder van een kleine eerste hulp-post en hij schreef volgende verzen:

In mei 1918 werd hij zwaar gekwast geëvacueerd naar een van de grote ziekenhuizen langs het kanaal in Frankrijk. Enkele dagen later werd hij op eigen verzoek op het balkon van het ziekenhuis gevoerd, om de kliffen van Dover te kunnen bekijken en hij zei tot de dokter die hem verzorgde:

"Tell them this: if ye break faith with us who die, we shall not sleep".

Hij stierf nog dezelfde nacht en werd begraven op het kerkhof boven Wimereux, recht tegenover de witte kliffen van Dover die men bij helder weer kan zien.



“Manu” Geerts aux commandes de son SV4 au départ du Caire

Bruxelles-Kamina Base en SV4

Un voyage aux allures de raid. Vingt-trois jours pour atteindre le Congo au départ de Bruxelles. C'est l'exploit qu'a réalisé le major aviateur “Manu” Geerts en 1950 pour livrer à la Base de Kamina un petit biplan SV-4B. Distance parcourue: 10.578 km en 66h20 minutes de vol.

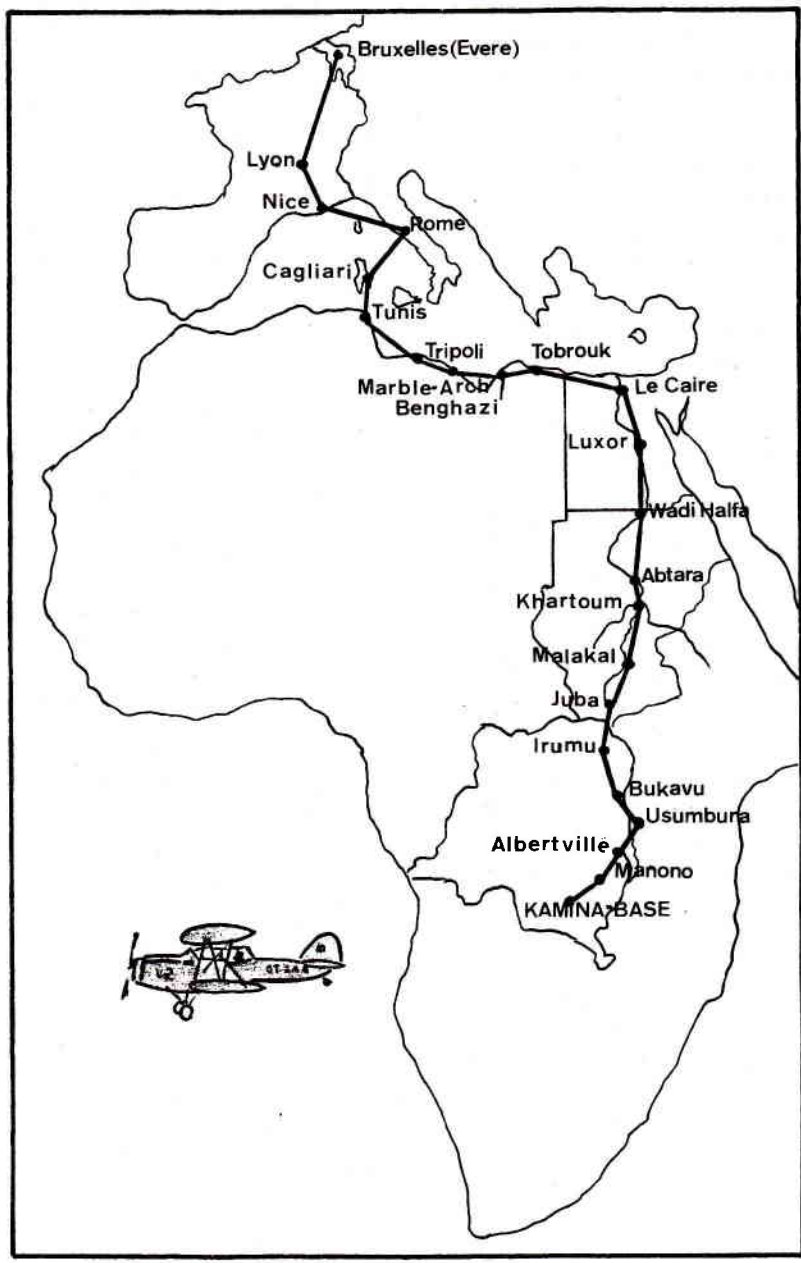
Au début de l'année 1950, la Force Aérienne doit livrer un SV4-B à la base de Kamina, où il est destiné à devenir la bonne à tout faire et surtout remplacer un Oxford qui est en panne de moteur. Trois pilotes, dont la réputation n'est plus à faire, sont pressentis: “Mony” Van Lierde,

“Manu” Geerts et “Cheval” Lallemand. Ce dernier refuse la proposition, mais les deux autres sont bien décidés à tenter l'aventure. Lequel partira ? La place vacante se joue ... aux dés. “Manu” gagne. Furieux, Van Lierde s'en va en souhaitant à son collègue d'aller se faire manger tout cru par les crocodiles du Nil!

A partir de ce moment, le major Geerts essaie de mettre toutes les chances de son côté et prépare ce raid à fond. Il demande au 15e Wing de lui tracer son itinéraire et fait en outre appel à son vieil ami Jo Gueuffen de cette unité, ancien moniteur comme lui. Il lui demande de prendre en charge la mise au point de l'avion et surtout de rendre son équipement un peu moins primitif. Gueuffen ne se soucie guère de détail et y installe carrément une boussole

P-12 de Dakota, presque aussi grande que le SV4! Elle est fixée par trois consoles en aluminium sur le fuselage au-dessus du tableau de bord, en vision directe avec l'horizon. Compensée, verrière fermée et ouverte, elle est réglée au demi-degré près. Un travail méticuleux, dont seul Gueuffen a le secret. Celui-ci monte également un gyro de direction relié à un venturi.

Chez Stampe, l'avion reçoit un réservoir supplémentaire installé à la place avant, un réservoir plus important sur l'aile supérieure, une génératrice et une radio. Quelques-unes de ces modifications donneront d'ailleurs lieu à quelques déboires au cours du voyage. En principe, l'autonomie avait ainsi été portée à sept heures de vol. Les cocardes sont effacées et il ne reste plus qu'un petit drapeau



désaltérer et utilise pour la première fois son système. Dans une des thermos, il y a du thé sucré au lait. La mixture a pourtant un goût bizarre. En effet, le lait bien secoué par les trous d'air, a tourné et est devenu sur. Par la suite, il n'y aura plus que du thé dans les bouteilles!

A l'étape, la neige est au rendez-vous. Les choses sérieuses commencent. Il repart et veut couper au plus court pour rejoindre Nice. Mal lui en prend. Dans les Alpes, les turbulences sont telles que plus d'une fois il croit sa dernière heure arrivée. A un moment, il pense même que son avion va se briser en plusieurs morceaux. Il atterrit finalement entier à Nice. Le lendemain, il prend la direction de Rome sous une pluie battante. La visibilité est proche de zéro! Pour se repérer, il descend et découvre une voie de chemin de fer. C'est bien connu, tous les chemins (*de fer*) mènent à Rome. Il la suit et arrive pile sur l'aérodrome de Ciampino. Après son atterrissage, il se fait eng... par la tour pour avoir fait sa prise de plaine par la gauche. "C'était le côté montagne, mais avec mon petit avion, cela n'avait guère d'importance. J'avais bien une radio à bord, car elle était obligatoire, mais, lorsque le moteur tournait, elle rendait plutôt un bruit de moulin à café!

Enfin, pour être en règle, je demandais l'autorisation de taxier et de décoller, moteur arrêté, et puis ensuite je la coupais.

belge sur la dérive. L'avion garde son numéro d'identification militaire (V2) et reçoit l'immatriculation OT-ZAA sur le fuselage et les ailes. Manu fait aussi intervenir le bon vieux système D. A ses pieds, près du palonnier, il place quatre bouteilles thermos. Un bouchon spécial, muni d'un long tuyau en caoutchouc, s'y adapte, afin de pouvoir abreuver le pilote à volonté en boissons chaudes. Comme il s'attend à devoir rester en vol pendant de longues heures

ils montent des chaînettes à son palonnier pour réduire la fatigue des jambes et disposer d'un "pilotage automatique" à bon compte ...

LE GRAND DEPART

Le jour J est fixé au 27 février 1950 La météo n'est guère encourageante. Le temps est exécrable et il gèle. Tant pis, les dés sont jetés. Il faut partir, direction: Lyon. Après deux heures de vol, le pilote désire se

Ses premiers déboires vont de paire avec un autre. Son sac, qui contient ses vêtements et affaires personnelles, se trouve calé à l'avant contre le réservoir supplémentaire. Celui-ci, mal conçu au niveau du tube de remplissage, commence à fuir. Tout est trempé et, sur le terrain de Ciampino, le SV4 prend les allures d'un sècheur un jour de grande lessive... Tous les vêtements de Manu y sont étalés et séchent au vent.

En attendant à Rome, il bénéficie

d'un répit et en profite pour faire du tourisme. Il visite les cinq basiliques et reçoit aussi à cette occasion l'absolution du pape qui lui "remet son compteur à zéro"...

Il rencontre "Le Canard" Jean Créteur, qui effectue régulièrement la liaison Belgique-Congo aux commandes de DC-3 de la Sobelair. Celui-ci lui refile quelques bons tuyaux pour la navigation et le repérage de certains lieux au-dessus du désert. Ces renseignements seront à ce point précieux et utiles qu'aujourd'hui encore Manu pense qu'ils lui ont certainement sauvé la vie.

Après trois jours de mauvais temps, la météo italienne lui donne à nouveau le feu vert à condition qu'il passe par la Corse et la Sardaigne pour rejoindre Tunis et non par le détroit de Messines et la Sicile. La traversée par Cagliari est peut-être plus longue, affirment les Italiens, mais le SV4 bénéficiera d'un vent favorable qui souffle à 50 km/h.

LA TRAVERSEE

Le 3 mars, il décolle finalement de Cagliari pour effectuer la traversée, monte à 1.000 m et met le cap sur Tunis. Une heure, une heure et demi se passent. Il n'aperçoit que l'immensité bleue de la mer. Pas la moindre âme qui vive, pas le moindre bateau, pas le moindre oiseau... L'oreille toujours en alerte, il guette les moindres vibrations du moteur. De temps à autre, il joue du palonnier et scrute les réactions de sa boussole. Tout est O.K. Au départ, il avait dû faire un choix. Soit emporter un parachute, soit un dinghy, ceci par manque de place. La décision fut vite prise. Le parachute ne lui aurait guère servi, il s'est muni d'un dinghy. Enfin, il respire. A l'horizon, il aperçoit un point blanc. A l'approche, il reconnaît un sémaphore, regarde sur sa carte et s'aperçoit qu'il a peine dévié d'un kilomètre du point prévu où

passer la côte. En lui-même, il lance un coup de chapeau à Gueuffen et son énorme boussole. Ensuite, c'est l'Afrique du Nord, où chaque étape apporte son lot d'anecdotes, de curiosités ou de difficultés.

A Tunis, le vent souffle en rafales et lui donne du fil à retordre dans ses manoeuvres.

A Marble Arch, il arrive en pleine tempête et atterrit sur 50 m perpendiculairement à la piste.

Au Caire, l'accueil douanier et policier est déplorable. A Luxor, dernière étape avant le Soudan, on lui demande s'il ne transporte pas d'armes. Manu répond par l'affirmative en exhibant un couteau et un pistolet lance-fusée. Au-dessus du désert, il manque se perdre dans un brouillard de sable qui monte jusqu'à 2.000 m. Heusement, les conseils de Jean Créteur lui viennent en aide pour rejoindre Khartoum. A chaque aéroport aussi, outre la fatigue, il faut faire le plein, arrimer l'avion, couvrir le moteur, fermer tout, passer la douane, la police, la sécurité, la météo et puis enfin chercher un transport et un logement.

A Khartoum, le tuyau de remplissage du réservoir supplémentaire rend l'âme. Une équipe de la RAF le ressoude et effectue l'entretien des 60 h du moteur en plus d'un réglage de soupapes.

Malakal-Jubo: pour arriver à cette dernière étape, il est contraint de suivre la ligne téléphonique constituée de piquets de 3 m de haut que soutiennent un seul et malheureux fil! Au cours de ce long rase-motte, il aperçoit un guerrier noir qui, à l'abri d'un arbre, le vise de sa lance! De là à croire qu'il a l'intention de descendre un SV4 avec une sagaie ...

Entre Juba et Irumu, nouvelle partie de plaisir: la traversée des montagnes noyées dans les nuages. A l'arrivée, il loge au seul hôtel convenable. Il y découvre sa chambre occupée par

une faune grouillante et peu sympathique! Qu'à cela ne tienne. Avant de se rendre au restaurant où il reçoit ... une carbonnade flamande, il vide une bombe complète d'insecticide dans sa chambre, referme vivement la porte et s'en va le coeur à l'aise. A son retour, il n'y a plus la moindre bestiole.

L'ARRIVEE

Ensuite, il rejoint la région des lacs et a une vue privilégiée de ses immenses troupeaux d'éléphants.

Il effectue un passage à Usumbura pour y rendre visite à un cousin qui y pratique la médecine.

En longeant le lac Tanganyka, il lui faut éviter de grosses colonnes sombres de pluies. A Albertville, l'avion est poussé dans un hangar pour l'abriter d'une de ces trombes d'eau.

A Manono, il prend un jour pour visiter les mines d'étain de l'endroit, puis le 21 mars, décolle pour l'ultime étape, celle qui le conduit enfin à Kamina, vingt-trois jours après avoir quitté Bruxelles. Il peut remettre le SV4 au patron de la Base de la Force Aérienne, "Coco" Collignon.

Il attend encore sur place pendant trois jours le Dakota (le K-2) qui doit le ramener vers la Belgique. A son arrivée, on y embarque le moteur défaillant du Oxford et Manu qui emporte dans ses bagages un régime de bananes et du pili-pili...

Dernière émotion sur le chemin du retour, l'équipage du Dakota, formé du Lieutenant-colonel Mike Donnet et du capitaine Terlingen, rencontre une formidable tempête au-dessus de la forêt vierge entre Kamina et Stanleyville. Ils passeront au travers sans dommages.

Lorsqu'enfin "Manu" Geerts pose le pied à Evere, il pousse un énorme soupir de soulagement.

Bien plus tard, il avouera: "Si c'était à refaire, plus jamais!"

Cet article a paru dans le numéro de novembre/décembre de 1983 de Aero Magazine, sous la signature de Régis DECOBECK

MISSIONNAIRE-PILOTE AU CONGO-BELGE

Dans l'histoire de l'aérodrome de Kiewit-Hasselt, parue dans le bulletin du troisième trimestre 1997, nous avons évoqué brièvement la figure du Père Bradfer, missionnaire au Congo-Belge dans l'Ordre des Rédemptoristes, qui reçut à Kiewit ses premières leçons de pilotage. Grâce à notre collaborateur Monsieur Jean-Pierre Sonck, nous avons le plaisir de vous conter comment se déroulèrent les vols du transfert des deux avions vers l'Afrique, que l'Ordre avait acheté pour ses missions au Congo-Belge et dont le Père Bradfer était le pilote attitré.

Médecin dans le Bas-Congo

En 1929, le Père Rédemptoriste Bradfer, missionnaire et médecin au Congo-Belge, vécut un événement tragique qui le marqua profondément: une religieuse, Soeur Hélène, tomba gravement malade à la mission de Mangembo dans le Bas-Congo, à 60 km au nord de Luozi et à 170 km au nord-ouest de Thysville. Son évacuation vers un hôpital demanda des jours de marche et, hélas, elle mourut durant le transfert.

Dans un pays aussi étendu que le Congo, il était évident que seul une évacuation par la voie des airs aurait pu la sauver, aussi, le Père Bradfer tenta d'intéresser les supérieurs de son ordre à l'achat d'avions sanitaires et demanda de pouvoir suivre des cours de pilotage.

Rentré en Belgique en 1936, il obtint l'autorisation tant attendue et reçut un budget de 100.000 Fr (de l'époque) pour l'achat de deux appareils. Son entraînement au pilotage débuta au mois de juin à l'école de Kiewit, récemment ouverte par l'Aéro-club du Limbourg où il fut d'ailleurs le premier élève (voir bulletin N° 3/97). Ses instructeurs furent le constructeur d'avions Guldentops et le liégeois Debroux. Il obtint son brevet le 7 août et poursuivit son

entraînement dans les aéroclubs de Bierset, Saint-Hubert et Deurne-Anvers. Dans cette dernière école, l'adjudant Van Damme de l'Aéronautique Militaire, pilote émérite qui avait participé au raid aérien de Guy Hansez sur Simoun, l'initia à la navigation aérienne.

Achat des avions

L'étape suivante fut l'achat d'appareils d'occasion et le choix du Père Bradfer se porta sur des avions Caudron. Le premier fut un Caudron C-282 "Phalène", monoplane à aile haute de grand tourisme, conçu par l'ingénieur français Deville qui s'était inspiré du De Havilland DH-80 "Puss Moth" et dont il avait un peu la silhouette. Sa cabine était fermée et il était équipé d'un moteur Renault Bengali de 145 cv. Sa vitesse maximum était de 185 km/h et celle de croisière de 155 km/h. Son plafond était de 4.500 m et il son autonomie de 850 km.

La masse à vide du Phalène était de 550 Kg et en charge, de 1.100 kg. Son envergure était de 11,62m.

L'appareil acheté en France et portant l'immatriculation F-AMCE fut enregistré en Belgique le 29 mai 1937 et reçut l'immatriculation OO-MCE.

Cet avion fut suivi d'un second, la version Caudron 510

"Pélican", dérivé du Phalène, mais avec un fuselage allongé de 20 cm pour pouvoir accueillir une civière, un infirmier ou un médecin, en version sanitaire.

Le Pélican était gréé du même moteur que le Phalène mais son autonomie avait été portée à 1.000 km. Acheté également en France où il portait l'immatriculation F-AOYH, il devint belge le 13 août 1937 sous le registre OO-RED.

Les deux avions furent amenés sur l'aérodrome de Saint-Hubert et un pilote, Edmond Dehart qui avait travaillé dix années aux ateliers d'aviation de Saint-Hubert, fut engagé pour piloter ce second appareil.

Etant proche de l'abbaye de Beuplateau où il avait effectué ses études de théologie, l'aérodrome de Saint-Hubert convenait parfaitement au Père Bradfer. Il s'entraîna régulièrement au-dessus de la Belgique, de la mer du Nord et de la Zélande, imité bientôt par Edmond Dehart.

Vol groupé vers le Congo

Il était prévu d'effectuer un vol groupé vers le Congo-Belge avec l'avocat Jeanty, propriétaire d'un De Havilland DH-85 "Leopard Moth", avec la participation de l'adjudant Van Damme.

Le 8 septembre 1937, Dehart, aux commandes du Pélican

s'égara dans le brouillard près de Saint-Hubert et heurta le sommet des arbres dans la forêt d'Awenne. Dehart s'en sortit sans blessures graves, mais l'avion, avec ses ailes arrachées, était fortement endommagé. Cet accident attira une foule de curieux; un service de bus fut même organisé, amenant pour trois francs les visiteurs sur les lieux. La commune réclama au Père Bradfer 100 Fr pour les arbres détruits et le transport de l'épave à Saint-Hubert. L'avion étant irréparable, fut radié du Registre Civil le 22 septembre.



L'adjudant Van Damme et le Père Bradfer (dans le cockpit)

Un mois plus tard, un autre Caudron 510 (ex F-AOYJ) fut réceptionné et immatriculé OO-JHS, mais le raid projeté avec l'avocat Jeanty tomba à l'eau.

Le Père Bradfer résolut alors d'effectuer le raid avec l'adjudant Van Damme et Edmond Dehart. Il entama ensuite les démarches auprès des diverses ambassades pour obtenir les autorisations de survol et d'atterrissage, la commande du carburant et lubrifiant aux escales et l'étude des cartes.

Le départ

L'itinéraire étudié par l'adjudant Van Damme était le suivant:

1er jour: Anvers-Lyon-Marseille-Cannes-Bastia.

2e jour: Bastia-Oristano (Sardaigne)-Tunis.

3e jour: Alger-Mascara-Aïn Sefra.

4e jour: Colomb Béchar-Sidi Bel Abès-Reggan.

5e jour: Reggan-Gao

6e jour: Gao-Niamey-Kano-Fort Lamy.

7e jour: Fort Lamy-Bangui.

8e jour: Bangui-Coquilhatville-Léopoldville.

Suite à diverses circonstances, cet itinéraire subit quelques modifications, mais fut respecté dans ses grandes lignes.

Le 20 octobre 1937, les deux Caudrons amenés de Saint-Hubert la veille à Deurne-Anvers,

furent une dernière fois vérifiés et les pleins de carburant effectués. Malheureusement, l'aérodrome était envahi par la brume et le départ, fixé à 06h30, fut reporté à 09h00. Des amis et des parents étaient venus saluer les voyageurs avant leur départ et Monseigneur Cuvelier vint bénir les deux appareils. La brume persistant, le départ fut à nouveau reporté. Vers 11h00 enfin, le temps s'éclaircit et les moteurs furent lancés. Cinq minutes plus tard, ils survolaient une dernière fois l'aérodrome et prenaient la direction de Lyon.

Le Père Bradfer était aux commandes du Pélican et avait comme passager jusqu'à Marseille, le Père Van der Steen qui profitait du vol jusqu'au Chef-lieu des Bouches-du-Rhône pour y prendre l'avion de ligne pour Rome.

Chaque appareil emportait des vivres et deux sacs postaux contenant 8.800 cartes-postales souvenirs, estampillées le jour même à l'aéroport de Bruxelles-Haren. Elles seraient renvoyées de Léopoldville dès leur arrivée, affranchies de timbres congolais (voir in fine)

Temps brumeux sur la France

Alors qu'ils survolaient la France, les pilotes rencontrèrent

une brume plus épaisse et se perdirent de vue. Le Père Bradfer se posa à Beaunc où il décida de passer la nuit, tandis que l'adjudant Van Damme et Edmond Dehart atteignaient Lyon à 16h46, après une courte escale à Dijon. Van Damme télégraphia à l'aéroclub d'Anvers pour donner la position de son avion.

De son côté, le Père Bradfer, appela Anvers du téléphone le plus proche de l'aérodrome, celui du cimetière. Le lendemain, il téléphona à Lyon où on lui dit que le Phalène avait décollé vers 11h00 pour Marseille. Un coup de fil à Marseille lui apprit que les pilotes y étaient bien arrivés mais qu'ils avaient été arrêté par la Sûreté Nationale qui les soupçonnait de sombres desseins car l'avion ne leur appartenait pas.

Le vendredi 22 octobre à 07h30, le Pélican du Père Bradfer se posa finalement à Marseille et mit tout en oeuvre pour faire libérer ses compagnons.

A 11h00, après avoir rassuré Hansez et les amis d'Anvers qui avaient assisté à leur départ, les deux avions s'envolèrent de Marseille, en longeant la côte jusqu'à Saint Raphaël. Arrivés au-dessus de cette ville à 12h05, ils virèrent vers la pleine mer en mettant le cap sur la Corse et en volant à 150 m d'altitude.

L'adjudant Van Damme qui avait prit place à bord du Phalène, effectuait la navigation en s'aidant d'un dérivomètre de son invention tandis que le Père Bradfer était aux commandes. Dehart suivait avec le Pélican.

Emotions en Sardaigne

Vers 13h45, le Phalène toucha le sol du terrain provisoire de Campo d'Oro en Corse, suivit peu après du Pélican. Gênés par le sable de la piste en construction, ils faillirent capoter!

Deux heures plus tard, ils reprenaient leur vol vers la Sardaigne où on leur avait indiqué deux terrains de secours, l'un sur l'île de la Maddalena, l'autre à Terranova, mais ils devaient absolument éviter la zone militaire située entre le Capo Testa et le Capo Figari.

Les pilotes survolèrent la Sardaigne au soleil couchant. Heureusement, ils aperçurent les lumières de Terranova et le père se dirigea vers le sud de la localité, où s'étendait le terrain de secours. L'atterrissage fut un peu brutal, surtout pour le Pélican qui, se posant après eux, manqua de faire un cheval de bois et brisa une pale de l'hélice.

Immédiatement, ils furent entourés de soldats italiens car on avait signalé à la garnison que deux appareils inconnus avaient survolé la zone militaire. Pendant que des militaires fouillaient les avions et les bagages, un officier épluchait leurs papiers d'identité. Le Père Bradfer tenta de s'expliquer en français, puis en latin, sans résultat. Finalement, ils furent emmenés à la caserne des carabiniers, puis consignés dans le seul hôtel du lieu. Enfin, un officier parlant français fut alerté et tout se clarifia. Ils purent contacter leurs amis à Anvers où Monsieur Hansez leur promit de l'aide et fit l'impossible pour leur faire parvenir une nouvelle hélice par un vol Sabena. Déposée à Marseille, l'hélice parvint à

Ajaccio par un vol Air France et le Père s'y rendit avec l'adjudant Van Damme pour la réceptionner

Enfin l'Afrique

Grâce à l'aide apportée par les militaires italiens, l'hélice fut placée en un tour de main et le 25 octobre à 11h25, les deux Caudrons reprirent leur vol vers l'Afrique.

Alors qu'ils approchaient d'Oristano, les appareils se perdirent à nouveau dans une couche brumeuse et le Père Bradfer dut faire demi-tour pour retrouver l'avion de Dehart qu'il aperçut posé au sol. Ils repartirent de concert vers Oristano où leur arrivée était attendue car ce n'était pas tous les jours que des aviateurs courageux traversaient la Sardaigne vers l'Afrique. Leur raid avait inspiré un grand courant de sympathie et les autorités militaires de l'île permirent aux pilotes belges l'atterrissage sur le terrain militaire de Cagliari-Elmas où ils obtinrent du ravitaillement et des informations météo pour leur vol vers l'Afrique du Nord.

Volant en peloton à 2000m d'altitude, les Caudrons atteignirent la côte algérienne au-dessus de Bône, puis longèrent la côte jusqu'à Alger, où ils effectuèrent une halte avant de s'enfoncer vers le sud.

A travers le Sahara

Après avoir effectué des escales techniques à Tiaret et à Colomb Béchar, nos héros atteignirent Reggan et le 29 octobre en fin d'après-midi, ils atterrissaient à Bidon V, base de ravitaillement située en plein Sahara.

Cette base fut créée en 1923 par l'expédition de la Compagnie Transsaharienne partie de Reggan, 500 km plus au nord. Elle avait placé des bidons numérotés tous les cents kilomètres pour baliser sa route

et ce poste était le cinquième, d'où son nom: "Bidon V".

Chaque Caudron reçut son plein d'essence et le lendemain, ils prenaient l'air pour survoler l'autre partie du désert, guidés par les balises Vuillemin jusqu'à la frontière de l'Afrique Occidentale, d'où des balises d'un autre modèle les conduisirent à Gao. Ils avaient vaincu le Sahara, traversant ses 2.100 km en 13 heures et 35 minutes. Après avoir dîné à l'hôtel de la Transsaharienne, les pilotes se rendirent au Bureau de poste pour avertir Anvers de la bonne nouvelle.

Accueil enthousiaste

De Gao, les appareils repartirent vers Niamey où l'adjudant Van Damme comptait emprunter un vol Sabena pour regagner la Belgique. Avant d'y arriver, ils se posèrent à Tillabéri, à cent kilomètres de là, sur un terrain créé en 1924 par H. Breulle, chef de cette subdivision territoriale qui y avait accueilli l'avion d'Edmond Thieffry le 1er février 1925. Ce terrain était tellement bien fait que le pilote du Handley-Page de ce premier vol Sabena, l'avait confondu avec celui de Niamey!

Après une nuit passée à Tillabéri, le Père Bradfer et ses compagnons redécollèrent le 31 octobre à 07h30 pour se poser à Niamey après 45 minutes de vol.

Les deux appareils se rangèrent aux côtés d'un Caudron Goëland. Les pilotes déjeunèrent une dernière fois ensemble à l'hôtel de la Transsaharienne, puis ils regagnèrent l'aérodrome en voiture où Van Damme leur fit ses adieux. Il devait emprunter le Savoia-Marchetti S-73 OO-AGQ de la Sabena parti le vendredi 29 de Léopoldville-Ndolo qui devait le ramener à Bruxelles.

Le Père Bradfer ne se doutait pas que c'était l'ultime fois qu'il voyait Van Damme qui devait périr le 1er avril 1938 dans

l'accident du Renard R-35 à Haren.

Le Père missionnaire et Edmond Dehart reprirent les commandes de leur appareil pour gagner Fort Lamy, puis quelques étapes plus loin, Bangui où ils atterrirent le jeudi 4 novembre 1937. Ce même jour, l'adjudant Van Damme se

posait à Bruxelles-Haren avec le régulier Sabena et y était accueilli par les siens.

Il restait 1.275 km à faire jusqu'à Léopoldville et le lendemain, les deux Caudrons atteignaient Libenge, première localité congolaise où on leur réserva un accueil triomphal.

Le même accueil leur fut réservé à Coquilhatville et surtout à Ndolo, l'aérodrome de Léopoldville où ils se posèrent au terme de leur long voyage: 10.000 km effectués en 72 heures et 50 minutes, consommant 4.500 litres de carburant et 170 litres de lubrifiant!



Les
VIEILLES TIGES
de
BELGIQUE

De
"VIEILLES TIGES"
van
BELGIË

d'Hier et de Demain

van Vroeger en Morgen

Amenez-y vos amis!

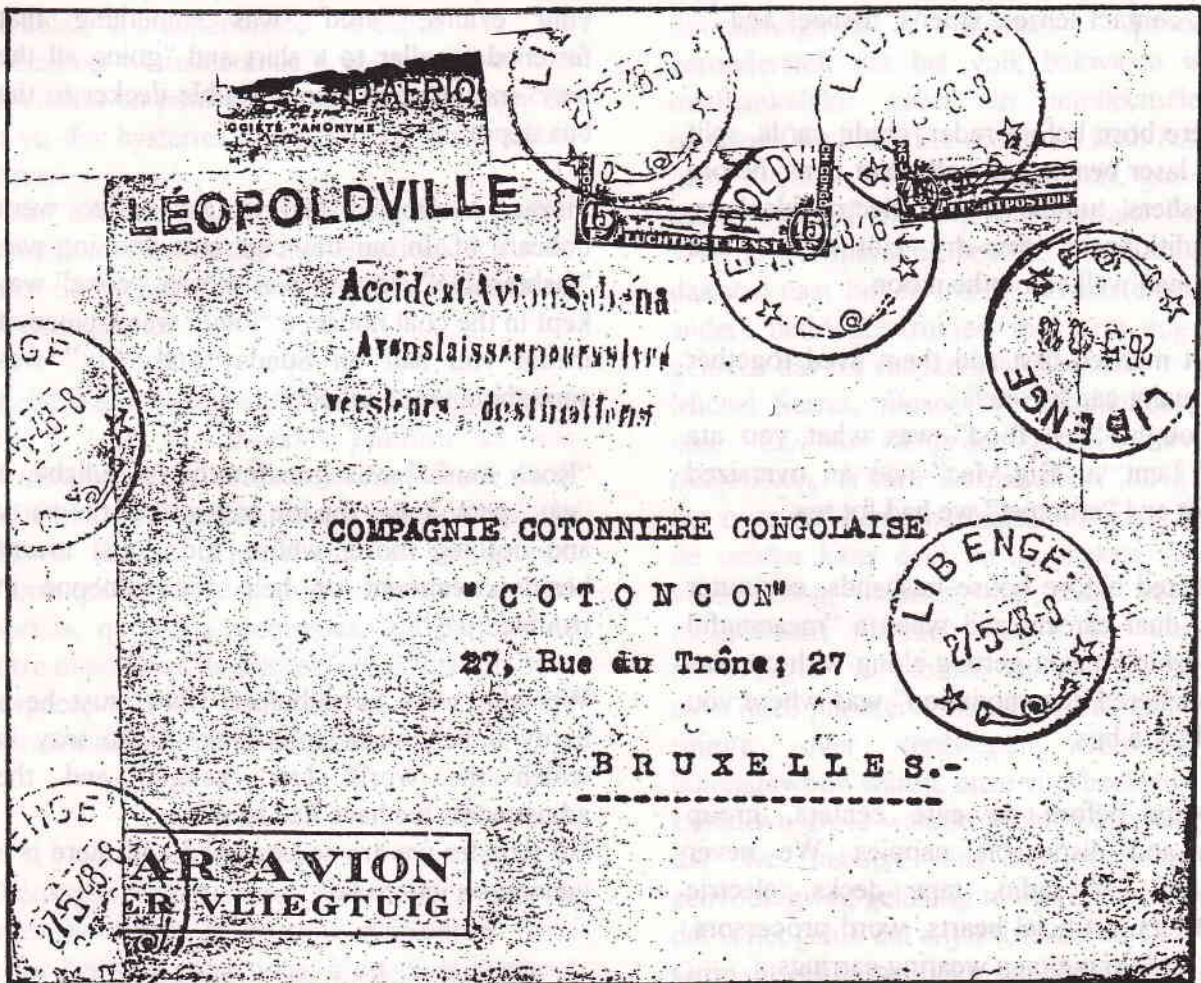
Breng uw vrienden mee!

Ces jours de travail en arriant au par
est l'est le fait de la distribution
ministérielle de nous pénaliser. Mais
pourquoi nous pénaliser ainsi?
Il s'agit de nous à nous-mêmes.

Dans ces jours de travail en arriant au par
est l'est le fait de la distribution
ministérielle de nous pénaliser. Mais
pourquoi nous pénaliser ainsi?
Il s'agit de nous à nous-mêmes.

TO THOSE BORN BEFORE 1940!

Lettre postée le 11 mai 1948 à Léopoldville et retrouvée dans l'épave du DC4 OO-CBE de la Sabena qui s'est écrasé le 13, près du village de Magazini, à 25 km au sud de Libenge. L'avion avait décollé de Léopoldville-Ndolo à 08h00 GMT et devait atterrir à Libenge à 11h45, en route pour Bruxelles.



TO THOSE BORN BEFORE 1940!

We were born before television, before penecillin, polio shots, frozen foods, Xerox, plastic, contact lenses, videos, frisbees and ... the pill.

We were born before radar, credit cards, split atoms, laser beams and ball point pens; before dishwashers, tumble dryers, electric blankets, air-conditionners, drip-dry clothes ... and before man walked on the moon.

We got married first and then lived together (how quaint can be one!).

We thought "fast food" was what you ate during Lent, a "Big-Mac" was an oversized raincoat and "crumpet" we had fot tea.

We existed before house husbands, computer dating, dual careers and when a "meaningful relationship" meant getting along with cousins and "sheltered accomodation" was where you waited for a bus.

We were before day-care centers, group homes and disposable nappies. We never heard of FM radio, tape decks, electric typewriters, artificial hearts, word processors, yaourt and young men wearing earrings.

For us, "time-sharing" meant togetherness, a "chip" was a piece of wood or a fried potato, "hardware" meant nuts and bolts and "softwear" wasn't a word.

Before 1940, "Made in Japan" meant a junk, the term "Making out" referred to how did in your exams, "stud" was something that fastened a collar to a shirt and "going all the way" meant staying on a double-decker to the bus depot.

Pizzas, McDonald and instant coffee were unheard of. In our day cigarette smoking was "fashionable", "grass" was mown, "coke" was kept in the coal house, a "joint" was a piece of meat you had on Sunday and "Pot" was something you cooked in.

"Rock music" was grandmother's" lullaby, a "gay" person was the life and soul of the party and nothing more, whilst "aids" just meant beauty treatment or help for someone in trouble.

We who were born before 1940 must be a hardy bunch when you think of the way in which the world has changed and the adjustments we have had to make. No wonder we are so confused and there is a generation gap today.

BUT ... BY THE GRACE OF GOD ... we have survived and are determined to keep going for quite a while.

ALLELUIA!

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs
et dans la langue qu'ils ont choisi. - Droits de reproduction réservés.

*

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

**Nos réunions mensuelles:
le deuxième mercredi du mois
à 12h00**

**Maison des Ailes
rue Montoyer 1
1000 Bruxelles**

(Métro: Ligne N° 2 - Station: Trône)

**Onze maandelijks vergaderingen:
de tweede woensdag van de maand
om 12u00**

**Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 Brussel**

(Metro: Lijn Nr 2 - Station: Troone)

UW RAAD VAN BESTUUR
VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président / Voorzitter	BRANDERS Léon	02/734.63.77
Vice-présidents / Vice-voorzitters	DOME Jacques	02/762.60.56
	KAMERS Jean	02/731.17.88
Secrétaire-général / Secretaris-generaal	FEUILLEN Robert	013/31.28.70 *
Trésorier / Schatbewaarder	JOUREZ Paul	067/79.03.37 *
Secrétaire-adjoint / Adjunct-secretaris	PEYRASSOL Charles	02/771.12.48
Administrateurs / Beheerders	BOUZIN Eric	02/242.57.74
	de CONINCK Georges	02/344.46.38
	DILLIEN André	02/673.36.32 *
	HALLET Pierre	02/344.07.05
	MOJET Hubert	02/770.93.71
	NIELS Norbert	016/58.10.86 *
	ROELAND-HELMAN J.	02/465.46.51
	VERMANDER Gérard	02/770.98.22

(*) + Fax

SECRETARIAT - SECRETARIAAT

★

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel/Fax: 013/31.28.70

Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser.

Communiquez-nous aussi vos événements familiaux importants, de préférence par téléphone ou fax.

Indien U een adres- of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten.

Deel ook, bij voorkeur per telefoon of fax, al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.

Cartes de vœux - Wenskaarten

Pour vos vœux, nous vous recommandons nos cartes, reproduction de deux aquarelles, dont le thème est l'aviation, réalisées par Camille Bouchat, artiste-peintre, ancien pilote militaire, membre de notre association.

Le prix de la pochette de 10 cartes, avec enveloppes est de 200 francs, frais de port compris.

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

Voor uw wenskaarten, raden we U onze wenskaarten aan, reproductie van twee aquarellen, waar het motief het vliegwezen is, ontworpen door Camille Bouchat, kunst schilder, oude militairpiloot, lid van onze vereniging.

De prijs van 10 kaarten met omslag is 200 frank, verzendingskosten inbegrepen.

Voor uw bestelling, gelieve de bestelbon met bijhorende cheque te sturen naar:

**Georges de Coninck
avenue Molière/laan 501/14
1050 Bruxelles/Brussel**



.....
Veuillez me faire parvenir pochette(s) de 10 cartes de vœux.

Je joins un chèque barré payable à VTB-JOUREZ d'un montant de ... x 200 Fr, soit un total de Fr.

NOM et Prénom:
Adresse:

.....
Gelieve mij omslag(en) van 10 wenskaarten te laten geworden.

Ik voeg een gekruiste cheque betaalbaar aan VTB-JOUREZ van een bedrag van .. x 200 Fr hetzeg een totaal van Fr

NAAM en Voornaam:
Adres: