

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



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

SIEGE SOCIAL  
MAISON DES AILES  
Rue Montoyer 1  
1040 BRUXELLES

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable  
Jacques DOME  
Avenue de Foestraets 42  
1180 Bruxelles

Huitième année

AVR, MAI, JUN 86

Bruxelles, le 22 avril 1986

S O M M A I R E

L'allocution du Président  
(Assemblée générale statu-  
taire du 15 mars 1986)

Le mot du Secrétaire

Le rappel du Trésorier

Notre voyage à La Ferté-Allais

Rencontre avec notre cher  
Georges Van Keerbergen  
(Deuxième partie)

"Baraka baraka" par  
Gus Poncin  
(Première partie)

Vieilles tiges et vieux coucous  
au Musée de l'Air

## VOYAGE A LA FERTE ALLAIS LES 17, 18 et 19 MAI 1986

A CERNY-LA FERTE-ALLAIS, 30 km au sud de Paris, existe un aérodrome privé où subsistent de vieux avions tels que: Blériot XI, Caudron G3, Deperdussin monocoque, Morane 130-138-230-317-341, avionette Morane 185, Leopoldof L55, Bukker, Dewoitine D26, Spad, Albatros, Fokker triplan, Fisseler Storch, Latécoère 17, Bréguet XIV, et un tas d'autres avions anciens et moins anciens, notamment des Spitfire et DC3.

Tous ces avions sont en état de vol. Ils ont servi au tournage de plusieurs films d'aviation, tels que: "Les Faucheurs de marguerites", "Le temps des as", "Le temps de l'Aéropostale", et d'autres.

C'est avec ces avions que Jean SALIS, fils et successeur de Jean-Baptiste SALIS, organise chaque année, à la Pentecote, un meeting aérien extraordinaire. Les Vieilles Tiges de Belgique y ont assisté pour la première fois en 1980. Depuis lors nous nous y rendons tous les deux ans, tandis que l'année intermédiaire, nous assistons au meeting du Salon International de l'Aviation, au Bourget.

### Détails pratiques pour le voyage à La Ferté-Allais.

Départ en car le samedi 17 mai

- à 08h15 de la Maison des Ailes
- à 08h30 de la Caserne Prince Albert (parking).

N'oubliez pas de réserver une chambre à la Maison des Ailes si nécessaire.

- visite du château de Chantilly (déjeuner libre)
- installation - diner et logement à l'hôtel Coquibus à Milly-la-Forêt
- Dimanche 18 mai - meeting aérien à La Ferté-Allais  
Logement et diner à l'hôtel Coquibus
- Lundi 19 mai - retour via Paris avec visite du nouveau Musée de la Science.  
Arrivée à Bruxelles vers 19h00.

Le prix : 6.510 frs en chambre double (7.610 frs en single) comprenant le transport et la demi-pension (pas les déjeuners de midi). Les boissons, visites et pourboires ne sont pas compris.

INSCRIPTION DÉFINITIVE UNIQUEMENT PAR VERSEMENT de  
6.510 frs (ou 7.610 frs) par personne au compte  
001-1908100-86 VTB. JOUEZ à Waterloo, IMPÉRATIVEMENT  
AVANT le 05 mai.

ATTENTION! : 30 places maximum.

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DES VIEILLES TIGES  
DE BELGIQUE, TENUE LE SAMEDI 15 MARS 1986 A LA MAISON DES AILES, 1  
RUE MONTOYER, A 1040 BRUXELLES.

La séance est ouverte à 11 heures 15 par le Président Léon BRANDERS.

67 membres ont signé la liste des présences, 13 autres membres ont rentré une procuration, soit un total de 80 voix valables.

L'assemblée debout écoute l'appel des morts durant l'année écoulée:

Parmi les V T B

Camille VERDIN 5 avril 1985  
Amaury DIDIER 31 avril 1985  
René HUENS 29 juin 1985  
Léon GEYSEN 29 juin 1985  
André GODDAER 6 octobre 1985  
Baron Oscar de SCHAETZEN 12 novembre 1985  
Henri NIZET 26 novembre 1985  
Léopold CLUYTENS 18 janvier 1986  
Louis BRASSEUR mars 1986

Autres membres de l'aviation

PN de la FAé tué en service commandé:  
Cdt DAELEMANS  
Cdt CRAVILLON  
S/Lt PAUWELS

L'épouse de Raymond VEYSSIERE  
L'épouse de Georges JASPIS

Jean WATHIEU Col avi e.r.  
LAGAE Navigateur SABENA  
André LEDUC Constructeur français  
Victor DONCK  
Max GUISGAND ex Sq Ldr RAF

L'assemblée observe une minute de silence.

ALLOCUTION DU PRESIDENT.

Chers amis,

Ce n'est pas par habitude que nous venons de rappeler les noms de tous ceux qui nous ont quittés ces douze derniers mois; c'est parce qu'ils ont été nos amis. Ils le restent d'ailleurs puisque nous en reparlerons encore souvent.

René HUENS qui religieusement participait chaque année à notre banquet, un vieux de la vieille, un fervent. Léon GEYSEN qui nous a si bien décrit ses premiers vols au Congo, accompagné de "Chalux", l'initiateur de Hergé. Lisez Tintin et Milou au Congo, il y a plein de GEYSEN là dedans. Notre ami à beaucoup, le "Lange" WATHIEU. Il désirait être membre, il n'en a pas eu le temps. J'entends encore Georges JASPIS me dire: il était mon numéro deux sur WALCHEREN, il pissait du fuel de partout et ne voulait pas abandonner. Gardons fidèlement leur souvenir.

Après bien des tergiversations, vous pouvez enfin lire, grâce au travail de moine de notre ami Micky VERMANDER, les tribulations qu'aura traversées notre Président Georges VAN KEERBERGEN avant de devenir pilote et spécialiste en urologie. Nous lui devons cela, comme nous devons au "Miche" l'histoire complète de son évasion jusqu'en Angleterre. Un merci ici à madame WUYTS, un autre moine, car il a fallu faire de la dactylographie au départ d'enregistrements, et cela demande beaucoup de patience et d'objectivité.

Un petit mot de notre équipe. D'abord le Colonel FABRY, notre Président d'honneur, il ne sera pas des nôtres, il avait trop à faire aujourd'hui, et pourtant il n'a pas manqué une seule de nos réunions mensuelles. Un autre que nous ne verrons probablement pas non plus, Pierre PACCO, notre Vice-Président, courageux en diable, la maladie le tient, mais ne vous en faites pas, il en a vu d'autres. Je salue notre Vice-président pour la région de LIEGE, le Colonel COLLIGNON, il est toujours là, présent et dévoué. Un ami c'est quelqu'un sur qui on peut toujours compter, pour compter sur nous.

Je désire ici remercier Maurice DANS qui, depuis plusieurs années, se col-  
lte avec notre trésorerie. Il l'a fait avec efficacité et avec humour. Il passe la main et ce sera notre jeune colonel aviateur Paul JOUREZ qui reprendra sa charge.

Un mot tout particulier de remerciement au colonel aviateur Jacques DOME, notre secrétaire général. Rien ne le rebute, il va de l'avant, vous pouvez tous vraiment compter sur lui, nous avons une chance énorme de l'avoir.

Georges JASPIS m'a demandé d'être remplacé comme administrateur, il a proposé que ce soit Paul SIROUX qui, dans la mesure de ses possibilités, prenne sa place. Je suis sûr que c'est un bon choix et que vous l'agréez; il faut que les anciens de la SABENA soient bien représentés parmi nous, et puis n'a-t-il pas été fondateur de la ABPNL où l'on m'a dit qu'il avait fait du bon travail.

Les autres vous les applaudissez en bloc, merci à eux.

C'est à moi de vous féliciter d'être venus aussi nombreux: nous sommes 67, 13 se sont faits représenter par procuration. Je crois comprendre que nous serons une centaine à notre banquet annuel.

Vous avez pu lire dans votre périodique que notre association s'enrichit chaque mois de quelques nouveaux membres (23 cette dernière année); qu'ils soient les bienvenus. Il n'y a pas de plaisir comparable à celui de rencontrer un vieil ami, excepté peut-être d'en faire un autre.

Vous avez vu que notre prochaine activité en groupe se situe le vendredi 25 avril à la RTB. C'est aujourd'hui que vous devez prendre une décision. Faites-le après cette réunion.

Au fur et à mesure que les années passent, je ne peux m'empêcher de redire combien j'ai trouvé, combien je sens qu'une amitié profonde nous unit. Gardons précieusement cet attachement que je ne vois nulle part d'autre, nous sommes vraiment différents, serrons nos rangs!

Je passe la parole à notre Secrétaire général pour l'ordre du jour habituel.

#### RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR L'ACTIVITE DE L'ASSOCIATION.

Au 25 janvier 1986, suivant la liste que vous avez reçue, notre association comptait 359 membres pour 341 en 1984. 23 nouveaux membres se sont affiliés en 1985. A ce jour, nous avons déjà 11 nouveaux affiliés en 1986 et nous comptons aujourd'hui 367 membres.

Le Conseil d'Administration s'est réuni tous les premiers mercredi de chaque mois, de 10 à 12 heures, avant la réunion traditionnelle des membres.

En plus des réunions et déjeuners du premier mercredi du mois, nous avons organisé:

- les 7,8,9 et 10 juin, un voyage au 36 Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, au Bourget, où nous avons rencontré les délégations du 7ème rassemblement international des Vieilles Tiges organisé par les Vieilles Tiges de France. Au retour, nous avons visité les plages du débarquement et Dieppe. Nous étions 18 participants qui avons particulièrement apprécié l'exposé des événements de l'époque fait par Léon RUBIN.

- Le dimanche 25 août, une délégation de 12 membres avec drapeau, a participé, à Jalhay, au monument du Tigelot, à l'hommage annuel aux aviateurs alliés abattus dans les Hautes Fagnes en 1944. Cette manifestation est organisée, le dernier dimanche d'août, par l'ASBL Mémorial Canadien du Tigelot, en présence notamment des représentants de la Grande Bretagne et du Canada. Depuis 1984, les VTB y participent chaque année.

- Le samedi 14 septembre, une délégation avec drapeau a pris part à la traditionnelle manifestation du souvenir au monument GUYNEMER, à Poelkapelle.

- Le 17 octobre, notre co-Président d'Honneur, Robert FABRY, a organisé une visite du Fort de Loncin avec dépôt de fleurs au monument aux morts du Fort et au monument à des aviateurs de la RAF tombés en face du Fort. Plus de 25 personnes ont participé à cette très intéressante visite et au déjeuner qui a suivi, au mess des officiers de la Base de Bierset.

Des Vieilles Tiges étaient également présentes:

- Le 7 septembre, à la manifestation organisée au Musée de l'Air et de l'Espace, par le Chef d'Etat Major de la Force Aérienne, en l'honneur des membres du PN de l'Aviation militaire tombés au cours de la guerre 1940-45.

- Le 6 octobre, aux Fastes de la Force Aérienne. Cérémonie traditionnelle au cours de laquelle nous avons déposé des fleurs au monument aux morts de l'aviation.

- Le 1 novembre, à la Pelouse d'Honneur de la Force Aérienne, au cimetière de Bruxelles, où notre Président a reçu les autorités militaires et civiles pour la visite des tombes.

- Le 3 novembre, à la messe solennelle en l'église Saint Jacques sur Goudenberg, à la mémoire des défunts de la Force Aérienne.

- Le 8 novembre, à l'Opération LYSSIE organisée par les SABENA OLD TIMERS, dans un hangar de la SABENA, à l'occasion de la remise en état d'un LYSANDER et d'un JUNKERS 52. Ce fut l'occasion de rencontrer des anciens spécialistes des atterrissages de nuit en Europe occupée.

Enfin, il faut rappeler l'émission de la télévision "Le Temps Retrouvé", en date du 2 décembre, au cours de laquelle Robert FABRY a raconté ses souvenirs des raids africains qu'il a réalisés, en moto en 1926-27, en auto en 1928, en avion en décembre 1930.

Quant au secrétariat proprement dit, il a, en 1985,  
 - rédigé et envoyé 244 lettres et 12 PV de Conseils d'Administration;  
 - participé à la rédaction et l'expédition de 4 bulletins;  
 - Transcrit le récit par "Miche" JANSEN de son évásion de la prison de Saint Gilles jusqu'en ANGLETERRE.

Pour terminer, en tant que gardien du Livre d'Or, je voudrais demander l'aide des dessinateurs et aquarellistes pour agrémenter les insertions au Livre d'Or. Une occasion particulière se présente avec l'insertion de la liste des membres du PN tués par fait de guerre en 1940-45.

#### RAPPORT DU TRESORIER.

La situation ci-dessous, arrêtée au 31 décembre 1985, a été distribuée aux membres présents.

<u>Recettes</u>		<u>Dépenses</u>	
Cotisations	138.551	Imprimés	26.457
Banquet Assemblée générale	67.600	Timbres	10.554
Ventes: cravates	2.100	Papeterie	4.962
Insignes	2.750	Fleurs et couronnes	23.145
Auto-collants	300	Gravure médailles	2.850
Badges	1.600	Achat d'insignes	23.465
Petits badges	360	Banquet	87.500
Listes VTB	300	Transfert Maison des	
Dons et divers	20.770	Ailes	4.000
Intérêts bancaires	4.812	Remboursements	7.766
		Téléphones-Télégrammes	3.213
		Divers	8.874
	<hr/>		<hr/>
	239.143		202.786
	<u>Disponible au 1.1.85</u>		<u>Solde créditeur au 31.12.85</u>
C.C.P.	60.554	C.C.P.	47.031
Banque - compte courant	42.652	Banque - compte courant	35.017
- livret vert	66.650	- livret vert	132.462
Caisse	15.449	Caisse	7.152
	<hr/>		<hr/>
	185.305		221.662
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	424.448	TOTAL	424.448

SITUATION AU 31 DECEMBRE 1985

<u>Recettes</u>		<u>Dépenses</u>	
-----		-----	
Cotisations	138.551	Imprimés	20.457
Banquet Assemblée Générale	67.600	Timbres	10.554
Ventes :		Papeterie	4.962
cravates	2.100	Fleurs et couronnes	23.145
insignes	2.750	Gravure médailles	2.850
auto-collants	300	Achat d'insignes	23.465
badges	1.600	Banquet	87.500
petits badges	360	Transfert Maison des	
listes V.T.B.	300	Ailes	4.000
Dons et divers	20.770	Remboursements	7.766
Intérêts bancaires	4.812	Téléphone-télégrammes	3.213
		Divers	8.874
	<hr/>		<hr/>
	239.143		202.786
<u>Disponible au 1.1.85</u>		<u>Solde créditeur au 31.12.85</u>	-
-----		-----	
C.C.P.	60.554	C.C.P.	47.031
Banque		Banque	
Compte courant	42.652	Compte courant	35.017
Livret vert	66.650	Livret vert	132.462
Caisse	15.449	Caisse	7.152
	<hr/>		<hr/>
	185.305		221.662
<b>TOTAL</b>	<b>424.448</b>	<b>TOTAL</b>	<b>424.448</b>
	=====		=====

Réalisable (Inventaire)

314	Auto-collants	à	20,- frs	6.280
77	Insignes	à	350,- frs	26.950
8	Badges brodés	à	400,- frs	3.200
67	Cravates	à	350,- frs	23.450
31	Médailles (brevet 50 ans)	à	120,- frs	3.720
				<hr/>
				frs 63.600

Commentaires du Trésorier

Les cotisations sont passées de 108.671 F à 138.551 F d'une année à l'autre, ce qui représente une augmentation de 38,6%. Le chiffre de 1985 représente le paiement de quelque 340 membres contre 255 en 1984. Ce qui veut dire qu'en plus de l'augmentation du nombre des membres, un plus grand nombre s'est mis en règle de cotisations en 1985.

Chaque année, en effet, un nombre non négligeable de membres oublie de régler sa cotisation. Une des raisons de ces oublis provient de la multiplicité de cotisations à verser aux différentes associations.

Vous constaterez qu'il y a une différence relativement importante entre les recettes afférant au banquet annuel et le coût réel de celui-ci. Cette situation est due, d'abord au fait que l'association prend en charge les apéritifs, mais surtout au fait qu'il a fallu payer une TVA qui n'était pas incluse dans le prix du repas.

Le transfert de 4.000 francs à la Maison des Ailes se justifie par un versement effectué erronément aux Vieilles Tiges.

Le disponible, qui vait déjà augmenté en 1984, s'est encore accru de plus de 36.000 francs grâce aux meilleures rentrées des cotisations. Cette augmentation se retrouve dans l'accroissement des versements au Carnet de dépôt qui sera bien nécessaire pour renouveler le stock du magasin qui diminue.

#### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.

Monsieur Albert CUSTERS lit le rapport suivant:

Nous soussignés, CUSTERS Albert et DUBART Georges, vérificateurs aux comptes pour l'exercice 1985, déclarons: conformément aux prescriptions légales et statutaires, nous avons procédé par pointage à la vérification des inscriptions dans les livres, aussi bien des recettes que des dépenses, et avons constaté que les écritures concordent parfaitement avec les documents comptables justificatifs émanant tant d'organismes privés que de l'Office des Comptes Chèques Postaux que de la Banque. Nous certifions que le bilan arrêté au 31 décembre 1985 présente la situation financière exacte de l'association en fin d'exercice. En conséquence, nous demandons à l'Assemblée d'approuver le bilan tel qu'il est présenté par le Conseil d'Administration et de donner décharge de notre mission pour l'exercice 1985. Monsieur Maurice DANS, qui s'est chargé de la trésorerie pendant plusieurs années, doit être félicité pour l'excellence de son travail. Monsieur Paul JOUREZ, qui lui succède dans cette tâche, recueille la pleine confiance et la considération de cette assemblée.

#### DECHARGE AUX ADMINISTRATEURS POUR LA GESTION ECOULEE.

L'Assemblée approuve le bilan et donne décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulé.

#### NOMINATION DE DEUX COMMISSAIRES AUX COMPTES.

Messieurs Albert CUSTERS et Georges DUBART acceptent d'être Commissaires aux comptes pour l'exercice 1986.

#### ELECTIONS STATUTAIRES.

Le Président rappelle l'article 9 des statuts qui est ainsi rédigé: "Le renouvellement du Conseil d'Administration a lieu à l'assemblée générale annuelle, par tiers tous les ans, suivant tirage au sort qui désignera trois séries d'Administrateurs, chaque série comportant un tiers des Administrateurs sortants et rééligibles. La série A sortant en 1980, la série B sortant en 1981, la série C en 1982, et ainsi de suite." La série A sortante en 1986 et rééligible comprend: Messieurs Jacques CAMBIER, Robert FABRY, Pierre HALLET, Jacques DOME et Georges JASPIS. Georges JASPIS a demandé, pour des raisons personnelles à être déchargé de ses fonctions d'administrateur. Il a proposé d'être remplacé par Paul SIROUX qui a posé sa candidature.

L'Assemblée marque son accord en applaudissant le nouvel administrateur et les administrateurs réélus.

## REMISE DES MEDAILLES DE 50 ANS DE BREVET ET DIPLOMES DE 60 ANS DE BREVET.

La médaille de 50 ans de brevet est attribuée à Messieurs: Maurice DANS, Robert DEPPE, Albert HUE, Georges JASPIS, Maurice LAGOUGE, Pierre NOTTET, Henri VAN ROS, Gérard VERMANDER et Alfred RENARD (1931).

Le diplôme de 60 ans de brevet est attribué à Messieurs: Alfred BODET, Louis GEERTS, Emile HENRY, Jean-Jules LAHAISE, Pierre VANDERMIES (1923), Raymond VEYSSIERE (1918) et Victor WINANTS.

Les médailles et diplômes sont remis aux titulaires présents, les autres les recevront par la poste.

Après avoir vérifié qu'aucune question n'est posée par un des membres, le Président lève la séance à 12 heures 15 et invite tout le monde à prendre l'apéritif au bar.

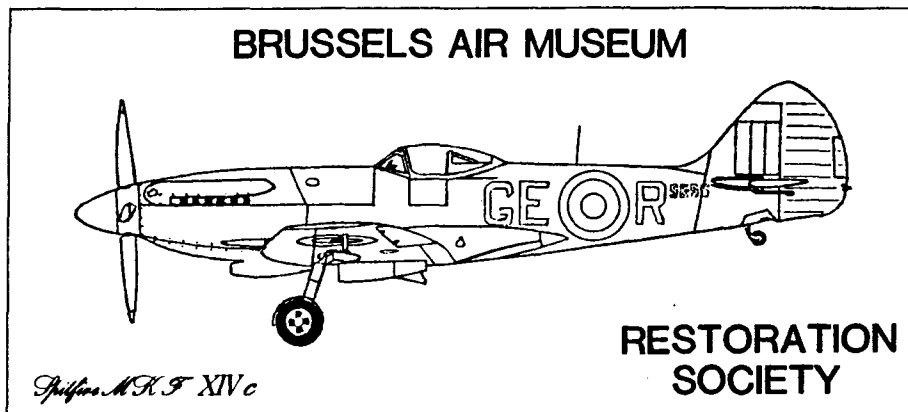
## LE MOT DU TRÉSORIER

Chers amis, certains d'entre nous ont oublié à ce jour de verser leur cotisation pour 1986.

Si vous êtes dans le cas, soyez gentil, versez sans tarder 400 francs au compte 000-0356122-35 - Vieilles tiges de Belgique - Bruxelles.

## VIEILLES TIGES ET VIEUX COUCOUS

Ceux qui s'occupent de réunir et remettre en état les avions sur lesquels nous avons volé, méritent notre aide. C'est pourquoi nous reproduisons ici l'appel à l'aide lancé par notre Musée de l'Air.



### AIDEZ ET SOUTENEZ NOTRE ACTION !

Le BRUSSELS AIR MUSEUM RESTORATION SOCIETY, est le groupe de bénévoles chargé de l'entretien et de la restauration des avions de la SECTION AIR ET ESPACE du MUSEE ROYAL DE L'ARMEE ET D'HISTOIRE MILITAIRE.

Ne bénéficiant que d'une aide financière très limitée, sa tâche devient chaque jour de plus en plus difficile à accomplir, la charge de travail par contre augmentant sans arrêt.

Pour pouvoir se doter d'un peu plus de moyens financiers, nous offrons à tout donateur de minimum 100 FB. ce superbe auto-collant en couleur (20 x 9 cm) pour permettre d'aider notre personnel bénévole à pouvoir progresser dans son travail.

Pour l'obtenir, versez vos dons au compte 210-0472736-10 du Brussels Air Museum Restoration Society ouvert à la Société Générale de Banque à Bruxelles en mentionnant clairement votre nom et adresse.

Merci de votre aide.



## LE MOT DU SECRETAIRE

Le mot du secrétaire sera dorénavant consacré aux nouvelles de notre association qui ne font pas l'objet d'un article particulier du bulletin.

D'abord, bienvenue à ceux qui nous rejoignent! Depuis le 25 janvier, date où fut établie la liste des membres que vous avez reçue avec le dernier bulletin, nous avons eu le plaisir d'accueillir parmi nous:

- M. René DELHAYE, Hameau du Piétreu 298 - 7532 BECLERS. Tél: 069/54 75 68  
Breveté pilote d'avion en octobre 1939 par l'Aéro.Mil. 82me.
- M. Jean MASUY, Everestraat 151 - 1940 SINT-STEUVENS-WOLUWE. Tél:02/720 35 61  
Breveté pilote d'avion le 9.4.1954 par l'Administration de l'Aéronautique.
- M. Jean OOMS, Schansstraat 8 - 3295 DIEST. Tél: 013/33 13 99  
Breveté pilote d'avion en 1944 par la RAF. 99me promotion.
- Mme Daisy NISOT Vve de M. VAN HOECK; avenue H. Hoover 35 - Bte 5 - 1040 BXL.  
Brevetée pilote d'avion le 9.7.1945 par la Don de l'Aéronautique du Congo Belge. Tél: 02/734 09 48
- M. Jacques LE MAITRE, rue du Log Chêne 111 - 1970 WEZEMBEEK-OPPEM. Tél:02/731 91 79. Breveté pilote d'avion le 10.7.1953 par la FAé. 123me promotion.
- M. Albert DUQUET, Wegvoeringstraat 180 - 9200 WETTEREN. Tél: 091/69 08 50  
Breveté pilote d'avion en février 1951 par la FAé. 115me promotion.
- M. Marcel MAENHAUT, Delebecquelaan 43 - 9820 SINT DENIJS WESTREM. Tél: 091/22 50 34. Breveté pilote d'avion en mai 1952 par l'USAF. 119me promotion.
- M. Robert FEUILLEN, Wijngaardstraat 4 - 3290 DIEST. Tél: 013/31 28 70  
Breveté radio de bord en septembre 1950 par le 15 WTC.
- Mme Denise WISSOCQ-VAN LANCKER, rue de la Vanne 12 - 5905 SAINT REMY GEEST.  
Tél: 010/81 33 18. Brevetée pilote d'avion en mai 1942 par la Direction de l'Aéronautique du Congo Belge.
- M. André LELEU, avenue de Jette 46 - Bte 8 - 1080 BRUXELLES. Tél:02/427 29 97.  
Breveté bombardier le 19.3.1943 et navigateur le 6.8.1943 par la RCAF.
- M. Marcel BURHIN, avenue des Tourelles 5 -1970 WEZEMBEEK OPPEM. Tél:02/731 09 47.  
Breveté navigateur en octobre 1943 par la SAAF.
- M. Charles LAWARREE, rue du Houmier 27 - 4061 ROUVREUX. Tél: 041/82 19 23  
Breveté mitrailleur le 3.2.1944 par la RAF.
- M. Georges KOVARSKI, clos Colas 4 - 4950 BEUAFAYS. Tél: 041/68 75 37.  
Breveté pilote d'avion le 29.10.1943 par la RAF.
- M. Serge BERTRAM, rue H. Orban 19 -4070 AYWAILLE. Tél: 041/84 60 18.  
Photographe qui constitue un album de photos d'aviateurs. Admis comme membre sympathisant.
- M. Roland DOORNAERT, breveté observateur en 1955, déjà membre sympathisant, passe de la catégorie F à la catégorie C.

Ceux à qui nous avons dit ADIEU :

- début mars, Louis BRASSEUR, breveté pilote en 1944 avec la 84me promotion.
- 23 mars, Joseph BROSTEAUX, breveté pilote en mars 1937 avec la 73me promotion.

Le 15 mars nous étions 99 au banquet dont chacun garde un excellent souvenir. Si quelques-uns ont payé l'apéritif par erreur du barman, tous nous avons bénéficié d'un pousse-café gratis. La qualité du vin de table n'était pas en accord avec le menu; nous veillerons à faire mieux l'année prochaine. En attendant, venez donc vous joindre à nous le premier mercredi de chaque mois, à midi.

Et c'était bien fait. La mitrailleuse se bloquait chaque fois que la balle passait. Et le pauvre Garros n'a pas été descendu mais il est tombé en panne dans les lignes allemandes. L'appareil a été copié et peu après l'ennemi utilisait ce système de tir à travers l'hélice. Pour l'époque c'était sensationnel. On avait une mitrailleuse de chaque côté pour le pilote qui étaient commandées par des boutons situés sur le stick, la commande de profondeur et de vol latéral. Sur ce stick il y avait aussi un bouton pour régler le moteur. On devait se débrouiller pour jouer du piano avec ça mais ça allait.

M.C. Vous m'avez parlé d'un truc amusant comme tout, c'est l'atterrissage qui était assez incroyable parce qu'il n'y avait pas de balisage de piste à l'époque.

Le président V.K. Il n'y avait rien du tout, c'était de l'herbe il n'y avait pas de piste en béton, même à la Sabena. Elle venait de naître et il n'y avait que six avions qui faisaient Paris-Bruxelles et Paris-Londres.

M.C. Mais quatre, c'était des Handley Page, c'est-à-dire trois parce qu'il y avait le pilote et les Handley Page de l'époque étaient d'anciens bombardiers de la guerre 14-18 qui enlevaient 50 kgs de bombes, 100 au maximum et quatre occupants était le maximum autorisé. Le Handley Page avait des ailes énormes et deux moteurs. C'était la naissance de l'aviation civile qui prit alors une extension folle notamment en France, ils avaient du matériel et du personnel entraîné. Ils ont tout de suite assuré des services réguliers et nous avions un service qui ne fonctionnait pas l'hiver. Alors... à Gosselies on faisait 20 heures de vol, on décrochait le brevet de pilote civil et on revenait à Wewelgem que l'on venait d'inaugurer et qui était mal fichue. Elle se trouvait entre un talus de chemin de fer d'un côté et la route de l'autre côté. Elle était très longue mais trop étroite. Il fallait à l'époque atterrir absolument face au vent et lorsque le vent était en travers les vols étaient très difficiles et c'est ainsi que vous avez vu les photos des appareils en pylone.

M.C. Ah oui, j'en ai vu.

Le président V.K. D'ailleurs il y a eu des accidents, toujours 3 ou 4 le même jour, quand les élèves ne pouvaient pas manoeuvrer sur une plaine aussi étroite. On a commis une autre erreur en créant cet aérodrome. On a coupé un petit ruisseau, ridicule en été, qui prenait de l'ampleur en automne dans les pluies et qui inondait la plaine sur une grande surface. Le terrain gelait et on faisait du patinage, on ne volait plus, on ne pouvait plus voler là-dessus.

M.C. Et vous m'avez expliqué que vous apportiez aussi vos espèces de seaux à charbon...

Le président V.K. Ah ça c'est quand il fallait atterrir. Il n'y avait rien du tout, pas de balisage pas d'éclairage. C'était une plaine sans électricité, simplement des petites lampes à l'entrée des hangars mais ça n'éclairait pas le terrain. Quand il y avait vol de nuit à la fin du dernier examen de l'école militaire, donc pour le brevet final c'était le grand tralala. Notre grand chef Withevrongel avait peur pour la vie de ses élèves, c'était un tout brave, il faisait venir une ambulance avec le médecin et il les mettait devant l'entrée pour donner confiance à ceux qui partaient...

M.C. Quelle horreur !

Le président V.K. C'était le moyen. Alors on ammenait des bacs à charbon des chambrées, on faisait un grand triangle avec une pointe très loin et les deux côtés rapprochés. Il fallait atterrir dans la direction du vent délimité par ces trois bacs à charbon qu'il fallait éclairer.

M.C. Dans lesquels vous deviez mettre de l'essence ?

Le président V.K. Les bacs à charbon il fallait les éclairer. Alors on y mettait de l'essence d'avion qui est plus raffinée que l'essence d'automobile et on y mettait le feu. Mais pour en rajouter c'était un problème parce que si vous versez de l'essence dans le feu, le feu monte droit dans le bidon en moins d'une seconde. Alors on emballait le type avec des vêtements mouillés, on plaçait deux hommes avec des couvertures mouillées et un troisième avec un extincteur. Ca donnait confiance à ce type qui versait de l'essence !

M.C. C'était vraiment l'époque héroïque !

Le président V.K. C'était ridicule mais il n'y avait rien d'autre. Ca n'a d'ailleurs pas duré parce qu'après est venu un sys-

tème d'éclairage un peu meilleur. La Sabena qui n'avait pas ce système ne volait pas l'hiver, le champ était fermé. On n'imagine pas de fermer des champs d'aviation pour des raisons d'éclairage ! On a donc fait à l'école qui durait en moyenne un an, l'école militaire donc avec 2 brevets, le brevet élémentaire et le brevet final, et quand on avait le brevet final on était bombardé sergent. On avait alors quinze jours de congé et on partait en escadrille. Là, on recevait l'appareil qui nous était destiné et nous avons reçu des appareils italiens, des Ansaldo. C'était de bons appareils mais fort anciens déjà et mal équilibrés. On faisait des stages d'escadrille, on apprenait à voler en groupe et on faisait surtout la météo. La météo à l'époque ne fonctionnait pas à Uccle comme de nos jours. Nous emportions tous les jours un appareil d'Evere et un appareil de Gossoncourt, la "boîte Arnoux", qu'on l'appelait et qui était mise entre les plans. Elle contenait des enregistreurs de température, de pression, enfin de quoi dresser des cartes météo. Il fallait monter à 2000 mètres, faire l'enregistrement, atterrir et mettre le rouleau d'enregistrement dans un tube avec du plomb, on appelait celà des messages lestés. On redécollait et on jetait les messages dans la cour de l'observatoire, il y avait une grande pelouse c'était évidemment très primitif. Actuellement on envoie à Uccle un ballon tous les jours en moyenne, enfin quand le temps le permet, et il fait le même travail. Nous faisons aussi la photo aérienne avec des appareils Gaumont. Ils avaient plus d'un mètre de haut et utilisaient des plaques 13/18. On mettait trois appareils côte à côte, ou même plus, l'observateur à l'arrière tirait une ficelle, une plaque passait et nous avions ainsi une photo du lieu survolé. Cette photo était recoupée de moitié par la suivante ce qui fait que si une photo était ratée on avait la totalité de l'image quand même. Ca partait à la cartographie et avec les photos d'une journée ils avaient du travail au moins pour trois mois.

M.C. Docteur, vous avez parlé d'aviation, vous avez parlé aussi de votre métier chez un agent de change, votre métier à la banque de Bruxelles sans nous expliquer comment vous étiez devenu médecin, parce que vous nous avez dit tout à l'heure: "J'ai fait 27 écoles primaires et moyennes, ça veut dire rien du tout" vous n'avez pas fait d'études et vous êtes arrivé à être médecin, alors il y a un mystère.

Le président V.K. C'est ce que beaucoup de gens ne comprennent pas et ce n'est pas facile à comprendre. En fait, mes études moyennes ont été tellement brouillées qu'elles étaient insuffisantes pour rentrer à l'université, alors quand je dis que je n'ai pas été à l'école et que je suis médecin, les gens rigolent et disent que ce n'est pas possible. Bien après l'aviation je suis retourné en bourse où j'ai fait d'ailleurs une carrière rapide et intéressante...

M.C. Mais pourquoi alors avoir ce besoin de recommencer à étudier parce que...

Le président V.K. Ah ! parce qu'on m'avait fichu à la porte partout parce que je n'avais pas de diplôme d'humanités. Quand il y a eu l'affaire "Lowenstein" j'ai quitté la bourse, j'avais réalisé que c'était fini en bourse et j'avais bien jugé, elle ne s'en est plus jamais remise. Il fallait changer de métier, il me plaisait beaucoup mais il n'y avait rien à faire ! Je me suis présenté un peu partout, dans des sociétés coloniales notamment, j'aurai du faire un stage au Congo et chaque fois on me disait : "Où est votre diplôme d'humanités" Je n'en avais pas et j'étais toujours remballé.

M.C. Et vous aviez quel âge à peu près... 23, 24 ans au moins !  
Le président. Ah! oui! j'ai dû commencer mes études d'humanités fin 28 jusque 29.

M.C. Et vous avez fait celà en 16 mois je crois !

Le président V.K. Oui, j'avais 16 mois pour acquérir le diplôme, et c'est assez comique, de candidat notaire. Ce diplôme est le plus facile de ceux qu'on passe au "Jury central". Je me suis présenté au Palais des Académies, en face du Palais du Roi et j'ai eu mon diplôme de candidat notaire. Alors le professeur qui m'apprenait le français et le reste m'a dit : "Vous pouvez faire tout ce que vous voulez maintenant mais moi je vous conseille de faire la médecine parce que celà vous convient bien". En réalité c'est ce qui était le plus long, le plus difficile, qui coûtait le plus cher et parce que lui avait besoin de sous !

M.C. Et vous n'aviez aucune attirance pour la médecine ,

Le président V.K. Si, si, mais j'avais la notion que je ne pourrais jamais la faire puisque je n'avais pas la préparation voulue, que j'étais déjà plus âgé et que c'était une loufoquerie de commencer des études de médecine. Alors mon professeur m'a dit : "Si, si, ça ira" Je n'en étais pas convaincu du tout, on a essayé et

ça a marché.

M.C. Et vous avez fait vos études à l'Université de Bruxelles ?  
Le président V.K. Oui, et à Paris aussi après... Après, oui mais ça quand il fallait devenir spécialiste, hein !

M.C. Il fallait être, c'est vous qui le vouliez ?

Le président V.K. Ah , oui ! je pouvais rester medecin de médecine générale, ce n'était pas difficile !

M.C. Et pourquoi vous ne vouliez pas ,

Le président V.K. Parce qu'en ce moment là, j'avais déjà, dès le début de mon université, le désir de faire de l'urologie. Il y avait une raison, le décès de mon père qui avait été mal soigné pour un adénome de la prostate, ça m'avait fait beaucoup de chagrin... en fin ! Alors j'ai fait mes 7 ans de médecine et là j'ai dû travailler dur parce que je n'avais pas la préparation des autres notamment en physique, chimie etc ... J'avais étudié ça pour passer en examen mais je n'avais pas suivi de cours comme eux et c'était bien difficile. Sauf en anatomie, ça me plaisait et j'avais déjà un squelette entier, un vrai d'ailleurs parce que maintenant on en vend en plastique. Les 4 premières années j'ai tout juste passé chaque fois et alors j'ai commencé à faire du service d'hôpital. J'ai fait des remplacements en quantité parce que le concierge de l'hôpital St. Pierre était un bonhomme assez comique et très spécial et c'est lui qui distribuait les gardes. Pour ceux qui ne voulaient pas les faire il y avait toujours des remplaçants tout prêts moyennant des pourboires assez modestes pour l'époque, de 20 et 50 francs. Et j'ai fait des remplacements en quantité au point que j'ai eu des misères avec certains professeurs qui disaient : "Vous êtes encore là". J'ai commencé à faire des remplacements avant d'être entraîné au doctorat. J'ai fait plus de 4 ans de remplacement et alors comme ils me voyaient arriver au service ils disaient : "Vous êtes encore là jeune homme, vous avez doublé ou triplé ,

M.C. Et vous soigniez déjà des patients alors que vous n'étiez pas médecin au fond !

Le président V.K. La loi alors n'était pas faite comme maintenant, on pouvait déjà faire des traitements et remplacer des médecins sans être diplômé. Ainsi à la fin de mes études j'allais faire des intérim en province ce qui ne se fait plus je crois maintenant.

( à suivre)

Gus PONCIN, qui a entrepris la rédaction de son autobiographie sous le titre de "BARAKA BARAKA", nous donne la primeur d'une séquence de ses souvenirs.

Perdus sur l'infini de la forêt équatoriale. (Première partie)

par Gus PONCIN.

C'était avant que le Congo s'appelât Zaïre. Exactement en janvier 1939.

Quel fut mon Congo de l'époque? La découverte d'un monde et des retrouvailles. Chaque vol m'était révélation, chaque escale un renouement d'amitiés.

Les pilotes rencontrés sur les terrains furent mes compagnons dans l'aviation militaire. Leur chef, Hanquin, est un ancien chasseur de Nivelles. Dans un Congo où s'inscriraient 80 Belges, il est célèbre, en tout lieu, sous une appellation saugrenue. Il est "Toutou" pour les blancs, "Missié Toutou" pour les indigènes. Ce surnom l'habillement comme un vêtement mal taillé, mais qu'il porte sans gêne.

Toutou Hanquin est une force de la nature. Un climat débilitant ne lui a ni jauni le teint ni creusé les joues. Il a deux grands amours : l'aviation et la vie. Son métier, il le pratique avec tant de calme assurance qu'on croirait y voir indifférence ou désinvolture. La vie, il y mord à belles dents, exprime sensations et sentiments dans une gouaille jamais vulgaire. Son amitié est chaleureuse.

J'ai le privilège de l'accompagner sur la grande dorsale Equateur-Katanga. Au retour, un incident dérisoire compromet la rigueur de l'horaire. Notre trimoteur s'est posé, comme prévu, sur le terrain de Bukama. Celui-ci est un étroit débroussement excédant à peine l'envergure de nos ailes.

Survint la lourde voiture de l'agent commercial. Sous le nez même de l'avion, les quatre pneus s'enfoncent profondément dans une spongiosité née d'une tornade. Cet obstacle à notre départ, il faut le déplacer à bras d'hommes. Mais où trouver les vigueurs noires ? Le tam-tam a rythmé son langage. La main d'oeuvre s'est évanouie en forêt. Alors, il est fait appel au chef de clan. Imposant sa loi, il nous mène ses corvéables sujets.

On sait que le temps perdu au sol ne se rattrape point dans le ciel. Il est déconseillé d'y accroître la vitesse en sollicitant les moteurs. Le respect du régime de croisière est une règle d'or. S'il veut atteindre l'escale, l'aviateur doit, comme l'ânier de la fable, ménager sa monture.

Au crépuscule, nous sommes à Kindu. Il nous faut renoncer à rallier Stan, dont l'aérodrome, non balisé, ne peut assurer un atterrissage nocturne.

L'imprévu de cette fin d'étape postule un accueil individuel chez l'habitant. L'hébergement est réparti au gré des invitations. Mon gîte est une villa confortable, mes hôtes sont charmants et généreux. Après le repas du soir, l'envoûtement de la nuit africaine accroît notre euphorie. Sur la terrasse, sous un dôme de diamants, se poursuit longuement, sans faille, une conversation heureuse. Lorsque l'on songe enfin au sommeil, la maîtresse de maison lance aux étoiles, avec l'accent d'une conviction :

- Comme elle est belle, la vie !

Quelques heures plus tard, l'aube qui me réveille n'est pas en fête. Le soleil en est absent. Ma fenêtre encadre un ciel de triste grisaille. Dans le jardin, un jeune crocodile échappé du fleuve se dandine en écrasant les jeunes pousses. Le baobab est renfrogné, la bougainvillée sans éclat. Une nature luxuriante nous offre un visage austère.

Au terrain, Toutou m'explique :

- Cette brume, c'est le stratus bas. Quotidien — ou presque — en ces régions. A dix heures, — on ne connaît pas d'exception, — il a disparu.

Notre piste d'envol est une aire déboisée. Elle s'encadre dans une colonnade de haute futaie. Sur les chapiteaux feuillus sont posés les brumeux stratus. Un soutènement cyclopéen pour une inconsistance sans pesanteur. Quelle aberration de la nature, cette créatrice d'équilibres. L'homme bâtisseur n'eût pas commis une telle erreur de calcul

Hanquin vient d'établir le plan de vol. L'heure de dispersion des nuages étant connue, il l'a transposée dans l'espace, le situant aux deux tiers du parcours. On connaîtra alors, jusqu'à son terme, une navigation sans



histoire.

— Au total, dit-il au radio, 87 minutes de vol. Dès le départ, tu communiqueras à Stan' la prévision d'arrivée.

— J'essaierai répondre prudemment l'interpellé.

Son sourire dément la restriction. C'est un sourire goguenard, jamais effacé, et qui, à tout propos et hors de propos, semble vouloir dire : "J'en connais un bout".

Cardiologue de la machine, le moteur est pour lui sans secret. Spécialiste de la mécanique, son diagnostic est infaillible. Par contre, il use de la radiotélégraphie avec toute la malhabilité d'un néophyte. Son nom, Pottier, engendra naturellement son surnom : le "Pote".

A cette époque, l'aviation civile congolaise est toujours sous la férule d'un homme de la première heure : Tony Orta, pilote d'hydravion en 14-18. En 1920, il avait établi, sur le tracé du fleuve, la ligne aérienne dont le Roi Albert était l'illustre promoteur. Par la suite, le pionnier Orta s'est voulu homme d'affaires. Et son action commerciale est une inégale alternance de bon sens et de naïveté.

Il rêve d'une aviation de transport rentable. Mais l'accroissement de la clientèle ne répond pas à ses souhaits. Alors, il s'ingénie aux économies, ce qui lui vaut une solide réputation d'avarice. Ne vient-il pas de renvoyer en Europe ses radios navigants pour ne plus "passer au débit," comme disent les comptables, leurs appointements et leurs primes. Alors, il a imposé aux mécaniciens de bord, tel notre Pottier, l'étude et la pratique du Morse, ce langage conventionnel, si éloquent en S.O.S. de détresse.

En quittant Kindu, nous montons dans les nuages avec la sérénité provenant d'une certitude météorologique. Stan' nous apparaîtra tout à l'heure sous un dais de ciel pur.

Nous nous anéantissons quelque temps dans une immatérialité grisâtre. Nos ailes semblent s'y effriter. Puis, brutalement, c'est un éblouissement. Notre avion, dans le plein soleil retrouve et sa luisance et son envergure rassurante. Entourée d'un halo d'arc-en-ciel, son ombre glisse sur un mer faite de vagues arrondies et sans mouvance. Leur blancheur est irréelle; c'est une pureté de premier matin du monde.

Je partage mon hublot avec un ingénieur des mines.

— J'ai raté ma vie, dit-il. J'aurais dû choisir non pas la taupinière, mais le ciel.

Suivent deux longues mutités émanant de deux extases. Tout à coup, se brise le rythme des moteurs. La puissante voix ronronnante se fait chuchotement. L'avion, hélices au ralenti, pique dans les nuages. Un bandeau blanc se pose sur nos yeux. Toutou Hanquin, dans la descente, pilote aux instruments, le vol aveugle étant devenu courant. Nous volons depuis 87 minutes. Nous guettons l'apparition de Stan' et du fleuve.

Surgit le sol. Il monte vers nous, sans toits et sans eau. Rien que des arbres agglutinés, jusqu'aux confins du visible. Une hostilité végétale sur laquelle l'aile se penche sur une orbe. Et c'est un circuit d'inutile reconnaissance sur un hermétisme inquiétant.

Redressé, l'avion disparaît une nouvelle fois dans les nuages pour émerger bien vite sur leur aire d'éblouissement. Mais le charme y est rompu. Le visage de lumière reflète une trahison. La météorologie équatoriale n'a pas joué le jeu quotidien.

Nouvelle percée descendante. Nouveaux cercles de recherche. Et c'est toujours la forêt compacte, sans clairière d'accueil.

Encore une remontée vers le soleil pour retrouver sur la mer de nuages une illusion de sécurité, la réalité s'appelant sursis.

Mon voisin — son visage m'en convainc — a compris de drame. Mais les six autres passagers, baignant dans une inconscience heureuse, poursuivent soit une conversation, une lecture, une somnolence. J'évite le regard de l'ingénieur, craignant d'y rencontrer une interrogation. Pourtant, mon titre de "sabenien" m'impose des devoirs d'hôte. Un souci de diversion me dicte l'éloge de notre avion.

— C'est, Monsieur, le premier d'une série destinée au ciel d'Afrique. C'est le fameux Junkers Ju 52. Remarquez donc, plus un carré de toile. Le duralumin sur toute l'envergure. Ni mâts ni haubans. Une aile vraiment pure, implantée au bas du fuselage. C'est la formule cantilever dont le constructeur allemand est le novateur. (C'était, pour l'époque, une réussite prestigieuse, et elle devait vieillir allègrement sous le surnom — un peu moqueur et un tantinet nostalgique — de Tanta Julie.)

L'avant-veille, mon ami Hanquin, dont j'étais l'unique passager m'avait invité à ses côtés. Il me confia quelque temps les commandes.

— Qu'en dis-tu ?

— C'est une merveille.

En ce moment, le Junkers glisse toujours avec la même aisance de mouette rasant les flots. Mais son ombre sur les stratus a perdu son auréole aux spet couleurs. Celles-ci naissaient d'une lumière blanche qui, à présent, se ternit. L'étendue s'engrisaille et, très vite, sa cohésion est rompue. Des failles se creusent, s'élargissent, détruisant une harmonie.

Dans cette débâcle, un trou m'apparaît comme un puits. Une eau y étincelle. Je devine l'Aruwimi. Le report du temps de vol sur une carte extraits de mon bagage m'en apporte la certitude.

La désintégration des nuages est proche de sa finalité. Les dernières guenilles immatérielles tombent des branches faïtières. Plus aucune tâche blanche sur un vert infini. Sous nos ailes, rien que du vert, encore et toujours du vert : un vert hostile, un vert inquiétant, un vert obsessionnel.

Le pilote a établi le vol à une altitude de sécurité. Le champ de vision s'est élargi, éloignant davantage les limites de la forêt, reculant l'espoir d'une orée salvatrice.

L'ingénieur m'interpelle sans aménité :

— Allez donc aux nouvelles. Craignez-vous d'énerver le pilote ?

— On n'énerve pas Toutou Hanquin. Mais on pourrait le distraire.

Et nos deux inquiétudes reprennent, au hublot, leur parallélisme. Nos regards y subissent une éprouvante fascination : cette aile qui, dans son indifférence de métal, ne se lasse point d'arpenter, sous le grand soleil, la houle verte toujours recommencée. Une monotonie qui déprime comme une névrose.

Pour m'y soustraire, je m'impose la vision des autres passagers. Toujours le même comportement d'insouciance. J'y cherche l'illusion d'un réconfort. Et l'inattendu m'est imposé par l'entrebâillement du poste de pilotage. Toutou, d'un geste, m'appelle.

Mon ami est blême, mais étonnamment serein.

— Domage, fit-il laconiquement, une si belle machine !

( à suivre )