



SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

1982, de oorlog om de Falklands *1982, la guerre des Malouines*

Jean Stampe

De vliegenier. 50 jaar onder de leren helm
L'aviateur. 50 ans sous le casque de cuir



Andrée De Jongh

Hoe ik piloten van de R.A.F redde.
Comment j'ai sauvé des pilotes de la R.A.F.

Bobby Laumans

De man die alles kon doen... of bijna!
L'homme qui pouvait tout faire... ou presque !

N° 3-2023

44^{ste} jaar
Juli-augustus-september
Driemaandelijks
44^{ème} année
Juillet-août-septembre
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Etranger - Buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
Webzine - Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50

*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

Compte bancaire VTB Bankrekening:
IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw,
rue Montoyerstraat 1/13,
1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...

Inhoud van magazine 3-2023

Het woordje van de voorzitter	04
Agenda	06
Welkom aan nieuwe leden	06
A Review of Current Civilian Aviation Pilots' Training. Conference by Jacques Drappier	07
Verslag van de algemene vergadering	08
Overlijdens	10
1982, de oorlog om de Falklands	12
Bobby Laumans. De man die alles kon doen... of bijna!	32
Andrée De Jongh. Hoe ik piloten van de R.A.F. redde	44
Jean Stampe, de vliegenier. 50 jaar onder de leren helm	52
1923 – 2023, 100 years SABENA	64



Sommaire du magazine 3-2023

Le mot du président	04
Agenda	06
Bienvenue aux nouveaux membres	06
A Review of Current Civilian Aviation Pilots' Training Conference by Jacques Drappier	07
Rapport de l'Assemblée générale	08
Décès	10
1982, la guerre des Malouines	12
Bobby Laumans. L'homme qui pouvait tout faire... ou presque !	32
Andrée De Jongh. Comment j'ai sauvé des pilotes de la R.A.F.	44
Jean Stampe, l'aviateur. 50 ans sous le casque de cuir	52
1923 – 2023, 100 years SABENA	64

Beste Senior Aviators,

Dit derde nummer van 2023 van het VTB Magazine zou u moeten bereiken in het midden van een mooie en hopelijk ook heel aangename zomervakantie.

Onze VTB activiteiten in de lente zijn vlot verlopen. Het jaarlijks banket op 22 april in de Salons de Romree in Grimbergen heeft heel veel leden en jubilarissen samengebracht voor de traditionele verzorgde maaltijd in een gezellig kader, met aan alle tafels aangename discussies in de typische "Aviation" stijl. Dankzij de inspanningen van Mich Mandl hebben we ook, in een uitzonderlijk gevuld gedenkboek, de veelzijdige persoonlijkheid van "Bobby" Laumans kunnen voorstellen.

De jaarlijkse plechtigheid in Vroenhoven op 11 mei was een waardige en indrukwekkende herdenking van de bemanningen van 1940, met overvluchten van Marchetti's van het 5 Squadron en een talrijke aanwezigheid van jonge vliegeniers van de Luchtmacht, inwoners van de regio en leerlingen van de plaatselijke school.



Op het einde van de maand mei hadden we bovendien de gelegenheid om enkele merkwaardige 100^{ste} verjaardagen van de Belgische luchtvaart te vieren, zoals die van de oprichting van Sabena en de opening van de luchthaven van Antwerpen in Deurne in mei 1923, twee initiatieven waarbij enkele 'Vieilles Tiges' een essentiële rol gespeeld hebben.

Zoals in de vorige editie reeds vermeld werd, gaan we tijdens de zomervakantie Brussel even verlaten. Op woensdag 12 juli hebben we samen met de Old Flyers Club een lunch georganiseerd in Beauvechain en op woensdag 9 augustus gaan we op bezoek bij het museum 'White Bison' in Bierset. Op woensdag 23 augustus trekken we naar Florennes voor het jaarlijkse golftornooi Pelle Dardenne, dat zal gekoppeld worden aan een bezoek aan de vliegbasis en een briefing van Kolonel Vlieger Cédric Kamensky over de indrukwekkende transformatiewerken voor de nieuwe F-35 gevechtsvliegtuigen en de MQ-9 onbemande vliegtuigen.

Op woensdag 13 september komen we terug naar het Huis der Vleugels voor onze maandelijkse samenkomsten en op dinsdag 26 september zal Jacques Drappier in La Chise een lezing geven over de nieuwe trends in de opleiding van burgerpiloten. Bij dit magazine vindt u reeds

Chers Senior Aviators,

Ce troisième numéro de 2023 du VTB Magazine devrait vous parvenir au milieu de belles vacances d'été que nous espérons très agréables.

Nos activités VTB du printemps se sont déroulées sans encombre. Le banquet annuel du 22 avril dans les Salons de Romree à Grimbergen, a réuni de nombreux membres et jubilaires pour le traditionnel dîner particulièrement soigné, dans un cadre convivial, avec des discussions plaisantes à toutes les tables, dans le typique style « aviation ». Grâce aux efforts de Mich Mandl, nous avons également pu présenter, dans un mémorial exceptionnellement complet, la personnalité aux multiples facettes de « Bobby » Laumans.

La cérémonie annuelle du 11 mai à Vroenhoven a été une commémoration digne et impressionnante des équipages de 1940, avec des survols de Marchetti de la 5 Escadrille et une présence nombreuse de jeunes aviateurs de la Force Aérienne, d'habitants de la région et d'élèves de l'école locale.

Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Fin mai, nous avons également eu l'occasion de célébrer quelques remarquables centenaires de l'aviation belge, comme ceux de la création de la Sabena et de l'ouverture de l'aéroport d'Anvers à Deurne, en mai 1923, deux initiatives dans lesquelles des Vieilles Tiges ont joué un rôle important.

Comme nous l'avons mentionné dans l'édition précédente, nous quitterons Bruxelles pendant les vacances d'été. Le mercredi 12 juillet, nous avons organisé un déjeuner avec l'Old Flyers Club à Beauvechain et le mercredi 9 août, nous visiterons le musée White Bison à Bierset. Le mercredi 23 août, nous nous rendrons à Florennes pour le tournoi de golf annuel Pelle Dardenne. Il sera couplé à une visite de la base et à une briefing du Colonel Aviateur Cédric Kamensky sur les impressionnants travaux de transformation pour accueillir les nouveaux avions de combat F-35 et les avions sans pilote MQ-9.

Le mercredi 13 septembre, nous retournerons à la Maison des Ailes pour nos réunions mensuelles et le mardi 26 septembre, à La Chise, Jacques Drappier donnera une conférence sur les nouvelles tendances de la formation des pilotes civils. Dans ce magazine, vous trouverez déjà

VTB – VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING van 08 maart 2023

VTB – RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 08 mars 2023

De voorzitter Gerard Van Caelenberge opent de vergadering om 15u20

Le président Gérard Van Caelenberge ouvre la séance à 15h20

Beste Vrienden, Chers Amis,

Hartelijk welkom op de 86^{ste} Algemene Vergadering van de Vieilles Tiges.

Bienvenue à la 86^e Assemblée Générale des Vieilles Tiges.

Het is het voor mij heel aangenaam om, in het vertrouwde kader van ons clubhuis, de evolutie van onze vereniging in het voorbije jaar met u te kunnen bespreken en ik dank het bestuur van het Huis der Vleugels voor de aangename gastvrijheid.

Om de timing van deze drukke dag te respecteren, stel ik voor niet alle teksten te vertalen: onze secretaris-generaal Didier Waelkens zal zijn verslag in het Frans geven en ik zal deze inleiding in het Nederlands geven.

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je citerai les noms de nos membres qui sont partis pour leur « dernier vol » en 2022 ? Je vous demanderai également de respecter quelques instants de silence par la suite. Les membres décédés en 2022 :

Egied-Roger Meulemans, André Fromont, Tony Vangrieken, Denis Meert, Guibert Paul, Raymond Nicolăi, Daniel Brusselaers, Jeannine Vranckx-Steppe, Thierry Grisard de la Rochette, Jacques Marchand, Jacques Mercier (2021), Piet Juchtmans, Paul Hubin, Florent Behits, Claude Vermeulen, Jean Bogaert, Marcel Vander Stockt, Henri Vervier, Daniel De Leyn, Jean Choffray & Eric Vormezeele.

En analysant l'année qui vient de s'écouler, je pense que deux points méritent une attention particulière.

Le premier point concerne notre effectif en membres. Nous avons accueilli 23 nouveaux membres l'année dernière, mais 29 n'ont pas renouvelé leur adhésion. Nous avons essayé de trouver les causes de ces départs et la pandémie de Covid-19 est probablement l'une d'entre elles. L'année dernière, nous avons également proposé quelques idées pour que de nouveaux candidats 'Vieille Tige' puissent faire connaissance avec

notre association. Nous n'avons pas été en mesure de les lancer immédiatement, mais nous y consacrerons certainement l'énergie nécessaire cette année et, bien entendu, toutes les suggestions et tous les commentaires supplémentaires sont les bienvenus. D'ailleurs, je tiens à remercier très sincèrement tous les membres VTB qui s'emploient activement à promouvoir notre association et à recruter de nouveaux membres.

Een tweede aandachtspunt is de werklust van enkele sleutelfuncties in het bestuur van onze vereniging. Ik denk hier o.a. aan de secretaris-generaal, de hoofdredacteur, de penningmeester en de webmaster. De huidige mandatarissen doen hun werk met perfecte expertise en toewijding en dus ook met schitterende resultaten, maar ze werken zonder 'back-up'.

We zijn al enige maanden op zoek naar vrijwilligers die een handje zouden kunnen toesteken, onder andere naar een "information manager", maar we hebben nog niet veel concrete resultaten behaald. Ik zou daarom vandaag een oproep willen doen aan de leden, om de dynamiek van de vereniging mee te helpen verzekeren in de toekomst.

Er was in 2022 ook veel goed nieuws.

De financiële toestand van de vereniging blijft heel gezond. De resultaten zullen voorgesteld worden door onze penningmeester en de controleur, maar ik zou nu reeds Alex Peelaers hartelijk willen danken voor de tientallen jaren efficiënt beheer van onze financiële middelen.

Nous avons eu de très agréables activités en 2022. Cette année encore, nous soignerons notre agenda avec des activités telles qu'un déjeuner-conférence sur la formation des pilotes belges, à La Chise le mercredi 29 mars et le banquet avec les jubilaires ainsi que la présentation du Mémorial le samedi 22 avril à Grimbergen. Pour les mois d'été, nous pensons à un déjeuner en juillet avec le Old Flyers Club et à une visite du musée White Bison à Bierset. On n'oubliera pas le tournoi de golf annuel "Pelle Dardenne", couplé à une visite de la base aérienne rénovée de Florennes.

1982, de oorlog om de Falklands

Een confrontatie tussen de Argentijnse luchtvloot en de British Navy



1982, la guerre des Malouines

Une confrontation entre la flotte aérienne argentine et la Navy britannique

Wilfried De Brouwer

Traduction : André Perrad & Mich Mandl

Dit artikel is een korte samenvatting van het conflict om de Falklands eilanden tussen Argentinië en Groot-Brittannië van 2 april tot 14 juni 1982. Enkel de voornaamste gegevens van deze gebeurtenis worden behandeld, met de nadruk op de confrontatie tussen de Argentijnse luchtvloot en de Britse Navy

1. Ter inleiding

In ons vorig magazine hebben we bij het bespreken van de lucht-grond bewapening er de aandacht op gevestigd dat Franse Exocet de meest besproken *anti-ship missile* was. Ze werd gebruikt door de Argentijnen tijdens het Falklands conflict in 1982 en slaagde erin twee Britse schepen tot zinken te brengen en een derde te beschadigen.

De Exocet was een nachtmerrie voor de Britse Navy, maar er waren meer kapers op de kust, ook de Argentijnse A-4's lieten zich niet onbetuigd met hun aanvallen op de Britse vloot.

Naast de herovering van de eilandengroep door de Britse grondstrijdkrachten was de slag om de Falklands een stevige confrontatie tussen de Argentijnse luchtvloot en de Britse Navy.

2. Context

Na de onafhankelijkheid van Spanje in 1816 riep Argentinië zichzelf uit tot erfgenaam van de Spaanse soevereiniteit over de voor zijn kust gelegen Falklandeilanden. Echter, het Verenigd Koninkrijk controleerde de archipel vanaf 1833 en vestigde er geleidelijk Britse kolonisten. Het behield zijn dominantie over de eilanden tijdens de Eerste Wereldoorlog en won de Slag om de Falklands tegen de Duitse marine. Argentinië betwistte de Britse soevereiniteit en probeerde in 1982 de Falklandeilanden gewapenderhand in handen te krijgen: dit was het begin van het conflict om de Falklands. Geen van beide partijen hebben ooit een oorlog afgekondigd, maar het conflict werd door de internationale media omgedoopt als de oorlog om de Falklands.

Op 2 april 1982 vielen Argentijnse troepen de Falklandeilanden binnen en de volgende dag Zuid-Georgië. De Argentijnse regering had wellicht verwacht dat Groot-Brittannië enkel diplomatiek zou reageren. Wie gaat er nu een oorlog voeren voor een bijna verlaten eilandengroep op meer dan 12.000 km van het thuisland?

Dit was een verkeerde Argentijnse inschatting van de Britse koppigheid en volharding. Het was een gelegenheid voor de *Iron Lady*, premier Margaret Thatcher, om haar *leadership* te tonen en haar populariteit op te schroeven. De Britten beslisten een Taskforce te sturen om de Falklands te gaan "bevrijden". Deze *Taskforce* zal als *Forward Operations*

Cet article est un bref résumé du conflit dans les îles Malouines entre l'Argentine et la Grande-Bretagne, qui s'est déroulé du 2 avril au 14 juin 1982. Seuls les principaux détails de cet événement sont abordés, en se concentrant sur l'affrontement entre la flotte aérienne argentine et la Navy britannique.

1. En guise d'introduction

Dans notre précédent magazine, nous avons attiré l'attention sur le fait que l'Exocet français est le missile antinavire le plus commenté. Utilisé par les Argentins lors du conflit des Malouines en 1982, il a réussi à couler deux navires britanniques et à en endommager un troisième.

L'Exocet est un cauchemar pour la Navy britannique, mais il y a d'autres menaces aériennes le long des côtes ; les A-4 argentins se sont également distingués par leurs attaques de la flotte britannique.

Outre la reconquête de l'archipel par les forces terrestres britanniques, la bataille des Malouines a été une rude confrontation entre la flotte aérienne argentine et la Navy britannique.

2. Le contexte

Après son indépendance de l'Espagne en 1816, l'Argentine s'est proclamée héritière de la souveraineté espagnole sur les îles Malouines situées au large de ses côtes. En réalité, le Royaume-Uni contrôle l'archipel depuis 1833 et y installe progressivement des colons britanniques. Il maintient sa domination sur les îles pendant la Première Guerre mondiale et remporte la bataille des Malouines contre la marine allemande. L'Argentine a contesté la souveraineté britannique et a tenté de prendre le contrôle des îles Malouines par la force des armes en 1982 : c'est le début du conflit des Malouines. Aucune des deux parties n'a jamais déclaré la guerre, mais le conflit a été rebaptisé par les médias internationaux « guerre des Malouines ».

Le 2 avril 1982, les troupes argentines envahissent les îles Malouines et la Géorgie du Sud le lendemain. Le gouvernement argentin s'attendait peut-être à ce que la Grande-Bretagne ne réagisse que de manière diplomatique. Qui entrerait en guerre pour un archipel presque désert situé à plus de 12.000 km de son pays d'origine ?

L'Argentine a mal jugé l'entêtement et la ténacité des Britanniques. C'est l'occasion pour la *Dame de fer*, la Première ministre Margaret Thatcher, de montrer son *leadership* et de renforcer sa popularité. Les Britanniques décident d'envoyer une force opérationnelle pour commencer à « libérer » les Malouines. Cette *Taskforce* utilisera l'aérodrome de



Bijlage.

De Exocet, een nachtmerrie voor de Britten

In het midden van de jaren zeventig, ging het Commando van de Aviacion Naval Argentina op zoek naar de vervanging van de Douglas A-4Q «Skyhawk» om te opereren vanaf het vliegdekschip *Veinticinco de Mayo*. Vanwege het lage vermogen van de katapult, het maximale landingsgewicht van 12 ton, de afmetingen van de hangars en de liften, kwamen slechts weinig vliegtuigen in aanmerking. Dit waren de «Sea Harrier», de A-4 F & M versies van de «Skyhawk» en de «Super Étendard».

De eerste werd niet gekozen vanwege zijn beperkte actieradius. In het tweede geval hadden de Verenigde Staten in 1977 een embargo ingesteld op de verkoop van wapens aan

Annexe.

L'Exocet, un cauchemar pour la Navy Britannique

Au milieu des années 1970, le commandement de l'aviation navale argentine a cherché à remplacer le Douglas A-4Q « Skyhawk » pour opérer à partir du porte-avions *Veinticinco de Mayo*. En raison de la faible puissance de la catapulte, de la masse maximale à l'atterrissage de douze tonnes, de la taille des hangars et des ascenseurs, peu d'appareils ont été envisagés. Il s'agissait du « Sea Harrier », des versions A-4 F & M du « Skyhawk » et du « Super Étendard ».

Le premier n'a pas été retenu en raison de son rayon d'action limité. Quant au second, les États-Unis ayant imposé un embargo sur les ventes d'armes à l'Argentine en 1977, l'achat



Super Étendard at a static display in Buenos Aires, equipped with Magic air-to-air and Exocet anti-ship missiles.

Par Jean-Pierre Gilson
Vertaling, Michel Top



DE MAN DIE ALLES KON DOEN... of bijna!

L'HOMME QUI POUVAIT TOUT FAIRE... ou presque !

Context: Jean-Pierre Gilson ontdekte de persoonlijkheid van Bobby Laumans door het “gedenkboek” dat onze erevoorzitter, Michel Mandl maakte van onze grote oude man ter gelegenheid van het VTB-banket van dit jaar¹. Gefascineerd door de verschillende kwaliteiten van de vliegenier en vooral van de man, die bijna alles alleen wist te doen, nam JP zijn pen en schreef een klein boekje ter ere van Bobby. Hier is zijn verhaal

Contexte : Jean-Pierre Gilson a découvert la personnalité de Bobby Laumans au travers du « mémorial¹ » que notre président d'honneur, Michel Mandl, a réalisé de notre grand ancien à l'occasion du banquet VTB de cette année. Fasciné par les différentes qualités de l'aviateur et surtout d'homme, pouvait en autodidacte quasiment tout faire, JP a pris sa plume et a rédigé une petite plaquette en l'honneur de Bobby. Voici son récit...

1. Het gedenkboek is beschikbaar op de VTB website
<<https://www.vieillestiges.be/nl/rememberbook/contents>>

1. Le mémorial est disponible sur le site VTB
<<https://www.vieillestiges.be/fr/rememberbook/contents>>

Zijn naam was Robert, Robert Laumans

Op 4 december 1920 door zijn moeder Jeanne Bouvier op de wereld gezet, beleefde de jonge Robert een relatief welgestelde jeugd onder de plak van een autoritaire vader, wiens voornaam Clément was, maar die deed wat nodig en mogelijk was om zijn kroost een jeugd zonder materiële zorgen te bezorgen.

Zijn moeder, een hardwerkende, bijzonder vrome en discrete vrouw, bracht hem zeer goede principes bij, te beginnen met het respect voor het vaderlijk gezag.

Zijn vader was een militair met de rang van adjudant, wat in dit eerste deel van de eeuw betekende dat hij een goede opleiding had genoten, onder universitair niveau. Hij voerde het bevel over een bemanning van observatieballonnen, waardoor hij, op zijn zachtst gezegd, streng was in de toepassing van militaire voorschriften, en dus van discipline.

Als hij niet graag orders aanneemt, dan geeft hij ze graag...

Alles lijkt goed te gaan en toch verlaat hij het leger. Komt het door bovengenoemde karaktertrek of niet, dat weet vandaag niemand.

Hoe dan ook, hij kwam terug in het burgerleven en opende, samen met zijn vrouw, een winkel in zijden hemden. Ongelukkig wie wat deed in dit kleine familiebedrijf, het floreerde al snel.

Dit brengt ons naar het midden van de jaren 20, wanneer de familie Laumans personeel moet aannemen om aan de eisen van een steeds groeiende klantenkring te voldoen. Het is niet bekend of zijn twee zussen bij het familiebedrijf betrokken waren.

De jonge Robert, die een religieuze opvoeding had genoten, vergezelde zijn familie elke zondag naar de mis.

In 1937 moest hij een keuze maken voor zijn verdere ontwikkeling, burger of militair.

Op 17-jarige leeftijd koos hij voor het toelatingsexamen van de Koninklijke Militaire School. Hij slaagde voor het examen, maar werd niet batig gerangschikt.

Vervolgens sloot hij zich aan bij een actief cavalerieregiment. Zijn pad kruiste dat van een adjudant van het vliegwezen die hem na enkele dagen ruziën overtuigde om voor de militaire luchtvaart te kiezen.

Robert kwam op 1 september 1939 aan bij de vliegschool in Wevelgem. Omdat hij een gegradueerde van de cavalerie was, werd hij automatisch als promotie chef aangesteld.

Il s'appelait Robert, Robert Laumans

Déposé sur cette terre par sa maman Jeanne Bouvier, le 4 décembre 1920, le jeune Robert profite d'une jeunesse relativement aisée sous la férule d'un père autoritaire, qui répond au prénom de Clément, mais qui fait ce qu'il faut et ce qu'il peut pour assurer à sa progéniture une enfance exempte de soucis matériels.

Sa mère, femme travailleuse, particulièrement pieuse et discrète, lui inculque de fort jolis principes, à commencer par le respect de l'autorité paternelle.

Son père est militaire, avec le grade d'adjudant, ce qui dans cette première partie du siècle signifie qu'il a reçu une éducation évidente, sous le niveau universitaire. Il commande un équipage de ballon-captif d'observation, avec lequel il est pour le moins dur dans l'application des règlements militaires, et donc de la discipline.

S'il n'aime pas recevoir des ordres, il aime en donner...

Tout semble baigner dans l'huile, et pourtant il quitte l'armée. Est-ce dû au trait de caractère précité, ou pas, nul ne le sait aujourd'hui.

Toujours est-il qu'il se retrouve dans la vie civile et ouvre, avec son épouse, une boutique de confection de chemises sur mesures et en soie. Peu importe qui fait quoi dans cette petite entreprise familiale, l'affaire est très vite florissante.

Cela nous amène au milieu des années 20, lorsque la famille Laumans doit engager du personnel pour pouvoir répondre aux demandes d'une clientèle sans cesse grandissante. On ne sait absolument pas si ses deux sœurs ont été impliquées dans l'entreprise familiale.

Le jeune Robert, ayant reçu une éducation religieuse, accompagne sa famille à la messe, chaque dimanche.

En 1937, il doit faire un choix quant à la suite de son évolution, civile ou militaire.

C'est donc à l'âge de 17 ans qu'il choisit de présenter l'examen d'entrée à l'École Royale Militaire. Il réussit l'examen, mais n'est pas classé en ordre utile.

Il s'engage alors dans un régiment de cavalerie d'active. Sa route croise celle d'un adjudant de l'aviation qui le convainc, au bout de quelques jours d'argumentation, d'opter pour l'aviation militaire.

Robert arrive à l'école de pilotage de Wevelgem le 1^{er} septembre 1939. Comme il est gradé au sein de la cavalerie, il est d'office nommé « chef de promotion ».



Ontsnappingslijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog Deel 2

In ons vorige blad gaven wij onze lezers een algemeen beeld van de geallieerde vluchtlijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een van de belangrijkste organisaties was de zeer actieve “Comet Line”, opgericht in België.

Er werd ons gemeld dat dit artikel een aantal onjuistheden bevat. Brigitte d'Oultremont, voorzitter van de “Ligne Comète Line - Remembrance” heeft ons een gewijzigde versie bezorgd die te vinden is op de VTB website, rubriek “Magazines”, 2023, 2-2023.

Lignes d'évasion pendant la Deuxième Guerre mondiale Deuxième partie

Dans notre précédent magazine, nous avons donné à nos lecteurs une image générale des lignes d'évasion alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. L'une des principales organisations était la « Ligne Comète », fondée en Belgique et très active.

Nous avons été informés que cet article contenait quelques inexactitudes. Brigitte d'Oultremont, présidente de la « Ligne Comète Line - Remembrance » nous a envoyé une version modifiée qui se trouve sur le site VTB, rubrique « Magazines », 2023, 2-2023.

Hoe ik piloten van de R.A.F. redde

Andrée De Jongh

Comment j'ai sauvé des pilotes de la R.A.F.

Édité par Brigitte d'Oultremont

Vertaling Bruno Ceuppens

Hieronder volgt het verhaal van Andrée De Jongh, oprichtster en wellicht de belangrijkste figuur van de Comet Line. Dit artikel is ontleend aan een artikel in de Britse krant “News of the World” van 15 maart 1946. Wij danken de “Ligne Comète Line - Remembrance” voor het ter beschikking stellen van deze tekst, die dateert uit 1946. Deze tekst, die geschreven werd onder druk van een media-interview, werd enigszins bewerkt door Brigitte d'Oultremont. De foto's werden ons bezorgd door P. Verstraeten.

Als jongste dochter van een schoolmeester werd Andrée De Jongh op 30 november 1916 geboren in Schaarbeek in het door Duitsland bezette België. Ze volgde een opleiding tot verpleegster, geïnspireerd door het werk van Edith Cavell, de verpleegster die in 1915 werd gefusilleerd omdat ze Britse troepen hielp te ontsnappen. Aan het begin van de oorlog werkte ze in Malmédy, maar verhuisde onmiddellijk naar Brussel toen de Duitsers haar land binnenvielen.

Nous vous présentons ci-dessous l'histoire d'Andrée De Jongh, fondatrice et peut-être la figure la plus marquante de la ligne Comète. Cet article est dérivé d'un article dans le journal britannique « News of the World » du 15 mars 1946. Nous remercions la « Ligne Comète Line - Remembrance » de nous avoir fourni ce texte, qui date de 1946. Le texte, qui a été rédigé sous la pression d'un interview médiatique, fut légèrement remanié par Brigitte d'Oultremont. Les photos proviennent de P. Verstraeten.

Fille cadette d'un maître d'école, Andrée De Jongh est née à Schaarbeek en Belgique occupée par les Allemands, le 30 novembre 1916. Elle a suivi une formation d'infirmière après avoir été inspirée par le travail d'Edith Cavell, l'infirmière qui avait été fusillée en 1915 pour avoir aidé les troupes britanniques à s'échapper. Au début de la guerre, elle travaillait à Malmédy, mais s'installe immédiatement à Bruxelles lorsque les Allemands envahissent son pays.

Jean Stampe

De vliegenier
50 jaar onder de leren helm



L'aviateur
50 ans sous le casque de cuir

Wilfried De Brouwer & Patrick Janssens de Varebeke
Vertaling FR-NL Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Inleiding

De leerling piloten die in de jaren 50 in Goetsenhoven poogden de SV-4 onder controle te krijgen zagen met verbazing nu en dan een “oud ventje” zijn tweedekker netjes op de gras piste neerzetten. De mecaniciens vertelden ons dat dit Jean Stampe was, mede-constructeur van de SV-4. We hadden er toen geen benul van wie Jean Stampe was, maar we waren vol bewondering voor dit “ventje” dat er op stond zijn vliegtuigen persoonlijk af te leveren. We beseften niet dat we te maken hadden met één van de pioniers van de Belgische Luchtvaart.

Zijn loopbaan, kort samengevat

Jean Stampe wordt militair piloot in 1916 en wordt onmiddellijk voor de leeuwen geworpen. De Eerste Wereldoorlog is volop aan de gang en er zijn weinig piloten die het wagen de vuurdoop te ondergaan.

Tijdens zijn operationele carrière wordt hij verschillende keren gewond. Op 11 maart 1918 wordt hij opnieuw geraakt tijdens een luchtgevecht. Zwaargewond aan de kin verblijft hij verscheidene weken in het ziekenhuis.

Tijdens de laatste maanden van de oorlog bezoekt Koning Albert regelmatig het smaldeel en vraagt telkens een vlucht boven de linies. Zo neemt Jean Stampe de Koning meermaals mee aan boord. De Koning stelt hem erg op prijs en benoemt hem tot zijn persoonlijke piloot.

Na de wapenstilstand is hij gedurende vier jaar één van de vier piloten van de vorst. In 1920 neemt hij deel aan de Ronde van België per vliegtuig met Victor Boin als teamgenoot. Ze winnen. In 1922 verlaat hij het leger - wegens zijn vrijwilligersstatuut kon hij het slechts tot luitenant brengen - om, samen met zijn vriend Maurice Vertongen, een vlieg-school op te richten in Deurne. Toch wordt Jean Stampe nog regelmatig ontvangen op het paleis en hij zal trouwens met de vorst blijven vliegen tot aan diens overlijden in 1934.

Door verschillende ontwerpen van een Engelse constructeur te kopiëren, ontwikkelt de firma Stampe - Vertongen de SV-4. De eerste vlucht met Jean Stampe aan de stuurknuppel heeft plaats op 17 mei 1933. Het toestel wordt op vijf exemplaren



Introduction

Les élèves-pilotes qui essayaient de maîtriser le SV-4 à Gossoncourt dans les années 1950, voyaient de temps en temps avec étonnement un « vieux » atterrir son biplan sur la piste en herbe. Les mécaniciens nous informaient qu'il s'agissait de Jean Stampe, constructeur du SV-4. Nous n'avions alors aucune idée de qui était Jean Stampe, mais nous étions pleins d'admiration pour ce « petit gars » qui tenait à livrer ses avions en personne. Nous étions loin de nous douter que nous avions affaire à l'un des pionniers de l'aviation belge.

Sa carrière en quelques mots

Jean Stampe devient pilote militaire en 1916 et est immédiatement jeté aux lions. La Première Guerre mondiale bat son plein et les pilotes qui osaient mettre la main au feu étaient rares.

Au cours de sa carrière opérationnelle, il est blessé à plusieurs reprises. Le 11 mars 1918, il est à nouveau touché lors d'un combat aérien. Gravement blessé au menton, il passe plusieurs semaines à l'hôpital.

Durant les derniers mois de la guerre, le roi Albert rend régulièrement visite à l'escadrille, demandant à chaque fois un vol au-dessus des lignes. C'est ainsi que Jean Stampe emmène plusieurs fois le Roi à bord de son avion. Le Roi l'apprécie beaucoup et le nomme pilote personnel.

Après l'armistice, il est, pendant quatre ans, l'un des quatre pilotes du monarque. En 1920, il participe au Tour de Belgique en avion avec Victor Boin comme coéquipier. Ils remportent la victoire.

En 1922, il quitte l'armée - son statut de volontaire ne lui permet d'atteindre que le grade de lieutenant - pour fonder une école de pilotage à Deurne avec son ami Maurice Vertongen. Jean Stampe est encore régulièrement reçu au palais et continuera d'ailleurs à voler pour le monarque jusqu'à sa mort en 1934.

En copiant plusieurs projets d'un concepteur anglais, la société Stampe - Vertongen met au point le SV-4. Le premier vol avec Jean Stampe aux commandes a lieu le 17 mai 1933.

1923 – 2023, 100 years SABENA



Stylized Fokker (SABCA) F.VIIB-3m trimotor OO-AIR, showing route from London, Belgium, and Germany to Scandinavia, 1930.

The National Air and Space Museum Poster Collection, Washington