



SOCIÉTÉ ROYALE
a. s. b. l. Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S. M. le Roi

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
v. z. w. Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z. M. de Koning

Périodique trimestriel - Driemaandelijke tijdschrift

Dix-septième année - Zeventiende jaar

N° 1/97 **Nr 1/97**
Janvier-Février-Mars **Januari-Februari-Maart**



Madeleine (Mady) Delbecq-Van Keerbergen

a. s. b. l. LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE V. Z. W.
Siège social - Maatschappelijke zetel
Maison des Ailes - Huis der Vleugels
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles - Brussel

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15

Bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de Belgique
Driemaandelijks tijdschrift van de "Vieilles Tiges" van België

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever
Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles - 1000 Brussel

SOMMAIRE - INHOUD

- Madame Madeleine (Mady) Delbecq-Van Keerbergen
- *Mevrouw Madeleine (Mady) Delbecq-Van Keerbergen*
- Convocation pour l'assemblée générale statutaire du 15 mars 1997
- *Uitnodiging voor de algemene statutaire vergadering van 15 maart 1997*
- Le banquet annuel du 15 mars
- *Het jaarlijks banket van 15 maart*
- Nouvelles de l'association
- *Nieuws van de vereniging*
- Le rappel du Trésorier!
- *Herinnering van de Schatbewaarder*
- Le Testament d'un visionnaire
- L'expansion belge par l'aviation
- Programme des excursions en 1997
- *Programma van uitstappen in 1997*
- Programme des cérémonies en 1997
- *Programma van plechtigheden in 1997*
- Formulaires de procuration pour l'Assemblée générale
- *Volmachtformulier voor de Algemene vergadering*
- Formulaire pour l'inscription au banquet
- *Inschrijvingsformulier voor de banket*
- L'ultime vol du Fairey-Fox O-80
- La Pelouse d'honneur
- *Het Ereperk*
- Parcours volant!

*

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans leur langue.
Droits de reproduction réservés.
De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de schrijvers en in hun taal. Nadruk voorbehouden.

Madeleine (Mady) Delbecq-Van Keerbergen

Nous l'appelions Notre-Dame des Vieilles Tiges.

Ce terme, qui peut paraître familier, n'était pas irrévérencieux. Bien au contraire, c'était notre façon de lui manifester notre affection, de marquer l'immense respect que nous lui devons.

Elle était fidèle à nos déjeuners et nous recevait chez elle avec grande générosité tous les trimestres, pour la préparation de l'expédition du bulletin. Après ce travail, elle sortait un "grand cru" de sa cave et, entre le verre de vin et les petits fours, égrénait ses souvenirs. Et quels souvenirs!

Mady naît à Bruxelles le 27 avril 1915; elle est fille unique d'un pharmacien de Laeken.

En 1934, après avoir obtenu son diplôme d'institutrice, elle enseigne à l'école communale de la rue Haute à Bruxelles.

Durant l'été de 1940, elle est contactée par Lucien (Mich) Janssen, qui lui demande d'entrer dans le réseau de la résistance "Service de Renseignements et d'Action", qui collecte principalement des informations sur les aérodromes occupés par les Allemands. Elle collabore aussi à la rédaction d'articles pour la Libre Belgique clandestine et s'occupe d'émissions radio vers l'Angleterre. Ces activités dangereuses lui vaudront son arrestation dans la nuit du 20 juin 1941, au domicile de ses parents. Elle venait de recevoir des instructions pour gagner Londres.

A partir de là, elle connaîtra les geôles nazies: les caves de l'immeuble de la Gestapo à l'avenue Louise à Bruxelles, la prison de St Gilles, d'Essen, de Klingeputz à Cologne. Elle est condamnée à mort et envoyée dans le monde concentrationnaire à Ravensbrück, puis à Mauthausen. C'est là, qu'en avril 1945, elle est libérée par les troupes américaines.

En mars 1946, elle épouse le Docteur Van Keerbergen, dont elle aura trois fils.

Nous nous permettons ici, de reproduire le passage d'une lettre du 12 juin 1981, qu'adresse Victor Winants à Georges Van Keerbergen, alors président de notre association, à l'occasion de son septante-cinquième anniversaire:

"Mais sans vouloir soustraire de tes mérites personnels, je ne suis pas seul à penser, et avec certitude, que tu as eu de la chance: celle de rencontrer, pour faire la route, une personne qui comme toi, se situe hors du commun. Oui, mon cher Georges, la chance d'avoir découvert d'abord, su conquérir ensuite, une compagne réellement héroïque, qui a courageusement partagé, jour après jour, les bons et extraordinaires événements que ta pétulante personnalité allait nécessairement rencontrer, sinon susciter! Mady a, elle aussi, une vocation extraordinaire, une volonté peu banale, et une rare gentillesse à laquelle tous tes amis des Vieilles Tiges, notamment, se plaisent à rendre hommage".

Wij hebben ze "Notre-Dame des Vieilles Tiges" genaamd. Die uitdrukking mag een beetje familiair klinken, ze was zeker niet oneerbiedig, integendeel, zo gaven wij uiting aan onze genegenheid, zo betuigden wij haar ons grote respect dat we haar verschuldigden.

Ze nam getrouw deel aan onze maandelijkse lunches en ze ontving ons bij haar huis, met grote vrijgevigheid, elke trimester, voor de voorbereiding van het driemaandelijks bulletin dat moet verstuurd worden. Na dit werk, haalde ze een "grand cru" fles uit haar kelder en tussen de wijn en de versnaperingen haalde ze haar herinneringen boven. En wat voor herinneringen!

Mady werd geboren in Brussel op 27 april 1915, als enige kind van een apotheker in Laeken. In 1934, haalde ze haar diploma als onderwijzeres en nadien ging ze les geven in de gemeenteschool van de Hoogstraat.

In de loop van de zomer 1940, werd ze benaderd door Lucien (Mich) Janssen, die haar verzocht om toetreding tot het weerstandsnet "SRA" dat vooral informatie bijeenhaalde over door de Duitsers bezette vliegvelden. Ze werkt ook mee aan de redactie van artikels voor de klandestiene krant La Libre Belgique en houdt zich bezig met radiouitzendingen naar Engeland. Omwille van deze gevaarlijkse activiteiten wordt zij aangehouden in de nacht van 20 juni 1941. Ze had juist instructies gekregen om naar Londen te vluchten.

Vanaf dit tijdstip leert ze de nazikerkers kennen: de kelders van het Gestapogebouw op de Louisalaan, de gevangnissen van St Gillis, van Essen, van Klingeputz in Keulen. Ze wordt ter dood veroordeeld en naar het concentratiekamp van Ravensbrück en nadien naar Mauthausen gestuurd. Het is daar dat ze in april 1945 door de Amerikaanse troepen wordt bevrijd.

In maart 1946, huwt ze met Dokter Van Keerbergen, waarvan ze drie zonen krijgt. Wij zijn zo vrij, hier een uittreksel af te drukken van een brief van 21 juni 1981, door Victor Winants toegestuurd naar Georges Van Keerbergen, die toen voorzitter van onze vereniging was, naar aanleiding van zijn vijfenzeventigste verjaardag:

"Maar zonder uw persoonlijke verdiensten te willen onderschatten ben ik niet de enige om ervan overtuigd te zijn, dat je veel geluk gehad, namelijk om iemand te ontmoeten om daarmee verder door het leven te stappen, een persoon die zoals jijzelf helemaal geen gewoon wezen is. Ja, beste Georges, het geluk om eerst en vooral iemand te ontdekken en nadien te veroveren, een echt dappere gezellin, die dag na dag heldhaftig meeleeft met de mooie en buitengewone gebeurtenissen, die uw sprankelende personaliteit zeker zou ontmoeten, om niet te zeggen teweegbrengen! Ook Mady heeft een buitengewone roeping een weining

Le 29 septembre, consciente que la poursuite de la lutte contre la maladie était vaine, Mady s'en est allée rejoindre son époux et son cher fils ainé.

Elle avait émis un souhait: que la liturgie de ses funérailles soit célébrée en l'église de Notre-Dame de la Cambre, là où nous avons dit adieu à son amie Denise Van Lancker-Wissocq, une autre Grande Dame des Vieilles Tiges que nous avons perdue.

banale vastberadenheid en een zeldzaam geworden vriendelijkheid waarvan al uw vrienden van de Vieilles Tiges graag hulde willen brengen.

Mady beseftte dat het voortzetten van de strijd tegen haar ziekte vruchteloos was, ze vertrok op 29 september 1996 om haar echtgenoot en haar oudste zoon te gaan vervoegen. Ze had een wens geuit: dat de liturgie van haar begrafenis zou doorgaan in de O-L-Vrouwkerk Ter Kameren, waar wij vaarwel gezegd hadden aan haar vriendin Denise Van Lancker-Wissocq, een andere Grote Dame van de Vieilles Tiges die wij verloren hebben.

MADY

Tu étais pour nous une "Mère"
Denise était notre soeur
Le baron du Bois un grand frère

Chacun garant de nos VALEURS.

Lorsque l'air vient à manquer
Lorsque l'horizon est bouché
L'avion ne sait plus décoller
ICARE est à jamais emmuré.

Gamins, nous étions restés
Malgré nos âges avancés
Dans nos yeux brillait cette audace
Rêvant toujours à plus d'espace.

Tu apportais par ta présence
Du sens à notre existence
Et ton exemple, ainsi donné
Renforçait le cercle de l'Amitié.

Fallait-il que tu sois GRANDE
Pour influencer sur nos esprits
Mais qui étais-tu, MADY
Dis, fais-nous donc cette offrande.

On savait, sans vraiment savoir.

J'étais, jeune femme innocente
Espérant goûter au bonheur
Malgré moi, prise dans la tourmente
Déclenchée par l'homme. Horreur!

J'ai beaucoup souffert, appris
Qu'en chacun de nous, vit.
Amour et haine, inconscients
En attente d'événement.

Pour que l'Amour, soit le plus fort
Ne ménagez pas vos efforts
Chaque ETRE a droit au bonheur
Cela est gravé dans nos coeurs.

Nous avons compris ton message
Respirant de simplicité
Chaque jour, il faut être sage
Et vouloir La Liberté.

Prêts à de nouvelles réunions
Tu nous verras de ton balcon
Et dans nos yeux, souvenir fugace
Beaucoup de toi, y a pris place.

Le Ciel est enfin dégagé
Les feuilles frémissent dans le vent
Planeurs, avions vont s'envoler
Renaissance du printemps.

ICARE s'élève, va t'emporter.

*Pourquoi chercher dans les ténèbres, ce que nous avons sous la main
A l'intérieur de chaque "Etre", découvrons-y le vrai chemin!*

CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE

Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 15 mars 1997 à 10h30, dans la salle de conférence du Club Prince Albert, rue des Petits Carmes 20, à Bruxelles.

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres des catégories "Vieille Tige et Actif", en règle de cotisation.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale, faites-vous représenter par un membre de votre catégorie de votre choix, en renvoyant la procuration jointe à ce bulletin (deux procurations maximum par membre).

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le Président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
2. Allocution du Président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale du 16 mars 1996, publié dans le bulletin N° 2/96.
4. Rapport du secrétaire-général.
5. Rapport du trésorier.
6. Rapport des Commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée.
7. Nomination de deux Commissaires aux comptes et de deux suppléants pour l'exercice 1997. (MM. Dubart et Baikry, commissaires aux comptes pour l'exercice 1996, sont rééligibles).
8. Elections statutaires. En vertu de 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 et rééligibles pour 1997 sont: Eric BOUZIN, André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Georges VERMANDER.
9. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à André CATALA, Edmond DEHART, Jacques DOME, Albert GOBIN, Léopold HEIMES, Albert HENRY, Gaston MERSCH, Paul-Henri SIROUX et Albert VAN DEN BEMBE. (*)
10. Remise de la médaille de 50 ans de brevet à Robert BAYART, Joseph CARPENTIER, Pierre DAUBRESSE, Pierre DENIS, Léon de VILLE de GOYET, André FIRLEFYN; Jean FLORENT, Harry SAYES et Dominique WEIBEL. (*)
11. Les membres des catégories "Vieille Tige" et "Actif" qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur, sont priés d'adresser leur demande par écrit au siège de l'association, au

UITNODIGING TOT DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

U wordt verzocht de algemene statutaire vergadering bij te wonen op zaterdag 15 maart 1997 om 10.30 uur, in de vergaderingzaal van de Prins Albertclub, Karmelietenstraat 20, te Brussel.

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van kategorië "Vieille Tige" en "Actief", in regel met hun bijdragebetaling. Indien U de vergadering niet kan bijwonen, gelieve de bijgaande volmacht te overhandigen aan een lid van uw kategorië van uw keuze, waarvan U weet dat deze zal aanwezig zijn (maximum twee volmachten per lid).

AGENDA

1. Opening van de zitting door de Voorzitter en afroeping van de namen van leden die in de loop van vorig dienstjaar overleden zijn.
2. Toespraak van de Voorzitter.
3. Goedkeuring van het verslag van de algemene vergadering van 16 maart 1996, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/96.
4. Verslag van de Secretaris-generaal.
5. Verslag van de Schatbewaarder.
6. Verslag van de Rekeningskommissarissen en verlening van ontlasting aan de beheerders voor het beheer van het afgelopen dienstjaar.
7. Benoeming van twee Rekeningskommissarissen en twee vervangers voor het dienstjaar 1997. (Heren Dubart en Baikry, rekeningskommissarissen voor het dienstjaar 1996 zijn herkiesbaar)
8. Statutaire verkiezingen. Krachtens artikel 9 van de statuten, is het mandaat van een derde van de leden van de raad van beheer, elk jaar hernieuwbaar naar aanleiding van de algemene vergadering. De uittreedende en voor 1997 herkiesbare beheerders zijn: Eric BOUZIN, André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS en Georges VERMANDER.
9. Uitreiking van het diploma van 60 jaar aan: André CATALA, Edmond DEHART, Jacques DOME, Albert GOBIN, Léopold HEIMES, Albert HENRY, Gaston MERSCH, Paul-Henri SIROUX en Albert VAN DEN BEMBE. (*)
10. Uitreiking van de medaille van 50 jaar aan: Robert BAYART, Joseph CARPENTIER, Pierre DAUBRESSE, Pierre DENIS, Léon de VILLE de GOYET, André FIRLEFYN, Jean FLORENT, Harry SAYES en Dominique WEIBEL. (*)
11. De leden van kategorië "Vieille Tige" en "Actief" die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van beheer, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op de zetel van de vereniging uiterlijk acht dagen vóór de algemene vergadering.

Moins huit jours avant la date de l'assemblée générale.

12. Les membres qui souhaitent faire inscrire un point à l'ordre du jour de cette assemblée du 15 mars 1997, sont aimablement priés de le faire par écrit, pour le 7 mars 1997 au plus tard.

() Ces noms sont donnés en nous référant à l'annuaire des membres. Si, par un malheureux hasard, votre nom n'a pas été repris, veuillez nous en excuser et nous en faire part sans tarder. Merci.*

BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale et se tiendra dans le même établissement.

L'apéritif sera servi à partir de 12.00 heures, dans la salle à côté du bar et nous passerons à table à 13.00 heures.

Le prix fixé est de 1.200 francs par personne. Formulaire d'inscription et modalité de paiement dans ce bulletin.

Clôture des inscriptions: 5 mars à 12.00 heures.
(Le nombre de participants est limité à 120).

12. De leden die een punt wensen in te schrijven op de agenda van deze algemene vergadering van 15 maart 1997, worden verzocht ons dit schriftelijk te laten weten ten laatste op 7 maart 1997.

() Deze namen zijn gegeven met verwijzing naar de informatie op de jaarboek van de leden. Indien uw naam door een ongelukkige samenloop van omstandigheden niet vermeld staat, gelieve ons te verontschuldigen en ons zo spoedig mogelijk te verwittigen.*

JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijkse banket dat traditioneel aansluit op de algemene vergadering, zal opgediend worden in de zelfde instelling.

De aperitief wordt opgediend vanaf 12.00 uur in de zaal naast de bar en nadien gaan wij aan tafel om 13.00 uur.

De vastgesteld prijs per persoon is 1.200 frank. Inschrijvings formulier en wijze van betaling, verder in deze bulletin.

Inschrijvingen worden onverbiddeijk afgesloten op 5 maart om 12.00 uur.
(Het aantal deelnemers is beperkt tot 120).

Menu

La crème de brocolis

*

Les filets de sole Dugléré

*

**Le magret de canard au poivre vert
Tomate grillée et Pommes croquettes**

*

Le gratin de fruits frais

*

Café et alcools

*

1/4 Château du Juge - Bordeaux blanc

1/3 Château de Biran - Bordeaux rouge 1994

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION - NIEUWS VAN DE VERENIGING

Bienvvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

Admissions du 13 novembre 1996

GENOT Jacques

Breveté pilote d'avion en 1957 par l'Administration de l'aéronautique (7ème Promotion EAC)

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Jean Kamers et Norbert Niels

VANDEN NIEUWENHUYSEN François

Breveté mécanicien navigant le 23.10.1952 par l'Administration de l'aéronautique

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Jean Kamers et Norbert Niels

Toelating van 11 december 1996

JANSSENS Emile

Gebrevetteerd board werktuigkundige in 1960 door de Luchtmacht

Toegelaten in categorië "Vieille Tige"

Peters: Norbert Niels en Robert Feuillen

SERVANCKX Achille

Gebrevetteerd zweefvliegtuig piloot door Aero-Club van België in 1959

Toegelaten in categorië "Vieille Tige"

Peters: Hubert Mojet en Jean Pissoort

Verjaardag

Gustave RENS, 80 jaar de 8 januari. Hartelijk gefeliciteerd

Distinctions

Charles PEYRASSOL (Montclar) a reçu la Médaille d'argent Internationale de l'Académie des Arts Européens pour son poème: Pilote, pilote mon frère. Félicitations.

Albert VAN DEN BEMBE a reçu le diplôme "Paul Tissandier" au cours de la 89ème Conférence générale de la Fédération Aéronautique Internationale, tenue en octobre 1996 à Bled en Slovénie, pour son action au profit du sport du ballon libre. Félicitations pour cette distinction et pour 60 ans d'activité aérienne.

Ceux qui nous ont quittés - Zij, die ons verlaten hebben

Jean-Pierre MULLER, en août 1996

Félix-Paul CALLEBAUT, le 10 décembre 1996

Albert VAN EECKHOUDT, le 6 janvier 1997

Pierre TRIEST, le 13 janvier 1997

Aloïs PAQUET, le 15 janvier 1997

Henri DE BOECK, le 21 janvier 1997

Charles LAWARREE, le 24 janvier 1997

Albert CUSTERS, le 28 janvier 1997

*Ultime lettre à mon frère d'armes, Albert Van Eeckhoudt,
Nos coeurs se sont forgés la même volonté
Cheminant aux hasards, sur des pistes de sable,
Nous avons pu trouver les montures d'acier
Qui nous ont fait tracer ce grand mot: LIBERTE,
Dans les voûtes des cieux et dans chaque foyer,
Et le rendre à jamais, partout, inaltérable.*

*S'inclinent à présent tous ceux qui t'ont connu,
Et tes amis pairs sauront dire avec quel beau courage
Tu affrontas le mal jusqu'à l'avoir vaincu ...
Moi, ton frère, je sais et te rends mon hommage.*

Albert Custers, 7 janvier 1997

LE RAPPEL DU TRESORIER



Seriez-vous parmi les 150 membres qui, à ce jour, ont négligé de payer leur cotisation 1997 (ou même 1996 et 1997)?

Si vous vous souvenez que c'est votre cas, mettez-vous d'urgence en règle en versant:

- 500 francs pour les membres ordinaires;
- 200 francs pour les veuves,

au compte 000-0356122-35 de Vieilles Tiges de Belgique.

Toutes les instructions et un bulletin de virement se trouvaient dans le numéro 4/96 de novembre, du bulletin de l'association.

Merci d'avance.

HERINNERING VAN DE SCHATBEWAARDER



Bent U één van de 150 leden, die tot op heden, nog steeds hun bijdrage voor 1997 (of zelfs 1996 en 1997) niet betaald hebben?

Indien dit U geval is, mogen wij U verzoeken zo vlug mogelijk het bedrag van:

- 500 frank voor gewone leden;
- 200 frank voor de weduwen,

te storten op rekeningnummer 000-0356122-35 van "Vieilles Tiges" van België.

Al de instructies en een stortingsformulier bevonden zich in ons bulletin nummer 4/96 van de maand november.

Bij voorbaat dank.

*Plus les "Tiges" font nombre,
Plus un Président est heureux.
Plus les mains des amis se dénombrent,
Plus les sentiments sont chaleureux*

15 MARS 1997

*

**ASSEMBLEE GENERALE
BANQUET ANNUEL**

**CLUB PRINCE ALBERT
BRUXELLES**

15 MAART 1997

*

**ALGEMENE VERGADERING
JAARLIJKSE BANKET**

**PRINS ALBERTCLUB
BRUSSEL**

LE TESTAMENT D'UN VISIONNAIRE

Madame Hautain (*) a eu l'obligeance de nous faire parvenir un document unique que nous vous offrons en lecture, en exclusivité. Intitulé, "L'expansion belge par l'aviation", il fut écrit en 1919, deux mois après la fin de la guerre 1914-1918, par Georges Nélis qui, avec le commandant-aviateur Pierre Lebon, fut le fondateur de notre aéronautique militaire. Le major-aviateur Nélis décrit avec une rare clairvoyance, ce que l'aviation belge devait devenir dans le temps.

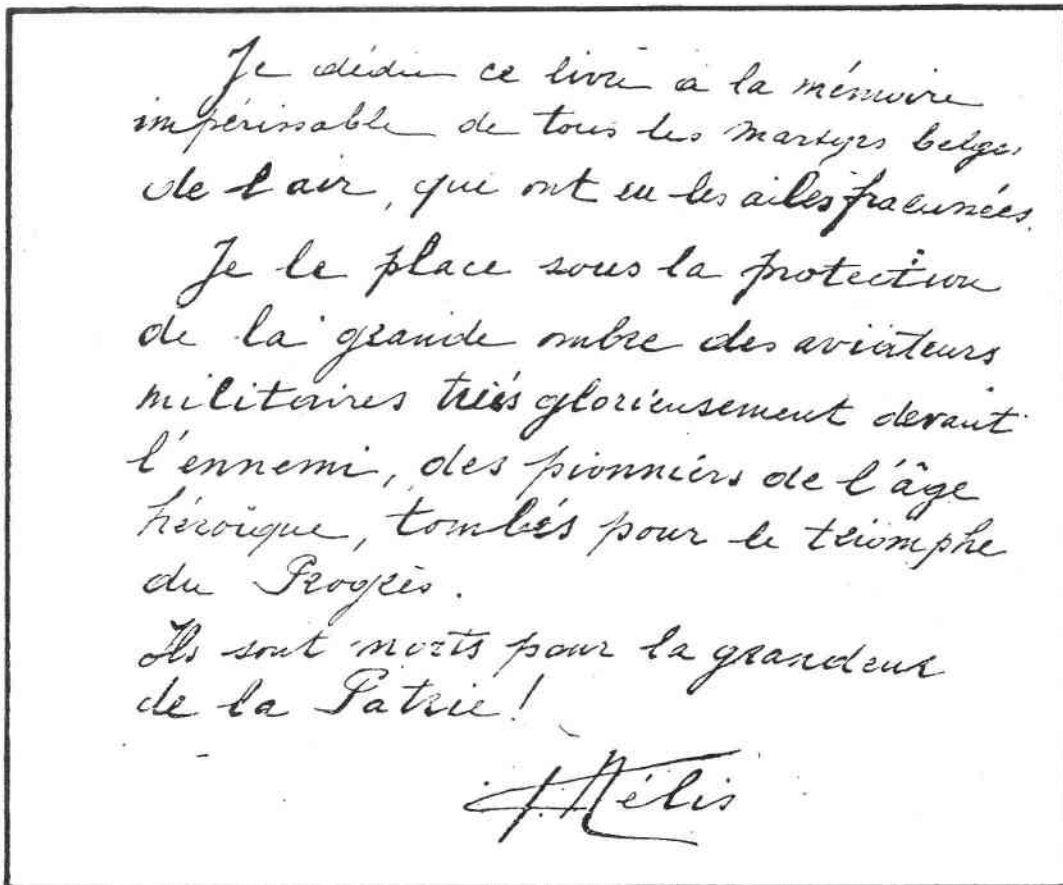
Après les cérémonies qui ont marqués le cinquantième anniversaire de la création de la Force Aérienne comme arme indépendante, ce texte écrit il y a 80 ans, que nous appelons "le testament d'un visionnaire" prédit déjà l'autonomie de l'arme aérienne et l'avènement du Jumbo Jet.

Georges Nélis fut breveté pilote le 21 décembre 1910; il est décédé à Louvain le 2 mars 1929. A la constitution de notre association en 1937, il fut nommé membre d'honneur à titre posthume.

(*) L'époux de Madame Hautain, André, perdit sa maman à l'âge de 6 ans. Son père épousa en secondes noces, une soeur de Georges Nélis. Ce sont Madame Dujardin et Madame Laude, filles de Georges Nélis et qu'André considéra toujours comme ses cousines, qui lui firent parvenir en 1939, le texte que nous publions.

Impressionné par les propos visionnaires exprimés, il demanda immédiatement à ses cousines l'autorisation de reproduire ce document, pour diffusion. C'est chose faite aujourd'hui.

Ingénieur-chimiste, André Hautain fit son service militaire en 1937 dans l'Aéronautique militaire où il fut breveté observateur. Mobilisé en 1939, il fit la campagne de mai 1940. Pendant la guerre, il fit partie du Groupe G, mouvement de résistance, et devint l'adjoint du chef national. Son pseudonyme était "Walter Dumont". Après la libération, il rejoignit les Forces belges en Grande-Bretagne où il reçut la formation d'agent-parachutiste. Il fut parachuté derrière les lignes ennemies, près de Nuremberg. André est décédé le 2 mai 1994.



Je dédie ce livre à la mémoire
impérissable de tous les martyrs belges
de l'air, qui ont eu les ailes fracassées.
Je le place sous la protection
de la grande ombre des aviateurs
militaires très glorieusement devant
l'ennemi, des pionniers de l'âge
héroïque, tombés pour le triomphe
du Progrès.
Ils sont morts pour la grandeur
de la Patrie!

J. Nélis

"Un petit pays peut et doit avoir des idées larges, car il est aussi capable de les mener à bien que les grands pays, à condition de savoir vouloir et d'avoir confiance dans sa force agissante".

✈ L'EXPANSION BELGE PAR L'AVIATION

Par le commandant-aviateur Georges Nélis

I

INTRODUCTION

L'aviation, au cours de la guerre mondiale, a prouvé la puissance incontestable de ses moyens; puisque, dans cette lutte gigantesques de tous les peuples, au service de laquelle, tout ce que le génie humain a produit de tout temps fut employé sans compter, elle fut un des éléments primordiaux du succès de nos armes.

Après ce rôle magnifique, qui resplendit de la plus pure gloire militaire, succédant immédiatement à son brillant passé sportif, il semble oiseux de vouloir défendre l'utilité de l'aviation dans la féconde expansion des oeuvres de paix, au lendemain de la victoire qu'elle a forgée du sang de ses pilotes, du savoir de ses ingénieurs, de l'habileté de ses ouvriers d'élite.

Il semblerait que l'aviation se soit suffisamment affirmée par sa vitalité, triomphante des obstacles et des inerties; par ses progrès incessants et rapides; par le développement prodigieux de son emploi; par la multiplicité de ses applications pratiques, pour que l'effort magnifique qui a marqué son oeuvre de mort, garantisse son avenir dans les oeuvres de vie.

Et pourtant le développement de l'aviation en Belgique semble menacé! L'aviation sportive semble morte, l'aviation militaire agonisante, l'aviation commerciale prématurée. Le public est blasé, les horreurs de la guerre sont à jamais écartées et l'avion est un outil trop coûteux et trop délicat: tel est le résumé des arguments qui prévalent dans la masse du peuple simpliste, de l'armée victorieuse aspirant au repos, des hommes d'affaires réalistes et pratiques.

L'aviation sportive, il est vrai, a vu son essor arrêté par la guerre; les espoirs de la paix de demain comprennent, d'autre part, la réalisation du désarmement général, entraînant la réduction d'emploi de l'aéronautique militaire; enfin, l'envahissement presque total du territoire national et la suppression systématique de son outillage économique ont détruit jusqu'à l'embryon de l'industrie aéronautique belge existant avant 1914, nous mettant, vis-à-vis de tous les pays belligérants et neutres de quelque importance, dans un état d'infériorité impressionnant, bien fait pour décourager les initiatives industrielles et la confiance des financiers.

Quoi qu'il en soit, de sentir autour d'eux cette atmosphère d'indécision, de scepticisme ou d'indifférence, le découragement envahit peu à peu l'âme de nos aviateurs, de ceux de l'âge héroïque de la première heure, de ceux de l'âge glorieux d'hier.

En réalité, l'aviation subit une crise de croissance; elle a poussé trop vite dans la voie unique de l'application militaire, qui est maintenant presque une impasse. Elle hésite à se tracer une voie nouvelle d'expansion et à s'y développer librement, avec toute la vigueur qu'elle possède encore, malgré son formidable effort passé. Ce qui lui manque, c'est de voir sa foi anémiée, se ranimer par une claire vision d'avenir; c'est un guide convaincu, un programme d'action défini.

J'ai tenté d'établir ce programme, dans ces notes hâtives, écrites sans prétention littéraire ni pédagogique. Ayant été l'un des premiers en Belgique à percevoir, avant l'engouement général du début, l'ère admirable qui s'ouvrait à l'aviation; ayant été le premier guide des premiers efforts de nos aviateurs militaires; ayant, depuis huit ans, consacré le meilleur de moi-même à aider les autorités de mon pays à mettre sur pied l'aviation de guerre, et étant donc quelque peu responsable de sa crise de croissance actuelle; profondément convaincu d'ailleurs et entièrement confiant dans le rayonnant avenir de l'aviation; inquiet aussi du retard de notre effort dans les voies nouvelles par rapport à nos alliés, je me suis cru autorisé et je dirai même forcé, en conscience, d'essayer d'établir

les principes du programme d'action de l'aviation en Belgique. Je ne dissimule pas les difficultés de la tâche.

Ce qui, en effet, de ce programme, est réalisable immédiatement, est peu de chose et est bien imparfait; je reconnais d'ailleurs que d'autres problèmes nationaux de nécessité plus vitale doivent absorber l'activité des gouvernants; l'esprit éminemment pratique du Belge n'a, d'autre part, jamais accordé beaucoup de crédit aux entreprises à rendement quelque peu éloigné ou apparemment aléatoire; enfin, le rôle de précurseur est bien ingrat et a toujours dû vaincre bien des scepticismes, des inerties ou de l'indifférence.

Mais je me souviens du peu de conviction rencontré il y a très peu d'années encore par l'aviation militaire, même auprès des chefs de l'armée, même après les premiers mois de la guerre, et je souris en pensant au triomphe incontestable qui a couronné, très peu de temps après, la persévérance des aviateurs. J'aurais donc tort de manquer de confiance et de douter de l'utilité de mon effort.

Loin de moi, cependant, la pensée de légiférer ni de prétendre monopoliser le bon sens et les bonnes idées. Dans tout travail humain, il y a à prendre et à laisser.

Mon seul but, c'est de voir établir et réaliser, dans le plus bref délai, un programme national défini, dans tous les domaines d'applications de l'aviation.

Je serai suffisamment récompensé, si l'autorité supérieure maintient, à mon sujet, l'opinion qui me fut répétée au début de la guerre, en guise de reproche: "Cet officier veut toujours qu'on développe l'aviation".

Une haute figure illumine d'ailleurs, de son optimisme rayonnant, égal à celui du plus convaincu des aviateurs, la voie que l'aviation belge doit se tracer dans le monde: C'EST CELLE DE NOTRE ROI.

Puisse notre aviation continuer à profiter de l'impulsion que Sa protection éclairée et courageuse lui assure! Avec un pareil Guide et un programme d'action réalisé avec conviction, l'aviation belge est sauvée, et son avenir sera magnifique!

↑

II

IDÉES GÉNÉRALES SUR L'AVENIR DE L'AVIATION BELGE

A. - *L'effort militaire belge après la guerre*

Une idée communément répandue, même dans le monde militaire, est la possibilité de la suppression à bref délai des armées nationales permanentes, groupant toutes les forces actives des nations, et un ralentissement, équivalent à une suppression totale, de tout effort militaire au profit de l'effort industriel et commercial.

Cette idée est basée, d'une part, sur la victoire apparemment écrasante remportée par les nations alliées, défenseurs du droit international et du principe de la Société des nations, sur le militarisme autocratique et l'esprit de conquête par la force, victoire écartant pour plusieurs décades, toutes possibilités de guerre européenne; d'autre part, sur l'énormité des pertes subies et de la dette du pays, entraînant l'impérieuse nécessité de consacrer toutes les énergies et toutes les ressources de la patrie à la rénovation de la vie nationale. Il est incontestable que cette oeuvre de reconstruction doit être le but essentiel de notre effort; d'autant plus que la guerre a donné, par toute la terre, à la Belgique porte-drapeau des alliés un renom moral magnifique, dont notre expansion économique doit profiter sans retard.

Mais, il n'est pas moins vrai, que cet essor économique ne pourra se développer librement dans toute son ampleur, que si notre pays peut accomplir son oeuvre sans souci d'agression et à l'abri de toute menace venant du dehors. La violation de la Belgique, malgré les traités, malgré la protection de nos puissants alliés, nous a coûté trop cher, pour que les fautes du passé soient reprises.

Pour éviter la destruction complète de la Belgique nous avons accepté l'armistice, permettant à l'ennemi de s'échapper au complet écrasement, qui seul aurait pu abattre à jamais son esprit de violence et de domination. Aucune preuve ne s'est manifestée jusqu'ici, bien au contraire, qui puisse nous faire

admettre avec certitude, que le seigneur de la guerre n'a plus d'adorateurs; l'esprit de revanche d'un ennemi doutant de sa défaite restera menaçant pour la sécurité du monde pendant de longues années.

L'élite de la Belgique l'a compris, puisqu'elle a pris la décision logique de renoncer à une neutralité dont les garanties ont failli.

Tant que les traités n'ont pas repris leur valeur de loi absolue, tant que la Société des nations n'a pas donné des preuves pratiques de vitalité certaine, il faut que le repos de la Belgique soit basé sur sa force intrinsèque.

La Belgique doit être son propre assureur sur la vie.

Pendant dix ans, vingt ans peut-être, la nation belge doit donc être une nation armée, constituée de telle façon qu'au moindre signe suspect, l'entièreté des forces du pays, puisse se grouper autour du drapeau et le défendre sur la frontière menacée. Loin de moi l'idée de vouloir consacrer en permanence, en temps de paix, à cette oeuvre de défense préventive, toutes les énergies nationales. La première défense contre la mort est le développement intensif de la vie; mais la seconde défense est l'exercice permanent de ses moyens de protection contre la destruction, par une préparation complète et un entraînement continu, qui seuls donnent à un pays la mesure de sa force et la confiance en soi.

La base de l'organisation de la nation belge doit donc, à mon avis, être une armée puissante, solidement charpentée dès le temps de paix par l'existence permanente de cadres complets, instruits, spécialisés dans tous les domaines de la science militaire; entretenant à la pratique de la guerre, pendant des périodes courtes, mais suffisantes, l'entièreté des forces de la nation.

L'armée belge du temps de paix doit être une vaste école d'entraînement physique, scientifique et moral à la guerre, avec instruction rapide, mais obligatoire pour tous.

B. - L'effort militaire doit s'orienter vers le développement de l'aviation

J'ai estimé plus haut que la défense de la Belgique devrait être basée avant tout sur sa force intrinsèque, c'est-à-dire en laissant le moins possible le soin de nous défendre à nos alliés éventuels. Ceci semble une impossibilité matérielle, vu notre population relativement faible.

Et pourtant deux exemples existent, où la spécialisation dans un domaine particulier peut, malgré une infériorité relative des forces d'un pays, lui permettre de faire face au monde entier.

L'Allemagne a rempli victorieusement ce rôle pendant quatre ans, grâce à la spécialisation de ses armées de terre. L'Angleterre maintient pratiquement la domination du monde, grâce à la spécialisation de ses armées de mer.

Pourquoi la Belgique ne baserait-elle pas sa puissance militaire sur une spécialisation dans les armées de l'air?

La guerre à ce sujet, la veille de sa brusque échéance, a fait entrevoir la puissance formidable de l'aviation, après dix ans seulement d'existence!

a) *L'avion mitrailleur, l'avion porte-grenades, supplée à l'infanterie, et n'est-il pas la meilleure défense, dans ce domaine, d'un faible pays contre un ennemi innombrable, forcé de grouper ses troupes en masses profondes sur un espace restreint? Les derniers mois de la guerre, l'Allemagne n'a-t-elle pas opposé, grâce à la qualité et à la quantité de ses mitrailleuses, une défense presque insurmontable, contre la supériorité écrasante des alliés dans tous les domaines? Imaginez ces mitrailleuses montées sur petits avions pouvant se terrer ou se déplacer, ajoutant la mobilité au nombre et à la qualité.*

b) *L'avion de reconnaissance supplée à la cavalerie: observatoire idéal et invulnérable, muni du moyen puissant d'investigation qu'est la photographie, capable de déplacement rapide et en droite ligne permettant les vues d'ensemble, doté des moyens de liaison les plus modernes par la télégraphie et la téléphonie sans fil, capable d'attaquer et de se défendre par ses propres armes, par la mitrailleuse et par le canon.*

- c) *L'avion de bombardement supplée à l'artillerie terrestre et la dépasse en puissance, en portée et en rendement. Ce que nous avons vu pendant la guerre n'est qu'un jouet à côté de l'instrument formidable qu'est appelé à devenir l'avion-canon ou bombardier, capable demain de transporter à des milliers de kilomètres des milliers de kilogs d'explosifs, et de les lancer avec une précision relative au moins égale à celle du canon. L'avion aussi, c'est le tank idéal, rapide, invulnérable, ne connaissant aucun obstacle.*
- d) *L'avion de bombardement supplée aussi en partie au génie, surtout dans la défense, ce qui est évidemment notre cas; il est capable de détruire profondément les voies de communication dans la retraite; il est seul capable de les détruire en arrière du front de l'ennemi; il est capable de détruire les sources de sa puissance et, en partie, ses vivres et ses matières premières.*
- e) *L'avion de transport supplée enfin à tous les moyens de liaison et de transport: téléphone et télégraphe terrestres, charroi automobile; liaison entre les états-majors, les troupes et les services; transports de troupes, d'armes, de munitions, de vivres, de chirurgiens, de médicaments, de blessés, etc ...*

En conclusion, l'aviation serait l'arme idéale de défense de la Belgique et de sa colonie sur leurs frontières terrestres.

- f) *Les avions-canons et de bombardement suppléent aussi à la marine de guerre. Celle-ci, dès maintenant, comme l'artillerie terrestre, ne peut rien sans le concours de l'avion, du dirigeable ou du ballon captif.*

Mais il est en surplus certain que, dans un avenir rapproché, l'extension de puissance de l'avion de bombardement en capacités offensives fera de l'aviation un concurrent redoutable pour les unités de marine de guerre. Il est probable qu'instruit par les dures leçons de l'expérience la Belgique a songé, pour la défense de ses côtes et de sa colonie, à se créer une marine de guerre, susceptible tout au moins de défense rapprochée, concurremment avec l'artillerie de côte, et capable de maintenir, quoi qu'il arrive, la liaison entre la métropole et ses possessions africaines.

Je suis convaincu que cette défense et cette liaison seraient plus efficacement et plus rapidement assurés, et à moins de frais, par une solide organisation d'aviation, que par une marine de guerre, quelque développée que celle-ci puisse être, proportionnellement à nos moyens.

A ce point de vue aussi, j'estime donc que l'aviation serait l'arme idéale de défense de la Belgique et de ses colonies sur leurs frontières maritimes.

En résumé, la Belgique ne peut avoir une formidable armée terrestre; elle ne peut avoir une formidable marine de guerre; elle peut avoir une très puissante armée de l'air, qui, réduite aux seules forces nationales, peut, à elle seule, garantir, tout au moins pendant les dix ou vingt ans à venir, l'inviolabilité de la patrie.

C.- Désarmement de la flotte aérienne allemande

Cette garantie serait même absolue si les alliés, outre une limitation des forces militaires allemandes aux forces de police intérieures, exigeaient de l'Allemagne, en punition des crimes commis, et ce, pendant dix ou vingt ans, l'interdiction de toute construction aéronautique, même destinée à des usages civils pacifiques. Cette interdiction ne serait pas plus arbitraire que celle identique imposée aux constructions sous-marines pour des motifs semblables.

Si cette décision était prise par la Conférence de la paix, la délégation belge devrait exiger, vu l'impossibilité dans laquelle nous a mis l'invasion de développer notre industrie aéronautique, que la plus grosse partie des gros avions allemands existant encore en Allemagne et du matériel industriel correspondant, soit affecté à la Belgique, ce qui nous permettrait de constituer immédiatement notre flotte aérienne civile.

D.- La Belgique peut, par l'aviation, être une grande puissance militaire

Quoi qu'il en soit, *la Belgique peut, par l'aviation, être une grande puissance militaire.*

Que faut-il pour cela? Quelques milliers de jeunes gens hardis et intelligents et de l'argent.

Et bien, de tous les pays qui font figure dans le monde, ne sera-ce pas la Belgique qui sera la plus forte, relativement, en ce qui concerne ces moyens?

M'abuserai-je, en pensant que notre capital national, toutes destructions irréparables mises à part, a, relativement aux autres pays, reçu du fait de la guerre une plus-value considérable; nos énergies potentielles nationales sont décuplées par la position morale que nous occupons dans le monde, nos jeunes générations, bien qu'anémiées, sont intactes, alors que les autres pays sont épuisés; les pertes de notre fortune, si les promesses de nos alliés se réalisent, seront réparées avant toutes les autres, sans compter les milliards que l'ennemi a laissés entre les mains de nos commerçants et qui seront récupérés par l'Etat.

En résumé, plus que tout autre pays, nous avons les moyens d'avoir une forte armée de l'air.

Car, ce n'est pas dans mon exaltation patriotique que je puise cette conviction; outre les moyens matériels dont nous disposons, le Belge a de tous les peuples les meilleures dispositions pour l'aviation; il a, quand il le veut, l'esprit d'organisation le plus large; il possède les ouvriers les plus adroits et les plus ardents au travail.

D'ailleurs, la défense principale de la Belgique, basée sur une forte armée de l'air, au détriment des forces de terre et de mer, qui se réduiraient aux forces complémentaires strictement indispensables, se concilierait le mieux avec les nécessités de demain, puisque sa réalisation n'exige que l'emploi permanent de quelques milliers de jeunes gens, laissant travailler la grosse majorité des générations aux oeuvres de paix.

En effet, l'armée de l'air réalise le summum de l'application de l'industrie à la guerre. Une formidable armée de l'air n'utilise que quelques milliers de combattants réels spécialisés, le reste ce sont des fonctionnaires, des ouvriers, des manoeuvres, c'est-à-dire, non des militaires entraînés, mais des ouvriers civils, directement utilisables dans leurs spécialisations de paix.

Dès lors, même si la Société des nations décide de remplacer les armées nationales permanentes, absorbant toutes les ressources des pays par une force internationale de police, constituée par les apports, proportionnels à la population des nations intéressées, et si cette mesure est adoptée intégralement, malgré notre défiance naturelle à nous, qui constituons le bastion avancé des alliés, la Belgique serait justifiée à demander que sa contribution à la gendarmerie internationale soit spécialisée dans le domaine des armées aériennes, de façon à pouvoir consacrer la majorité de ses ressources en hommes à la renaissance de la vie nationale.

De même, si cette Société des nations se réduisait pratiquement à une solide alliance avec la France et l'Angleterre, nous trouverions les mêmes avantages à orienter notre puissance militaire vers le développement de l'arme de l'aviation avec ces pays comme bases aériennes.

E.- Nécessité d'une puissante aviation de guerre belge

Quoi qu'il en soit, cette conception de la défense principale de notre pays et de notre colonie, basée sur une puissante armée aérienne, montre en tous cas l'avantage et la *nécessité d'une puissante aviation de guerre*, formée:

1° *Par une forte aviation militaire permanente*, au moins égale naturellement à ce que nous possédons déjà, constituant, au point de vue de la défense terrestre, l'infanterie et la cavalerie aériennes et remplaçant, au point de vue maritime, la marine de guerre;

2° *Par une considérable aviation civile*, constituant l'artillerie et le corps des transports aériens.

F.- Nécessité d'une puissante flotte aérienne civile belge

J'en arrive ainsi à examiner l'effort à réaliser pour la création de l'importante flotte aérienne civile, nécessaire aux besoins militaires et économiques du pays

Le développement stupéfiant atteint par l'aviation après moins de dix ans d'existence fait pressentir, même à la masse, le bouleversement prodigieux que son emploi apportera, avec d'autres causes nées de la guerre, à l'ancien édifice international, national, social et familial.

Il semble cependant à beaucoup d'entre nous, qu'après la saignée monstrueuse qu'elle a subie, l'humanité va, dès reconstitution de ses forces, reprendre la vie normale d'avant-guerre; qu'après la récupération de leurs enfants exilés et la réparation des dommages, les nationalités vont rentrer en elles-mêmes et reprendre leurs pratiques d'isolement; que les familles, après le bouleversement universel qui les a dispersées, vont se grouper dans leurs cités et reprendre leur politique de clocher; que les individus, après le torrent de maux dont leur pensée, leur coeur et leur corps sortent meurtris, vont s'absorber à panser leurs blessures et reprendre, leur convalescence finie, leurs habitudes d'avant-guerre, dans le cadre où ils les ont quittées; et que, tout enfin, rentrant dans l'ordre ancien, replâtré tant bien que mal, la vie du monde va recommencer au point où la guerre l'avait surprise.

Les gens qui supputent ainsi le nombre de mois qui nous séparent du retour à la vie d'avant 1914 se font évidemment des illusions. *Cette vie d'isolement des individus, de compartimentage des classes, des cités, des nations, des races, ne sera plus.*

La participation du monde entier à la guerre, la pénétration réciproque des peuples par le flux et le reflux de l'invasion, reflux qui finira par submerger de son occupation la terre entière, a provoqué un contact, et un mélange prolongé des classes, des races et des nationalités, qui brisera les frontières qui les isolaient.

L'extension formidable des besoins des peuples pendant la guerre a fait rechercher dans les régions les plus reculées les ressources dont elles disposaient, expatriant ainsi des milliers d'individus, qui étendront à la terre entière nos relations commerciales et industrielles.

Les mêmes besoins ont forcé à exploiter à outrance, par les méthodes les plus intensives de production, toutes les sources de richesse de la terre, vulgarisant ainsi l'idée de leur application, même dans les pays les plus rétrogrades, qui, de pays excusivement consommateurs, vont devenir pays producteurs à besoins d'expansion.

La lutte pour la vie, qui demain va reprendre, avec les moyens de production formidables des industries rénovées, forcera à la recherche de débouchés nouveaux dans les pays neufs.

L'énormité des destructions subies, des dépenses faites, des souffrances endurées en commun, entraînera, dans la nécessité d'échapper à la faillite et au découragement, une fraternisation de toutes les classes, une coopération de tous les pays, une entr'aide universelle, facilitée d'ailleurs par l'étude forcée des langues internationales.

En résumé, le champ d'action des individus, à quelque nation qu'ils appartiennent, ne sera plus limité au village, à la province, au pays qui les a vus naître.

La terre entière va, dès la paix revenue, être mise en exploitation d'un bout à l'autre, par la vaste société industrielle et commerciale des nations, société où les races se mélangeront, dans cette exploitation commune et intensive des ressources générales mises au service de l'humanité entière.

Les relations entre les individus et les nations, séparées de milliers de kilomètres, devront donc devenir aussi intenses et aussi fréquentes qu'entre les voisins immédiats d'autrefois.

A cette Société des nations, à ce nouveau monde, il faudra des moyens de communication rapides nouveaux. *C'est l'aviation, c'est la flotte aérienne civile qui réalisera demain les liaisons permanentes et les moyens de transports rapides nécessaires, décuplant le rendement économique des ressources du monde.*

G.- L'aviation auxiliaire de la Société des nations

D'ailleurs, la plupart des guerres et des différends entre les peuples sont dus à l'ignorance de la réalité des faits ou à leur exagération intéressée. L'amitié des individus, la bonne entente entre les peuples est basée sur la connaissance réciproque de leur caractère, de leurs qualités, de leurs aspirations.

Le principe de l'arbitrage obligatoire, admis par les nations naturellement pacifiques, suppose l'arrangement toujours possible, par explication contradictoire.

Dès lors, l'aviation civile, établissant des relations internationales rapides et faciles, aidera au maintien de la paix et au rapprochement des peuples, mettant à leur disposition un moyen de liaison fréquent, prompt et complet, à la portée de tous.

L'aviation civile sera ainsi aussi le meilleur auxiliaire de la Ligue des nations contre la guerre et du maintien de la paix de demain.

H.- L'effort nécessaire à réaliser par la Belgique pour le développement de l'aviation civile

Mais encore faut-il que ce mode de communication ne soit pas monopolisé par une seule nation, ni accaparé par les seules grandes puissances, et que les pays de second ordre, comme la Belgique, coopèrent à leur établissement, s'ils veulent en retirer un bénéfice proportionnellement égal.

Déjà nos grands voisins, où les idées nouvelles sont reçues par l'esprit large et entreprenant des peuples forts et qui pressentent toute la puissance d'expansion contenue dans l'aviation, marchent hardiment dans cette voie et se préparent à mettre en oeuvre, toute l'aide que l'aviation peut apporter au développement économique de leur pays.

L'application de l'aéronautique aux transports à travers le monde, de la poste, des marchandises, des personnes, l'application à la cartographie coloniale y est envisagée, étudiée, préparée et sera réalisée demain.

Dans ce domaine, en effet, la plupart des pays de quelque importance, belligérants et neutres, ont non seulement dépassé la phase des études, mais ont déjà passé à la phase d'expérimentation pratique et même à la réalisation de services organisés.

En Angleterre, depuis plus d'un an fonctionne le "Government Committee on Civil Aerial Transport", comprenant outre de nombreux membres des deux Chambres toutes les personnalités compétentes dans le domaine de l'aéronautique, et plusieurs lignes vont entrer en exploitation.

En France, une commission interministérielle de l'aéronautique civile, récemment amplifiée, a été chargée depuis plusieurs mois de l'étude de la question et les nombreuses lignes aériennes, nationales et internationales, dont la création a été décidée, sont en voie d'organisation.

En Amérique, les Etats-Unis ont prévu des services réguliers, sur des distances énormes; de 37 lignes en création, 4 relient le Pacifique à l'Atlantique, et les expériences ont été des plus concluantes. En Italie, la question n'est pas moins avancée.

Que dire de l'effort de l'Allemagne, qui, malgré la désorganisation complète du pays, s'annonce formidable, si des mesures énergiques immédiates n'en limitent la menace. La Grèce, elle-même, et les pays neutres, Danemark, Norvège, Suède, Hollande, bien que ne disposant apparemment que des moyens bien plus restreints que les nôtres, sont bien moins en retard que nous dans cette voie tracée par les grandes puissances. Des lignes sont prévues entre les pays scandinaves et la Finlande, d'une part, et entre la Norvège, la Hollande et l'Angleterre, d'autre part, et de puissantes sociétés ont été créées pour leur exploitation.

La Belgique seule va-t-elle rester impuissante dans ce vaste domaine, dans lequel, si elle le veut fermement, elle peut encore acquérir une place relativement prépondérante.

I.- La Belgique se trouve dans des conditions spéciales pour tirer profit de l'aviation commerciale ou utilitaire

Les raisons justifiant l'effort nécessaire à réaliser dans cette voie, sont en effet, d'autant plus impérieuses que *la Belgique se trouve dans des conditions spéciales pour tirer profit de l'aviation utilitaire*, de cette application nouvelle de la science humaine aux communications entre les peuples.

Comme il est apparent déjà, la première application de l'aviation commerciale sera celle des transports postaux, que suivra immédiatement le transport des personnes et des marchandises.

Les premières lignes à créer seront celles entre les capitales et les grandes villes commerciales alliées, neutres, puis, sans doute par la suite, ennemies. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur une carte du monde, pour constater le fait indiscutable, qui a d'ailleurs toujours été la cause primordiale de l'importance de notre pays à tous les points de vue, que *la Belgique se trouve au carrefour de l'Europe*. Toutes les lignes aériennes entre l'Afrique, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la France, la Suisse, d'une part, et les pays du nord: Hollande, Danemark, Suède, Norvège, d'autre part; entre l'Angleterre, d'une part, et les pays de l'est, Pologne, Russie, Japon, Bohême, Roumanie, Perse, Chine, etc., d'autre part, auront pour escale naturelle Bruxelles. Le jour où l'Allemagne et l'Autriche seront admises dans la Société des nations, l'importance de la Belgique à ce point de vue ira encore en croissant.

Allons-nous assister sans y contribuer à cette oeuvre de demain?

Les voies aériennes qui traversent la Belgique ne verront-elles même pas flotter notre pavillon national?

Ne ferons-nous aucun effort, pour qu'une partie du matériel nécessaire à cette réalisation des lignes de navigation aérienne soit le fruit de notre industrie?

Actuellement déjà, des centaines de milliers d'ouvriers des nations alliées, neutres ou ennemies tirent leur subsistance des industries d'aéronautique.

La Belgique, qui avait pris une place en vue sur le marché de l'industrie automobile, sera-t-elle incapable de montrer ses capacités dans cette nouvelle branche de l'activité humaine?

N'oublions pas également, qu'en dehors de ces lignes internationales, des lignes nationales devront être créées entre nos grandes villes pour répondre à certains besoins et entre les grands centres de notre colonie. Faudra-t-il recourir pour les créer à des initiatives, capitaux et industries françaises ou anglaises?

D'ailleurs, pendant la guerre, tant dans les établissements de l'armée belge que dans ceux des armées alliées, plusieurs centaines, plusieurs milliers même d'ouvriers belges se sont spécialisés dans les industries d'aviation. S'ils n'ont pas la perspective de tirer profit de leur spécialisation dans leur pays natal, s'ils ne sont pas certains d'avoir une besogne lucrative par la création, sous le patronat de l'Etat, d'industries aéronautiques belges à débouchés assurés et stables, ils resteront à l'étranger ou s'expatrieront, et le fruit de leur travail et de leur spécialisation sera perdu pour la Belgique.

Enfin, rappelons que l'armée belge dispose d'une quantité considérable d'avions et de matériel aéronautique, surabondant pour les besoins strictement militaires, matériel qu'il est impossible d'écouler dans les autres pays, où la même pléthore existe à un degré plus accusé encore, et dont l'utilisation nationale à des fins commerciales sera le seul emploi possible, sous cette réserve évidente toutefois que cet emploi ne soit pas différé.

Les considérations qui précèdent, et l'effort formidable des grandes puissances dans ce domaine, effort dont la masse du peuple et même l'élite de notre pays n'a qu'une faible idée, *suffiraient pour démontrer aux dirigeants, aux grands financiers et industriels du pays que l'organisation à créer en Belgique est nécessaire et urgente.*

J.- L'idée de la nécessité d'une flotte aérienne civile doit être vulgarisée en Belgique

Mais par suite de l'isolement prolongé dû à l'invasion, le sentiment populaire semble tellement ancré chez nous, même chez ceux qui ont le moins l'excuse d'être insuffisamment renseigné, que l'application pratique de l'aviation aux usages civils n'est pas d'un rendement immédiat, que je n'hésite pas à m'attacher un instant à réfuter cette objection malheureusement courante, due à l'ignorance de la majorité de notre pays sur l'état exact de la question.

Tout un chacun se doute cependant que la guerre mondiale, par sa durée et par ses capitaux illimités mis en oeuvre, a donné à l'aviation une impulsion formidable

Les besoins toujours plus grands des armées en quantités d'avions; les missions toujours plus diverses données à l'aviation; l'émulation constante entre les coalitions ennemies pour l'amélioration continue des caractéristiques des avions; la nécessité impérieuse d'avoir toujours en service le plus grand nombre d'avions des meilleurs types créés; les efforts ininterrompus de toutes les intelligences, de tous les inventeurs, de tous les ingénieurs vers la solution rapide des problèmes posés; les moyens illimités mis à la disposition des novateurs et des industriels, ont amené l'industrie aéronautique, en ces quelques années, de la période d'expérimentation tâtonnante et de valeur pratique médiocre d'avant-guerre, à la fabrication en grandes séries d'avions robustes, rapides, puissants, capables de voler la nuit et le jour, d'un maniement souple et sûr, d'un rendement général très élevé.

C'est le fruit prodigieux de plus vingt milliards, mis pendant la guerre à la disposition des constructeurs.

A un autre point de vue, la nécessité a créé dans les grands pays belligérants, une industrie aéronautique puissante, disposant d'une pléiade d'ingénieurs compétents, d'une quantité d'industriels bien au courant, d'usines vastes, à grande capacité de production, d'une armée d'ouvriers spécialistes, d'une série importante de machines et d'outils appropriés aux travaux les plus compliqués. De nombreuses usines existent en France et en Angleterre, utilisant plusieurs milliers d'ouvriers et produisant plus de dix avions par jour.

Enfin, le métier d'aviateur n'est plus limité à une petite élite et s'est généralisé. Plusieurs dizaines de milliers de pilotes ont été formés, dont la plupart sont disponibles depuis la cessation des hostilités, pilotes d'habileté consommée, d'endurance à toute épreuve, donnant entière confiance.

Dès lors, pour peu que l'emploi en soit mis à la portée de tout le monde, l'aviation va entrer véritablement dans les moeurs. Déjà des souverains (les nôtres), des ministres, de grands hommes d'affaires utilisent les avions pour leurs déplacements importants, malgré leur peu de commodités et leur manque de confort, puisque jusqu'ici ils n'avaient qu'un but: l'utilisation militaire.

Sans doute, les aléas, au point de vue de l'utilisation commerciale, sont encore importants; une régularité absolue dans les transports ne peut encore être assurée et une adaptation aux usages nouveaux est nécessaire.

Mais on ne peut vouloir exiger dès maintenant plus, relativement, de l'aviation, encore en somme dans ses débuts, que de l'automobile ou des chemins de fer, dont les premières années d'essai ont été, je crois, bien plus pénibles.

D'ailleurs, ces aléas sont compensés par des avantages considérables, que seule l'aviation peut procurer, entre autres:

1° Une économie considérable de temps, due à la grande vitesse des avions, dépassant celle de tous les autres modes de transport, et la possibilité qui n'appartient qu'aux avions de se rendre d'un point à un autre en ligne droite. Cette économie sera particulièrement sensible sur les grandes distances, et là où il y a des portions de mer à traverser (transbordements);

2° La suppression des voies de circulation indispensables aux autres moyens de locomotion, tels que routes, chemins de fer, canaux, dont la construction exige un temps très long et des moyens financiers considérables, qui en limitent l'emploi. Les seules constructions nécessaires à l'aviation, sont celles des gares de départ, d'atterrissage et de secours.

Cet avantage est de première importance pour l'établissement de communications dans les pays où les moyens ordinaires (chemin de fer, routes, canaux) n'existent pas. Mais à côté de la rapidité des voyages et des facilités d'établissement des lignes de communication, la capacité de transport est-elle suffisante?

Dès maintenant, le *poids transporté* est assimilable à celui des plus forts camions automobiles. Dès maintenant circulent en toute sécurité, à des vitesses commerciales de 100 à 150 kilomètres à l'heure, des avions susceptibles de transporter non pas seulement quelques dizaines de kilos de poids utile, mais plusieurs centaines et même plusieurs milliers de kilos, en voyageurs, en colis ou en lettres, et ce pendant plusieurs heures, sans réapprovisionnement.

Sans doute, les moteurs de la guerre, en raison du poids limité et de leur haute compression, n'ont-ils pas la robustesse des moteurs d'automobile; mais, outre les possibilités immédiates de progrès en ce domaine, les gros avions seuls intéressants au point de vue transports publics, étant munis de plusieurs moteurs, aucun danger n'est plus guère possible dans des circonstances normales.

Il est donc certain que l'emploi de l'avion, comme moyen de locomotion, est pratiquement possible dès maintenant.

Le transport rapide de *colis postaux* peut être plus important encore; échantillons, articles de luxe, matières périssables, etc...

Enfin, les transports de *passagers* sont également praticables dès maintenant, avec la plus grande utilité; principalement quand il s'agit de grands trajets à parcourir où quand les moyens de locomotions actuellement existant, nécessitent des transbordements. L'aviation donne, en effet, une rapidité de transport incomparable et des avantages incalculables.

Sans doute, les *tarifs aériens* devront être au début assez élevés, en raison des frais de premier établissement des aérodromes et du prix de revient en ce moment exagéré des avions. Cependant, dès maintenant, en adoptant le tarif de un centime au kilomètre par lettre de 25 grammes, soit en somme moins pratiquement que celui du message télégraphique et de un franc au kilomètre par passager, soit pratiquement moins que celui du voyage en automobile calculé en y comprenant pour les grands parcours les frais d'hôtels, restaurants, pourboires, etc., le transport par avion serait déjà fort rémunérateur pour les compagnies concessionnaires.

Malgré ces perspectives encourageantes, il est vraisemblable que l'emploi de l'avion comme moyen de locomotion (j'écarte le dirigeable dont l'utilisation est hors de nos moyens) sera encore pendant plusieurs années relativement coûteux et nécessitera, les premiers temps, l'adoption de tarifs élevés.

Mais les améliorations seront rapides, la construction en série et les progrès réalisés chaque jour, abaisseront considérablement le prix de revient des avions à des taux raisonnables et rémunérateurs, malgré une réduction sensible des tarifs à des proportions abordables à tous.

K.- Conclusion

Quoi qu'il en soit, la conclusion de tout ce qui précède est impérieuse:

Malgré son industrie aéronautique inexistante, malgré ses faibles ressources actuelles, la Belgique doit faire immédiatement l'immense effort nécessaire à sa défense militaire, à sa défense industrielle, à son expansion commerciale, intellectuelle et morale par l'aviation.

Il faut pour aboutir pratiquement que la Belgique, forte de son rôle pendant la guerre, s'entende étroitement avec la France, l'Angleterre et l'Italie et obtienne de ces puissances, dans les conférences interalliées qui vont s'ouvrir, la coopération et l'aide la plus complète à laquelle elle a des droits supérieurs à toute autre nation alliée ou neutre, situation privilégiée dont elle n'obtiendra le bénéfice, que si elle fait l'effort nécessaire pour la solliciter et l'imposer par sa volonté d'aboutir et son organisation propre.

L.- Programme d'action

Pour acquérir cette situation et créer l'organisation indispensable, il faut que dès demain un vaste programme d'ensemble, établi pour une longue période d'action, soit adopté dans un large esprit et réalisé énergiquement.

Ce programme doit être établi pour tous les domaines d'application possible de l'aviation: sportif, militaire, commercial et colonial.

Nous allons essayer, dans le prochain chapitre, d'établir la partie de ce programme pratique qui devrait être réalisée immédiatement, pour que soient jetées les bases de la grande flotte aérienne, militaire et civile, que la Belgique doit se créer.

Si l'effort indispensable à cette réalisation n'est pas fait sans plus d'hésitation, la Belgique ne tirera aucun profit direct de cette application nouvelle de la science humaine aux communications entre les peuples; si le gouvernement, les industriels et les financiers belges ne s'attaquent pas dès maintenant résolument au problème, le retard sur les autres pays ne pourra être comblé et nous resterons pour toujours, dans ce domaine, tributaire de l'étranger, tant au point de vue militaire qu'au point de vue civil.

(Suite et fin dans le prochain numéro)



A la suite de cette première partie, voici un court extrait du discours prononcé par le Lieutenant-Général Aviateur Vanhecke, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le 15 octobre 1996, sur l'Esplanade du Cinquantenaire, à l'occasion du 50ème anniversaire de la Force Aérienne.

"La Force Aérienne Belge était née et allait devenir dorénavant une Force autonome au sein des Forces Armées. Elle allait de par ses tâches spécifiques et sa mission propre, contribuer au maintien de la paix. Tâche, qu'elle a accomplie durant 50 ans, de manière professionnelle et dévouée. De par son efficacité et son niveau de qualité élevé, elle s'est placée parmi les meilleures Forces Aériennes de l'Alliance Atlantique. Le niveau opérationnel et la valeur universellement reconnue des Forces Aériennes occidentales ainsi que leur caractère fortement dissuasif ont sans nul doute contribué à assurer 50 ans de paix en Europe. Cette paix ne nous a pas été offerte sans effort. N'oublions pas aujourd'hui, qu'au cours de ces longues années, la Force Aérienne Belge a perdu plus de 300 jeunes gens motivés et décidés, qui ont perdu la vie en service aérien commandé pour que vous et moi puissions vivre en paix. Grâce à leur sacrifice et aux efforts que nous avons consentis tous ensemble, la menace d'un nouveau conflit mondial a été maîtrisée".

"De Belgische Luchtmacht was geboren en zou voortaan als een autonome macht geleid worden binnen het kader van de strijdmachten. Zij zou met haar specifieke taken en eigen opdrachten haar deel bijdragen tot het verzekeren van de vrede. 50 jaar lang heeft ze dit gedaan op professionele en toegewijde manier. Haar afdoendheid en hoge kwaliteitsstandaard, plaatste haar binnen het NAVO bondgenootschap, bij de top van de geallieerde luchtmachten. Het operationeel niveau en de alom kerkende waarde van de Westerse Luchtmachten en de sterke afschrikking die hier van uitging is zeker een van de belangrijkste redenen geweest die Europa deze ondenkbaar lange vredesperiode van 50 jaar heeft verzekerd. Dit is echter niet zo maar gekomen, vergeten we hier niet dat in al deze jaren in de Belgische Luchtmacht meer dan 300 jonge mensen het leven hebben gelaten in bevolen luchtdienst en dit opdat wij allen, U en ik, in vrede zouden kunnen leven. Door hun offer en door ons aller inspanning was de dreiging voor een nieuw wereldconflict in toom gehouden.

PROGRAMME DES EXCURSIONS EN 1997
PROGRAMMA VAN UITSTAPPEN IN 1997

- 22 mai** Visite de la 40ème escadrille à Coxyde et de l'ancien domaine du Prince Charles à Raversijde.
Programme détaillé dans le bulletin N° 2/97 du 15 avril.
- 22 mei** *Bezoek aan het 40ste smaldeel te Koksijde en aan de oude domein van Prins Karel te Raversijde.*
Uitvoerig programma in het tijdschrift Nr 2/97 van 15 april.
- 13 août** Réunion annuelle du mois d'août à Hasselt/Kiewit (le plus ancien aérodrome de Belgique).
Programme détaillé dans le bulletin N° 3/97 du 15 juillet.
- 13 augustus** *Jaarlijkse vergadering van de maand augustus in Hasselt/Kiewit (de oudste vliegvelden van België).*
Uitvoerig programma in het tijdschrift Nr 3/97 van 15 juli
- 4 septembre** Voyage en Angleterre (deux jours) - Voyage en car via le Chunnel.
Visite du monument "Battle of Britain" à Capel-le-Ferne (Folkestone).
Visite du musée de la RAF à Hendon.
Visite de l'église de la RAF, St Clement Danes à Londres et du mémorial des 20.455 aviateurs disparus à Runnymede.
Programme détaillé dans le bulletin N° 3/97 du 15 juillet.
- 4 september** *Reis naar Engeland (twee dagen) - Reis per autocar via de Chunnel.*
Bezoek aan het monument "Battle of Britain" in Capel-le-Ferne (Folkestone)
Bezoek aan het RAF museum te Hendon.
Bezoek in Londen van de St Clement Danes RAF kerk en van het gedenksteen aan de 20.455 vermiste vliegeniers, te Runnymede
Uitvoerig programma in het tijdschrift Nr 3/97 van 15 juli.

*

PROGRAMME DES CEREMONIES ET MANIFESTATIONS EN 1997
PROGRAMMA VAN PLECHTIGHEDEN EN MANIFESTATIES IN 1997

- 15 mars** Assemblée générale statutaire et banquet annuel au Club Prince Albert à Bruxelles.
15 maart *Algemene statutaire vergadering en jaarlijksbanket.*
- 11 mai** Hommage à Vroenhoven aux 7 membres d'équipage des Fairey Battle, tombés au cours de la mission de bombardement des ponts sur le canal Albert, le 11 mai 1940.
- 11 mei** *Vroenhoven: eerbewijs aan de 7 bemanningsleden van de Fairey Battles die op 11 mei 1940, gedurende een bombardementsopdracht van de bruggen over het Albertkanaal, gesneuveld zijn.*
- 12 mai** Aéroport de Deurne-Anvers: dépôt de fleurs au monument de Jan Olieslagers, fondateur de notre association.
- 12 mei** *Luchthaven van Deurne-Antwerpen: neerlegging van bloemen aan het monument van Jan Olieslagers, stichter van onze vereniging.*
- 21 juin** Le Bourget: hommage aux pilotes d'essai et à l'équipage.
21 juni *Le Bourget: eerbewijs aan de testpiloten en de bemanning.*
- 31 août** Jalhay et Le Tigelot: hommage aux aviateurs militaires tombés dans les Fagnes pendant la dernière guerre
- 31 augustus** *Jalhay en Le Tigelot: eerbewijs aan de militaire vliegeniers gesneuveld in de Venen gedurende de laatste oorlog.*
- 12 octobre** Fastes de la Force Aérienne. Dépôt de fleurs au monument avenue Franklin Roosevelt.
12 oktober *Feest van de Luchtmacht. Bloemen neerlegging aan het monument Franklin Rooseveltlaan.*
- 1 novembre** Cérémonie à la Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles
1 november *Plichtigheid aan het Ereperk van het Brusselse kerkhof.*

Histoire de l'ultime vol du Fairey-Fox 0-80

**Les suites inattendues d'un saut en parachute, quand le siège éjectable n'existait pas
(1 décembre 1937)**

par le Docteur Edgard Evrard, Général-Major Médecin e.r.

Le cinquantième anniversaire de la Force Aérienne a clôturé ses fastes au terme de 1996. Ce fut, à l'occasion des cérémonies officielles et des rencontres d' *anciens* qu'elles suscitèrent, la source d'évocation du passé et de ravivages de souvenirs. Il arriva même que l'objet de ces derniers s'adressât à des événements survenus avant l'octroi de l'autonomie à la Force Aérienne, c'est-à-dire aux temps où l'aviation militaire belge s'appelait *Aéronautique Militaire*, dans l'entre-deux-guerres.

Les survivants de cette période deviennent rares. L'âge a imposé son inéluctable loi.

Je présume que ce fut l'une de ces évocations fortuites qui éveilla la curiosité d'un membre du Bureau des Vieilles Tiges et l'incita à m'écrire. Sa lettre me priait de narrer les circonstances du saut en parachute qui me sauva la vie, le 1er décembre 1937. J'étais en ce temps-là, l'un des deux médecins attachés au détachement du 1er Régiment d'Aéronautique, occupant l'aérodrome de Gossoncourt (1er et 3ème Groupes du 1Aé).

Un événement dramatique, mettant en jeu la vie de quelqu'un, ne garde que très rarement une valeur en soi, surtout dans les Forces Armées. Selon le stéréotype le plus courant, sa charge émotive se dissipe assez rapidement par l'oeuvre du temps. Il se ramène, avec l'aide de l'oubli, à une inscription dans une colonne d'un tableau statistique.

En dehors de l'intéressé, s'il survit, et de ses proches, fidèles à sa mémoire, s'il a péri, l'événement ne prend une réelle signification, du moins au regard de l'historien, que s'il est pourvu de cette puissance mystérieuse qui, depuis l'antiquité grecque des temps homériques, s'appelle le destin. C'est qu'alors, indépendamment des intentions de la personne impliquée, cette force du destin a modifié d'une manière imprévisible le cours des plans, des projets, des événements préétablis par la volonté des hommes ou des autorités et a fait sortir celles-ci de la léthargie de la routine.

Selon les Anciens, pour arriver à ses fins, le destin emprunte les traits les plus inattendus. Bien qu'il ne soit pas toujours facile de déceler les êtres qu'il a choisis pour instruments, il m'a semblé, avec le recul du temps, que le saut en parachute que j'ai effectué le 1er décembre 1937 dépasse le simple octroi de l'insigne d'un *caterpillar*. Il eut, bien longtemps après, des prolongements qui se répercutèrent sur l'existence et la consolidation du Service de santé de la Force Aérienne, dans des aspects regardant la spécificité de ce dernier: l'aptitude médicale de son personnel navigant, la sécurité des pilotes aux commandes des avions à réaction au moment où ils venaient d'entrer en service en remplacement des glorieux Spitfire, le port de nouveaux équipements de vol, les G-Suits notamment. En effet, ces prolongements se passent dans la période 1952-1956. Période extrêmement difficile où le moindre faux pas devait être évité d'une manière absolue par la Direction du Service de santé de la Force Aérienne dont j'assumais la charge.

Ce sont ces aspects, relativement peu connus dans l'historique de la Force Aérienne, qui m'ont déterminé à accepter l'invitation qui m'a été faite de narrer les circonstances du saut, avec ses prolongements lointains.

*

L'histoire commence dans la matinée du 1er décembre 1937. A cette époque, les médecins attachés à une unité de l'Aéronautique militaire peuvent, à leur demande, faire partie du personnel navigant, au titre d'observateur. Le statut prévoit qu'ils effectuent un minimum mensuel de quatre missions aériennes à bord d'un des avions de leur unité.

Depuis juillet 1936, je fais partie du personnel navigant.

Aux abords de l'Etat-Major du quartier, vers 9 heures du matin, je rencontre le lieutenant-colonel aviateur Hansenne, qui commande le détachement du 1Aé, établi à Gossoncourt. Il est en tenue de vol. Il m'invite à l'accompagner dans le vol qu'il va effectuer aux commandes d'un Fairey-Fox. L'autre médecin étant présent à l'infirmerie, j'accepte aussitôt. Je vais revêtir mon équipement de vol et rejoins le lieutenant-colonel aviateur Hansenne au hangar de la 1ère escadrille du 1er groupe.

L'avion, avec ses deux occupants à bord, va décoller pour un vol de navigation d'environ 1 heure, quand on voit un adjudant secrétaire de l'Etat-Major accourir en faisant de grands gestes en direction de l'avion. Le lieutenant-colonel aviateur Hansenne arrête le moteur et descend. Après avoir entendu le sous-officier, il me fait signe de quitter mon habitacle. En s'excusant, il m'informe qu'il doit renoncer au vol projeté, en raison d'une affaire importante et urgente qu'il

doit traiter avec son chef, le colonel aviateur Foidart, commandant du 1er Régiment d'Aéronautique dont les bureaux se trouvent à l'aérodrome de Bierset.

J'aurais pu m'en aller, vaquer à mes occupations et voler un autre jour de mon choix ... Après tout, nous ne sommes qu'au premier jour du mois. Rien ne presse pour accomplir les prestations aéronautiques mensuelles. Mais, il advint autrement. Comme s'il voulait me dédommager de ma déconvenue, le lieutenant-colonel aviateur Hansenne s'adressa au commandant de la 1ère escadrille, le capitaine aviateur Deroy, en vue de m'inscrire à un vol déjà prévu dans cette matinée. Le sous-lieutenant aviateur Robert J.H. Roelandt, surnommé Balbo, se préparait pour une navigation d'entraînement au pilotage sans visibilité (PSV). Mon nom fut ajouté au sien pour cette mission. En cette époque de fin 1937, deux Fairey-Fox de la 1ère escadrille venaient d'être grésés de l'instrumentation de PSV de type Sperry, dont le principe peut se ramener aux points suivants. Un système gyroscopique fournit au pilote un horizon artificiel et l'attitude de son avion par rapport à cet horizon par le jeu d'un petit avion symbolique. Le gyroscope est actionné par un courant d'air prélevé à l'extérieur au niveau d'un ajutage de Pitot et amené au gyroscope par une canalisation. Celle-ci présente plusieurs coudes sur l'appareillage initial monté sur les Fairey-Fox.

Les missions courantes de cette fin d'année 1937, à la 1ère escadrille, comportent principalement l'entraînement et la familiarisation des pilotes à l'emploi de ce tout nouvel équipement.

Vers 10h40, le Fairey-Fox 0-80 décolle de Gossoncourt. Le sous-lieutenant aviateur Roelandt pilote cet avion. J'occupe le poste de l'observateur, en arrière du poste de pilotage. Le ciel est couvert, avec une visibilité moyenne et un plafond d'environ 1.000 à 1.500 mètres.

La mission de Roelandt est un exercice d'entraînement au PSV, par emploi des nouveaux instruments de bord. Il doit voler pendant un certain temps selon quatre directions, exécutant un carré qui doit le ramener à son point de départ.

En prenant place à mon poste, je remarque la présence d'un volumineux appareil photographique, attaché à la paroi gauche de mon habitacle. Au cours du vol précédent, il a été utilisé par l'observateur et n'a pas encore été enlevé. Le magasin dispose encore de quelques plaques non employées. Je signale le fait à Roelandt pendant qu'il fait chauffer son moteur. Il me répond qu'il terminera la mission par une navigation comportant l'itinéraire Tirlemont-Charleroi-Gembloux-Tirlemont. Il me propose de prendre une photo panoramique de Charleroi et une autre de Gembloux, la précision de l'itinéraire suivi sera ainsi établie. L'appareil photographique demeure donc dans l'habitacle, à ma portée.

L'avion décolle, monte vers 1.500 mètres et prend les caps successifs prévus par l'exercice. Celui-ci se termine à hauteur de Hoegaarde. Plein de confiance dans ses instruments, Roelandt décide de faire du PSV réel en traversant les nuages en direction de Charleroi. Il entre dans les turbulences d'une épaisse couche nuageuse très sombre, tout en prenant de l'altitude. Il en sort vers 5.000 mètres dans un ciel dégagé. Pendant cette montée, j'ai ressenti l'impression d'un froid de plus en plus vif.

Après quelques minutes de vol horizontal en direction du sud, Roelandt commence une descente à travers les nuages. Vers 3.000 mètres, il éprouve une sensation anormale. L'indicateur de vitesse monte très vite et l'indicateur de virage part à droite. Il réagit en donnant du pied à gauche et en tirant sur le manche. La vitesse continue d'augmenter. Les impressions du pilote sont totalement différentes des indications de ses appareils de PSV. L'altitude diminue. Puisque les instruments semblent donner de mauvaises indications, il essaie de rétablir l'attitude normale de son avion en jouant de ses commandes suivant ses propres sensations. A son grand soulagement, l'avion se redresse et la vitesse retombe. Il était temps: l'altimètre indiquait seulement 300 mètres. Tel est le "vécu" que décrira Roelandt, plus tard, dans son rapport sur cette phase critique du vol.

L'observateur n'est pas attaché par un harnais de siège, mais pour sa sécurité, il peut introduire, dans un anneau fixé au harnais de son parachute, l'oeillet d'une chaîne dont l'autre extrémité est attachée à la paroi inférieure de son habitacle. J'ai aussi ressenti une succession d'anomalies violentes et inquiétantes. Le sifflement de plus en plus aigu m'a vite fait réaliser que l'avion pique en prenant de la vitesse. Brutalement, je me suis senti projeté en avant et contre le flanc droit du fuselage. Au moment où je parviens à me replacer sur le petit siège sans dossier de l'observateur, j'y suis plaqué et, une nouvelle fois, suis lancé contre la paroi droite du fuselage. Soudain, c'est le calme. Roelandt a réussi à stabiliser l'avion. A 300 mètres d'altitude, le Fairey-Fox 0-80 vole toujours dans les nuages. Les instruments gyroscopiques de PSV donnent des indications fantaisistes. Roelandt m'explique brièvement la situation par des mots hurlés dans le tube Gosport. Il me montre l'horizon artificiel toujours bloqué en position verticale. Quelle décision faut-il prendre pour sortir de cette situation dangereuse?

Première possibilité: rester à 300 mètres dans les nuages et tenter de sortir du mauvais temps. Solution dangereuse, pense Roelandt, privé d'instruments de PSV.

Deuxième possibilité: descendre sous les nuages. Mais, dans les trouées de la couche nuageuse, l'équipage discerne à peine le sol, tant la pluie est violente. Descendre encore, dans les turbulences et la pluie, avec une si mauvaise visibilité, c'est prendre le risque de percuter un obstacle.

Après un bref échange verbal, Roelandt décide de tenter de remonter au-dessus des nuages et là, dans le calme, de reprendre une direction vers un temps moins mauvais en volant à vue. Il me demande de lui communiquer mes sensations dès qu'elles me paraissent dénoter une anomalie dans l'attitude de l'avion. Il m'avertit de me tenir prêt à sauter en parachute s'il m'en donne l'ordre. Je libère la chaîne qui relie le harnais de mon parachute à la paroi inférieure de l'habitacle.

La remontée semble normale jusqu'à 2.500 mètres. Elle s'effectue dans d'épais nuages de teinte plombée, générateurs de turbulences. Soudain, Roelandt et moi avons une même sensation de déséquilibre qu'il est impossible d'analyser. La vitesse augmente brutalement. Je me sens plaqué sur le siège, puis repoussé vers la droite. L'avion est certainement entré en spirales serrées et peut-être même en vrille. En fait, nous ne savons plus rien de précis: nous sommes en état de totale désorientation.

Roelandt me crie de sauter. Il demeure immobile. Sans doute est-il bloqué comme moi sur son siège par les forces d'accélération. Il me réitère l'ordre de sauter. Pendant un instant, le mouvement giratoire de l'avion désemparé s'est certainement ralenti. Car, je puis me lever au prix d'un énorme effort, m'accrocher de toutes mes forces au dispositif arrière, prévu pour la mitrailleuse. J'arrive péniblement à passer un pied, puis une jambe à l'extérieur. Enfin, c'est le tronc qui parvient à se mettre à califourchon sur le bord supérieur de l'habitacle. Basculant vers l'extérieur, je me sens happé par un courant d'air qui me fouette le visage. Je suis libre. Mon évacuation de l'avion en perdition est terminée. En dernière vision de l'appareil, il m'a semblé apercevoir Roelandt debout, tentant d'enjamber le poste de pilotage.

Je porte la main sur la poignée du câble déclenchant l'ouverture du parachute; je compte jusqu'à dix comme on me l'a enseigné, puis je tire la poignée dans un large mouvement d'extension du bras droit. Après quelques secondes, survient le choc d'ouverture du parachute.

Ma descente s'effectue dans les nuages, puis dans la pluie. L'atterrissage a lieu dans un champ, sur un sol détrempé. Je distingue deux maisons à quelques centaines de mètres. Je me rends dans la première. Son occupante, d'abord surprise et effarée par mon aspect, m'apprend que je me trouve entre Ligny et Sombreffe. Je retrouve Roelandt sain et sauf à la gendarmerie de Sombreffe. Il a réussi à s'extirper de l'avion avec beaucoup de difficultés, immédiatement après mon évacuation. Son parachute a fonctionné normalement. Il s'est, lui aussi, posé près de Sombreffe et est indemne de toute lésion.

En ce qui me concerne, je n'ai, à la main gauche, que des blessures sans grande importance: l'ongle du pouce est arraché; des blessures superficielles de plusieurs doigts, par arrachement de la peau, ensanglantent la main, mais ne présentent aucune gravité.

Roelandt téléphone à Gossoncourt. Puis, les gendarmes nous apprennent qu'ils viennent d'être informés que l'avion s'est écrasé dans un pré, non loin de la gare de Fleurus.

Dès notre retour à Gossoncourt, une commission d'enquête nous interroge afin d'établir les causes et responsabilités de la perte du Fox 0-80. Il en est de même, le lendemain.

Ma déposition est très simple: je ne puis que décrire la succession de mes sensations, la désorientation totale, sauf pendant le bref intervalle de la vision du sol à travers une violente averse, et surtout les énormes difficultés que j'ai éprouvées pour escalader la paroi de l'habitacle de l'observateur et me hisser au-dehors. Ma responsabilité est vite écartée. Il m'est néanmoins reproché de n'avoir pas récupéré le vieil appareil photographique, d'origine allemande, remontant à la 1ère guerre mondiale. Des membres de la commission qui me paraissent mettre en doute ce qui s'est réellement passé, estiment que j'aurais dû l'emporter avec moi dans le saut en parachute. Sidéré, je me tais et me contente de brandir ma main gauche enveloppée dans un bandage.

Roelandt attribue l'accident à une défaillance des appareils de PSV dans les nuages, comme il me l'avait fait constater. Je suis de nouveau interrogé sur ce point. La commission hésite manifestement à partager ce point de vue: une panne des instruments de PSV lui semble très improbable. Elle pense plutôt à une suite de fautes de pilotage, dans de très mauvaises conditions météorologiques non prévues avant le vol.

Roelandt et moi, devant l'attitude défiante de la commission, protestons de notre bonne foi dans la relation de ce qui s'est passé en vol. Rien n'y fait. La commission ne nous suit pas. Malgré la concordance de mes dires avec les explications techniques de Roelandt, celles-ci sont mises en doute et même inacceptées, puisqu'il fait l'objet d'une proposition de mesures disciplinaires et est effectivement puni de jours d'arrêts.

J'apprends qu'il a été question de me soumettre à la retenue d'un cinquième de mon traitement jusqu'au remboursement de la valeur de l'appareil photographique détruit. Mais le Service du

matériel du Commandement de l'Aéronautique aurait renaclé à faire l'estimation de ce que représente un appareil allemand, butin de guerre, vieux d'une vingtaine d'années au moins. Cette mesure ubuesque n'est pas appliquée et je n'en entends plus parler.

Les choses en seraient restées là, si quelques semaines plus tard, un fait nouveau n'était survenu. Le lieutenant aviateur Eric de Spoelbergh demande à être entendu par la commission d'enquête. C'était l'un des pilotes du Service des essais en Vol, rattaché aux Etablissements d'Aéronautique à Evere. Il jouissait d'un prestige considérable dans la fonction de pilote d'essai. Il fut entendu par les membres de la commission d'enquête et il leur fit le récit de ce qui lui était arrivé quelques jours auparavant. Ce témoignage recoupa précisément et confirmait ce que l'équipage du Fox 0-80 avait déclaré invariablement. Lors d'un vol d'essai en altitude à bord d'un Fairey-Fox muni du même équipement de PSV que celui du Fox 0-80, il avait traversé une épaisse couche nuageuse et constaté, lui aussi, une panne de ses instruments de PSV. Mais bénéficiant d'un plafond plus élevé et de circonstances météorologiques infiniment meilleures, il avait réussi à redresser son avion au sortir des nuages et était venu atterrir normalement. Dès son retour au Service des essais en Vol, il fut procédé sans délai au démontage des appareils de bord et les techniciens constatèrent la présence d'un bouchon de glace dans le coude d'un tuyau de prise d'air. L'arrêt de fonctionnement des instruments de PSV trouvait son explication, le gyroscope s'étant stoppé en raison de cette obstruction.

Bien que ce ne soit qu'une hypothèse, il est très vraisemblable que, lors de l'accident du Fox 0-80, la commission d'enquête, soupçonneuse et indécise, aura demandé un avis technique aux Etablissements d'Aéronautique et, peut-être, à de Spoelbergh lui-même, sur une matière qui était encore neuve à cette époque et qu'elle connaissait mal. Ainsi s'expliquerait le témoignage d'Eric de Spoelbergh, lorsqu'un incident similaire lui est arrivé quelques semaines plus tard. Suite à ce fait nouveau, la version de l'équipage du Fairey-Fox 0-80 fut enfin officiellement admise. Sa responsabilité fut dégagée. La sanction disciplinaire infligée à Roelandt fut annulée et sa mention dans le carnet de vol fut radiée.

Tous les avions Fairey, nouvellement équipés du Système PSV Sperry furent l'objet de prescriptions imposant des modifications à l'installation.

Nos parachutes avaient été manufacturés par la compagnie Irving à Letchworth, Herfordshire, Grande-Bretagne. C'est aussi là que se trouve le siège du Caterpillar Club dont les membres sont des aviateurs qui doivent leur vie à leur parachute Irving à l'occasion d'un accident où leur avion s'est écrasé au sol. L'insigne est une chenille en or, portée sur la patte de la poche supérieure gauche de la veste de l'uniforme. Par des voies qui me sont demeurées inconnues, ainsi qu'à Roelandt, le Secrétariat du Caterpillar Club apprit notre accident du 1er décembre 1937 et notre sauvetage réussi par parachute. En début de 1938, Roelandt et moi furent informés que nous avions été enregistrés comme membres du Caterpillar Club et nous reçûmes chacun, par envoi recommandé, un "Caterpillar". Il m'a été dit plus tard, pendant la guerre, en Grande-Bretagne, que j'étais le premier médecin, au monde, autorisé à porter cet insigne. J'avoue que je n'ai jamais vérifié l'exactitude de la chose.

Etrange signe du destin. Le 17 janvier 1939, le lieutenant aviateur Eric de Spoelbergh se tuait aux commandes de l'avion prototype Renard R-36 qui s'écrasait à Nivelles dans le jardin d'une maison occupée par mon frère, après en avoir arraché une partie du toit.

Quant au lieutenant aviateur R. Roelandt, il s'évada de la Belgique occupée en fin 1940, gagna la Grande-Bretagne et rejoignit la Royal Air Force en 1942. Le 26 août 1944, son Hawker Typhoon MN142 fut atteint par la Flak allemande et s'écrasa dans la forêt de Saint-Saens, près de Saint-Hellier, au nord de Rouen (France), emportant son pilote dans la mort.

*

L'accident du 1er décembre 1937 eut des prolongements inattendus aux Etats-Unis. Des détails, qui n'avaient l'air de rien, s'agencèrent, presque à mon insu, dès le surlendemain de l'accident, pour aboutir étrangement, quatorze ans plus tard, dans un contexte qui dépassait ma personne et affectait indirectement et profondément le Service de santé de la Force Aérienne.

Quelques jours après l'accident, sur convocation du médecin chef du Service de santé de l'Aéronautique militaire, le lieutenant-colonel médecin Charles Sillevaerts, je me rendis au Laboratoire de médecine aéronautique à Evere pour y subir l'examen médical prescrit à tout aviateur ayant eu un grave accident aérien. Le lieutenant-colonel médecin Sillevaerts et son adjoint, le lieutenant médecin Jean Stijns, m'attendaient. L'examen médical fut négatif. Je réalisai très vite que ces deux médecins désiraient avant tout connaître mes réponses aux nombreuses questions qu'ils me posèrent sur mes réactions psychologiques et physiologiques avant, pendant et après le saut en parachute. Ils furent certainement très désappointés par le caractère vague et imprécis de mes dires. Comment leur faire comprendre qu'un médecin confronté à un danger de mort imminente dans un accident aérien ne dispose pas de l'état de sang-froid requis pour faire sur lui-même des observations médicales valables? Comme tout être

humain, conscient de sa situation précaire, il ressent une anxiété irréprouvable à l'instant de la décision du saut. Elle se prolonge pendant la chute libre. Ce n'est qu'après avoir tiré manuellement sur le câble d'extraction du parachute et après avoir vu le déploiement de la voilure au-dessus de sa tête, qu'il ressent un profond soulagement, le libérant de sa tension angoissée. C'est ce que je me bornai à répondre. Que pouvais-je dire d'autre? Mes interlocuteurs attendaient beaucoup plus. Car, quand je me fus rhabillé, Sillevaerts m'installa commodément devant un bureau et me pria de rédiger sur place un rapport décrivant mes constatations médicales, mon psychisme et mon comportement durant les différentes phases du saut. Puis, il me laissa seul en tête-à-tête avec mes pensées. Mon rapport fut très bref. Sa concision et sa banalité furent sans doute à l'origine d'une proposition de Sillevaerts: celle d'écrire un article destiné à être publié dans la revue belge *Bruxelles médical*. Il avait prémédité cette suggestion, car il me conseilla aussitôt, avec une insistance qui revêtait les apparences d'un ordre, de rassembler au préalable certains renseignements sur le sujet en écrivant à un médecin militaire américain qui avait publié un article sur les aspects médicaux du saut en parachute. Et il me remit une fiche sur laquelle étaient écrits un nom et une adresse. Je lus: Captain Harry G. Armstrong, Medical Corps, Director of the Physiological Research Laboratory, Air Corps, Wright Patterson Field, Ohio.

Je n'avais jamais entendu parler de cet officier médecin américain ni de ses travaux. Mais, je ne pouvais que promettre à mon chef que j'adresserais une lettre à ce captain H. Armstrong, MD. C'est ce que je fis sans tarder et j'en envoyai une copie au Dr Sillevaerts.

En mai 1938, je reçus la réponse suivante:

*War Department
Air Corps
Material Division
Wright Field
Dayton, Ohio*

April 18, 1938

*Lieutenant médecin Edgard Evrard
Aérodrome militaire
Tirlemont, Belgium*

Dear Dr Evrard,

With reference to your letter, this is to advise that as far as I know, my article on parachute jumping in the American Medical Association Journal is the only one ever published in the country. About three years ago, I saw an article on this subject in one of the English Aviation Journals written by a civilian, but I cannot locate it at this time.

In the United States, there is a club known as the "Caterpillar Club" composed by those whose lives have been saved by a parachute. They have as their insignia a small metal pin in the form of a caterpillar which is worn on their coat lapel. I will try to secure one of those and send it to you.

If you should have any reprints of your work, I would appreciate it very much if you would send me copies. I was very much interested in your description of your experience. It is my hope that we may keep in touch with each other and at some time, we have an opportunity of meeting.

With kindest personal regards, I am

Very sincerely yours

(s) Harry G. Armstrong

Captain, Medical Corps

Director, Physiological Research Laboratory

En réalité, l'article qu'Harry Armstrong cite dans sa lettre décrivait un saut en parachute qu'il avait exécuté volontairement, sans nécessité vitale, durant un vol normal, en 1935. Au cours de ce saut, il avait retardé l'ouverture du parachute afin d'observer, dans la mesure du possible, ses propres réactions psycho-physiologiques durant la chute libre. L'article intitulé "Subjective mental and physical reactions to a free fall in space", avait été publié par le *Journal of the American Medical Association* en 1935, en son numéro 105, pages 1107-1110.

Je conservai la lettre du capitaine médecin Armstrong dans mes papiers personnels. Notre échange épistolaire ne se poursuivit pas. Je n'écrivis pas l'article qui m'avait été demandé par

mon supérieur hiérarchique, puisque mon texte n'aurait rien apporté, qui fût digne d'intérêt, à la littérature scientifique en médecine aéronautique.

Harry Armstrong poursuivit une brillante carrière dans le Service médical de l'U.S. Army Air Force. Ses promotions furent rapides. Il devint une autorité universellement reconnue en médecine aéronautique. De 1943 à 1945, il fut le chef du Service médical de la 8ème U.S. Air Force, basée en Grande-Bretagne. De 1950 à 1954, promu au grade de général-major, il fut le Surgeon General de l'U.S. Air Force.

Comme il l'avait espéré, dans sa lettre de 1938, il nous arriva de nous rencontrer.

Ce ne fut pas durant la deuxième guerre mondiale, quand nous étions tous deux en Grande-Bretagne, lui dans l'US Air Force et moi dans la RAF. Nos routes ne se croisèrent pas non plus entre 1946 et 1950, période où, revenu en Belgique, j'étais devenu directeur du Service de santé de la Force Aérienne. Après la création de l'OTAN, j'eus l'occasion, en septembre 1951, d'être inscrit dans une session de cours de l'U.S. Air Force School of Aviation Medicine à Randolph Air Force Base, Texas. Après les trois mois de cours, je partis faire un stage d'un mois à l'Aeromedical Laboratory à Wright-Patterson AFB, Ohio, ce laboratoire d'où Armstrong m'avait écrit en avril 1938.

Le général-major médecin Armstrong vint passer la journée du 7 novembre 1951 à Randolph. Cette visite officielle avait la rigidité austère propre à ce genre d'inspection. J'étais l'un des quatre stagiaires étrangers dans une promotion de 60 médecins de l'USAF. Avec les trois autres médecins étrangers (un squadron leader médecin de la RAF et deux majors médecins égyptiens), je fus présenté au général H. Armstrong. A chacun de nous, au cours de la poignée de main classique et sous le feu des photographes, il nous adressa quelques paroles stéréotypées de bienvenue. Les circonstances ne se prêtaient nullement au rappel de souvenirs personnels vieux de 14 ans.

Notre première vraie rencontre fut fortuite. Elle eut lieu à Bruxelles, peu de temps après mon retour des Etats-Unis. En février 1952, l'Attaché de l'Air, à l'ambassade des Etats-Unis à Bruxelles, donna une réception en l'honneur du Surgeon General de l'USAF, de passage en notre capitale, au retour d'une tournée d'inspection dans les bases aériennes de l'USAF en Allemagne. Je fus au nombre des invités. Quand je fus présenté à Armstrong dans le brouhaha de l'arrivée des hôtes, il ne me reconnut visiblement pas. Au cours de la réception, je réussis à m'approcher de lui et à engager la conversation. Sans commentaire préalable, je sortis d'une de mes poches la lettre qu'il m'avait écrite en avril 1938 et la lui tendit. A sa lecture, son visage trahissait une profonde stupéfaction. Il me fixa silencieusement, me saisit les mains. Puis, libérant sa main droite, il dirigea son index sur le caterpillar attaché à ma veste d'uniforme. Après quelques mots chargés d'une profonde émotion et à la surprise des personnes qui nous entouraient, il me donna une longue accolade. Nous échangeâmes pour la première fois nos réminiscences. Et ce jour là, nous bâtîmes une amitié solide, indestructible, puisqu'elle se poursuivit fidèlement jusqu'à la mort d'Harry Armstrong, le 6 février 1983.

Dès son retour à Washington D.C., Armstrong m'envoya par la voie officielle une invitation pour un nouveau voyage aux Etats-Unis. Celui-ci eut lieu deux mois plus tard, en avril 1952. Durant nos conversations, au Surgeon General's Office, il s'informa de la nature des difficultés auxquelles j'avais à faire face en Belgique en matière de médecine aéronautique. Nous discutâmes, en parfaite franchise, de l'aide -officielle et non officielle- qu'il pouvait apporter pour résoudre ces problèmes. Nos méthodes futures de communication, les officielles et surtout les autres, beaucoup plus rapides, furent soigneusement mises au point. Puis, nous nous envolâmes de Washington pour des visites qui me ramenèrent au Texas, à Randolph AFB et à Lackland AFB. De là, nous partîmes au Centre de formation des cadres spécialisés en médecine aéronautique à Gunter, Alabama. Enfin, c'est à Wright-Patterson AFB, Ohio qu'Armstrong désirait que se terminât la visite des écoles et laboratoires spécialisés. Là, comme s'il s'agissait d'un symbole qui caractérisait le point de départ de nos rapports amicaux, à vrai dire exceptionnels, il souhaitait que je reprenne contact avec une équipe médicale que je connaissais bien, depuis mon stage de décembre 1951, celle s'occupant des facteurs humains liés à l'emploi des sièges éjectables. Au moment de ma visite, ses études portaient sur le modèle d'éjection, vers le haut ou vers le bas, qui s'adapterait le mieux aux caractéristiques très complexes du bombardier B52, dans le respect de la sécurité maximale des équipages. Armstrong, profondément convaincu de la valeur des traditions et des symboles en aviation, voyait là le sceau, sur lequel son imagination avait gravé le motif d'un parachute, à l'origine de nos présents sentiments réciproques d'amitié.

Durant la période d'accroissement de la tension internationale en 1952-1956, ces sentiments se concrétisèrent, de la part d'Armstrong, par un soutien sans faille, accordé en un temps record, sans que je fûs obligé de passer par de longues explications et justifications à fournir à des filières administratives.

Ainsi, dès mon retour à Bruxelles, le plan d'aide qu'il m'avait promis fut mis en application avec un minimum de formalités administratives et un maximum d'efficacité et de célérité. En ce qui concerne la formation de médecins diplômés en médecine aéronautique, deux officiers médecins partirent à l'Ecole de médecine aéronautique à Randolph AFB, dès l'été 1952. Un troisième officier médecin fut encore envoyé aux Etats-Unis, de la mi-novembre 1953 à février 1954.

Il importait de créer au plus vite une catégorie de sous-officiers techniciens en physiologie, qui seraient les auxiliaires des médecins au laboratoire de médecine aéronautique. Ils auraient à participer à l'instruction aéro-médicale des pilotes et élèves-pilotes et notamment à surveiller les tests en caisson à dépression. J'obtins du général Armstrong d'envoyer sans délai, aux Etats-Unis, deux sergents qui avaient une connaissance suffisante de la langue anglaise. Ils auraient à suivre les cours organisés à la base aérienne de Gunter. Comme pour les médecins envoyés à Randolph, les bureaux de Washington, actionnés par Armstrong, prenaient tous les arrangements, puis en informaient les bureaux de Bruxelles pour passer à exécution. Le processus était d'une rapidité et d'une efficacité remarquables. Mes deux sergents partirent aux Etats-Unis au début de l'été 1952. Ils revinrent en Belgique trois mois plus tard. Entre-temps, à Bruxelles, après une pré-sélection sévère, cinq autres sous-officiers furent retenus pour un cours théorique de six mois, donné au laboratoire de médecine aéronautique à Etterbeek. Puis, après un perfectionnement de leurs connaissances en langue anglaise, ils furent, eux aussi envoyés en 1953-1954, au cours professé à la base aérienne de Gunter.

A ces exemples d'aide immédiate irremplaçable, reposant sur la confiance de l'amitié pour bousculer tous les obstacles des lenteurs paperassières, il faudrait en ajouter beaucoup d'autres, notamment ceux liés aux difficiles questions médicales qui surgirent à l'occasion de l'envoi de centaines d'élèves-pilotes belges dans les écoles de pilotage aux Etats-Unis, de leur sélection en Belgique, de leurs causes de radiation aux Etats-Unis. Je me bornerai à mentionner encore les interventions indirectes, soigneusement calculées, quand il savait qu'à l'occasion de réunions internationales, organisées dans le cadre OTAN, il rencontrerait de hautes autorités du Service de santé belge (Inspecteur général ou Directeur général), peu au fait des caractéristiques propres à un Service de santé d'une Force Aérienne.

Le général-major médecin H. Armstrong passait à Bruxelles, trois ou quatre fois l'an. Ses visites gardaient toujours le caractère chaleureux de février 1952. Il offrait des solutions rapides à maintes de mes difficultés. Il promettait et tenait ses engagements en leur donnant un traitement de faveur. Il avait toujours aussi plusieurs questions à me soumettre. C'était le plus souvent des problèmes scientifiques, de médecine aéronautique, qui étaient relatifs à du personnel navigant de l'USAF et qui le préoccupaient. C'était notamment le cas de certaines épreuves de sélection. Comme il n'accordait pas une confiance totale à des conclusions basées uniquement sur des données statistiques, il me demanda à plusieurs reprises de procéder à des études approfondies rétrospectives sur des cas similaires d'aviateurs belges. Il attribuait, dans ce genre de choses, au contact humain direct entre médecins et aviateurs, une valeur primordiale qui dépassait celle reposant sur les grands nombres statistiques.

Ce contact humain, était, selon lui, plus aisément réalisable dans des unités aériennes moins lourdes que celles souvent rencontrées dans les Forces aériennes des grandes nations. Quoi qu'il en soit, ma participation était la contribution, de nature scientifique, que je pouvais valablement lui offrir en matière de réciprocité. C'était aussi un formidable stimulus dans le domaine des études et recherches. La stature que prit à cette époque le Service de santé de la Force Aérienne dans le monde scientifique international lui doit beaucoup.

Les fruits de cette amitié fidèle furent extrêmement efficaces, précieux et parfois décisifs, dans les heures d'incertitude et les difficultés que traversa le Service de santé de la Force Aérienne en 1952-1956. Armstrong épaula toujours celui-ci avec une prédilection complice, qui se passait d'explications, comme s'il existait une sorte d'accord secret ou tacite, incompréhensible pour ceux qui en ignoraient l'origine.

Il est vrai que cette origine était lointaine, une affaire de saut en parachute remontant à un accident aérien survenu en 1937 et dont un certain capitaine médecin américain, dans l'Ohio, avait été informé par une lettre, d'apparence banale, dont le contenu n'avait rien qui puisse en prévoir les développements ...

Telle fut la destinée du Fairey-Fox 0-80 et de ses derniers occupants.

Références bibliographiques

1. EVRARD Michel - Last flight of Fairey-Fox 0-80 (Kit modeller's magazine. I.P.M.S. Belgium-n°62-1986-pp24,25)
2. EVRARD Edgard - Les Ailes d'Esculape. Un volume de 220 pages.
Editeur: Société belge d'Histoire de la Médecine-Hôpital Erasme, Bruxelles, 1996
3. EVRARD Edgard - Major-general Harry G. Armstrong: memories of a friendship
(Aviation, Space and Environmental medicine-Washington-1990, N°11, pp 1058-1061).



PARCOURS VOLANT

Paroles et musique de Jacky Roeland-Helman

Quand on n'a que dix ans
On rêve de voyages
On se voit voltigeant
Au-dessus des nuages.

A dix ans, on choisit
Ses héros, ses idoles
Lorsqu'on rêve, on décolle
C'est avec Buch Danny.

C'est à dix ans déjà
C'est fou, c'est démentiel,
Qu'on sait qu'on deviendra
Un chevalier du ciel.

Quand on n'a que vingt ans
C'est l'heure de l'écolage,
Du long apprentissage,
D'un métier palpitant.

Et puis, c'est l'escadrille,
L'acro, la formation,
C'est presque une religion,
Ca éblouit les filles.

A vingt ans, on est fier
On ne pense que "Chasse",
Le peu qui nous tracasse,
On le noie dans la bière.

Et puis, on a 30 ans.
On forme la bleusaille,
On dirige, on guindaille,
On se donne du bon temps.

C'est l'âge des enfants,
Des missions impossibles,
Des premiers commandements.
On est irrésistible.

C'est l'âge où tout va vite,
C'est la "Chasse", Nom de Dieu.
Redevenons sérieux,
Bientôt la majorité!

Quarante et cinquante ans,
Sont les années austères
On court à l'avancement,
Dans tous les ministères.

Les petits ont grandi.
Ils ont une fière allure,
Ils déconnent, ils carburent.
Ils volent en Marchetti.

Enfin, on s'habitue
à se "coloniser",
Conscient qu'on n'pourra plus,
Se "généraliser".

Soixante ans! C'était hier.
Devant un thé, on boit,
On parle de la guerre.
Au temps plus-que-parfait.

Heureusement, les Vieilles Tiges
Nous font récupérer
Trente belles années,
De brevet, de prestige.

On va au fil des ans.
Fleurir les monuments,
En parlant du bon temps,
Où l'on tirait dedans.

C'est fait: on a 100 ans.
On regarde d'en haut
Ces hommes fous-volants.
Imitant les oiseaux.

On a franchi le cap.
Dépassé l'altitude,
Bravé les handicaps.
Vers la Béatitude.

Et nous voilà au Ciel,
Buvant un hydromel.
Devinez avec qui?
Avec Saint-Exupéry!



Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser. Communiquez-nous aussi vos événements familiaux importants, de préférence par téléphone.

Indien U een adres-of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten. Deel ook, bij voorkeur per telefoon, al uw belangrijke familiale gebeurtenissen.

Secrétariat
 Wijngaardstraat 4
 3290 DIEST
 Tel/Fax: 013/31.28.70

Sekretariaat
 Wijngaardstraat 4
 3290 DIEST
 Tel/Fax: 013/31.28.70

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION - UW RAAD VAN BESTUUR



Président	Léon BRANDERS	Voorzitter	02/734.63.77
Vices-présidents	Jacques DOME Jean KAMERS	Vice-voorzitters	02/762.60.56 02/731.17.88
Secrétaire-général	Robert FEUILLEN	Secretaris-generaal	013/31.28.70*
Trésorier	Paul JOUREZ	Schatbewaarder	067/79.03.37*
Secrétaire-adjoint	Charles PEYRASSOL	Adjunct-secretaris	02/771.12.48
Administrateurs	Eric BOUZIN Georges de CONINCK André DILLIEN Pierre HALLET Hubert MOJET Norbert NIELS Jacques ROELAND Gérard VERMANDER	Beheerders	02/242.57.74 02/344.46.38 02/673.36.32* 02/344.07.05 02/770.93.71 016/58.10.86* 02/465.46.51 02/770.98.22

* + Fax