

R C

DRIEMAANDELIJK-TRIMESTRIEL
43^e année-jaargang

NEWS

2012/ 01-02-03

170

RADIO OFFICERS CLUB (R.O.C.) a.s.b.l. – v.z.w. anno 1954

Association de spécialistes en électronique maritime *Vereniging van specialisten in de maritieme elektronika*

58ste Algemene vergadering van 2 december 2011 - 58^e Assemblée générale du 2 décembre 2011

Président d'honneur /Erevoorzitter : Raymond Rasquin (7^e)
Ere Ondervoorzitter / Vice-Président d'honneur : Roger Ketelers (7^e), Jos Croissiaux (13^e)
Membres d'honneur / Ereleden : Alfons Van Lierde, Mw. Van Ransbeek.

Beheerraad / Conseil d'administration 2012 :

Président/voorzitter : Christian Parren (23^e)
Vice-Président/Ondervoorzitter : Robert Oostens (22^e)
Secrétaire/Secretaris : Louisa Parren
Trésorier/Schatbewaarder : Jean-Pierre De Meersman (22^e)
& Secrétaire-adjoint
Beheerders/Administrateurs : Michel Boedts (29^e)
: Michel Bougard (25^e)
: Ignace De Cauwer (41^e)
: Jean Devroye (39^e)
: Richard Firley (29^e)
: Michel Fournal (28^e)
: Marnik Rommelaere (41^e)
: Hubert Stevens (23^e)
: Didier Visait (42^e)
: Karel Waerzeggers (27^e)
: Réoic Borremans (F I)

Compte / rekening POSTCHEQUE R.O.C. : 000 – 1373004 – 66

IBAN = BE07 0001 37300466 BIC = BPOTBEB1

E-mail : christian.parren@wanadoo.fr

ROC WEB SITE = www.rocnews.net

WEBMASTER : jp.estas@skynet.be

QRX Club House : « COURLIS », Werkhuizenkaai 15 te Laken - Quai des Usines 15 à Laeken

EDITION ROC NEWS : ROC. staff

FLEMISH TRANSLATION: Mr.N.LAPAGE

ADMINISTRATION PRODUCTION and MAILING : Louisa & Christian PARREN

Belgium : Tel 0473 / 46 95 45

France : Tel. 00 33 (0)467 18 28 83

e-mail : christian.parren@wanadoo.fr

Schatbewaarder & adj.sekretaris : J.P De Meersman : Schuttersvest, 61/29 - 2800 Mechelen

Trésorier & secrétaire adj. : TF 015/ 410919

: e-mail : jp.demeersman@skynet.be

SIÈGE SOCIAL / SOCIAAL ZETEL : Radio Officers Club (R.O.C.) asbl,vzw

c/o Robert Oostens

Avenue Mutsaardlaan, 75 / 51

1020 Bruxelles

Le Conseil d'Administration du Radio Officers Club (R.O.C.) se joint à moi pour vous souhaiter une très agréable nouvelle année 2012 pour vous et vos proches. Le président

Nous avons eu le grand plaisir de féliciter Madame Van Ransbeek qui a fêté dernièrement ses 90 ans. Nous souhaitons à Snachette encore de longues années parmi nous.

Voici un petit mot que nous avons reçu de Madame Van Ransbeek :

Je remercie de tout coeur le Radio Officers Club (R.O.C.) pour les félicitations que j'ai pu recevoir pour mes "90 printemps".

Sincères salutations et bises de Snachette.

-Tout nos remerciements à Joseph Croissiaux (13P) pour les services qu'il a rendus à notre association durant toutes les années de présence dans notre Conseil d'Administration. Joseph conserve le titre de Vice-président d'honneur du R.O.C.

*** Activités passées**

-Notre 46ème banquet jumelé avec le 21ème Triton qui a eu lieu le 22 octobre dernier à Gembloux a eu comme les éditions précédentes un grand succès. Nous étions 81 convives, anciens de l'ESRN/HRNS, épouses et amis pour un excellent repas et dans une agréable ambiance. Vingt promotions étaient représentées et cette année trois promotions la 14^e, la 28^e et la 29^e étaient ex-aequo avec 6 anciens élèves. A l'occasion de ce banquet nous avons eu le plaisir de revoir ou d'accueillir Martine Lens (29P) et Claude Van Damme (29P).

Pendant la pause , < **The Great Sea Order of the Triton** >

- a accepté les **candidats** suivants : Martine LENS (29P) et Claude VAN DAMME (29P)
- a nommé **Triton** : Serge PIRLET (37P), Michel BRILLIET (28P), Yves ROULET (28P), Jean-Paul VAN GOETHEM (28P), Michel PINPIN (25P)
- a promu **Grand Triton** : Michel FOURNAL (28P).
- a promu **Grand Triton Emeritus** : Lucien Bouillon (8P)

Avant la fin du repas notre ami Lucien Bouillon amusa l'assistance par quelques belles histoires dont il a le secret.

-Un grand merci à Albert Godts pour la vente, au cours du banquet, de ses bougies qui a rapporté au ROC la belle somme de 90,50 euros.

-le 2 décembre dernier a eu lieu la 58ème Assemblée Générale ordinaire du ROC. Quatre des cinq administrateurs sortants ont été réélus pour un mandat de 3 ans. Il s'agit de Richard Firley (29P), Michel Boedts (29P), Didier Visart (42P) et Louisa Parren (ME). Deux membres adhérents André Dheur et le Kapt. Régis Borremans sont acceptés comme membres effectifs. Le Capt. Régis Borremans (ME) se propose pour remplacer Joseph Croissiaux(12P) sortant.

L'exercice de l'année 2010 s'est officiellement clôturé sur un boni de 213,16 € avec en caisse 4969,90 € et 120 membres en règle de cotisation. Pour 2011, **la situation au 30 novembre** avant clôture, présente un solde positif de 452,50 € avec en caisse la somme de 5421,97 € et 123 membres en règle de cotisation. Après plusieurs années sans augmentation et en vue de prochains frais la cotisation au ROC pour 2012 passe à **14 euros**. Pour plus de renseignements sur la comptabilité notre trésorier Jean-Pierre De Meersman est à votre disposition. Le conseil d'administration remercie chaleureusement tous ceux et toutes celles qui ont contribué de près ou de loin à la bonne marche de notre association.

Il y a encore des places d'administrateurs qui seront bientôt disponibles. Dans les années qui viennent il faudra songer à remplacer la secrétaire, le trésorier et aussi le président. Donc

les membres qui aimeraient s'investir dans le C.A. du ROC pour ces fonctions, doivent nous avertir à temps de leur intention et **surtout** être présent lors de l'assemblée générale.

* **Activités en cours ou à venir ...**

= **CQ CQ CQ DE ROC ROC = ATTENTION A VOS AGENDAS =**

Voici, sauf avis contraire, les dates des prochaines ranions (QRX) au club house à bord du Courlis :
c'est-à-dire les vendredis 2 mars, 1er juin, 7 septembre et 7 décembre avec l'A.G.

**La cotisation au R.O.C. est passée cette année 2012 à 14 euros à verser
sur le compte du ROC = 000 - 1373004 - 66**

IBAN = BE07 0001 37300466

BIC = BPOT BEB1

- **Oostende voor Anker** (Ostende à l'ancre) aura lieu cette année du 25 au 28 mai 2012.
- **Brest 2012** : Du 13 au 19 juillet 2012. Fête Maritime Internationale "Les Tonnerres de Brest 2012" Pour plus d'information www.lestonnerresdebrest2012.fr
- **Douarnenez 2012** , du jeudi 19 au dimanche 22 juillet 2012.
- **Sète 2012** : Fête des traditions maritimes "ESCALE A SETE", du 6 au 9 avril 2012.
- Le 47ème **banquet du ROC** aura lieu à **Nieuwpoort** le **samedi 20 octobre 2012** à midi. A l'hôtel Floréal. Même salle qu'en 2009 mais cette fois-ci nous disposerons d'une salle à côté pour l'apéro. Nous espérons y voir ou revoir cette année de nombreux collègues et amis de la côte. On compte sur Ghislain GOUSSAERT (17P) et les autres pour faire le nécessaire. Plus d'informations dans les prochains rocnews.

* **Divers....**

-A l'attention des radio amateurs , plusieurs membres nous ont demandé s'il était possible d'établir une liste des membres qui sont radio-amateurs avec leur indicatif d'appel. Si c'est le cas, vous pouvez communiquer ces informations au secrétariat, chez notre trésorier ou au siège social, (voir adresses e-mail sur la deuxième page).

-**ROCNEWS** : pour l'élaboration de nos prochains rocnews il nous manque quelques articles en néerlandais. Tous les sujets sont bons mais de préférence ayant un rapport avec la marine. Récits ou aventures de voyage ou d'escales durant votre carrière. Ou pourquoi pas tout simplement le récit de votre carrière professionnelle en mer et à terre.

-**SITE DU ROC** : notre site continue à progresser et à s'améliorer surtout grâce au travail considérable effectué par Jean-Pierre ESTAS (Pitou de la 14ème Promtion). Nous avons pu ainsi, grâce au site, retrouver de nombreux anciens de l'ESRN/HRNS non seulement ceux ayant terminé leurs études mais aussi ceux qui pour d'autres raisons ont quitté plus tôt l'école mais y ont passés des moments très agréables. Nous sommes actuellement 128 membres et espérons arriver cette année à 130 membres. Alors pour tous les anciens qui visionnent notre site en cachette, faites vous connaître et si vous avez des photos de votre promotion prises pendant vos études n'hésitez pas à les faire parvenir à notre webmaster jp.estas@skynet.be

* **Nouveau membre** : Nous souhaitons la bienvenue à Eric CORIJN (22ème promotion)
e-mail : rikske99@skynet.be

* **Nouvelle sociale** :

- Toutes nos félicitations à Michel et Josiane PINPIN (25P) pour la naissance de leur 11ème petit-fils.

Merci à Lucien Bouillon, Jean-Pierre Estas, N.Lapage, Jean-Michel Claeys, R.Rasquin, A.Godts, Marc Prodi, R.Oostens, Louisa, JP De Meersman pour leur collaboration à ce rocnews.

De Raad van Bestuur van de Radio Officers Club (R.O.C.) voegd zich bij mij om een zeer aangenaam nieuw jaar 2012 toe te wensen voor u en uw naasten. De voorzitter.

We hebben het groot genoeg gehad mevrouw Van Ransbeek, ook gekend onder de naam Snachette, te mogen feliciteren met haar onlangs 90 jaar.

Ziehier het ontvangen woordje van mevrouw Van Ransbeek:

Van harte dank ik de Radio Officers Club (R.O.C.) voor de gelukwensen die ik mocht ontvangen voor mijn " 90 lenten ".

Lieve groeten en kusjes van Snachette.

-We danken van harte Joseph Croissiaux (13P) voor alle bewezen diensten aan onze vereniging gedurende alle aanwezige jaren in de Raad van Bestuur. Joseph behoudt de titel van ere mede-voorzitter van de R.O.C.

*** Voorbije activiteiten ...**

-Ons 46ste banket gekoppeld met de 21ste Triton had plaats op 22 oktober 11. te Gembloux en kende zoals de voorgaande jaren een groot succes. We waren met 81 disgenoten, oudleerlingen van de ESRN/HRNS, echtgenoten en vrienden voor een uitstekend maaltijd en in een aangename omgeving. Dit jaar waren er 20 promoties aanwezig en waren er drie promoties de 14de, de 28ste en de 29ste aanwezig met ex- aequo 6 oudleerlingen.

Bij gelegenheid van dit banket hadden we het genoeg om Martine Lens (29P) en Claude Van Damme (29P) terug te zien ofte verwelkomen.

Voor het dessert heeft <**The Great Sea Order of the Triton**> :

- de volgende **kandidaten** aanvaard : Martine LENS (29P) en Claude VAN DAMME (29P).

- tot **Triton** benoemd : Serge PIRLET (37P), Michel BRILLIET (28P), Yves ROULET (28P), Jean-Paul VAN GOETHEM (28P), Michel PINPIN (25P).

- tot **Great Triton** gepromoveerd : Michel FURNAL (28P),

- tot **Great Triton Emeritus** gepromoveerd : Lucien BOUILLON (SP).

Voor het einde van de maaltijd heeft onze vriend Lucien Bouillon de aanwezigen met enkele mooie anekdoten geamuseerd.

-Op 2 december 11. had de 58ste Algemene Vergadering van de R.O.C. plaats. Vier van de vijf uittreedende beheerders werden herkozen voor een mandaat van 3 jaar. Het betreft Richard Firley (29P), Michel Boedts (29P), Didier Visart (42P) en Louisa Parren (EL). De twee aangesloten leden André Dheur en kapitein Regis Borremans werden als effectieve leden aavaard. Kapitein Regis Borremans (EL) stelt voor om uittreedende Joseph Croissiaux (12P) te vervangen.

Het dienstjaar 2010 werd officieel afgesloten met een overschot van 213,16 € met 4969,90 Euro in kas en 120 leden in orde met de bijdrage. Voor **2011** vertegenwoordigt het saldo voor afsluiting op **30 november** een positief saldo van 452,50 € met 5421,97 € in kas en 123 leden in orde met de bijdrage. Na meerdere jaren zonder verhoging en met het vooruitzicht van aanstaande onkosten zal de bijdrage voor de ROC voor 2012, **14 EUR** worden. Voor meer inlichtingen omtrent de boekhouding is onze schatbewaarder JP De Meersman tot uw beschikking.

De raad van bestuur dankt van harte allen die bijgedragen hebben van dichtbij of van ver, voor de goede werking van onze vereniging.

Weldra zullen er nog plaatsen beschikbaar zijn als beheerder. In de komende jaren zal men moeten denken aan de vervanging van de secretaris, de schatbewaarder en ook de voorzitter. De leden die zich geroepen voelen tot deze functies in R.V.B. van de ROC, moeten ons op tijd verwittigen van hun intentie en **vooral** aanwezig zijn tijdens de algemene vergadering.

*** Lopende - of komende activiteiten ...**

- **CQ CQ CQ DE ROCROC = OPGELET VOOR UW AGENDA** = Ziehier zonder tegenbericht, de datums van de volgende bijeenkomsten (QRX) in het club house aan boord van de Courlis : t.t.z. de vrijdagen 2 maart, 1 juni, 7 september met de A.V.

**De bijdrage voor de R.O.C. is voor dit jaar 2012, 14 euro geworden,
te storten op de rekening van de ROC =**

000 – 1373004 – 66

IBAN = BE07 000137300466

BIC = BPOT BEB1

- "**OOSTENDE VOOR ANKER**" zal dit jaar plaats vinden van 25 tot 28 mei 2012.
- **Brest 2012** : van 13 tot 19 juli 2012. Internationaal maritiem feest " Les Tonnerres de Brest 2012". Voor meer inlichtingen : www.lestonnerresdebrest2012.fr
- Douarnenez 2012 : van donderdag 19 tot zondag 22 juli 2012.
- Sète 2012 : feest van de maritieme tradities "ESCALE A SETE" van 6 tot 9 april 2012 .
- Het **47ste banket van de ROC** zal plaats vinden in Nieuwpoort op zaterdag middag **20 oktober 2012**, in het hotel Floréal. Zelfde zaal als in 2009, maar deze keer zullen we over een naast gelegen zaal beschikken voor de aperitief. We hopen er talrijke collega's en vrienden van de kust te zien of terugtezien. We rekenen op Ghislain GOUSSAERT (17P) en de anderen om het nodige te doen. Meer informatie in de volgende rocnews.

*** Allerlei ...**

- Ter attentie van de **radio amateurs** hebben verscheidene personen ons gevraagd of het mogelijk zou zijn, een lijst op te stellen van de leden die radio-amateur zijn met hun oproepindicatief. Indien dit het geval is moogt u deze informatie overmaken op het secretariaat, bij de schatbewaarder of op de sociale zetel. (Zie e-mail adressen op de tweede blad).

- **ROCNEWS**: voor het opmaken van onze volgende rocnews hebben we een tekort van artikels in het nederlands. Alle onderwerpen zijn goed maar bij voorkeur in verband met de marine. Verhalen of avontuurlijke reizen gedurende uw loopbaan. Of waarom niet gewoon het verhaal van uw professionele loopbaan op zee en aan land.

- **SITE VAN DE ROC** : onze site maakt vooruitgang en verbeterd nog dank zij vooral het reuzewerk gedaan door Jean-Pierre ESTAS (Pitou van de 14de promotie). We hebben zo, dank zij de site, meerdere oudleerlingen van de ESRN/HRNS teruggevonden en niet alleen diegenen die hun studies beëindigd hebben, maar ook diegenen die om bepaalde redenen de school eerder hadden verlaten en er zeer aangename momenten hebben doorgebracht. We zijn aktueel met 128 leden en hopen dit jaar met 130 te zijn. Wel, voor alle oud-leerlingen die onze site bekijken in het geniep, laat u kennen en indien u foto's heeft van uw promotie genomen tijdens uw studies, twijfel niet om ze over te maken aan onze webmaster jp.estas@skynet.be

***Nieuw lid** : We wensen welkom aan Eric CORIJN (22ste promotie)
e-mail: rikske99@skynet.be

***Sociaal nieuws** : Al onze gelukwensen aan Michel et Josiane PINPIN (25P) voor de geboorte van Loïc hun elfde kleinzoon

Dank aan Lucien Bouillon, JP Estas, Mhr Lapage, JM Claeys, M. Prodi, A.Godts, Louisa, R.Rasquin, R.Oostens en JP De Meersman voor hun medewerking aan deze rocnews.

LA CONSTRUCTION NAVALE PENDANT LE CONFLIT 1939-1945

Après avoir exposé les programmes de construction de navires standardisés anglais et américains (rocnews nr 151 et 152) nous poursuivrons ce récit par:

Le PROGRAMME ALLEMAND

L'Allemagne, elle aussi, avait un programme de construction de navires standards. Ce programme était nettement moins ambitieux que ce que les Alliés ont réalisé mais les besoins étaient moins importants.

L'Allemagne a maintenu, pendant la guerre 39-45, des liaisons maritimes commerciales avec l'Amérique du Sud. Les navires affectés à cette ligne rentraient au pays en remontant loin dans le Nord puis viraient vers l'Est pour se mettre à l'abri des côtes norvégiennes et danoises occupées par leurs troupes. C'étaient pour la plupart, des navires appartenant à leurs puissants armateurs ayant pu rejoindre leur port d'attache à la déclaration de guerre.

La mer Baltique et, en partie, la Méditerranée étaient ouvertes aux cargos allemands.

La navigation le long des côtes Ouest européennes était hasardeuse. Les allemands appelaient les navires y naviguant "Briseurs de blocus". Ces navires naviguaient de nuit et, à l'aube, s'abritaient dans l'un ou l'autre des nombreux ports des côtes françaises, belges et hollandaises. Pour pouvoir accéder à ces ports, le tonnage des cargos allemands était limité. C'est la raison pour laquelle le programme standard allemand, appelé HANSA, consistait à construire des navires plus petits que les 7000 tonneaux anglais et américains.

Le programme Hansa comporte trois types de navires.

Type A: 1900 Tjb; 3200 TDW; 10 noeuds; L= 92 m

Type B: 2650 Tjb; 5300 TDW; 11 noeuds; L=110m

Ces 2 types de navires sont propulsés par deux machines à vapeur LENTZ à deux étages de détente (machine compound) alimentées par des chaudières Prudhon-Capus chauffées au charbon. Les navires du type B étaient équipés en plus d'une turbine d'échappement BAUER-WACH.

Type C: 5000 Tjb; 7000 TDW

Aucun navire de ce type n'était en service à la fin de la guerre. L'une ou l'autre unité, en chantier à ce moment-là, fut achevée.

Ces navires furent construits non seulement en Allemagne mais aussi par des chantiers belges, hollandais et danois. Boel à Temse reçut ordre de livrer 5 cargos du type A et Cockerill à Hoboken 6 cargos du type B. Aucun de ces 11 navires était terminé à la libération. Ils furent donc saisis par le gouvernement belge et confiés à nos armements pour compenser leurs pertes de guerre. Les 6 navires du type B construits par Cockerill furent mis en service. Seuls trois d'entre eux furent équipés des machines Lentz livrées par le constructeur allemand. Pour les trois autres navires, la machine manquante fut remplacée par un moteur Burmeister de fabrication Cockerill.

Lors de la répartition, entre alliés, de la flotte de commerce allemande, la Belgique reçut deux navires du type A que la CMB utilisa, de 1946/1947 à 1951, sur une ligne feeder entre Durban et Matadi. Il y eut donc 7 navires du type A sous pavillon belge.

L'inscription de ces 36 navires au Registre Belge a été la base de la reconstitution de notre flotte de commerce, à partir de 1945, par des unités récentes qui se répartissent comme suit :

- 7 LIBERTY ships (CMB)
- 10 VICTORY Ships (6 CMB + 4 DEPPE)
- 4 EMPIRE Ships (3 CMB + 1 DEPPE)
- 1 OCEAN Ship (CMB)
- 1 T.2 Tanker (ESSO)
- 7 HANSA A Ships (2 CMB + 3 DEPPE + 1 HERMANS + 1 SONACO)
- 6 HANSA B Ships (DEPPE)

Tant les américains que les anglais construisirent pendant les hostilités d'autres modèles standards mais en petites séries.

Plusieurs autres navires standards furent acquis après guerre directement par les armateurs belges :

- 1 C2 de 1939 (CMB - 1948 - 6200 Tjb)
- 1 VICTORY Ship (CMB - 1948)
- 1 VICTORY Ship (DEPPE - en remplacement d'une perte totale par échouage - 1949)
- 2 LIBERTY Ships (CMB-1951)

Quatre des sept LIBERTY ships mis à la disposition de la Belgique en 1945 ont été finalement acquis par la CMB. Les trois autres ont été rendus aux USA en 1947 (convention prêt-bail).

Grâce à ces navires standards, nos principaux armements au Long Cours, leurs flottes d'avant guerre ayant été décimées, reprirent rapidement l'exploitation de leurs lignes.

Marc PRODI 10ème promotion.

" FLYING TRAMP "

A futurist but not Utopian tale by L. Bouillon (9th Prom.)

Chapter I - The Launch

In the spring of the year 2111, a particular effervescence was prevailing about the Southampton's shipyards on the occasion of the launch of the first crewless freighter ever built in the history of the navy.

The launching date as chosen by the ship-owner appeared to be highly symbolic: it was, indeed, the 200th anniversary of that day in May 1911 when the hull of the "Titanic" slowly glided on a plentifully lubricated slipway before successfully floating on the dark waters of the famous British roadstead, in the presence of about 100,000 spectators.

The " Flying Tramp " was equipped with twin nuclearly powered turbines, each one developing 14,250 HP and intended to propulse the 660-foot vessel at a speed of at least 25 mph.

Her superstructure was fully aerodynamical: no deck was visible, no port-hole pierced the upper works, except at the stern to allow the passage of maintenance-teams or of a harbour's pilot. Huge electrically moved aluminium side-panels, when raised up about a longitudinal axis, enabled the exclusive loading of containers which got lowered into the body of the ship and, after laying the hatches over the holds, got piled up on the available decks, the raising operations being effected by powerful integrated cranes.

When all the hermetical panels were lowered, no sea-water could possibly penetrate the superstructure and damage the freight

At the top of the superstructure, amidships, the wheel-house emerged by some 9 feet but no daylight could normally enter since the steering-equipment had been designed for blind navigation. Although all accurately graduated three-dimensional screens were intended to provide an exact indication of the ship's location in the immediate-and remote environment, the first appointed harbour's pilot felt reticent to manoeuvre the vessel without a real view of the wharves and any floating object in the vicinity.

At the very instant when a bottle of champagne exploded against the bow of the ship, after the Crown-Prince's golden hatchet had cut the thin connexion with the wharf, a deafening and unexpected noise, as though some heavy hammer had beaten a huge and empty metallic tun, astonished the crowd which remained silent during a short space of time.

But when the metallic monster started to move down on the slipway to alter its natural element, then and only then, the spectators, having recovered from their surprise, began to applaud and utter some scattered 'hurrahs'.

Contrary to the secular launching procedure, the engineers had convinced the shipowner of fully equipping the revolutionary unit before trusting her to the sea.

So, when the new vessel sank into the roadstead's water down to her light-water-line, she was ready to start her maiden trip.

In the wheel-house, the pilot who was already on board with a few highly specialized engineers as from the very instant of the launch, pulled a handle: small front-and side-panels started to raise up outside, in such a way that the daylight invaded the steering-room, as it was the case on all other traditional ships.

After a quick look at the GPS-screen, he realized that, due to some southward current, the ship

had drifted down the roadstead by about 300 yards.

-We should be closer to the wharf to embark the officials and the technicians, sir...- he said to an engineer standing by a small steering-wheel incorporated in the control-board.

The man pushed the red-lit 'Start Engine' button: some slight shiver animated the boat and, at the same time, a faint smile curved the lips of the pilot

The engineer gently pushed the speed-control-handle: on the large GPS-screen indicating the exact coordinates of the vessel, red-lit figures progressively raised to 1...2...3 mph.

As soon as the ship reached the height of the wharf, the pilot said: - Stop the main engines... wheel at zero...port-side-propellers easy...-

As the " Flying Tramp " was progressively getting closer to the quay down to about 100 yards, the pilot ordered to stop and to open the stern port-hole.

Once open, this panel gave way to a flexible accommodation ladder which gently descended until its lower floating platform rested on the water.

A motor-boat released its moorings along a quay and made for the stern of the " Flying Tramp " where a team of ship-owner's white-collar's, engineers, technicians and workers cautiously stepped out, jumped on the platform and one by one, like suppositories, entered the rear of the sailing monster.

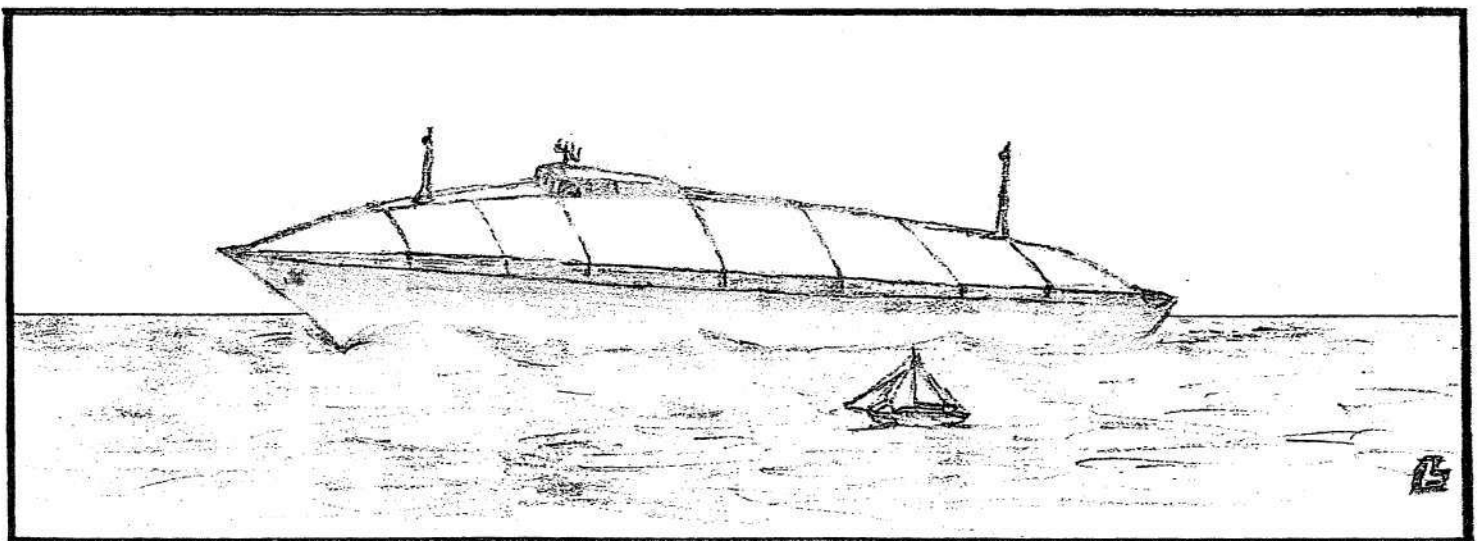
Through long and brightly enlightened gangways, each one reached one's observing-or working-place, either in the wheel-house or downstairs in the engine-or power supply-control rooms.

While ordering an engineer to close the stern port-hole, the pilot pulled a phone out of the control-board, pushed a blue-lit " SRGO " button and said: - Ready for remote control -

A voice clearly answered in a loudspeaker:- Right...good luck -

The pilot replaced the phone on its support and pushed another red-lit " RC " (Remote Control) button.

As from that very instant, the " FlyingTramp " was under the exclusive control of the ship-owner's " Ship's Remote Guidance Office ".



THE "FLYINGTRAMP"

" FLYING TRAMP "

A futurist but not Utopian tale by L. Bouillon (8th Prom.)

Chapter II - The Maiden Trip

The ship-owner's SRGO was located in a very crowded London's business center, on the last floor of a 820-foot high sky-scraper.

The roof of this tower-building was covered by a forest of masts, antenna's, parabolic transmitting-and receiving reflectors, FM aerials and the like.

Such equipment was intended to receive and re-transmit digital signals as emitted by the " Shipping Guidance Satellites " (SGS) integrated in the world-wide "f Shipping GPS Network' ".

In the particular experimental case of the " Flying Tramp", four groups of three satellites covered the North Atlantic-and North Sea area's in order to provide three-dimensional positioning signals to the London's SRGO.

After reception, such navigational information was automatically analyzed, converted into coded signals and re-transmitted to the vessel's receiving-and steering computers which guided her as a function of the data originating from the SRGO.

In his control-office, the operator had a global view of the above-mentioned area's and, by zooming, could obtain a three-dimensional picture and the accurate coordinates of any floating object in any selected part of the ocean.

He was able, as a consequence, not only to control the ship's movements but also to transmit positioning signals which were instantly detected by the SGS concerned and re-transmitted to the SRGO as new coordinates.

The ship-owner had organized a four-week course with a view to form reliable operator's.

Out of numerous candidates, four men had been selected, each one intended to perform a six-hour watch per day.

The first operator in charge of the ship-guidance was known as " Arthur ", a former bus driver of London's public transport network.

Sitting in front of the three-dimensional screens in the supposedly darkened control-room, he enjoyed a better view of the whole Southampton's roadstead than of the envioning traffic of the London's streets when he was sitting in the bus's driving-cabin.

After the " Flying Tramp " 's pilot had switched-over to RC, Arthur became the virtual master of the revolutionary unit and, as such, got invested with a unprecedented responsibility.

The North Sea had been chosen by the management-committee and by the engineers as an ideal area for proceeding to the engine-and speed tests.

During the training course, Arthur became familiar with the " International Regulations for avoiding collisions at sea ": consequently, he was aware of the rules of priority and of the obligation to cross the English Channel's traffic lanes and separation line at a right angle.

He guided the ship down the roadstead and through the Solent's channel with a perfect view of the environment as though he stood himself in the wheel-house.

Safely steering clear of Bembridge Point, he was about to set the course on 150° when he heard the voice of the pilot:

- Arthur...in view of the heavy traffic, I should reduce the speed and steer South 30° East -He replied: -1 just put 150° in the computer, sir...and the speed amounts now to twelve knots...OK?

The pilot added: - Nice...when we'll enter the upwards traffic-lane, once on due course, don't be afraid to push up to twenty-five knots... -

From the Bembridge Point, it took about two hours to cross the downwards traffic-lane and the line of separation.

Arthur set the course in order to round off Cap Griz Nez at a distance of six miles and pushed the remote speed-control-handle: under his feet, he felt the huge power of the engines and noticed on the GPS-screen that the speed-figures quickly raised up to 25.

The former bus-driver got the feeling that he was almighty: being able to impel such a power by a mere pressure on a simple lever, to a 20,000-ton vessel sailing at any distance from the SRGO, pertained to some kind of miracle!

On the GPS-screen, he considered with some unconcealable pleasure that "his" "Flying Tramp" was overtaking a lot of other cargo-ships...- Like a sport-car on a highway! - he thought.

Two hours and forty minutes later, the ship had reached the latitude of Boulogne when some unexpected event occurred: at about 15 miles ahead, on the starboard side, appeared on the respective GPS-screens a sailing-yacht seemingly intending to cross the upwards traffic-lane and probably making for Folkestone or Dover.

-You got about thirty-six minutes to pass the sailing-yacht on your right or chopping it into small pieces - said the pilot to Arthur's attention and added: - If that fellow strictly complies with rule 18 of the Regulations, he'll get priority...take a bearing of that bloody yacht and... if it remains constant...better decrease speed and be ready for full astern...-

Arthur did not reply and moved the GPS-cursor upon the sailing-yacht: Distance=13'; bearing =12° on the bow starboard.

The bearing remained almost constant...Arthur didn't decrease the speed and observed the yacht which seemed to pursue on its original course...the distance decreased...the time elapsed...

When the distance between both vessels appeared to be about one mile, two minutes and a half were left before a probable collision.

At the very instant when Arthur abruptly changed the course by 10° to port, the skipper of the yacht unexpectedly rotated the wheel hard over to port in order to come against the wind, resulting in flapping jib and main sail.

On board the "Flying Tramp", the pilot and the engineers who anxiously observed the manoeuvre, loudly expressed their relief when they saw the immobilized yacht at about one hundred yards off the starboard side.

The pilot, phone in hand, said: - Arthur...it was a close shave !...a God-damned close shave! -

Trembling in his shoes, Arthur who could not dissimulate his deep emotion, replied:

-1...I...didn't believe that the fellow on that bloody yacht...would dare pursuing ...-

- Good lesson for the future... old top...- interrupted the pilot.

Still deeply impressed, the engineers standing in the wheel-house remained silent.

The white-collars, on the contrary, felt hungry and inquired about the possibility of getting sandwiches and drinks.

An engineer unhooked the wall-telephone ensuring the communication with the maintenance-team's pantry:

- Could you bring something to eat and drink to the wheel-house?- he said.

-1 was about to come upstairs therefore, sir...- replied a voice.

Another engineer standing near the pilot said: - We are getting closer to the North Sea's area as planned for the trials...let's have some kind of lunch first...-

Before he could finish his sentence, an inner door of the wheel-house opened which gave way to a white-jacketed steward who bore a large dish covered with a variety of sandwiches and canned beer.

The ship-owner's delegates could not refrain from loudly uttering some " Aha! " and avidly reached for the dish, embarrassing in that way the steward who endeavoured to keep the dish's equipoise.

Some twenty minutes later, in his SRGO, Arthur heard the pilot's voice through the intercomm-system: - We are going to proceed to the engine-and steering system-tests...the engineers are now taking over...-

- Course zero four five...full ahead! - said the engine-expert.

Arthur repeated the orders, set the requested course and gently pushed the speed-control-handle up to end of course: on both SRGO-and wheel-house's GPS screens, began the speed-figures to increase slowly from 25 up to 25.5...26...26.8...27.3...27.5...27.6 mph.

-Wonderful!...more than expected! - exclaimed the engineer... - and now...stop...reverse the propeller's coupling...full astern! -

The " Flying Tramp " came to a full stop 500 yards farther; downstairs, in the engine-control-room, the engineers and the technicians exulted: such a short distance...it was a success!

In the wheel-house, the engine-expert said to Arthur: - stop both engines...uncouple...full ahead starboard engine only...activate the course-compensation system...-

Arthur repeated and executed the orders again: in spite of the fact that only one propeller was rotating, the vessel kept the originally set course: North 45° East.

The tests were conclusive: triumphing, the chief-engineer reached for a wall-telephone and ordered: - Steward!...champagne for everybody!

SRGO : Ship's Remote Guidance Office

SGS : Shipping-Guidance Satellite(s)

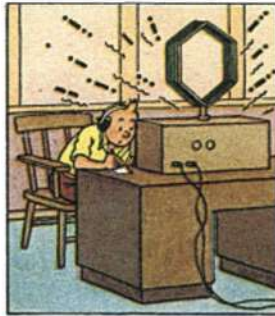
RC : Remote Control

December 1, 2011

L. Bouillon (8th Prom.)

Hergé et la radio : 1 - Joe, Zette et Jocko

Tintin est radio amateur ! Si l'on se reporte à la fin de ses aventures en Inde (qui se terminent effectivement au début du « Lotus bleu » !), on se rappelle qu'il capte un étrange message en morse dont il prend un gonio et qui l'emmène en Chine en 1936. On l'a peut-être moins remarqué, mais il a aussi été Marconiste ! Hé oui : Tintin, dans « Au pays de l'or noir », embarque en 1939 sur un cargo en qualité d'officier radio. Mais j'y reviendrai...



Tintin radio-amateur dans « Le Lotus Bleu » © Hergé/Moulinsart 2011



Tintin marconiste dans "Au pays de l'or noir" © Hergé/Moulinsart 2011

La radio, ainsi que les techniques modernes de l'époque, est assez présente dans l'œuvre de Hergé. Mais il est un album où la radio et sa technique interviennent tout au long de l'histoire. C'est dans un album de Jo, Zette et Jocko : « La stratonef H.22 » en deux tomes: « Le testament de M.Pump » et « Destination New York » (paru en 1935, édité en 1951). Rappelez-vous l'histoire : Suite à l'annonce d'une prime importante pour celui qui parviendra à faire Paris-New York (ou l'inverse) en avion, sans escale et à plus de 1000km/h. Mr.Legrand et la S.A.F.C.A. (très proche acronyme de notre S.A.B.C.A.) décident de tenter leur chance. Intrigues, sabotages, enlèvements sont au rendez-vous de l'histoire où sont mêlés deux jeunes enfants (Jo et Zette) qui sont embarqués malgré eux dans le stratonef et finalement réussissent eux-même à accomplir l'exploit.

La première séquence où apparaît la radio se situe p.24 : un speaker annonce la disparition et le signalement de Zette, ce qui permet au chauffeur de taxi qui l'a chargé dans son véhicule de contacter la gendarmerie qui, aussitôt, contacte en morse (p.25) les forces de l'ordre sur le territoire. Le texte est en clair, sans abréviation ou code radio ni préambule, mais, rappelons-nous, l'histoire est écrite pour des enfants et non pas pour des spécialistes. Il est à remarquer la manière dont l'opérateur manipule sa clé : celle-ci est parallèle au bord de la table et l'opérateur la manipule d'un doigt (son index). Peut-être était-ce ainsi que l'on manipulait en 1936, mais j'en doute ; en tous cas, tout au long de l'histoire, Hergé dessine les opérateurs manipulant de cette manière.

Retour à la radiodiffusion : Pages 36 et 37, c'est le récepteur radio de la famille Legrand qui, mis en marche par le singe Jocko, va mettre en déroute les bandits qui tentent de forcer le coffre fort de Mr.Legrand et p.41 c'est par Radio-Paris que les bandits apprennent que leur tentative de sabotage du H.22 a échoué.

Dans le deuxième tome, les enfants ont fait décoller le H.22 afin de le sauver d'un autre sabotage et on les retrouve perdu sur une île ensoleillée où le seul représentant officiel français ne possède pas la radio, puisqu'il doit attendre le bateau qui ne passera pas avant 5 mois afin de prévenir ses supérieurs de la

présence de Jo et Zette. Lorsqu'ils décollent de cette île et volent vers le nord, ils sont repérés par un bateau, le « SS.Anversville » à la page 63. Les officiers sur le pont sont au courant de la disparition de l'avion (probablement par un avis au navigateur) et l'officier radio envoie un message en phonie qui, pour nous, o/r ne paraît pas non plus très réglementaire: « allô... Allô... Ici S.S.Anversville.. .20.17 h... Voici notre position : G.19°40W. et L.4°26N. Avons aperçu Stratonef H.22 volant à haute altitude en direction du nord ». Le style de message nous laisse penser qu'il l'envoie en CQ et non à une station en particulier. L'utilisation de la phonie dans ce cas me laisse un peu perplexe : en 1936 il aurait été plus logique et plus courant d'envoyer un tel type de message en morse. A remarquer aussi la manière d'envoyer la position avec la lettre G pour marquer la longitude par rapport à Greenwich. Cela dit, l' Anversville a vraiment existé : c'était un paquebot qui fut en service à la CMBC de 1912 à 1938 entre Anvers et Matadi et la position donnée dans l'histoire est cohérente avec le trajet Congo-Belgique. Quelques cases plus loin, on apprend par le ministère de l'air qu'un « radio de Reykjavik, en Islande » signale que l'avion a été entendu par les habitants de Dyrholar (ça existe !) sur la côte sud une heure au paravant En effet, les enfants se retrouvent au pôle Nord où ils font tant bien que mal atterrir l'avion sur la glace. Ils y sont recueillis par une famille d'esquimaux. Le chef de famille pense tout de suite au professeur Nielsen qui possède un « poste émetteur de radio » (p.71). Durant le trajet pour se rendre chez le professeur, les enfants perdent Jocko qui se met à dériver en mer sur un iceberg et est recueilli par « l'Oceanic », un bateau à passagers qui heurte de front cet iceberg. Divers navires portant ce nom ont existé à la White Star Line mais aucun n'était en service entre les deux guerres mondiales, bien qu'en 1928, la White star ait annoncé le lancement d'un nouvel « Oceanic » mais qui n'a jamais vu le jour. Ils faisaient la route Europe-USA avec des migrants à bord. Les navires de la White Star Line ont eu des noms qui se terminaient par « ic » durant cette période (Titanic, Britanic, Ceramic, Nomadic...). Le commandant de l' «Océanic » se charge « d'envoyer un radio » pour signaler l'accident (P.75). Dans la case suivante nous voyons l'O/R rassurer un steward et deux cooks sur la situation. Jocko est reconnu par des enfants sur le bateau et un nouveau message est envoyé en morse (p.79) : « S.S.Oceanic. 15.28 H. En route pour New-York. G.43°26W. et L.48°31N. Avons trouvé à bord singe répondant au nom de Jocko Stop Supposons appartient à Jo et Zette Legrand Stop... » Le message dans la bulle est plus long, mais on remarque à la forme télégraphique de celui-ci qu'il est envoyé à une station côtière publique ou privée. Entre temps Jo et Zette arrivent chez le professeur Nielsen (indicatif radio : KR.2) qui est au courant de la recherche du H.22 et contacte en phonie PGM (p.80) : « Allô... Allô.. .ici KR.2 ... ici KR.2 ... Je demande PGM ... Je demande PGM » et la réponse: « PGM écoute... PGM écoute... Que demandez-vous ? ...Que demandez-vous ? » puis la conversation continue. Dans le dialogue, on sent une véritable atmosphère de communication radio difficile. Sur une des cases, Hergé a dessiné l'antenne d'émission de KR.2 de type « top loaded » (long fil horizontal alimenté par le centre - p.79 et p.80 et que l'on revoit p.85). PGM met KR.2 en communication radio avec Paris Fr.6 via Reykjavik sud. La demi planche suivante nous montre la conversation entre KR.2 et Fr.6 toujours en phonie. Il est à remarquer qu'Hergé écrit ces indicatifs dans l'album avec le point et la minuscule de Fr.6 et le point de KR.2. L'échange radio se fait sur toute la planche (p.80).

A la page 82 Mr.legrand embarque dans un avion long courrier immatriculé F-AIGA vers Reykjavik ; un message en est émis : « Ici l'Aldebaran 1 lh.35 (greenwich). Venons de quitter l'Ecosse et piquons sur l'Iceland... Visibilité très bonne. Volons à 375 km.h. Tout va bien à bord. Donnerons de nos nouvelles à 13h. » Cet avion ressemble assez fort à un Dewoitine D.333 dont les exemplaires d'Air France portaient des noms d'étoile (le F-AKHA puis F-ANQA Antares, F-ANQB Cassiopée et F-ANQC Altair). Naturellement Joe, Zette et le prof.Nielsen sont à l'écoute sur la même fréquence(p.83) mais l'avion disparaît. Sa disparition est annoncée 3 cases plus loin par un journal radiodiffusé. Sur la même planche nous voyons l'avion du professeur immatriculé OY713 (au Danmark, donc, ce qui nous laisse supposer que les enfants ont atterri au Groenland plutôt qu'au pôle Nord). Une aile du F-AIGA est retrouvée en mer par le chalutier D.239 et son radio envoie un message en morse (p.84) : « Chalutier D.239... 5h.48.. .Par G.11°38W et L.66°12N.. .Avons repêché aile avion portant lettre I.G.A ». Mr.Legrand et l'équipage de l'avion ont été recueillis par des pêcheurs sur une barque à voile qui n'est pas équipée de la radio. Le stratonef est enfin réparé par les esquimaux et le professeur Nielsen et les

enfants parviennent à rentrer en Europe.

Le jour du grand départ du raid est annoncé par Radio-Paris p.94 (en studio et par un reporter sur place). Nous retrouvons le speaker du studio en p.95 qui annonce l'indisponibilité des pilotes.

En p. 100 la radio est employée d'une manière particulière. Nous voyons Paris FR.6 (tout en majuscule cette fois-ci, mais toujours avec le point) communiquer en phonie avec « New York Central » dont le micro est orné des lettres NYC. Or, à la page suivante un speaker de « Radio New York central » (toujours avec le micro orné des lettres NYC) émet un bulletin d'information en broadcast. FR.6 signal à « New York Central » le départ du H.22 et « Radio New York Central » relaye l'information dans son bulletin d'information. Il est tout à fait possible qu'une station broadcast importante ait, à l'époque, sa propre station côtière. Mais il me semble quand même que Hergé confonde station de Broadcast et station côtière.

Une escadrille de chasse américaine est envoyée à la rencontre du Stratonef lors de son approche de New York. Ceux-ci sont les seuls avions des deux tomes équipés de la radio (p. 102) : « Ici, F-147 ...Statonef est en vue... Ordre aux escadrilles B-31, B-32, B-35 de faire demi-tour... Formation en file... Grands espaces... Direction aérodrome Springfield. » En page 102, 103 et 104 un avion est envoyé par les bandits afin d'abattre le H.22. Il porte l'immatriculation US-BNR. Dans les années '30 le préfixe US n'est pas attribué aux Etats-Unis mais à l'URSS (Ce préfixe n'a d'ailleurs jamais été attribué aux USA). Page 105 un speaker de ABC commente l'arrivée du Stratonef (les lettres ABC apparaissent sur son micro. L'américain Broadcasting Corporation n'est créé qu'en 1944, Hergé a dû s'inspirer de la NBC: National Broadcasting Corporation pour créer ce nom). Mr Legrand et le commanditaire des attentats apprennent l'arrivée de l'avion de cette manière (p. 106) et via un autre speaker. On revoit ce personnage à côté de son récepteur apprenant son échec en page 108.

Hergé reprend dans les aventures qu'il écrit les connaissances radio de l'époque, certainement ajouté de son expérience de scout relatif au relevé de position, par exemple. Je relis ces histoires avec le regard d'un marconiste ayant navigué à l'ère du satellite dans les années '90. Mais comment le réseau radio était-il conçu dans les années '30, lorsque la radio et le téléphone étaient les seuls moyens de communication longue distance ? Est-ce que l'usage que Hergé en fait dans ses albums reflète la réalité de l'époque (certainement, en ce qui concerne la technique) ou bien il y a-t-il de l'imaginaire (tel Radio Paris ou radio New York Central en coast station) ?

Cela dit, au delà du regard de professionnel de la radio qui attire notre attention sur certains détails, il y a toujours le plaisir de lire Hergé.



Différents opérateurs radio en action: 1-gendarmerie ; 2-S.S.Anversville ; 3-S.S.Océanic ; 4-Chalutier D.239
© Hergé/Moulinsart 2011

"Les visuels de l'œuvre d'Hergé sont protégés par le droit d'auteur et ne peuvent être utilisés sans le consentement préalable et écrit de la société MOULINSART ».

(a suivre avec les autres aventures de Jo et Zette...)

J.MCLAEYS (45P)

Radio Officers Club (R . O . C .) a.s.b.l.

58^e Assemblée générale ordinaire du 2 décembre 2011 : 58ste Algemeene vergadering van de 2 december 2011 :

- Les membres suivants sont réélus administrateurs pour un mandat de 3 ans ;
De volgende leden zijn herkozen als beheerders voor een mandaat van 3 jaren ;

Louisa PARREN , Richard FIRLEY , Michel BOEDTS , Didier VISART et/en
** Régis BORREMANS

**** Régis BORREMANS :**

- benoemde effectief lid , hij heeft onmiddellijk zijn kandidatuur als beheerder gesteld en zijn kandidatuur werd aanvaard.
- nommé membre effectif, il a posé immédiatement sa candidature comme administrateur qui a été accepté.

-Sont acceptés comme membres effectifs (ME) / Zijn als effectieven leden opgenomend (E.L):
* Kapt. Régis BORREMANS (E.L) , André DHEUR (ME)

Administrateurs honoraires et Conseil d'administration 2012 : Ere Beheerders en Beheerraad voor het jaar 2012 :

Président d'Honneur	Raymond Rasquin (7 ^e)	
Vice-Président d'Honneur	Roger Ketelers (7), Jos Croissiaux (13 ^e)	
Oud Ondervoorzitter		
Président/ Voorzitter	Christian Parren (23 ^e)	mandat 12/12
Vice-Président / Ondervoorzitter	Robert Oostens (22 ^e)	12/12
Secrétaire / Sekretaris	Louisa Parren (ME)	12/14
Trésorier & secrétaire-adjoint Schatbewaarder & adj. sekretaris	Jean-Pierre De Meersman (22 ^e)	12/13
Membres-administrateurs Leden - Beheerders		
	Michel Bougard (25 ^e)	12/13
	Jean Devroye (39 ^e)	12/13
	Ignace De Cauwer (41 ^e)	12/13
	Michel Fournal (28 ^e)	12/13
	Richard Firley (29 ^e)	12/14
	Michel Boedts (29 ^e)	12/14
	Didier Visait (42 ^e)	12/14
	Hubert Stevens (23 ^e)	12/12
	Karel Waerzeggers (27 ^e)	12/12
	Marnik Rommelaere (41 ^e)	12/12
	Régis Borremans (EL)	12/14

Membres d'Honneur (MH) : Alfons Van Lierde, Mw. Van Ransbeek.

The Great Sea Order of the TRITON

Up to date "Roll Call" Gembloux 22nd of October 2011, 21th QRX.

GRAND TRITONS EMERITUS, members of the council

Raymond RASQUIN,7 ^e	Christian PARREN 23 ^e
Roger KETELERS,7 ^e	Jos CROISSIAUX, 13 ^e
Paul DE CLERCK 6 ^e	Marc PRODI, 10 ^e
Jean-Pierre ESTAS, 14 ^e	Albert GODTS, 12 ^e
Jean-Pierre DE MEERSMAN 22 ^e	Robert OOSTENS, 22 ^e
Herman VAN BIESBROUCK,14 ^e	Hubert STEVENS, 23 ^e

GRAND TRITONS EMERITUS

Gustaaf DE NEEF,7 ^e	Willy BAECKELANDT, 19 ^e
Eric GASSEE, ME	Louisa PARREN, ME
Richard FIRLEY, 29 ^e	Jean DEVROYE , 39 ^e
Ghislain GOUSSAERT, 17 ^e	Robert SIELENS, 16 ^e
Cpt. Jean-Pierre DE CLERCQ, ME	Lucien BOUILLON, 8 ^e

GRAND TRITONS

Snachette VAN RANSBEEK, MH	Guy BIRCHEN, 24e
Michel BOUGARD,25 ^e	Baudouin van der GHINST, 14 ^e
Michel BOEDTS,29 ^e	Robert SOTTIAUX,30 ^e
Didier VISART,42 ^e	Nicolas GRAEVENITZ,14 ^e
Michel FOURNAL, 28 ^e	Jean-Pierre CULOT,23 ^e
Michel DUFRANNE, 23 ^e	Guy PAULUS, ME
Pierre DEROOSE, 17 ^e	Joseph RAEMDONCK, 17 ^e
François BROSE, 14 ^e	

TRITONS

Maurice WINDELS,5 ^e	Marco SELVA,34 ^e	Frans DE ROY, 25 ^e
Denis FRANCOIS,28 ^e	Cari DE DECKER,44 ^e	Jeanine TITECA,41 ^e
Nicole SOMERS,48 ^e	Ignace DE CAUWER,41 ^e	Jean-Marie BORJANS,26 ^e
François SCHEYVAERTS,5 ^e	Cari DE VOS, 16 ^e	Raymond CARDINAEL, 17 ^e
Karel WAERZEGGERS,27 ^e	Gisèle ASSMANN,31 ^e	Jean PATERNOTTE,16 ^e
Jean-Pierre STEVENS,24 ^e	Marco DE TIEGE,29 ^e	Daniel GERONDAL, 24 ^e
Willem BEHEYDT,42 ^e	Georges FLEMAL, ME	Marnik ROMMELAERE,42 ^e
Roland BOYDENS, 17 ^e	Guido LINGIER,24 ^e	Patrick KURZAWA,34 ^e
Roland MORTIER, 22 ^e	Jean-Luc COLLARD,33 ^e	Christian HALUT, 29 ^e
Jacques MATTAGNE, 14e	Léon CROISSIAUX, 38e	Christian DE SCHOUTHEETE, 22 ^e
Thierry BRESSOL,o/r, ME	Jean-Michel CLAEYS, 45 ^e	Freddy GOFFIN, 26 ^e
Francis FLINT, 26 ^e	Jean BARRIDEZ, ME	Jean-Marie SEMET, ME
Jean-Pierre HACK, 18 ^e	André DHEUR, ME	Emiel DANSERCOER, 18 ^e
Valère VAN HULLE, 17 ^e	Michel JOSSA, ME	Pierre SPLETINCKX, ME
Jean-Claude LEFEBVRE,28 ^e	CaptRégis BORREMANS,ME	Alain COPINE, 26 ^E
Yves ROULET, 28 ^e	Serge PIRLET, 37 ^e	Jean-Paul VAN GOETHEM,28 ^e
Michel BRILLIET, 28 ^e	Michel PINPIN, 25 ^e	

^Candidates TRITONS*

Albert HOOGERS,26 ^e	Camille ROSSIGNOL, 15 ^e	André COGGHE,12e
Danny DRESSELAERS,14 ^e	André RAES, 10 ^e	Constant LETTANY,29 ^e
Marc DODINVAL,29 ^e	Michel BOURLAND,33 ^e	Yves DE RIPAINSEL,20 ^e
Ghislain DE BONTRIDDER,22 ^e	Pierre CARMOY,30 ^e	Jacques BISQUERET,9
Jacques MOMMENS, MA	Félix JACQUET, 14 ^e	René MOSIN , 25 ^e
Martine LENS, 29 ^e	Claude VAN DAMME, 29 ^e	

We remember : Roland RATHE,14^e - Michel DEMEULEMEESTER,24^e - Antoine WIJNANTS,10^e -
J.L.DUMONT ,Protector of the Council - Yves DEFRAINE,15^e - Léon de LUNDEN, 5^e -Hugo DELFOSSE, 27^e
Cdt Jean-Pierre LORENT, ME - Albert DURY, MH - Jean PAULUS,3^e - Roger FRANSQUET JORISSEN, 8^e
Raymond LEKEUX, 9^e Protector of the Treasure.- Sylvain SCHOUKENS 7^e - Gilbert MISSIAEN 10^e -
Pierre LEMAIRE, 14^e -

ROC Members situation		Prom	11	2012	13		Prom	11	2012	13	
1	ACKERMAN Sven	42	x	x			65	GORTS Xavier	46	x	
2	BAECKELANDT Willy	19	x				66	GOUSSAERT Ghislain	17	x	x
3	BARRIDEZ Jean	ME	x	x			67	HACK Jean-Pierre	18	x	
4	BEAUPERE Michel	ME	x				68	HALUT Christian	29	x	
5	BELOT Jean-Claude	15	x				69	JACQUET Felix	14	x	x
6	BEULLENS Paul	11	X				70	JADOT Jean-Claude	22	x	x
7	BIRCHEN Guy	24	x				71	JAMAR Paul	14	x	
8	BOEDTS Michel	29	x				72	JOSSA Michel	ME	x	
9	BOLAND Henri	23	x				73	KETELERS Roger	7	x	x
10	BORREMANS Régis (Kpt.)	MA	x	x			74	KURZAWA Patrick	34	x	
11	BOUGARD Michel	25	x	x			75	LAPAGE Noël	ME	x	x
12	BOUILLON Lucien	8	x				76	LEFEBVRE Jean-Claude	28	x	
13	BOURDINON Henri	31	x				77	LEMAIRE-COUPLEZ Jacqueline	ME	x	x
14	BOYDENS Roland	17	x				78	LENS Martine	29	x	
15	BRILLIET Michel	28	x	x			79	LETTANY Constant	29	x	x
16	BROSE François	14	x	x	x		80	LINGIER Guido	24	x	
17	BUREN Jean-Marcel	MA	x				81	LOGNAY Robert	10	x	
18	CARDINAEL Raymond	17	x				82	LORENT-de GHESELLE J.	ME	x	
19	CASTELEIN Michel	34	x	x			83	MATTAGNE Jacques	14	x	
20	CLAEYS Jean-Michel	45	x	x			84	MISSIAEN-RYCKEWAERT Simone	10	x	x
21	COGGHE André	12	x				85	MOERENHOUT Alain	21	x	x
22	COLLARD Jean-Luc	33	x	x	x		86	MOMMENS Jacques	ME	x	
23	CONSTANT Yves	38	x	x			87	MORTIER Roland	21	x	x
24	COPINE Alain	26	x	x	x		88	MOSIN René	25	x	
25	CORIJN Eric	22		x			89	MULLER Pierre	31	x	
26	CROISSIAUX Joseph	13	x				90	OOSTENS Robert	22	x	x
27	CROISSIAUX Léon	38	x				91	ORBAEN Alexandre	16	x	
28	CULOT Jean-Pierre	23	x	x			92	PAESSENS Daniel	47	x	
29	DANSERCOER Emiel	18	x	x	x		93	PARREN Christian & Louisa	23	x	x
30	DAUTREPPE Guy	30	x				94	PATERNOTTE Jean	16	x	x
31	DE BONTRIDDER Ghislain	22	x				95	PAULUS Guy	ME	x	
32	DE CAUWER Ignace	41	x				96	PINPIN Michel	25	x	
33	DE CLERCK Jan	34	x				97	PIRLET Serge	37	x	x
34	DE CLERCK Paul	6	x				98	PLUMHANS Marcel	36	x	
35	DE CLERCQ J.P. c/o CRCM	ME	x	x			99	PRODI Marc	10	x	
36	DE GRYSSE Leopold	25	x	x	x		100	RASQUIN Raymond	7	x	x
37	DELMOTTE Guy	32	x	x			101	RATHE Corry	ME	x	
38	DELLENRE Jacques	24	x				102	ROMBAUX Guy	12	x	
39	DE MEERSMAN Jean-Pierre	22	x	x			103	ROMMELAERE Marnik	41	x	
40	DE NEEF Gustaaf	7	x				104	SCHHEYAERTS François	5	x	x
41	DEROOSE Pierre	17	x	x			105	SELVA Marco	34	x	
42	DE TIEGE Marco	29	x	x			106	SEMET Jean-Marie	ME	x	x
43	DEVROYE Jean	39	x	x			107	SIELENS Robert	16	x	
44	DEWASMES Etienne	33	x	x			108	SOTTIAUX Robert	30	x	
45	DHEUR André	MA	x				109	SPLETINCKX Pierre	ME	x	
46	DORS Michel	25	x	x			110	STEVENS Hubert	23	x	x
47	DRESSELAERS Danny	44	x				111	STEVENS Jean-Pierre	24	x	
48	DUFranne Michel	23	x	x			112	TAVERNIER Leo	23	x	
49	DURY Monique	MH	x				113	THELEN Jean-Luc	36	x	x
50	ENGELRELST Daniel	25	x				114	THESIAS Luc	32	x	
51	ESTAS Jean-Pierre	14	x	x			115	THIBAU Frank	21	x	
52	FALIN Ludo	40	x				116	THYSEBAERT Philippe	25	x	
53	FIRLEY Richard	29	x				117	TITECA Jeannine	41	x	
54	FLEMAL Georges	ME	x				118	VAN BIESBROUCK Herman	14	x	
55	FLINT François	26	x				119	VAN DER GHINST Baudouin	14	x	x
56	FOURET Jean-Pierre	25	x				120	VANDERMEEREN André	21	x	
57	FOURNAL Michel	28	x	x			121	VAN ELSSEN Marcel	ME	x	
58	FRANCOIS Denis	28	x	x			122	VAN HOUT Jozef	26	x	
59	GASSEE Eric	ME	x				123	VAN HULLE Valère	17	x	
60	GERONDAL Daniel	24	x				124	VAN ISEGHEM Guy	ME	x	
61	GHYSENS John	23	x				125	VAN RANSBEEK Augusta	MH	x	
62	GODTS Albert	12	x				126	VERSTREPEN Wim	43	x	x
63	GOFFIN Freddy	26	x				127	VISART Didier	42	x	x
64	GOOR-LINGELET Patrick	36	x				128	WAERZEGGERS Karel	27	x	

16.02.2012