

A red biplane is suspended in a museum. The aircraft is a two-winged plane with a pilot in the cockpit. The fuselage is bright red, and the wings are a lighter shade of red. The plane is hanging from the ceiling by ropes. The background shows the structural beams of the museum and a large window with a grid pattern. The lighting is dramatic, highlighting the red of the plane.

# PASSIE GEEFT VLEUGELS

Luchtvaarterfgoed in musea en daarbuiten

**VOORWOORD** Icaros, de brokkenpiloot uit de Griekse mythologie, is beroemder dan zijn vader Daedalos, die er wel in geslaagd is de vlucht van Kreta naar Athene te maken. Terwijl de hoogmoedige Icaros in de Egeïsche Zee stortte, koos Daedalos de gulden middenweg tussen zee en zon en wist veilig te landen, met zijn grote vleugels, gemaakt van vogelveren die hij met bijenwas op een houten constructie had gekleefd.

Sindsdien is de mens blijven dromen van vliegen. Fantasierijk zijn de tekeningen die Leonardo da Vinci eind vijftiende eeuw maakte van allerlei vliegende tuigen. Hilarisch zijn de beelden uit de beginjaren van de film van mannen die zich, net als Daedalos, vleugels hebben aangemeten, een sprintje inzetten en klapwiekend van een heuveltje springen om dan, Icaros achterna, neer te vallen.

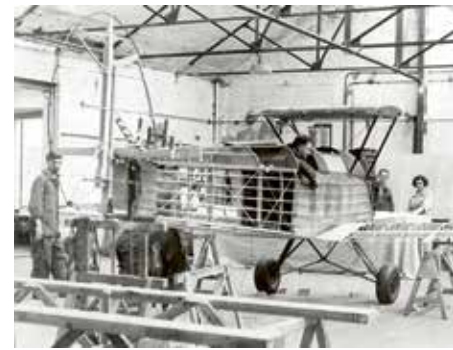
Alles veranderde toen Orville en Wilbur Wright op 17 december 1903 met hun Flyer op het wonderige strand bij Kitty Hawk in North Carolina verschenen om geschiedenis te schrijven. De eerste vlucht allertijden duurde 12 seconden en de tweedekker had 37 meter afgelegd. Vanaf dan ging het steeds sneller, verder en hoger, al moesten de pioniers-piloten eerst nog vele keren rechtkrabbelen uit hun neergestorte 'vliegmachiënen'.

Dit themanummer schetst de geschiedenis van de luchtvaart, van de eerste vlucht met de 'montgolfière' in 1783 tot en met de F-16 van vandaag. Het is een bezoek aan de gigantisch hal van het War Heritage Institute, de nieuwe naam van Legermuseum in Brussel. Het is meteen een tocht langs historische momenten, vooral conflicten, geïllustreerd door vele tientallen vliegtuigen, die vaak boeiende verhalen vertellen.

Aan de luchthaven van Deurne stappen we in het Stampe & Vertongen Museum, een eerbetoon aan Jean Stampe en Maurice Vertongen, die er in 1923 begonnen met de productie van vliegtuigen, waaronder de iconische SV-4, waarvan twee toestellen op de Topstukkenlijst van de Vlaamse Gemeenschap zijn opgenomen. De meeste SV-4's uit de collectie gaan bij mooi weer de lucht in, net zoals de replica's van toestellen die tijdens de Eerste Wereldoorlog door beide kampen zijn ingezet.

Het Stampe & Vertongen Museum is het werk van vrijwilligers en in het Legermuseum zijn bijna alle tentoongestelde vliegtuigen gerestaureerd door vrijwilligers-experten. Gepassioneerde luchtvaartliefhebbers spenderen al hun vrije tijd aan het verzamelen, restaureren en reconstrueren van toestellen. Daarbij duiken diverse problemen op en moet er voortdurend gewikt en gewogen worden. Omgaan met en bewaren van dergelijke grote en zware toestellen is geen evidentie.

Luchtvaartenthousiasten zijn nog op vele andere terreinen actief: ze richten herdenkingsmonumenten op voor de bemanning van neergestorte vliegtuigen, ze zorgen mee voor de bescherming van luchtvaarterfgoed... Voorbeelden zijn te vinden in straten en op pleinen, in bossen en velden, aan gevels en op de daken van huizen.



## PASSIE GEEFT VLEUGELS LUCHTVAARTERFGOED IN MUSEA EN DAARBUITEN

01 Voorwoord

02 Vliegend erfgoed in vogelvlucht.  
De collectie van het 'Legermuseum'

18 Stampe & Vertongen Museum

34 Luchtvaarterfgoed geland

40 Praktisch

# VLIEGEND ERFGOED IN VOGELVLUCHT

## De collectie van het ‘Legermuseum’

Boven de ingang staat in bronzen letters ‘Koninklijk Museum van het Leger en van Krijgs- geschiedenis’, aan de zijkanten van de deur hangen banners van het War Heritage Institute. Sinds mei 2017 maakt het Legermuseum deel uit van dit nieuwe instituut, waar ook nog drie andere organisaties zijn in opgenomen: het Nationaal Gedenkteken van het Fort van Breen- donk, de Historische Pool van Defensie en het Instituut voor Veteranen/Nationaal Instituut voor Oorlogsinvaliden, Oud-strijders en Oorlogsslachtoffers. De vier instellingen, onder voogdij van Defensie, zijn in het War Heritage Institute één organisatie geworden. Die heeft de ambitie om op Europees niveau een rol te spelen inzake het behoud en de presentatie van het militair erfgoed, zowel collecties als sites. Het War Heritage Institute wil het publiek een verrijkende en onvergetelijke ervaring bieden, zo is te lezen in de missie.

Het Koninklijk Museum van het Leger en van Krijgs- geschiedenis heet nu War Heritage Institute

FOTO: REGIE DER GEBOUWEN





**OP WEG NAAR DE VLIEGTUIGHAL** Een bezoek aan het Legermuseum blijft een bijzondere ervaring, ook al is er de jongste jaren bij gebrek aan financiële middelen van de overheid, weinig aan de presentaties kunnen veranderen. Zo passeer je, op weg naar de vliegtuighal, de Historische Zaal, die de periode 1815-1914 belicht. Het is een 'museum in het museum', waar de tijd is blijven stilstaan. De zaal is in de jaren 1920 ingericht, nog volgens een negentiende-eeuws concept. Het patriotisme vult de hele ruimte, die van boven tot onder volgestouwd is met duizenden collectiestukken. Aan de muren hangen portretten van fiere militairen. Er staan overvolle vitrines met kleurrijke uniformen, helmen en geweren, regimentsvlaggen en vaandels... Daartussen indrukwekkende kanonnen en bustes van trotse officieren.

In de volgende zaal zit je midden in de Eerste Wereldoorlog. Het Legermuseum bezit een van de grootste referentiecollecties. Nagenoeg alle landen die aan het conflict hebben deelgenomen zijn vertegenwoordigd. Heel wat van de tentoongestelde objecten zijn uniek. Ook de nieuwe uitvindingen die op het slagveld verschenen zijn present, zoals de vlammenwerpers en de tanks. Een van de topstukken is de Britse tank Mark IV uit 1917, het enige exemplaar ter wereld met de authentieke camouflagekleuren. Boven de tanks hangt een felrode Fokker-driedekker, met op de flank het zwarte IJzeren Kruis van de Fliegertruppe des Deutschen Kaiserreiches. In het collectieve geheugen is dit toestel onlosmakelijk verbonden met Manfred von Richthoven, de legendarische 'Rode Baron', die er in de Eerste Wereldoorlog 19 van zijn 80 overwinningen mee behaalde. Dit exemplaar is een replica, gemaakt met behulp van de originele plannen en met de inbreng van piloten die er in 14-18 mee hadden gevlogen. Het is het werk van vrijwilligers van de Vrienden van het Museum voor Lucht- en Ruimtevaart. Alles aan het vliegtuig functioneert, ook de motor.

De Historische Zaal, een 'museum in het museum', waar de tijd is blijven stilstaan

FOTO: LUC VAN DE WEGHE



De Fokker-driedekker van de 'Rode Baron' wijst de weg naar de luchtvaarthal

FOTO: LUC VAN DE WEGHE

**ZONDER ZUILEN** De driedekker van de ‘Rode Baron’ wijst de weg naar de ingang van de luchtvaarthal. Deze gigantische constructie – 170 meter lang, 70 meter breed en 40 meter hoog – is opgetrokken in ijzer en glas. Ze is gebouwd ter gelegenheid van de Nationale Tentoonstelling in 1880, het sluitstuk van de viering van de vijftigste verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid, toen in het ‘Jubelpark’ de tentoonstellingspaleizen verrezen. De Grote Hal van de expo in 1880 deed nadien dienst voor allerlei activiteiten: van handelsbeurzen tot paardenwedstrijden.

In 1969 kreeg het museum van het Ministerie van Openbare Werken de toestemming om in de hal de afdeling Lucht- en Ruimtevaart onder te brengen. Drie jaar later ging ze open voor het publiek. Via een ruil- en wervingscampagne met bevriende naties groeide de verzameling van dertig stuks uit tot een afdeling met meer dan 140 toestellen en een honderdtal vliegtuigmotoren.

De hal lijkt gemaakt om er vliegtuigen tentoon te stellen. De brede hoofdbeuk heeft geen pilaren en het tegengewicht voor het centrale geheel wordt gevormd door twee zijgalerijen met een verdieping. Het is een unieke plek om de geschiedenis van de luchtvaart te vertellen.

**LICHTER-DAN-LUCHT** De mens heeft altijd al willen vliegen. Eeuwenlang bleef het bij dromen en plannen op papier. Het is pas op het einde van de achttiende eeuw dat de eerste pogingen om te vliegen, de ene al halsbrekender dan de andere, eindelijk resultaat opleveren. Op 19 september 1783 laten de broers Montgolfier een luchtballon opstijgen met in de mand een haan, een schaap en een eend. Op 21 november 1783 vliegen de natuurkundige Jean-François Pilâtre de Rozier en de markies d’Arlandes in de ‘montgolfière’

De gigantische luchtvaarthal, opgetrokken in ijzer en glas, heeft geen pilaren en is de ideale locatie om vliegtuigen tentoon te stellen

FOTO: LUC VAN DE WEGHE





Maquette van de montgolfière die in 1783 opsteeg boven Parijs  
 COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

over Parijs. Ze klimmen tot bijna duizend meter en leggen in 25 minuten 10 kilometer af. Een maquette van de eerste luchtballon is te zien in het museum, op de verdieping van de zijgalerij. Daar begint het chronologische verhaal van de luchtvaartgeschiedenis, met de 'lichter-dan-lucht-toestellen'.

Omdat een ballon niet kan worden bestuurd, vindt graaf Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) het luchtschip uit; een langwerpige ballon die voorzien is van een motor, een schroef en een richtingsroer. Het museum bezit twee van de vier gigantische gondels van de Zeppelin L30, een reuzenluchtschip dat het Duitse leger gebruikte tijdens de Eerste Wereldoorlog.

In 1931 stijgt de Zwitserse professor Auguste Piccard met een aluminium luchtdrukcabine als eerste in de stratosfeer. Na de landing blijft de gondel, die in het museum te zien is, enkele maanden in de Alpen achter, overgeleverd aan de graffiti van voorbijgangers, ook toen al.



Tekening en beschrijving van de 'Globe Aërostatique' van de broers Montgolfier met in de 'galerie circulaire' de markies d'Arlandes en Jean-François Pilâtre de Rozier: zij waren in 1783 de eerste mensen in de lucht

**DE PIONIERS** Op 17 december 1903 krijgen de broers Orville en Wilbur Wright hun tweedekker Flyer de lucht in. Op enkele jaren tijd worden de bouwtechnieken geoptimaliseerd en de motoren krachtiger. De afstands-, snelheids- en hoogterecords sneuvelen in snel tempo. In 1909 steekt de Fransman Blériot als eerste het Kanaal over.

De vliegtuigen uit de pioniersjaren zijn gemaakt van licht balsa- en dennenhout, de vleugels zijn met zeildoek overtrokken en de wielen zijn geleend bij fietsen. Bij de tentoongestelde vliegtuigen uit die tijd horen boeiende verhalen. Zo is er de tweedekker Caudron GIII. Op 1 april 1921 overvliegt de 25-jarige Franse testpilote Adrienne Bolland met zo een toestel als eerste het Andesgebergte. Ze moet het doen zonder kaarten, zonder kompas en zonder radioverbinding. Om zich tegen de kou te beschutten draagt ze onder haar overall een zijden pyjama. De open cockpit biedt geen bescherming tegen zuurstoftekort. De adertjes in haar neus en mond springen door de druk op grote hoogte. De Chilenen raden haar aan om uien te eten omdat die de luchtwegen doen uitzetten en Adrienne Bolland doet dat. Ze landt veilig in Argentinië.



De Caudron III: met zo een toestel vloog Adrienne Bolland over de Andes  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

De Franse pilote Adrienne Bolland op de cover van het Argentijnse sporttijdschrift *El Gráfico*, gepubliceerd op 19 maart 1921; veertien dagen later overvloog zij als eerste het Andesgebergte



**DE GROOTE OORLOG** Vliegtuigen van beide kampen uit de Groote Oorlog nemen de helft in van de eerste verdieping. Hier staan onder andere toestellen die tot 1974 aan het plafond van de zaal 14-18 hingen en die nadien grondig gerestaureerd zijn. Sommige stukken zijn zeer zeldzaam of uniek, zoals de Nieuport 23, de vliegboot Schreck, die de konvooien tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk beschermde, en twee Duitse observatievliegtuigen. De Britse Sopwith Strutter in het museum is het enige nog bestaande toestel van dit type. Er gaat bijzondere aandacht naar de vliegtuigen van Belgische azen (piloten die vijandelijke toestellen neerhalen) tijdens de Eerste Wereldoorlog, zoals Willy Coppens, André de Meulemeester, Edmond Thieffry, Fernand Jacquet en Jan Olieslagers. Een opmerkelijk stuk is de Hanriot HD.1, die geschilderd is in de kleuren van het smaldeel van Jan Olieslagers, waarmee Coppens de meeste van zijn successen behaalt.

De eerste vliegeniers vechten met het pistool, nadien gebruiken ze machinegeweren, wat niet evident is. De kogels kunnen afketsen tegen de draaiende schroef waardoor de piloot zichzelf verwondt of doodt. Daarom wordt het machinegeweer boven op de vleugels geplaatst en via een mechanisme verbonden met de piloot. De Nederlandse ingenieur Anthony Fokker, die voor de Duitsers werkt, vindt dan een systeem uit waarbij de rotatie van de motor zorgt voor een synchronisatie tussen het afvuren van de kogels en het draaien van de schroef.

In het begin van de oorlog worden de vliegtuigen gebruikt voor verkenning, het observeren van vijandelijke posities en voor het bijstellen van het artilleriegeschut. Hiervoor zijn trage en stabiele toestellen nodig. Daarna komen de jachtvliegtuigen met een dubbele opdracht: eigen toestellen escorteren boven vijandelijk gebied en het vernielen van vliegtuigen van de tegenstander. Nog later verschijnen bommenwerpers in het luchtruim. Het 'werpen' mag men letterlijk nemen, de 'bommen' zijn dan nog granaten die de piloot naar beneden gooit.

Een opvallende nieuwigheid op de vliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog zijn de kokardes. Die ontbreken in het begin van de oorlog en soms halen grondtroepen hun eigen vliegtuigen neer. De ronde herkenningstekens in de nationale kleuren, aangebracht onder de vleugels, moeten dat voorkomen.

De Nieuport 23C1, het enige exemplaar ter wereld van dit type dat is overgebleven

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

De vliegboot Schreck beschermd tijdens de Eerste Wereldoorlog de konvooien op het Kanaal

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE





**STEDS VERDER EN HOGER** Tijdens het interbellum komt de overgang van houten tweedekkers naar eendekkers met metalen neuzen en vleugels. De romp blijft nog een tijd van zeildoek, gespannen over een houten structuur. Steeds krachtigere motoren kunnen het bijkomend gewicht dragen. Stap voor stap gaan de vleugels 'zakken' en ze krijgen een eenvoudigere structuur. De masten, spankabels en liggers die de stevigheid van het vliegtuig verzekerden, verdwijnen. Het landingsstel kan nu worden ingetrokken en de cockpit is afgesloten. De snelheid wordt opgedreven: van 110 kilometer per uur in 1920 naar 400 kilometer per uur in 1930. De toestellen kunnen steeds verder en hoger vliegen.

Het museum heeft een mooie collectie tweedekkers, de iconische SV-4, die gebouwd zijn door Stampe & Vertongen. Jean Stampe en Maurice Vertongen, twee Brusselaars die tijdens de Eerste Wereldoorlog bij de Belgische Luchtmacht hadden gevlogen, begonnen in 1923 met een vliegschool en vliegtuigfabriek in Deurne (zie ook blz. 18-20).

Hoog op steunpilaren rust een Junkers Ju 52, een Duits transportvliegtuig uit 1932 dat grondig is gerestaureerd door de vrijwilligers van het museum. Met de wielen op de grond

Het Duitse transportvliegtuig Junkers Ju 52 is volledig gerestaureerd door de vrijwilligers van het museum  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



Een Amerikaanse DC-3 Dakota uit 1935 met plaats voor 23 passagiers  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



Een Caravelle uit de glorie dagen van SABENA  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



staat een Amerikaanse DC-3 Dakota uit 1935 met plaats voor 23 passagiers. Het metalen vliegtuig kwam op de markt toen vele luchtvaartmaatschappijen nog steeds tweedekkers van zeildoek met vast landingsstel inzetten. Voorbeelden van die tweedekkers zijn ook te zien in het museum. De DC-3 Dakota is verbonden met een historisch moment uit onze geschiedenis: de Koningskwestie. Het is met de Dakota dat koning Leopold III op 22 juli 1950, na de volksraadpleging, uit ballingschap in Genève terugkeerde naar België. Op drie steunpilaren rust een Caravelle uit de glorie dagen van SABENA, die het toestel vanaf 1961 in de vloot had. De Caravelle biedt plaats aan 32 passagiers. Met zijn spanwijdte van ruim 34 meter past het net in de hal. Dit exemplaar werd in 1975 aan het museum geschonken, reisde over de weg naar het Jubelpark, maar moest in quarantaine in de hangar waar later Autoworld zou komen. De minister van Openbare Werken had geweigerd de Caravelle in het museum tentoon te stellen. Op 27 juni 1986 mocht dit pronkstuk dan toch naar de Grote Hal.

**DE TWEDE WERELDOORLOG** Tijdens de Tweede Wereldoorlog spelen vliegtuigen een hoofdrol. De successen bij het begin van het conflict behalen de Duitsers dankzij de suprematie van hun Messerschmitt en Junkers. Het museum toont de Hurricane en de Spitfire, die in de herfst van 1940 de Slag om Engeland hebben gewonnen en die tijdens de hele oorlog met succes zijn ingezet. De Spitfire in het museum is één van 132 toestellen die ons land onmiddellijk na de oorlog heeft gekocht. In 1948 kreeg dit jachtvliegtuig motorpech en moest een buiklanding maken. Het onfortuinlijke toestel belandde in 1951 in het museum en werd hersteld. Na restauraties in 1981 en 1985 is het er sinds 1997 te zien.

Een bijzonder toestel in de luchtvaarthal is de Fairey Battle, een lichte Britse bommenwerper die op weinig andere plaatsen in de wereld te zien is. In mei 1940, bij de aanval op de bruggen over het Albertkanaal en bij de gevechten boven Sedan, werden heel wat Battles neergeschoten. Als herinnering aan deze tragedie heeft het museum een Fairey Battle geassembleerd met stukken die komen uit onder andere Canada en Australië.

De Invader is een Amerikaans toestel van vele oorlogen. Het neemt deel aan de operaties in Europa in 1944 en in de Stille Oceaan begin 1945. Later doet het dienst in Korea, Indochina en Vietnam. Het toestel in het museum, op het einde van de Tweede Wereldoorlog gebouwd, heeft op de flank de afbeelding van een schaars geklede vamp die op een bom zit, met de boodschap 'Mission Completed'.

Een zeldzaamheid: een exemplaar van de Britse bommenwerper Fairey Battle, geassembleerd met onderdelen uit Canada en Australië

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE





Deze Amerikaanse Douglas Invader, gebouwd op het einde van de Tweede Wereldoorlog, heeft vele missies volbracht  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



Eén van de 132 iconische Spitfires die ons land onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog heeft gekocht, met als buur het voorste gedeelte van een Boeing 707-329 in het SABENA-hoek  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



**DE KOUDE OORLOG** Een bezoek aan de luchtvaarthal is ook een reis in vogelvlucht langs de conflictrijke en wisselende machtsverhoudingen na de Tweede Wereldoorlog. De Koude Oorlog is prominent aanwezig. De Sovjetunie bouwde enorme hoeveelheden militaire vliegtuigen, voor zichzelf en voor de satellietstaten, verenigd in het Warschaupact. In de luchtvaarthal staan twee kolossale voorbeelden. De MiG-23 was in de jaren 1960 en 1970 een parapedaardje van de USSR. In 1974 bestelde Egypte 16 van deze jachtbommenwerpers. Nadat president Anwar Sadat een uitgesproken westerse koers insloeg, verkocht hij een deel van de MiG's aan China en een deel aan de Verenigde Staten. Twee van deze laatste zijn geschonken aan het museum: één staat in Bevekom en één prijkt in de Grote Hal.

Op 4 juli 1989 is er paniek. Een MiG-23 schendt om 9.40 uur het NAVO-luchtruim. Het is opgestegen in Polen, vliegt over West-Duitsland, Nederland en ons land. Om 10.37 crasht het op een huis in Bellegem, nabij Kortrijk. Een jongeman die thuis aan het studeren is komt om het leven. De piloot had zijn toestel al een minuut na het opstijgen met de schietstoel verlaten, waarna de onbemande MiG nog duizend kilometer heeft afgelegd. De Belgische overheid heeft niet veel ophef gemaakt omdat er in het Oostblok grote veranderingen op til waren. Vier maanden na de crash viel ook de Berlijnse Muur.

De MiG-23 is in het museum geflankeerd door een indrukwekkende helikopter die lijkt op een agressief voorhistorisch monster. Het is een Mil Mi-24 van de Sovjetstrijdkrachten. In het NAVO-hoofdkwartier vielen de generaals van hun stoel toen deze kolos in 1977 in het luchtruim verscheen. De aanvalshelikopter kan bommen dropen en is uitgerust met vier raketlanceerders. De voormalige Oost-Duitse luchtmacht had een vijftigtal van deze vervaarlijke toestellen. Na de Duitse eenmaking kwamen ze bij de Luftwaffe, die een exemplaar aan het museum aanbood.

Een symbool van de Koude Oorlog: de MiG-23

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

Onder de vleugels van de Junkers: een Amerikaanse T-33 Shooting Star waarvan ons land er in de jaren 1950 een veertigtal aankocht

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

De Koreaanse Oorlog, die tussen 1950 en 1953 werd uitgevochten, komt in beeld met de North American F-86 Sabre, die faam verwierf door zijn groot overwicht op de Russische MiG-15. De oorlog in Korea had de superioriteit van de straaljagers van de tweede generatie aangetoond. Daarom bestelde de Belgische Luchtmacht in 1954, als lid van de NAVO, 112 exemplaren van de Hawker Hunter F.4. Het toestel in het museum is geschilderd in de kleuren van de Rode Duivels.

Ons land heeft in de jaren van de Koude Oorlog flink wat militaire vliegtuigen aangekocht, zo is te zien in de luchtvaarthal. Er staat een T-33 Shooting Star, een Amerikaans jachtvliegtuig, waarvan er 38 aan ons land zijn geleverd tussen 1952 en 1956. Nog in de jaren 1950 kocht de Belgische regering 34 stuks van de Thunderflash, 197 exemplaren van de Thunderstreak en 21 Thunderjets. In 1957 kwam de eerste van de 53 Avro-Canada CF-100 aan op de basis van Bevekom. Van al deze toestellen is een exemplaar aanwezig in het museum, net zoals van de F-104 Starfighter (100 toestellen geleverd in 1963) en de Mirage (106 exemplaren aangekocht in 1968). Vanaf 1979 werd de F-104 geleidelijk aan vervangen door de F-16. De Belgische Luchtmacht schonk één van haar 160 toestellen aan het museum.

Het is een grote en bonte collectie die hier is samengebracht. De freaks komen aan hun trekken met alle technische specificaties die bij de vliegtuigen zijn vermeld. Ze zullen ook zorgvuldig speuren naar originele configuraties en naar de kleuren van de toestellen. De leek herkent de kokardes, de ronde insignes in de landenkleuren, en bemerkt de stoere insignes van de diverse eenheden. Ook de missies waaraan de toestellen hebben deelgenomen, zijn terug te vinden als emblemen op de flanken. Twee dromedarissen onder een



Een vrolijke Snoopy op een vervaarlijke Thunderflash  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



palmboom, geschilderd op de Mirage herinneren er aan dat dit aanvalsvliegtuig van de Belgische Luchtmacht in 1991 deelnam aan de ontrdingsopdrachten van de geallieerden in het Golfgebied. Veel vrolijker is het cartoon-hondje Snoopy in zijn veel te kleine eendekertje, die meevliegt met de vervaarlijke Thunderflash.

**VAN CONGO TOT ANTARCTICA** Een gevaarte van 18 ton met een spanwijdte van 33 meter en een lengte van 26 meter: ook de C-119 kreeg een plaats in de luchtvaarthal. Deze Flying Boxcar voor het transport van troepen en vracht van de Luchtmacht deed dienst van de jaren 1950 tot het begin van de jaren 1970. Opvallend is het silhouet met de dubbele staartbomen. Het toestel is ingezet voor humanitaire opdrachten en tactisch luchttransport. De C-119's hebben 157.456 uren gevlogen, 253.665 paracommando's gedropt en 51.015.744 kilometer afgelegd.

Op 19 juli 1960 stortte een C-119 neer nabij Sake-Masisi in Congo. 41 Belgische militairen vonden de dood. Ze waren door de Belgische regering uitgestuurd om landgenoten te beschermen en te evacueren tijdens de onlusten die al snel na de onafhankelijkheid van Congo waren uitgebroken. Naar die troebele tijd verwijst ook de Harvard, waarvan er een vijftigtal was gestationeerd op de basis in Kamina. Deze opleidingstoestellen werden tijdens het oproer in 1960 uitgerust met machinegeweren en raketten, zoals de Fransen dat eerder in Noord-Afrika hadden gedaan. Een meer vreedzaam verhaal uit Kamina is verbonden met de Bristol Sycamore. In 1954 zijn drie van deze reddingshelikopters met de C-119 overgevlogen naar Congo.

Van het tropische Afrika naar het berenkoude Zuidpool is een kleine stap in de luchtvaarthal. De Havilland Canada DHC-3 Otter is een robuust éénmotorig transportvliegtuig uit de jaren 1950. Uitgerust met ski's, vlotters of wielen vormen moeilijk toegankelijke gebieden geen probleem. Ons land zette het toestel in voor zendingen naar Antarctica, waar we vanaf 1957 een permanente poolbasis hebben.

Dankzij de vrijwilligers van het museum kunnen de bezoekers ook een kijkje nemen in de C-119 COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



Het thema 'commando' met een schaalmodel van de C-119 op de tentoonstelling in het Dakota-Documentatiecentrum van de 15 Wing in Melsbroek

FOTO: GUY VISELÉ



### DAKOTA MUSEUM IN MELS BROEK

De C-119 heeft als bijnaam 'het werkpaard van de 15 Wing'. Deze transporteenheid van onze Luchtmacht is gevestigd in Melsbroek. Ze bezit een uitgebreid documentatie-, foto en videoarchief over de geschiedenis van de 15 Wing en ook over het ontstaan van de vliegbasis Melsbroek en de operaties die er tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn uitgevoerd. Met dit materiaal heeft de vzw Dakota - Documentatiecentrum van de 15 Wing een tentoonstelling gebouwd die gratis toegankelijk is voor bezoekers.

Een tiental vrijwilligers zet zich in voor de restauratie van historische vliegtuigen van de 15 Wing. Een C-119 Flying Boxcar en een Percival Pembroke (uit de collectie van het Legermuseum) staan nu tentoongesteld in het Kwartier Groenveld. De jongste aanwinst is een DC-3 Dakota. De C-119 in Melsbroek is een Topstuk van de Vlaamse Gemeenschap.



De robuuste de Havilland Canada Otter is ingezet voor zendingen naar onze poolbasis op Antarctica  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



**EN NOG VEEL MEER** Met al deze vliegtuigen uit honderd jaar luchtvaartgeschiedenis is de grote hal van het Legermuseum nog niet helemaal gevuld. Je ziet er ook nog zweefvliegtuigen in alle maten en materialen naast legendarische opleidingstoestellen zoals de tweedekker de Havilland Tiger Moth uit de jaren 1930 en de Fouga Magister, die tussen 1960 en 2007 dienst deed. Er staan twee al even iconische helikopters: de Sikorsky, die zowel door de Luchtmacht als door SABENA gebruikt werd, en de Sea King, die we kennen van de opsporingen en reddingen op zee. De Sea King in het museum is het enig toestel dat al vliegend toegekomen is op de esplanade van het Jubelpark.

Op de neus van de Sea King een herinnering aan zijn actierein aan onze kust

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE



### DE VELE HANDEN VAN VRIJWILLIGERS

Jean Booten, technicus bij de Luchtmacht, bracht een groep vrijwilligers-experts samen in de Brussels Air Museum Restoration Society. De vereniging telt een veertigtal leden die instonden en instaan voor de restauratie van nagenoeg alle tentoongestelde vliegtuigen. In de vliegtuighal kan je ze aan het werk zien.

Daarnaast kan het museum rekenen op de inzet van de vzw Vrienden van het Museum voor Lucht- en Ruimtevaart. Deze vrijwilligers doen aan wetenschappelijk onderzoek, ze bemannen de museumshop en ze helpen bij het uitbreiden, bewaren en tentoonstellen van de verzamelingen. Aan hen is het te danken dat de bezoeker, de para's achterna, aan boord kan van de C-119 Flying Boxcar.

Een vrijwilliger-expert van de Brussels Air Museum Restoration Society aan het werk aan de romp van een vliegtuig

FOTO: DAVID PIRON

## DE AVIATIK KRIJGT WERELDWIJDE VLEUGELS

David Piron leidt in het Legermuseum het restauratieatelier dat zich ontfermt over de collectie vliegtuigen. Hij is in het leger opgeleid tot mecaniciens van militaire vliegtuigen en is gepassioneerd door historische toestellen. Hij kan uren vertellen over hoe zijn team en het twintigtal vrijwilligers de Nieuport 23 hebben gerestaureerd. Deze Nieuport, een Frans toestel uit de Eerste Wereldoorlog, is het enige oorspronkelijke toestel van dit type ter wereld. Piron benadrukt dat ze niet als doel hebben de toestellen vliegwaardig te maken. Neen, ze willen zo goed mogelijk de authentieke toestand herstellen. En dat is bijzonder moeilijk. Piron geeft het voorbeeld van de doeken waarmee de houten constructie was overspannen. Die waren vervaardigd van linnen of katoen en dan achtereenvolgens behandeld met cellulose en verf op basis van olie. De oorspronkelijke materialen vinden, is nagenoeg uitgesloten en ze opnieuw produceren, volgens de methodes van toen, is niet evident. Het zou veel eenvoudiger zijn om synthetische materialen te gebruiken, die de doeken trouwens optimaal beschermen tegen vocht en licht, maar Piron en zijn ploeg blijven trouw aan de aloude methode. En dat doen ze voor elk onderdeel van de toestellen.

Na de Nieuport werd de restauratie van de Halberstadt aangevat. Het is een Duits toestel uit de Eerste Wereldoorlog en eveneens het laatste originele exemplaar dat nog rest. Dit project verliep moeizamer omdat een aantal medewerkers van Piron met pensioen was gegaan en samen met hen heel wat kennis en kunde was verdwenen. Bovendien waren er enkele ervaren vrijwilligers weggevallen. De restauratie van de Halberstadt werd stopgezet.

In 1975 startte de museumploeg met de restauratie van de Aviatik, ook een Duitse tweedekker uit de Eerste Wereldoorlog. Er rest niet veel van dit toestel, dat volgens een dagrapport van het Belgisch Militair Vliegwezen op 20 mei 1916 ter hoogte van Nieuwpoort zou zijn neergehaald. Onder andere de vleugels en de motor ontbreken. Na drie jaar werd de restauratie afgelast omdat de aftakelende Bataille, een Belgische driedekker, dringend onder handen moet genomen worden.

En dan wordt David Piron bijzonder enthousiast, want in 2009 kwam de vraag van Memorial Flight in Parijs om de Aviatik van het Legermuseum herop te bouwen. Memorial Flight is een partner van het Musée Air + Espace van Le Bourget. De vereniging van vrijwilligers is gespecialiseerd in vliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog en heeft al heel wat toestellen gerestaureerd. Het Franse team restaureert de originele onderdelen van de Aviatik en vervaardigt de ontbrekende delen. Het toestel zal dan opnieuw een plaats krijgen in de luchtvaarthal in Brussel.

Er is nog een derde partij betrokken bij het project: The Vintage Aviator Ltd. uit Nieuw-Zeeland. Het is een bedrijf van Peter Jackson, de regisseur van de filmseries *The Lord of the Rings* en *The Hobbit*. Jackson, wiens grootvader vocht in de Grote Oorlog, is bezeten door vliegtuigen uit die tijd. The Vintage Aviator bouwt die toestellen exact zoals ze dat honderd jaar geleden deden. Het bedrijf levert voor de Aviatik-in-opbouw onder meer de motor, de brandstoftank en de spankabels van de vleugels. Er worden ook minutieus twee vliegwaardige replica's van de Aviatik gebouwd. Eén exemplaar blijft in Parijs, het andere zal in Nieuw-Zeeland vliegen. Het is een heel complex project, dat al tien jaar duurt en vele duizenden werkuren van de vrijwilligers heeft gevegd. Het is de bedoeling om klaar te zijn tegen 2025.

Het begon met het zorgvuldig uit elkaar halen van alle originele onderdelen van wat rest van de Aviatik, om ze stuk voor stuk tot in het kleinste detail te bestuderen. De vrijwilligers gingen op zoek naar plannen, tekeningen en foto's. Ze werkten samen met gespecialiseerde musea in Toulouse en Krakau. David Piron vertelt fier hoe diep ze hebben gegraven naar documenten die hen helpen om de oorspronkelijk Aviatik zo dicht mogelijk te benaderen. Heel bijzonder was de vondst van een fotoalbum. Het werd aangereikt door de kleinzoon van een man die had gewerkt in de fabriek die de Aviatik bouwde. Opa had het hele productieproces gefotografeerd en de foto's netjes in een album gekleefd. Dit terugvinden was een mirakel, volgens Piron, dat heel veel vragen heeft beantwoord. Het restauratieteam kon dan een 3D-maquette maken van het toestel met alle details van de stukken en met de juiste plaatsing. De allernieuwste technieken worden ingezet om de Aviatik exact zoals toen en volgens de aloude methodes herop te bouwen.



De Aviatik C-1, een Duits verkenningsvliegtuig, verscheen in 1915 aan het front



Foto uit het album van een werknemer van de toenmalige Aviatik-fabriek dat de productie van de toestellen in beeld brengt

© MEMORIAL FLIGHT



3D-model van de Aviatik die wordt heropgebouwd

© MEMORIAL FLIGHT



Elk detail van elk onderdeel en de juiste plaatsing is op het digitale model te vinden

FOTO: DAVID PIRON



Het Stampe & Vertongen Museum aan de luchthaven in Deurne is een eerbetoon aan de twee luchtvaartpioniers

© DIRK BUYTAERT



De vliegschool en de vliegtuigfabriek van Stampe & Vertongen met de tien exemplaren van de SV-5 die in 1934 werden geleverd aan Letland

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE

# STAMPE & VERTONGEN MUSEUM

Geen mooier decor voor een unieke verzameling historische vliegtuigen dan de luchthaven in Deurne. Hier huist het in 2001 vernieuwde Stampe & Vertongen Museum, een eerbetoon aan twee vliegpioniers, dat tegelijk de rijke luchtvaartgeschiedenis van Antwerpen tot leven brengt. 'Antwerpen Internationaal' is niet enkel een schitterende setting voor dit museum, waar je door de grote vensters uitkijkt op het tarmac, het is een ideale locatie omdat het museum de grootste collectie vliegwaardige tweedekkers ter wereld onderdak geeft. Wanneer het weer het toelaat, onder andere tijdens de jaarlijkse Stampe Fly In, gaan de oude toestellen de lucht in.

**ODE AAN DE SV-4** Voor de deur van het museum staat een standbeeld van Jean Stampe (1889-1978). Zijn ouders hadden een café in Elsene. Jean Stampe was mecanicien van opleiding. In januari 1916 behaalde hij in de buurt van Londen, na een opleiding van anderhalf uur, zijn vliegbrevet. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd Stampe toegewezen aan het zesde observatiesmaldeel van het Belgische leger. Stampe deed vluchten voor verkenning, luchtfotografie en de vuurregeling van de grondtroepen. Op 11 maart 1918 werd hij zwaargewond tijdens een luchtgevecht, maar hij weigerde afgekeurd te worden. Stampe vloog vele malen over het front met de koning als passagier. Na de oorlog was hij gedurende vier jaar de piloot van Albert I.

Jean Stampe had tijdens zijn opleiding in Groot-Brittannië Maurice Vertongen (1886-1964) ontmoet en de twee Brusselaars waren vrienden geworden. De ouders van Vertongen hadden een beenhouwerij op een boogscheut van het Jubelpark. Maurice had furore gemaakt als diepe spits in de hoogste voetbalklasse. Hij werd drie keer topschutter in de nationale competitie en speelde zes interlands met de Rode Duivels. Net als Jean Stampe was Maurice Vertongen begeistert geraakt door de luchtvaart. De sprong van het voetbalveld naar de cockpit was in die tijd niet zo vreemd. De exploten van de eerste vliegeniers waren toen te lezen op de sportbladzijden van de kranten. Ook Vertongen vloog tijdens de Eerste Wereldoorlog als piloot bij het Belgische leger.

Na de oorlog richtten Stampe en Vertongen een opleidingscentrum voor piloten op. Daar was nood aan, want de luchtvaart ontwikkelde zich pijlsnel. De twee vliegmaten stichtten in 1923 hun École d'Aviation d'Anvers. Ze vestigden zich op de nieuwe 'aerogare' van Deurne. Tussen 1923 en 1939 leidde de vliegschool 450 leerling-piloten op.

De beschikbare lesvliegtuigen waren nog stug en zwaar om te manoeuvreren. Stampe en Vertongen bleven niet bij de pakken zitten en startten zelf met een vliegtuigfabriek in Deurne. Ze gingen in zee met de jonge Brusselse ingenieur Alfred Renard, die de plannen tekende voor een tweezitter-tweedekker met een motor van 90 pk. Het veilige, stabiele en

Binnenzicht fabrieksgebouw Stampe & Vertongen

© COLLECTIE JEAN DILLEN





De SV-4A (OO-GWC), een Topstuk van de Vlaamse Gemeenschap, is de oudste nog vliegende Stampe & Vertongen  
 © COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE

goedkope lesvliegtuig kende succes. In 1928 zette Renard de samenwerking stop. Stampe en Vertongen vonden een opvolger in ingenieur Yuri Ivanov, die tijdens de Russische Revolutie naar Frankrijk was gevlucht. Ivanov ontwikkelde in 1933 de SV-4 ('SV' staat voor Stampe en Vertongen), het meest succesvolle Belgische vliegtuig ooit. Het lestoestel werd een begrip onder piloten in opleiding tot in de jaren 1990.

In het museum zijn elf, bijna allemaal vliegwaardige, exemplaren van de SV-4 verzameld. Daar zijn twee Topstukken van de Vlaamse Gemeenschap bij. Het eerste is het lesvliegtuig Stampe & Vertongen SV-4B (OO-EIR). De Belgische Luchtmacht bestelde na de Tweede Wereldoorlog 65 exemplaren van de SV-4B. Dit Topstuk, dat in 1948 werd afgeleverd, is het oudste nog vliegende toestel uit deze reeks. De Stampe & Vertongen SV-4A (OO-GWC) is het eerste toestel dat in Frankrijk onder licentie werd gebouwd. Dit historisch waardevolle Topstuk vloog tussen 1945 en 1950 bij de Franse Zeemacht. Op de romp van de tweedekker staat als eretitel "Oldest Flying Stampe".

De Stampe & Vertongen SV-4B (OO-EIR), een Topstuk van de Vlaamse Gemeenschap, startklaar  
 © COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE





De hangar in het Stampe & Vertongen Museum met de vliegende SV-4's en vooraan een Harvard  
© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE

**TREKKENDE TANDEM** Het Stampe & Vertongen Museum is het levenswerk van Danny Cabooter en Karel Bos, die – zoals Jean Stampe en Maurice Vertongen destijds – een sterke tandem vormden om hun droom te realiseren. Danny Cabooter begon als verkeersleider bij het leger en behaalde in 1965 zijn vliegbrevet. Hij heeft na een halve eeuw meer dan 25.000 vliegreuren op de teller staan, als militair piloot en zakenvlieger. Cabooter was onder andere piloot voor Bosal, de uitlatenfabriek van Karel Bos. Beiden delen een passie voor de Stampe & Vertongen SV-4 en andere historische vliegtuigen. Samen hebben ze het Stampe & Vertongen Museum opgericht, met Karel Bos als belangrijkste financier. Een ploeg van vrijwilligers staat in voor het onderhoud van het museum en is verantwoordelijk voor de verzameling en de vliegtuigen. Ze houden het museum open voor het publiek en geven graag uitleg aan de bezoekers.

Het museum bestaat uit een 'statisch' en een 'vliegend' deel. De negen vliegende SV-4's zijn eigendom van privépersonen, staan veilig opgeborgen in een hangar, maar zijn wel te bekijken vanuit het museum. Het museumdeel dat aan de grond blijft, opent met nog een Topstuk van de Vlaamse Gemeenschap: de verzameling memorabilia van Jan Olieslagers. De trofeeënkast met bekers, erepalmen en medailles die getuigen van de records en overwinningen van de legendarische luchtvaartpionier is sinds 2019 opgesteld in het museum.



ANTWERP  
AVIATION  
: CLUB :



JOHN  
SAHJONS

VIEGMEETING  
JAN OLIESLAGERS

28 SEPTEMBER  
14 UUR

Vliegplein  
DEURNE-ZUID

PRIJZEN DER PLAATSEN  
20-10-5 FRANKEN

Affiche met de aankondiging van de vliegmeeting van Jan Olieslagers op 28 september 1929 in Antwerpen - © COLLECTIE DIRK BUYTAERT



Postkaart met Jan Olieslagers die zijn 'vliegmachien ineenzet'

**DE 'ANTWERPSE DUIVEL'** Jan Olieslagers werd in 1883 geboren in Antwerpen. Hij wakte als mecanicien bij Minerva, die in de Scheldestad begon als fietsenfabriek, later overschakelde op motorfietsen en nadien wereldberoemd werd met de productie van luxeauto's. Olieslagers was een sportieve kerel en hij trainde op de wielersbaan met fietsen die hij zelf had gebouwd. Hij werd verzot op de oorverdovend knallende nieuwe vehikels en nam met een Minerva-motorfiets deel aan de wedstrijd Parijs-Bordeaux-Parijs, die hij won. Toen de Fransman Henri Farman in januari 1908 in zijn tweedekker Voisin één kilometer ver vloog en een prijs van 50.000 frank veroverde en Louis Blérot op 25 juli 1909 als eerste het Kanaal overvloog en daarmee duizend pond verdiende, had Olieslagers in de gaten dat er met deze nieuwe 'sport' veel geld te verdienen was. Hij haastte zich naar Frankrijk om te leren vliegen, want in oktober 1909 organiseerde Antwerpen een vliegweek en daar wou hij bij zijn.

Wie in die tijd leerde vliegen, moest het doen met enkele instructies van een mecanicien. Op zijn eerste vlucht geraakte Olieslagers vijf meter hoog en wist veilig te landen. Bij een tweede en derde poging maakte hij zware brokken. Daarmee zat zijn 'vliegopleiding' er op. Op de vliegmeeting in Antwerpen keken de toeschouwers vol bewondering naar Olieslagers die op twee meter hoogte voorbij de tribunes vloog en in volle vlucht een bocht wist te maken. Dat was in die tijd niet eenvoudig, zonder rolroeren. Men had goed naar de vogels gekeken en zoals zij de uiteinden van hun vleugels krommen om hun vlucht te sturen, zo moesten de piloten toen met de spankabels de vleugels van hun toestel verwringen om een bocht te maken. Vaak eindigde dit manoeuvre met een crash.

Tijdens de winter van 1909-1910 vloog Olieslagers als eerste boven Afrika. In Oran (Algerije) hield hij een race tegen een stoomtrein, raakte verstrikt in telegraafdraden en stortte neer. Zijn toestel ging in de vlammen op. Jan hield er enkel wat schrammen en een verschroide snor aan over. In Parijs kocht Olieslagers een nieuw vliegtuig en nam deel aan meetings in Sevilla, Nice en Barcelona. Op weg naar Genua belande hij in de Middellandse Zee. Met alweer een nieuw toestel verpulverde hij talrijke hoogte-, afstand- en duurrecords op vliegweken in Frankrijk, maar vooral in ons land en in Nederland.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog haalde Olieslagers zes vijandelijke toestellen neer. Na de oorlog zette hij zich met succes in om in Antwerpen een internationale luchthaven te krijgen. Wie naar de luchthaven rijdt, ziet in een perkje het standbeeld van Jan Olieslagers, met zijn lederen jas en met zijn geruite pet achterstevoren op het hoofd. De echte jas (met een grote scheur) en de pet van de 'Antwerpse Duivel' hebben een ereplaats in zijn trofeeënkast in het Stampe & Vertongen Museum.

Standbeeld van Jan Olieslagers op de Luchtvaartlei aan de luchthaven van Deurne





**EERSTE Vliegweek van Antwerpen** Aan de muur tegenover de memorabilia van Olie-slagers presenteert het museum de aanvangsjaren van de luchtvaart in Antwerpen, geïllustreerd met vele foto's uit de pioniersjaren.

Het begon met de Eerste Vliegweek van Antwerpen die plaatsvond van 23 oktober tot 2 november 1909 op het terrein van de Genie op het Wilrijkse Plein aan afspanning De Dikke Mee. Het was barslecht weer met veel regen en er kon vaak niet gevlogen worden. De toeschouwers moesten veel geduld hebben. Om de Antwerpenaren te verwittigen wanneer de waaghalzen de lucht ingingen, werd de toren van de kathedraal als seinpost gebruikt. Wapperde de zwarte vlag, dan mocht er niet gevlogen worden. De witte vlag gaf aan dat er waarschijnlijk zou gevlogen worden. De Antwerpenaren trokken dan massaal naar het Wilrijkse Plein, en zeker wanneer de rode vlag gehesen werd want dan waren er toestellen in de lucht.

Wat en wie kregen de verbaasde toeschouwers te zien op deze vliegweek? Op de foto's en postkaarten van toen staat onder anderen Paul Wilford, die in Antwerpen met een Wright Flyer een korte vlucht wist te maken. Graaf de la Vaulx was present met zijn zeppelin Zodiac, een gasluchtballon. Fietsenmaker Tips uit Temse had eigenhandig een 'vliegmacchien' in elkaar geknutseld, maar kwam niet van de grond. Na zijn eerste geslaagde vlucht had Olie-slagers, in zijn jeugdige overmoed, nog flink wat brokken gemaakt en dat deed ook baron Pierre de Caters uit Berchem, die toch al wat meer ervaring had. Hij was begonnen als

Hélène Dutrieu, de eerste vrouw die in 1910 een Frans vliegbrevet behaalde, ca. 1911



Willy Coppens, een van de bekendste Belgische piloten tijdens de Eerste Wereldoorlog

© COLLECTIE DIRK BUYTAERT

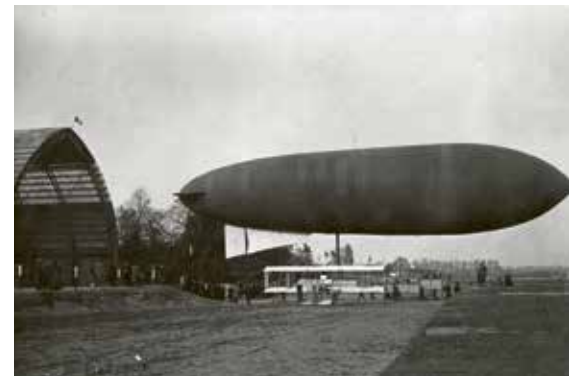




Affiche van de Eerste Vliegweek van Antwerpen, 1909  
 © COLLECTIE DIRK BUYTAERT

autoracer en had als eerste een Belgisch vliegbrevet behaald. De Caters kwam tijdens de vliegweek in de bomen terecht en moest dringend op zoek naar een schrijnwerker om zijn houten toestel op te lappen. De broers Bollekens, rolluikenmakers uit Antwerpen, klaarden de klus. Ze hadden de smaak te pakken en begonnen in 1910 met een eigen vliegtuigfabriek die de Jero produceerde. Een maquette van dit toestel is te zien in het museum. Naast de deelnemers aan de Eerste Vliegweek van Antwerpen komen nog andere pioniers in beeld. De Waalse Hélène Dutrieu, de dochter van een legerofficier, was in 1910 de eerste vrouw die haar Frans vliegbrevet behaalde. Tijdens de Eerste Wereldoorlog deed ze dienst in het Franse leger als luchtwacht en beschermde Parijs tegen Duitse luchtaanvallen. De Antwerpenaar Jules Tyck was een wielrenner die in 1910 zijn vliegbrevet behaalde. Hij was een vriend van Jan Olieslagers en met baron de Caters trok hij naar India. Tyck vloog als eerste boven de stad Calcutta. Ook hij meldde zich tijdens de Eerste Wereldoorlog vrijwillig aan als vlieger bij het leger. Een van de beroemdste Belgische piloten is Willy Coppens die tijdens de oorlog met zijn Hanriot 37 overwinningen behaalde. Hij ging de geschiedenis in als 'de drakendoder'. De 'Drachen' waren grote, sigaarvormige luchtballonnen van waaruit de Duitsers hun artilleriebeschietingen coördineerden. Het neerhalen van zo'n Duitse draak was een gevaarlijke onderneming, want de ballon was gevuld met het uiterst ontvlambare waterstofgas dat bij ontploffing het aanvallende vliegtuig kon neerhalen.

Jan Olieslagers (links) en Jules Tyck: twee vrienden-vlieg pioniers  
 © COLLECTIE DIRK BUYTAERT



De zeppelin Zodiac van graaf de la Vaulx en het toestel van baron Pierre de Caters  
 © COLLECTIE DIRK BUYTAERT





De Albatros van het museum in volle vlucht

© WALTER VAN BREMPT

**VLIEGTUIGEN VAN BEIDE KAMPEN** Het museum toont zes vliegtuigmodellen die zijn ingezet tijdens de Grote Oorlog: drie aan de Duitse kant, drie van de geallieerden. Op uitzondering van één toestel zijn het replica's die volgens originele plannen en op ware grootte zijn gebouwd, meestal door het Ryder's Replica Fighter Museum in Alabama.

De Albatros D.Va is een Duits toestel waarvan er in mei 1918 meer dan duizend aan het front vlogen. Manfred von Richthofen, de Rode Baron, opereerde met een Albatros vanaf vliegvelden in de buurt van Kortrijk.

De opvolger van de Albatros was de Fokker D.VII. Op het einde van de oorlog waren er zeshonderd toestellen operationeel. De geallieerden hadden veel ontzag voor dit toestel en in de akte van de wapenstilstand is uitdrukkelijk vermeld dat de Duitsers alle Fokker D.VII's aan hen moesten overdragen. Het exemplaar in het Stampe & Vertongen Museum speelde een hoofdrol in *The Blue Max* (1966), een Engelse oorlogsfilm met vele spectaculaire luchtgevechten. Ja, de replica's zijn vliegwaardig, al is dat alleen weggelegd voor bijzonder ervaren piloten, zoals Danny Cabooter, die voortdurend alert moeten zijn voor onverwachte neveneffecten van hun handelingen.

De Fokker D.VIII kwam tegen het einde van de oorlog in dienst. Het is de enige eendekker in het museum. In de zomer van 2002 raakte het beschadigd bij een landingsincident. De vrijwilligers hebben het opnieuw vliegklaar gemaakt. Tijdens de restauratie kreeg deze Fokker het groene kleurschema waarmee Albert Van Cotthem demonstraties gaf, onder andere tijdens de Olympische Spelen van 1920 in Antwerpen.

De Sopwith Camel was een van de klassieke Engelse toestellen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het was een succesvol type en bijzonder populair bij de piloten omdat het zeer goede prestaties leverde en wendbaar was. De Sopwith Camel was ook in dienst bij het Belgische leger. Het 1<sup>ste</sup> smaldeel, waar Jan Olieslagers deel van uitmaakte, vloog met dit toestel. Daarom kreeg het exemplaar in het museum de kleuren van dit smaldeel, met als symbool de distel. De herschildering gebeurde op basis van originele foto's genomen op het einde van de oorlog.

Het museum bezit twee Franse vliegtuigen: de Nieuport 24 die in november 1917 op het



De Fokker D.VII die een hoofdrol speelde in de film *The Blue Max*

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE

De Sopwith Camel in de kleuren van het smaldeel van Jan Olieslagers

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE



**SOPWITH CAMEL**  
Behand als het beste Engelse gevechts-  
vliegtuig van de Eerste Wereldoorlog

**SOPWITH CAMEL**  
Behand als het beste Engelse gevechts-  
vliegtuig van de Eerste Wereldoorlog

strijdtonel verscheen en opvalt door de vrij brede bovenvleugel en de zeer smalle onder-vleugel, en de Nieuport 28. Beide toestellen werden ook door de Amerikanen gebruikt. De Nieuport 24 is volledig vliegwaardig, maar vliegt zelden omdat weinig piloten ervaring hebben met rotatiemotoren, dit is een motor waarvan de krukas stilstaat terwijl de rest van de motor eromheen draait.

De evolutie van de vliegtuigmotoren is mooi uitgesteld in het museum. Op een rijtje liggen de motor van het type toestel waarmee Louis Blériot in 1909 over het Kanaal vloog, met een vermogen van 25 pk en daarnaast een rotatiemotor (80 pk), een lijnmotor (150 pk), een stermotor (225 pk) en een dubbele stermotor uit de jaren 1950 (3.700 pk).

De Nieuport 24 verscheen in november 1917 op het strijdtoneel

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE





Een exemplaar van de succesrijke SV-4B uit de museumcollectie  
© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE

Van links naar rechts: ingenieur Yuri Ivanov, Jean Stampe, Léon Stampe en Maurice Vertongen  
Ivanov en Léon Stampe verongelukten met een SV-10 op 5 oktober 1934  
© COLLECTIE DIRK BUYTAERT



**AAN DE GROND EN EEN NIEUWE VLUCHT** Er staan twee grafzerken in het museum: die van Léon Stampe, de zoon van Jean, en die van ingenieur Yuri Ivanov. Ze herinneren aan een dramatisch ongeval op 5 oktober 1934. Het Militair Vliegwezen had een selectieprocedure opgestart voor een bommenwerper. Stampe en Vertongen deden mee en de SV-10 kreeg vorm op de tekenafel van Ivanov. Jean en Léon Stampe maakten de eerste twee testvluchten in Deurne. Tijdens de derde vlucht door Léon en Ivanov vloog de SV-10 met lage snelheid op driehonderd meter boven het vliegveld. Plots kwam het toestel in een linkerspin, kwam eruit, en ging dan in een fatale rechterspin. Het toestel stortte neer en beide mannen kwamen om het leven. Die dag besloten Stampe en Vertongen nooit meer nieuwe vliegtuigen te bouwen.

Maar Jean Stampe bleef niet aan de grond zitten en ging aan het werk met een ontwerp van de SV-4B, een totaal herwerkte versie van de SV-4. Als Jean Stampe nog steeds veel internationale bekendheid geniet in de luchtvaartwereld is het door deze beroemde tweedekker SV-4B, een opleidings- en acrobatietoestel. Aan de wieg van de SV-4B stond Elza Leysen, moeder van voormalig Agfa-Gevaert-baas André Leysen. Elza had leren vliegen bij de Antwerp Aviation Club van Jan Olieslagers. Ze bezat een vliegtuig van Stampe & Vertongen en wist loopings te maken boven de kust. Toen in 1937 de eerste kampioenschappen voor luchtacrobatie werden gehouden, vond Elza Leysen dat ons land niet mocht ontbreken. Ze klopte aan bij Jean Stampe om haar een acrobatietoestel te leveren, maar die had, na de dood van zijn zoon, weinig zin. Elza bleef Stampe 'stalken' en uiteindelijk gaf hij toe. Samen met zijn nieuwe ingenieur Demidoff verbouwde Stampe voor Elza Leysen een SV-4 tot de SV-4B.

Op dat moment waren de militairen op zoek naar een nieuw opleidingstoestel. Stampe stelde het vliegtuig van Elza Leysen voor en overklaste alle concurrenten. Het duurde nog een hele tijd voor het leger de bestelling plaatste. De eerste in serie gebouwde SV-4B verliet de fabriek in december 1939.



Het luchthavengebouw in Deurne

**IN DE 'AEROGARE'** Elza Leysen heeft een ereplaats in de 'aerogare' van het museum. De 'aerogare' is het nagebouwde bovenstel van een treinwagon, want zo een wagon deed dienst als eerste 'luchthavengebouw' in Antwerpen. In die wagon wordt ook de geschiedenis van de luchthaven op Deurne-Zuid verteld. Er gaat aandacht naar de inzet van Jan Olieslagers en de broers Arthur en Emile Van Migem voor een nieuwe Antwerpse luchthaven. Op 25 mei 1923 ging die open en in oktober van dat jaar vestigden Stampe & Vertongen er hun vliegschool en vliegtuigfabriek. In 1928 startte SABENA de luchtlijn tussen Deurne en Evere, in 1929 gevolgd door de lijn Antwerpen-Hamburg. In 1930 kwam er een nieuw luchthavengebouw, toen een van de modernste in zijn genre. Vandaag is dit het enige uit die tijd dat nog volledig operationeel is.

Wat is er nog te zien in de 'aerogare'? Uiteraard heel wat documenten en foto's over en van Jean Stampe en Maurice Vertongen, zoals hun vliegbrevetten, de stichtingsakte van het bedrijf, de ingenieurs, de fabriek en de productie van de vliegtuigen. Verder is er nog heel wat te vinden over diverse onderwerpen uit de luchtvaartgeschiedenis, bijvoorbeeld de Belgian Air Scouts, die na de Eerste Wereldoorlog de jongeren warm maakte voor de luchtvaart. Er is ook een immense vitrine met miniatuurversies van toestellen die ooit hebben gevlogen.



Het eerste luchthavengebouw in Antwerpen, 1927

© COLLECTIE DIRK BUYTAERT

**VLIEGENDE BOMMEN** Een schrikwekkend tuig ligt verderop in het museum en brengt de Tweede Wereldoorlog akelig dicht nabij. Het is een intacte, originele V1, die de Duitsers bij hun terugtocht hebben achtergelaten en die de Stad Antwerpen in bruikleen heeft gegeven. Het *Vergeltungswaffe 1* had een eigen navigatiesysteem en vloog tegen 600 kilometer per uur onafhankelijk op het voorgeprogrammeerde doel af. De bom was uitgerust met een explosieve lading van 800 kilogram. De V1 werd vanaf midden juni 1944 ingezet. De geallieerden poogden deze vliegende bommen uit de lucht te halen met luchtafweergeschut en ook jachtvliegtuigen werden ingeschakeld. Die vlogen naast de V1 waarbij hun vleugeltip boven de vleugel van de bom kwam. De Duitsers dachten dat de jager de V1 met de vleugel 'omkipte' en daarom brachten ze schakelaars aan om bij aanraking de bom te laten afgaan en ook het vliegtuig uit de lucht te halen. Dat was fout gedacht van de Duitsers. Wat wel gebeurde was dat de druk tussen de vleugels van het vliegtuig en van de bom, deze uit elkaar perste. Het vliegtuig kon dit compenseren, de bom niet en die dook vroegtijdig de grond in. Naast de V1 staat in het museum een maquette van de V2. Dat was een echte raket, veertien meter hoog en geladen met één ton springstof. De uitlaat van een V2 die op Antwerpen is gevallen, is getuige van de ravage die de vliegende bommen in de Scheldestad hebben aangericht. Op een kaart zijn de inslagen van de V-bommen gemarkeerd, met zwarte puntjes op de plekken waar doden en gewonden vielen. Meer dan 3.700 V1's en V2's zijn op het arrondissement Antwerpen terechtgekomen. Het aantal dodelijke slachtoffers is niet exact gekend, maar 4.000 is een aannemelijk cijfer.

De Tweede Wereldoorlog had ook desastreuze gevolgen voor de vliegtuigfabriek Stampe & Vertongen. De luchthaven van Deurne en de fabriekshangers waren het doelwit van Duitse luchtaanvallen. Stampe en Vertongen vluchtten naar Frankrijk. Na de inval werd de fabriek omgebouwd tot herstelplaats voor de Messerschmitts. Op 5 april 1943 legden geallieerde bombardementen de fabriek helemaal in de as.

**STAMPE & RENARD** Vlak voor de Tweede Wereldoorlog had Stampe & Vertongen een bestelling binnengekregen van de Franse Luchtmacht voor de levering van 300 lesvliegtuigen van het type SV-4B. De oorlog legde de productie stil. Na de wapenstilstand bevestigde Frankrijk de order en ook ons land bestelde 66 toestellen. Om aan de vraag te kunnen voldoen, startte Jean Stampe met de productie in een fabriek in Frankrijk. Hij ging in zee met Alfred Renard, die destijds de eerste tweedekker van Stampe & Vertongen had ontworpen. Zijn vliegtuigfabriek in Evere had de oorlog beter doorstaan dan die van Stampe & Vertongen. In 1947 werd het bedrijf Stampe & Renard opgericht, dat 592 SV.4's heeft gebouwd. In 1970 deden ze de boeken dicht.

Een schrikwekkende V1 herinnert aan de gruwelen van de Tweede Wereldoorlog

© FREDDY FEYEN





**EN NOG VEEL MEER** In kijkkasten die een trapje op zijn opgesteld, is er ook in het museum een link tussen de Tweede Wereldoorlog en de jaren 1970. Er staan een Amerikaanse, Britse en Duitse piloot in volle uitrusting ten tijde van de oorlog en grote schaalmodellen van een Britse Hawker Hurricane en een Duitse Messerschmitt. Daarnaast toont het museum een maquette van de Antwerpse luchthaven in de jaren 1970, compleet met de toestellen die er toen op vlogen. Aan de muur hangen prachtige affiches van vliegweken en andere meetings uit de pionierstijd.

Een bijzonder stuk in het museum is de Link Trainer, de voorloper van de vluchtsimulator, die in de jaren 1930 gebruikt werd. De cockpit van het toestel is op luchtkussens geplaatst. Via allerlei kabels verschenen op een tekentafel de vluchtgegevens, die de instructeur nauwlettend in de gaten hield.

In de hangar, in de rij met negen SV-4's waarmee gevlogen wordt, staat eveneens een Harvard, in de kleuren van de Flight Appui Feu (FAF), de vuursteunflight van de Belgische Luchtmacht die actief was tijdens de onafhankelijkheidsperikelen in Congo.

Wegens plaatsgebrek staat een vliegwaardige Fouga Magister, een Frans trainingstoestel, in een loods op de luchthaven. Dit exemplaar is een Topstuk van de Vlaamse Gemeenschap. In het museum staat nog een Fouga Magister, die in 2010 van het Brusselse luchtvaartmuseum naar Deurne kwam. Daarnaast een Stampe & Vertongen, de SV-4B (OO-GWD). Het is een van de historisch belangrijkste toestellen in de collectie. Het werd in 1949 afgeleverd aan de Belgische Luchtmacht en vloog lange tijd bij Les Manchots, een formatie van twee SV-4's die in de jaren 1960 beroemd was voor haar uiterst precies uitgevoerde acrofiguren. In 1971 verkocht de Luchtmacht dit toestel aan de Aeroclub van de Canadese Luchtmacht in Duitsland. Na een omweg in Engeland kwam het in 1993 naar het Stampe & Vertongen Museum. Omdat het zo een waardevol toestel is, wordt er al enkele jaren niet meer mee gevlogen

In het atelier, waar iedere woensdagavond de vrijwilligers samenkomen, wacht nog een SV-4B. Het is het tweede toestel uit de formatie Les Manchots. Het stond lange tijd in het depot van het Brusselse Legermuseum en verhuisde in 2008 naar het Stampe & Vertongen Museum. Het Legermuseum wenst dat deze SV-4B in de oorspronkelijke staat behouden blijft. De vrijwilligers van het Antwerpse museum willen het toestel graag onderhanden nemen en zorgvuldig restaureren. Wat is de beste keuze?



De Link Trainer in het museum, de voorloper van de vluchtsimulator

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE



De SV-4B (OO GWD) is een historisch belangrijk toestel en daarom wordt er niet meer mee gevlogen

© COLLECTIE STAMPE & VERTONGEN MUSEUM, DEURNE



In 1911 ontwierp César Bataille, een Belgische luchtvaartpionier, deze vernuftige driedekker. In 1971 werden de resten van een dergelijk toestel gevonden in de Bataille-fabriek in Basècles. Ze kwamen naar het Legermuseum in Brussel. Twintig jaar later dook ook het bovenste draagvlak met het draaimechanisme op. De ontbrekende onderdelen werden door de restauratieploeg van het museum nage-maakt.

COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

## WIKKEN EN WEGEN

Wat is er boeiender dan in een museum authentieke, eeuwenoude drukpersen, weefgetouwen of stoommachines aan het werk te zien en te horen. Hetzelfde geldt voor historische vliegtuigen. Die toestellen zien vliegen, geeft een heel andere beleving dan ze aan de grond te bewonderen. Maar kunnen en mogen ze allemaal operationeel blijven of gemaakt worden?

Het bewaren van vliegtuigen is niet evident. Ze nemen veel plaats in en sommige zijn zeer zwaar. Musea die over grote zalen met klimaatregeling beschikken, zoals het Legermuseum in Brussel, zijn zeldzaam. Vaak zijn de toestellen ondergebracht in hangars zonder verwarming en zonder controle op de luchtvochtigheid. Het louter stabiliseren van de vliegtuigen, om verdere aftakeling te voorkomen, is op zich al een hele opgave.

Musea die vliegtuigen in hun oorspronkelijke staat aan het publiek willen tonen, kiezen vaak voor restauraties. Het opzet is latere toevoegingen te verwijderen en indien nodig bepaalde onderdelen opnieuw te monteren of ze te vervangen door originele stukken. Ook dat is geen eenvoudige klus. Het vraagt heel wat opzoekingswerk, originele onderdelen zijn niet altijd te vinden en er zijn vele gespecialiseerde handen nodig om met de diverse materialen te werken: hout en zeildoek bij de oudste toestellen, nadien metaal, leder, textiel, kunststoffen... Bovendien zijn er vele types motoren en andere onderdelen waarbij oliën en andere smeermiddelen gebruikt worden.

Ingrijpender dan een restauratie is een reconstructie, waarbij een aanzienlijke deel nieuw materiaal en nieuwe onderdelen wordt toegevoegd, zodat het toestel weer kan vliegen. Dit heeft het voordeel dat het publiek een duidelijk beeld krijgt van hoe het vliegtuig er uit zag, veel beter dan dat zou kunnen door enkel de oorspronkelijke restanten te tonen.

De hamvraag bij dit alles is: wat is de 'originele staat' van een vliegtuig? Is dat de staat waarin het de fabriek verliet of waarin het voor het laatst operationeel was? Of is dat het uitzicht waarin het toestel het museum binnenkwam? Er moeten keuzes gemaakt worden en het meest in het oog springend is dat bij de kleuren die de toestellen hebben of krijgen. Tijdens hun 'actieve leven' werden ze vaak her- en overschilderd. Welk kleurschema is dan het meest authentiek?

Omgaan met luchtvaarterfgoed is een proces van voortdurend wikken en wegen. Dat geldt niet enkel voor restaureren of reconstrueren en alles wat daarbij komt kijken. Er is ook de keuze die moet gemaakt worden om toestellen al dan niet te laten vliegen. Bijzonder omzichtig moet worden omgesprongen met vliegtuigtypes waar er slechts één of een paar exemplaren van resten. Die blijven best aan de grond om ze in optimale omstandigheden te kunnen bewaren. Zijn er meerdere exemplaren bewaard, dan kan een deel ervan actief ingezet worden. De toestellen zijn dan wel onderhevig aan slijtage, maar anderzijds geldt ook voor vliegtuigen het gezegde dat 'rust roest'.



Een Piper Aztec op het afdak van een dancing in Brasschaat  
WWW.LUCHTVAARTERFGOED.BE – FOTO: FRANS VAN HUMBEEK

# LUCHTVAART- ERFGOED GELAND

Een Vickers Viscount naast dancing Kokorico in Zomergem, een Piper Aztec op een dancing in Brasschaat, het staartvlak van een F-16 voor een huis in Walshoutem, een Mustang in de voortuin van een hoeve in Kalmthout, een heuse MiG-21 in een weiland in Moerbeke-Waas... Vliegtuigen of onderdelen ervan zijn niet enkel te vinden in musea, ze staan ook hier en daar bij luchtvaarthoussiaisten. Veel talrijker zijn andere vormen van luchtvaarterfgoed die overal in ons land te vinden zijn.

**GRAVEN EN MONUMENTEN** Op nagenoeg al onze (burgerlijke) begraafplaatsen is funerair erfgoed te vinden dat verbonden is met de luchtvaart. Er zijn de graven van pioniers, van azen uit de Grote Oorlog en vooral van bemanningsleden van neergestorte vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Soms is een kapel opgericht, zoals voor de Poolse bemanning van de Wellington die op 28 augustus 1942 werd neergehaald boven Geetbets.

In Lichtaart staat een kapel met een Mariabeeldje dat op de motor van een V2 is geplaatst. De herinnering aan de vliegende bommen is op de meest onverwachte plaatsen aanwezig. Op de schouw van een huis aan de Vrijdagmarkt in Antwerpen is de windhaan vervangen door een V1, als teken van de bominslag op 2 januari 1945, die de buurt verwoestte en waarbij ook het Museum Plantin-Moretus in de klappen deelde.

In ons land staan vele honderden gedenktekens en ook hier meestal op plekken waar geallieerde toestellen tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn neergestort. De monumenten zijn er in allerlei vormen. Het talrijkst zijn eenvoudige gedenkplaten of infoborden die men aantreft in bossen en velden, in parken of aan gevels van huizen. In Ursel koos men voor



een zitbank ter nagedachtenis van piloot Percy M. Yaetman die er in de nacht van 25 op 26 augustus 1917 crashte. Indrukwekkend is het grote monument 'Aan de helden van de luchtvaart 1914-1918' met de namen van de gesneuvelde piloten. Het is een ontwerp van beeldhouwer Pierre de Soete en architect Jules Brunfaut en staat op de middenberm van de Franklin Rooseveltlaan in Brussel. Even aangrijpend zijn monumenten waarin teruggevonden brokstukken van de vliegtuigen zijn verwerkt.

Onroerend luchtvaarterfgoed zijn onder andere commandobunkers bij vliegbasissen en restanten van voormalige vliegvelden. Soms komen, bij toeval, minder zichtbare stukjes erfgoed aan het licht. In 2008 werd in de toren van het gemeentehuis van Wuustwezel een uilenkast geplaatst. Tijdens de werken ontdekte men in de nog niet herstelde toren muurtekeningen met ook militaire vliegtuigen. Ze werden allicht in 1940 aangebracht door Belgische soldaten. Buiten, in het landschap zijn het vooral bomkraters die herinneren aan de oorlogsellende.

Pierre Soete en Jules Brunfaut, monument *Aan de helden van de luchtvaart 1914-1918*, Franklin Rooseveltlaan, Brussel

WWW.LUCHTVAARTERFGOED.BE – FOTO: FRANS VAN HUMBEEK

Op 18 augustus 2018 werd in Ursel de zitbank ingehuldigd ter nagedachtenis van piloot Percy M. Yaetman, die er in 1917 omkwam

WWW.LUCHTVAARTERFGOED.BE – FOTO: KURT PLYSON





Muurtekeningen ontdekt bij de plaatsing van een uilenkast in de toren van het gemeentehuis van Wuustwezel

FOTO: PAUL VAN CAESBROECK



**STRATEN EN PLEINEN** Helemaal niet dramatisch zijn gedenktekens die personen eren die een rol hebben gespeeld in de luchtvaartgeschiedenis. In de gebouwen van het Departement Natuurkunde en Sterrenkunde van de KU Leuven bevinden zich twee bas-reliëfs die herinneren aan de experimenten met lichtgas en onbemande gasballons van Jan Pieter Minckelers (1748-1824). Minckelers was professor natuurkunde aan de Leuvense universiteit en had een procedé ontdekt om uit verhitte steenkool een brandbaar gas te onttrekken. De uitvinding resulteerde in de straatverlichting en het gas was ook een uitstekende vervanger dan het voor luchtballonnen gebruikte waterstofgas. Op 21 november 1783 organiseerde de professor de eerste ballonvlucht met 'zijn' gas. Die vond plaats in het kasteelpark van de hertog van Arenberg, de mecenas van Minckelers.

Jan Pieter Minckelers kreeg een straatnaam in Leuven. En zo zijn er nog meer straten en lanen die vernoemd zijn naar personen of feiten uit de luchtvaart. Oud Vliegveld (Oostende en Waasmunster), Vliegweg (Oostkamp), Vlieghavenlaan (Keerbergen) zijn verwijzingen naar verdwenen vliegvelden. Jan Olieslagers heeft niet enkel een straat (en een standbeeld) aan de luchthaven van Deurne, de 'Antwerpse Duivel' is eveneens vereeuwigd in lanen in Vilvoorde en Sint-Pieters-Woluwe. Ook minder bekenden uit de luchtvaart viel die eer te beurt. Eugène Debongnie, een vliegtuigbouwer uit de pionierstijd, gaf zijn naam aan een plein in Oostduinkerke en zijn testpiloot Henri Combret kreeg een laan in Nieuwpoort. Weten de inwoners van de François Demarsinstraat in Wilsele dat hun straat is vernoemd naar de luitenant-vlieger die in 1950 is omgekomen bij een vliegtuigongeluk?

In de Majoor Van Lierdelaan in Overboelare zullen ze wel weten wie Remi Van Lierde is. In 2011 hadden ze hun huizen versierd en bevlagd voor de feestelijke inhuldiging van het monument op het pleintje aan het begin van hun laan. Remi Van Lierde was een volksjongen uit Overboelare die militair piloot werd. Op 16 mei 1940 werd hij door de Duitse luchtafweer neergehaald. Hij wist te ontsnappen, bereikte Groot-Brittannië en zette de strijd voort bij de Royal Air Force. Hij wist zoveel vijandelijke toestellen neer te halen dat hij de hoogste RAF-onderscheiding kreeg. Op het monument is de Tempest V van Remi Van Lierde afgebeeld, die met de vleugeltip een V1 uit de lucht haalt. Het monument in Overboelare is een initiatief van Wings of Memory, een groep gepassioneerden die op zoek gaat naar de plekken waar vliegtuigen tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn neergestort en de restanten die ze vinden bergen.

Een parachute wordt weggehaald bij de onthulling van het monument voor majoor Remi Van Lierde in Overboelare op 8 september 2011

WWW.LUCHTVAARTERGOED.BE – FOTO: FRANS VAN HUMBEEK



**HANGAR FLYING** Alle hierboven beschreven luchtvaartervoed is terug te vinden in de databank van *Hangar Flying*, nog zo een vereniging van enthousiaste vrijwilligers. *Hangar flying* – een Engelse uitdrukking voor keuvelen over vliegtuigen – is een maandelijkse nieuwsbrief over de Belgische burgerlijke en militaire vliegerij. Niet enkel mensen en technieken komen aan bod, er is eveneens aandacht voor het vliegend en onroerend luchtvaartervoed. De redactieleden gaan zelf op zoek naar luchtvaartervoed en krijgen informatie toegestuurd van luchtvaartliefhebbers. Dat wordt allemaal geïnventariseerd en gedeeld via [www.luchtvaartervoed.be](http://www.luchtvaartervoed.be).

*Hangar Flying* is actief betrokken bij de bescherming van monumenten. Met het Agentschap Natuur & Bos van de Vlaamse overheid is samengewerkt voor de wettelijke bescherming van de vliegtuigloodsen en de kalibreeschijf van het voormalige vliegveld van Grimbergen, waar later het Lintbos is aangelegd. De twee vliegtuigloodsen zijn heel bijzonder: het zijn ronde gebouwen, in 1947 volledig in gewapend beton opgetrokken, naar een ontwerp van Alfred Hardy. Ze zijn zeven meter hoog en hebben een diameter van vijftig meter. De vliegtuigen konden op elke plek naar binnen en buiten worden gerold. Het vernieuwend concept van Hardy kreeg snel internationale erkenning. Ook de kalibreeschijf (compenseerinrichting), die nu in het natuurdomein ligt, is beschermd. Deze ronde betonnen constructie is vermoedelijk door de Duitse bezetter gebouwd in 1941 en werd gebruikt om te controleren of de kompassen van de vliegtuigen perfect waren geregeld.

De ronde vliegtuigloodsen in Grimbergen, in 1947 helemaal opgetrokken in gewapend beton, zijn een wettelijk beschermd monument dankzij de inzet van onder meer *Hangar Flying*  
[WWW.LUCHTVAARTERFgoed.BE](http://WWW.LUCHTVAARTERFgoed.BE) – FOTO: FRANS VAN HUMBEEK

Een ander voorbeeld van prachtige architectuur die is beschermd en gerenoveerd is de luchthaventerminal in Zaventem, die werd geopend in 1958 ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling. De hal, een van de belangrijkste gebouwen uit ons luchtvaartpatrimonium, wordt nu gebruikt voor feesten en andere evenementen.

De inspanningen van *Hangar Flying* zijn niet altijd beloond. In 1929 kreeg de nationale luchthaven van Haren een bakstenen luchthaventerminal: de commerciële luchtvaart in ons land was geboren. Het gebouw was driekwart eeuw later nog in goede staat en het interieur was grotendeels bewaard gebleven. Toch ging het in 2006 tegen de grond omdat het plaats moest maken voor het nieuwe NAVO-hoofdkwartier in Evere. De argumenten van *Hangar Flying* hebben het moeten afleggen tegen de plannen van de generaals.

**COLLECTIES EN MUSEA** De databank van *Hangar Flying* belicht eveneens musea en verzamelingen rond luchtvaartterfgoed. Daar zitten de ‘groten’ in, zoals de vliegtuighal van het Legermuseum en het Stampe & Vertongen Museum. Daarnaast speurt de databank naar objecten of collecties uit de luchtvaart die een plaats kregen in musea die een breder verhaal vertellen. Zo is er het Stedelijk Museum Emile Van Doren in Genk, waar leden van de heemkundige kring enkele brokstukken hebben ondergebracht van vliegtuigen die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn neergestort. Het Historisch Centrum Luchtmachtbasis Brustem huisde aanvankelijk in een gebouw op de basis en is nu te zien in de kelder van de abtswingel op de abdijzite in Sint-Truiden. Het schetst de geschiedenis van de basis Brustem van mei 1940 tot de sluiting in 1996.

Fascinerend zijn vooral de kleinere ‘huismusea’ van gepassioneerde verzamelaars, bijvoorbeeld de collectie oude luchtballonnen die opgeslagen liggen in twee garages in Sint-Niklaas. En zo zijn er nog veel meer.



De terminal in Zaventem, in 1958 geopend ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling, is een van de belangrijkste gebouwen uit ons luchtvaartpatrimonium

© BRUSSELS AIRPORT COMPANY – FOTO: CARLOS LÓPEZ



De terminal van de nationale luchthaven van Haren (foto uit 1946) ging in 2006 tegen de grond om plaats te maken voor het nieuwe NAVO-hoofdkwartier in Evere

© COLLECTIE SABENA



# PRAKTISCH

## WAR HERITAGE INSTITUTE

Koninklijk Museum van het Leger  
en de Krijgsgeschiedenis  
Open: dinsdag t.e.m. zondag  
van 10 tot 17 uur  
Gesloten: maandag  
Jubelpark 3  
1000 Brussel  
Tel. 02 737 78 33  
www.klm-mra.be

## STAMPE & VERTONGEN MUSEUM

Open: zaterdag en zondag van 14 tot 17 uur  
Internationale Luchthaven Antwerpen  
2100 Deurne  
www.stampe.be

## HANGAR FLYING

Uitgave van een nieuwsbrief waar men  
gratis kan op intekenen  
Online databank van het Belgisch  
luchtvaarterfgoed  
www.hangarflying.eu

## AUTEUR

Mark Vanvaeck, hoofdredacteur Openbaar  
Kunstbezit Vlaanderen  
Met dank aan:  
Danny Cabooter, Voorzitter-stichter  
Stampe & Vertongen Museum  
Dr. Manuel Duran, collectiemanager  
'Mobiele Collectie' War Heritage Institute  
David Piron, restauratieatelier Luchtvaart,  
War Heritage Institute  
Frans Van Humbeek, hoofdredacteur  
Hangar Flying

De Hanriot HD.1 is geschilderd in de kleuren van  
het smaldeel van de legendarische Jan Olieslagers  
COLLECTIE WAR HERITAGE INSTITUTE - FOTO: LUC VAN DE WEGHE

