



A.S.B.L. des Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Siège social
1, rue Montoyer
1040 BRUXELLES
CCP 000-0356122-35

Editeur responsable
André Dillien
rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles

SEPTIEME ANNEE

JAN, FEV, MAR.

Bruxelles, le 15 février 1985

S O M M A I R E

Le mot du Président
Voulez-vous être membre des VT?
Convocation à l'Assemblée Générale Statutaire de 1985 et procuration
Notre banquet du 30 mars, et son menu
L'aviation de chasse en 1914-18 par le Commandant Avi. Jacquet (suite et fin)
Hommage à Maurice Bellonte par Gaston de Coop
Mouvements dans l'Association
34 nouvelles affiliations !
Nos brevetés de 50 et 60 ans !
Nos déjeuners du 1er mercredi.
La boutique

La Maison des Ailes

C'est notre maison, c'est la maison de tous les aviateurs. Mais être VTB n'implique pas que nous soyons automatiquement membre de la Maison des Ailes. Aussi, si votre budget vous le permet, et que vous fréquentez régulièrement le bar ou le restaurant, faites-vous donc membre de la Maison des Ailes. Il vous en coûtera une carte de membre de 400 francs par an. A acheter sur place, au bar du premier étage.

Les cartes de membre et quelques loyers sont les seules ressources pour l'entretien de la maison

MOUVEMENTS DANS L'ASSOCIATION

LES GRANDS DEPARTS.

Le VTB Jules Piot est décédé en novembre 1984.

Le non-VTB mais ami Dumonceau de Bergendael est décédé en novembre 1984.

Le VTB André Dobbelaere est décédé le 25 décembre 1984.

Le VTB Léopold Pochet est décédé le 13 janvier 1985.

A chaque fois, les VTB étaient présentes avec fleurs, ruban et fanion, au dernier hommage rendu à un ami très cher.

LES NOUVELLES AFFILIATIONS.

Les candidats suivants ont été admis dans l'association:

8433 DOUTRELOUX Michel, né le 17.06.30, breveté pilote le 02.08.51.

Les parrains sont messieurs E. Bouzin et André Dillien. Catégorie B.

8434 CATALA André, né le 04.05.15, breveté observateur le 30.10.37 et pilote en 1960. Les parrains sont messieurs Jacques Dôme et Jacques Cambier. Admis en catégorie C jusqu'en 1990, année où il passera en catégorie B.

8501 VAN VRECKEM François, né le 15.07.26, non breveté radio en 1945. Les parrains sont messieurs Pierre Pacco et Alexandre Dehaibe. Admis en catégorie F.

8502 GENGLER Jean-Claude, né le 05.03.38, breveté pilote le 06.08.59. Les parrains sont André Dillien et Hubert Mojet. Admis en catégorie F jusqu'en 1988, date à laquelle il passera en catégorie B.

8503 BODINAUX Olivier, né le 31.08.27, breveté pilote le 16.08.50. Les parrains sont messieurs Emile Witmeur et Robert Fabry. Admis en catégorie B.

8504 BROSENS Franky, né le 04.01.25, breveté pilote le 19.07.46. Les parrains sont messieurs Jacques Cambier et Charly van Straelen. Admis en catégorie B.

Le conseil d'administration a décidé que la liste des membres ne figurerait plus dans le premier bulletin de l'année.

Si vous désirez obtenir le dernier exemplaire de cette liste, remise à jour chaque mois, versez 50 francs au compte de l'association, et on vous la fera parvenir à domicile.

LE MAGASIN DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE TIENT A VOTRE DISPOSITION:

CRAVATE VTB	350 francs
FANION TRICOLORE A L'INSIGNE VTB	450
AUTOCOLLANT POUR LA VOITURE	20
INSIGNE BRODE POUR LA POCHE DU BLAZER	400
INSIGNE DE REVERS A EPINGLE	200
INSIGNE DE REVERS A BROCHE POUR LA BOUTONNIERE	200
LISTE DES MEMBRES, REMISE A JOUR CHAQUE MOIS	50
BADGE D'IDENTIFICATION, POUR LES REUNIONS	30

PAIEMENT: PAR VERSEMENT AU COMPTE 350-0153150-09 DES VTB, ou bien
EN MAINS PROPRES AU TRESORIER GENERAL
AU SECRETAIRE GENERAL
lors de la réunion mensuelle.

LE MOT DU PRESIDENT

Chers Amis,

Vous aurez remarqué, avec plaisir d'ailleurs, que d'année en année, nos rangs s'étoffent. Nos principes restent les mêmes, la qualité plutôt que la quantité; et nous avons même décidé d'attendre que le candidat se présente de lui-même plutôt que de le poursuivre de nos assuités.

Dois-je vous rappeler que notre association se compose de membres effectifs, personnels navigants brevetés depuis plus de trente ans, de membres d'honneur, des conjoints des membres décédés et de membres sympathisants ?

Pourquoi toutes ces précisions ? Parce que de plus en plus fréquemment, nous rencontrons des difficultés à établir un ordre de priorité lorsqu'il s'agit d'un nombre limité de participants à une réunion officielle, une visite organisée, un voyage.

Pour ce qui est des invitations officielles ou des visites officielles, il ne doit pas y avoir de problème. Seuls les membres actifs, leurs épouses et les conjoints de membres décédés y participent, et dorénavant nous le spécifierons en les annonçant.

Cependant, lorsqu'il s'agit d'un voyage, nous ne pouvons malgré tout pas forcer la main des hôtes étrangers, ni les tromper. Aussi croyons-nous que, même si nous devons y perdre des participants possibles, nous devons convenir que seuls les membres effectifs, leurs épouses et les conjoints de membres décédés assisteront aux activités officielles. Dans ce cas également, nous le spécifierons à l'avance.

En ce qui concerne notre banquet annuel chez Callens, rappelez-vous que le nombre de places est limité. Inscrivez-vous au plus tôt.

Je crois avoir oublié de vous présenter mes bons voeux pour 1985; mieux vaut tard que jamais. Bonne année donc et bonne santé. Et que Dieu vous garde. Bien amicalement,

Léon Branders.

Les prochains déjeuners du premier Mercredi du mois, où vous êtes tous invités, seront agrémentés d'une courte conférence au dessert.

Le conférencier du 6 mars 1985 sera le VTB d'honneur Alfred Renard.
Le conférencier du 3 avril sera le président d'honneur Robert Fabry.
Le conférencier du 8 mai sera l'administrateur Pierre Hallet.
(sauf infirmation)

Pour les mois suivants, nous attendons vos bonnes volontés: Vous avez certainement l'une ou l'autre histoire à nous raconter. Et nous sommes un si bon public...

Votre secrétaire général se fera un devoir de vous donner tous les renseignements quant à la bonne marche de votre conférence. Le sujet est libre, et ne doit pas nécessairement concerner l'aviation. Peut-on compter sur vous ?

Nous avons installé un tableau magnétique d'affichage pour les VTB en face du bar, à la Maison des Ailes. Ne manquez pas de le consulter lors de votre passage en notre maison.

BANQUET DES VTB DU SAMEDI 30 MARS 1985

M E N U

Apéritifs divers servis à table
 Velouté de tomates
 Hors-d'oeuvre variés
 Vol-au-vent de volailles
 Bombe glacée aux fruits
 Café ou thé
 Vin du patron, cuvée spéciale pour Callens

LISTE DES AFFILIATIONS DE 1984

N°	NOM & Prénom	CATEGORIE	DATE DE NAISSANCE	1er BREVET
8401	HAEGEMAN Pierre-André	B	24.06.31	14.06.51
8402	DE WEERT Sylvain	B	02.10.35	22 09.58
8403	FIRLEFYN André	B	02 03.21	10.47
8404	MOLLE-ROBYT Victorine	F	28 06 98	
8405	PONNÉ Antoine	B	05 02 34	15 09.54
8406	GOETHALS Pierre	B	08.10 28	10 07.53
8407	FRANCOU Joseph	B	07 04.28	16 01.53
8408	COLLINET Robert	CB	02.12 25	11.07.55
8409	NUTELET André	F	19 07.25	
8410	LITT-GABRIEL Georgette	B	04.08.31	.05.51
8411	LITT André	B		. .49
8412	GEBHARD-VANDEN BROECK Gilberte	B		11.06.54
8413	MOJET Hubert	B	01.06.17	02.09.38
8414	DEWALHEYNS Jacques	B	21 06.33	. .53
8415	DE BEAUFFORT Jean	B	15.02.29	09.02.52
8416	VANDEN BOSSCHE Ernest	C	30.12.27	25.06.52
8417	VAN DEN BRIEL Jan	B	09.07.29	16.01.53
8418	GREENNALGH Brian	B	09.07.29	11.12.51
8419	JANSSENS Alexandre	B	05.11.28	.02.51
8420	TERLINDEN Michel	B	15.08.29	.02.53
8421	NAGELS Marcel	B	23.10.26	27.09.50
8422	NOTTET Pierre	CB	28.09.07	. .37
8423	DELHAES Charles	B	07.09.15	. .46
8424	DE GREEF Jacques	C	21.06.18	29.10.43
8425	WUYTS Guido	B	04.07.33	.08.52
8426	VEYSSIERE Raymond	B	. .97	30.09.18
8427	MOUREAU Joseph	B	13.04.21	22.04.42
8428	BROSTEAUX Joseph	B	25.03.14	.06.36
8429	IOUREZ Paul	B	25.07.30	24.06.54
8430	GUISSET Pierre	B	07.08.14	22.08.42
8431	CRAHAY Jean	C	07.06.13	04.12.43
8432	COLLART Firmin	B	18.12.32	31.03.54
8433	DOUTRELOUX Michel	B	17 06 30	02 08 51
8434	CATALA André	CB	04 05 15	30 10 37

CONVOCAATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1985

Le conseil d'administration des Vieilles Tiges de Belgique prie tous les membres de l'association de vouloir bien assister à l'assemblée générale annuelle statutaire qui se tiendra le Samedi 30 mars 1985 à 11.00 heures à la Maison des Ailes, siège de l'association, rue Montoyer 1, à B-1040 Bruxelles.

Seuls auront le droit de vote les membres des catégories A, B, C et D en règle de cotisation.

Si, pour un motif impérieux, vous ne pourriez y assister, permettez-nous d'insister pour que, conformément à l'article 17, alinéa 2, vous nous fassiez tenir une procuration, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un autre membre que vous chargeriez de vous représenter.

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du président.
2. Lecture et approbation du procès-verbal de l'assemblée générale du Samedi 31 mars 1984.
3. Rapport du secrétaire général.
4. Rapport du trésorier général et proposition de budget.
5. Rapport des commissaires aux comptes.
6. Approbation des rapports et décharge aux commissaires aux comptes et aux administrateurs.
7. Nomination de deux commissaires aux comptes pour 1984.
8. Elections statutaires.
Sont sortants et rééligibles, dans la série C:
Messieurs Marcel Flamion, André Dillien, Emile Witmeur et Gérard Vermander. Pour des raisons de santé, monsieur Emile Witmeur demande à être déchargé de ses fonctions d'administrateur et ne désire pas être réélu.

Pour mémoire, l'article 9 de nos statuts est ainsi rédigé:

"Le renouvellement du conseil d'administration a lieu à l'assemblée générale annuelle par tiers tous les ans, suivant tirage au sort qui désignera trois séries d'administrateurs, chaque série comportant un tiers des administrateurs sortants et rééligibles. La série C sort en 1985, la série A en 1986, la série B en 1987, et ainsi de suite".

9. Remise de diplômes de 60 ans de brevet, et de médailles de 50 ans de brevet.
10. Divers.

Il est souhaitable de remettre par écrit au président, et si possible au moins vingt-quatre heures avant l'assemblée générale, le ou les point(s) que vous désirez inscrire aux divers, ceci dans le but d'accélérer la recherche des éléments de réponse éventuels.

Le secrétaire général,
André Dillien.

Le président,
Léon Branders.

L'assemblée générale sera suivie d'un apéritif et du traditionnel banquet, vers 13.00 heures. Voyez la note à ce sujet, plus loin. L'apéritif vous sera offert à table,, par le conseil d'administration.

Pendant l'assemblée générale, les conjoints et les amis pourront nous attendre au bar de la Maison des Ailes, où sera organisée la maintenant traditionnelle petite exposition de photographies. Le bar sera ouvert dès 10.00 heures.

Voulez-vous être membre des VTB ?

Si c'est oui, faites un petit effort, s'il vous plaît, et aidez votre comité.

"La plus grande faculté de l'homme, c'est l'oubli", a dit quelqu'un. Et que l'on ne vienne pas nous prétendre que cette faculté est une fonction de l'âge: Une Vieille Tige de Belgique est toujours jeune, au moins de coeur et de souvenirs !

Beaucoup d'entre nous pourtant oublient de régler leur cotisation annuelle, ou croient l'avoir fait. Il est vrai que nous avons tous des tas de cotisations à régler chaque année et que nous ne savons ce qui a été fait, si nous tardons à nous exécuter.

Alors, consultez vos talons de chèques et vérifiez si vous êtes bien en règle pour les VTB 1985 et, dans la négative, précipitez-vous pour verser ces quatre cents francs,

soit au compte 000-0356122-35

soit au compte 350-0153150-09.

Et comme disait quelqu'un d'autre: "Nous savons que nous pouvons compter sur vous".

Notez bien que rien ne vous empêche de régler en même temps votre cotisation de 700 francs par tête pour la participation au banquet du 27 mars prochain.

Le Trésorier général,
Maurice Dans.

DIPLOME DE 60 ANS DE BREVET ET MEDAILLE DE 50 ANS DE BREVET

Il entre dans les intentions du conseil d'administration d'offrir, lors de l'assemblée générale annuelle du Samedi 30 mars 1985 le diplôme aux VTB suivants:

MM. Lucien HARIGA
Henri NISSET

Et la médaille à

MM. Charles CLASENS
Joseph COLIGNON
Georges DELVAUX
Henri DEWIT
Jacques DRION
Jean DUBREUCQ
Maurice HARDY
Jules LAURENT
Jacques LEGRAND
Lucien LELARGE
Frans LEMONNE
Albert OGER
Pierre PACCO
Denis ROLIN
Jean VAN MOSSEVELDE

Si par un malencontreux hasard, votre nom avait été oublié de cette liste voudriez-vous nous en faire part ?

De même, s'il ne vous était pas possible de venir recevoir cette médaille ou ce diplôme le 30 mars, voudriez-vous nous en informer afin que nous puissions vous le faire parvenir ?

L'aviation de chasse en 1914-18 (Suite et fin)

Et puisque j'en suis à faire des personnalités, laissez moi vous présenter quelques types d'aviateurs de chasse.

A tout seigneur, tout honneur.

Willy COPPENS, notre as des as aux 36 victoires, qu'aucun pilote belligérant n'a égalé, et dont le pays tout entier se glorifie. Jamais titre de chevalier ne fut mieux porté. Indépendant, prestigieux, toujours il va droit au but, comme une flèche. Il a la promptitude de l'épervier, le coup d'oeil de l'aigle, la bravoure du faucon, la souplesse de l'hirondelle. Rien ne le rebute, il ne doute de rien. A l'aviation de chasse, il choisit le rôle le plus dangereux peut-être qui pouvait être assigné à un avion de combat, l'attaque des ballons captifs. Il s'en fait une spécialité et il ne lui faut pas trois mois pour devenir un Roland.

"Mystère", autrement dit André DE MEULEMEESTER.

C'est presque un enfant quand il arrive parmi nous. Quelques semaines plus tard, nous le vénérons et lui demandons des conseils. Il est frêle, délicat, sentimental, exubérant, joyeux. Si une vague de mélancolie envahit l'escadrille, dès que l'enfant paraît, il ramène le sourire sur toutes les lèvres. La plupart du temps il est en l'air, volant jusqu'à huit heures par jour à des hauteurs prodigieuses? Coeur ardent, énergie indomptable, âme passionnée, pétrie de modestie, de courage, de sensibilité. Si je devais lui trouver un semblable, j'évoquerais Georges Guynemer.

THIEFFRY.

Les débuts de sa carrière d'aviateur sont mouvementés. Versé dans une escadrille de biplaces, il a un faible pour atterrir dans les fossés. Un jour, un soir plutôt, il atterrit en plein sur le projecteur qui éclairait le champ. On le considère comme un élément dangereux pour les observateurs et, pour s'en débarrasser sans lui faire trop de peine, on le fait passer sur avion de chasse. Ceux qui prirent cette mesure étaient loin de se douter qu'ils venaient d'avoir une inspiration géniale, car, à peine sur monoplace, voilà notre brave Edmond qui, dans un style impressionnant expédie dans l'autre monde, et coup sur coup, 10 avions ennemis. Et certainement il ne faisait que commencer la série, quand, en combat, une balle adverse mit le feu à son réservoir d'essence et l'obligea à atterrir précipitamment dans les lignes ennemies. Très calme, toujours précis, THIEFFRY était passionné d'aviation. Sa maîtrise merveilleuse, faite de virtuosité dans le pilotage et l'approche de l'ennemi, il la devait surtout à son audace réfléchie. On eût dit qu'une fée présidait à ses destinées; il s'est tiré indemne d'une quantité innombrable de situations difficiles, presque désespérées; nous eussions pu le nommer "l'Incrévable".

Enfin, un de ceux qui a le plus droit à nos éloges et à notre admiration, c'est certainement Jan OLIESLAGERS.

Je n'ai pas besoin de vous le présenter comme aviateur; déjà avant la guerre sa réputation était universelle. Pendant la guerre, il fut pour nous tous, et particulièrement pour les jeunes arrivant en escadrille, l'exemple constant du devoir. Son incommensurable amour-propre, sa rigide compréhension de l'honneur, nous le montre comme une des plus belles figures de notre aviation de combat. Fait unique dans les annales du métier, Jan a été certainement le seul vétéran qui ait "tenu" inlassablement durant toutes les hostilités, et nous nous souvenons l'avoir vu malade, blessé, fourbu, accablé de douleurs, se faire porter dans son avion et, surmontant ses souffrances physiques, s'envoler pour le combat.

Voilà nos as ! Mais qu'est-ce qu'un as, sinon une excellente carte? Pour gagner la partie avec les Boches, il fallait un jeu complet et, avec notre carré d'as, nous eûmes heureusement pas mal de brelans de rois.

Les rois, ce furent les KERVYN, merveilleux pilote de chasse apportant dans la science du vol une ardeur amoureuse; les ROBIN, cousin d'un Navarre, à la fougue insensée d'audace et d'acharnement; les HAGE, au courage tranquille et à toute épreuve; les MEDAETS frères, superbes de fierté et de conscience du devoir; les DE MEVIUS, symbole de bravoure et d'élévation du caractère; les SIRAUT, LEDURE, DUBOIS, VUYLSTEKE, JAMAR, MAX ORBAN, RONDEAU, DE LEENER et d'autres encore. Je devrais les citer tous, eux si beaux, si nobles, si généreux dans leur action en plein ciel, pendant l'épopée, pour servir jusqu'au sacrifice suprême la cause de la Patrie et vivre les heures fécondes où dans le sang se constituait une Belgique nouvelle.

Il y a une certaine mélancolie à songer que tous ces fiers soldats, après avoir montré toutes les audaces, après avoir sillonné les ciels d'azur, les ciels d'orages, défié toutes les embuches d'un ennemi raffiné, nargué l'immensité du vide, après s'être montrés supérieurs à l'oiseau et aussi grands que des dieux, s'en vont à présent mêlés à la foule comme de simples mortels.

Chevaliers de l'air, vous avez vécu une vie étrange, éphémère. Votre temps est passé, votre rêve est fini. Dans les années banales qui vont suivre, soit que vous confiez vos destinées aux ailes rapides de l'avion, soit que vous soyez penchés sur votre table de travail, soit que vous parcouriez le monde à la recherche d'émotions neuves, vous aurez une suprême consolation, une seule ambition, celle d'avoir vécu les fugitifs instants des périlleux combats aériens, les heures inoubliables d'escadrille où la constance du danger et le voisinage de la mort scellaient les fortes et vraies amitiés.

Dans vos moments de loisirs, dans vos songes, vous vous rappellerez toujours avec bonheur cet aérodrome des Moères, collé à la frontière de France. Vous reverrez les dunes miroitant au soleil, vous entendrez la plainte des grands peupliers penchés comme pour l'adoration des vents marins, vous apercevrez au dessus du fleuve sacré les flocons blancs des shrapnels.

Vos appartements, si luxueux soient-ils, n'auront plus les mêmes charmes que votre baraquement exigu et disjoint; les tableaux artistiques qui orneront vos murs n'auront pas les courbes gracieuses des découpures de la "Vie Parisienne"; les femmes que vous aimerez n'atteindront pas l'adorable perfection de la Marraine si souvent inconnue et tant de fois désirée. Longtemps encore vous irez, au clair de lune, murmurer aux étoiles la poésie de vos souvenirs, cherchant dans la nuit la silhouette Gotha. Longtemps encore, à votre réveil, vous soulèverez un coin du rideau de votre fenêtre pour sourire au ciel bleu.

Et dans l'infinie tristesse des jours de longue pluie, vous vous remémorerez les scènes du mess, avec ses mets osés et toujours trop coûteux, son piano tout meurtri rendant du mieux qu'il le pouvait mélodies sentimentales et fox-trott joyeux, les parties de bridge, les banques russes, les roulettes

Et quand quelqu'un vous dira: "Vous avez beaucoup souffert au front", vous oublierez les misères, les blessures, les fatigues, les deuils, et vous répondrez: "Non, c'était le bon temps; dommage que ceux-là ne sont pas revenus !"

Ah! ceux-là, ceux-là qui dorment là-bas leur éternel sommeil.

ROOBAERT et BRAUN qui, dans une mort éblouissante et brève, gorgés d'amour, de jeunesse et de gloire, sont tombés dans les flots.

DE WOOT qui, dans les débris sanglants de ses ailes fracassées, semblait murmurer encore: "Pour le Roi et la Patrie".

VERHOUSTRAETEN, HANCIAUX, CISELET, VERBESSEM, mortellement blessés, dans un incommensurable effort, donnaient les ultimes coups d'ailes pour venir s'abattre et mourir plus près de leur grand nid.

DONY, DE MONTIGNY, GOETHALS, et les autres.

Comme ils savaient mourir, les braves !

Les chasseurs sont une espèce rare et précieuse, car l'éducation ne les forme pas sans le don. Faire dans l'air libre des acrobaties pour en faire, a la valeur d'un sport. Exécuter des renversements, des vrilles, des tonneaux, par rapport à un ennemi qui les exécute aussi, calculer exactement la distance d'où l'on part, l'amplitude de la volte, le point où elle s'achèvera, retomber en position de tir, la mitrailleuse sur le but, le tout au quart de seconde près, qui donne le succès ou la mort, ce n'est plus un jeu que n'importe qui apprend. Les rencontres d'avions ont une rapidité incroyable.

S'ils marchent en sens inverse, l'un piquant vers l'autre, ce qui peut le lancer à 300 kilomètres à l'heure, l'abordage se produit à 500 kilomètres à l'heure, à 150 mètres par seconde. Les grandes distances de combat ne dépassent pas 200 mètres; elles sont le plus souvent de 100 à 10 mètres. En deux secondes au plus, le chasseur a visé, tiré, fait le mouvement qui pare la riposte et le remet en position de combat. A cette minute, l'intelligence, l'habileté, l'oeil, les réflexes, tout l'homme s'engage. L'oeil sur l'adversaire, dans le ciel d'où tombent les surprises, l'esprit au delà du moment, déjà préoccupé de la deuxième passe.

Une telle précision de gestes ne peut être que spontanée.

En monoplace, la manoeuvre et la visée ne font qu'un. La mitrailleuse étant fixe sur le moteur, on vi en réalité avec l'avion. Un bon manoeuvrier, tireur moyen, réussit où un bon tireur, moyen manoeuvrier, échoue. Le pilote de combat est le grand escrimeur de l'air dont l'aéroplane est l'épée.

Il y a mille manières de combattre et chaque rencontre a sa singularité. On ne peut donner qu'une idée très générale de la lutte. Quand on attaque un avion, on l'approche dans ses angles visuels et on cherche à se placer en arrière et en dessous. On aborde par exemple un monoplace $3/4$ avant et au dessus, on pique sous son nez et on revient par un renversement sous sa queue. On le tire alors en cabrant son appareil. Mais ces mouvements ainsi présentés sont schématiques.

Le Boche manoeuvre aussi. S'il vous a vu, il cherche la même position par rapport à vous que vous par rapport à lui. Si vous ne devinez pas son dessein, si vous vous faites souffler en passant trop près dans son sillage, si vous ne pliez pas votre piqué et votre renversement à s'adapter aux siens, c'est lui qui vous descend.

L'attaque du biplace est plus dangereuse. Il tire en avant, en arrière et de côté. Il faut passer toujours en dehors de son champ de tir, dans l'angle mort des ailes et sous la cellule.

Un combat de deux adversaires habiles résume tout l'art du vol : c'est un éblouissement d'acrobaties.

La rupture du combat s'opère généralement par une vrille qui sépare en hauteur les deux adversaires. D'un bout à l'autre c'est un tournoi vertigineux d'escrime mortelle.

Cela explique pourquoi la chasse met toujours en avant les mêmes champions, et tout comme en escrime, les grandes épées sont rares.

Cela explique aussi pourquoi les as sont jeunes. L'oeil, les réflexes, l'obéissance des muscles n'ont plus ni la souplesse, ni la précision, ni la rapidité nécessaire dès qu'on touche à l'âge mûr.

"L'exubérance de l'audace, de l'allant, de l'énergie, la surabondance du cran, le superflu du courage, ces privilèges de la jeunesse sont indispensables au pilote de combat", comme dit le commandant BROCARD.

Vous pensez bien que toutes ces vertus concentrées dans une même âme, ont fait de l'aviateur de combat un type original qui, dans son genre, possède tout de l'artiste.

Comme lui, il a cette liberté d'allures, cette indépendance de gestes, de paroles, d'actions, ce goût des particularités, et c'est précisément pour cela qu'il a choisi l'aviation de combat, l'arme par excellence qui, avec le maximum de séduction et de liberté, offre le maximum de dangers.

En cas de conflit, l'aviation est devenue l'arme dont dépendra l'existence de la patrie. Actuellement, aussi bien à l'aviation militaire qu'à l'aviation civile, de grands efforts sont faits pour doter la Belgique d'une force aérienne respectable.

A vous, anciens aviateurs de chasse et chers camarades, je vous demande de ne pas vous désintéresser totalement des ailes que vous avez si glorieusement conduites à la victoire, et de travailler à l'unisson pour une aviation toujours plus forte, toujours plus belle.



HOMMAGE à Maurice BELLONTE

« Je suis la VÉRITÉ
Je suis la VIE. »

Deux mots qui devaient, il est bientôt deux mille ans, bouleverser l'humanité.

Deux mots que devraient toujours avoir présents à l'esprit ceux qui osent, ou ont mission d'écrire « l'Histoire ».

L'un ne va pas sans l'autre.

L'un définit l'autre.

L'un donne un sens à l'autre.

C'est dans cet esprit que, appelé à rendre ici hommage à Maurice BELLONTE, il ne m'a pas paru possible, en toute conscience, de chanter ses louanges sans « rendre à César ce qui appartient à César ».

Je veux dire que, suivant la ligne de conduite qui fut siennée sa vie durant, les noms illustres de certains de ceux qui participèrent directement à l'Entreprise Paris-New York, représentant eux-mêmes, chacun dans son domaine, tous les artisans qui firent équipe autour d'eux pour tenir haut la gloire des Ailes françaises, méritaient de demeurer inséparables de celui du dernier d'entre eux qui vient de quitter ce monde.

Le 14 janvier dernier, Maurice BELLONTE doucement s'éteignait, après avoir lutté pour vivre encore. Héros de la première traversée aérienne de l'Atlantique Nord aux côtés de Dieudonné COSTES, il avait relié Paris à New York en 37 heures 14 minutes les 1^{er} et 2 septembre 1930.

Tous deux entraient alors dans l'Histoire; ils sont entrés maintenant dans la légende.

Maurice BELLONTE était né à MERU, petit village de l'Oise, le 25 octobre 1896. Tout gamin, il s'intéressait à la mécanique et se passionnait à suivre chez son oncle le démontage et la réfection des moteurs « d'aéroplanes ».

Il entra comme apprenti à l'atelier des moteurs ANZANI en 1910 puis, en 1912, comme ouvrier à la Société de moteurs HISPANO-SUIZA. Il suivit alors les cours du soir au Conservatoire des Arts et Métiers.

Survint la Première Guerre mondiale, sa classe appelée en 1915, il fut affecté au 1^{er} groupe d'Aviation de Dijon, comme mécanicien mitrailleur. Comme tout mécanicien volant, il reçut de ses pilotes de bonnes notions de pilotage. Il termina la guerre à l'escadrille Br 213 qu'il avait rejointe en avril 1918.

La guerre achevée, il voulut continuer à voler. Il entra en 1922 à la Compagnie des Messageries Aériennes, devenue par la suite « Air-Union », sur la ligne Paris-Londres, où il volait sur de vieux avions Goliath Farmau, bombardiers de la guerre transformés tant bien que mal en avions commerciaux. Mécanicien navigant d'abord, il avait ultérieurement passé le brevet de radio navigateur.

En septembre 1924, arrivait à la Compagnie au Bourget, venant des lignes Latécoère, un pilote, as de la guerre, Dieudonné COSTES. Pour sa première mission de reconnaissance, le directeur d'exploitation le désigna pour faire équipage avec LUCAS (pilote) et BELLONTE. Deux ans durant, BELLONTE fut ensuite son équipier, totalisant ensemble plus de 1 000 heures de vol.

En 1925, COSTES entra aux Essais en Vol aux Ateliers d'Aviation Louis BREGUET à Villacoublay, tandis que BELLONTE continuait à la ligne. COSTES devint pilote de raids. En 1928, il envisagea la traversée de l'Atlantique Nord. Fréquentait alors la Popote des Ailes de Viroflay, où se retrouvaient chaque midi les navigants d'essais de Villacoublay, Rolland COTY, fils d'un riche industriel en parfumerie et propriétaire du journal « l'Ami du Peuple ».

Par son intermédiaire, COSTES obtint une audience de Papa, lui exposa son problème et obtint de lui le financement de l'entreprise, sous réserve que cette participation ne serait connue qu'en cas de succès. De là sortit le nom de baptême et l'insigne « Point d'interrogatoire ».

COSTES obtint de Louis BREGUET l'un des cinq avions que le constructeur avait prévus pour les vols à longue distance. HISPANO-SUIZA fournirait le moteur.

COSTES songea alors à un coéquipier. Le chef d'atelier qui dirigeait « la Spéciale » (atelier de montage et mise au point des prototypes), RAMONDOU, lui conseilla de



choisir un navigateur qui soit également mécanicien. COSTES pensa aussitôt à son ancien coéquipier de la ligne Paris-Londres, le convoqua et le contrat fut conclu.

La traversée fut préparée avec une grande minutie. BELLONTE, de par son origine de mécanicien complétée par sa qualité de navigateur, s'occupa plus particulièrement de l'installation de tout ce qui touchait au moteur, à la navigation et à la radio.

Pour l'installation moteur, il se rendit bientôt compte qu'il pouvait se reposer sur un spécialiste hautement qualifié de la Société HISPANO-SUIZA, VERON.

Pour la cellule, il n'y avait aucun problème avec RAMONDOU, qui avait préparé avec succès tous les avions de raids BREGUET antérieurs.

La Société HISPANO-SUIZA, dont le directeur technique était l'éminent ingénieur Marc BIRGICKT, prépara trois moteurs: l'un fut monté sur l'avion pour l'exécution de tous les essais en vol permettant de déterminer les performances de l'avion, les consommations de carburant et d'établir ainsi un tableau donnant les meilleures conditions d'utilisation de l'appareil.

Le second moteur tourna au banc chez HISPANO-SUIZA pour une série d'essais, dont un de 40 heures dans les conditions de marche établies par BREGUET pour la traversée.

Le troisième moteur fut alors monté sur l'avion; il ne fit, avant le départ, aucun essai autre que ceux nécessaires au contrôle de son installation à bord.

De plus, un système de réchauffage avait été prévu par RAMONDOU qui menait au gré du pilote de l'air chaud capté autour de l'échappement et conduit au carburateur pour éviter le givrage.

Le premier moteur, démonté après 75 heures d'essais en vol, avait laissé apparaître un parfait état.

Au poste avant de l'avion, COSTES disposait des appareils de contrôle moteur, de contrôle vol et de navigation, dont les plus indispensables étaient doublés par des appareils de secours et des cartes concernant le parcours.

Au poste arrière, occupé par BELLONTE, étaient montés, dans les mêmes conditions, les instruments de vue et de navigation un peu plus complets (dérivomètre, sextant par exemple), la radio (un poste émetteur-récepteur) et les cartes. Il disposait en outre d'appareils de secours tels que pompe à main de secours sur les circuits d'essence, canot pneumatique et fusées.

Dans une première tentative, l'équipage avait décidé de passer par un itinéraire plus long que par l'Irlande et Terre-Neuve, mais où les vents plus faibles permettaient d'espérer une compensation appréciable.

Le décollage eut lieu le 30 juin 1929. Dans la région des Açores, l'équipage constata que la consommation de carburant avait été plus forte que prévue; il prit la sage décision de faire demi-tour.

Les mois suivants, la météo fut défavorable. Septembre passé, il n'y avait plus aucune chance pour une nouvelle tentative. Décision fut alors prise d'aller vers d'autres cieux et de tenter de battre le record du monde de distance sans escale que détenait l'Italie avec 7 188 km. Le succès obtenu sur Paris-Tsitsikar apporta la démonstration que Paris-New York était possible.

Ce fut ainsi que le 2 septembre 1930, le ? atterrit à New York.

La traversée connut certes des moments difficiles. COSTES, pour se détendre, passa parfois les commandes à BELLONTE, qui avait obtenu le brevet de pilote en 1929.

Les deux aviateurs, pour communiquer entre eux, se passaient des messages sur des petits morceaux de papier. Ils étaient à l'air libre, subissant le froid et les intempéries, les vents contraires au point qu'à certains moments l'avion semblait faire du sur-place. Ils volaient parfois au ras des flots. La radio tomba en panne ; le point d'arrivée sur la côte américaine fut à très peu près, malgré cela, celui prévu ; ce qui prouva que BELLONTE, utilisant les méthodes de navigation maritime, avait fait le point avec une rare précision.

Il faut ici rendre un hommage tout particulier à deux hommes de grande valeur qui contribuèrent au succès de l'opération : l'ingénieur du Génie Maritime Louis KAHN qui établit les cartes spéciales facilitant l'observation rigoureuse du parcours, et au grand météorologue d'alors, VIAUT, qui préparait les grands raids avec les équipages, à une époque où les moyens étaient loin de ceux qu'ils sont aujourd'hui, n'étant uniquement basés que sur des statistiques établies à partir des renseignements fournis depuis des années par les bateaux en mer.

L'arrivée à New York fut un triomphe. A Paris, ce fut le délire.

Un fait extraordinaire, qui n'a peut-être pas été suffisamment souligné : le raid Paris-New York fut une grande première pour la radio ; pour la première fois au monde, en effet, la voix des aviateurs traversa, elle aussi, l'Atlantique pour annoncer eux-mêmes, en direct, leur succès aux Parisiens massés sur la place de la Concorde, à partir des hauts-parleurs installés au Ministère de la Marine.

Après un repos bien gagné, COSTES et BELLONTE parcoururent les rues de New York, où se pressait la foule, avec un cortège de voitures précédé de détachements de Marines, musique en tête, sous une pluie de serpentina et de feuilles d'annuaire.

Puis ce fut le tour des Etats-Unis à bord du ?, avec partout la même ovation.

Le 17 octobre, ce fut le retour en France à bord du paquebot FRANCE.

Le 24, Le Havre accueillit les aviateurs ; tous les bateaux avaient arboré le grand pavois.

Le 25, le ?, remonté sur le terrain de Bléville, ramenait son équipage au Bourget, sous la pluie ; mais la foule était là, très dense ; le Ministre de l'Air aussi, Laurent EYNAC, trop oublié aujourd'hui.

Après cela, ce fut l'Arc de Triomphe, l'Hôtel de Ville où était prévu une grande réception avec signature du Livre d'Or. Foule immense sur tout le parcours.

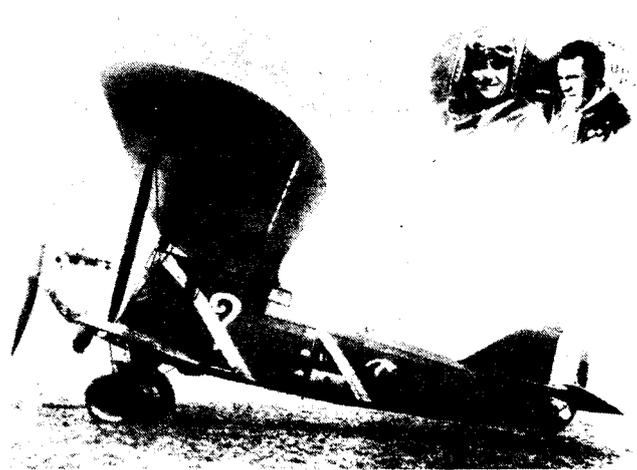
Les jours suivants, ce furent les réceptions chez Louis BREGUET, Louis BLEROT, héros de la première traversée de la Manche, à l'Aéro-Club de France, chez le Général GOURAUD, Gouverneur militaire de Paris, mutilé d'un bras.

Le 28, le ? rentrait à Villacoublay, qui avait été son berceau, non sans être passé à basse altitude au-dessus des ateliers HISPANO-SUIZA, dont les 3 000 ouvriers étaient sortis pour le saluer.

Et tout se termina par un « tour de l'amitié » dans les grandes villes de France, où éclata partout le même enthousiasme.

COSTES et BELLONTE venaient d'entrer inséparablement dans l'Histoire de l'Aviation, et dans l'Histoire tout court.

BELLONTE fut un travailleur acharné ; ses efforts inlassables lui firent gravir tous les échelons de la hiérarchie jusqu'à celui d'Ingénieur Général de la Navi-



gation Aérienne ; ils lui valurent de même les plus hautes distinctions ; il était Grand Officier de la Légion d'Honneur. Il fut également un grand soldat et un grand Français : entré dans la Résistance en 1942, il fut arrêté par la Gestapo en juillet 1944 et relâché peu de temps avant la Libération, au moment de la débâcle des Allemands à Perpignan, ceux-ci n'ayant pu rien retenir contre lui. Par contre, John, le fils de Doris, sa première épouse, demi-frère de Jacqueline DUBAUT-BELLONTE, résistant lui aussi, fut fusillé avec tous ses camarades, début juillet 1944, au champ de tir d'Issy-les-Moulineaux.

La carrière de Maurice BELLONTE mériterait un livre ; nous avons choisi d'insister sur le raid Paris-New York car, avant tout, BELLONTE restera l'homme qui fut, aux côtés de COSTES, le vainqueur de l'Atlantique Nord dans le sens Est-Ouest.

Huit noms demeurent unis dans cette histoire : Louis BREGUET, Marc BIRKIGT, Dieudonné COSTES, Maurice BELLONTE, Louis KAHN, André VIAUT, Louis RAMONDOU et VERON ; il n'était pas inutile de les rappeler.

Quelle leçon tirer d'un tel haut fait ? Il me semble que l'on peut dire que l'homme vaut mieux par ce qu'il est que par ce qu'il fait.

Ce qu'ont fait COSTES et BELLONTE, les pilotes de ligne le font aujourd'hui journellement, avec d'autres moyens sans doute. Les passagers les suivent servilement, sans songer bien sûr aux premiers équipages qui ont ouvert la voie, dont plusieurs y ont laissé la vie pour permettre de prendre aujourd'hui l'avion, pour de lointains voyages, aussi aisément qu'ils montent dans un train ou dans leur voiture.

Mais imaginons ce qu'ont été ces hommes : leur science, leur courage, leur abnégation, pour suivre un idéal : servir.

Je crois que c'est là ce qui est à retenir et à enseigner à la jeunesse : vouloir « être » quelqu'un, pour parvenir à « faire » quelque chose.

Gaston DECOOP.

PROCURATION

A remettre au mandataire choisi, ou à renvoyer à l'association, avant l'assemblée générale, qui se tiendra le Samedi 30 mars 1985, à 11.00 heures.

Le soussigné (Nom et prénom): _____

Adresse: _____

Membre de la catégorie _____ de l'association "Les Vieilles Tiges de Belgique",
donne par la présente pouvoir à:

M _____

à l'effet de le représenter à l'assemblée générale statutaire annuelle du Samedi 30 mars 1985, de prendre part à toutes les délibérations, et d'émettre tous les votes sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification au besoin.

Date: _____

Signature: _____

POUR RAPPEL

Ne peuvent voter que les membres des catégories A, B et C, en règle de cotisation pour 1985.

La cotisation pour 1985 est de 400 francs. On peut payer ce montant entre les mains du trésorier général Maurice Dans, ou effectuer un versement ou virement sur l'un des comptes de l'association:

BBL 350-0153150-09

CCP 000-0356122-35

Le prix du banquet est fixé, comme l'année dernière, à 700 francs par personne, l'apéritif servi à table étant offert par le conseil d'administration. Il aura lieu chez Callens, rue du Commerce, 73, à B-1040 Bruxelles. C'est à deux ou trois cents mètres de la Maison des Ailes. Ce montant peut être payé comme les cotisations, voyez ci-dessus. Mais attention, il n'y a que septante places dans la grande salle, et quarante dans la petite salle. Soyez rapides, les dates de paiement détermineront les inscriptions...

Lors des réunions, de nombreux VTB souhaitent que l'on porte le badge d'identification au revers de la veste: Nous devenons nombreux, les anciens ne connaissent pas les jeunes et vice-versa.

Si vous n'avez pas de badge personnel, le secrétaire général se fera un plaisir de vous en procurer un (Contre paiement de trente francs à l'association).

BOMBER COMMAND

Nous avons appris que les résultats du tirage de la tombola du Bomber Command ne reprend, par malchance (?), aucun des billets achetés en Belgique. De toute manière, nous avons de cette manière rendu hommage à ceux qui se sont battus, et ont donné leur vie pour notre liberté. Encore merci à tous.