

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

DOUZIEME ANNEE

JAN FEB MAR

Bruxelles, le 15 mars 1991

S O M M A I R E

Notre assemblée générale statutaire est fixée au samedi
27 AVRIL et se tiendra au Club Prince Albert.

De statutaire algemene vergadering op zaterdag 27 APRIL
in de Prins Albert Club. Procuration - Volmacht.

Elle sera suivie de notre banquet, pour réservation, J. CAMBIER
pour payement, P. JOUREZ

Le mot Trésorier.

Het woord van de schatbewaarder.

Notre Secrétaire vous communique les nouvelles de l'Association.

Le curé qui devint pilote.

Retenez (et SOUSCRIVEZ) : le salon du BOURGET le 22 JUIN.

Eric Bouzin dit comment "CEUX-LA NE FRANCHIRONT PAS LA TSCHUAFA"
(Deuxième partie)

La Belgique et l'Espace.

Le Cachalou et "Les Gens".

ET DANS CE NUMERO DU PRINTEMPS, UNE NOUVELLE LISTE DES
MEMBRES MARS 1991, ELLE EST DETACHABLE.

Les gens ...

Qui que vous soyez " je vous aime "
Et quoi que vous en pensiez - vous et moi
Sommes tous - d'une meme race humaine
Conjuguons donc nos differences
Valorisons notre existence

On l'apprend en photographie
Le blanc n'atteint sa douceur
Que lorsque le noir est parfait
Ca doit etre pareil dans la vie
Surtout ne l'oubliez jamais

L'automne - quelle palette de couleurs
Les jaunes voisinent avec les blancs
Les autres en font tout autant
Quel plaisir - quel enchantement
C'est cela etre different

Pourquoi etes-vous si tristes
Alors que le bonheur existe
Il suffirait d'un peu d'amour
Dans l'air du temps de chaque jour
Et vous seriez alors " sourires "

Je vous aime - je vous admire
Femmes et hommes de tous pays
Permettez-moi de vous le dire
Sans vous - rien ne serait ici
Soyez en fiers - soyons unis

Tout cet amour qui nous manque
Cette tendresse venant d'autrui
Ce doux regard qui seduit
Allons ne soyez pas surpris
C'est dans nos coeurs qu'il est enfoui

Vous possédez tant de richesses
Qui ne demandent qu'a s'exprimer
Chacun de nous a sa noblesse
Vous devez en etre assures
Il faut reapprendre a rever

CONVOCAATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1991, FIXEE AU SAMEDI 27 AVRIL,
à 11 HEURES, AU CLUB PRINCE ALBERT, 20-22 RUE DES PETITS CARMES à BRUXELLES.

REMARQUES: 1. Vu la facilité d'avoir en un même lieu une salle de réunion et une salle de banquet, nous avons choisi de tenir au Club Prince Albert, et notre Assemblée Générale, et notre banquet. (Voir croquis de situation ci-joint.)

2. Tous les membres sont les bienvenus, mais en vertu des statuts, le droit de vote est réservé aux membres en règle de cotisation des catégories:

"A" Pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914; (cités pour mémoire, tous sont décédés)

"B" Pilotes d'aéronef brevetés depuis 30 ans au moins;

"C" Autres membres d'équipage titulaires d'un brevet depuis 30 ans au moins.

3. Si vous ne pouvez participer à cette assemblée, faites-vous représenter en nous renvoyant une procuration ou en la remettant au membre que vous aurez choisi pour vous représenter.

O R D R E D U J O U R

1. Allocution du Président et rappel des membres décédés au cours de l'année.
2. Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale du 19 mai 1990 publié dans le bulletin du troisième trimestre 1990. Toute remarque au sujet de ce rapport doit être adressée par écrit au Conseil d'Administration et lui parvenir au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.
3. Rapport du Secrétaire Général.
4. Rapport du Trésorier: bilan pour 1990 et projet de budget pour 1991.
5. Rapport des Commissaires aux comptes (MM. Albert CUSTERS et Georges DUBAR) et décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
6. Nomination de deux Commissaires aux comptes et de deux suppléants pour 1991.
7. Elections statutaires. Suivant l'article 9 des Statuts, un tiers des membres du Conseil d'Administration est renouvelable chaque année, à l'occasion de l'Assemblée Générale. Les Administrateurs sortants sont rééligibles. Sont sortants en 1991: MM. André DILLIEN, Paul JOUREZ, Gérard VERMANDER, Jan GOVAERTS, Jean KAMERS. Tous se représentent à vos suffrages.

Les membres des catégories B et C désireux de poser leur candidature aux fonctions d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au siège de l'association au moins huit jours avant l'Assemblée Générale

8. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à MM. Clément CARPENTIER, Roger GILLYNS, Auguste LEMOINE, Robert NYSSSENS, Léon PAULET, Joseph SCHOMBROODT.
Remise des médailles de 50 ans de brevet à MM. Jean BRUART, Albert CUSTERS, Georges DELTOUR, Constant FOGUENNE, Pierre HALLET, William POWELL, Jean VAN LERBERGHE.

Ces listes sont dressées en se référant aux renseignements repris dans la liste des membres et pour autant que les intéressés soient membres depuis trois ans. Si, par un malencontreux hasard votre nom a été oublié, veuillez nous en faire part sans tarder.

Si vous ne pouvez vous déplacer pour recevoir cette distinction, veuillez nous le faire savoir et, si possible, donner le nom d'un ami qui vous représentera.

9. Les membres désireux d'inscrire un point particulier à l'ordre du jour sont invités à le faire connaître par écrit, au moins 8 jours avant l'assemblée.
-

UITNODIGING TOT DE STATUAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 1991, OP ZATERDAG 27 APRIL,

OM 11 UUR, IN DE PRINS ALBERT CLUB, KARMELIETENSTRAAT 20-22, 1000 BRUSSEL.

OPGELET: 1. Een vergaderzaal en een banketzaal in hetzelfde gebouw leek ons zo gemakkelijk. Vandaar ons besluit om zowel de Algemene Vergadering als ons banket in de Prins Albert Club te houden. (Zie bijgevoegd plan.)

2. Alle leden zijn welkom, maar volgens de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van categorie A, B, C, die hun liedgeld betaald hebben. Ter herrinering:

"A" Stichtende pioniers: piloten gebreveteerd voor 2 augustus 1914.

"B" Piloten gebreveteerd sedert meer dan 30 jaar;

"C" Andere leden van cockpitpersoneel sedert meer dan 30 jaar gebreveteerd.

3. Indien U niet aanwezig zijn op deze vergadering, stuur Uw volmacht aan het bestuur of laat Uw vertegenwoordigen door een lid van categorie B of C.

D A G O R D E

1. Toespraak door de Voorzitter en herdenking van de verleden jaar overleden leden.
2. Goedkeuring van het P.V. van de Algemene Vergadering van 19 mei 1990. (Zie tijdschrift van de derde kwartaal 1990). Aanmerkingen over dit rapport moeten schriftelijk deadresseerd worden aan het Bestuur en toekomen minstens 8 dagen voor de Algemene Vergadering.
3. Verslag van de Secretaris.
4. Verslag over 1990 door de Schatbewaarder en voorstel voor 1991.
5. Verslag van de kommissarissen van de rekeningen (MM. Albert CUSTERS en Georges DUBAR) en ontheffing van de Bestuurders voor de voorbije beheersperiode.
6. Aanduiding van twee kommissarissen en twee plaatsvervangers voor de rekeningen van 1991.
7. Statutaire verkiesingen. Volgens artikel 9 van de statuten, treedt tijdens de Algemene Vergadering èèn derde van de de Bestuurleden af (na loting): uittredend en herverkiesbaar. De reeks die in 1991 uittreedt bestaat uit: MM. André DILLIEN, Paul JOUREZ, Gérard VERMANDER, Jan GOVAERTS, Jean KAMERS, Allen zijn terug kandidaat.

Leden van categorie B en C die hun kandidatuur willen stellen worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op te zetel van de vereniging uiterlijk 8 dagen voor de Algemene Vergadering.

8. Uitreiking van diplomas van 60 jaar brevet aan : MM. Clément CARPENTIER, Roger GILLYNS, Auguste LEMOINE, Robert NYSSSEN, Léon PAULET, Robert SCHOMBROODT.

Uitreiking van medailles van 50 jaar brevet aan : MM. Jean BRUART, Albert CUSTERS, Georges DELTOUR, Constant FOGUENNE, Pierre HALLET, William POWELL, Jean VAN LERBERGHE.

Deze lijsten worden opgesteld met de vermeldingen op de ledenlijsten en voor zover de geïnteresseerden sedert drie jaar lid zijn. Indien U om een of andere reden vergeten werd, gelieve ons te verwittigen.

Indien U zich niet kunt verplaatsen voor deze ceremonie, gelieve ons te verwittigen en duid zo mogelijk iemand aan die U mag vertegenwoordigen.

9. Leden die een punt willen toevoegen aan deze dagorde, worden verzocht ons uiterlijk èèn week vóór deze Algemene Vergadering te verwittigen.
-

PROCURATION à remettre au mandataire choisi ou à renvoyer à l'association.

Je soussigné(e) NOMPrénom
membre de la catégorie de l'association "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE",
donne par la présente pouvoir à NOMPrénom
à l'effet de le représenter à l'Assemblée Générale statutaire du samedi 27
avril 1991, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote
sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

DATE:

SIGNATURE:

POUR RAPPEL: Ne peuvent voter que les membres des catégories B et C, en règle
de cotisation

VOLMAGHT over te maken aan de gekozen gevolmachtigde of teug te sturen naar de
vereniging.

Ondertegetekende NAAM Voornaam.....
lid kategorie van de vereniging "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE",
volmachtigt hiermee NAAM Voornaam

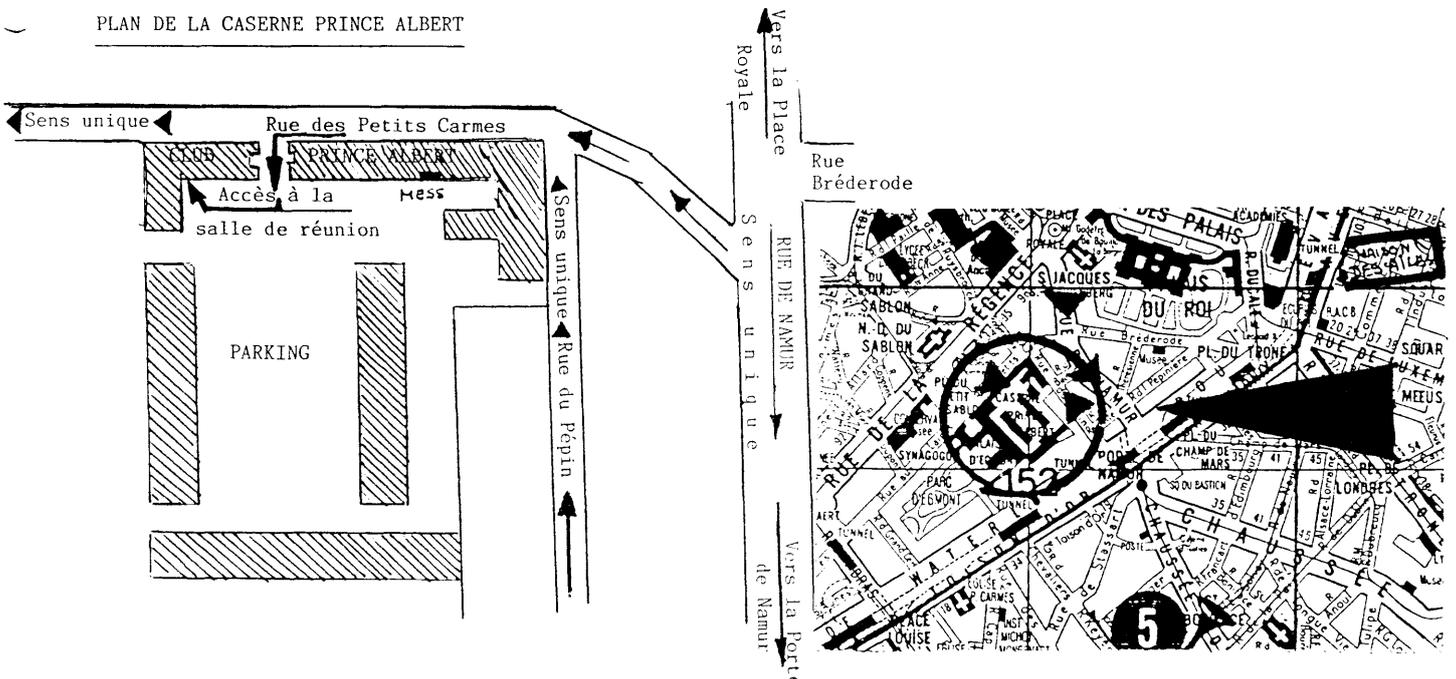
hem te vertegenwoordigen op de statuaire Algemene Vergadering van 27 april 1991,
deel te nemen aan alle beraadslagingen en in zijn naam te stemmen bij alle
punten van de dagorde (met belofte van eventuele bekrachtiging).

DATUM:

HANDTEKENING:

OPGELET: Slechts leden van kategorie B en C, in regel met het lidgeld, mogen
stemmen.

PLAN DE LA CASERNE PRINCE ALBERT



INSCRIPTION AU BANQUET DU 27 AVRIL

Après l'Assemblée Générale, nous aurons notre banquet annuel dans les salons du Club Prince Albert. Même si vous n'avez pas participé à notre Assemblée Générale, vous y êtes cordialement invité. (Parking dans la cour de la caserne Prince Albert.)

A 13 heures, nous passerons à table où nous seront servis:

L'APERITIF (offert par notre association)

L E M E N U

Le consommé printanier

Le filet de perche Dugléré

Le tournedos à l'indienne
Sauce aux poivrons et banane au curry
Pommes château

Le parfait glacé

Le café

VINS: Côte de Luberon
Château Val Jadnis Saint Emilion A.C.

COUT: 1.150Fr/personne

FORMALITES D'INSCRIPTION A RESPECTER STRICTEMENT POUR EVITER LES TRACAS QUE CAUSENT AUX ORGANISATEURS LES INSCRIPTIONS TARDIVES.

DELAI D'INSCRIPTION ET PAYEMENT: AVANT LE MERCREDI 17 AVRIL.

TALON D'INSCRIPTION AU BANQUET DU 27 AVRIL 1991

A renvoyer à Jacques CAMBIER
Avenue Bel Air 82
1180 BRUXELLES
Tél: 02/345 42 55

NOM Prénom.....

accompagné de

.....

.....

Je verse ...x 1.150 Fr. au compte 001-1908100-89 de V T B JOUREZ

(Formulaire ci-joint.)

Av. Prince Royal 11
1410 WATERLOO

Date:

Signature:

Le mot du Trésorier

- 1° A ce jour, il reste 130 membres en retard de cotisation 1991. Si votre bulletin trimestriel est décoré d'un petit collant ROUGE, empressez-vous de vous mettre en règle (400 francs pour les membres - 200 francs pour les veuves) en versant UNIQUEMENT au compte 000-0356122-35 Vieilles Tiges de Belgique rue Montoyer 1/B13 1040 Bruxelles.
- 2° Lorsqu'un membre désire qu'un article de notre magazine lui soit envoyé à domicile, il y a lieu majorer le montant de la commande de 50 francs pour un envoi ordinaire et de 150 francs recommandé (au choix).

Het woord van de Schatbewaarder

- 1° Tot op heden hebben 130 leden hun lidgeld 1991 nog niet betaald. Ze zullen op hun bulletijn een RODE sticker vinden. Ze worden verzocht hun lidgeld dringend te betalen op rekening 000-0356122-35 "Vieilles Tiges de Belgique" Montoyerstraat 1/B13 1040 Brussel. (400 frank voor de leden - 200 frank voor de weduwen)
- 2° Wenst U een artikel van ons magazine rechtstreeks bij thuis, 't is mogelijk maar in dit geval moet aan het bedrag 50 frank voor een gewone zending of 150 frank voor een angetekend zending bijvoegen.

*Un beau mouvement, et
sans retard, à vos plumes pour
procurations*

réservations

Talons réponses

versements

merci d'avance.

LE CURE QUI DEVINT PILOTE

(LE SEUL PILOTE BELGE QUI FIT DES PRISONNIERS !)

Louis BRULLEZ eut une "vocation tardive". Il avait terminé son service militaire quand il fut ordonné prêtre. Après les "18 jours" il devint aumônier à l'hôpital Saint-Pierre à Bruxelles.

Arrêté et interrogé par la Gestapo en 1942 à cause de ses activités dans la Résistance, il s'évade de Belgique via la France et l'Espagne vers l'Angleterre, voyage qui dura dix mois. Il avait 32 ans mais prétendit n'en avoir que 27 pour pouvoir rejoindre la Royal Air Force.

Il fut élève-pilote au Canada. Revenu en Angleterre en 1943, les anglais eurent quelques hésitations à accepter un prêtre civil dans les unités combattantes. Il aboutit finalement dans le 278^{ème} Squadron "AIR SEA RESCUE", Thorney Island, à côté de Hayling Island à l'est de Portsmouth.

Repêcher les pilotes et les équipages d'avions tombés en mer, telle était la mission de l'Air Sea Rescue. Parfois des combats entre Messerschmitts et Spitfires avaient lieu et l'Air Sea Rescue repêchait non seulement des britanniques mais également l'ennemi.

Louis BRULLEZ r conte : *"Nous les repêchions tous mais parfois nos "clients" parlaient allemand !*

Il n'a jamais voulu dévoiler le nombre de prisonniers allemands qu'il fit ainsi. Le 278^{ème} Squadron a repêché 6.972 hommes du Channel pendant la guerre.

Louis BRULLEZ termina la guerre en tant que Flight-Lieutenant et revint en Belgique en 1946. Etant donné son passé, ses supérieurs ecclésiastiques estimèrent qu'il appartenait à la Force Aérienne; il y resta 30 ans. Il vola sur "Harvard" à Kamina pendant les journées tumultueuses du Congo.

Il fut pensionné en 1975 comme aumônier-principal-pilote mais fut, jusqu'en 1978, le "gardien" de la chapelle de la Caserne Géruzet.

L'ancien pilote de la R.A.F., le seul pilote belge qui fit des prisonniers, est retraité à présent. Il eut une carrière spectaculaire, étant l'unique exemplaire dans le monde ecclésiastique qui partit pour la guerre comme pilote. Et pourquoi pas ? Pendant la première guerre mondiale il y eut bien un moine Franciscain qui fut officier d'artillerie !

L'aumônier-principal Louis BRULLEZ vient de fêter ses 80 ans le 31 juillet.

Merci aux vétérans de la R.A.F. ! N'oublions pas que la bataille d'Angleterre a cinquante ans !

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- Le 14 nov. Alexandre de GARADY, rue Thier des Gattes 43 - 6950 NASSOGNE. Tél: 081/21 08 42. Breveté pilote de planeur le 9.9.1949 en Hongrie. Breveté pilote d'avion le 2.2.1959 par l'Administration de l'Aéronautique belge.
- Jean-Claude DISPAUX, 5 Wood Riding, Pyrford Woods - WOKING GU22 8RH U.K. Tél: 00-44-9323-45015. Breveté pilote de planeur le 31.8.56 par l'A.C.R.B. et pilote d'avion le 4.9.81 en France.
- Jean DELBECQ, Chemin des Salles 196 - F 06140 VENCE - France. Tél: 93 58 23 05. Breveté pilote d'avion le 25.10.1952 par l'USAF. Prom 52G
- Le 12 déc. Alexandre CHARLIER, rue Grandriau 15 - 6440 FROIDCHAPELLE. Tél: 060/41 14 45. Breveté pilote d'avion le 28.4.1940 par l'Aéronautique Militaire. 81 promotion.
- Le 9 jan. Leo VAN DEN HEUVEL, Buitenland 26 - 2880 BORNEM. Tél: 03/889 23 77. Breveté pilote d'avion le 18.8.1953 par l'Administration de l'Aéronautique.
- Le 13 fév. Charles d'HAES, avenue Louise 536 Bte 10 - 1050 BRUXELLES. Tél: 02/640 07 20 Ext. 340. Breveté pilote d'avion en avril 1954 par la FAé. 125 promotion.
- Léon DHYNES, rue F.J. Peterinck 1 Bte 13 - 7500 TOURNAI. Tél: 069/22 92 65. Breveté pilote d'avion le 26.5.1949 par la FAé. 110 prom.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES.

Parmi nos membres:

- 11.90 Louis SCHOUNE, breveté pilote d'avion en 1952
- 1.12.90 Robert KEGELEIRS, breveté observateur en 1937. Fut Chef radio navigant à la SABENA et à la SOBELAIR.
- 7.12.90 Jean van MOSSEVELDE, breveté pilote d'avion en 1935. Membre d'Honneur. Administrateur de 67 à 77 et Trésorier de 69 à 77.
- 28.12.90 Maurice DANS, breveté observateur en 1936. Ancien de la SABENA. Administrateur depuis 1980.
- 21.1.91 Roger LENOIR, breveté pilote d'avion en 1943. Ancien de la SABENA.
- 24.1.91 Gus PONCIN, breveté pilote d'avion en 1923. Ancien de la SABENA.
- 14.2.91 Gérard MOT, breveté pilote d'avion en 1928.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

- Roger VEEVAETE, mitrailleur de bord, ancien de la RAF.
- PAX, ancien de la RAF.
- Pierre AREND, breveté pilote en 1932.
- Robert MEERBERGEN breveté pilote avec la 104 promotion.
- Col d'Avi e.r. VAN DER WAEREN.

NOS ACTIVITES PASSES.

L'hiver a réduit nos activités autres que nos réunions du deuxième mercredi. Au déjeuner, nous étions: 47 en novembre, 36 en décembre, 42 en janvier, 23 en février.

Le 7 décembre, grâce à Denise WISSOCQ, nous avons eu la visite guidée de l'exposition INCA-PERU. Nous étions 35 qui avons bénéficié de cette visite.

NOS ACTIVITES A VENIR.

Le samedi 27 avril, vu les facilités offertes par le Club Prince Albert, c'est là que nous tiendrons notre ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE suivie de notre BANQUET traditionnel. (Voir convocation et invitation dans le présent bulletin.)

Les vendredi 21 et samedi 22 juin, nous sommes invités par nos amis français au Rassemblement International des Vieilles Tiges avec, le 22 juin, visite du Salon International de l'Aéronautique et présentation des avions en vol, au BOURGET. (Voir programme et conditions dans le présent bulletin.)

Invités par nos amis français dans le cadre du rassemblement international des Vieilles Tiges, nous prévoyons de participer, le 22 juin à la visite du Salon international du Bourget et d'assister aux présentations en vol.

Voici le programme prévu:

VENDREDI 21 JUIN

07.30 H. Départ de l'autocar de la Maison des Ailes, 1 rue Montoyer, à proximité de la station Métro "LUXEMBOURG".

07.45 H. Arrêt au Club Prince Albert, 20-22 rue des Petits Carmes, où existe un parking pour les voitures personnelles dans la cour de la caserne.

08.00 H. Départ de l'autocar pour REIMS.

Vers 12.00 H. arrivée à Reims où nous prendrons le repas de midi.

Après midi, visite de la Cathédrale, chef d'oeuvre d'art gothique français édifié au XIII s. Mais Reims est aussi la capitale du champagne. Nous visiterons aussi une cave.

Vers 16 ou 17.00 H. Départ pour Paris où nous prévoyons le repas du soir et le logement à l'hotel IBIS, Porte Maillot. Après le repas du soir, soirée libre.

SAMEDI 22 JUIN

Matin (suivant horaire à préciser) nous rejoignons nos amis français et les autres délégations étrangères à l'Orée du Bois, Porte Maillot, pour nous rendre en colonne au Bourget.

10.00 H. Cérémonie avec dépôt de fleurs au monument élevé à la mémoire des pilotes d'essais et équipages tombés en vol.
Après cette cérémonie, entrée au Meeting où chacun est libre de visiter l'exposition statique et le Musée de l'Air (ce dernier en vaut la peine).

Pour le repas de midi, toutes les indications nous seront fournies sur place.

Après-midi nous assisterons à la présentation des avions en vol.

Vers 18.00 H. (Heure à préciser dès l'arrivée), rassemblement près du monument aux pilotes d'essais pour embarquer dans l'autocar vers Bruxelles.

En cours de route, arrêt pour le repas du soir.

P R I X comprenant: - transport en autocar,
- frais de séjour en demi-pension à l'hotel IBIS sur base d'occupation de chambres doubles avec bain et WC,
- logement et repas du chauffeur,
- taxes et service hôtelier,

- Sur base d'un groupe de 20 personnes minimum : 4.304 Fr / personne (nous étions
- 30 3.638 Fr / personne (40 en 1989)
- Sur base d'un groupe de 40 2.992 Fr / personne.
+ 1.150 Fr pour chambre single.

A prévoir en supplément: - Boissons.
- Repas de midi à Reims.
- Repas de midi au Bourget.
- Repas du soir en cours de route, le 22.
- Dépenses personnelles.

Afin de préciser le coût de ce voyage et réserver les chambres en temps utile, il est indispensable que nous connaissions pour le 1 MAI le nombre des intentions de participation. C'est pourquoi nous vous demandons de renvoyer le talon ci-après avant le 1 MAI, ou de téléphoner à :

Charles PEYRASSOL, rue Cayershuis 7 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/771 12 48

ou à Jacques DOME rue de la Station 80 - 1200 BRUXELLES Tél: 02/762 60 56

NOMPrénom;

ai la ferme intention de participer au voyage des 21/22 juin à REIMS et PARIS-LE BOURGET.

Je serai accompagné de :(*) Réservation logement: ... chambre(s) double(s)
..... chambre(s) simple(s)

(*) Non seulement les conjoints et les enfants sont les bienvenus, mais aussi les amis. Dans ce dernier cas, veuillez préciser les nom et adresse.

NE FRANCHIRONT PAS LA TSHUAPA.

(Deuxième partie)

Les cartes de navigation sont rapidement étalées sur le tarmac pour finaliser la tactique que nous allons adopter, compte tenu des dernières maigres, informations reçues. Je préconise la répartition suivante de la mission: Red 1 et 2, en "long line astern" couvriront la piste, depuis INGENDE jusqu'à BOENDE. Même s'il faut écarter les branches pour découvrir l'ennemi, nous devons absolument le trouver, si ennemi il y a...! Quant à Red 3, Capitan ALVAREZ, il est chargé de "reconnoitre" les cours d'eau, la BUSIRA en premier lieu, la TSHUAPA ensuite. Principe opérationnel: au delà d'INGENDE, tout ce qui bouge sur la piste ou sur l'eau est ennemi: "Kill it".

Quelques minutes plus tard, à 0835 hrs Local, nous sommes en l'air, salués par le contrôleur et de nombreuses autres voix audibles dans la tour. J'en profite pour exprimer toute ma satisfaction au contrôleur pour ses initiatives ponctuelles et appropriées. Ceci étant à peine fait, c'est la voix grave du Major BURKE qui s'annonce pour 0950 hrs. Il est aussitôt suivi par le CenC qui m'interpelle. Je fais rapport des divers évènements de notre escale, lui décris le plan de la mission et fais allusion à l'incident avec le Commandant du Secteur. Il approuve le plan, insiste sur l'impérieuse nécessité d'entraver la progression de l'ennemi. Quant au Major I*, il lui dira deux mots...! La communication avec le JDM est à peine terminée que le USAF 515114 prend contact lui aussi. C'est l'Attaché de l'Air US, à bord de son Convair. Le Colonel JONES est aux commandes et me donne rendez vous à COQ à l'issue de la mission que, lui également, nous souhaite "successful". Décidément, aujourd'hui, COQ attire la grande foule.

Cette fois à la différence de notre arrivée, la discrétion n'étant plus de rigueur, j'amène la formation en "vic serré" à 500 pieds au dessus de l'aérodrome pour saluer la foule, encore plus dense, qui nous fait de grands signes. "Very moving" me dit GARCIA. C'est le mot juste. Très émouvant, en effet, la confiance et l'enthousiasme qu'expriment si spontanément tous ces gens. Quel drame si la mission ne répondait pas à leur attente, à leurs espoirs. J'ose à peine y penser. Or lorsqu'on analyse les renseignements sur la base desquels notre plan d'action est élaboré, nos chances de succès sont plutôt minces. Nous aurons d'ailleurs bientôt l'occasion de nous en rendre compte.

Au départ la route est toute tracée, il suffit de suivre la RUKI, qui nous mène jusqu'à LONGA. Un passage à basse altitude sur ce petit poste nous permet de distinguer d'importants attroupements, manifestement des réfugiés. Eux aussi nous font de grands signes, indice certain qu'il n'y a pas de Simba dans le coin.

Ensuite, voici INGENDE au confluent de la LUIKA et de la BUSIRA, les deux plus importantes rivières qui en drainent de très nombreuses autres pour former la RUKI, constituant ce vaste bassin au nom bien approprié de CUVETTE CENTRALE. Ici, les pirogues et les barges sont rassemblées en grand nombre, confirmant, par leur présence, l'exode des populations fuyant la "marée rebelle", ainsi qu'aurait très bien pu dire DEMOLE.

C'est ici que la formation se sépare. La paire, en "long line astern" s'engage au-dessus de la forêt, cap au NNE, pour rejoindre la transversale E/W, atteinte après une dizaine de minutes de vol. Par chance, au travers de la frondaison serrée de ces géants de la forêt, nous apercevons et identifions l'intersection des deux pistes. Alors, cap plein EST dans une course en zigzags ininterrompus. Inclinaisons sur l'aile au maximum pour obtenir la meilleure vue possible sur ^{la} piste, qui, littéralement, joue à cache cache. A chaque basculement on se repasse les commandes de manière à être prêt au cas où quelque chose de suspect apparaîtrait soudainement. Ce qui d'ailleurs se produira à plusieurs reprises, résultant en manoeuvres acrobatiques, non seulement pour resituer l'endroit, mais également pour éviter de perdre cette damnée piste. A chaque fois c'est une fausse alerte et, bien sûr, une déception.

Soudain, une voix toute excitée, appelle Red Leader. C'est Red 3. Au ton de sa voix je me rends compte qu'il doit se passer quelque chose de pas ordinaire. J'accuse réception de son appel et lui en demande la raison. Plus calme maintenant, le Capitain ALVAREZ se situe à environ 15 NM à l'OUEST de la mission de BOKOTE, probablement à BUSIRA sur la rivière du même nom. Il annonce avoir repéré une barge à moteur remorquant deux péniches. Ce convoi fait route vers l'amont de la rivière. A première vue, cette direction indique qu'il ne s'agit pas de gens cherchant à échapper aux rebelles. Mais plutôt d'individus rejoignant les rebelles. Pendant que GARCIA manoeuvre pour se rendre à l'endroit indiqué, je recommande à Red 3 de dénombrer les gens à bord, de déterminer s'ils sont hostiles, d'observer la manoeuvre du convoi et de m'attendre sans intervenir. La plus grande précaution reste de rigueur, il ne faut surtout pas commettre d'impair. De toute manière, qui que ce soit, ils ne leur est pas possible de se dissimuler à notre observation.

Le Capitain GARCIA a bien estimé son cap, nous tombons en plein sur BOKOTE. Pendant ce temps Red 3 rapporte qu'il dénombre 3 ou 4 hommes sur la barge de tête et un sur chacune des deux autres embarcations. Ils brandissent leurs armes dans sa direction et lui tire probablement dessus, bien qu'il soit largement hors de leur portée. Cette attitude

de leur part me conforte dans ma conviction qu'il s'agit de Simba. Pourtant je n'accepte aucun risque d'erreur et veux me rendre compte d'une manière absolue.

Nous atteignons l'objectif en quelques minutes. Je prends les commandes et ordonne à Red 2 de rejoindre Red 3 et de se mettre en orbite à 1500'. Puis réduisant la puissance des moteurs, de façon à approcher à vitesse réduite, je descends à quelques mètres au-dessus du plan d'eau et me présente, soleil dans le dos, face à la barge à moteur. Dans cette position, il m'est loisible d'observer la scène. Absorbés par la présence, au-dessus d'eux, des deux autres appareils, les Simba, car leur accoutrement lève le dernier doute que j'avais encore, ne m'ont ni vu ni entendu venir et sont occupés à vider leurs chargeurs de FAL en direction de mes deux ailiers. La rafale des huit canons de .5 que je leur adresse en guise d'avertissement et qui leur siffle désagréablement aux oreilles, les surprend et les stupéfie. Ce sont des Simba complètement médusés qui nous regardent passer en les frôlant de très près. Je m'offre même le luxe d'un petit salut de la main que l'un d'entre eux me rend machinalement.

Au passage j'ai le temps de noter que les barges sont en partie chargées de matériel divers, dont un nombre important de fûts, probablement du carburant.

Poussant les manettes à gaz à plein régime, je prends de l'altitude pour l'attaque à la roquette. Red 3 et 2, ayant pressenti la manoeuvre sont déjà en position et attendent les instructions. Entièrement rassuré maintenant, quant à l'appartenance des occupants des trois embarcations et n'ayant décelé aucune autre présence à bord, l'ordre de passer à l'action est donné: "Red Section Taïaut. Red 3 leading. Prime target: motorbarge. But all three must go. Get them!"(22) Etant à l'origine de la découverte de l'ennemi, je réserve à Red 3 la primeur de l'attaque. Il ne se fait d'ailleurs pas prier et annonce: "Red Leader Wilco. Red 3 going in NOW...!"(23). Sur mon kneepad, je note: "0932. BUSIRA : 1xMotbarge + 2 + 6 rebs."

Tout en poursuivant ma grimpée, j'observe l'attaque de Red 3 qui engage le convoi en enfilade par l'arrière. Une salve de huit RP's(24) encadre la péniche de queue. De notre position, il n'est pas possible de savoir s'il y a eu coup au but. Mais le Capitain ALVAREZ, poursuivant son piqué

(22)Section Rouge. Gibier en vue. Rouge 3 en tête.Objectif principal: la barge motorisée. Mais les trois doivent être éliminées. Allez-y.

(23)Chef de Section, bien compris et exécute.Rouge 3 y va MAINTENANT !

(24)Rocket projectiles = roquettes.

ouvre le feu avec ses .5. Cette fois, aucune gerbe ne s'élève de la surface de l'eau. Tout fait mouche, soulevant un nuage de poussière rougeâtre. A son tour le Capitaine CERÉCEDAS'annonce: "Red 2 going in, NOW !" Il dirige son attaque à 45° de face, lâche huit RP's, dont deux touchent la barge de tête. A l'instar de son prédécesseur, il pousse son attaque aux canons et met également dans le mille. "Good show" clame mon ami GARCIA qui ne tient plus en place. J'opine de la tête et me concentre, car c'est notre tour. Mon compagnon est tout excité et instinctivement ses mains s'approchent des commandes. D'un coup de coude et d'un clin d'oeil je lui fais comprendre qu'il peut les prendre. C'est un joyeux : "I've got her"(25) qui me perce les tympans dans l'interphone. Oh, ce n'est pas par bonté d'âme qu'à pareil moment je passe la main, mais il me semble que rapporter une photo ou deux de cette action mérite bien ce sacrifice. (On soigne sa petite publicité comme on peut, n'est-ce pas!) RF 645 bascule sur l'aile gauche et entame son piqué en s'annonçant à la radio. Notre production d'adrénaline doit battre des records...

Garcia prend son objectif quasiment à 90° et lui envoie une salve de huit roquettes. Ou plutôt, croit lui envoyer une salve de huit, car, oh surprise, seules quatre projectiles filent devant nous. Un instant d'hésitation et une deuxième salve est lâchée? Cette fois, le compte est bon, il y en a bien huit. Plusieurs atteignent la deuxième

me péniche qui roule sous les impacts. Je prends quelques photos pour la postérité. Au moment d'amorcer la ressource il me semble apercevoir deux individus gesticulant dans le sillage du convoi. La barge de tête, tentant d'échapper à cette ronde infernale, vire de bord vers la droite pour rejoindre la berge. Entraînées par leur remorqueur, les deux autres entament la manoeuvre, mais ne la poursuivent pas, le cable de remorquage vient probablement de lâcher ou d'être largué. Aussitôt emportées par le courant, elles s'écartent lentement de la barge motrice qui, elle, atteint la rive au moment où, dans notre deuxième passe, le Capitaine GARCIA lui expédie huit nouvelles RP's. Quatre d'entre elles se contentent de provoquer de hauts geysers, en revanche leurs compagnes font sauter en l'air l'habitacle de la barre, achevant d'un coup et la carrière de l'engin et, sans doute, celle de ses occupants. A mon tour de féliciter GARCIA par une claque sur l'épaule. Il me répond par un vibrant " Youpy !" à l'interphone.

Ce coup de grâce asséné au remorqueur est le signal de l'interruption de l'attaque pour Red 1 et 2, qui doivent reprendre et poursuivre leur propre mission. Red 3 est chargé d'achever seul la besogne si bien commencée. Ensuite il poursuivra la reconnaissance des cours d'eau

(25)J'ai les commandes.

stimulé par cette première rencontre. La montre de bord indique 0948 hr Local, lorsque notre paire reprend son vol serpentant au dessus de la forêt en direction de l'EST.

L'incursion de cette petite équipe de Simba à une distance assez éloignée de BOENDE, me préoccupe et je fais part de mes réflexions au Capitan GARCIA. Nos manoeuvres ininterrompues au ras des arbres ne conviennent guère à la méditation. Ce n'est donc qu'après un assez long-temps qu'il me fait part de son analyse. A son avis cela pourrait signifier que, contrairement aux allégations de DEMOLE, les rebelles n'ont pas franchi la TSHUAPA, comptant, justement, sur l'arrivée de barges et péniches pour assurer le passage de leur charroi. Il y a donc de fortes présomptions pour que l'ennemi soit, en attente, camouflé dans la forêt, aux abords de l'embarcadère. C'est donc là que nous devons nous rendre sans plus tarder. Cette déduction me paraît fondée, cependant il se pourrait aussi que les rebelles aient déniché d'autres embarcations qui aient déjà été amenées à pied d'oeuvre et, partant, qu'ils soient, pour l'heure, en route pour COQ, après avoir "razzié" BOENDE. Il me paraît donc impératif de poursuivre la recce de la piste afin de ne pas rater le convoi s'il s'y trouve. Ce n'est certes pas une sinécure, dont nous nous passerions très bien, mais c'est la seule formule qui réponde aux deux hypothèses.

Un message du RF 644 nous informe que plus rien ne flotte et qu'il quitte les lieux. Après l'avoir félicité, je lui recommande d'investiguer les embarcadères qu'il pourrait rencontrer. Si des rebelles en sont dénichés, c'est que BOENDE est entre leurs mains et que le gros de la troupe progresse vers COQ. D'autre part il devra interrompre sa reconnaissance à environ de 10 NM de BOENDE et nous rejoindre. Ceci afin de ne pas alerter l'ennemi dans l'hypothèse où il serait encore dans les parages du poste. Mon plan étant de contourner la localité à bonne distance, pour revenir en longeant la rive gauche, en direction de l'aérodrome, en "battle formation" (26) à trois, soleil dans le dos. Si les rebelles sont là, nous sommes en position d'attaque et si, au contraire, il n'y a rien, nous sommes aux premières loges pour le constater et, tout doute cette fois levé, il ne reste plus qu'à passer à l'attaque de la rive droite, où logiquement, l'ennemi doit se terrer. Le temps passe rapidement et après 3/4 d'heure de vaines recherches, ponctuées de nombreuses alertes, Red 3 nous rejoint, bredouille lui

(26) Formation propice à l'attaque.

aussi, après la belle opération de tout à l'heure.

A environ 1000 pieds au-dessus de la masse ondulante verte des géants de la forêt, nous adoptons une formation en vic allongé, Red 2 à babord à une centaine de mètres en retrait et Red 3 à tribord, à environ la même distance de Red 2. Cette disposition de vol très souple accorde au leader une large liberté de manoeuvre, nécessaire pour poursuivre la recce de la piste.

Et c'est dans cette formation que nous émergeons enfin de la forêt épaisse. La piste, quant à elle, bifurquant d'abord plein NORD en direction de BEFALE, s'incurve ensuite vers le SUD puis le SSW, droit sur BOENDE, pour venir buter sur l'embarcadère de la rive droite. Nous la suivons maintenant sans difficulté, la végétation étant nettement moins dense. Mon intention est de l'accompagner jusqu'à 2 ou 3 km du fleuve, puis de la quitter en obliquant plein EST afin de revenir sur BOENDE ainsi qu'exposé plus haut. Mais alors que je m'apprête à virer, c'est le choc... la stupéfaction!! GARCIA et moi n'en croyons pas nos yeux ébahis... Imaginer le tableau qui tout à coup se présente à nous. A quelques centaines de mètres, alignés sur cette route en latérite bien rouge, une file de véhicules "camouflés" au moyen de branchages bien verts !! Et des Simba en quantité. Bariolés, emplumés, affublés des tenues les plus diverses et le plus invraisemblables...! Ils ont dû nous entendre venir à la dernière seconde car ils paraissent figés sur place, tous les ~~KKKKKK~~ dirigés vers nous.

visages

Pas le temps de donner des instructions à mes ailiers. Nouvelle giclée d'adrénaline. D'autorité je reprends les commandes et entame un virage sur l'aile droite, accompagnant la manoeuvre d'un "I've got her" excité. Ma section suit, clamant sa jubilation à la radio. Mais tout se passe très vite. L'objectif est là aligné sur la piste qui s'étale droit devant nous. Trop bas pour utiliser les RP's, j'asperge d'un bout à l'autre le convoi, d'une longue rafale de .5. Pris par l'arrière, les véhicules atteints de plein fouet par cette masse de mitraille, bondissent littéralement sur place, comme secoués par une main géante, éjectant leurs passagers et rejetant leur camouflage. Dans les rangs rebelles après la surprise initiale, c'est la débandade, la fuite éperdue, le sauf qui peut général. J'ai le temps d'apercevoir un camion qui s'enflamme et de nombreux corps étendus ça et là. Red 2 et 3, me suivant de près, n'accordent aucun répit à l'ennemi qui, étrangement, ne s'égaille pas de part et d'autre de la piste, pour se mettre à l'abri de nos regards dans la végétation.

Alors que l'odeur acre de la cordite pénètre dans le cockpit, à plein régime

je reprends rapidement de l'altitude et observe le résultat de cette première passe. Déjà plusieurs véhicules ont pris feu. De très nombreux rebelles continuent à s'enfuir en suivant la piste. Je note: "BOENDE 1027. IN". Après avoir recommandé à mes ailiers de bien s'espacer de manière à ce que la ronde soit ininterrompue et alors que je suis moi-même en position pour une deuxième passe, un détail qui m'avait échappé auparavant, me saute cette fois aux yeux. Des reflets scintillent parmi la végétation. C'est l'eau des marécages qui miroite au soleil. En effet, à cet endroit la piste est construite en remblais: Voilà donc le pourquoi de la présence du convoi SUR la piste, au lieu d'être camouflé dans la végétation. Et voilà également la raison pour laquelle l'ennemi court SUR la piste, au lieu de se réfugier dans la nature. Il est pris au piège. Bloqué sur place depuis trois jours il a eu le temps^{de} se rendre compte que, pour une raison ou pour une autre, il est malsain de s'aventurer hors de la piste. Pourtant lorsque les Simba me voient descendre à nouveau sur eux, les canons crachant la mitraille, l'instinct de conservation est plus fort et c'est par grappes entières qu'ils dévalent les bas côtés de la route. Refuge tout pro-

visoire. Nous leur rendrons visite là aussi dans peu de temps.

A nouveau les camions encaissent durement et s'enflamment les uns après les autres. La ronde se poursuit inexorablement semant la destruction et la mort dans les rangs ennemis. Alors que Red 3 est en piqué, un véhicule explose avec violence, l'obligeant à rompre. Cette explosion boute le feu à d'autres camions et bientôt toute la colonne brûle, obscurcissant la vue.

Notre réserve de munitions .5 s'épuise. En revanche, il nous reste un bon stock de RP's. Elles vont servir à nettoyer les abords de la piste, qui elle est jonchée de corps répandus pêle-mêle. Je repasse les commandes à "mon plus proche collaborateur" qui attendait cet instant avec grande impatience. Il va s'en donner jusqu'à la dernière roquette, secondé par ses copains qui font un travail de pros.

Un dernier passage, à vitesse réduite, afin de constater les dégâts causés. De lourds nuages de fumée noire marquent l'emplacement de la douzaine de véhicules, tous des camions, de ce qui fut un convoi de l'APL. Aucun signe de vie ne se manifeste, ni sur la piste, ni sur les côtés. "Wiped out" me dit laconiquement GARCIA, en guise d'éloge funèbre. Oui, c'est bien ça: effacés, gommés, éliminés. Ne voulant pas être en reste, je prononce alors à la radio ces "paroles historiques" (on fait ce qu'on peut, n'est-ce pas?): "THESE OMBRES WILL NEVER CROSS THIS STREAM..."(27) ce qui, comme il se doit, est accueilli par des

(27) Ces gaillards-ci ne franchiront jamais la rivière.

cris d'allégresse, ponctués d'expressions cubaines des plus imagées, que la bienséance m'interdit de rapporter.

Je note: "1046 Local: -11xSSV-countless simbas wiped out"(28). Au fait combien étaient-ils ? En admettant 25 hommes par véhicules -estimation très conservatrice- ce|à donne dans les 250. Ils étaient certainement bien plus nombreux, encaqués comme sur leurs fula-fula(29). Quant à leurs pertes, nous diront qu'elles furent "sévères"(30).

Avant de quitter définitivement les lieux de l'hécatombe, une dernière visite à BOENDE s'impose, par acquis de conscience. On ne sait jamais. Mais dans la cité, rien ne bouge. Elle semble figée, morte. Ni habitants ni rebelles: "ILS N'ONT PAS FRANCHI LA TSHUAPA..."

Le moment est donc venu de rejoindre COQ, où on doit être attendu avec grande impatience et anxiété aussi. Pour plus de confort et pour, rès toute cette excitation, nous relaxer quelque peu, nous grimpons à 5000 pieds et adoptons une formation en "vic espacé". Les nerfs se relâchent, le calme revient progressivement. Tant bien que mal nous épongeons la transpiration qui dégouline de partout. George, le troisième pilote, se charge de nous amener à bon port. En phonie les équipages échangent leurs impressions qui, au son de leurs voix et à leur débit, me paraissent réjouissantes et gratinées à la fois.

De loin le contrôleur de COQ capte ces conversations et s'efforce d'entrer en contact avec nous. Même, à peine audible, sa voix trahit sa curiosité mêlée d'anxiété. On peut le comprendre, il doit être harcelé de coups de téléphone réclamant un complément de nouvelles. Car, d'autres avions en vol, qui nous ont entendu, lui ont communiqué des bribes d'informations; pas assez pour se forger une image concrète des événements, mais suffisamment édifiantes pour se douter que des choses importantes se^{sont} passées .

N'ayant aucune raison d'entretenir un suspens, mais tout en faisant comprendre que je me dois de réserver le compte rendu détaillé de la mission à la plus haute autorité sur place, en l'occurrence le CenC, qui est seul juge pour décider de ce qui peut-être divulgué, je laisse néanmoins entendre que la mission fut très fructueuse, mettant l'accent sur le "très". Ce message est reçu par des exclamations joyeuses et, à l'arrivée, je pourrai me rendre compte qu'il fut immédiatement et efficacement diffusé.

(à suivre)

(28)1046 heure locale -11 véhicules non blindés-innombrables Simba éliminés.

(29)Sorte d'autobus, toujours surchargé de passagers.

(30)Fin Octobre GBENYE informait le Roi BAUDOUIN du bombardement de BOENDE qui avait fait 5.000 victimes (sic)
Début novembre SOUMIALOT annonçait à Diallo TELLI (OUA) le même bombardement et la perte de 10.000 civils innocents (re-sic).

LA BELGIQUE ET L'ESPACE

La contribution de la Belgique aux technologies de l'espace.

Journée organisée le vendredi 22 mars 1991 par la Société Royale Belge des Ingénieurs et des Industriels en collaboration avec les Services de Programmation de la Politique Scientifique. (SPPS)

LIEU: Salle des conférences de la FEB, rue Ravenstein 4 - 1000 Bruxelles

P R O G R A M M E

8.30h Accueil des participants.

9.00h Introduction par M. PRAET, SPPS.

9.25h LES GRANDS ENGINES SPACIAUX (Projets ESA)

"Les grands projets de l'ESA et logiciels" par B. LEMAIRE, Trasys-Space.
Le lanceur ARIANE V "Participation belge au moteur Vulcain de l'étage principal" par M. DROSSON, FN-Moteurs.

10.15h Pause-café.

10.30h La navette HERMES. "Concept et structures" par P. TAQUET, Sonaca.

"Conditionnement d'énergie à bord d'HERMES" par R.HANNON, ETCA.

"L'implantation du Centre d'entraînement des pilotes HERMES à Bruxelles-National" par P. DE SWERT, SABENA Technics.

La station spatiale COLUMBUS. "25 ans d'expérience spatiale au service du projet COLUMBUS" par M. DURAY, SABCA.

"Les problèmes de communication dans l'espace liés à COLUMBUS" par E. HERMANS, Alcatel-Bell.

12.10h Question-time.

12.15h Déjeuner-sandwiches.

14.00h LES TELECOMMUNICATIONS SPATIALES.

"Les télécommunications spatiales en Belgique depuis 1966" par le Professeur A. VANDER VORST, UCL.

"Data Broadcasting" par V. LAROCK, SAIT

"Les télécommunications spatiales optiques" par D. MALAISE, Spacebel.

15.00h LES EXPERIENCES EMBARQUEES.

"Les test du télescope "ISO" par C. JAMAR, IALSPACE.

"Le projet "ISOPHOT" par L. HERMANS, IMEC (KUL)

"L'expérience MIRAS" par R. HENNECART, ETCA.

16.00h Question time et clôture.

Inscription à LA BELGIQUE ET L'ESPACE à renvoyer à la S R B I I - Rue Ravenstein 3
1000 BRUXELLES

NOM..... Prénom Tél: 02/511 58 56

Membre de la Société Royale "Les Vieilles Tiges de Belgique"

ADRESSE.....Tél:

assistera à la conférence du 22 mars 1991.

Participation aux frais: Membres de la SRBII : 750Fr

Non membres : 900Fr

Je verse la somme deFr au compte n° 068.0748060.23 de la SRBII, avec la mention "La Belgique et l'Espace" et en précisant le nom du participant.

Date:

Signature:.....

100- LIVRE DU MICH'
 20- AUTOCOLLANT
 350- INSIGNE DE REVERS
 500- -- SUR BOIS
 500- ÉCUSSON POUR BLAZER
 500- CRAVATE

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 25-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 20-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 20-
 LIVRE DU MICH' 100-