



20 ANS
JAAR

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
DEPOT LEGAL • WETTELIJK DEPOT
BD-25.458/ISSN: 0771-4017
3^e TRIMESTRE • 3^e TRIMESTER 1990
Bureau de dépôt: Bruxelles X

BRUSSELS 67 AIR MUSEUM MAGAZINE

AMIS DU MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE/VRIENDEN VAN HET LUCHT- EN RUIMTEVAART MUSEUM

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
DEPOT LEGAL • WETTELIJK DEPOT
BD-25.458/ISSN: 0771-4017
3^e TRIMESTRE • 3^e TRIMESTER

67 1990

TEL. 02/734.21.57 — 733.44.93 EXT. 36

DANS CE NUMERO...

	Page
N° spécial 20^e anniversaire	
Editorial	1
Le mot du Conservateur	2
Message du Chef d'Etat-Major de la F.Aé	4
Création et développement du BAM	5
Le Lysander de la SABENA	37
Historique des Vieilles Tiges de Belgique	45
Courrier des lecteurs	48

IN DIT NUMMER...

	Blz.
Speciaal N° 20ste verjaardag	
Editoriaal	1
Het woord van de Hoofdconservator	2
Mededeling van het hoofd. van de Generale Staf van de Luchtmacht	4
Oprichting en ontwikkeling van het BAM	9
De Lysander van SABENA	41
Wordingsgeschiedenis van de «Vieilles Tiges de Belgique»	47
Lezers schrijven	48

AMIS
DU MUSEE
DE L'AIR
ET DE L'ESPACE
VRIENDEN
VAN HET LUCHT-
EN RUIMTEVAART
MUSEUM

• Administration et rédaction:

Musée Royal de l'Armée/Section Air et Espace/Parc du Cinquantenaire, 3 1040 Bruxelles

Tél. 02-734.21.57/733.44.93/ext. 36

• Périodique trimestriel

• Comité de rédaction:

éditeur responsable:

Michel Terlinden

rédacteur en chef: André Hauet

secrétaire de rédaction: Etienne Reunis

traduction: André Van Themsche

photos et mise en page: Lucien De Roeck/
Léon de Ville/Robert Thésias

Compo et impression:

Edition et Imprimerie - Bruxelles

• Les textes publiés dans cette revue n'engagent que la responsabilité de leur auteur.

Toute reproduction, même partielle, est strictement interdite sauf accord de l'éditeur.

Tous droits réservés.

• Tarif d'abonnement pour un an:

membre de soutien	1.000 F
membre adhérent	500 F
membre junior	300 F
service à l'étranger	750 F

Comptes: 000-0487430-05 ou
210-0345293-25

mention: AELR/Brussels

▼ Entrée du musée de l'Armée au Cinquantenaire.

BRUSSELS

AIR

MUSEUM

MAGAZINE

• Administratie en redactie:

Koninklijk Legermuseum/Afdeling Lucht- en Ruimtevaart/Jubelpark, 3 1040 Brussel

Tel. 02-734.21.57/733.44.93/uit. 36

• Driemaandelijks tijdschrift

• Redactiecomité:

verantwoordelijke uitgever:

Michel Terlinden

hoofdredacteur: André Hauet

redactiesecretaris: Etienne Reunis

vertaling: André Van Themsche

foto's en bladschikking: Lucien De Roeck/
Léon de Ville/Robert Thésias

Zetwerk en druk:

Uitgeverij en Drukkerij - Brussel

• De verantwoordelijkheid voor de teksten, verschenen in dit tijdschrift, berust uitsluitend bij de auteurs. Nadruk, zelfs gedeeltelijk, is strikt verboden behoudens toelating van de uitgever.

Alle rechten voorbehouden.

• Abonnementsprijs voor een jaar:

steunend lid	1.000 F
gewoon lid	500 F
junior lid	300 F
buitenlandse diensten	750 F

Rekeningen: 000-0487430-05 of
210-0345293-25

melding: AELR/Brussels

▼ Ingang van het Legermuseum aan het Jubelpark.



COUVERTURE I, III et IV: LE GRAND HALL
ONSLAG I, III en IV: DE GROTE HALL

TWINTIGSTE VERJAARDAG

Niet zonder fierheid publiceren we dit nummer 67 voor de twintigste verjaardag van onze VZW.

Het duurde enkele jaren vooraleer we regelmatig konden verschijnen. Het blijft trouwens een «race» tegen de tijd, bij gebrek aan artikels!

Alhoewel er nog heel wat te presteren blijft, moet men toch toegeven dat het in het Museum bekomen resultaat ons bij de mooiste verzamelingen van het kontinent plaatst.

Deze verwezenlijking is absoluut het resultaat niet van een of andere geïsoleerde persoon: het is vooral het resultaat van een globale aktie van een geheel van goede wil.

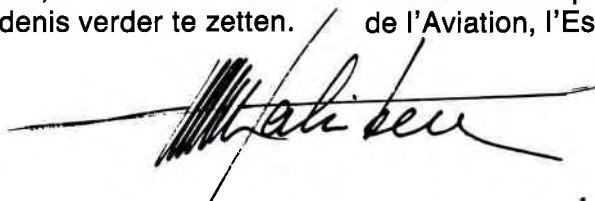
Iedereen vermelden is onmogelijk, vooral wanneer we terugblikken op 20 jaar.

Indien dit nummer vooral de prestaties van de VZW in het licht plaatst, betekent dit absoluut niet dat we niet naar de toekomst blikken.

Onze wens is het Museum steeds aantrekkelijker en didaktischer te maken.

Om dit te verwezenlijken moeten de krachten gebundeld blijven.

Met onze dank aan al diegenen die ons geholpen hebben bij het oprichten van het «Luchtvaartmuseum», richten we een oproep aan eenieders goede wil om de akties ten bate van de Luchtvaart, de Ruimte en hun geschiedenis verder te zetten.



Mike Terlinden
Voorzitter van de AELR

VINGTIÈME ANNIVERSAIRE

Nous publions, non sans fierté, ce numéro 67 du vingtième anniversaire de notre ASBL.

Il nous a fallu quelques années pour arriver à «sortir» régulièrement notre magazine. Cela reste d'ailleurs toujours un «contre la montre» faute de manuscrits!

Bien que nous mesurons l'étendue du chemin à parcourir, il faut avouer que le résultat obtenu, dans le Musée, nous classe parmi les plus belles collections du continent.

Cette réalisation n'est nullement le fait de l'une ou l'autre personne isolée: c'est avant tout le résultat global d'une multitude de bonnes volontés.

Les citer toutes est impossible, surtout lorsque nous nous projetons sur 20 ans.

Si le présent numéro met en exergue les réalisations de l'ASBL dans le passé, cela ne signifie nullement que nos regards ne se tournent pas vers l'avenir.

Rendre le Musée toujours plus attrayant et didactique, tel est notre souhait.

Pour réaliser ce but, la conjonction des efforts demeure indispensable.

A nos remerciements à tous ceux qui ont collaboré de près ou de loin à l'élaboration de notre «Musée de l'Air», nous joignons notre appel à toutes les bonnes volontés pour maintenir et amplifier nos actions en faveur, de l'Aviation, l'Espace et son histoire.

Mike Terlinden
Président AELR

Het woord Le mot van de du hoofdconservator conservateur en chef

Dit jaar herdenkt het Koninklijk Museum van het Leger en van Krijgsgeschiedenis zijn negentigjarig bestaan. In 1910 was het gevestigd in de Abdij ter Kameren en besloeg het amper 120 m². Thans bezet het Museum 2,5 Ha van de Halfeeuwpaaleizen en deze oppervlakte is onvoldoende om de collecties integraal te tonen.

Het jaar 1969 was zeer belangrijk voor de instelling. Na langdurige en moeizame pogingen ontving de Directie toelating van het Ministerie van Openbare Werken om gans de Grote Hal te bestemmen voor een Afdeling Luchtvaart.

Dank zij een voorbeeldige samenwerking tussen het Ministerie van Openbare Werken, de Staf van de Luchtmacht en een privé sponsor, werd de Hal aangepast en ingericht voor de nieuwe bestemming.

Sedert 1923 exposeerde het Museum een unieke collectie vliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog, wegens plaatsgebrek konden andere vliegtuigen niet tentoongesteld worden.

Om, met enige kans op slagen, deze nieuwe afdeling te kunnen oprichten, was het uiteraard nodig te kunnen beschikken over meer personeel en bijkomende budgettaire middelen. Een verzoek ter zake werd evenwel niet ingewilligd door de voogdij-overheid.

Slechts de Luchtmacht was uiterst geïnteresseerd en detacheerde een onder-officier. De keus viel gelukkig op Jean Booten, een zeer gemotiveerd en hard werker. Hij nam de uitdaging aan, menigeen zou er voor teruggeschrokken zijn.

Enkele maanden later, in mei 1970, met enkele getrouwen, sticht luitenant-kolonel VI. SBH Michel Terlinden een vzw «De Vrienden van Lucht- en Ruimtevaartmuseum» (AELR), vereniging waartoe luitenant-kolonel VI. SBH Hervé Donnet spontaan toetrad. Ondanks

Le Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire commémore cette année le nonantième anniversaire de sa création. En 1910, à l'Abbaye de La Cambre, il couvrait une aire de 120 m². Aujourd'hui, les 2,5 Ha occupés dans les Palais du Cinquenaire sont insuffisants pour présenter la totalité des collections...

Une étape importante de l'extension de l'Etablissement survint en 1969. En effet, à cette date la direction du Musée, après de longues et difficiles démarches, obtint l'autorisation du Ministère des Travaux publics d'utiliser l'ensemble du grand hall afin d'y créer une Section aéronautique.

La conjonction de diverses bonnes volontés rendit possible la transformation tant attendue: le Ministère des Travaux publics, l'Etat-Major de la Force aérienne et un sponsor privé conjuguèrent leurs efforts pour remodeler l'espace et le rendre apte à sa nouvelle destination.

Depuis 1923, le Musée exposait dans ses salles une collection unique d'avions de la Première guerre mondiale. Il possédait aussi quelques autres appareils, qui, faute de place disponible, ne pouvaient être présentés au public.

Pour créer, avec quelque chance de succès, la nouvelle entité, le Musée avait besoin de personnel et de budget supplémentaire. L'autorité de tutelle ne crut pas devoir acquiescer à la demande de la direction de l'Institution. Seul l'Etat-Major de la Force aérienne, qui avait un intérêt plus spécifique à la création de la nouvelle section, détacha un sous-officier auprès du Musée. Le choix se porta heureusement sur un homme travailleur et extrêmement motivé: Jean Booten. Cette désignation ne pouvait mieux tomber. Il releva un défi qui en aurait découragé plus d'un.

Quelques mois plus tard, en mai 1970, avec quelques fidèles, le lieutenant-kolonel Avi BEM Michel Terlinden créa une asbl «Les Amis du

hun talrijke taken als korpsoversten en dank zij hun enthousiasme en dynamisme konden ze een ploeg vrijwilligers helpen bij het oplossen van talrijke, méér dan complexe problemen.

De twintigjarige hechte samenwerking tussen de v.z.w. AELR en de Directie van het Museum heeft geleid tot de buitengewone ontwikkeling van de Afdeling Luchtvaart in de schoot van de instelling. De grote museologische en historische waarde van deze afdeling is thans wereldwijd gekend.

Via een strenge selectieve recrutering heeft de v.z.w. AELR zich omringd met uitstekende vrijwillige en bezoldigde medewerkers. Hun bekwaamheid en motivering heeft heel wat, naar het groot publiek gerichte, realisaties mogelijk gemaakt. Sedert 1981 wordt AELR gesteund door de vereniging «Brussels Air Museum Foundation». Dit betekent een gevoelige verruiming van de mogelijkheden inzake onderhoud en restauratie van de vliegtuigen.

Vandaag omvat het patrimonium van de Afdeling Lucht- en Ruimtevaart van het Museum ongeveer 140 toestellen; verder een uitermate belangrijke collectie vliegtuigmotoren en een Documentatiecentrum «Luchtvaart» van hoog niveau. De intrinsieke waarde van het geheel wordt geraamd op een miljard frank. Als men bedenkt dat dit patrimonium grotendeels werd verworven door schenkingen en ruilingen, ligt de conclusie voor de hand. Dit prachtig resultaat is het gevolg van een intense en scherpzinnige activiteit, ontwikkeld door zij die zich dagelijks hebben ingezet voor de oprichting en de uitbreiding van de Afdeling. De v.z.w. AELR heeft daaraan zeer ruim deelgenomen. Op voorbeeldige wijze heeft ze het zich opgelegd maatschappelijk doel bereikt.

Moge de vereniging hetzelfde succes oogsten bij het verder vervullen van haar taak.

Mijn erkentelijkheid gaat tevens naar de autoriteiten van SABENA en haar «Old-Timers». Gedurende vele jaren hebben zij, in symbiose met AELR, ervoor gezorgd dat ook de burgerlijke luchtvaart bij de afdeling wordt betrokken. Zij hebben zich trouwens daadwerkelijk en uiterst efficiënt ingezet voor de restauratie van bepaalde vliegtuigen.

E.-A. Jacobs
Hoofdconservator

Musée de l'Air et de l'Espace» (AELR), association à laquelle adhéra spontanément le lieutenant-colonel Avi BEM Hervé Donnet. Malgré leurs multiples tâches comme Chefs de Corps, l'enthousiasme débordant et le dynamisme hors pair de ces deux officiers supérieurs permirent à une équipe de volontaires de résoudre d'emblée des problèmes plus que complexes.

La collaboration étroite, depuis 20 ans, entre la direction du Musée et l'a.s.b.l. a permis le développement extraordinaire d'une Section aéronautique au sein de l'Institution. Cet ensemble de très haute valeur muséologique et historique est aujourd'hui mondialement connu.

Par un recrutement sélectif sévère, l'a.s.b.l. s'est adjoint de très bons collaborateurs rémunérés ou bénévoles grâce auxquels de nombreuses et importantes activités peuvent être présentées au public. L'adjonction, en 1981, d'une association dénommée «Brussels Air Museum Foundation» augmenta les possibilités de l'a.s.b.l. quant à l'entretien et la restauration des avions.

Aujourd'hui, le patrimoine de la Section Air et Espace du Musée compte près de 140 appareils, une très importante collection de moteurs, ainsi qu'un centre de documentation aéronautique de haut niveau. La valeur intrinsèque de cet ensemble peut être estimée à près d'un milliard. Lorsque que l'on sait que ce patrimoine est, en grande partie, le fruit de dons et d'échanges, personne ne contestera que ce magnifique résultat n'a pu être obtenu que grâce à une activité intense et clairvoyante de tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, ont collaboré journellement à l'édification de la Section. L'a.s.b.l. «Les Amis du Musée de l'Air et de l'Espace» y a largement contribué et a ainsi atteint d'une manière exemplaire le but social qu'elle s'était fixé.

Puisse-t-elle poursuivre ainsi son objectif avec le même succès durant les années à venir.

Ma reconnaissance va également aux autorités et Old Timers de la SABENA qui, depuis de longues années, et en symbiose avec l'AELR, ont permis à l'aviation civile d'être représentée au sein de la Section et ont effectué un travail extraordinaire de restauration sur certains de nos appareils.

E.-A. Jacobs,
Conservateur en Chef.

MESSAGE DU CHEF
D'ETAT-MAJOR
DE LA FORCE AERIENNE

MEDEDELING
VAN HET HOOFD
VAN DE GENERALE STAF
VAN DE LUCHTMACHT



Après 20 ans l'association «Amis du Musée de l'Air de Bruxelles» n'a rien perdu de son dynamisme. En effet, ceux qui connaissent l'histoire du musée de l'air et de l'espace, ne feront que l'éloge de cette A.S.B.L. pour tous les efforts qu'elle a fournis en rassemblant et restaurant une partie importante de l'histoire du 20^e siècle.

Car on ne peut pas ignorer l'importance de l'aviation dans l'histoire moderne. Le premier vol des frères Wright, le 17 décembre 1903, a entraîné une véritable révolution.

Grâce au développement technique, la navigation aérienne et spatiale occupe aujourd'hui une place importante dans notre vie quotidienne tant sur le plan de la tactique militaire que des capacités de transport.

En tant que Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne je suis persuadé que le bénévolat des «Amis de l'AELR» mérite tout le support possible. Le résultat de leurs efforts est visible tous les jours dans le grand hall près du Cinquantenaire. Pour bon nombre de jeunes, c'est une véritable source d'inspiration et de motivation dans le choix d'une carrière aéronautique à la Force Aérienne.

Ik ben zeer verheugd te mogen vaststellen dat de vereniging «Vrienden van het Brussels Air Museum» in twintig jaar niets van haar dynamisme verloren heeft. Integendeel, wie de evolutie van ons Lucht- en Ruimtevaartmuseum kent, zal enkel lof opbrengen voor de inbreng van deze V.Z.W. bij het verzamelen, herstellen en restaureren van een belangrijk stuk geschiedenis van de 20ste eeuw.

Want het belang van het vliegwezen in de moderne geschiedenis kan niet ontkend worden. De eerste vlucht van de gebroeders Wright, op 17 december 1903, bracht een ware omwenteling teweeg, zowel op het gebied van oorlogsvoering als in de verplaatsingsmogelijkheden van de grote massa. De technische vooruitgang kwam in een stroomversnelling terecht, lucht- en ruimtevaart bepalen thans op nadrukkelijke wijze ons dagelijks bestaan.

Als Stafchef van de Luchtmacht is het mijn overtuiging dat het onbaatzuchtige vrijwilligerswerk van de «Vrienden van het AELR» al de mogelijke steun moet krijgen die het verdient. Het resultaat van hun inspanningen is dagelijks te bewonderen in de grote hall aan het Jubelpark. Hoeveel jongeren die ons museum bezoeken, vinden hierin niet de inspiratie en de motivatie om een beroep te kiezen bij het vliegwezen?

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Moriau'. The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath.

A. MORIAU
LtGen Avi
Aide de Camps du Roi
VS

A. MORIAU
LtGen VI
Vleugeladjutant van de Koning
VS

CREATION ET DEVELOPPEMENT DU BRUSSELS AIR MUSEUM 1970-1990

L'AELR, créée en 1970, a fondé cette année même la Section Air et Espace du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire (MRA), plus connue sous le nom de Brussels Air Museum (BAM) ou Musée de l'Air.

De 1970 à 1978, le BAM a commencé à s'établir et à fonctionner sous la direction du Lt/Col Avi BEM Terlinden encore en service à la Force aérienne (FAé) et de l'Adj. Booten J., seul technicien mis à la disposition du MRA par la FAé. Ils étaient aidés par des équipes de volontaires et profitaient du soutien de la FAé.

Cependant le BAM s'est vraiment développé à partir de la fin 1978 lorsque le Col Avi BEM Terlinden M. et le Col Avi BEM Donnet H., ayant pris leur retraite, se sont occupés activement du BAM comme volontaires bénévoles. Le premier en tant que président de l'AELR, le second en tant que coordinateur puis dirigeant de la collection et des activités du BAM en accord avec les autorités du MRA. Il est intéressant de constater que le BAM n'a jamais été reconnu officiellement mais s'est imposé de fait au MRA.

Nous rappellerons ici, d'une manière incomplète certainement, les progrès et les résultats pratiques obtenus depuis 1970. Pour ce faire nous traiterons d'abord de l'emplacement du BAM puis de son personnel, de son budget et enfin nous nous étendrons un peu plus sur ses collections et la mise en valeur de celles-ci.

Avant de commencer, il convient de souligner que le BAM est vraisemblablement, maintenant, le troisième musée de l'air en Europe et se situe parmi les dix premiers musées au monde. De plus, l'AELR a créé le seul centre de documentation « aviation » en Belgique.

LE GRAND HALL DU CINQUANTAIRE

Si l'on veut présenter une collection d'avions, il convient d'avoir un local. Nous parlerons donc d'abord de celui-ci.

L'occupation du Grand Hall du Cinquantaire à Bruxelles par le BAM est une véritable épopée. En 1970, ce magnifique hall (160 m x 60 m), dépendant du Ministère des Travaux publics, était rempli de tous les surplus de la Ville de Bruxelles. Dans un coin cependant se trouvaient entassés quelques avions donnés par la FAé dans les années 1950 et non encore exposés.

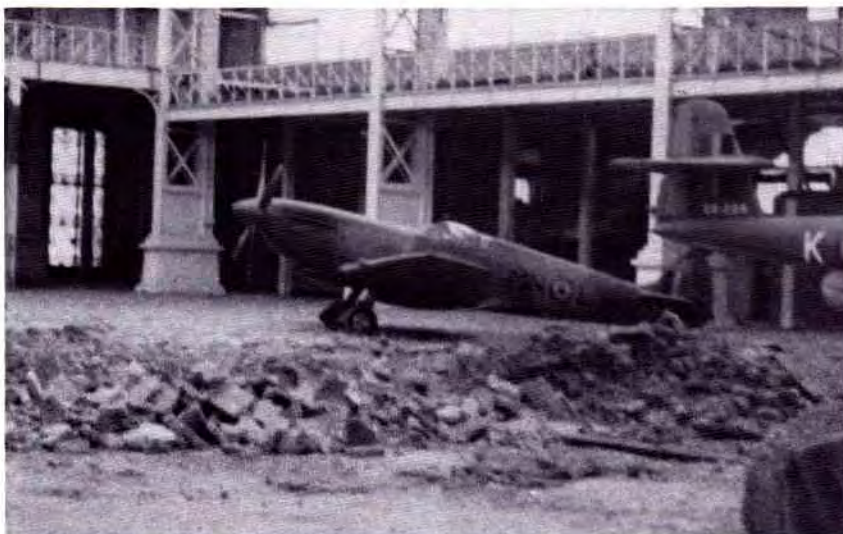
Grâce aux efforts, particulièrement de Jean Booten, le hall fut vidé et petit à petit occupé par le BAM, suivant la technique des « squatters »: occupation fait loi.

Grâce aux relations personnelles du Chef d'Etat-Major de la FAé, le Lt Général Avi Ceuppens J., un revêtement bitumeux remplaça le sol constitué de sable. Un minimum de travaux rendit le grand hall vivable.

Cependant, à partir de 1980, le Ministère des Travaux publics, mais surtout sa Régie des Bâtiments et en particulier Monsieur Van Gossum, ont aidé

▼ Le grand hall en 1913 - XII^e Salon de l'auto.
De grote hall in 1913 - XII^e autosalon.





▲ Un Spit IX parmi les gravats.
Een Spit IX te midden van het puin.
(photos/foto's Raymond Booten)

grandement à l'amélioration du hall, en réalisant chaque année une tranche de travaux indispensables. Ainsi furent refaits: en 1980 toute l'électricité et les grandes verrières. En 1981-1982, la peinture. Ceci fut vraiment une très grosse entreprise qui immobilisa nos collections pendant six mois car six grandes tours se déplaçaient dans le hall pour atteindre les superstructures. A titre indicatif, la location de ces tours coutaient un million de Frs par mois... payés par les Travaux publics.

Enfin en 1983-1984 furent créés les ateliers du côté de l'avenue de la Renaissance, la bibliothèque et les bureaux. Ceci constitua une très grande amélioration car avant cela, la direction, l'administration, la technique et les vestiaires du BAM étaient concentrés dans un petit local, non chauffé, de 40 m² (nous l'appelions le «trou de cochon»). L'ambryon de bibliothèque était dans des locaux au fin fond du MRA.

En 1988-1989 le toit du hall a été refait. Mais en 1990 a débuté l'étude de l'aménagement total du grand hall: chauffage, isolation, réfection du sol et des galeries, création de locaux du côté de l'esplanade: réception, bureaux administratifs, salle d'exposition, buvette... Ce grand projet pourrait se réaliser à partir de 1992.

Il convient de souligner que le Grand Hall du Cinquantenaire fait l'objet de l'envie de tous les directeurs de musée de l'air du monde. En effet, son ampleur et sa majesté se prêtent parfaitement à la présentation d'une collection d'avions. De plus, ceux-ci sont éclairés par la lumière naturelle. Enfin, la situation géographique du Cinquantenaire rend son accès facile, près du centre de Bruxelles.

LE PERSONNEL

6 De 1970 à 1980, le BAM démarra grâce

en très grosse partie aux volontaires bénévoles. Ceux-ci, membres de l'AELR, dont le président était et est toujours le Colonel Terlinden, effectuaient tous les travaux dans le Grand Hall sous la direction du 1 Sgt puis de l'Adjudant Booten, véritable cheville ouvrière du BAM. Ils étaient aidés quand c'était indispensable par la FAé. Il faut constater que l'administration laissait à désirer, mais l'enthousiasme, l'initiative et l'aide d'innombrables amis y suppléaient.

A partir de 1979, on s'aperçut que les équipes de volontaires (une quarantaine) sous la direction de Philippe Levecq, ne pouvaient plus tout faire car, tout simplement, nous devenions un grand musée.

La possibilité s'est présentée alors à l'AELR de pouvoir recruter du personnel dans le Cadre Spécial Temporaire (CST). Huit personnes furent engagées en 1981: des techniciens, un historien et une décoratrice. Ce cadre devint par après le Troisième Circuit de Travail (TCT). Six autres personnes furent, en plus, recrutées en 1983 dans ce cadre: cinq gardiens et un ébéniste, principalement pour la restauration des avions anciens.

Il faut souligner qu'un problème se posait toujours pour l'administration du BAM. Celle-ci put être assurée grâce à l'aide, tout d'abord de l'Adjudant 1e Cl. e.r. Dupont, puis de l'Adjudant e.r. Dejaer. L'Adjudant 1er Cl. J. Vandendriess a remplacé Jean Booten, retraité, comme chef technicien de 1981 à 1985.

Les équipes de volontaires, toujours aussi enthousiastes, se sont cependant depuis quelques années, consacrées plus particulièrement à leur but premier: la restauration des avions. Ils sont sous la direction de Marcq Lecocq et de Ferhat Ben Khedda.

A l'heure actuelle, le personnel permanent du BAM s'est fortement étoffé. Il comprend:

— Sept membres de la FAé, sous la direction de l'adj. Liénard, (deux techniciens, un secrétaire, un magasinier, trois miliciens dont deux universitaires)

(voir organigramme AELR). Ce personnel est repris dans un Tableau Organique officiel FAé (TO V-61-870-M de janvier 1986).

— Quatorze TCT engagés par l'AELR et payés par l'Office Régional de Bruxelles de l'Emploi (ORBEM).

— Un chargé de mission (depuis juin 1988) et trois manutentionnaires du MRA.

— Une équipe de volontaires permanents AELR assurant l'encadrement.

Il faut constater que ce personnel constitue un minimum compte tenu de l'ampleur des collections, de l'existence du Centre de documentation et de la grandeur du hall. Une augmentation du personnel technique et d'entretien permettrait de mieux présenter les collections.

On ne rappellera pas assez l'aide fournie par la FAé pour le démarrage et le fonctionnement du BAM.

Sans la bienveillante compréhension des Chefs d'Etat-Major successifs, l'aide active de la section Relations Publiques, porte d'entrée du BAM vers les organismes de la FAé, le BAM n'existerait pas. Mais la récompense de la FAé est l'existence de ce musée de l'air, vitrine de l'aviation.

LE BUDGET

C'est un problème simple et compliqué à la fois. Simple en ce sens que le MRA, ayant lui-même un budget limité, ne consacre rien au BAM. Compliqué par le fait que, pour vivre ou faire progresser le BAM, il faut tout de même de l'argent. Nous nous contenterons de rappeler qu'une simple vitrine coûte 40.000 Frs, un mannequin: au minimum 10.000 Frs.

▼ Un Airspeed Oxford au milieu des briquillons.
Een Airspeed Oxford te midden van steenslag.



Le BAM tâche donc, dans la mesure du possible, de mendier, trouver des sponsors, rechercher si les articles nécessaires ne se trouvent pas dans les chaînes logistiques militaires. Un gros problème est cependant celui des transports. Heureusement les Forces armées en général et la FAé en particulier montrent une très grande compréhension.

On se plaît à rappeler que, au début 1989, un avion Meteor 8 de nos collections a pu être transporté à Prague grâce à un C130 de la FAé qui en a profité pour ramener un Mig 15 tchèque, objet de l'échange avec notre avion. Cependant, le plan central du Meteor ne rentrant pas dans le C130, l'AELR dut déboursier 125.000 Frs pour payer un transporteur civil, et ceci était un prix d'ami.

Malgré tout, le budget de l'AELR tourne actuellement autour de deux millions de Frs par an.

Ce n'est pas la modeste cotisation de 500 Frs par membre de l'AELR qui permet de trouver cette somme. Ces 500 Frs servent à peine à couvrir la publication de la revue.

Une partie des fonds est donc rassemblée grâce à l'aide de la BAM Foundation créée en 1981 dont le secrétaire actif est le Lt Col Avi e.r. Charles Marinus. La plus grosse partie des fonds est cependant trouvée suite à la mise à la disposition du Grand hall, avec le cadre de sa collection prestigieuse, à diverses sociétés ou organismes qui veulent y organiser une réception ou une manifestation sortant de l'ordinaire.

Ainsi, en 1990, aura lieu la 10^e Foire d'Antiquités au mois d'octobre. cette manifestation créée en 1980 par Mr. G. Germaine. est actuellement sous la direction de Mr. Cl. Sluys. Elle groupe aux alentours de septante antiquaires qui exposent leurs antiquités entre les avions, et constitue une manifestation importante de la vie culturelle bruxelloise. L'avantage en est double: le BAM récupère le prix des entrées et de plus, une quinzaine de milliers de visiteurs viennent voir le BAM dans des circonstances tout à fait originales.

Une manifestation importante également est le défilé de mode organisé par le magazine «Vogue» en 1987, 1988 et 1990 et où a lieu la remise officielle des «Victor».

Mais nous devons absolument souligner l'aide indispensable fournie par nos «grands argentiers», Mr. Van Weyenbergh Lt Col de Res, volontaire de la première heure. Il est secondé depuis trois ans par Mr. Willy Lassoie, ancien directeur d'agence bancaire. Notre argent est donc en bonne main et dépensé avec parcimonie.

LES COLLECTIONS

Il est intéressant de rappeler que, parti en 1970, d'une vingtaine d'avions, pendus

dans les halls du MRA, plus quelques avions stockés dans le Grand Hall, nous disposons actuellement de cent quarante machines volantes nous classant parmi les grands musées de l'air. Tout cela a été réalisé sans budget spécifique: il faut être Belge pour faire cela.

Les caractéristiques de nos collections sont les suivantes: nous disposons vraisemblablement du plus bel ensemble au monde d'avions de la guerre 1914-1918. De plus, nous tâchons d'exposer des avions venant de pays différents, avions civils et militaires. Nous présentons enfin une collection de moteurs exceptionnellement riche.

L'origine de nos avions est multiple, nous recevons, demandons, échangeons dans le monde entier. C'est une tâche exaltante et variée. On trouvera ci-après, mis en exergue, quelques-unes de nos acquisitions depuis 1970.

1970 - Don au BAM du De Havilland Otter employé dans l'Antarctique.

1971-1975 - Récupération de la dizaine de DH 82A ex FAé, ex EAC. C'est une précieuse monnaie d'échange.

1972 - Don au BAM, par la famille, du triplan Battaille 1911, le plus ancien avion du musée.

- Don du CF.100 par le gouvernement canadien.

1975 - Echange avec le Musée de l'Air de Paris d'un Caudron G3 de 1914.

1976 - Mise en dépôt au BAM, par l'Administration de l'Aéronautique d'un A26 Invader, saisi à Deurne.

1977 - Arrivée de la Caravelle offerte par la SABENA et qui sera érigée sur trois pieds à 10 mètres du sol en 1986 grâce à l'aide du Ministère des Travaux publics et d'une équipe de volontaires des SABENA Old Timers aidés du 21 Log Wing et du personnel du BAM/AELR.

1978 - Don, par testament, au BAM du SV4D et SR7B de Mr. Stampe.

1979-1980 - Arrivée du C119, offert par la FAé et dont le démontage à Koksijde fut

très difficile. Le transport de l'avion vers Bruxelles put être réalisé grâce à une souscription publique orchestrée par Mr. Herman De Wulf, journaliste, ami de longue date du BAM.

1979 - Arrivée en vol à Zaventem d'un Saab Draken des Forces aériennes suédoises.

1980 - Echange avec J. Salis d'un MS315 de 1933. Ceci était important pour nous car nos collections sont pauvres en ce qui concerne la période 1920-1940.

1981 - Don par le Portugal d'un Sabre F86F.

1982 - Arrivée de la section de fuselage avant d'un B707, don de SABENA/SOBELAIR et découpé à Zaventem.

1983 - Echange d'un Fiat G91 avec le musée de Koblenz.

- Arrivée du F104 reçu de la FAé.

- Echange d'un MS230 de 1930 avec J. Salis.

1984 - Découverte d'un étonnant vélo volant dans le grenier d'un garage.

1985 - Important échange avec le Portugal qui nous donne un Ju 52 3m.

1987 - Arrivée en vol à Koksijde d'un Meteor NF 11 venant de France.

1988 - Don d'un hélicoptère Alouette II par l'Aviation légère de la Force terrestre.

1989 - Arrivée du Mig 15, premier avion échangé avec un musée de l'air d'un pays du Pacte de Varsovie (Prague-Tchécoslovaquie). Il est en état de vol.

- Echange avec Mr. Pont, collectionneur français, d'un SM B2.

- Echange avec Mr. G. Black, collectionneur britannique, d'un Bristol Fighter F2b de 1918. Il s'agit pour nous d'une pièce importante car elle permet d'augmenter encore notre collection d'avions de la 1^{ère} guerre mondiale.

1990 - 11 mai; présentation de notre dernière acquisition, le Fairey Battle, avion historique s'il en est, échangé avec Mr G. Black.

Chaque opération amenant l'augmentation de nos collections, fait l'objet d'une étude et d'une discussion,

▼ De droite à gauche: / Van rechts naar links:
Col./Kol. Donnet, Ferhat Benkedda, Laurent Pater.



animée parfois, au sein du «Comité de Gestion». Celui-ci, composé des dirigeants de l'AE LR, des techniciens FAé et de l'historien TCT, se réunit tous les mercredis matin pour débattre des problèmes du BAM. Les décisions importantes sont soumises pour accord au Conservateur en Chef MRA et à la FAé.

Un problème important est la remise en état de présentation des diverses machines exposées. Pour nous «l'état de présentation» doit être le plus près possible de l'état de vol.

Plusieurs groupes travaillent pour ce faire :

Tout d'abord, depuis 1970, des équipes de volontaires bénévoles, membres de l'AE LR et qui ont créé récemment la «Brussels Air Museum Restoration Society» (BAMRS). Ces équipes font un véritable travail de spécialistes mais ne viennent que le samedi au Grand Hall. Ils ont déjà remis en état entre autres, le Miles-Magister 1, le Bücker Bestmann, le Fairchild Forwarder. Au nombre d'une quarantaine, dont une vingtaine de membres particulièrement actifs, ils travaillent actuellement sur un nombre limité de projets: le Percival Gull, le Spitfire XIV, le Fieseler Storch, le Bataille.

Quelques volontaires bénévoles viennent cependant durant la semaine. Ils ont remis en état le C119 et travaillent actuellement sur l'hydravion Schreck FBA et l'Airspeed Oxford.

Des Unités de la FAé, participent aussi à la rénovation des avions. Ainsi le Nieuport 17C et le Hanriot HD1 ont été restaurés à Sint-Truiden en 1971/1972, le Spad XIII et le Sopwith 1^{1/2} Strutter à Goetsenhoven en 1975, le Farman MF11 à Koksijde en 1980 et le F1 Camel à Bierset. Le RE8 a été restauré en 1978 par l'Aviation légère de la Force terrestre.

L'Ecole technique de la FAé remet, pour l'instant, en état de présentation un Bristol Blenheim.

Les Old Timers de la SABENA travaillent quant à eux à Zaventem. Ils ont remis en état de vol en 1989 un Westland Lysander après plusieurs années de labeur. Ils travaillent actuellement sur un Ju 52/3m, deux DH 82A et deux Typsy Belfair. Tous ces appareils leur sont fournis par le BAM.

Enfin, les techniciens du BAM et les TCT de l'AE LR remettent aussi en état de présentation, avions, moteurs et matériels divers. Mais ils sont surtout occupés par l'entretien et la mise en valeur des collections dans le Grand Hall.

Le BAM a aussi entamé la création d'une série de stands thématiques. Les stands suivants ont déjà été réalisés :

1978 - L'aviation de la Force publique au Congo.

1979-1980 - Les Belges dans la RAF 1940-1945. Ce stand est en cours de rénovation, il est l'œuvre de Jean Michotte, volontaire bénévole très actif.

1982 - Evocation de l'histoire des Para-Cdo.

1983-1987 - Reconstitution d'une partie des ateliers Renard de 1946-1970.

1984 - La photo aérienne et le stand SABENA.

1986 - Les Belges dans l'Antarctique. - La Météorologie.

1989 - Les moteurs. Ce stand a pu être réalisé, en partie grâce à la remarquable collection de moteurs allemands, qui nous a été donnée par l'Université de Liège en 1981.

D'autres stands sont en gestation : l'aérostation, l'espace, les équipements de survie, les simulateurs de vol... Mais il faut se rendre compte que la réalisation d'un stand demande beaucoup de travail de recherche, de décoration, de menuiserie. De plus, la mise de fond est considérable.

LE CENTRE DE DOCUMENTATION ET LES EXPOSITIONS

Depuis 1970, le BAM s'était efforcé de rassembler le maximum de documentation «aviation». En 1977 on peut estimer que la somme de documents représentait cent m³ de papiers. Daniel Brackx, volontaire bénévole, en commença le tri, mais en ne disposant que d'un temps limité pour ce travail.

En 1980, Etienne Reunis, licencié en histoire, put être recruté comme stagiaire ONEM, par après il passa TCT. Aidé de deux personnes, E. Reunis a créé de toutes pièces, en trois ans, un véritable centre de documentation dont le fichier commence à être informatisé. Ce fut un travail immense.

En 1989, le centre de documentation, le seul du genre en Belgique, a accueilli gratuitement un millier d'étudiants, de chercheurs ou d'amateurs d'aviation. Il a répondu à 200 demandes écrites, en provenance de la Belgique et de l'étranger, et a répondu aussi à un gros millier de demandes plus simples, qui peuvent être traitées par téléphone.

A côté de la bibliothèque, s'est développée une remarquable photothèque qui compte des photos d'approximativement deux mille types d'appareils différents. Ce travail a pu être réalisé en grande partie grâce à l'aide de deux photographes volontaires bénévoles: Léon de Ville de Goyet et Robert Thésias.

Un laboratoire photo a été créé par l'AE LR et fonctionne continuellement depuis la fin 1989.

Nous commençons aussi une cinémathèque et une vidéothèque.

Afin de renouveler l'attention du public sur le BAM, nous tachons de monter chaque année une exposition dans le Grand Hall.

Ainsi les expositions suivantes ont été réalisées et ont, chaque fois, obtenu grand succès :

1981 - «Aviation art in Belgium».

1983 - «La Conquête de l'Air: 1783-1983».

- Présentation de la collection d'avions-jouets de B. Macaire.

1984 - «Les affiches du voyage» - présentant des affiches de compagnies aériennes. Cette exposition fut accompagnée d'un concours pour le choix, par le public, des plus belles affiches. Grand succès.

1985 - «75 ans d'aviation militaire».

1986 - «Les tableaux de bord».

- La Collection de photos d'avions de Mr. Balaes.

1988 - «Des affiches pour des aviateurs». Collection d'affiches de différents pays pour le recrutement dans les forces aériennes.

1989 - «Les moteurs d'avions».

Présentation de 35 moteurs couvrant toute l'histoire du moteur d'avion. Cette exposition a demandé beaucoup de travail pour la sélection et la préparation des moteurs. Elle est vraisemblablement unique au monde et est devenue maintenant le stand moteurs permanent du BAM.

Il est à noter que, en plus de ces expositions temporaires dans le Grand Hall du Cinquantenaire, le BAM a comme politique, pour se faire connaître, de présenter son stand lors d'une dizaine de manifestations et meetings aériens qui se déroulent chaque année.

Que conclure de ce résumé des activités et réalisations du BAM en vingt ans, si ce n'est que ce fut un travail passionnant mais qui est loin d'être terminé.

Hervé DONNET

Colonel Aviateur BEM e.r.

Coordinateur AE LR/MRA

▼ De gauche à droite: / Van Inlka naar rechts: Dumonceau, Lecocq, Michotte.



OPRICHTING EN ONTWIKKELING VAN HET BRUSSELS AIR MUSEUM 1970-1990

De AELR, gesticht in 1970, heeft datzelfde jaar de sectie Lucht- en Ruimtevaart van het Koninklijk Museum van het Leger en van de Krijgsgeschiedenis (K.L.M.) opgericht, beter gekend onder de naam van Brussels Air Museum (BAM) of Luchtvaartmuseum. Van 1970 tot 1978 begon het BAM te functioneren onder de leiding van Lt. Kol. VI. SBH Terlinden, nog steeds in dienst bij de Luchtmacht (Lu M) en van adjudant J. Booten, enige technicus van de Lu M, ter beschikking gesteld van het KLM. Ze werden geholpen door groepen vrijwilligers en konden rekenen op de steun van de Lu M.

De echte ontwikkeling van het BAM begon vanaf eind 1978, toen Kol. VI. SBH Terlinden M. en Kol. VI. SBH Donnet H. zich actief bezighielden met het BAM als vrijwilliger, bij hun op ruststelling. De eerste als voorzitter van de AELR en de tweede, eerst als coördinator, later als leider van de verzamelingen en activiteiten van het BAM in akkoord met de overheid van het KLM.

Het is interessant vast te stellen dat het BAM nooit officieel erkend werd, maar zich als het ware opgedrongen heeft aan het

KLM.

We zullen hier, op onvolledige manier, herinneren aan de vooruitgang en de praktische resultaten sinds 1970. We zullen het eerst hebben over de vestigingsplaats van het BAM, daarna over het personeel, het budget en tenslotte zullen we uitweiden over de verzamelingen en het tentoonstellen ervan. Er moet ook op gewezen worden dat het BAM nu, waarschijnlijk het derde luchtvaartmuseum in Europa is en zich rangschikt bij de tien eerste musea ter wereld. Het AELR heeft ook het enige «luchtvaart»-documentatiecentrum in België opgericht.

DE GROTE HALL VAN HET JUBELPARK

Indien men een vliegtuigverzameling wil ten toon stellen moet men beschikken over een lokaal. We zullen dus eerst spreken over dit lokaal.

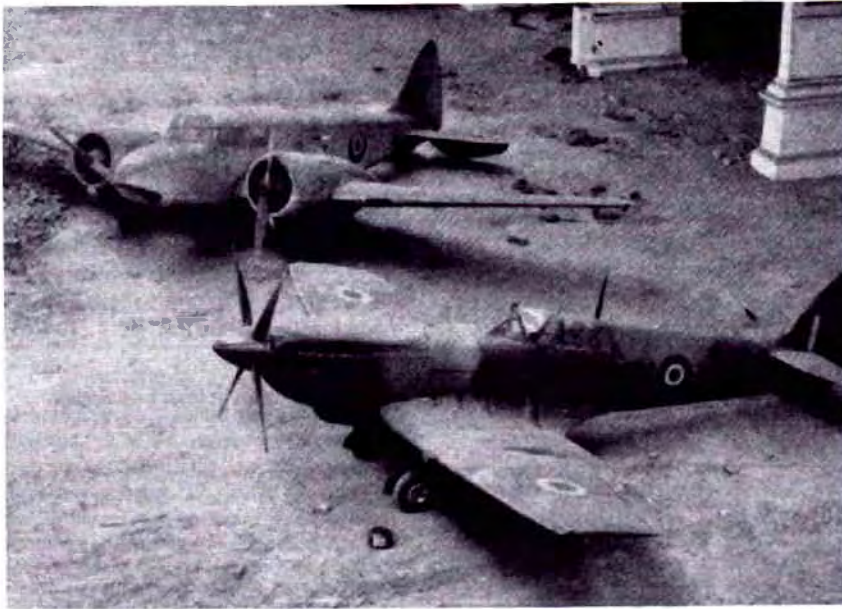
De ingebruikname van de Grote hall van het Jubelpark te Brussel door het BAM is een waar epos. In 1970 hing deze prachtige hall (160 M x 60 m) af van het Ministerie van Openbare Werken en was volgepropt met allerlei rommel en overschotten van de stad Brussel. In een hoek stonden enkele vliegtuigen, aangeboden in de jaren 1950 door de Luchtmacht, maar ze waren niet tentoongesteld.

Dank zij de enorme inspanning, vooral van Jean Booten werd de hall leeggemaakt en beetje bij beetje ingenomen door het BAM, volgens de techniek van de «squatters»: bezetting maakt wet.

Dank zij de persoonlijke betrekkingen van de Stafchef van de Lu.M., Lt. generaal VI. Ceuppens J., werd de zandgrond bedekt met een asfaltachtige laag. Minimale werken maakten de grote hall leefbaar.

La - Bootenisation - du grand hall!
▼ De - Bootenisation - van de grote hall!





◀ Dans l'attente de jours meilleurs!
In afwachting van betere dagen!

rust gesteld, vervangen als chef-technicus in 1981. De ploegen vrijwilligers, nog steeds even enthousiast, konden hun tijd sinds enkele jaren besteden aan hun eerste doel: de restauratie van vliegtuigen. Ze staan onder de leiding van Marc Lecocq en van Ferhat Ben Khedda.

Op het huidige ogenblik is het permanent personeel van het BAM sterk aangegroeid. Het bestaat uit — Zeven leden van de Lu M onder de leiding van Adjudant J. Liénard (twee technici, een secretaris, een magazijnier, drie miliciens waaronder twee universitaires) (zie organigram AELR). Dit personeel is opgenomen in het officieel Organigram van de Lu M (TO V-61-870-M van januari 1986) — Veertien BTK aangeworven door de AELR en betaald door de Regionale Dienst voor Tewerkstelling van Brussel (RDTB) — Een zendingsgelastigde (sinds juni 1988) en drie handlangers van het KLM — Een ploeg permanente vrijwilligers van de AELR die de omkadering verzekeren.

Men moet vaststellen dat dit personeel een minimum is indien men rekening houdt met de grootte van de verzamelingen, met het bestaan van het Documentatiecentrum en de afmetingen van de hall. Een vermeerdering van het technisch- en onderhoudspersoneel zou het mogelijk maken de collecties beter voor te stellen.

Men kan niet genoeg herinneren aan de hulp verleend door de Lu M voor het starten en de werking van het BAM.

Zonder de welwillende medewerking van de opeenvolgende Stafchefs, de actieve hulp van de Sectie Public Relations, toegangspoor voor het BAM tot de verschillende organismen van de Lu M, zou het BAM niet bestaan. Maar de beloning voor de Lu M is het bestaan van dit luchtvaartmuseum.

HET BUDGET

Het is terzelfdertijd een eenvoudige en een ingewikkeld probleem. Eenvoudig in de zin dat het KLM zelf over een slechts beperkt budget beschikt en niets besteedt aan het BAM. Ingewikkeld omdat er toch geld nodig is om het BAM te doen leven en uit te breiden.

We zullen ons beperken tot de opmerking dat een eenvoudige uitstaltkast 40 000 F kost, een mannequin komt minimum op 10 000 F.

Het BAM tracht dus, zo nodig te bedelen, sponsors te vinden, op te zoeken of de nodige onderdelen niet te vinden zijn in de militaire logistieke ketens. Een groot probleem is het transportprobleem. Gelukkig leggen het Landleger in het algemeen en de Lu M in het bijzonder een groot begrip aan de dag.

We herinneren er graag aan dat, begin 1989, een Meteor 8-toestel van onze verzameling naar Praag kon vervoerd worden dank zij een C 130 van de Lu M die een Tsjechische MIG 15 terugbracht,

Vanaf 1980 nochtans, hielpen het Ministerie van Openbare Werken, maar vooral haar Regie der Gebouwen en de heer Van Gossum in het bijzonder, bij de verbeteringswerken van de hall. Jaarlijks werden noodzakelijke werken per gedeelten uitgevoerd. Werden aldus verwezenlijkt in 1980 de gehele elektrische installatie en de herstelling van de glazen dakbedekking; in 1981-1982 de verfwerken. Dit was een zeer belangrijke onderneming die onze verzamelingen ontoegankelijk maakte voor zes maanden, want zes grote torens werden verplaatst om de bovenste structuren te kunnen bereiken. Ten titel van inlichting: de huur van deze torens kostte één miljoen frank per maand, betaald door Openbare Werken.

Tenslotte werden in 1983-1984 de werkplaatsen, de burelen en de bibliotheek gebouwd langs de kant van de Renaissancelaan. Dit was een merkelijke verbetering want voordien waren de direktie, de administratie, de techniek en de kleedkamers van het BAM samengebracht in een klein, niet verwarmd lokaal van 40 m² (we noemden het het -varkenshok-). De aanzet tot de bibliotheek lag opgestapeld in verre lokalen van het KLM.

In 1988-1989 werd het dak van de hall hersteld. Maar in 1990 startte de studie voor de totale afwerking van de grote hall: verwarming, isolatie, herstelling van de grond en de galerijen, oprichting van lokalen aan de kant van de Esplanade, ontvangstlokalen, administratieve burelen, tentoonstellingszaal, cafetaria,.... Dit belangrijk project zou kunnen verwezenlijkt worden vanaf 1992.

Er moet onderlijnd worden dat de Grote hall van het Jubelpark de afgunst opwekt van alle luchtvaartmuseadirekteurs ter wereld. Inderdaad, de afmetingen en de majestatische aanblik zijn uitstekend geschikt voor de tentoonstelling van een

vliegtuigcollectie. De toestellen zijn daarenboven verlicht door natuurlijk licht. Tenslotte is de toegang vergemakkelijkt door de geografische ligging van het Jubelpark, in de nabijheid van het centrum van Brussel.

HET PERSONEEL

Van 1970 tot 1980 kon het BAM starten voornamelijk dank zij de vrijwilligers. Ze waren allen lid van de AELR waarvan de voorzitter, was en nog steeds Kolonel Terlinden is. Ze knapten al de werken op in de Grote hall onder de leiding van 1 Sgt, later adjudant Booten, de ware spil waarrond het BAM draaide. Wanneer het absoluut nodig was werden ze geholpen door de Lu M. De administratie liet misschien te wensen over, maar het enthousiasme, het initiatief en de hulp van ontelbare vrienden verholpen dit.

Vanaf 1979 stelde men vast dat de ploegen vrijwilligers (een veertigtal) onder de leiding van Philippe Levecq niet langer alles konden doen, want we werden een groot museum.

De mogelijkheid om personeel aan te werven bood zich aan toen de AELR kon recruteren bij de BTK (Bijzonder Tijdelijk Kader). Er werden acht personen aangenomen in 1981: technici, een historicus en een decoratrice. Dit kader werd later het Derde Arbeids circuit (DAC). Zes andere personen werden daarna in 1983 aangeworven in dit kader: vijf bewakers en een ebenist, deze laatste vooral voor de restauratie van de oude vliegtuigen.

De aandacht moet erop gevestigd worden dat het administratieprobleem voor het BAM voortduurde. Het kon opgelost worden dank zij de hulp van eerst Adjudant 1ste klas o.r. Dupont, daarna van adjudant o.r. Dejaer. Adjudant 1* klas J. Vandendries heeft Jean Booten, op

voorwerp van de ruil. Het centraal gedeelte van de Meteor kon echter niet in de C 130 geplaatst worden. De AELR moest 125.000 F betalen aan een burgerlijke vrachtvoerder en het was nog een gunstprijs.

Onlangs dit alles draait het budget van de AELR rond de twee miljoen fr. per jaar.

Het is de bescheiden bijdrage van 500 F per AELR-lid niet, die toelaat deze som samen te brengen. Deze bijdragen van 500 F per lid, dekken nauwelijks de kosten van het tijdschrift.

Een gedeelte van de fondsen wordt bijeengebracht dank zij de hulp van de BAM-foundation, gesticht in 1981, waarvan de actieve sekretaris Lt. Kol. Vl. o.r. Ch. Marinus is. Het grootste gedeelte van de fondsen wordt verzameld door de Grote hall ter beschikking te stellen van diverse maatschappijen of organismen die er een receptie of een bijeenkomst willen inrichten die buiten het gewone ligt.

Aldus zal in de maand oktober 1990, de 9de Antiekvoor plaatshebben. Deze gebeurtenis, gesticht in 1980 door de heer G. Germaine, staat nu onder de leiding van de heer Cl. Sluys. Ze groepeerd ongeveer zeventig antiquairs die hun antiquiteiten ten toon stellen tussen de vliegtuigen. Deze gebeurtenis is een belangrijke uiting van het Brussels cultureel leven. Het voordeel is dubbel: het BAM ontvangt de toegangsprijs en 15.000 bezoekers zien de BAM-verzameling in een bijzondere omstandigheid.

Een andere belangrijke gebeurtenis is het mode-défilé ingericht door het tijdschrift «Vogue» in 1987, 1988 en 1990 en waar officieel de «Victor» uitgereikt wordt.

Maar we moeten absoluut de onmisbare hulp onderlijnen van onze «schatbewaarders»: de heren Van Weyenberg, reserve Lt. Kol. en vrijwilliger van het eerste uur; en de heer Willy Lassoie, voormalig directeur van een bankagentschap, die de eerste bijstaat sinds een drietal jaren. Ons geld is dus in goede handen en wordt spaarzaam besteed.

DE VERZAMELINGEN

Het is interessant eraan te herinneren dat we vertrokken in 1970 met een twintigtal vliegtuigen opgehangen in de zalen van het KLM en met enkele toestellen opgeslagen in de Grote hall. We beschikken thans over 140 vliegtuigen en behoren daarmee tot de grote musea van de wereld. Dit alles werd verwezenlijkt zonder specifiek budget: men moet Belg zijn om dit te doen.

De karakteristieken van onze verzamelingen zijn de volgende: wij beschikken waarschijnlijk over het mooiste geheel van toestellen uit de oorlog 1914-1918. We stellen ook een maximum aan militaire en burgerlijke vliegtuigen van zoveel mogelijk verschillende landen ten toon. We beschikken tenslotte ook over een uitzonderlijk rijke kollektie motoren.

De oorsprong van onze vliegtuigen is veelvuldig: we krijgen, we vragen, we ruilen in de gehele wereld. Het is een opwindende en afwisselende taak. Hier volgen enkele van onze aanwinsten sinds 1970:

1970 - Schenking aan het BAM van de De Havilland Otter gebruikt in de Zuidpoolexpeditie.

1971-1975 - Recuperatie van een tiental DH82A ex-Lu.M., ex-BLS. Dit is een kostbaar ruilmiddel.

1972 - Schenking aan het BAM van de driedekker Battaille 1911 door de familie. Het is het oudste vliegtuig van het museum.

1975 - Ruil met het Luchtvaartmuseum van Parijs van een Caudron G3 van 1914. 1976 - De luchtvaartadministratie brengt een A26 Invader onder in het BAM — aan de ketting gelegd te Deurne.

1977 - Aankomst van de Caravelle aangeboden door SABENA. Dit toestel zal op drie pijlers van 10 m hoog geplaatst worden in 1986, dank zij de hulp van het Ministerie van Openbare Werken, een ploeg vrijwilligers van de SABENA Old Timers, met de medewerking van de 21 Log Wing en het personeel BAM/AELR. 1978 - Schenking per testament van de SV4D en SR7B, gebouwd door de heer Stampe.

1979-1980 - Aankomst van de C119 aangeboden door de Lu.M. en waarvan de uiteenname te Koksijde zeer moeilijk was. Het vervoer van het vliegtuig naar Brussel kon verzekerd worden dank zij een openbare inschrijving, ingericht door de heer Herman De Wulf, joernalist, en sinds lang vriend van het BAM.

1979 - Aankomst in vlucht te Zaventem van een Saab Draken van de Zweedse Luchtmacht.

1980 - Ruil met de heer J. Salis van een MS315 uit 1933. Dit was belangrijk, want onze kollekties zijn arm wat betreft de periode 1920-1940.

1981 - Gift van Portugal van een Sabre F86F.

1982 - Aankomst van de cockpit en een gedeelte van de romp van een B707, gift van SABENA/SOBELAIR en versneden te Zaventem.

1983 - Ruil van een Fiat G91 met het museum van Koblenz.

— Aankomst van de F104, ontvangen van de Lu.M.

— Ruil van een MS230 uit 1930 met J. Salis.

1984 - Ontdekking van een wonderbare vliegende fiets op de zolder van een garage.

1985 - Belangrijke ruil met Portugal: een Ju 52/3m.

1987 — Aankomst in vlucht te Koksijde van een Meteor NF 11 uit Frankrijk.

1988 - Gift van helikopter Alouette II door het Licht Vliegwezen van het Landleger.

1989 - Aankomst van een Mig 15, eerste ruil met een luchtvaartmuseum van een land van het Warschaupakt (Praag-Tsjechoslowakije). Het toestel is in vliegwaardige toestand.

— Ruil met de heer Pont, Franse verzamelaar, van een SM B2.
— Ruil met de heer Black, Brits verzamelaar, van een Bristol Fighter F2b uit 1918.

Het gaat voor ons om een belangrijk

toestel want het stelt ons in staat onze verzameling van vliegtuigen uit de 1ste Wereldoorlog nog aan te vullen. 1990 - 11 mei; presentatie van onze laatste aanwinst: de Fairey Battle — voor ons een historisch toestel — ruil met de heer G. Black.

Iedere operatie die tot de vermeerdering leidt van onze kollekties, maakt het voorwerp uit van een studie en een gesprek in de schoot van het «Beheercomité». Dit comité is samengesteld uit de leidende instanties van de AELR, de technici van de Lu.M. en de DAC-historicus en vergadert iedere woensdagmorgen om te spreken over de problemen van het BAM. Belangrijke beslissingen worden aan de goedkeuring onderworpen van de Hoofdconservator van het KLM en van de Lu.M.

Een belangrijk probleem is de restauratie van de diverse ten toon gestelde toestellen. Voor ons betekent dat: zo dicht mogelijk de vliegwaardige toestand benaderen.

Talrijke groepen zijn hiermee bezig.

Eerst en vooral zijn er sinds 1970 de ploegen vrijwilligers, leden van de AELR, die onlangs de «Brussels Air Museum Restoration Society» (BAMRS) gesticht hebben. Deze ploegen voeren een waar specialistenwerk uit, maar komen slechts de zaterdag naar de Grote hall. Ze hebben reeds o.a. volgende toestellen gerestaureerd: de Miles Magister I, de Bücker Bestmann, de Fairchild Forwarder. Deze groep telt een veertigtal leden waaronder een twintigtal leden bijzonder actief zijn. Ze werken nu aan een beperkt aantal projecten: de Percival Gull, de Spitfire XIV, de Fieseler Storch, de Battaille.

Enkele vrijwilligers zijn echter ook werkzaam in de loop van de week. Ze hebben de C119 hersteld en werken nu aan het watervliegtuig Schreck FBA en aan de Airspeed Oxford.

Eenheden van de Lu.M. werken ook aan de restauratie van de vliegtuigen. Aldus werden de Nieuport 17C en de Hanriot HD1 hersteld te St-Truiden in 1971/1972; de Spad XIII en de Sopwith 1^{1/2} Strutter te Goetsenhove in 1975, de Farman MF11 te Koksijde in 1980 en de F1 Camel te Bierset. De RE8 werd gerestaureerd in 1978 door het Licht Vliegwezen van het landleger.

De Technische School van de Lu.M. herstelt nu een Bristol Blenheim.

De SABENA Old Timers werken te Zaventem. Ze hebben een Westland Lysander in vliegwaardige toestand hersteld in 1989 na verscheidene jaren hard werk. Ze werken nu aan een Ju 52/3m, twee DH 82A en twee Tyspy Belfair. Al deze toestellen werden geleverd door het BAM.

Tenslotte werken de technici van het BAM en van het DAC ook aan de presentatie van vliegtuigen, motoren en divers materiaal. Maar ze zijn vooral bezig met de onderhoud en de presentatie van de verzamelingen in de Grote hall.

Het BAM heeft ook de bouw aangevat van een reeks thematische stands. Volgende

stands werden reeds verwezenlijkt

1978 - Het vliegwezen van de Publieke Weermacht in Congo

1979-1980 - De Belgen in de RAF in de periode 1940-1945 Deze stand wordt nu helemaal gerenoveerd en is het werk van een bijzonder actieve vrijwilliger Jean Michotte

1982 - Geschiedenis van de Para-Cdo

1983-1987 - Wedersamenstelling van een gedeelte van de Renard-werkplaatsen van 1946-1970

1984 - Luchtfotografie en de SABENA-stand

1986 - De Belgen aan de Zuidpool - De Meteorologie

1989 - De motoren Deze stand kon verwezenlijkt worden, gedeeltelijk dank zij de merkwaardige kollektie Duitse motoren die ons geschonken werd door de Universiteit van Luik in 1981

Andere stands worden overwogen ballonvaart, de ruimte, de overlevingsuitrusting, de vluchtnabootsers... Maar men moet er zich rekenschap van geven dat de bouw van een stand heel wat opzoekingen, decoratie en schrijnwerkerij vergt. Ook de financiële kant is niet te verwaarlozen

HET DOKUMENTATIECENTRUM EN DE TENTOONSTELLINGEN

Sinds 1970 tracht het BAM een maximum aan dokumentatie in verband met de luchtvaart te verzamelen. In 1977 besloeg

het geheel der dokumenten 100 m³ Daniel Brackx, vrijwilliger, begon met het klasseren, maar beschikte over weinig tijd

In 1980 werd Etienne Reunis, licentiaat geschiedenis, aangeworven als RVA-stagiair. Daarna ging hij over naar het DAC. Geholpen door twee personen, schiep E. Reunis in drie jaar tijd een waar dokumentatiecentrum, nu op geïnformatiseerd kaartensysteem gebracht. Een waar titanenwerk

In 1989 ontving het dokumentatiecentrum, enig in zijn soort in België, méér dan duizend studenten, vorsers en luchtvaartamateurs

De heer Reunis beantwoordde 200 geschreven vragen, afkomstig uit België en uit het buitenland en beantwoordde ook aan méér dan duizend aanvragen die telefonisch konden afgehandeld worden

Naast de bibliotheek werd een merkwaardige fototoek ontwikkeld die de foto's verzamelt van ongeveer 2 000 verschillende vliegtuigtypes. Dit werk werd grotendeels verwezenlijkt dank zij de hulp van twee fotograaf-vrijwilligers: Léon de Ville de Goyet en Robert Thesias

Een foto-laboratorium werd door de AELR opgericht en is sinds eind 1989 voortdurend werkzaam

Wij zijn ook gestart met een cinema- en videotheek

Teneinde de aandacht van het publiek levendig te houden trachten we ieder jaar een tentoonstelling op te bouwen in de Grote Hall

Aldus werden volgende tentoonstellingen verwezenlijkt, die telkens een groot sukses kenden:

1981 - Luchtvaartkunst in België-

1983 - De Verovering van het Luchtruim: 1783-1983-

- Tentoonstelling van de verzameling

speelgoedvliegtuigen van B. Macaire

1984 - Reisaffiches - voorstelling van affiches van luchtvaartmaatschappijen

Deze tentoonstelling was vergezeld van een wedstrijd van de mooiste affiches, gekozen door het publiek. Groot sukses

1985 - 75 jaar militaire luchtvaart-

1986 - Instrumentenborden -

- De verzameling vliegtuigfoto's van de heer Balaes

1988 - Affiches voor vliegeniers -

Verzameling affiches bij de diverse luchtmachten

1989 - Vliegtuigmotoren -

Voorstelling van 35 motoren die de gehele geschiedenis van de vliegtuigmotor beslaat. Deze tentoonstelling heeft heel wat werk gevergd voor de keuze en de voorbereiding van de motoren. Ze is waarschijnlijk enig in de wereld en is de permanente motorenstand van het BAM geworden

Er valt te noteren, dat naast deze tijdelijke tentoonstellingen in de Grote hall van het Jubelpark het BAM zich kenbaar maakt met zijn stand op een tiental luchtvaartmeetings of andere manifestaties per jaar

Hoe kan men deze samenvatting van de twintigjarige activiteiten van het BAM beter besluiten dan te zeggen dat het een werk vol geestdrift was, maar dat het ver van beëindigd is

Hervé DONNET

Kol. VI SBH o.r.

Koördinator AELR/KLM

▼ Le jour de gloire est arrivé!
Eindelijk is alles af!



LE POINT DE VUE DU MECANO



▲ Le grand hall en 1969.
De grote hall in 1969

Il avait été dit: «Pas un homme, pas un franc», c'était le général Ceuppens, Chef d'Etat-Major de notre Force aérienne; comment aurait-il pu justifier une telle entreprise. Personne ne pouvait prévoir à si longue échéance, l'ampleur d'une telle réalisation. Pour être franc, les détracteurs ne manquaient pas; plusieurs tentatives plus ou moins fructueuses avaient vu le jour mais n'avaient pas pris grand essor. Chacun me laissait entendre que cette histoire de fou allait suivre le même chemin que les précédentes. D'autres voyant notre état physique, ne jugeaient même pas utile de nous contrarier. Cependant, fin 1969, la décision fut prise, j'établis mes quartiers dans le hall «sans un sou», expression d'un ministre de l'époque. Il y avait pas mal de choses à faire avant de vouloir faire entrer un avion dans ce fatras. Comme l'improvisation et la débrouille sont une spécialité belge, il arrive que par ce moyen on peut palier l'absence totale de finances. Evacuer tous ces débris demandait des moyens en homme et en matériel.

Un énorme pont qui devait servir à des essais statiques de résistance trônait au milieu du grand hall; après enquête, je pus, assez rapidement, en connaître l'exploitant. Un contact avec cette grande entreprise de la place me permit d'avoir une visite de ses grands patrons. Je leur fis comprendre que le hall allait être repris par la Défense nationale et que des très hautes personnalités militaires, ainsi que des journalistes, allaient venir visiter les lieux. Ce pont, en arrière plan sur les photos de «VIP», seraient du plus mauvais effet.

Le lundi suivant, une sérieuse équipe, armée de marteaux-piqueurs et de chalumeaux, s'attaqua à la charpente. Les camions suivaient, éliminant la masse encombrante. En fin de semaine, il ne restait plus qu'un bon tiers de cette ferraille.

Un tiers, c'était bien, cela voulait dire qu'il n'y aurait plus assez de travail pour toute la semaine suivante.

En fait, le mercredi, il n'y avait plus de pont. Formidable! Oui mais, là dans le fond du hall, il y avait encore quatre bunkers, vestiges de l'occupation allemande. Quelques pintes et quelques bonnes paroles, ainsi que quelques voyages en plus permirent la totale disparition des quatre affreux blocs pleins de mauvais souvenirs qui bloquaient les entrées «côté parc».

Ouf! Bien joué! Mais la façade du Parlement, enfin l'ancienne! Devinez où on l'avait déposée? Hé bien oui, vous avez gagné, elle était là aussi! Cela faisait une bonne cinquantaine de camions pour tout évacuer. Et pas un franc! Encore une fois, contact pris avec une firme qui faisait de la «pierre reconstituée» et qui recherchait de la pierre de France, plutôt que d'aller la chercher très loin, elle l'avait pratiquement sous la main. Dès que les cinquante voyages furent effectués, le nouveau propriétaire de ces blocs de pierre me fit cadeau d'un coffre à outils qui fut bien utile pour la suite.

Vous vous dites que le hall était vide! Grosse erreur! La façade d'une maison Horta... cela vous dit quelque chose? Ben voyons! hé oui! Elle aussi, elle était dans le hall!

Pour cette évacuation, il fallait de très gros moyens et une fois de plus, quelqu'un qui s'y intéressait. Je le trouvai en la personne d'un architecte qui souhaitait préserver ces belles pierres. Les moyens de levage et de transport, je ne les avais pas et «Monsieur» l'architecte non plus. J'avais à l'époque, la possibilité de m'en référer à un supérieur qui était responsable des Relations publiques de la Force aérienne. Ce monsieur, colonel de sa fonction, était formidable. Grâce à lui, j'allais pouvoir déplacer ma montagne. Je ne citerai pas son nom, il ne l'apprécierait pas. Grâce à lui et à la bénédiction du Général Ceuppens, beaucoup de camions de toutes armes et une grue à chaque bout de la ligne de transfert me permirent de remettre la maison Horta en de bonnes mains.

Il y avait également le panorama de la bataille de l'Yser, du peintre Bastien, fortement endommagé lors du bombardement de Ostende où il se trouvait en 1940. Il fut amené et installé dans le hall nanti de sa volumineuse armature métallique (qui était en fait agencée pour un bâtiment circulaire). Cette magnifique peinture méritait que l'on s'en occupât. Dépecée en larges bandes, montrant les différentes régions de la bataille, elle est, encore actuellement, stockée au M.R.A. Personne n'a encore pris de disposition à son sujet. Quant à la charpente, elle fut vendue par les Domaines. Rapidement découpée, elle libéra quelques ares de surface.

C'est ainsi que le hall se présentait au début 1971.

D'importantes évacuations avaient pu être réalisées et cela se remarquait à peine. Les débris étaient toujours présents. Une couche de sable pulvérulent s'étendait sur toute la surface du hall sur une épaisseur de plus de vingt centimètres. De ci, de là, des arbres poussaient. Dans les coins gisaient des tas de briquillons et pas mal de constructions intérieures partiellement détruites; le tout survolé constamment par des nuées de pigeons et autre gent volatile. Il faut préciser que les verrières étaient pratiquement inexistantes.

Afin de libérer davantage de terrain, il m'avait été confié quatre miliciens. Pour des raisons que je n'ai toujours pas comprises, personne n'en voulait. Cependant, je puis vous dire que ces quatre hommes ont accompli un travail



▲ Il y avait même des arbres.
Er waren zelfs bomen.

En premier lieu, tout ce qui traînait sur les aérodromes de Belgique devait prendre place au Musée. Là encore, la F.Aé m'a aidé dans la mesure de ses moyens: toutes les bases furent écumées et une bonne quarantaine d'appareils furent récupérés. Ce n'était pas toujours des pièces exceptionnelles mais elles étaient valables.

Après les aérodromes, ce furent les écoles. Là, il y eut de très agréables surprises. Souvent suite à des informations de bouche à oreille, j'organisais des prospections. C'est ainsi que j'arrivai à savoir que deux avions de 1914-18 se trouvaient dans les combles de l'Université du Travail de Charleroi. Lors d'une visite, le directeur — de bonne foi — se montra formel, «il n'y avait rien en matière d'aviation sous ces toitures» mais des élèves fouineurs affirmèrent les avoir vus dans un endroit bien précis. On retourna chez le directeur pour le convaincre que derrière des caisses et ce fatras se trouvaient effectivement deux avions de la première guerre mondiale ainsi que deux planeurs. Le directeur passionné d'aviation, comme moi, me les remit avec beaucoup de plaisir en me recommandant d'en faire bon usage.

Ces avions très délabrés mais d'une valeur inestimable, nous les avions en double. Ils furent échangés avec le musée de Paris contre deux avions de la même époque qui étaient «historiquement» belges. Quelques moteurs très rares furent récupérés au même endroit.

La Régie des voies aériennes fut également sollicitée. C'est ainsi que tous les appareils qui étaient à la chaîne pour des raisons de non paiement ou autres motifs, furent mis en dépôt au musée dans l'attente de clarification de leur situation.

fabuleux. Je les en remercie encore. Il m'est arrivé de devoir m'absenter pendant quelques jours pour des raisons de service. A l'occasion d'une de ces missions, j'avais donné à chacun de mes soldats un travail de nettoyage bien précis. J'avais ajouté, à l'un d'eux: «Et si tu n'as plus rien à faire, voilà une pioche. Fais-moi disparaître ce bunker». J'avais dit cela sans conviction. Quelle ne fut pas ma surprise quand, huit jours plus tard, je retrouvais mes gars ainsi que celui auquel j'avais parlé du bunker. Ce dernier me dit très humblement: «Chef, le bunker est parti. Bon Dieu, que c'était dur» et de me montrer la pioche dont il restait 15 cm d'un côté et pas beaucoup plus de l'autre! Des gars, il en est passé de nombreux au Musée, tous ne les ont pas égalés mais d'une certaine façon, tous ont admirablement collaboré à sa création.

La phase suivante pouvait enfin être entreprise. L'asphaltage fut réalisé par une équipe spécialisée. Quel contraste, là où il n'y avait qu'une énorme couche de poussière, de débris, de mousse, de ronces, de nids et de carcasses d'oiseaux, le hall avait l'air d'avoir doublé de surface. Entre temps, six avions nous avaient été remis par la F.Aé. Ces appareils allaient devenir les premiers des 140 qui suivirent. En fait, une nouvelle situation se présentait. Ce grand hall si vide et si propre aurait pu devenir objet de convoitise. Donc, le remplir devenait impératif. La récupération devait se faire le plus rapidement possible.

▼ Les bunkers qui furent démolis à la pioche.
De bunkers die met het houweel werden afgebroken.

Le hall débarrassé des plus grands monticules de détritus, on allait enfin pouvoir passer à la deuxième phase. Le général Ceuppens avait eu un ami de promotion qui était devenu directeur d'une société d'asphaltage; avec la collaboration du Génie de Amay et des camions des trois Forces, des excavatrices ont pu égaliser le terrain au niveau moins 20 centimètres. Ce travail, à lui seul, représentait plusieurs centaines de camions qui firent une rotation rapide entre le hall et «l'échangeur Reyers». Cela tombait «à pic», la firme qui construisait l'échangeur avait besoin de terre et nous la lui apportions gratuitement; l'opportunisme est un art, il n'y avait pas que de la terre, il y avait également des pans de murs, le dernier bunker, quelques ferrailles sorties des bâtiments intérieurs, des arbres, etc...





▲ Victorie! On procède à l'asphalage du sol.
Viktorie! De grond wordt geasfalteerd.

Finalment, une bonne trentaine d'avions de divers types purent intégrer nos collections. De temps en temps, j'allais «casser les pieds» du Général Ceuppens, pour tel ou tel appareil retiré du service. La réponse était assez classique: «Bon je vais voir mais je ne te promets rien» et invariablement, après trois ou quatre semaines, les camions s'amenaient avec les pièces sollicitées. Cela, en 20 ans, s'est produit très souvent, aujourd'hui, les choses se sont bien simplifiées; d'office, lors du déclassement des appareils, un exemplaire nous est réservé et cela est valable également pour ce qui est de l'Aviation légère.

Nous voici donc déjà à l'approche d'un 4^e hiver, un petit atelier s'imposait. Des volontaires de tous bords venaient prêter main forte à la remise en état des avions qui bien souvent n'étaient que des épaves. Pour ce faire, ils devaient venir avec leur outillage et même avec de la toile, du bois et autres produits

Nous avons conçu un petit atelier où passait un très gros câble électrique qui allait je ne sais où; un radiateur électrique de récupération plus deux pinces «crocodiles» et les volontaires disposèrent d'un endroit plus tempéré pour la tartine de midi. Toujours en bon Belge, un compresseur, une foreuse et un pistolet à peinture furent très vite récupérés et utilisés à plein rendement.

Tous contribuèrent de diverses façons tant et si bien qu'il fallut trouver d'autres locaux pour les livres techniques, uniformes et autres pièces de collections de grand intérêt.

Plusieurs demandes d'aménagement avaient été faites aux Travaux publics auxquels le hall était sensé appartenir; là

▼ Jean Booten et deux jeunes bénévoles.
Jean Booten en twee jonge vrijwilligers.



encore, toutes les sollicitations furent positives. Des réparations successives firent que toutes les verrières et toitures furent remises en état. Une grande porte latérale large de dix mètres — afin de pouvoir accéder avec du gros matériel — fut percée. L'éclairage, la passerelle, des ateliers plus vastes, aménagements que personne ne voit et qui font ce qu'est le hall à présent, comme bien d'autres réalisations sont à créditer aux Travaux publics. A l'époque, chacune d'elles représentait, pour moi, une victoire.

Je me rappelle pourtant une mission où, avec le temps, il me semble y avoir été un

peu fort, mais de bonne foi. C'était pour la bonne cause.

Il existait dans différentes salles du Musée de l'Armée, plusieurs magnifiques avions de la période «14-18». Des appareils uniques au monde! Le temps avait fait son œuvre sur certains d'entre eux. Je pris sur moi la responsabilité de les enlever afin de les restaurer et de les replacer dans le grand hall. Ce travail fut effectué un samedi par une équipe de volontaires bien organisée. Les appareils furent descendus sans problèmes et sans risques pour les autres pièces de la collection du musée de l'Armée. En fin de journée, les avions étaient dans le hall de la Section Air. Sur le plan technique, bien m'en avait pris, il était temps; les vers dans le bois et la rouille régnaient en maître. Sur le plan disciplinaire, c'était autre chose. Il est un fait que je reconnais, je n'avais demandé l'avis de personne, même pas celui du Conservateur en chef de l'époque. Les conséquences ne se firent pas attendre: le lundi, le Conservateur me convoqua dans le grand bureau. Il me demanda qui m'avait donné l'ordre d'enlever ces avions; ce à quoi je répondis:

«Personne». «Mais enfin, pourquoi vous êtes vous permis d'enlever ces appareils sans mon autorisation?» ... Je lui répondis le plus aimablement possible: «Monsieur le Conservateur, si je vous l'avais demandée, me l'auriez-vous donnée?» Sa réponse fut: «Certainement pas». A quoi je rétorquai: «Bon et bien vous savez pourquoi je ne vous l'ai pas demandée» ... et on en resta là.

Par après, chacun de ces appareils fut restauré dans diverses unités de la F.Aé. et aussi de l'Aviation légère. Aujourd'hui, ils trônent à l'étage du grand hall avec d'autres de la même époque découverts

depuis. Ce sont les plus belles pièces de nos collections, la plus riche aussi. Je ne connais aucun musée au monde qui puisse s'enorgueillir d'avoir autant de pièces authentiques de cette période. les Belges le savent-ils ?

Bien que chaque appareil ait une magnifique histoire à raconter sur la façon dont il a été obtenu, certaines ont été plus que surprenantes. Mais cela est une autre histoire que je vous écrirai peut-être un jour.

Pourtant, j'aimerais ici vous conter la difficulté technique qu'à représenté la rentrée du C-119 de notre F.Aé. Ce fut avant toute une merveilleuse coordination de la part des volontaires, de la F.Aé, de la police et même la collaboration de la population de certains villages, sans oublier les forains de la foire du Midi ainsi que de la STIB.

Cette mission — irréalisable au dire de tous les techniciens consultés — fut cependant menée à bien par un groupe de jeunes de 14 à 17 ans pour le démontage qui dura plusieurs années et ce uniquement le samedi. Chacun arrivait par ses propres moyens, sur la base de Koksijde, avec ses outils et sa nourriture. Je ne disposais d'autres moyens et n'avais rien d'autre à leur offrir que ce travail fastidieux, en leur expliquant qu'il fallait démonter dans l'ordre inverse de ce qu'il avait été monté. Vous décrire ici les moyens utilisés seraient embarrassant pour moi, mais sachez que les jeunes de l'époque ont travaillé admirablement. Il n'y eut aucun accident; la trousse des premiers soins n'a jamais été utilisée pour cette mission. Je n'ai agi que comme conseiller technique; le boulot, c'était eux! Quant au transport, c'était loin d'être de la tarte! Tout fut effectué de

nuite avec une aide précieuse en engins de levage fournis par la base de Koksijde, d'un garde champêtre qui réveilla un bon nombre de villageois qui furent invités, à 1 heure du matin, à déplacer leur voiture, à la STIB qui coupa le courant entre 2 et 4 heures du matin, aux forains qui à une heure indue nous ont aidé à décoincer le convoi de leur matériel, à des tas de personnes inconnues qui ont collaboré, d'une façon ou d'une autre, lors du passage de l'éléphantique fuselage. Mais, contrairement à ce que tous imaginent, ce n'est pas la carlingue qui nous a donné le plus de soucis mais bien le plan central (11,60 m de large, 6,70 m de profondeur, 1,7 m d'épaisseur). Vous pouvez le prendre par n'importe quel côté, cela reste toujours les mêmes dimensions! En fait, sur la route, cela faisait 6,70 m de face, soit trois voitures roulant de front sur le trajet choisi.

Pour ma part, je m'étais placé à l'extrême gauche du convoi. Cette position me valut quelques sueurs froides mais, une fois de plus, un travail d'équipe et beaucoup de chance firent que tout se passa bien.

Lors des différentes phases de la création de la Section Air, il est arrivé de solliciter l'aide des visiteurs qui, avec parfois beaucoup de plaisir, nous aidaient à déplacer les pièces. Sachez que tous les avions de «14-18» ont été montés à l'étage à la main par les escaliers existants et, sans le moindre accrochage.

Je voudrais terminer ce petit compte-rendu des débuts du Musée de l'Air en remerciant toutes les personnes et elles sont nombreuses, qui ont dans l'ombre ou officiellement participé à sa réalisation. Si j'ai été pendant de nombreuses années la cheville ouvrière, il est bien clair que rien n'aurait été possible sans tant de bénévolat.

Conclusion, il faut que cela continue et ce, grâce à vous tous.

**Suske Tournavis
(alias Jean Booten)**

- ▲ Le transport de l'éléphantique fuselage.
Het vervoer van de gigantische romp.
- ◀ L'arrivée au Cinquantenaire.
De aankomst aan het Halfeeuwpaais.
- ▼ Jean Booten et son équipe.
Jean Booten en zijn ploeg.



HET GEZICHTSPUNT VAN DE MECANICIEN

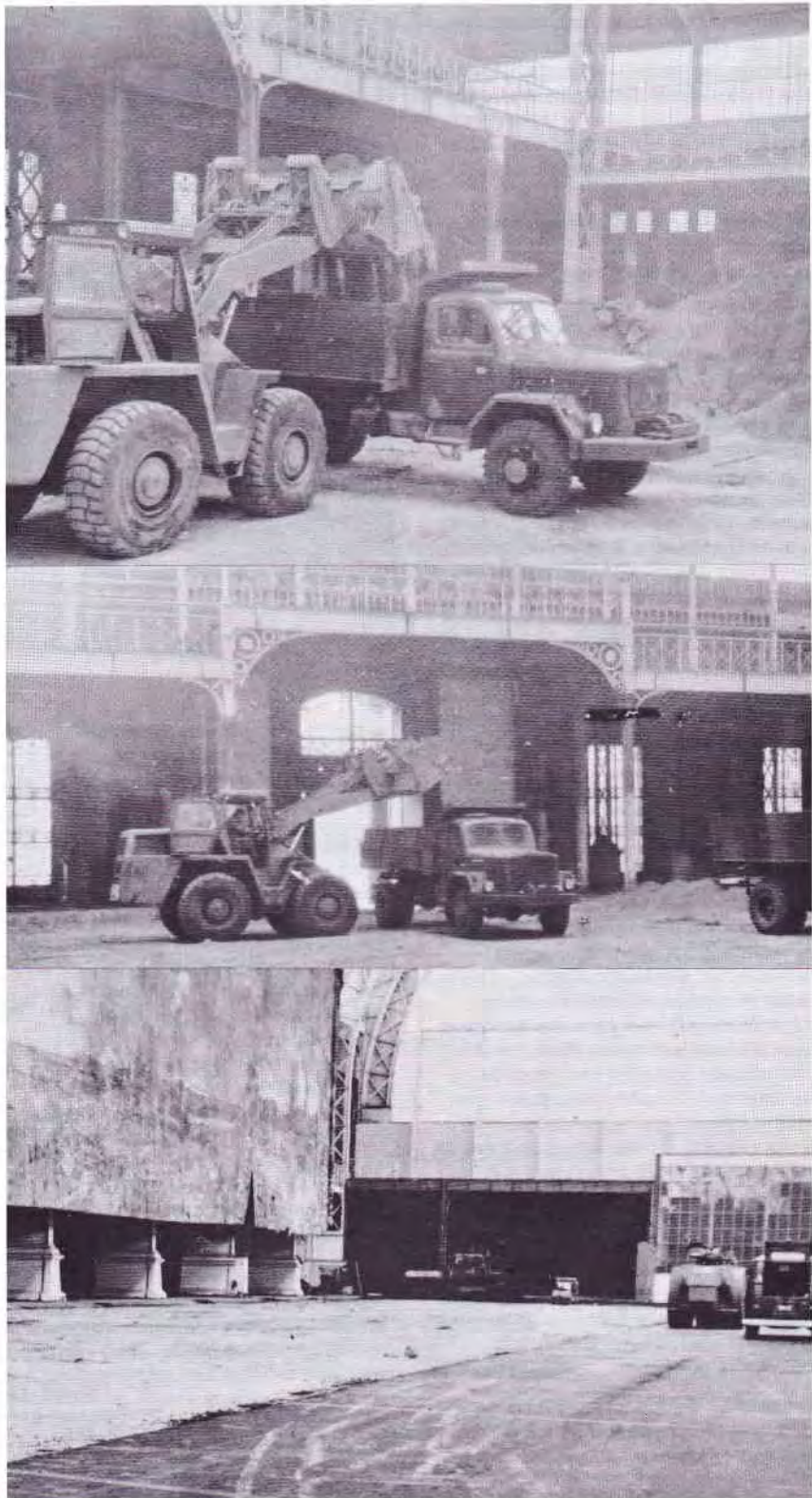
Hij had gezegd: «geen man, geen cent». «Hij» was generaal Ceuppens, stafchef van onze Luchtmacht. Hoe zou hij zo'n onderneming kunnen rechtvaardigen hebben, daar niemand kon voorzien welke uitbreiding deze onderneming ging nemen? Om niets te verzwijgen, moeten we toegeven dat er vele kwaadsprekers en critici waren, want verscheidene vorige pogingen waren op niets uitgedraaid. Iedereen liet me verstaan dat die poging dezelfde weg ging opgaan. Anderen, die mijn fysieke toestand keurden, vonden het zelfs niet nodig me tegen te spreken. Nochtans werd de beslissing eind 1969 genomen. Ik sloeg mijn kwartier op in de hall, zonder één cent, zoals een minister het toen uitdrukte. Er was heel wat werk aan de winkel vooraleer het eerste vliegtuig in die stortplaats kon binnengebracht worden. Maar improvisatie en plantrekkerij zijn Belgische specialiteiten; soms gebeurt het dat totaal geldgebrek hierdoor gekompenseerd wordt. Om al die rommel op te ruimen zouden heel wat mensen en middelen gevergd worden.

Een enorme brug voor statische weerstanden te beproeven, troonde in het midden van de grote hall; na een onderzoek kon ik tamelijk vlug de vroegere eigenaar opsporen. Na kontaktnaam met die grote Brusselse onderneming, kon ik de grote bazen tot een bezoek bewegen. Ik deelde hen mee dat de hall door «Landsverdediging» ging overgenomen worden en dat hoge militaire personaliteiten en talrijke journalisten het gebouw gingen bezoeken. Die brug als achtergrond voor VIP-foto's zou een slechte indruk maken. De volgende maandag kwam een sterke ploeg opdagen, gewapend met pneumatische pikhamers en met snijbranders. Daarna volgden de vrachtwagens die de hinderlijke massa opruimden. Na een week bleef er maar één derde over van die schroothoop. Eén derde betekende dat er voor de gehele volgende week geen werk meer was, want inderdaad, de volgende woensdag was de brug verdwenen.

Wat een sukses! Maar nu waren er vier bunkers zichtbaar geworden in de hall. Het waren de overblijfselen van de Duitse bezetting. Enkele «pinten», enkele overtuigende woorden en enkele bijkomende ritten deden die vier lelijke overblijfselen totaal verdwijnen, die de ingang aan de kant van het park versperden.

▼ Le remplissage d'un camion.
Het vullen van een vrachtwagen.
(photos/foto's Raymond Booten)

▼ L'asphaltage du grand hall.
De asfaltering van de grote hall.



Oef! Goed gespeeld! Maar nu waren er nog de overblijfselen van de voorgevel van het Parlement (de vroegere gevel), want ook die waren in de hall opgeslagen!

Een vijftigtal vrachtwagens zouden zeker nodig zijn om dit alles weg te voeren en we hadden geen frank! Een telefoontje met een gespecialiseerde firma in «Franse gevelsteen» bracht de oplossing. Die firma verkoos dichtbij op te halen hetgeen ze anders heel ver moest gaan ophalen. Nadat een vijftigtal ritten waren volbracht, kreeg ik een gereedschapskist van de nieuwe eigenaar van die steenblokken. Die gereedschappen zouden later nog van pas komen.

Nu denkt ge dat de hall leeg was. Mis! De voorgevel van een huis, gebouwd door Horta, was er ook gestockeerd. Voor het wegruimen waren eens te meer grote middelen nodig en iemand die er interesse voor had. De geïnteresseerde was een architect. Noch hij, noch ik beschikten over de vervoer- en de hijsmiddelen. In die periode kon ik rekenen op de steun van de verantwoordelijke voor «public relations» van de Luchtmacht. Dank zij deze kolonel zou ik mijn «berg» kunnen verplaatsen. Ik zal zijn naam niet vernoemen want hij zou het niet op prijs stellen. Dank zij hem en met de zegen van generaal Ceuppens daagden heel wat legervrachtwagens op van alle wapens, alsook een hijskraan. Op die manier kwam het Horta-huis in goede handen terecht.

Ook het panorama van de Slag aan de IJzer, geschilderd door Bastien, lag in de hall. Het enorme doek was beschadigd geweest tijdens het bombardement van Oostende in 1940 en was opgeslagen in de grote hall met zijn enorm metalen ophangingssysteem (bestemd voor een cirkelvormig gebouw). Dit prachtig schilderij verdiende een beter lot. Thans is het weggeborgen in het Koninklijk Legermuseum, maar niemand weet raad voor de aanwending van dit kunstwerk. Het metalen geraamte werd door de «Domeinen» verkocht. Het geheel werd snel versneden en maakte aldus opnieuw enkele m² vrij. Dit was het uitzicht van de hall, begin 1971. Er was al heel wat rommel weggeruimd en men merkte het nauwelijks. Er bleef nog heel wat afval liggen. De gehele oppervlakte van de hall was bedekt met een laag van 20 cm pulverig zand. Hier en daar groeide zelfs struikgewas. In alle hoeken lag steengruis en overal waren kleine konstrukties bouwvallig geworden.

Dit alles werd voortdurend overvlogen door zwermen duiven, want het glazen dak was zwaar beschadigd.



werden mij vier miliciens toevertrouwd. Niemand wilde ze gebruiken. Nochtans hebben die vier mannen reuzewerk verricht waarvoor ik hen nu nog dankbaar ben.

Het gebeurde soms dat ik voor enkele dagen afwezig was voor dienstzaken. Ter gelegenheid van zo'n opdracht had ik aan ieder van de miliciens een welbepaalde taak gegeven. Voor één van hen had ik er aan toegevoegd: «en als ge niets meer te doen hebt, begin dan deze bunker af te breken,» terwijl ik hem een houweel overhandigde. Groot was mijn verbazing bij mijn terugkeer toen hij me meldde: «Chef, de bunker is weg» en hij me een houweel teruggaf waarvan de uiteinden nog slechts een vijftiental cm hadden. Er zijn talrijke mensen, zoals hij, die in het museum voorbijgekomen zijn en het hunne bijgedragen hebben tot de verwezenlijking ervan.

De hall was nu grotendeels opgeruimd en men kon tot de tweede fase overgaan. Generaal Ceupens had een promotiekamaraad gehad, die nu een firma voor asfaltwerken had opgericht. Met de medewerking van de genietroepen van Amay werd de grond uitgegraven tot op het niveau - 20 cm. De vrachtwagens reden steeds af en aan tussen het museum en de verkeerswisselaar van de

Reyerslaan die toen in opbouw was. Dit viel goed uit, want de firma die zich bezighield met de bouw ervan had aarde nodig en wij leverden die gratis.

Het asfalteren werd uitgevoerd door een gespecialiseerde ploeg. Wat een contrast met hetgeen vroeger bedekt was met stof, afval, struiken. De oppervlakte van de hall scheen verduubeld te zijn. Ondertussen had de Lu.M. zes vliegtuigen afgeleverd. Deze toestellen werden de eerste van de 140 die gingen volgen. De grote hall was zo leeg en zo proper en kon het voorwerp worden van de hebzucht van anderen. Die ruimte opvullen werd dus de eerste taak. Al wat achtergelaten was op de Belgische vliegvelden werd naar het museum gebracht. Ook daarbij was de Lu.M. mij behulpzaam in de mate van haar mogelijkheden. Alle basissen werden afgeschuimd en aldus werden een veertigtal toestellen gerecupereerd. Het waren geen uitzonderlijke stukken maar ze konden nuttig zijn. Na de vliegvelden gingen we op zoek in scholen. Soms hadden we aangename verrassingen.

Zo vernam ik dat er twee vliegtuigen uit de oorlog 14-18 op de zolder van de «Université du Travail» te Charleroi lagen. De directeur verzekerde me, te goeder trouw, dat er op zijn school niets te



▲ Une des dernières photos du «Panorama de l'Yser». Eén der laatste foto's van het «Panorama van de IJzer».

◀ Le hall se remplit! De hall wordt gevuld!

vinden was wat vliegtuigen betrof. Maar sommige leerlingen waren formeel: «ze lagen op die en die plaats». Inderdaad, verborgen achter kratten en andere rommel vonden we twee vliegtuigen uit 14-18 alsook twee zweefvliegen. De directeur, ook een fanaat van de luchtvaart, overhandigt ze en drukt me op het hart er goed gebruik van te maken. De toestellen waren in slechte staat, maar waren toch van grote waarde — we hadden ze dubbel. Ze werden geruild met het Museum van Parijs en we ontvingen twee vliegtuigen uit hetzelfde tijdperk. Enkele zeldzame motoren werden op dezelfde plaats gevonden.

De Regie der Luchtwegen werd ook aangesproken. Op die manier werden vliegtuigen die aan de ketting lagen voor reden van wanbetaling of voor andere redenen, in bewaring gegeven aan het Museum, tot hun toestand opgeklaard was. Aldus werden een dertigtal vliegtuigen in onze verzameling ondergebracht. Van tijd tot tijd ging ik

aankloppen bij generaal Ceuppens en viel hem lastig voor een of ander vliegtuig dat uit de dienst genomen was. Het antwoord was klassiek: «Goed, ik zal zien, maar ik beloof niets». En altijd, na 3 of 4 weken, kwamen de vrachtwagens aanrijden met het gevraagde stuk. Nu zijn de zaken eenvoudiger geworden; bij het deklasseren van vliegtuigen wordt een exemplaar voor ons voorbehouden, dit zowel bij de Lu.M. als bij het Licht Vliegwezen.

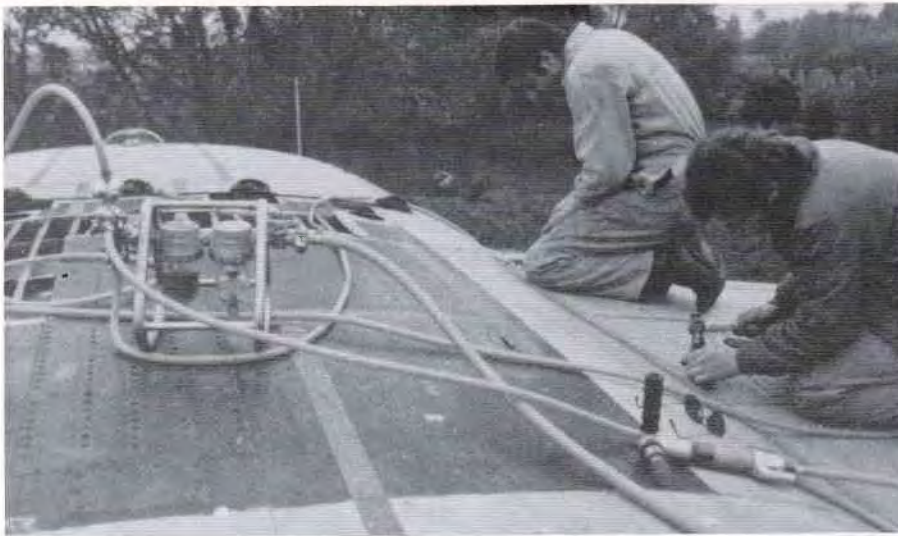
De vierde winterperiode naderde. Het oprichten van een kleine werkplaats drong zich op. De vrijwilligers die aan de vliegtuigen (de wrakken) werkten, brachten hun persoonlijk gereedschap mee, soms ook het linnen of het hout nodig voor de restauratie.

We hadden nu een kleine werkplaats opgericht. Een dikke elektriciteitskabel doorliep het lokaal. Een paar klommen en een oude elektrische radiator verwarmden van dan af de plaats waar de vrijwilligers hun boterham aten. Zoals het goede Belgen betaamt, konden we snel de hand leggen op een compressor, een boormachine, een schilderspistool die op vol rendement gebruikt werden. Weldra moesten ook nieuwe lokalen gevonden worden voor de talrijke technische en

andere boeken, voor de vele uniform- en andere uitrustingsstukken.

Er werden verscheidene aanvragen gericht aan het departement van Openbare Werken voor het volbrengen van noodzakelijke werken. Ook hier werden vele vragen positief beantwoord. Achtereenvolgende herstellingswerken werden aan het glazen en zinken dak volbracht. Ee grote, 10 m brede poort werd in de zijmuur aangebracht, de elektriciteit werd gelegd en betere werkplaatsen werden gebouwd. Vandaag merkt niemand al die werken nog op, maar ze waren belangrijk voor het museum. In die tijd betekende ieder van hen een overwinning voor mij.

Ik herinner me uit die periode een andere opdracht, waar ik een beetje hard van stapel gelopen ben, dat geef ik nu toe. Het gebeurde echter voor de goede zaak. In verschillende zalen van het Legermuseum waren talrijke vliegtuigen van de oorlog 14-18 ondergebracht. Deze toestellen waren enig in de wereld en de tand des tijds was zijn werk begonnen. Ik nam de verantwoordelijkheid ze weg te nemen en ze naar de grote hall te brengen. Dit werk werd op één zaterdag volbracht met een groep goed georganiseerde vrijwilligers. De toestellen



▲ Démontage du « plan central » du C.119.
Demontieren van het centrale gedeelte van de C.119.

▲▲ Arrivée du fuselage au Cinquantenaire.
Aankomst van de romp aan het Halfeeuwpaais.

◀ Remontage du plan central au Musée de l'Air.
Het centrale gedeelte wordt in het Luchtvaartmuseum gemonteerd.

◀ Remontage du « boom » du C.119.
◀ Remontieren van de « boom » van de C.119.

werden zonder problemen van het plafond losgemaakt, zorg dragend voor de andere stukken van de verzameling van het Legermuseum. Op het einde van de dag waren de vliegtuigen naar de Luchtvaartsektie overgebracht. Uit technisch oogpunt had ik er goed aan gedaan, want de houtwormen zaten in het hout en overal was er roest. Op disciplinair plan lagen de zaken natuurlijk anders. Ik had aan niemand de toelating gevraagd om dit te doen, zelfs niet aan de toenmalige conservator. De gevolgen lieten dan ook niet op zich wachten: de volgende maandag werd ik ter verantwoording bij de conservator geroepen. Hij vroeg me wie me het bevel daartoe gegeven had. Ik moest het wel toegeven: niemand. «Maar waarom hebt u die toestellen weggenomen zonder mijn toelating?» Ik antwoordde hem, op vriendelijke manier: «mijnheer de conservator, indien ik het gevraagd had, zou ik die toelating gekregen hebben?». «Zeker niet, was het antwoord. «Wel daarom heb ik het niet gevraagd.» De zaak bleef daarbij.

Later werd ieder van die toestellen gerestaureerd door een eenheid van de Lu.M. en door het Licht Vliegwezen. Ze prijken nu op de eerste verdieping van de grote museumhall met enkele andere toestellen uit die periode.

Het zijn de mooiste stukken van onze verzameling. Ik ken geen ander museum



in de wereld die er prat kan op gaan zoveel authentieke toestellen uit die periode te bezitten. Hoeveel Belgen zijn hiervan op de hoogte?

Alhoewel het bekomen van elk van onze vliegtuigen een prachtig verhaal op zichzelf is kan ik er hier niet over uitweiden. Toch wil ik het even hebben over de technische prestatie van het overbrengen van de C119 van onze Lu.M.. Het was een prachtig coördinatiewerk vanwege de vrijwilligers van de Lu.M., van de politie en zelfs van de bewoners van sommige dorpen, zonder de kermisreizigers te vergeten van de Zuidkermis alsook de Brusselse trammaatschappij.

Deze opdracht werd als onmogelijk bestempeld. Toch bracht een groep jongeren (14-17 jaar) dit tot een goed einde. Het werk duurde verscheidene jaren, telkens op zaterdag. Iedereen kwam met eigen middelen op de basis te Koksijde aan, met zijn eigen gereedschap en zijn eigen voedsel. Ik beschikte over geen andere middelen en kon hen niets aanbieden dan dit vervelend werk. U het ganse verloop vertellen zou te lang duren. Er gebeurde geen enkel ongeluk, gelukkig maar! De jongens leverden prachtig werk. Ook het transport werd een hele prestatie, die in één enkele nacht werd volbracht. Met de hulp van een hijskraan van de basis van Koksijde, van een veldwachter, die om één uur 's nachts de dorpelingen moest wekken die hun auto moesten verplaatsen, met de hulp van de BMVI die de stroom moest onderbreken tussen 2 en 4 uur 's nachts, met de hulp van vele onbekenden werd de enorme romp tot in het museum gebracht. Het was echter de romp niet die ons de meeste moeite kostte, maar wel het centrale gedeelte van het toestel (11,60 m breed; 6,70 m breed en 1,7 m dik). Op de baan betekenden die 6,70 m breedte, drie voertuigen die naast elkaar reden!

Tijdens verscheidene fasen van de stichting van de Luchtvaartsektie, werd soms de hulp ingeroepen van de aanwezige museumbezoekers.

Om dit kort verhaal te beëindigen wil ik iedereen bedanken die, in de schaduw of op officiële manier, geholpen hebben om het museum te verwezenlijken. Indien ik de werkende spil was gedurende al die jaren, zou niets tot stand gekomen zijn zonder al die vrijwillige hulp. Dit moet verder gaan!

Suske Tournavis
de mecanicien van dienst
(alias **Jean Booten**)

20 ANS APRES...



▲ De gauche à droite:
Van links naar rechts:
Michel Terlinden,
Elise Delnatte,
Hervé Donnet,
Jean Booten,
John Peemans.

Les activités de la Section Air du Musée royal de l'Armée et de l'AELR étant abondamment décrites dans ce numéro spécial, je me limiterai à détailler l'organigramme et à donner quelques explications complémentaires sur les stands en cours de finition.

Le stand de la SABENA dont André Vanthemsche est le maître d'œuvre aurait normalement dû être terminé cette année. Notre décoratrice a entrepris la peinture qui ornera le fond du fuselage du Boeing 707. Interrompue à deux reprises dans ce travail, une première fois pour préparer l'exposition des moteurs et une seconde fois pour le stand de l'aérostation qui s'ouvrira, en principe, en septembre prochain, elle reprendra son travail dès que ce sera possible. Il faut noter le peu d'empressement qu'a fait montre le service de publicité de notre compagnie nationale à qui nous offrons non seulement une surface mais un «volume» qu'elle aurait pu utiliser pour présenter au public l'historique de la Société. Nous

devons, toutefois, remercier M. Jos De Schutter, du service « Presse » pour sa collaboration dans l'obtention des documents photographiques.

Le stand « Les Belges dans la RAF » dont la rénovation est menée de main de maître par Jean Michotte avec l'aide de G. Ruys pour les dioramas, de Raoul Dedoncuers et Léo Schaeken pour les maquettes, de Charles Gabriel et Désiré Cagliari pour l'infrastructure, sera présenté aux visiteurs en septembre, à l'occasion de la Commémoration de la bataille d'Angleterre.

De gauche à droite : ►
Van links naar rechts :
Léon de Ville, Michel Terlinden,
Elise Delnatte, Robert Thésias.
(photo/foto A. Hauet)

«L'Atelier Renard» qui symbolise ce que furent les activités de l'ingénieur Alfred Renard depuis ses débuts avec les pilotes Stampe et Vertongen en 1923 jusqu'à la fermeture de la firme Stampe et Renard en 1970, bien que déjà présentable, a également besoin d'être rénové; des améliorations sont à apporter dans la présentation de cette collection.

L'ORGANIGRAMME

Tous nos membres ont dû recevoir, avec le n° 65 de la revue, la dernière parution des statuts de l'AELR, à laquelle il est nécessaire d'apporter deux modifications. Primo, le poste de vice-président est assuré par M. Henk Slabbinck, M. Ewald Delbaere conservant son titre d'administrateur. Secondo, M. Jean-Marie Dufrasne, tout en restant administrateur, n'exerce plus la fonction de «Relations publiques».

La «Brussels Air Museum Foundation» (BAMF) et les «SABENA Old Timers» sont en relations avec l'AELR sans en faire partie. Toutefois, M. Ch Marinus (BAMF) et M. R. Winterhalder (coordonateur SABENA Old Timers) assistent aux réunions du Conseil d'administration et aux Assemblées générales.

Les quatre militaires (Adj. Kaise, Adj. Liénard, 1^{er} Sgt. Bury, Cpt.Ch. Ledocq) sont détachés de la F.Aé. et mis à la disposition de la Section Air du Musée royal de l'Armée. Ils travaillent en collaboration avec le personnel bénévole de l'AELR.

Les gardiens, les ouvriers ainsi que M. Reunis, du Centre de documentation et Mlle Thirionet, décoratrice sont engagés par l'AELR dans le cadre du troisième circuit de travail (TCT) et rétribués par l'office régional de Bruxelles de l'emploi (ORBEM).

Hormis le personnel F.Aé. et T.C.T., ceux qui participent également à la mise en valeur des collections du musée de l'Air, à quelque degré que ce soit, sont des membres de l'AELR qui œuvrent bénévolement.

Voilà, en bref, ce à quoi nous sommes parvenus, après vingt ans (1), mais que de travail, encore, en perspective!

André HAUET
Secrétaire générale AELR



20 JAAR ...LATER

Daar de activiteiten van de Luchtvaartsektie van het Koninklijk Legermuseum en van de AELR uitvoerig beschreven zijn in dit speciaal nummer, zal ik me beperken tot enkele details over het organigram en wat bijkomende uitleg geven over de stands en hun afwerking.

De SABENA-stand, waarvan André Vanthemsche de initiatiefnemer is, zou dit jaar moeten afgewerkt geweest zijn. Onze decoratrice is het schilderij begonnen dat de achterwand van de romp van de Boeing 707 moet versieren. Ze is echter tweemaal onderbroken geweest in dit werk: een eerste maal om de tentoonstelling van de motoren te verwezenlijken en een tweede maal om de stand over de ballonluchtvaart af te werken, die in principe in september e.k. geopend wordt. Ze zal haar werk zo spoedig mogelijk opnieuw aanvatten. Te noteren valt de geringe ijver betoond door de publiciteitsdienst van onze nationale maatschappij, aan wie we niet alleen een belangrijke oppervlakte aanboden, maar ook een «ruimte» die ze zou kunnen gebruiken hebben om de geschiedenis van onze maatschappij aan het publiek

voor te stellen. We houden er echter aan de heer Jos De Schutter, van de dienst «dokumentatie», te bedanken voor zijn medewerking voor het bekomen van fotografisch materiaal.

De stand «de Belgen in de RAF» wordt helemaal vernieuwd, onder de vaardige leiding van Jean Michotte, geholpen door G. Ruys voor de diorama's en Raoul Deconquers en Léo Schalken voor de schaalmodellen, door Charles Gabriel en Désiré Cagliari voor de infrastructuur. De stand zal aan het publiek voorgesteld worden in september ter gelegenheid van de Herdenking van de Slag van Engeland.

De «Renard werkplaats» die de activiteiten symboliseert van ingenieur Alfred Renard van sinds het begin met de piloten Stampe en Vertongen in 1923 tot de sluiting van de firma «Stampe en Renard» in 1970, alhoewel reeds toonbaar, moet ook ietwat vernieuwd worden; verbeteringen moeten aangebracht worden aan de presentatie van deze verzameling.

HET ORGANIGRAM

Al onze leden moeten met het N° 65 van



het tijdschrift de laatste uitgave van de statuten van de AELR ontvangen hebben. Er moeten echter twee wijzigingen aangebracht worden. Ten eerste wordt de post van ondervoorzitter bezet door de heer Henk Slabbinck, maar de heer Ewald Delbaere behoudt zijn titel van beheerder. Ten tweede, blijft de heer Jean-Marie Dufrasne beheerder, maar oefent hij niet langer de functie uit van «public relations».

De «Brussels Air Museum Foundation» (BAMF) en de «SABENA Old Timers» staan in verbinding met de AELR, zonder er deel van uit te maken. De heren Ch. Marinus (BAMF) en R. Winterhalder (koördinator van de SABENA Old Timers) wonen echter de vergaderingen bij van de Beheerraad en van de Algemene Vergadering.

De vier militairen (adj. Kaise, adj. Liénard, 1ste sgt. Bury en Kpl.-chef Ledocq) zijn van de Lu.M. gedetacheerd bij de Sectie Luchtvaart van het Koninklijk Legermuseum. Ze werken samen met het vrijwillig personeel van de AELR.

De bewakers, de werklieden, alsook de heer Reunis, van het documentatiecentrum, en Mej. Thirionet, dekoratrice, zijn *aangeworven door de AELR* in het kader van het Derde Arbeidscircuit (DAC) en betaald door de Regionale Dienst voor Tewerkstelling van Brussel (RDTB).

Buiten het Lu.M.- en DAC-personeel, zijn diegenen die deelnemen aan het voorstellen van de verzamelingen van het Luchtvaartmuseum, lid van de AELR en werken ze op vrijwillige basis.

Ziehier, in het kort, hetgeen we gepresteerd hebben na twintig jaar ⁽¹⁾, maar er is nog heel wat werk aan de winkel!

André Hauet

Algemeen Secretaris AELR

(1) Zie n° 64 - «1969-1989».



▲ Henri Kaise et/en Michel Terlinden.

▲ Willy Lassoie, le trésorier.
Willy Lassoie, de schatbewaarder.

▼ Ferhat Benkedda, André Hauet,
Jean Michotte.



▲ Etienne Reunis et/en Christian Bury.

◀ Robert Thésias, Nicole Thirionet, Guy Ruys.

◀ Bruno, Nathalie et/en Jean Liénard.

▼ Fabienne, notre dactylo. / Fabienne, onze dactylo.

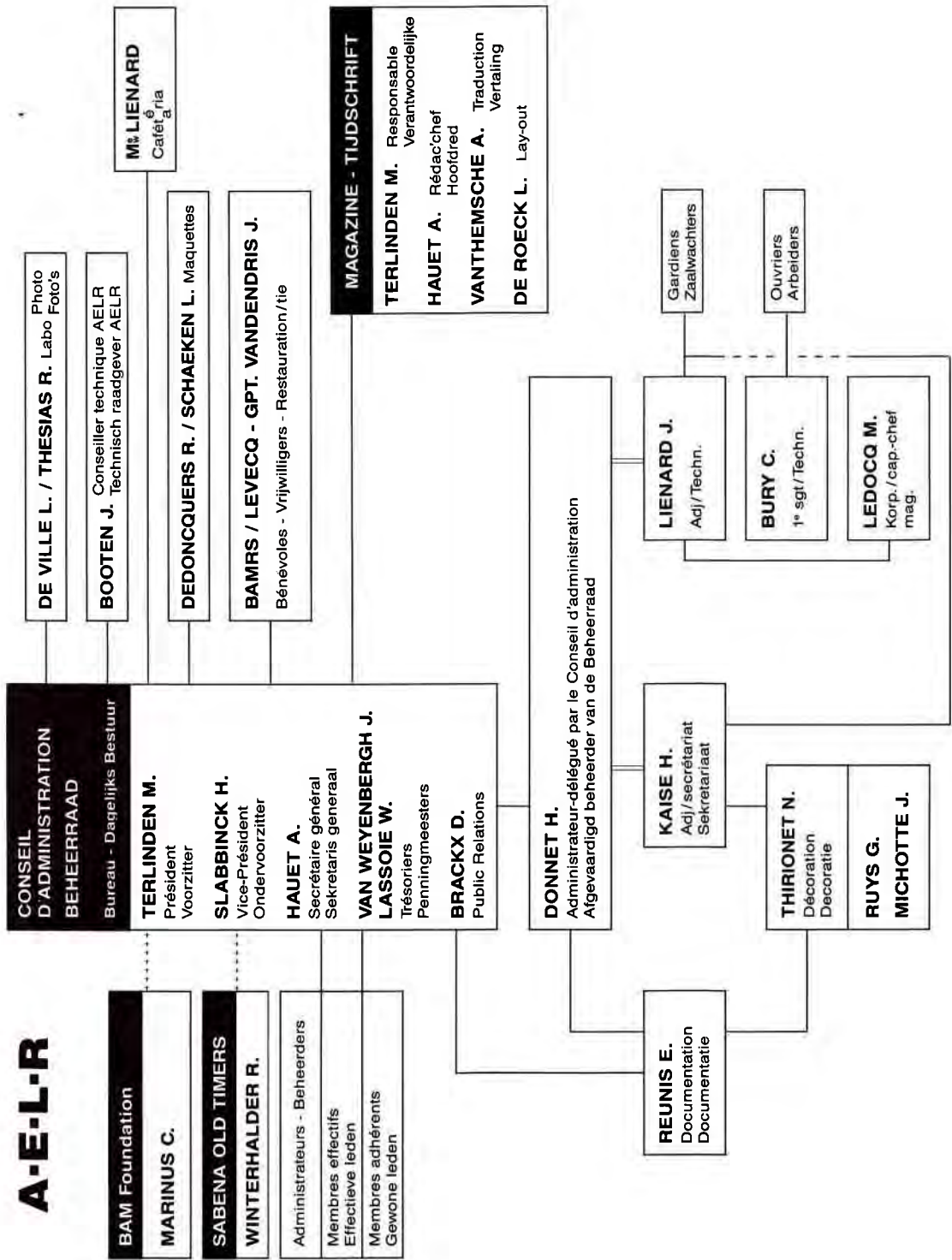
▲ Nicole Thirionet et/en Freddy Hauet.

▼ Robert Thésias, Jean Michotte, Jean Liénard.

▼ Léopold, Roger, Christian, Marcel.



ORGANIGRAMME



ORGANIGRAM

Au départ, il s'agit de quelqu'un comme vous et moi. Bien sûr, il s'intéresse aux avions de près ou de loin. Puis un jour, il entend parler d'un groupe de jeunes (et de moins jeunes!) qui, patiemment, restaurent les vieux coucous du musée du Cinquantenaire.

Un samedi, il décide de leur rendre visite, seul ou accompagné de quelques amis. Et voilà, le doigt pris dans l'engrenage! Il est rapidement atteint de «muséite» ou «d'avionite» aigüe. Attention, ces maladies sont contagieuses. Si de plus, elles vous ont été inoculées par le «Chef Booten», alors votre cas est désespéré.

Le «Chef» n'avait pas son pareil pour vous mettre dans le bain. Immédiatement, il vous mettait votre premier manche à balai entre les mains (celui qui sert à balayer évidemment!). En ce temps-là, il y avait toujours un coin à débayer. Pendant de nombreuses années, la tâche essentielle des volontaires a été le dégageage du grand hall.

Assez rapidement, un premier atelier de restauration fut aménagé, bien modestement il est vrai. Les travailleurs apportaient leur matériel. Chacun d'eux venait avec sa propre caisse à outils et la matière première nécessaire à son travail. C'est ainsi que furent remontés les SV-4B et que la remise en état de présentation

René Vanderidt, Sylvie Michiels, Pierre Cryns, ►
l'équipe du «Bataille». / de ploeg «Bataille».

Vincent Jacobs et une équipe de bénévoles. ►
Vincent Jacobs en een ploeg vrijwilligers.

▼ René Vanderidt et l'avion Bataille.
René Vanderidt en het vliegtuig Bataille.



DES ETUDIANTS, UN MEDECIN, UN DENTISTE, UN PHARMACIEN, UN COMMISSAIRE DE POLICE ... ET TOUS LES AUTRES

Comment parler du musée de l'air sans parler des Bénévoles? Depuis 20 ans, ils font partie intégrante de la vie de notre association. Mais au fait, qu'est-ce qu'un Bénévole?





▲ Démontage de l'épave du Miles Magster
 ▲ à Gent-St-Denijs.

Demonteren van het wrak van de Miles Magster
 te Gent-St-Denijs.

(photos/foto's Alain Schmit)

les F84F, RF84F, Auster, Dakota, Ouragan, Draken, T33, Vampire, CF100, Fouga, Pembroke, etc. N'oublions pas, non plus, la mise en place des avions de la 1^o guerre qui devaient être assemblés à l'étage et qui, faute de grue, furent montés à bras d'hommes... par les escaliers!

Arrivé en 1974 à l'état d'épave, le Miles «Magister» fut le premier avion entièrement restauré par nous. Il retrouva, après 4 ans de labeur, sa livrée RAF originale.

Le Bücker «Bestmann» fut, quant à lui, repeint dans ses couleurs de la Luftwaffe d'origine patiemment mises à jour en grattant à l'aide de débris de verre les couches de peinture qui recouvraient son fuselage.

Nous ne pouvons terminer cette énumération sans parler du démontage



▼ Le Miles Magster après restauration.
 ▼ De Miles Magster na zijn restauratie.
 (photos/foto's J.F. Neefs).

du SV-4C (SNCAN) et du Fairchild «Ranger» put être entreprise. Pour ce dernier, nous manquions de toile pour procéder à son réentoilage. La grand'mère d'une de nos bénévoles avait une armoire remplie de draps de lit en lin. Notre amie en amena en suffisance pour effectuer les travaux... au grand dam de la grand'mère, sans doute!

De son côté, Jean Booten était maître pour grapiller, dans les unités de la FAé, matériel et produits nécessaires aux restaurations.

Entretemps, une équipe s'était attaquée au décapage du Spit IX qui fut repeint, dans sa livrée initiale, aux couleurs du débarquement. D'autres entreprirent le remontage des nombreux avions qui, un à un, entraient dans le musée. En effet, si la Force aérienne se chargeait du transport et du remontage des éléments de la cellule, le gros œuvre en quelque sorte, la finition et la fixation des accessoires étaient dévolues à nos équipes. C'est ainsi que furent remontés



du C-119 à Koksijde. Détacher le plan central de l'aile de la partie supérieure du fuselage est une opération qui n'avait JAMAIS été réalisée, même en usine!

Sous la direction de Jean Booten, de nombreux bénévoles se rendirent à Koksijde le samedi, bien souvent à leur frais, pour mener ce travail à terme. Nul n'a compté le nombre de rivets que nous avons forés, ni les boulons qu'il fallut débloquer, ni les dizaines de mètres de tuyaux et de câbles à démonter.

La tâche était gigantesque et les moyens réduits à un compresseur et quelques coffres d'outillage. Une grue de la F.Aé. déposait les éléments au fur et à mesure du démontage.

Cette opération jugée impossible par certain, put être menée à bien grâce à la ténacité et à l'esprit inventif du «Chef» Booten. Aujourd'hui, après de nombreuses années de travail, vous pouvez admirer le fleuron de la flotte du 15^e Wing, exposé dans le hall.

L'engagement en 1981 par l'asbl, de travailleurs CST et TCT marqua un tournant dans nos activités. Nous pouvions enfin nous consacrer à des projets de restauration plus ambitieux. En 1986, la création de la Brussels Air Museum Restoration Society concrétisa, dans les faits, le démarrage d'une section «Restauration» aujourd'hui très active.

Soutenue financièrement par l'AELR, les Sponsors et les dons du public via la vente de notre autocollant, nous avons pu entamer une politique d'achat d'outillage qui porte ses fruits. Parmi les quatre chantiers en cours d'exécution, deux sont en voie d'achèvement. Le Percival «Gull IV» arrivé dans un état de délabrement avancé est actuellement à la peinture, tout comme le Spit XIV. Le Fieseler «Storch» et le triplan Bataille, malgré un magnifique travail déjà réalisé, nécessiteront encore plusieurs années d'effort. le planeur SABCA «Junior» a, quant à lui, été remis aux autorités du musée l'année dernière (voir magazine n° 62).

Si certains peuvent nous reprocher une lenteur, toute relative d'ailleurs, dans la remise en état des avions, nous leur répondons que la qualité du travail est à ce prix. Notre premier souci étant l'honnêteté vis-à-vis du public à qui nous voulons présenter un appareil conforme à ce qu'il était à l'époque où il sillonnait le ciel.

Voilà, en un résumé supersonique!, le bilan de vingt années de bénévolat dans le hall. Mis à part le nom de Jean Booten, nous n'avons, volontairement, cité personne, la liste serait trop longue et nous oublierions certainement beaucoup



▲ Marc Lecocq et le Spit XIV en restauration.
Marc Lecocq en de Spit XIV tijdens de restauratie.

de monde. Mais je tiens à remercier ici tous ceux qui pendant une heure... ou vingt ans, ont participé à la réalisation de

ce rêve un peu fou: créer un musée de l'Air en plein cœur de Bruxelles!
Ce rêve semblait à la mesure de celui d'Icare mais il est devenu réalité.

Jean-François NEEFS
BAMRS

STUDENTEN, EEN DOKTER, EEN TANDARTS, EEN APOTHEKER, EEN POLITIEKOMMISSARIS... EN AL DE ANDEREN

Hoe kan men over het Luchtvaartmuseum spreken, zonder te spreken over de vrijwilligers? Sinds 20 jaar zijn ze een integraal deel van het leven van onze vereniging. Maar,... ter zake, wat is een vrijwilliger?

In het begin gaat het om iemand als jij en ik. Hij interesseert zich natuurlijk min of meer voor vliegtuigen. Dan, zekere dag, hoort hij spreken over een groep jongeren (en minder jonge!) die met veel geduld oude kratten van het museum van het Jubelpark restaureren.

Zekere zaterdag besluit hij hen een bezoek te brengen, alleen of vergezeld van enkele vrienden. En zo komt hij in het raderwerk terecht! Hij heeft vlug het «museïtis» of «akute avionitis» te pakken. Opgepast, die ziekten zijn besmettelijk.

Als ze daarenboven ingeënt zijn door «chef Booten», dan is uw geval hopeloos.

De «chef» verstond de kunst als geen ander om u erbij te betrekken. De eerste taken bestonden steeds in het opruimen. In die jaren bestond het werk van de vrijwilligers vooral in het wegruimen van rommel, die in alle hoeken van de grote hall opgestapeld lag.

Een eerste restauratiewerkplaats was weldra ingericht, op bescheiden basis. De vrijwilligers brachten hun eigen materiaal mee. Ieder van hen had zijn eigen

gereedschap en bracht de grondstoffen aan, nodig voor zijn taak. Als eerste toestellen werden hersteld: de SV-4 B, de SV-4 C (SNCAN) en de Fairchild «Ranger». Vóór deze laatste hadden we linnen nodig. De grootmoeder van één van onze vrijwilligers had een kast vol linnen lakens. Onze vriend bracht het nodige mee, waarschijnlijk tot groot spijt van de grootmoeder!

Van zijn kant was Jean Booten een echte meester geworden in het recupereren in de Luchtmachteenheden van materiaal nodig voor de restauraties.

Ondertussen was een ploeg begonnen met het wegnemen van de oude verflaag van de Spit IX, vooraleer het vliegtuig in zijn oorspronkelijke onschepingskleuren te verven. Anderen hielden zich bezig met het monteren van de vliegtuigen die één voor één in het museum werden binnengebracht. De Luchtmacht zorgde voor het transport en de grote remontage. De vrijwilligers zorgden voor de afwerking, de plaatsing van onderdelen. Werden aldus afgewerkt: de F84F, de RF84F, de Auster, de Dakota, de Ouragan, de Draken, de T33, de Vampire, de CF 100, de Fouga, de Pembroke, enz...

We mogen ook het plaatsen van de vliegtuigen uit W.O. I niet vergeten, die op de verdieping moesten tentoongesteld worden. Daar er geen hijskraan voorhanden was, werden de toestellen met mankracht langs de trappen naar boven gebracht!

De Miles «Magister» kwam in 1974 als wrak toe. Het werd het eerste toestel dat helemaal door onze zorgen werd gerestaureerd. Na 4 jaar werk werd het toestel in zijn originele RAF-kleuren hersteld.

De Bücker «Bestmann» werd in zijn Luftwaffe-kleuren geleverd. Die oorspronkelijke kleuren werden onder talrijke lagen verf teruggevonden, die met veel geduld werden afgekrabd met stukjes glas.

We kunnen die opsomming niet beëindigen zonder te spreken over het demonteren van de C-119 te Koksijde. Het centrale vleugelgedeelte scheiden van het bovenste rompedeelte was iets dat nog *nooit* werd gedaan, zelfs in de firma niet! Onder de leiding van Jean Booten begaven talrijke vrijwilligers zich iedere zaterdag naar Koksijde. Ze deden dit op eigen kosten. Niemand heeft de klinknagels geteld die moesten weggeboord worden, de bouten die moesten gelost worden. Het was een reuzenwerk. We beschikten slechts over een compressor, over enkele gereedschapskisten en over een hijskraan van de Lu.M. die de onderdelen wegnam.



Die operatie, die door sommigen als onmogelijk was bestempeld, werd dank zij de vindingrijkheid en het doorzettingsvermogen van «chef» Booten tot een goed einde gebracht. Vandaag, na vele jaren werk, staat de C-119 als het pronkstuk van de 15de Wing tentoongesteld in de hall.

De aanwerving in 1980 van BTK- en derde arbeidscircuitwerkers betekende een ommekeer in onze activiteiten. We konden nu grotere restauratiewerken aanvangen. In 1986 stichtten we de Brussels Air Museum Restoration Society, die zeer actief is. We worden financieel gesteund door de AELR, door sponsors en door giften van het publiek. Aldus konden we gereedschap aankopen. Er zijn op het ogenblik vier restauratiewerven aan de gang. Twee ervan naderen hun eindfase. De Percival «Gull IV», die in zeer slechte toestand aankwam, is nu aan het verven toe, evenals de Spit XIV. De Fieseler «Storch» en de Bataille-driedekker zullen nog verscheidene jaren werk vragen. De Sabca-zweefvlieger «Junior» werd vorig

▲ Jean Booten et/en Henri Bollekens.

▲▲ Jean-Pierre Van Mol (photo/foto Alain Schmit).

jaar aan het museum overgedragen (zie tijdschrift n° 62).

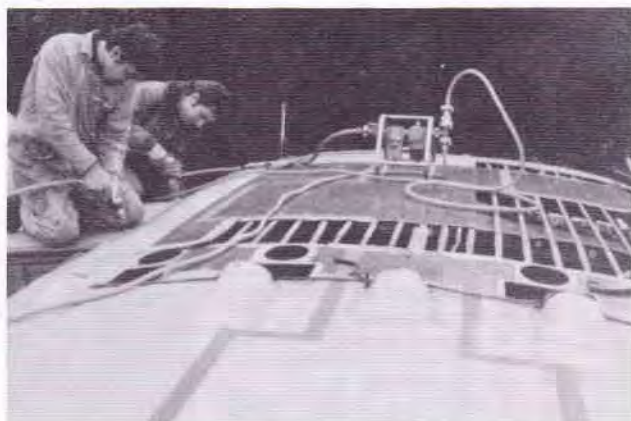
Indien sommigen ons het verwijt toesturen traag te werken, is dat misschien wel juist, maar het is de prijs voor een degelijke restauratie. We willen de vliegtuigen zo getrouw mogelijk aan het publiek voorstellen.

Dit is een ultra-korte samenvatting van twintig jaar vrijwilligerschap. Wij hebben met opzet geen namen vermeld, buiten die van Jean Booten. De lijst zou te lang worden en we zouden waarschijnlijk veel namen vergeten. Ik houd er echter aan al diegenen te bedanken die ons één uur... of twitig jaar geholpen hebben om die droom waar te maken: een luchtvaartmuseum in het hartje van Brussel op te richten!

Die droom geleeek op die van Icarus, maar hij is werkelijkheid geworden.

Jean-François Neefs
BAMRS

- ▼ L'équipe BAMRS, sponsorisée par la maison Clabots, travaille sur le moteur du Spit XIV. De BAMRZ-ploeg, gesponsord door de firma Clabots, werkt op de motor van de Spit XIV. (photos/foto's J.F. Neefs).
- ▼ Remontage du Bücker Bu-181 «Bestman». Opnieuw monteren van de Bücker Bu-181 «Bestman». / (photos/foto's Alain Schmit).
- ▶ Le fuselage du Fokker DR1 monté à bras d'hommes dans la galerie du 1^{er} étage. De romp van de Fokker DR1 wordt met mankracht naar de galerij van het 1ste verdiep gedragen.
- ▶ Le démontage du plan central du C.119. Het demonteren van het centrale gedeelte van de C.119.
- ▶▶ Le remontage du Pou du ciel de Fernand Noiset. De Pou du ciel wordt geremonteerd door Fernand Noiset. (photos/foto's J.F. Neefs).



BRUSSELS

AIR MUSEUM

FOUNDATION

L'ASBL «Brussels Air Museum Foundation» a été créée en 1980. Cette association fut érigée pour aider l'AELR (Les Amis du Musée de l'Air) avec comme but essentiel, la recherche de fonds nécessaires à la promotion du

Musée de l'Air et ce, surtout, par l'apport du sponsoring privé. Cette action était d'autant plus impérieuse que les aides officielles et subsides étaient toujours fort limités.

Afin d'avoir la plus grande influence possible, les membres du Conseil d'Administration furent recherchés parmi les hommes motivés par les choses de l'air et faisant partie du monde politique, sportif, d'importantes sociétés et d'entreprises.

Il fut décidé statutairement que la présidence reviendrait automatiquement au Bourgmestre de la Ville de Bruxelles, atout majeur dans la promotion des Musées du Cinquantenaire. C'est ainsi que Monsieur Pierre Van Halteren, Bourgmestre à l'époque, acceptait de grand cœur le poste de Président Fondateur.

Le Prince Alexandre de Mérode nous fit le plaisir d'accepter le poste de Président d'Honneur.

Des personnages importants du monde sportif, politique et du milieu des affaires acceptèrent les postes d'administrateur. Le Gouverneur de la Province de Brabant, un des Chefs d'Etat-Major de la Force Aérienne et le Président de la SABENA rejoignirent également le Conseil d'Administration.

Dès le départ, il fut créé la qualité de Membre Fondateur à Vie pour les sponsors désireux de participer à la promotion du Musée de l'Air en faisant un don de 25.000 F.

A ce jour, 22 membres fondateurs à vie font partie de notre association. Le dernier en date étant la C.G.E.R.

Quelles sont les actions entreprises et réalisées par la fondation ?

Nous avons pu, grâce à l'apport financier des membres fondateurs, réaliser les actions et manifestations suivantes en l'espace de ces 10 années :

Deux impressions de dépliants touristiques (30.000 et 40.000 exemplaires).

Mise sur pied de l'organisation de la première Foire de la Brocante et de l'Antiquité en septembre 1980, répétée chaque année depuis.

L'AELR en est actuellement à la préparation de la 10^e réédition.

Participation financière à l'aménagement du stand Renard.

Achat d'un Fokker Triplan, construit par un particulier de Courtrai, splendide réplique à l'échelle 1/1 qui enrichit notre collection 14-18.

Achat d'un ordinateur mis à la disposition de la Section Air du Musée et dont le but est la mise en mémoire de tous les listings de membres, le classement de la documentation de la bibliothèque et le classement de la photothèque.

Achat pour le laboratoire photos de projecteurs 16 mm et super 8 et d'une caméra Vidéo 8 pour prises de vues et reportages dans le cadre historique.

Achat d'un moteur Poinard de 1932. Participation financière dans l'opération «Lysander» des Old Timers SABENA». Divers achats au bénéfice de la bibliothèque et filmothèque.

Un subside octroyé par la Communauté Française nous a permis d'obtenir l'exonération fiscale pour les années 87, 88 et 89.

Grâce à un nouveau subside de la Communauté Française, nous sommes en attente de la reconduction d'une nouvelle exonération fiscale pour 90, 91 et 92.

Actuellement, des tractations sont en cours pour la création au sein de la Fondation d'une section «Brussels Air Museum Foundation Flying Team». Promotion du Musée de l'Air par la

participation de maquettes volantes dans les différents meetings et manifestations aériennes.

Lt. Col. Avi. Ch. MARINUS
Secrétaire Général

BRUSSELS AIR MUSEUM FOUNDATION

Président d'honneur

Prince Alexandre de Merode

Président de la commission médicale du Comité olympique international.
Ancien parachutiste

Membres d'honneur

Gen.Avi De Smet M.
Van Rafelgem C.
Roggen Y.
Jacobs E.A.
Poullet Edouard
Gouvernement provincial du Brabant

Ancien chef d'E.M.FAé
Président de la SABENA
Ancien gouverneur de la province de Brabant
Conservateur en chef musée royal de l'Armée
Ancien ministre de la Communauté française

Président fondateur

Van Halteren P.

Ancien bourgmestre de la ville de Bruxelles

Président

Brouhon H.

Bourgmestre de Bruxelles

Vice-Président

De Pauw R.

Chef d'entreprise

Secrétaire général

Marinus Ch.

Lt. Col. Avi. à la retraite

Administrateurs

Blanchart Y.
Cabuy P.
Lelubre C.
Ickx J.
Hermans M.
Lardot J.
Moulin M.
Neves de Mévergnies L.
Stasser M.
Van Den Briel J.
van Straelen C.

Chef d'entreprise
Directeur technique «Bâtiments & Ponts»
Chef de service «Travaux publics»
Coureur automobile
Secrétaire général Communauté française
Chef d'entreprise
Commandant de bord SABENA
Banquier - Ancien pilote FAé
Chef de service BBL
Commandant de bord SABENA à la retraite
Commandant à la retraite pilote FAé

Membres fondateurs à vie

Collard Jean SOPAR
Divers Club Benelux
Conférence Jeune Barreau
Mercedes Benz Belgium
Van Lancker P.
Offices des Nettoyages
Matériel Automobile
de Broux J. SGB
Continental Building Ops

Société SOPAR

Propriétaire restaurant «Chez Léon»

Président du Conseil d'administration A.G.

Association des officiers de réserve de la FAé

T.E.A.
SABENA
SIEMENS
ASSUBEL
Good Year Belgium
Moulin M.
Ets D'leteren
Office des nettoyages de Wallonie
ALCREDIMA/BCE
Trosch S.
E.J. Binet et fils
N.V. Pan All
Paul Fermon PVBA
Cordeel Gebroeders N.V.
C.G.E.R. département commercial
sponsoring

Trans European Airways

Garage Honda
Armurier - rue Royale

BRUSSELS AIR MUSEUM FOUNDATION

De VZW «Brussels Air Museum Foundation» werd gesticht in 1980. Deze vereniging werd opgericht met als voornaamste doel de AELR (De Vrienden van het Luchtvaartmuseum) te helpen bij het zoeken naar de fondsen nodig voor de promotie van het Luchtvaartmuseum en dit, vooral, door de inbreng van de privé-sponsoring. Deze aktie was des te meer nodig daar de officiële hulp en subsidies erg beperkt waren.

Ten einde de grootst mogelijke invloed te hebben, werden de leden van de Beheerraad gezocht onder mensen gemotiveerd door de luchtvaart en die deel uitmaken van de politieke, de sportieve wereld, van belangrijke maatschappijen en ondernemingen.

Er werd statutair beslist dat het voorzitterschap automatisch zou toekomen aan de Burgemeester van de stad Brussel, hoofdtroef voor de promotie van de Musea van het Jubelpark. Aldus aanvaardde de Heer Pierre Van Halteren, toenmalig Burgemeester, de funktie van Voorzitter-Stichter.

Prins Alexander de Merode deed ons het genoegde van de funktie van Ere-Voorzitter te aanvaarden. Belangrijke personen uit de sport- of uit de politieke wereld of uit het zakenmilieu aanvaardden de funkties van beheerder. De gouverneur van de Provincie Brabant, één der Stafchefs van de Luchtmacht en de Voorzitter van SABENA vervoegden ook de Beheerraad.

Van bij de start werd de hoedanigheid van Stichtend Lid voor het Leven ingesteld voor de sponsors die aan de promotie van het Luchtvaartmuseum willen deelnemen mits een gift van 25.000 frs. Vandaag maken 22 stichtende leden voor het leven deel uit van onze vereniging. De laatste toegetreten is de A.S.L.K.

Welke zijn de akties ondernomen en verwezenlijkt door de Stichting?

Dank zij de financiële bijdrage van de stichtende leden konden we volgende akties en gebeurtenissen in de tijdsspanne van deze 10 jaar verwezenlijken:

Twee uitgaven van toeristische folders (30.000 en 40.000 exemplaren).

Op punt stellen van de organisatie van de Eerste Antiekbeurs in september 1980 en sindsdien ieder jaar herhaald.

De AELR is dus nu aan de voorbereiding

BRUSSELS AIR MUSEUM FOUNDATION

Ere-Voorzitter

Prins Alexandre de Merode

Voorzitter van de Medische Kommissie van het Internationaal Olympisch Komitee. Voormalig valschersmspringer

Ere-leden

Gen.Vl. De Smet M.
Van Rafelgem C.
Roggen Y.
Jacobs E.A.
Poullet Edouard

Voormalig Stafchef van de Luchtmacht
Voorzitter van SABENA
Voormalig provinciegouverneur van Brabant
Hoofdconservator van het Legermuseum
Voormalig minister van de Franse Gemeenschap

Provinciaal Goevernement Brabant

Stichtend Voorzitter

Van Halteren P.

Voormalig Burgemeester van de Stad Brussel

Voorzitter

Brouhon H.

Burgemeester van de Stad Brussel

Onder-Voorzitter

De Pauw R.

Ondernemingshoofd

Algemeen Secretaris

Marinus Ch.

Lt. Kol. Vl. op rust

Beheerders

Blanchart Y.
Cabuy P.
Lelubre C.
Ickx J.
Hermans M.
Lardot J.
Moulin M.
Neves de Mévergnies L.
Stasser M.
Van Den Briel J.
van Straelen C.

Ondernemingshoofd
Technisch directeur Bruggen en Wegen
Diensthooft Openbare Werken
Autorennner
Algemeen Secretaris Franse Gemeenschap
Ondernemingshoofd
Boordcommandant SABENA
Bankier, gewezen piloot bij de Luchtmacht
Diensthooft BBL
Gewezen boordcommandant SABENA
Commandant op rust, gewezen piloot bij de Lu.M.

Stichtende Leden voor het Leven

Collard Jean SOPAR
Divers Club Benelux
Conferentie van de Jonge Balie
Mercedes Benz Belgium
Van Lancker P.
Offices des Nettoyages
Matériel Automobile
de Broux J. SGB

SOPAR: maatschappij

eigenaar restaurant «Chez Léon»

Voorzitter Beheerraad «Assurances Générales Belgique»

Continental Building Ops
Vereniging Reserve-Officieren van de Lu.M.

Trans European Airways

T.E.A.
SABENA
SIEMENS
ASSUBEL
Good Year Belgium
Moulin M.
Ets D'leteren
Off. des Nettoyages Wallonie
ALCREDIMA/BCE
Trosch S.

Honda-garage
Wapenhandelaar, Koninklijke straat

E.J. Binet & Zonen
N.V. Pan All
Paul Fermon PVBA
Cordeel Gebroeders N.V.
A.S.L.K. Commercieel departement-sponsoring



toe van de 10de heruitgave.
 Financiële deelname aan de inrichting van de stand Renard.
 Aankoop van een Fokker Driedekker, gebouwd door een privé-persoon uit Kortrijk, prachtige kopie op schaal 1/1 die onze verzameling 14-18 verrijkt.
 Aankoop van een computer, ter beschikking gesteld van de sectie Luchtvaart van het Museum, met het doel alle listings van de leden, het klassement van de bibliotheekdokumentatie en de fototheek in geheugen te brengen.

Aankoop van een 16 mm en super 8 projector en een Video 8-camera voor het foto-laboratorium met het oog op de verwezenlijking van opnamen en

reportages in het historisch kader.
 Aankoop van een Poincard-motor uit 1932. Financiële deelname in de operatie «Lysander» van de SABENA Old Timers. Diverse aankopen ten gunste van de bibliotheek en de fototheek.

▲ Le Fokker DR.1 construit par Albrecht.
 De Fokker DR.1 gebouwd door Albrecht.

▼ Le Westland Lysander restauré par les SABENA Old Timers.
 De Westland Lysander gerestaureerd door de SABENA Old Timers.

Een subsidie toegekend door de Franse Gemeenschap heeft ons toegelaten de fiscale vrijstelling te bekommen voor de jaren 87, 88 en 89. Dank zij een nieuw subsidie van de Franse gemeenschap zijn we in afwachting van de vernieuwing van



een nieuwe fiscale vrijstelling voor 90, 91 en 92.

Thans zijn er onderhandelingen aan de gang voor oprichting van een sectie «Brussels Air Museum Foundation Flying Team» in de schoot van de Stichting.

Promotie van het Luchtvaartmuseum door de deelname met vliegende schaalmodellen aan diverse meetings en luchtvaartmanifestaties.

Lt. Kol. VI. Ch. Marinus
 Algemeen Secretaris

LE GRAND HALL, DE 1880 À 1970

Le site du Cinquantenaire tel que nous le connaissons aujourd'hui résulte d'une série d'aménagements, très rapides pris individuellement, mais qui se sont succédés sur plus d'un quart de siècle. A cet ensemble monumental, deux maîtres d'œuvre se sont imposés: Léopold II pour l'ambition et le grand architecte

Gédéon Bordiau pour la réalisation. Le Grand Hall lui-même a été conçu et a évolué en même temps que le reste du site. Le Grand Hall est donc construit en 1880, pour les besoins d'une vaste exposition nationale commémorant et rehaussant le cinquantième anniversaire de notre indépendance.

Le grand hall, à droite le S.55 qui fut cédé ►
au Portugal, en échange du Junkers Ju.52/3m.
et l'épave du Percival «Gull» dont la restauration
est en voie d'achèvement.

De grote hall, met rechts de S.55 die aan
Portugal werd afgestaan in ruil voor de Junkers
Ju 52/3m en het wrak van de Percival «Gull»
waarvan de restauratie wordt voleindigd.

Le Douglas B.26 «Invader» à son arrivée ►
au Musée.

De Douglas B.26 «Invader» bij zijn aankomst
in het Museum.

Le B.26 «Invader» en restauration. ►
De B.26 «Invader» tijdens de restauratie.



Bordiau fait largement appel aux
techniques nouvelles, comme les
charpentes métalliques et les
grandes portées, qui lui permettent
de dégager un espace libre de 60 m
de large et de 160 m de long.
Consacrée aux machines, mot-clé
éclairant tout le dix-neuvième siècle,
cette halle est déjà appelée «Grand
Hall» dès l'exposition universelle de
1897.

Ce grand hall unique sera une
première fois séparé en son milieu en
1904, puis en 1909, pour mieux
dégager et mettre en valeur la
perspective sur l'arcade. D'autres
travaux de finition de ces nouveaux
halls sont entrepris en 1909-1910,
sous la conduite du Français Girault.
De cette époque à 1930, le Grand
Hall servira aux salons de
l'automobile, du cycle et de l'aviation,
comme on les appelait alors. Chaque
salon, ou presque, modifiait quelque
peu l'ordonnance intérieure du Hall,
par la disposition des travées de
circulation, de tribunes dans les bas-
côtés, l'éclairage, les escaliers
d'accès, etc.

Après la construction des palais du
Heysel, le Hall servira encore
épisodiquement à des salons, des
concours d'équitation et pour d'autres
manifestations, au moins jusqu'en
1950. C'est à partir de cette dernière
date qu'il se transformera peu à peu,
et peu glorieusement, en dépôt pour
différents services, jusqu'en 1970,
quand commence sa nouvelle
histoire, bien connue de chacun...



DE GROTE HALL, VAN 1880 TOT 1970

De buurt van het Jubelpark, zoals die de dag van vandaag is gekend, is natuurlijk niet het werk van één dag. Alhoewel elk bouwwerk afzonderlijk in zeer korte tijd is opgetrokken, heeft men toch meer dan 25 jaar gespendeerd om het ganse monumentale geheel te voltooien. Het betreft hier vooral het werk van 2 grootmeesters: Leopold II omwille van zijn nooit aflatende ambitie, de bekende architect Gédéon Bordeau voor de realisatie ervan. De Grote Hall zelf is terzelfdertijd met de rest van de buurt ontworpen en heeft bijgevolg eenzelfde evolutie ondergaan.

De Hall is dus gebouwd in 1880 met het oog op het onderbrengen van een grootse nationale tentoonstelling die de herdenking en de luister van de 50^e verjaardag van de Belgische

onafhankelijkheid kracht moest bijzetten. Bordiau doet hierbij veelvuldig beroep op de nieuwste technieken zoals de metalen geraamtes waardoor men een grotere overspanning kon verkrijgen. Hierdoor is het mogelijk een open ruimte te creëren van 60 m breedte en 160 m lengte.

Opgedragen aan de machines, sleutelwoord voor de ganse 19de eeuw, wordt deze ruimte reeds «Grote Hall» genoemd tijdens de wereldtentoonstelling van 1897. Dit unieke architecturaal pronkstuk zal echter een eerste keer in 2 delen opgesplitst worden in 1904 en nog in 1909, kwestie van het zicht op het boogwerk beter te doen uitkomen. Andere verfraaiingswerken aan de nieuwe hallen worden ondernomen in 1909-1910, onder de leiding van de

Fransman Girault. Tot de jaren '30 zal de Grote Hall onderdak verlenen aan de verschillende salons van de automobiel, de fiets of de luchtvaart. Ook bij zowat elk salon zal de inrichting van de Hall enigszins worden aangepast, in die zin dat men wandelgangen aanbrengt evenals een galerij langs de zijkanten, verlichting, trappen enz.

Zeker tot 1950, nadat de Heizelpaleizen zijn gebouwd, wordt de Hall nog enkele keren gebruikt voor salons, paardenwedstrijden en nog andere manifestaties. Vanaf dan zal de bestemming ervan geleidelijk afdalen tot magazijn van verschillende diensten. Tot in 1970, datum waarop haar een nieuwe taak wordt toebedacht, genoegzaam bekend bij iedereen...

Etienne Reunis

▼ Le grand hall au moment où l'on y avait installé une tour à parachute.

De grote hall op het ogenblik dat een valschermtoren er in gebruik was.



LE CENTRE DE DOCUMENTATION

Le Centre de documentation existait sous une forme embryonnaire dès les débuts du musée, grâce aux efforts conjugués de plusieurs personnes qui avaient à cœur de sauvegarder tous les documents présentant un quelconque intérêt aéronautique. Ce n'est cependant qu'à partir de 1980 que le classement méthodique et l'exposition de cet amoncellement de sources très diversifiées commença vraiment. Malgré plusieurs déménagements, chaque fois périlleux pour la conservation et le classement rigoureux d'une bibliothèque, un effort continu nous a permis de mettre aujourd'hui à la disposition des amateurs et des chercheurs un ensemble unique en son genre en Belgique. Cette documentation comprend près de 6.000 monographies, études ou dossiers historiques, 5.000 ouvrages à caractère plus technique, ainsi qu'une collection assez complète de revues spécialisées belges, françaises, anglaises et américaines. L'ensemble couvre tous les sujets aéronautiques, de l'A-26 aux avions Zlin et de Clément Ader à Ferdinand von Zeppelin. Notre photothèque est riche également de plusieurs dizaines de milliers de photos



d'appareils, de personnalités du monde de l'aviation ou d'événements. Des reproductions de qualité de plus de 2.000 types différents d'avions sont ainsi possibles. La filmothèque et la diathèque commencent aussi à s'étoffer, un service «dias» pensé en fonction des besoins scolaires étant à l'étude.

Nous terminerons ce bref compte rendu en soulignant encore une fois l'aide très précieuse apportée à ce travail par une équipe cohérente et efficace de bénévoles, sans lesquels nos résultats n'auraient pu être atteints.

Etienne Reunis

▲ Guy Cerf et/en Etienne Reunis.

▼ Etienne Reunis, Bert Woestenborghs, Daniel Brackx.

DOKUMENTATIE-CENTRUM

Dankzij de verenigde inspanningen van enkele personen heeft er steeds, vanaf de oprichting van het museum, een vorm van documentatiecentrum bestaan. Deze mensen namen het op zich om allerlei documenten te verzamelen die op een of andere manier in relatie stonden met de luchtvaart. Het is echter pas vanaf 1980 dat men definitief een meer methodische klassering van deze zeer uiteenlopende bronnenverzameling is gaan uitwerken. Daarbij zouden de verschillende verhuizingen zeker niet bevorderlijk zijn voor de konservatie of de orde van de bibliotheek. Desondanks is men er toch in geslaagd door voortdurende arbeid een verzameling documenten samen te stellen die enig in zijn soort is in gans België. Het betreft hier zo'n 6.000 monografieën, studies of historische dossiers en een 5.000-tal meer technisch gerichte dokumentatie. Ook een vrij volledige kollektie gespecialiseerde tijdschriften uit België, Frankrijk,



Groot-Brittannië of de Verenigde Staten maakt deel uit van de bibliotheek. Werkelijk alle onderwerpen komen aan bod, gaande van de A-26 tot de Zlin vliegtuigen, van Clément Ader tot Ferdinand von Zeppelin. Belangrijk zijn natuurlijk ook de foto's. Onze fototheek is voorzien van enkele tienduizenden foto's van vliegtuigen, bekende personiteiten uit het luchtvaartwereldje of van bepaalde evenementen. Een goede reproductie van meer dan 2.000 verschillende types toestellen is zonder probleem mogelijk.

Recent is men begonnen met de uitbouw van een filmothek alsook een diatheek met het oog op een meer schoolgerichte aanpak.

Tenslotte dient in het bijzonder gewezen op de onschatbare hulp van een enthousiaste en verzorgd werkende ploeg vrijwilligers. Zonder hen zou het niet mogelijk geweest zijn zulke resultaten te behalen.

Etienne Reunis

LE « LYSANDER » DE LA SABENA

Lorsqu'en 1970, quelques mordus d'aviation commencent, à partir de rien, l'immense tâche d'installer un musée de l'Air à Bruxelles, ils sont naturellement à la recherche d'anciens avions à exposer. Comme aucun subside ne leur est alloué, ils essaient tant bien que mal d'obtenir ces appareils par le truchement des dons et des échanges. Vers cette époque se présente la possibilité d'obtenir un Westland «Lysander» du Canada.

Il faut savoir qu'à la fin de la deuxième guerre, un certain nombre de «Lizzies» canadiens ont été vendus pour l'incroyable somme de 250 dollars pièce.

Le «Lysander» en question qui a traîné pendant près de vingt ans dans une prairie du Manitoba, recouvert de neige en hiver et, en été, servant de jouet pour les enfants des fermes voisines, est acheté par un collectionneur, Wes Agnew, qui espère le remettre en état de vol mais qui doit rapidement déchanter faute de moyens.

Une transaction est conclue avec lui par l'intermédiaire d'un certain Frank Geert et, en octobre 1972, le «Lysander» arrive au musée de l'Air à Bruxelles grâce à la collaboration de la R.C.A.F., de la Compagnie maritime belge et enfin de la Force aérienne belge (voir l'éditorial du n° 62).

L'appareil — certains disent l'épave — est dans un état déplorable. Toute la bonne volonté des travailleurs bénévoles du musée est insuffisante pour remettre ce tas de ferraille, ne fut-ce qu'en état de présentation statique. Par manque de moyens techniques à cette époque, les valeureux pionniers du musée de l'Air et de Bruxelles se résignent et abandonnent définitivement toute remise en état.

En 1981, les bruits de pré-retraite à 57 ans, voire même 55 ans, commencent à prendre forme et même à se concrétiser à la SABENA. Une poignée de candidats à cette pré-retraite prennent contact avec les responsables du musée de l'Air et, après avoir consulté ingénieurs et techniciens de la SABENA, se mettent d'accord pour tenter de restaurer le Westland «Lysander» à l'état de vol.

Commence alors l'immense et obscur travail préparatoire de démarches en vue



▼ L'épave du Westland Lysander dans une prairie du Manitoba (Canada).
Het wrak van de Westland Lysander in een weide van Manitoba (Canada).

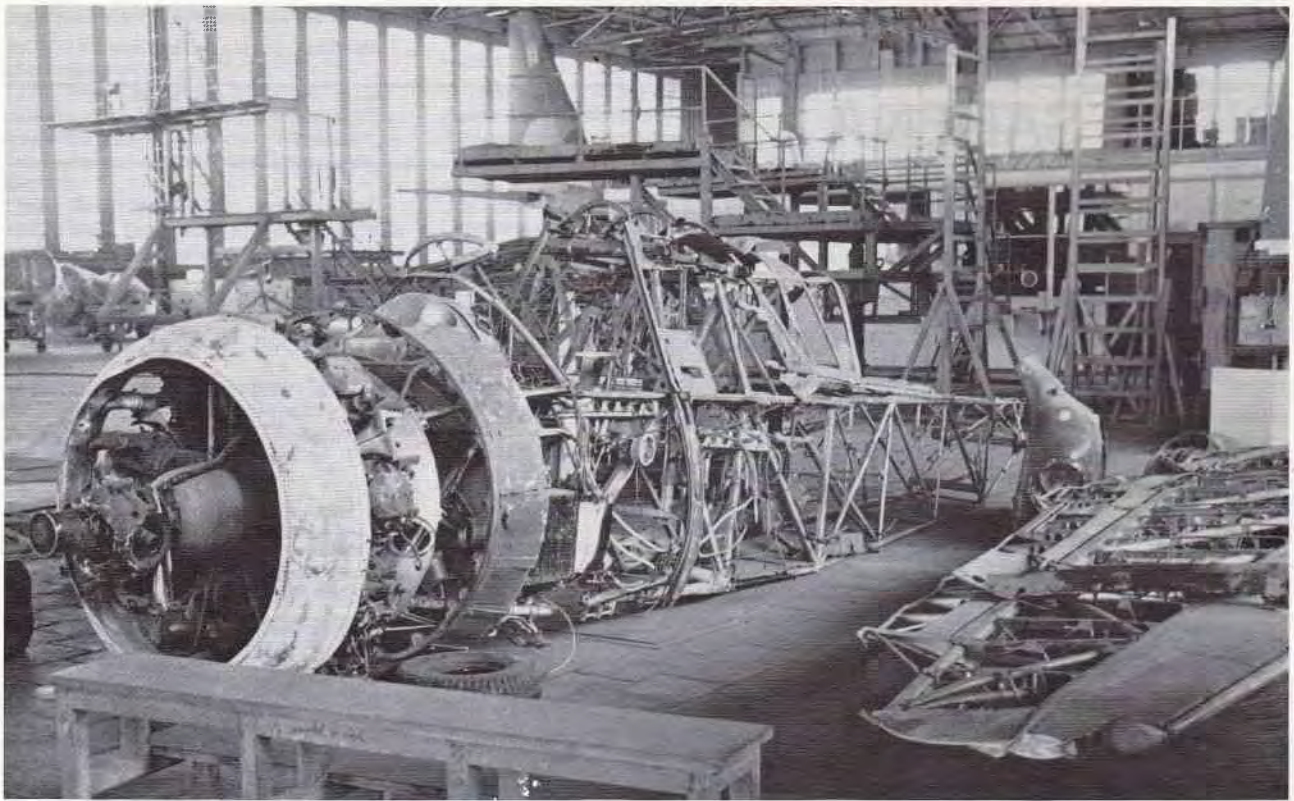
d'obtenir autorisations et accords en tous genres. Ils obtiennent le parrainage du Président de la SABENA, Monsieur Van Rafelgem et celui du ministre des Communications, Monsieur Herman De Croo. Une des conditions de ce parrainage spécifie qu'aucun crédit ou budget de la Compagnie ne pourra être dégagé sur ce projet. Qu'à cela ne tienne, les retraités qui en ont vu d'autres, n'en demandent pas tant et le signal de départ est donné.

Le 24 juillet 1982, lors d'une cérémonie au musée, le Colonel Avi BEM Michel Terlinden, président de l'Association des amis du musée de l'Air, remet officiellement le «Lysander» à l'équipe de restauration qui s'appellera désormais «SABENA Old Timers» ou «S.O.T.».

L'équipe installe son atelier dans un local désaffecté du hangar 3 situé dans le

complexe technique de la SABENA à l'aéroport de Bruxelles-National à Zaventem. Le démontage de toutes les parties restantes de l'appareil est entrepris et au mois de janvier 1983, le travail de restauration proprement dit commence. Chaque pièce, chaque tôle, chaque élément est démonté, nettoyé, décapé, inspecté, réparé si nécessaire, ensuite traité contre la corrosion et repeint.

L'équipe des S.O.T. prend contact avec le C.W.H. (Canadian Warplane Heritage), association qui s'occupe de restauration à l'état de vol d'une trentaine d'avions canadiens de la seconde guerre mondiale, installée à Hamilton dans l'Ontario. Le C.W.H. détient un stock important de pièces réutilisables pour notre «Lysander». Les négociations aboutissent et, en contrepartie des pièces



- ▲ L'épave du Lysander dans un hangar de la SABENA.
Het wrak van de Lysander in een SABENA-loods.
- ▼ L'avion à mi-chemin de sa restauration (1985).
Het vliegtuig is halfweg de restauratie (1985).

que nous leur demandons, nous fournissons aux Canadiens un moteur Pratt & Whitney 1340 entièrement révisé par nos soins pour équiper un de leurs





T-6 «Harvard» et un moteur Bristol Mercury XX, également révisé par nous, pour le «Lysander» qu'ils comptent, à leur tour, restaurer à l'état de vol.

Pour obtenir les certificats officiels permettant l'utilisation de ces moteurs, ces derniers doivent tourner et être testés au bancs d'essai de la Direction technique de l'administration de l'Aéronautique belge. Mais voilà, le banc d'essai ne fonctionne plus. Plusieurs années d'inactivité l'ont détérioré. L'équipe doit également remettre ce banc en état de fonctionnement si elle veut tenir ses engagements vis-à-vis des Canadiens, en d'autres termes, si elle veut obtenir ces pièces indispensables pour faire voler le «Lysander». Ce scénario se reproduira souvent et chaque fois, faute d'argent, l'équipe est obligée de troquer pour obtenir ce qu'il lui est nécessaire à la restauration.

Fin 1983, un important travail de tôlerie s'achève, l'empennage et les volets de profondeur, ainsi que le gouvernail de direction sont restaurés. La restauration de l'ossature de l'arrière du fuselage est commencée. Il a fallu construire un gabarit pour maintenir cette ossature sans déformation lors des travaux de soudure. Il est fabriqué au moyen de poutrelles d'acier récupérés dans le parc à mitraille de la SABENA.

Au début 1984, déménagement (il y en aura d'autres) vers de nouveaux locaux plus spacieux, toujours au hangar 3. Après ce petit inconvénient, les travaux reprennent de plus belle. La partie avant du fuselage s'achève. Une partie des accessoires précédemment restaurés sont assemblés pour former les premiers «sous-ensembles».

Début 1985, la restauration de l'aile gauche, qui est fortement endommagée, démarre tambour battant. En mars, ce qui est présentable du Lysander est exposé dans une église de Tubize lors d'une foire artisanale. Succès énorme si l'on s'en réfère au nombre de visiteurs et aux questions auxquelles il fallut répondre.

Autre travail très important, l'établissement des plans des couples en bois du fuselage dont absolument rien ne subsiste. Ces couples, qui seront recouverts de toile, forment le corps du fuselage sur l'ossature métallique carrée. Un véritable travail de Bénédictin. plus de dix-huit mois seront nécessaires à cette réalisation car toutes les recherches effectuées pour retrouver les plans d'origine sont vaines.

En juin 1988, la restauration du fuselage terminée, nous apprenons que la firme Westland, constructeur de l'avion, vient de découvrir un exemplaire de ces

▲ André Ricalle.

▲ Après un essai-moteur. / Na een motortest.

▲ Louis Wyns, André Vanthemsche, René Demaerschalck, Bob Winterhalder, Maurice Laurent.

▲ La visite des anciens des S.O.E. : de g. à dr. Hugh Verity, Sam Hollis, Robin Hooper, Willy De Quin, Louis Michaud, présentés par Michel Moulin.

Het bezoek van de oudgedienden van de S.O.E. : van links naar rechts: Hugh Verity, Sam Hollis, Robin Hooper, Willy De Quin, Louis Michaud, worden voorgesteld door Michel Moulin.

fameux plans en fouillant dans ses archives. Un an de travail pour deux hommes aurait pu être épargné.

Juillet 1985, nouveau retard, les S.O.T. doivent à nouveau déménager, cette fois vers le hangar 6, une centaine de mètres plus loin. En plus du travail d'aménagement, il leur faut, au préalable, vider les «nouveaux locaux» d'un important matériel qui y est entreposé. Entretemps, le Pratt & Whitney 1340 a tourné au banc d'essai et est homologué, non sans quelques avatars. Le 15^e Wing

de transport de la Force aérienne belge amène ce moteur près de Toronto d'où le C.W.H. le prend en charge.

Tous ces travaux sont évidemment effectués sous l'œil vigilant de la Direction technique de l'Aéronautique belge dont la visite des contrôleurs est pratiquement journalière. Chose dont les «Old Timers» ne se plaignent pas car leurs judicieux conseils ont permis d'éviter de refaire des travaux déjà terminés et ainsi de gagner beaucoup de temps.

Le soutien de la SABENA dans cette restauration est important, l'intérêt qu'elle porte la direction envers ce projet et les hommes qui le réalisent est un facteur d'encouragement indiscutable. Les ateliers autorisent l'utilisation de leurs machines-outils disponibles. Même le personnel des ateliers a pris l'habitude de ne plus se débarrasser d'accessoires, quincaillerie, huiles, peintures, etc... devenus pour eux sans utilité avant de s'assurer que les «Old Timers» ne puissent y trouver un quelconque usage. Ne pas se sentir seuls mais soutenus comme le sont les S.O.T. reste indiscutablement un des principaux facteurs de réussite de cette restauration.

Le 21 novembre est un grand jour. En guise de détente, nous avons invité quelques anciens pilotes, résistants et agents secrets qui ont connu ou travaillé avec le Lysander pendant la guerre. Nous rendent visite à cette occasion, le Group Captain Hugh Verity qui commanda le «flight» des Lysander au sein du Squadron 161, Sir Robin Hooper, pilote de Lysander dans ce même squadron, Willy De Quin, ancien agent secret; Jean Depraetere, également agent secret des plus actifs et également ancien collègue car il fit carrière à la SABENA une fois la guerre terminée (pas comme agent secret évidemment!); Louis Michaud, membre de la Résistance et du comité de réception des Lysander, il effectua le déplacement depuis Niort (France) pour nous rendre visite.

Il va sans dire, que le contact reste maintenu et qu'une grande amitié s'est établie entre les anciens et le nouveau Lysander. Quelques deux cents personnes sont réunies dans l'atelier de restauration et écoutent avec une admiration attentive les histoires les plus incroyables de ces fameux atterrissages clandestins.

Fin 1985, l'équipe «moteur» s'applique minutieusement au remontage du Bristol Mercury XX.

Le rivetage des tôles du bord d'attaque des ailes, la finition des volets de bord d'attaque, des volets hypersustentateurs, des ailerons et la remise en forme des

carénages de roue demandent énormément de travail et de savoir faire aux deux tôliers dotés d'un admirable courage. Après de longs travaux préparatoires, le moteur Mercury XX fait entendre son ronronnement caractéristique et est accepté par le contrôle de l'Administration, le 17 décembre 1986.

En ce mois de décembre 1986 commence l'entoilage des gouvernes suivi, en janvier 1987, de l'entoilage des ailes. En février et mars c'est au tour du fuselage. La toile est ensuite recouverte d'une couche de «dope», sorte de vernis cellulosique servant à tendre et à protéger le revêtement. Le 14 février, par un froid sibérien, le moteur est ramené du banc d'essai et installé sur l'avion.

Une phase des plus importantes est maintenant atteinte dans cette restauration. Alors que précédemment on ne discernait que vaguement les formes d'un avion dans cet amas de pièces détachées, en avril 1987, tout semble avancer plus vite. Le 9, le fuselage sort de l'atelier vers le hangar pour y recevoir son train d'atterrissage, le 15, les ailes sont installées. L'épave de 1983 ressemble à un avion et surtout au Lysander. Telle une énorme libellule, il est remorqué vers un emplacement où il peut être plus aisément achevé. Fin avril, c'est au tour de la verrière du «cockpit» à être installée. Le 22 juin, l'hélice tripale et le 1^{er} juillet viennent prendre place le réservoir d'essence. Le 9 juillet, sous un soleil éclatant, le Lizzie est tracté vers le tarmac où les premiers essais du moteur installé sur avion débutent sous les regards étonnés de nombreux curieux venus voir cet espèce de monstre sorti d'on ne sait quelle caverne.

Après quelques tours d'hésitation, le moteur vrombit de façon assourdissante. Dès ce jour, les essais ont lieu régulièrement et toujours sous les yeux de nombreux spectateurs.

Fin août, l'avion reçoit sa peinture de camouflage. Ce travail est exécuté par des professionnels de la SABENA qui n'ont pas voulu que les Old Timers prennent le risque de gâcher un point très important de la finition. L'appareil reçoit les couleurs et le code MA peint en rouge de la 161^e, c'est évident, et D pour l'avion de Robin Hooper de sinistre mémoire pour Jean Depraetere. (voir le livre: «Nous atterrissions de nuit» de Hugh Verity). Les roues et le carénage de roues sont enfin installés le 8 septembre. En cinq ans, plus de 40.000 heures de travail ont été consacrées à cette restauration qui figurera désormais parmi les plus poussées et les plus complètes à ce jour.

Décembre 1987, catastrophe, lors des essais de roulage au sol, l'avion fait une

pirouette, bascule et racle de son aile droite le béton du tarmac. Le plan fixe horizontal de l'empennage en prend également un sérieux coup. Loin de se décourager, les Old Timers s'acharnent à réparer les dégâts et, après cinq mois, l'avion reprend à nouveau son programme d'essais. Cette fois, c'est au moteur à avoir des ennuis: un engrenage du mécanisme réducteur de vitesse de l'hélice est bloqué. Il faut démonter une partie du moteur et remplacer la pièce défectueuse.

Nos prédécesseurs, restaurateurs de Lysander nous avaient prévenus: une longue et éprouvante période sera nécessaire à la mise au point de l'avion. Nous en faisons l'expérience en cet été 1988.

Juin 1988, très importante et glorieuse journée, le Roi Baudouin vient voir le Lysander à l'occasion d'une visite à la SABENA. Il s'intéresse à plusieurs détails de restauration et s'étonne même qu'aujourd'hui on puisse trouver des pièces pour ces types d'avions.

Décidément, la chance n'est pas de notre côté en cette fin de restauration. L'engrenage bloqué du réducteur est dû aux particules métalliques provenant du coussinet de la bielle maîtresse qui a fondu suite à une élévation de température d'huile.

La consternation des mécanos est grande mais leur courage est inébranlable car en quelques semaines seulement, ils remettent le moteur en état. Les essais peuvent à nouveau reprendre leurs cours. Après rectification de quelques petits défauts, mis au point par-ci et réglages par-là, notre Lysander est fin prêt à la phase suivante: l'envol.

Enfin, arrive le grand jour, le 27 août 1988 à 18 heures 30, le OO-SOT alias MA-D, avec à son bord comme pilote, le commandant Jean-Pierre Quodbach, retrouve le chemin du ciel qu'il avait quitté il y a quarante et quelques années.

Un grand moment pour cette équipe de bénévoles qui trouve enfin la récompense de 5 ans et 8 mois de persévérance et la légitime fierté de présenter leur Lysander au public lors des meetings aériens.

Robert WINTERHALDER

Depuis que notre ami Winterhalder a rédigé le texte, nous avons à déplorer le décès de Willy De Quin, de Louis Michaud et Sir Robin Hooper; et, ironie du sort, les SABENA Old Timers ont encore dû déménager. Ils occupent — pour l'instant — les installations du Hangar Galaxy.

André HAUET
Rédac'tif

DE LYSANDER VAN SABENA

Wanneer in 1970 enkele luchtvaartfanaten, zonder middelen, de enorme taak aanvatten een Luchtvaartmuseum te Brussel op te richten zijn ze natuurlijk op zoek naar oude toestellen om ten toon te stellen. Daar ze over geen enkel subsidie kunnen beschikken, trachten ze, zo goed zo kwaad als het kan, die toestellen te bekomen door ruil of door schenking. Rond dit tijdstip bestaat de mogelijkheid een Westland Lysander te bekomen in Canada.

Men moet weten dat bij het einde van de Tweede Wereldoorlog, een zeker aantal Canadese «Lizzies» te koop werden aangeboden voor de ongelooflijke som van 250 dollars het stuk.

De «Lysander» in kwestie, werd gedurende bijna vijentwintig jaar verwaarloosd achtergelaten op een weide in Manitoba, bedekt met sneeuw tijdens de winter en gebruikt als speelplaats voor kinderen in de zomer. Het toestel wordt gekocht door een verzamelaar, Wes Agnew, die hoopt het toestel opnieuw in vliegwaardige toestand te brengen. Hij geeft dit plan vlug op bij gebrek aan middelen. Een transactie wordt met hem afgesloten, met als bemiddelaar een zekere Frank Geert. In oktober 1972 komt de Lysander toe in het Luchtvaartmuseum te Brussel, dank zij de medewerking van de R.C.A.F., de Compagnie Maritime Belge en tenslotte de Belgische Luchtmacht.

Het toestel (sommigen zeggen het wrak) is in een erbarmelijke staat. Alleen de goede wil van de vrijwilligers van het museum is onvoldoende om deze hoop metaal te herstellen, al was het maar in statische toestand. Door gebrek aan technische middelen, schikken de moedige pioniers van het Luchtvaartmuseum zich in het onvermijdelijke en laten iedere gedachte van restauratie varen.

In 1981 beginnen geruchten over pre-pensionering aan 57 jaar, en zelfs aan 55 jaar de ronde te doen bij SABENA. Een handvol kandidaat-bruggespensioneerden nemen contact op met de verantwoordelijken van het Luchtvaartmuseum. Na overleg met ingenieurs en technici van SABENA, stellen ze zich akkoord om te trachten de Westland Lysander *in vliegwaardige toestand te restaureren*. Dan begint de enorme en ondankbare voorbereidende taak voor het bekomen van allerlei

toelatingen en akkoorden. Ze verkrijgen het voogdijerschap van de Voorzitter van Sabena, de heer Van Rafelgem en van de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer Herman De Croo. Eén van de voorwaarden van dit voogdijerschap bepaalt dat geen enkel krediet of budget door de maatschappij beschikbaar kan gesteld worden. Dit kan de groep bruggespensioneerden niet ontmoedigen en het startsignaal wordt gegeven.

Op 24 juli 1982, tijdens een kleine plechtigheid, overhandigt Kolonel Vl. SBH Michel Terlinden, voorzitter van de Vereniging van de Vrienden van het Luchtvaartmuseum, officieel de Lysander aan de restauratieploeg die zich voortaan «SABENA Old Timers» noemt (S.O.T.).

De ploeg vestigt zich in een verlaten lokaaltje van loods 3, gelegen in het technisch SABENA-complex op de luchthaven te Zaventem.

Het demonteren van alle overblijvende delen van het toestel wordt aangevat en in de loop van de maand januari 1983 kan de eigenlijke restauratie beginnen. Elk onderdeel, elke plaat, elk stuk wordt weggenomen, gereinigd, nagezien, zo nodig hersteld, behandeld tegen corrosie en geleverd. De ploeg S.O.T. neemt

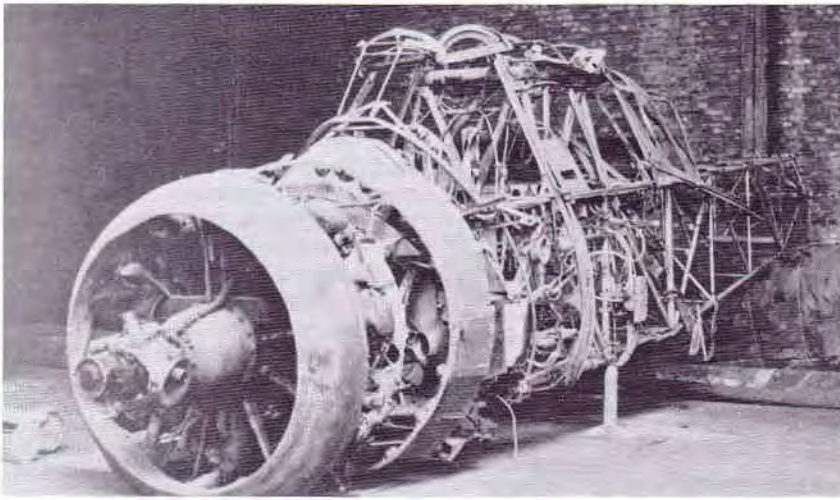
► Le Lysander au Musée de l'Air de Bruxelles.
► De Lysander in het Luchtvaartmuseum te Brussel.

► Le tableau de bord avant restauration.
► Het instrumentenbord vóór de restauratie.

► En cours de restauration.
► Tijdens de restauratie.

▼ Le Westland Lysander en vol.
▼ De Westland Lysander in vlucht.





contact op met de C.W.H. (Canadian Warplane Heritage), vereniging die zich bezighoudt met de restauratie in vliegwaardige toestand van een dertigtal Canadese vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Deze vereniging is gevestigd te Hamilton-Ontario. De C.W.H. is in het bezit van een belangrijke stock Lysander-onderdelen die voor onze Lysander kunnen gebruikt worden. De onderhandelingen verlopen op uitstekende wijze. Als tegenprestatie voor het leveren van de ons ontbrekende onderdelen, zullen wij aan de Canadezen een motor Pratt & Whitney 1340 leveren (geheel door onze ploeg nagezien en hersteld) voor één van hun T-6 Harvard, alsook een Mercury XX-motor voor hun Lysander die ze hopen in de lucht te krijgen.



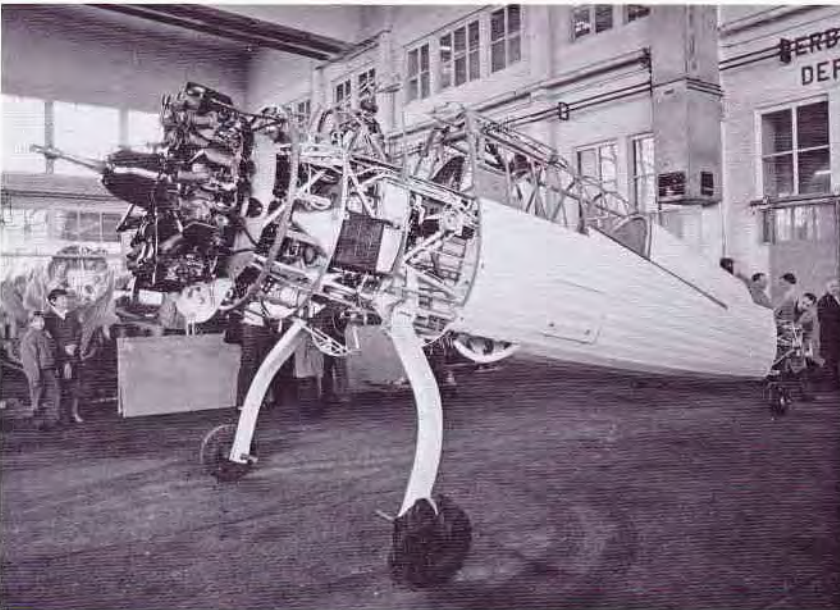
Voor het bekomen van de nodige officiële getuigschriften die het gebruik van die motoren toelaten, moeten deze laatste draaien en getest worden op de testbank van de Technische Directie van de Belgische Luchtvaartadministratie. Deze proefbank werkt echter niet meer. Lange jaren inactiviteit hebben ze onbruikbaar gemaakt. De ploeg moet dus eerst deze bank herstellen indien ze de verbintenissen met de Canadezen wil nakomen, m.a.w. indien ze de onmisbare onderdelen wil bekomen om onze Lysander te doen vliegen.

Dit scenario zal zich vele malen herhalen, want telkens is de groep verplicht te ruilen (bij gebrek aan geldelijke middelen) om de nodige stukken voor de restauratie te bekomen.

Eind 1983 is een belangrijk gedeelte van de plaatslagerij afgewerkt: het staartroer, alsook het diepte- en richtingsroer zijn gerestaureerd. De groep is zelfs de restauratie begonnen van het achtergedeelte van de romp. Ze hebben daarvoor eerst een mal moeten bouwen om te beletten dat het stalen geraamte zou vervormen bij het lassen. Deze mal wordt gebouwd met stalen balken die gerecupereerd werden in het schrootpark van SABENA.

Begin 1984 verhuizen we naar andere, ruimere lokalen, nog steeds in loods 3 (er zullen nog verscheidene verhuizingen komen!). Na dit klein oponthoud vorderen de werken met vernieuwde moed. Het voorste gedeelte van de romp wordt afgewerkt. Een deel van de stukken die gerestaureerd zijn worden nu samengebracht.

Begin 1985 is het de beurt aan de zwaar beschadigde linker vleugel om hersteld te worden. In maart worden de gerestaureerde delen ten toon gesteld in een kerk te Tubeke, tijdens een artisanale kermis. Het wordt een enorm succes





▲ Jos Jotz, Felix Coopmans,
Gillaume Janssens, Gérard Deroeck,
Robert Coelmont.

▲ Marcel Degeling.

▲ Essal du moteur.
Motortest.

▲ En vol.
In vlucht.

◀ De gauche à droite :
Van links naar rechts:
Robin Hooper, Jean Depraetere, Louis Michaud,
Willy De Quin.

wanneer men het aantal bezoekers nagaat en de vragen die we moesten beantwoorden.

Een ander belangrijk werk is ondertussen gestart, nl. het opstellen van de plans van de houten vormgevers van de romp, waarvan NIETS overblijft. Deze vormgevers, die bedekt zullen worden met linnen, geven de vorm aan de metalen structuur van de romp. Het is een waar monnikenwerk. Méér dan 18 maand zullen nodig zijn om dit te verwezenlijken, want alle opzoekingen om de originele plans terug te vinden zijn vruchteloos gebleven. In juni 1988, wanneer de romp reeds lang gerestaureerd was, vernemen

we dat de firma Westland, bouwer van het toestel, die plans zopas heeft teruggevonden tijdens opzoekingen in hun archieven. Een jaar werk van twee man zou kunnen gespaard geweest zijn.

Juli 1985, is er opnieuw vertraging voor de S.O.T. Ze moeten opnieuw verhuizen, nu naar loods 6, een paar honderd meter verder. Eerst moeten de «nieuwe lokalen» echter leeggemaakt worden. Enorm veel materiaal was er in opgeslagen.

Ondertussen heeft de Pratt & Withney 1340 gedraaid op de proefbank en werd gehomologeerd, niet zonder enkele tegenslagen. De 15de Transportwing van

de Belgische Luchtmacht belast zich met het vervoer van deze motor naar Toronto, waar de C.W.H. hem zal komen ophalen.

Al deze werkzaamheden verlopen natuurlijk onder het waakzaam oog van de Technische Directie van de Belgische Luchtvaartadministratie. De inspecteurs brengen ons bijna dagelijks een bezoek. De «Old Timers» stellen dit op prijs, want hun oordeelkundige raad heeft ons belet werken over te doen en aldus hebben we heel wat tijd kunnen winnen.

Ook de steun van de SABENA is belangrijk. De belangstelling van de directie voor dit projekt en voor de



mensen die dit verwezenlijken is een belangrijke aanmoedigingsfactor. In de werkplaatsen mogen we al de beschikbare gereedschappen en machines gebruiken. Zelfs het personeel van de werkplaatsen heeft de gewoonte aangenomen zich eerst te vergewissen of het afgedankt materiaal niet door de «Old Timers» kan gebruikt worden. Zich niet alleen voelen, maar geruggesteund, was voor de S.O.T. een belangrijke factor voor het welslagen.

21 november is een grote dag. Wij hebben enkele voormalige piloten, weerstanders en geheimagenten uitgenodigd die met de Lysander gewerkt hebben. Brengen ons een bezoek bij deze gelegenheid: Group Captain Hugh Verity, bevelhebber van de Lysander-

flight van het 161 squadron; Sir Robin Hooper, Lysander-piloot bij hetzelfde smaldeel; Willy De Quin, voormalig geheimagent; Jean Depraetere, ook actief weerstander en ook kollega, want hij was bij SABENA werkzaam na de oorlog; Louis Michaud, lid van de weerstand en van het ontvangstkomité van de klandestiene Lysander, kwam speciaal van Niort (Frankrijk). Het contact werd natuurlijk behouden tussen deze «anciens» en de nieuwe Lysander. Tweehonderd personen, verzameld in de werkplaats, luisterden met bewondering naar de ongelooflijke verhalen van deze klandestiene landingen.

▼ Le Lysander au point fixe.
De Lysander «au point fixe».

▲ Une des premières sorties... La gloire!!
Eén der eerste roltesten... De glorie!!

Eind 1985, monteren de leden van de motoren ploeg, de Bristol Mercury.

Het klinken van de platen van de aanvalsbord van de vleugels, de afwerking van de slats, van de flaps, van de rolroeren en het opnieuw vorm geven aan de spatborden vragen heel wat kunde, vaardigheid en inzet van onze twee plaatslagers die steeds vol moed verder werken.

Na heel wat voorbereidend werk weerklinkt eindelijk het karakteristiek geronk van de Mercury XX. De motor wordt door de controle van de Luchtvaartadministratie aanvaard op 17 december 1986.



In de loop van diezelfde maand december '86 begint het bedekken van de roeren met linnen, gevolgd in januari 1987 door het bekleden van de vleugels. In februari en maart is het de beurt van de romp. Het linnen wordt daarna bestreken met verscheidene lagen «dope» of spaniak. Het is een soort cellulose-lak die de stof opspant en waterdicht maakt.

Op 14 februari, bij een Siberische koude, wordt de motor teruggebracht van de proefbank en op het toestel geplaatst.

Aldus is een belangrijke fase van deze restauratie bereikt. Voordien kon men slechts vaag de vormen van een vliegtuig zien in al die onderdelen. Nu, in april 1987 schijnt alles veel vlugger te verlopen. De 9de wordt de romp van de werkplaats naar de loods gebracht om het landingsgestel te plaatsen. De 15de worden de vleugels geplaatst. Het wrak van 1983 neemt eindelijk de typische Lysandervorm aan. Eind april wordt de koepel van de cockpit geplaatst. Op 22 juni komt de driebladige schroef op haar plaats en op 1 juli wordt de benzinetank aangebracht. Op 9 juli, onder een schitterende zon, wordt de Lizzie naar de tarmac vóór de loodsen gesleept, waar de motor voor het eerst op het toestel zal draaien onder het oog van talrijke nieuwsgierigen. Na enkele aarzelende toeren, slaat de motor plots aan. Vanaf die dag gebeurt het proefdraaien regelmatig, steeds van nabij gevolgd door talrijke toeschouwers. Eind augustus wordt het vliegtuig in zijn camouflagekleuren gezet. Dit werk wordt door beroepsschilders van SABENA uitgevoerd. Aldus werd een onberispelijke uiterlijke afwerking verzekerd. Het toestel krijgt de kleuren en de code-letters MA van het 161ste squadron, alsook de kenletter D van het vliegtuig van Robin Hooper (zie het boek: «Nous atterrissions de nuit» of «We landed by moonlight» van Hugh Verity). Gedurende die 5 jaar werden méér dan 40.000 uren gepresteerd voor deze restauratie, die voortaan als één der meest complete en verst doorgedreven herstellingen zal gelden.

December 1987, catastrofe! Tijdens rolltesten maakt het vliegtuig een plotse zwenking, kantelt en scheert met rechtervleugel en rechter staartroer over het beton. Ze worden nogal zwaar beschadigd. De Old Timers zijn hierdoor echter niet ontmoedigd; met hardnekkigheid herstellen ze de schade en na vijf maanden kan het vliegtuig zijn testprogramma hervatten. Nu is het de beurt van de motor om tegenslag te hebben: een raderwerk van de snelheidsreductor van de schroef is geblokkeerd. Een gedeelte van de motor moet uiteengenomen worden om het defekte onderdeel te vervangen.

Vorige restaurateurs van Lysanders hadden ons verwittigd: een lange en beproevende periode zou nodig zijn om het vliegtuig op punt te stellen. We ondervinden het tijdens deze zomer van 1988.

In juni 1988 is er een belangrijke dag: koning Boudewijn komt de Lysander bezichtigen tijdens een bezoek aan SABENA. Hij heeft interesse voor verscheidene details van de restauratie en is verwonderd dat men nog wisselstukken vindt voor dit vliegtuigtype.

Het geluk is waarlijk niet aan onze zijde tijdens dit restauratie-einde. Het geblokkeerde raderwerk van de reductor is te wijten aan metalen fragmentatie afkomstig van het kussen van de hoofddrijfstang, die gesmolten is tengevolge de temperatuurstijging van de olie.

De verslagenheid is groot bij de mecaniciens, maar hun moed is onwrikbaar en na slechts enkele weken is de motor hersteld. De testen kunnen verder gaan. Na enkele detailwijzigingen en enkele bijregelingen is onze Lysander klaar voor de volgende fase: de eerste vlucht.

HISTORIQUE DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

C'est en 1920 que fut créée l'association des Vieilles Tiges Françaises, sur l'aérodrome d'Etampes où se déroulait la Coupe Gordon-Bennet qui fut gagnée, cette année là, par Sadi-Lecoq. Les membres fondateurs étaient: Jean-Claude Bernard, Joseph Frantz, Sadi-Lecoq, Paul Schneider et Léon Bathiat, Léon Bathiat fut élu président et son mandat fut renouvelé pendant plus de 40 années consécutives.

Le désir de chacun, en créant les Vieilles Tiges était de rassembler tous les pionniers ayant pris part à la conquête de l'air, de maintenir entre eux les liens d'amitié et de solidarité pour perpétuer le souvenir de tous les camarades victimes de l'air.

Le nom bizarre de «Vieilles Tiges» résulte du fait que ceux qui l'ont imaginé ont comparé l'aéronautique à un arbre dont les tiges sont assimilées aux membres navigants tandis que le personnel non navigant (mécaniciens, électriciens, armuriers, photographes et autres techniciens) dont l'aide est indispensable est considéré comme les racines de l'arbre et forme l'association des «Vieilles Racines».

Eindelijk is de grote dag aangebroken: op 27 augustus 1988 om 18 u 30 stijgt de OO—SOT, alias MA-D op, bestuurd door kommandant Jean-Pierre Quodbach. Het toestel vindt zijn element terug dat het ongeveer veertig jaar vroeger verlaten had.

Het is een groots moment voor de ploeg vrijwilligers die beloofd worden voor 5 jaar en 8 maanden doorzettingsvermogen. Ze zullen de gewettigde fierheid hebben de Lysander aan het publiek voor te stellen tijdens luchtvaartmeetings.

Robert Winterhalder.

Sinds onze vriend Winterhalder deze tekst schreef, moeten we het afsterven betreuren van Willy De Quin, van Sir Robin Hooper en van Louis Michaud.

De Sabena Old Timers waren ook eens te meer verplicht om te verhuizen. Ze betrekken — voor het ogenblik — de Galaxy-loods, nog steeds op de luchthaven te Zaventem.

André Hauet
Hoofdredacteur

C'est le 12 mai 1937 que Jan Olieslagers «Doyen» des aviateurs belges créa, avec l'aide de quelques anciens, les Vieilles Tiges Belges (premier titre de l'association). Comme sa sœur française, l'association groupait uniquement les pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914 en distinguant spécialement les «précurseurs» qui ont imaginé et construit les premiers modèles d'avion.

Les 8 membres fondateurs furent Messieurs:

- Félix Iserentant, Général-major, commandant l'Aéronautique militaire, demeurant à Schaerbeek,
- Jan Olieslagers, aviateur, industriel, demeurant à Anvers,
- le chevalier Jules de Lamine, industriel, demeurant à Liège,
- Willy de Roy, industriel, demeurant à Forest,
- Fernand Lescarts, industriel, demeurant à Uccle,
- Henri Crombez, sans profession, demeurant à Ixelles,
- Ernest Demuyter, aéronaute, explorateur, demeurant à Uccle,
- Fernand Fernay, directeur de la Société Cockerill, demeurant à Seraing.

Les buts fixés à l'association étaient,



▲ Visite des «VTB» à Wildenrath - le 16 mai 1987.
Bezoek van de «VTB» te Wildenrath op 16 mei 1987.

▼ Jan Olieslagers, le démon anversois.
Jan Olieslagers, de Antwerpse duivel.



suivant les premiers statuts :

- a) de resserrer les liens d'amitié qui lient les pionniers de l'aviation, ceux de l'époque héroïque d'avant guerre;
- b) de faire parmi ceux qui s'intéressent à l'aviation, les précurseurs de l'idée aérienne en Belgique;
- c) de créer une entr'aide et de grouper tous ceux qui se sont voués au sport aérien;
- d) de créer la défense de l'idée aérienne dont ses membres ont été les pionniers.

En 1939, l'association comptait, suivant son annuaire, 70 membres associés

auxquels il faut ajouter un certain nombre de membres affiliés (aviateurs de la guerre 14-18) qui n'avaient pas le droit de vote et dont nous n'avons pas retrouvé la liste. Cette même année, Sa Majesté le Roi Léopold III accordait son haut patronnage à l'association.

Pendant la guerre 40-45, l'association cessa ses activités publiques. Elle aida autant que possible ceux qui étaient prisonniers en Allemagne. Le 31 mars 1945, les Vieilles Tiges Belges tinrent leur première Assemblée Générale d'après-guerre sous la présidence de Henri Crombez.

En raison de la disparition progressive de la plupart des pionniers fondateurs, l'association s'est ouverte rapidement aux aviateurs de la guerre 14-18 possesseurs du brevet de pilote ou d'observateur-navigateur, ensuite aux aviateurs brevetés depuis 30 ans au moins.

Le 19 avril 1948, les Vieilles Tiges Belges tinrent une Assemblée Générale extraordinaire pour approuver une modification des statuts, à savoir :

1. Le titre «Les Vieilles Tiges Belges» est modifié en «Les Vieilles Tiges de Belgique».
2. Sont admis comme membres à part entière :
 - en catégorie A, les membres pionniers comprenant les pilotes aviateurs brevetés avant le 2 août 1914 par un aéroclub régi par la F.A.I.;
 - en catégorie B, les pilotes d'aéronefs titulaires, depuis 30 ans au moins, d'un brevet de pilote équivalent à ceux délivrés par un aéroclub régi par la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale);
 - en catégorie C, tous les autres membres d'équipage d'aéronef ayant pratiqué la

navigation aérienne depuis au moins 30 ans.

Le rapport de l'A.G. du 30 mars 1949 mentionne la participation des Vieilles Tiges de Belgique à la manifestation commémorative en l'honneur de G. Guynemer, à Poelkapelle, et à l'inhumation, dans la pelouse d'honneur des aviateurs, des corps des aviateurs tombés en 1940-45. C'est à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique que fut sculptée et érigée une statue de Jan Olieslager à l'aérodrome de Deurne. L'inauguration eut lieu le 14 mai 1953.

C'est aussi à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique que fut élevé, en 1954, au cimetière de Forest (à Alsemberg), un mémorial à Daniel Kinet, premier pilote belge victime de l'aviation, le 15 juillet 1910, à Gand, lors d'un meeting aérien.

En 1970, l'Assemblée Générale approuve la suggestion du Docteur Georges Van Keerbergen de frapper une médaille commémorative qui sera remise aux membres qui atteignent 50 ans de brevet.

En 1971, les Vieilles Tiges de Belgique se proposent de demander l'émission d'un timbre poste spécial. A cet effet une commission est créée en février 1971, mais ce n'est qu'en mai 1973 que ce projet sera réalisé. Le timbre d'une valeur de 10 F représentait un biplan du type canard conçu et réalisé par les frères TIPS en 1908. Construit en tubes soudés, son moteur était un 8 cylindres de 50 CV à refroidissement par air, entraînant deux hélices tractives à pas variables et un rotor horizontal, une sorte de VTOL avant la lettre.

En 1979, l'Assemblée Générale approuve les dernières modifications aux statuts, notamment en créant la catégorie F,

membres sympathisants, conjoints des membres décédés, et en prévoyant le renouvellement du Conseil d'Administration par tiers tous les ans au lieu de la moitié.

C'est aussi en 1979 qu'a été lancé notre bulletin trimestriel.

Le Livre d'Or a probablement été ouvert peu après la guerre 40-45. Les premières signatures qui y figurent sont celles des participants à un banquet datant de 1949, et la première mention du Livre d'Or est faite dans le compte rendu de l'Assemblée Générale de 1954.

A ce jour, 8 présidents se sont succédés à la tête de notre association:

1937-1938: Lieutenant-Général avi. Iserentant
1939-1942: Monsieur Jan Olieslagers (décédé le 23.3.1942)
1944-1947: Monsieur Henri Crombez
1948-1971: Lieutenant Général avi. René Legros
1972-1974: Général avi. Robert Desmet
1975-1976: Monsieur Maurice (Teddy) Francomme
1977-1982: Docteur Georges Van Keerbergen
1983 : Colonel avi. Léon Branders

- de vriendschapsbanden tussen de luchtvaartpioniers verstevigen (die van de heroïsche tijden).
- de vooroorlogse voorlopers van de luchtvaartidee in België aan de geïnteresseerden leren kennen.
- onderlinge hulp bieden en al diegenen die zich aan de luchtvaart(sport) interesseren, groeperen.
- het luchtvaartideaal, waarvan de leden van de VT de pioniers waren, verdedigen.

In 1939 telde de vereniging 70 buitengewone leden + nog een aantal aangeslotenen. Dat waren de oorlogspiloten van 14-18 die echter geen stemrecht hadden en waarvan de namen ons niet bekend zijn. In hetzelfde jaar kende koning Leopold III zijn hoge bescherming toe.

Gedurende de oorlog 40-45 stopte de vereniging haar activiteiten. Zij hielp nochtans zoveel mogelijk haar krijgsgevangen leden. Op 31 maart 1945 hielden de VTB hun eerste na-oorlogse Algemene Vergadering onder het voorzitterschap van Henri Crombez.

Door het geleidelijke verdwijnen van de meeste pioniers-stichters heeft de vereniging vlug haar deuren geopend voor de oorlogsvliegers van 14-18, in het bezit van een brevet van piloot of observator-navigator, daarna aan de vliegers gebrevetteerd sedert minstens 30 jaar.

Op 19 april 1948, keurde een bijzondere Algemene Vergadering volgende wijzigingen aan de Statuten goed:

- de naam Vieilles Tiges Belges wordt veranderd in Vieilles Tiges de Belgique.
- Worden toegelaten als volwaardig lid: cat. A: de stichters pioniers, met inbegrip van de piloten gebrevetteerd vóór

▼ La présentation des Vieilles Tiges de Belgique.
De presentatie van de «Vieilles Tiges» van België.

WORDINGSGESCHIEDENIS VAN DE «VIEILLES TIGES DE BELGIQUE»

In 1920 werd de vereniging «Vieilles Tiges françaises» gesticht op het vliegveld Etampes. Toen werd daar de «Gordon-Bennet beker» betwist, dat jaar gewonnen door Sadi-Lecointe. De stichtende leden waren: Jean-Claude Bernard, Joseph Frantz, Sadi-Lecointe, Paul Schneider en Leon Bathiat. Leon Bathiat werd tot voorzitter verkozen en zijn mandaat werd gedurende meer dan 40 jaar hernieuwd.

Het was hun wens, door het stichten van de V.T., alle pioniers te verenigen, die aan de verovering van het luchtruim meegewerkt hadden, zij wensten vriendschapsbanden en solidariteit te onderhouden om zo de herinnering aan gevallen kameraden te vereeuwigen.

De naam Vieilles Tiges kan eigenaardig klinken. Zij hebben die naam bedacht omdat zij de luchtvaart vergeleken met een boom waarvan de takken het vliegend personeel voorstellen, terwijl het niet-vliegend personeel (werktuigkundigen, elektriciërs, wapenmakers, fotografen en andere techniciërs), waarvan de medewerking onmisbaar is, beschouwd worden als de wortels van diezelfde boom. Hun vereniging heet dan ook de «Vieilles Racines».

Op 12 mei 37 stichtte Jan Olieslagers, «deken» van de Belgische piloten, met enkele anciens de «Vieilles Tiges Belges» (eerste naam van de vereniging). Zoals haar Franse zustervereniging omvatte de VT enkel de luchtvaartpioniers, gebrevetteerd vóór 2 augustus 14 en vereerde voornamelijk de «voorgangers» die de eerste vliegtuigen uitgedacht en gebouwd hadden.

De 8 stichtende leden waren:

- Félix Iserentant, Generaal-majoor, bevelhebber van de militaire luchtvaart, verblijvend te Schaarbeek.
- Jan Olieslagers, piloot, industrieel, verblijvend te Antwerpen.
- Ridder Jules de Lamine, industrieel, verblijvend in Luik.
- Willy de Roy, industrieel verblijvend te Vorst.
- Fernand Lescarts, industrieel, verblijvend in Ukkel.
- Henri Crombez, zonder beroep, verblijvend in Elsene.
- Ernest Demuyter, ballonvaarder, uitvoerder, verblijvend in Ukkel.
- Fernand Frenay, directeur van Cockerill, verblijvend te Seraing.

De doelstellingen van de vereniging waren:





▲ Visite des -VTB- à la base de Beauvechain (1984)
 Bezoek van de -VTB- aan de basis van Bevekom (1984)

2 augustus 14 door een aeroclub aangesloten bij de FAI; cat. B: vliegtuigpilooten, titularis sedert minstens 30 jaar van een pilotenbrevet gelijkgesteld met dat uitgereikt door een aeroclub aangesloten bij de FAI (Fédération Aéronautique Internationale), cat. C: alle andere cockpit-bemanningsleden die minstens sedert 30 jaar gebrevetteerd zijn

Het verslag van de Algem. Verg. van de VT van 30 maart 49 vermeldt de aanwezigheid van de VT op de herdenkingsplechtigheid ter ere van G. Guynemer te Poelkapelle, en op de begrafenis op het erepark der vliegeniers van de gevallen vliegeniers van 40-45

Op initiatief van de VT werd een standbeeld van Jan Olieslagers geplaatst op het vliegveld van Deurne. De plechtige inhuldiging gebeurde op 14 mei 53

Ook op initiatief van de VT werd in 1954 op het kerkhof van Vorst (Aisemberg) een memorial Daniel Kinet opgericht. Daniel Kinet was de eerste Belgische piloot,

slachtoffer van een luchtvaartongeval op 15 juli 1910 tijdens meeting in Gent

In 1970 aanvaardt de Alg. Verg. op voorstel van Dr. Van Keerbergen een herdenkingspenning te creëren die zal worden uitgereikt aan leden met 50 jaar brevet

In 1971 vragen de VT de uitgifte van een speciale postzegel aan. Een commissie werd gesticht in februari '71, maar het wordt mei '73 vooraleer het voorstel uitgevoerd wordt. De zegel (waarde 10 fr.) stelt een tweedekker van het eendtype voor gerealiseerd door de gebroeders Tips in 1908. De konstruktie is van gelaste buizen, met een motor van 50 PK, luchtgekoeld, die twee trekschroeven met veranderlijke spoed aandrijft, en een horizontale rotor, in 't kort een soort VTOL -avant la lettre-.

In 1979 keurt de Alg. Verg. de laatste wijzigingen van de statuten goed, nl. het stichten van de categorie F:

sympatisanten, echtgenoten van overleden leden. Het voorziet ook in het jaarlijks vernieuwen van 1/3 van de leden van het bestuur (tot hiertoe was dat jaarlijks de helft)

In 1979 werd ook met ons driemaandelijks blad gestart. Met het gulden boek werd waarschijnlijk begonnen kort na de oorlog 40-45. De eerste handtekeningen zijn die van de deelnemers aan het banquet van 49 en de eerste vermelding van het gulden boek gebeurt in het verslag van de Alg. Verg. van 1954

Tot nu toe hebben we 8 voorzitters aan het hoofd van de VT gekend: 1937-1938 Luit.-Gen. vl. Iserentant, 1939-1942 Mijnheer Jan Olieslagers (overleden op 23-3-1942), 1944-1947 Mijnheer Henri Crombez, 1948-1971 Luit.-Gen. vl. René Legros, 1972-1974 Gen. vl. Robert Desmet, 1975-1976 Mijnheer Maurice (Teddy) Franchomme, 1977-1982 Docteur Georges Van Keerbergen, 1983 Kolonel vl. Léon Branders

COURRIER DES LECTEURS LEZERS SCHRIJVEN

S'il est vrai que les grandes entreprises comme les grands chênes commencent par n'être que de frêles racines, les nôtres, il y a vingt ans étaient sérieusement enfouies dans la poussière!!! Au cours des années, le vent de la persévérance et de l'opiniâtreté s'est peu à peu transformé en tornade blanche et a finalement rendu valable la présentation de nos collections. Certes, je ne suis pas dupe, la bataille pour la propreté du hall est constante, même quotidienne et bien que les préposés à ce travail se dévouent au maximum (les habitués se souviendront de notre ami Auguste et de son aspirateur), il y a peu

de chance que nous arrivions à une situation parfaite. Des essais ont été menés pour améliorer le revêtement du sol. Une société nous a proposé une espèce de couleure ou de vernis à étendre sur le bitume pour le rendre plus facilement lavable, mais les essais ne furent pas concluants.

Dans son exposé, Hervé Donnet nous parle des TCT engagés par l'AELR. Compte tenu de nos ambitions, de ce que nous voulons réaliser et des travaux à accomplir pour y parvenir, nous devrions bénéficier du double de personnel pour pouvoir disposer d'une équipe qui ne se consacrerait qu'à la propreté du hall et

des avions. Tout en étant l'ami des animaux et en particulier des pigeons — puisqu'ils volent! —, je suis contraint de constater que ces «squatters» ne nous facilitent pas la tâche sur le plan «nettoyage» et ce, en particulier à l'étage, où est présentée la collection d'avions 1914-1918. Si j'aborde ce sujet aujourd'hui, c'est pour répondre à des remarques — pas toujours méchantes! — qui m'ont été faites par des visiteurs — pas toujours bien intentionnés! —

André HAUET
 Secrétaire général AELR



B-06

46

46

46

46

46

