

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

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



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

NEUVIEME ANNEE

Numéro jubilaire
de janvier à juin 87.



Bruxelles,

le 1er avril 1987

Sommaire

La bonne parole des Président, Secrétaire et Trésorier.

Notre assemblée générale le samedi 9 mai 87 à la Maison des Ailes.

Historique des Vieilles Tiges de Belgique.

Nos parrains.

Une lettre de la "Compagnie d'ouvriers et aérostiers du Génie" - Confidentiel de 1911 !

Willy Coppens d'Houthulst.

Le meeting du Bourget.

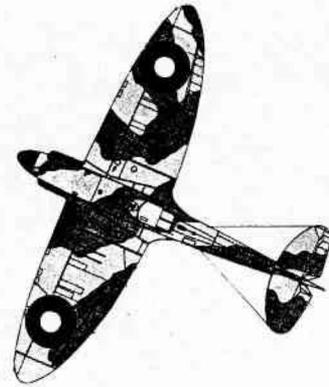
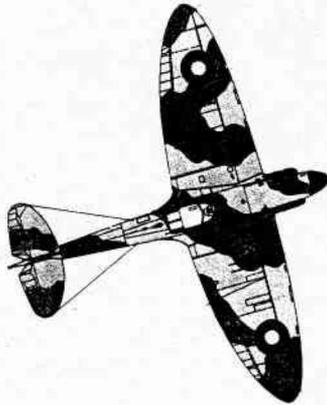
Visite des établissements FOURCROY.

Le magazine "Carnets de Vol".

Une fin de guerre hors du commun.

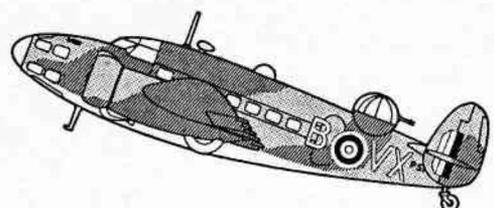
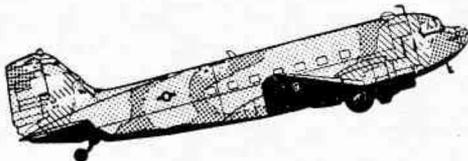
Photo AWACS - Date réunion mensuelle - Procuration.

Aide-mémoire (bien nécessaire dans ce numéro).



A I D E - M E M O I R E

- * SI VOUS N'AVEZ PAS ENCORE PAYE VOTRE COTISATION (400 F. Pour les veuves 100F.), FAITES LE NECESSAIRE IMMEDIATEMENT AVEC LE FORMULAIRE DE VIREMENT AU C.C.P. JOINT AU BULLETIN.
- * DES A PRESENT, POUR RETENIR UN ECUSSON DU 50e ANNIVERSAIRE, VERSER 500 F. AU COMPTE 310.0623930.15 DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE, avenue Prince Royal 11 -1410 WATERLOO.
- * AVANT LE 26 AVRIL, VERSEZ AU COMPTE 001.1908100.89 de VTB JOUREZ avenue Prince Royal 11 - 1410 WATERLOO, VOTRE PARTICIPATION AU BANQUET: 800 francs (Formulaire de virement dans le bulletin)
- * AVANT LE 6 MAI, FAITES CONNAITRE VOTRE CHOIX D'UN JOUR DE REUNION.
- * AVANT LE 6 MAI, SI VOUS NE PARTICIPEZ PAS A NOTRE A.G. DU 9 MAI, FAITES VOUS REMPLACER PAR PROCURATION.
- * AVANT LE 10 MAI, INSCRIVEZ-VOUS A NOTRE VOYAGE A PARIS-LE BOURGET RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL DES VIEILLES TIGES ET SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE LES 19 ET 20 JUIN, EN VERSANT 3.125 FB PAR PERSONNE (en chambre double) OU 3.653 FB PAR PERSONNE (en chambre single) AU COMPTE 001.1908100.89 de VTB JOUREZ, avenue Prince Royal 11 - 1410 WATERLOO.
- * SI VOUS DESIREZ UN ABONNEMENT A PRIX REDUIT AU MAGASINE MENSUEL "CARNETS DE VOL", FAITES IMMEDIATEMENT UN VIREMENT DE 900 FB AU COMPTE 001.1908100.89 de VTB JOUREZ, avenue Prince Royal 11 - 1410 WATERLOO.
- * AVANT LE 15 MAI, INSCRIVEZ-VOUS POUR LA VISITE, LE 26 MAI, DES ETABLISSEMENTS FOURCROY, à LAEKEN.



LE MOT DU PRESIDENT



Chers amis Vieilles Tiges d'hier et de demain,

C'est le 12 mai 1937 que nos anciens ont créé notre association, Les Vieilles Tiges de Belgique, et nous célébrerons avec faste ses 50 ans d'existence lors de notre prochain banquet annuel.

Parmi les fondateurs, ils ne devaient pas être bien nombreux à réunir les trente ans de brevet requis actuellement: quelques pionniers aéronautes peut-être. Ils ne pouvaient être bien vieux non plus: 40 ou 50 ans maximum; ils n'ont pourtant rien trouvé d'anormal à la dénomination des Vieilles Tiges, bien au contraire!

Jan OLIESLAGERS, le toujours jeune fondateur, disent les journaux d'alors, avait effectué ses premiers vols en 1909, ses records du monde sur avion Blériot datent de 1910. MASSAUX devient champion du monde de pilotage de planeur en 1925, le 26 juillet, jour de l'accident mortel de Victor SIMONET qui avait effectué les premiers bonds de planeur belge en 1923.

Le temps passe et en étudiant au plus près l'évolution de notre aviation, nous nous apercevons que la Force Aérienne compte aujourd'hui plus d'années d'existence que l'Aéronautique Militaire en comptait en 1940. Les jeunes de la guerre 40-45 y ont fait leur carrière rejoints par des centaines d'autres qui ont essaimé à la SABENA, vers les clubs d'aviation, grossi les rangs du sport vélivol, continué les exploits des aéronautes.

Magnifique pépinière pour notre association qui cependant ne fait pas de prosélytisme. Nous rejoignent ceux qui le désirent vraiment et, s'ils attendent d'être réellement vieux, nous le regrettons pour eux: ils auront perdu les merveilleuses années d'amitié vraie que nous vivons ensemble lors de nos réunions mensuelles, voyages, visites et cérémonies.

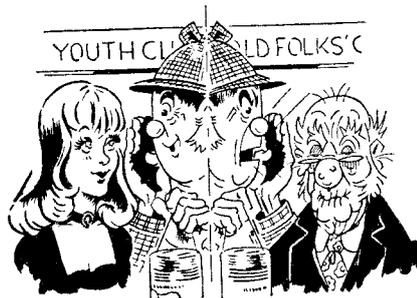
Et que ferons-nous donc en 1987? Nous donnerons un caractère tout particulier à notre banquet anniversaire: soyez-y nombreux. Nous ferons aussi les démarches nécessaires pour que notre association obtienne la dénomination "royale".

Vous lirez d'autre part tout ce qui vous est offert pour les mois à venir; notamment notre voyage à Paris à l'occasion du salon du Bourget. Nous y rencontrerons les Vieilles Tiges de France et d'autres pays. Peut-être à cette occasion pourrions-nous visiter la nouvelle section du Musée de l'Air et, qui sait, pour ceux qui n'ont pas eu tout leur contentement lors de la présentation de la firme DASSAULT à Bruxelles, nous pourrions peut-être rencontrer sur place son PDG parmi ses oeuvres.

Toutes ces réunions seront l'occasion de nous retrouver entre camarades et c'est l'important: profiter au maximum de l'esprit d'amitié qui existe entre nous, n'y manquons pas.

Léon BRANDERS.

P/O PRUNE
50 years after!





LE MOT DU SECRETAIRE ou LES NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION.

BIENVENUE à :

- Yvan MORIAME, rue de Vedrin 83 - 5031 DAUSSOULX. Tél: 081/21 42 90. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote par l'USAF le 30.9.1953.
- Peter KARLOWSKI, Roereken 20 - 4832 BAELEN. Tél: 087/55 54 63. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion par l'USAF en 1954.
- André VAN DEN BOSCH, avenue du Parc 60 - 1310 LA HULPE. Tél: 02/653 97 71. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion par la FAé en juillet 1949.
- Guibert VAN DER LINDEN, rue de la Petite Chapelle - 5992 NODEBAIS. Tél: 010/86 68 13. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion par la FAé le 4.12.1954.
- André de la CROIX, Boulevard Brand Whitlock 76 -1200 BRUXELLES. Tél:02/734 94 51. Admis dans la catégorie C. Breveté navigateur par la Direction de l'Aéronautique le 20.3.1953.
- Michel MOULIN, avenue de Broqueville 135 bte 7 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/771 38 45. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote par l'USAF le 4.8.1954.
- Jean MICHOTTE, Hermelijnlaan 15 - 1960 STERREBEEK. Tél: 02/731 29 55. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote par la RAF en 1945.
- Pierre DAUBRESSE, avenue Commandant Lothaire 7 - 1040 BRUXELLES. Tél:02/733 73 14. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion par la FAé en septembre 1947.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES:

- Le 20.11.1986 Félicien LEDENT, breveté observateur en 1933.
- Le 4.1.1987, Pierre RICART (dit TOTO RICART), breveté pilote en 1924.

En dehors des VTB, nous avons appris la mort des anciens aviateur WEGRIA et Willy COPPENS, ainsi que du docteur Paul MAURICE qui fut médecin de la 350 Esc pendant la guerre.

NOS ACTIVITES PASSEES ET A VENIR.

En dehors de nos réunions mensuelles du premier mercredi de chaque mois, qui réunissent toujours une quarantaine de participants, l'hiver n'a pas été propice à d'autres activités. Par contre, le programme des mois à venir est beaucoup mieux garni.

- Lundi 9 mai, Assemblée Générale ordinaire et Banquet du 50e anniversaire de notre association (voir détails dans le présent bulletin).
- Mardi 26 mai, Visite des Etablissements FORCROY (Vins et spiritueux) à Bruxelles (voir invitation et programme dans le présent bulletin).
- Vendredi 19 et Samedi 20 juin, participation au rassemblement international des Vieilles Tiges à PARIS et visite de l'Exposition Internationale d'Aéronautique avec présentations en vol, au BOURGET (voir détails dans le présent bulletin)
- Nous prévoyons aussi une réunion mensuelle à BIERSET afin de permettre aux nombreux membres qui habitent la région liégeoise de se joindre à nous. Ce sera probablement en septembre. Les détails seront communiqués par notre bulletin du mois d'août.

VOTRE COLLABORATION AU BULLETIN ET AU LIVRE D'OR.

Pensez donc aux autres et ne soyez pas modestes, faites nous parvenir le récit d'évènements que vous avez vécus ou que vous avez recueillis d'autres témoins.

Quant au Livre d'Or, il a besoin de dessinateurs pour la mise en page des souvenirs que nous y insérons.



Chers amis,

Malgré notre appel pressant, mais amical, une centaine de membres n'ont pas encore payé leur ~~cotisation~~ cotisation pour 1987. Ces retardataires trouveront dans ce bulletin un nouveau formulaire de virement au C C P 000-0356122-35 qui constitue un dernier rappel.

A l'occasion du cinquantième anniversaire des Vieilles Tiges de Belgique, (1937-1987) le Conseil d'Administration a décidé de faire frapper un insigne présenté sur un support en bois en forme d'écusson (Format 14 x 18 cm).

Cet écusson sera vendu lors de l'Assemblée Générale du 9 mai aux membres qui le désirent; mais, comme il s'agit d'une série limitée, il vous est possible de le réserver dès à présent en versant la somme de 500 francs au compte VTB 310-0623930-15 auprès de la BBL au moyen du formulaire de virement ci-joint en mentionnant : ECUSSON VTB.

Banquet du samedi 9 mai.

A l'issue de notre Assemblée Générale, un repas nous réunira vers 13 H. à la Maison des Ailes. (Pendant l'A.G. les conjoints et les amis pourront nous attendre au bar.) L'inscription préalable au repas est obligatoire; elle se fait en versant la somme de 800 francs par personne au compte 001-1908100-89 de V T B JOUREZ, avenue Prince Royal 11 - 1410 Waterloo, en mentionnant: "Repas AG. personnes", et ce avant le 26 avril 1987. Vous trouverez un bulletin de virement CGER dans le présent bulletin.

M E N U

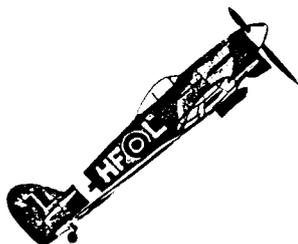
Apéritif "KIR" offert par l'association.

Truite en gelée Vin blanc.

Pintadeau, sauce au poivre vert Vin rouge.
Croquettes

Pièce montée en crème glacée.

Moka ou Thé.



ABONNEMENT A PRIX DEDUIT AU MAGAZINE "CARNETS DE VOL"

Comme il est dit dans l'éditorial de son premier numéro (mai 1984), "CARNETS DE VOL" trouve sa place chez ceux pour qui l'Aviation avec un grand "A" reste source d'intérêt et de recherches permanentes.

CARNETS DE VOL qui se veut le successeur de LA CONQUETE DE L'AIR, publie chaque mois photos et articles d'actualité, mais aussi de l'Histoire, du Modélisme, la Bibliographie et toutes informations civiles et militaires qui intéressent les "fanats" de l'Aviation.

Le numéro est vendu au prix de 160 francs. La rédaction propose aux membres des Vieilles Tiges un abonnement au prix réduit de 900 francs pour 12 numéros. Pour vous abonner, il suffit de virer 900 francs au compte spécial de notre Trésorier :

001.1908100.89 V.T.B. JOUREZ , avenue Price Royal - 1410 WATERLOO.

Nous nous chargerons de transmettre la liste des abonnés VT avec adresses et de régler le prix global des abonnements



CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE

DE 1987.

En cette année du 50^e anniversaire de la fondation des VIEILLES TIGES DE BELGIQUE, le Conseil d'Administration prie TOUS les membres de l'association de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale statutaire qui se tiendra le samedi 9 mai 1987, à la Maison des Ailes, siège de l'association, 1 rue Montoyer, à Bruxelles.

C'est à 11 heures

Tous les membres sont les bienvenus, mais le droit de vote est réservé aux membres, en règle de cotisation, des catégories: "A". Pionniers de l'aviation brevetés avant août 1914 (Cités pour mémoire: sont tous décédés.) "B". Pilotes d'aéronef, brevetés depuis 30 ans au moins. "C". Autres membres d'équipage titulaires d'un brevet depuis 30 ans au moins.

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

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du Président.
2. Lecture et approbation du procès verbal de l'Assemblée Générale du 15.3.1986
3. Rapport du Secrétaire.
4. Rapport du Trésorier pour 1986 et projet de budget pour 1987.
5. Rapport des Commissaires aux comptes: MM. Albert CUSTERS et Georges DUBAR.
6. Décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
7. Nomination de deux commissaires aux comptes pour 1987.
8. Elections statutaires. L'article 9 des statuts est ainsi rédigé: "Le renouvellement du Conseil d'Administration a lieu à l'Assemblée Générale annuelle, par tiers tous les ans, suivant tirage au sort qui désignera trois séries d'Administrateurs, chaque série comportant un tiers des Administrateurs sortants et rééligibles." La série sortant en 1987 comprend: Messieurs Léon BRANDERS, Pierre PACCO, Maurice DANS, Léopold COLLIGNON et Hubert MOJET qui a remplacé Lucien HARIGA décédé. Tous se représentent à vos suffrages sauf Pierre PACCO qui, pour raison de santé, renonce à son mandat d'Administrateur. Les membres des catégories B et C désireux de poser leur candidature aux fonctions d'administrateur, sont priés de le faire par écrit AVANT le mercredi 6 mai 1987.
9. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à MM. Franz BURÑIAUX, Marcel FLAMION, Roland JACOBS, Maurice SERVAES, Walthère WALLON, Emile WITMEUR.
Remise de médailles de 50 ans de brevet à MM. Jacques CAMBIER, André CATALA, Daniel COLIN, Henri DE BOECK, Jacques DOME, Roger DUCHATEAU, André HAUTAIN, Léopold HEIMES, Albert HENRY, Robert KEGELEERS? Roger MALENGREAU, Paul SIROUX, René VAN DER STOCK, François YERNAUX.
Si, par un malencontreux hasard, votre nom a été oublié, veuillez nous en faire part. Si vous ne pouvez recevoir ce diplôme ou cette médaille lors de notre assemblée, veuillez nous en informer, nous vous le ferons parvenir.
10. Divers. A. Modification du jour de réunion. Voir en annexe ci-jointe les motifs qui peuvent justifier cette modification et les suggestions qui sont faites.
B. Tout autre point que vous désirez porter à l'ordre du jour. Dans ce cas, veuillez le faire connaître par écrit, avant le 6 mai, au Conseil d'Administration.



C'est en 1920 que fut créée l'association des Vieilles Tiges Françaises, sur l'aérodrome d'Etampes où se déroulait la Coupe Gordon-Bennett qui fut gagnée, cette année là, par Sadi-Lecointe. Les membres fondateurs étaient: Jean-Claude BERNARD, Joseph FRANTZ, SADI-LECOINTE, Paul SCHNEIDER et Léon BATHIAT. Léon BATHIAT fut élu président et son mandat fut renouvelé pendant plus de 40 années consécutives.

Le désir de chacun, en créant les Vieilles Tiges était de rassembler tous les pionniers ayant pris part à la conquête de l'air, de maintenir entre eux les liens d'amitié et de solidarité pour perpétuer le souvenir de tous les camarades victimes de l'air.

Le nom bizarre de "Vieilles Tiges" résulte du fait que ceux qui l'ont imaginé ont comparé l'aéronautique à un arbre dont les tiges sont assimilées aux membres navigants tandis que le personnel non navigant (mécaniciens, électriciens, armuriers, photographes et autres techniciens) dont l'aide est indispensable est considéré comme les racines de l'arbre et forme l'association des "Vieilles Racines".

C'est le 12 mai 1937 que Jan OLIESLAGERS, "Doyen" des aviateurs belges, créa, avec l'aide de quelques anciens, les Vieilles Tiges Belges (premier titre de l'association). Comme sa soeur française, l'association groupait uniquement les pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914 en distinguant spécialement les "précurseurs" qui ont imaginé et construit les premiers modèles d'avion.

Les 8 membres fondateurs furent Messieurs:

- Félix ISERENTANT, Général-major, commandant l'aéronautique militaire, demeurant à Schaerbeek,
- Jan OLIESLAGERS, aviateur, industriel, demeurant à Anvers,
- le chevalier Jules de LAMINE, industriel, demeurant à Liège,
- Willy de ROY, industriel, demeurant à Forest,
- Fernand LESCARTS, industriel, demeurant à Uccle,
- Henri CROMBEZ, sans profession, demeurant à Ixelles,
- Ernest DEMUYTER, aéronaute, exportateur, demeurant à Uccle,
- Fernand FRENAY, directeur de la Société Cockerill, demeurant à Seraing.

Les buts fixés à l'association étaient, suivant les premiers statuts:

- a) de resserrer les liens d'amitié qui lient les pionniers de l'aviation, ceux de l'époque héroïque d'avant guerre;
- b) de faire connaître parmi ceux qui s'intéressent à l'aviation, les précurseurs de l'idée aérienne en Belgique;
- c) de créer une entr'aide et de grouper tous ceux qui se sont voués au sport aérien;
- d) de créer la défense de l'idée aérienne dont ses membres ont été les pionniers.

En 1939, l'association comptait, suivant son annuaire, 70 membres associés auxquels il faut ajouter un certain nombre de membres affiliés (aviateurs de la guerre 14-18) qui n'avaient pas le droit de vote et dont nous n'avons pas retrouvé la liste. Cette même année, Sa Majesté le Roi Léopold III accordait son haut patronnage à l'association.

Pendant la guerre 40-45, l'association cessa ses activités publiques. Elle aida autant que possible ceux de ses membres qui étaient prisonniers en Allemagne. Le 31 mars 1945, les Vieilles Tiges Belges tinrent leur première Assemblée Générale d'après guerre sous la présidence de Henri CROMBEZ.

En raison de la disparition progressive de la plupart des pionniers fondateurs, l'association s'est ouverte rapidement aux aviateurs de la guerre 14-18 possesseurs du brevet de pilote ou d'observateur-navigateur, ensuite aux aviateurs brevetés depuis 30 ans au moins.



Le 19 avril 1948, les Vieilles Tiges Belges tinrent une Assemblée Générale extraordinaire pour approuver une modification des statuts, à savoir:

1. Le titre "Les Vieilles Tiges Belges" est modifié en "Les Vieilles Tiges de Belgique.
2. Sont admis comme membres à part entière:
 - en catégorie A, les membres pionniers fondateurs comprenant les pilotes aviateurs brevetés avant le 2 août 1914 par un aéroclub régi par la F.A.I.;
 - en catégorie B, les pilotes d'aéronefs titulaires, depuis 30 ans au moins, d'un brevet de pilote équivalent à ceux délivrés par un aéroclub régi par la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale);
 - en catégorie C, tous les autres membres d'équipage d'aéronef ayant pratiqué la navigation aérienne depuis au moins 30 ans.

Le rapport de l'A.G. du 30 mars 1949 mentionne la participation des Vieilles Tiges de Belgique à la manifestation commémorative en l'honneur de G. GUYNEMER, à Poelkapelle, et à l'inhumation, dans la pelouse d'honneur des aviateurs, des corps des aviateurs tombés en 1940-45.

C'est à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique que fut sculptée et érigée une statue de Jan OLIESLAGER à l'aérodrome de Deurne. L'inauguration eut lieu le 14 mai 1953.

C'est aussi à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique que fut élevé, en 1954, au cimetière de Forest (à Alsemberg), un mémorial à Daniel KINET, premier pilote belge victime de l'aviation, le 15 juillet 1910, à Gand, lors d'un meeting aérien.

En 1970, l'Assemblée Générale approuve la suggestion du Docteur Georges VAN KEERBERGEN de frapper une médaille commémorative qui sera remise aux membres qui atteignent 50 ans de brevet.

En 1971, les Vieilles Tiges de Belgique se proposent de demander l'émission d'un timbre poste spécial. A cet effet une commission est créée en février 1971, mais ce n'est qu'en mai 1973 que ce projet sera réalisé. Le timbre d'une valeur de 10 F représentait un biplan du type canard conçu et réalisé par les frères TIPS en 1908. Construit en tubes soudés, son moteur était un 8 cylindres de 50 CV à refroidissement par air, entraînant deux hélices tractives à pas variable et un rotor horizontal, une sorte de VTOL avant la lettre.

En 1979, l'Assemblée Générale approuve les dernières modifications aux statuts, notamment en créant la catégorie F, membres sympathisants, conjoints des membres décédés, et en prévoyant le renouvellement du Conseil d'Administration par tiers tous les ans au lieu de la moitié.

C'est aussi en 1979 qu'a été lancé notre bulletin trimestriel.

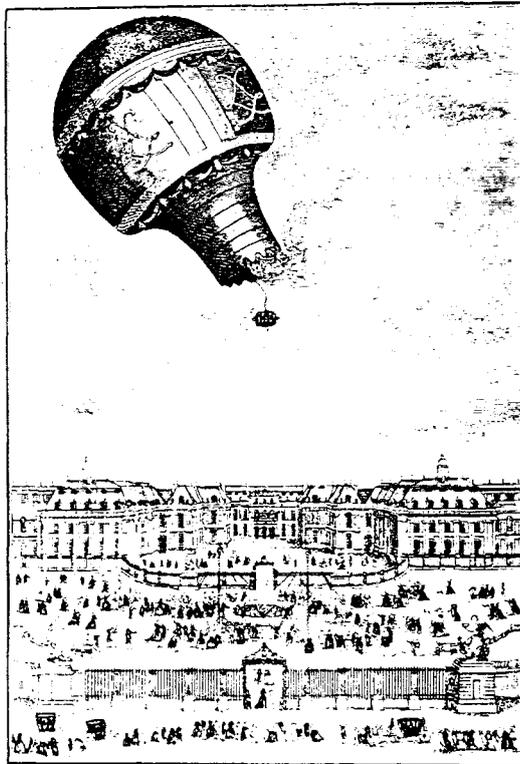
Le Livre d'Or a probablement été ouvert peu après la guerre 40-45. Les premières signatures qui y figurent sont celles des participants à un banquet datant de 1949, et la première mention du Livre d'Or est faite dans le compte rendu de l'Assemblée Générale de 1954.

A ce jour, 8 présidents se sont succédés à la tête de notre association:

1937 - 1938	Lieutenant Général avi. ISERENTANT
1939 - 1942	Monsieur Jan OLIESSLAGERS (décédé le 23.3.1942)
1944 - 1947	Monsieur Henri CROMBEZ
1948 - 1971	Lieutenant Général avi. René LEGROS
1972 - 1974	Général avi. Robert DESMET
1975 - 1976	Monsieur Maurice (Teddy) FRANCHOMME
1977 - 1982	Docteur Georges VAN KEERBERGEN
1983	Colonel avi. Léon BRANDERS



Le premier vol autonome habité en plus léger emportait sur une môtgolfière un coq, un canard et un mouton. C'était à Versailles, le 19 septembre 1783. Le 3 novembre 1958, ils étaient suivis par le chienne Laïka à bord du spoutnik mais sans récupération possible à l'époque, elle devenait la première victime.



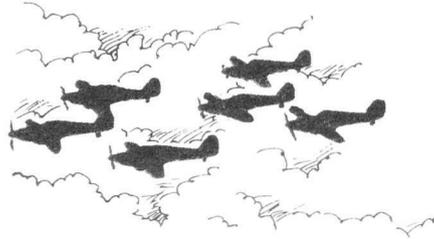
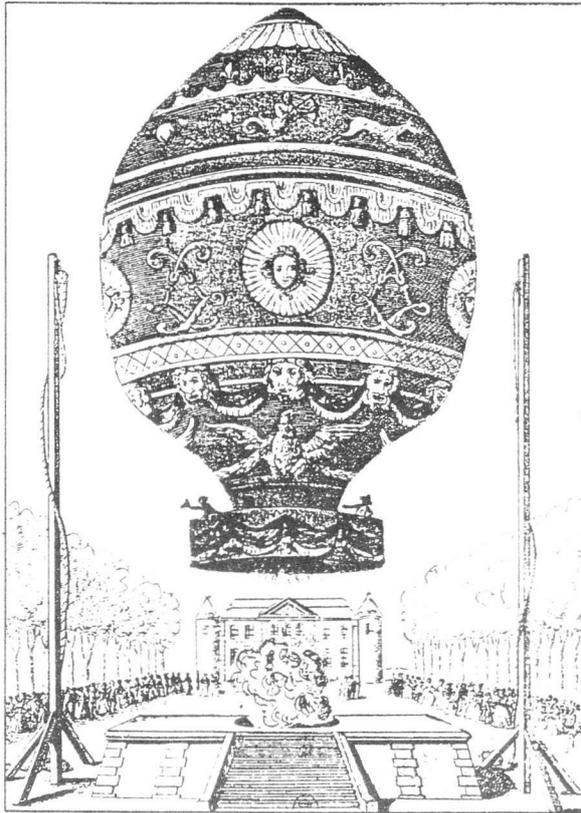
Nos parrains

Bien que pendant des milliers d'années, l'homme ait rêvé de s'élever dans les airs sous des formes mythiques, Icare, Persée, Nemrod et bien d'autres, ou des "contes" avec leur tapis volants et les anges, il fallut attendre la renaissance et le XVIIe siècle avec L. de Vinci pour donner à ces espoirs une concrétisation de valeur mais c'était le "moteur" qui manquait c'est peut-être ^{ce} que l'on peut considérer comme le premier vol en plus lourd, revient au marquis de Bacqueville qui en 1742, sur son propre planeur, réussit un vol de 300 m en s'élançant du haut de son hôtel en bord de Seine, a survolé le fleuve jusqu'au Louvre et se casse la jambe à l'atterrissage, premier accidenté.

Les plus légers prirent la relève grâce aux frères Montgolfier et leur pilote Pilâtre de Rozier qui assumèrent le premier vol humain en 1783.

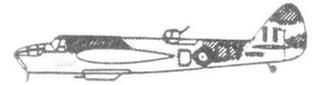
Pour les plus lourds c'était plus difficile et les laborieuses tentatives à travers toute l'Europe et les Etats-Unis sont restées sans suite faute de témoignage suffisamment positif sauf le vol photographié de O. Wright à Kitty Hawk, il y a 85 ans.

Il ne se rendait pas compte qu'il avait ouvert la porte à l'ère du plus lourd que l'air pour franchir les prouesses les plus audacieuses et atteindre la lune comme envisagé par Jules Verne.



Le premier décollage humain !

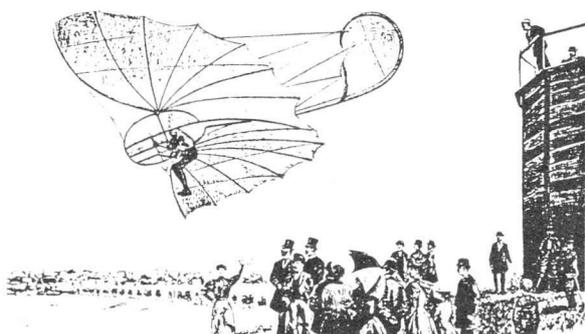
Le 21 novembre 1783 au château de la Muette à 13 heures, il y a quelque 300 spectateurs pour assister à cet événement mondial : Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes s'envolent. Ils survoleront Notre-Dame et créeront la première éclipse artificielle sur les tours en transitant par le soleil.



Pilâtre de Rozier fut le plus ardent défenseur du système Montgolfier et déjà avant le vol du 19 septembre, il voulait prendre la place des animaux. Malgré un veto de Louis XVI, le marquis d'Arlandes exerça des pressions par la noblesse et le roi céda malgré les dangers ; n'avait-il pas proposé que les passagers soient deux condamnés à mort !
Ce à quoi Pilâtre avait répondu "Eh quoi ! de vils criminels auraient les premiers la gloire de s'élever dans les airs !"



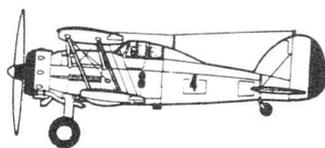
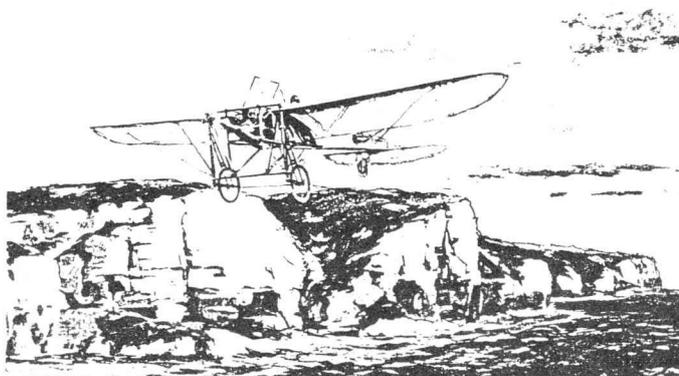
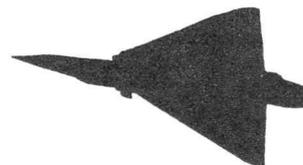
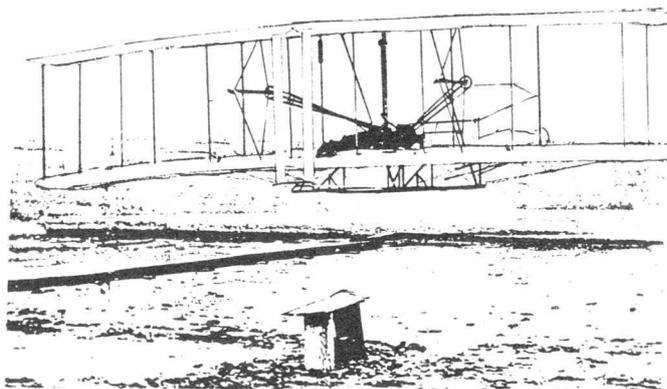
Après plus de 20 minutes, la montgolfière effectuait le premier atterrissage sans heurt sur la Butte-aux-Cailles entre trois moulins, non loin de l'actuelle place d'Italie. En suivant plus ou moins la Seine, elle avait fait un vol de 8 km sans que l'équipage "n'eut à éprouver la plus légère incommodité".



Après le premier vol du marquis de Bacqueville en 1742 on assiste à de nombreux essais mais sans conclusion et il faut attendre la fin du XIXe siècle pour lui trouver en Otto Lilienthal un digne successeur. Ingénieur académicien de Berlin, il étudiera au cours de 2.000 vols, de 1890 à 1895, les fonctions du planeur. Ce pionnier devait se tuer et être la première victime de l'aviation. Sa devise : "Nous devons voler et tomber, voler et tomber jusqu'à ce que nous puissions voler sans tomber".

FLYER, le premier plus lourd autonome piloté par Orville Wright décolla de Kitty Hawk à 10 h.35 le 17 décembre 1903. Quarante mètres en 12 secondes. Le même jour trois autres vols ont confirmé le premier pour arriver à 284 m en 59 secondes par le frère Wilbur. Succès encore, le 20 septembre 1904, Wilbur réussit un premier circuit complet en 1 minute 35 secondes.

Les Wright étaient des fabricants de bicyclettes ; en quelques années leur exploit stimula nombre de constructions possibles, surtout en Europe.



La France fut une pépinière de nouveaux constructeurs. Les meetings et les demandes de performances se font pressants et l'on parle de la Manche et, bien qu'handicapé "temporairement", Blériot, sur son modèle "XI", réussit un premier raid, il décolle le 25 juillet 1909 des "Baraques" à 4 h.41 et atterrit à 5 h.13 près de Douvres, le premier raid avait réussi. L'Angleterre avait cessé d'être une île.



COMPAGNIE
d'Ouvriers et d'Aérostiers
du Génie

Confidentiel
N°

ANVERS, le 23 Juin 1914.

SUJET :
Effectifs

RÉPONSE AU N°
Don G^{le}, Don, Beau,
du 191

ANNEXE

Monsieur le lieutenant,

*En suite d'ordres émanant du 1^{er} Inspecteur Général
de l'arme, je vous prie de bien vouloir me faire connaître
avec vos avis et considérations, pour le 2 Juillet,
au plus tard quels devraient être les effectifs de paix
et de guerre en officiers, sous-officiers, caporaux et
soldats, du Génie pour assurer en temps de paix et en temps de mobilisation
le service des avions à l'armée de campagne et dans les positions fortifiées.*

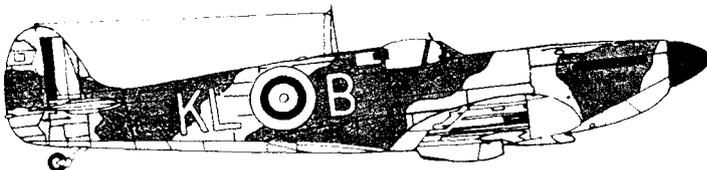
Il y aura lieu de prévoir :

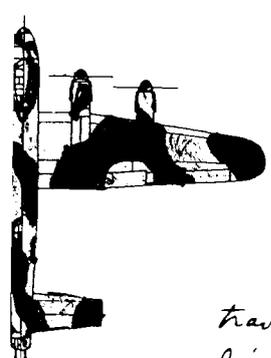
- 1 escadrille de 4 avions pour le G. R. G.*
 - 2 id de 2 id soit 2000 D^{ns} de C^{ie}*
 - 4 id de 1 id soit 4000 D^{ns} d'armée*
 - 1 id de 2 id pour la position d'Anvers*
 - 2 " " 1 " chacune pour les positions de Namur et de Liège*
- ensemble : 7 escadrilles de campagne avec 12 avions
3 escadrilles de place avec 4 id
ou 10 escadrilles avec 16 id*

Il faut remarquer que les officiers pilotes et observateurs (non chargés par avions) ne font pas partie des effectifs du Génie.

*Dans un travail préparatoire, les chiffres suivants ont été pris en
compte effectifs de guerre pour une escadrille de 4 avions :*

- 1 officier du génie (en plus des pilotes et observateurs)*
- 2 s. off (un comptable et un menuisier)*
- 16 caporaux et soldats (soit 2 cap. et 14 soldats)*





Vous pourrez voir si ces chiffres sont suffisants, en tenant compte de tous les travaux qui peuvent incombent à ces hommes : (réparation, entretien, montage et démontage de appareils et des hangars, etc.)

Pour les escadrilles de 2 avions, j'estime qu'il faut maintenir un officier de génie, comme chef de service spécial, responsable du matériel et donnant les ordres voulus au personnel subalterne; les pilotes et observateurs n'ont ainsi à assurer que leur service d'aviation proprement dit.

Quant aux escadrilles de 1 avion, tout en faisant le résumé au sujet de leur utilité réelle, j'estime qu'un sous-officier de génie suffit pour ce dirige le personnel.

Veuillez examiner si le personnel troupe peut être réduit proportionnellement au nombre d'avions; il me semble que la réduction devrait être moins rapide.

D'autre part, il conviendrait d'établir une distinction entre les avions escadrilles de campagne et ceux de place. Le service est plus facile dans les derniers où les déplacements sont moins fréquents; en conséquence le personnel nécessaire pourrait y être moins nombreux.

Le personnel du temps de paix doit au minimum être le $\frac{1}{6}$ du personnel du temps de guerre (en fait de militaires) afin d'assurer la possession en 8 ans du personnel complètement préparé, au moyen de troupe restant pendant deux années annuels sous les armes.

Il faut, en outre, que ce personnel satisfasse à tous les besoins de l'école d'aviation; il conviendrait de chercher quelle devrait être l'acheminement moyen de celle-ci pour former un corps permanent de 32 pilotes d'observateurs, ou 40 en y comprenant une réserve.

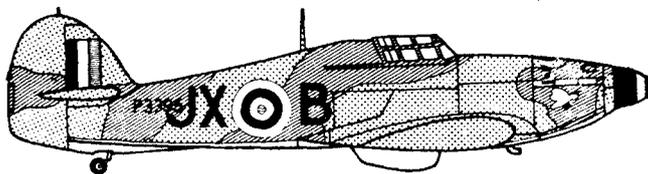
L'école telle qu'elle fonctionne actuellement:

3 périodes par an, 4 élèves par période
peut fournir au maximum 12 aviateurs par an; la carrière moyenne d'un aviateur peut se chiffrer au minimum à 5 ans; (après cette limite, peut survenir la fatigue, l'âge, le mariage, d'autres conditions qui poussent l'officier à abandonner l'aviation).

Or $5 \times 12 = 60$. L'école actuelle est donc absolument suffisante.

Reste à voir si elle pourra former des élèves aviateurs en 3 mois.

Je crois qu'il faut en louter, de temps nécessaire ne pouvant devoir attendre au minimum $4\frac{1}{2}$ mois; ce qui ramènerait les périodes à 2 par an, le maximum d'aviateurs fournis à 8 et le total 40, maximum atteint en 5 ans.





Gagnerait-on du temps en augmentant le nombre des élèves?
J'en suis sûr; si nous maintenons la règle qu'un seul appareil
vole à la fois, il semble inutile d'avoir beaucoup d'élèves, volant moins souvent.
Pour activer l'instruction, il n'y aurait plus alors qu'à agrandir l'aérodrome
de manière à permettre à 2 appareils d'y circuler simultanément sans danger.

Ceci serait-il possible en tout ou presque? Je ne le crois pas.
En résumé, j'estime qu'il y a peu de choses à changer à l'organisation de
l'Ecole. Quand celle-ci aura trois appareils, ce sera mieux, elle fonctionnera mieux,
facilement un peu plus active qu'aujourd'hui; d'autre part, une fois les périodes
de tir d'artillerie terminées, on pourra probablement voler davantage.
Nous pouvons encore espérer former 3 séries d'élèves par an et satisfaire
au recrutement des pilotes & observateurs pour l'organisation prévue actuellement
par l'Inspecteur Général.

En résumé, l'organisation de l'Ecole ne devrait pas être modifiée, son
personnel, s'il atteint le $\frac{1}{4}$ du chiffre total nécessaire à la mobilisation, ne me
paraît pas devoir être augmenté.

Le capitaine - commandant,

Ch. Lecomte des Marais

MARDI 26 MAI, VISITE DES ETABLISSEMENTS FOURCROY (Vins et spiritueux)

Vous êtes invités à cette visite organisée par notre infatigable Président d'Honneur, Robert FABRY. En voici le programme:

10.00 H. Rendez-vous dans la cour des Etablissements FOURCROY, rue Steyls 119 à LAEKEN (non loin de la place Emile Bockstael)
Suivant les renseignements recueillis, le parking dans la cour ou dans la rue Steyls ne devrait pas poser de problème.

Visite des installations.

11.15 H. Dégustation suivie d'un LUNCH organisé par la firme.

Après le lunch: films documentaires.

Vers 15.30, fin de la visite.

Afin d'informer la firme du nombre de participants, inscrivez-vous lors de l'Assemblée Générale du 9 mai ou en téléphonant avant le 15 mai au Secrétaire: Jacques DOME 02/374 24 14

Avenue de Foestraets 42 - 1180 Bruxelles

Encore merci mon Colonel P.H.



MEETING INTERNATIONAL D'AVIATION AU BOURGET
ET RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL DES VIEILLES TIGES



Nous sommes invités par nos amis français à participer au traditionnel Rassemblement International des Vieilles Tiges qui se tiendra les 19, 20 et 21 juin prochains, pendant le salon international aéronautique du Bourget.

Le programme proposé par les Vieilles Tiges de France comprend trois journées dont la dernière, le dimanche 21 juin, est réservée à une mini-croisière sur la Marne, de 10.30 H. à 17.30 H. Coût probable: 350 FF, soit ± 2.200 FB (repas de midi compris).

Pour réduire le coût total de notre participation à 5.000 FB environ par personne et atteindre le chiffre minimum de 25 participants pour couvrir les frais de transport par autocar, nous avons dû réduire notre participation aux journées des 19 et 20 juin dont voici le programme:

VENDREDI 19 JUIN, 07.15 H. départ en autobus de la Maison des Ailes avec passage par la Caserne Prince Albert (parking)
Vers 11.30 H. arrivée à Paris, Orée du Bois - Local des VTF.
Midi Déjeuner à l'Aéro-Club de France.
15.00 H. Cérémonie sur les tombes de Joseph FRANTZ et Léon BATHIAT. (Fondateur et anciens présidents)
17.30 H. Réception à l'Hôtel de Ville de Paris.
Après la réception, transfert à l'hôtel. Diner et soirée libres.

SAMEDI 20 JUIN Petit déjeuner à l'hôtel.
Heure à préciser: Transfert à L'Orée du Bois pour rejoindre les autres délégations étrangères et nous rendre au Bourget pour visiter le Salon International de l'Aéronautique et assister aux présentations en vol. Déjeuner froid organisé par les VTF.
Vers 18.00 H. Départ vers Bruxelles.
Vers 23.00 H. Arrivée à Bruxelles.

COUT : En chambre double 3.125 F/personne.
En chambre single 3.653 F/personne (limitées à 5)

Ces prix comprennent: Transport par autocar avec repas et logement du chauffeur,
Logement et petit déjeuner.
(Les repas de midi et du soir ne sont pas compris)

Pour respecter ces prix, nous devons être au moins 25. Les épouses sont les bienvenues, les amis aussi, mais ceux-ci ne pourront participer aux manifestations, réceptions et repas officiels.

ATTENTION ! Nous sommes obligés de confirmer l'autocar et l'hôtel au moins un mois à l'avance en versant des arrhes, c'est pourquoi nous vous demandons de vous inscrire avant le 10 mai en versant votre participation au compte 001.1908100.89 de V.T.B. JOUREZ, avenue Prince Royal 11 - 1410 WATERLOO.

PHOTO DE GROUPE LORS DE NOTRE VISITE AUX AWACS

Lors de notre visite aux AWACS, à GEILENKIRCHEN, une photo de groupe a été prise devant un des avions, par un photographe de la Base. Ceux qui se souviennent avoir fait partie de ce groupe et qui n'auraient pas encore reçu un exemplaire de la photo, peuvent l'obtenir gratuitement en s'adressant lors de l'A.G. du 9 mai au Secrétaire.





WILLY COPPENS D'HOUTHULST

Pour parler de cet as de la guerre 14-18, votre secrétaire s'est adressé à un ami, Albert GOBIN, qui a bien connu Willy COPPENS. Dans la lettre où je sollicitais son témoignage, je lui disais: "Nous savons que Willy COPPENS était aigri par les décisions qui furent prises après la guerre 14-18 en ce qui concerne l'aviation militaire, mais j'ai l'impression que cet rancœur nous a caché d'autres aspects de son caractère que tu as probablement pu découvrir en l'approchant." Voici le témoignage d'Albert GOBIN.

Le 21 décembre 1986, mourait le Baron Willy COPPENS de Houthulst.

Pilote, as de la guerre 14-18 aux 37 victoires, il était né à Boisfort en 1892. Fils du peintre Omer COPPENS, dès sa jeunesse, il se passionne pour la moto et, pendant les vacances passées en famille à La Panne, il imagine et crée un des premiers chars à voile qu'il monte et pratique avec fougue sur la plage.

Vient 1914. Il s'engage et est désigné pour les Grenadiers, mais il s'engoue pour les premiers avions. Son choix est fait, mais son admission à l'Aviation Militaire lui est refusée. Qu'importe, il obtient de prendre à ses frais un brevet de pilote civil en Angleterre. Il le réussira à l'école de Hendon. Il passe ensuite l'école militaire française d'Etampes. Une des épreuves du brevet de pilote militaire consiste en un vol en altitude. COPPENS en profite pour battre le record d'altitude de l'époque. Le brevet réussi, le voilà, enfin, pilote à l'Aviation Militaire Belge. Lors d'un vol d'entraînement, il ose et réussit, à bord de son coucou, un raid sur Bruxelles. Il y salue ses parents d'un joyeux battement d'ailes. Bruxelles en parle, Bruxelles se réjouit, le moral de Bruxelles et du pays en est tout exalté!

Au cours de ses missions et combats sur le front, il remarque que les ballons captifs allemands, échelonnés entre 600 et 1000 mètres, règle le tir de leur artillerie, causant ainsi des ravages parmi nos troupes au sol. Ce problème le touche. Il imagine une technique d'attaque de ces ballons. Grâce à son intelligence doublée d'une égale audace, il réussit à en abattre un nombre record.

Le 14 octobre 1918, le dernier de ses ballons flambait, lorsqu'une rafale de mitrailleuse lourde lui déchire la jambe. Willy COPPENS réussit cependant à ramener et poser son avion. Il est transporté à l'hôpital de La Panne où il est amputé d'une jambe. Le Roi ALBERT lui décerne le titre de Chevalier de Houthulst, du nom de la forêt au dessus de laquelle il s'était illustré. Le Roi dira un jour de lui "il est le plus beau joyau de la Couronne."

Après la guerre, Willy COPPENS est nommé Attaché Militaire à Londres. Il y brille par sa distinction et son esprit. Il s'y fait d'excellents amis. Mais il s'y morfond car il voit que l'Aviation Belge végète, commandée par des hommes sans gloire, sans imagination, sans audace.

Alors, Willy COPPENS se fait le chevalier qui fustige les faiblesses, les lacunes, les fautes. Il écrit ses "Reclassements". Il y étale toute sa douleur de voir l'Aviation abâtardie, mal traitée. Dans ses pages on sent un idéal et une soif de grandeur meurtris. D'aucun ont voulu n'y lire que de l'aigreur. C'était plus commode que d'y découvrir une volonté de dépassement pour une Aviation fière, indépendante, parfaite comme un joyau.

Après Londres, Willy COPPENS reçoit le commandement du 2ème Groupe de Chasse à Nivelles. Il est ensuite désigné comme Attaché Militaire à Paris. Lorsque vient la guerre de 1940, il vit retiré à Genève auprès de son épouse et de ses deux enfants.

Durant la guerre, il intervient via la Croix Rouge et les Organisations internationales pour aider et secourir nos prisonniers en Allemagne. Peu sauront l'influence bénéfique qu'il eut ainsi.



Sa vie a été empreinte de droiture, de courage moral et physique, d'un besoin de perfection, d'un souci de grandeur. il était un homme affable, courtois, distingué. Il avait grande allure. Il savait se créer des amitiés solides et durables. Celle notamment d'Esnault Peltrerie, le génial constructeur d'avions inventeur du moteur en étoile et du système de commande des avions, un visionnaire de l'énergie nucléaire. Celle surtout de l'As Belge Jan OLIESLAGERS auquel il a consacré un livre.

Il avait un esprit curieux, une intelligence vive, une ironie parfois dure à force d'être brillante et sans compromission. Son style clair comme sa pensée, vif, empreint de clacissisme en fait un écrivain de choix.

Après la guerre, Willy COPPENS de Houthulst, nommé Baron par le ROI, est revenu habiter La Panne près des lieux où il s'était, jadis, illustré. Il y avait retrouvé son engouement pour le char à voile. Et, puisqu'il ne pouvait plus le pratiquer, il s'ingénia à en perfectionner les modèles.

Peu avant sa fin, il s'installa dans une résidence à Anvers où il put apprécier l'affection et la fidélité de la fille de Jan OLIESLAGERS son meilleur ami.

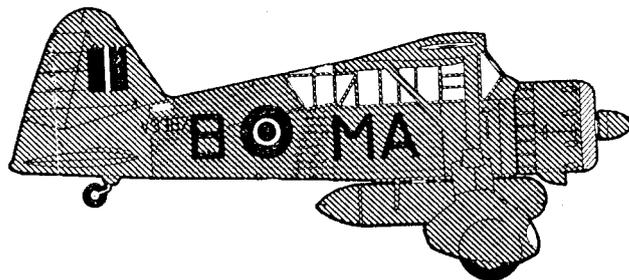
Ceux des aviateurs qui furent égratignés par sa plume ont feint de l'oublier. Ils avaient trop intérêt à se faire oublier eux-mêmes.

Le Baron Willy COPPENS de Houthulst a rejoint le grand ciel qui fut sa vie, presque seul comme il était parti seul pour conquérir la gloire des As de l'Aviation.



Le RSV OO-ABC en 1929

Le bambin qui pose à 11/2 an,
c'est R. Orta.





Une fin de guerre hors du commun ... ou un prisonnier-résistant

Par une soirée d'automne, je l'ai rencontré à Ste Ode, au coeur même des Ardennes. La pluie battait contre les vitres, le vent secouait les arbres et arrachait les dernières feuilles de l'immense forêt tout autour de nous.

Nous sommes devenus amis. Durant la longue veillée, cet homme modeste et sincère, éprouvé jusque dans l'âme par cinq années de captivité, raconta son odyssée des derniers mois de guerre du début du printemps 1945. Ce récit veut nous rappeler à quel point un soldat belge peut être brave, un patriote courageux.

Cet ami de rencontre, originaire du beau village de Renlies près de Beaumont à la frontière française, s'appelle Louis Michaux. En mai 1940, il est fait prisonnier par les Allemands juste devant le mémorable pont de Vronhoven dans les parages du Fort d'Eben-Emael.

Avec de nombreux frères d'armes et sous bonne escorte ils doivent traverser l'Allemagne en direction Sud-Est, passent en Bavière et terminent leur longue marche forcée dans un camp de prisonniers en Autriche (Gefangenenlager C. Wolfsberg).

Les prisonniers du camp sont numérotés et répartis en commandos. Sous la surveillance de sentinelles, ils travailleront dur comme bûcherons en haute montagne. Rien que le chemin aller et retour pour atteindre la coupe à travers la haute neige gelée, s'avère très exténuant. Durant les très durs mois d'hiver 1941-42, Louis et ses compagnons ont les doigts de pied et les mains gelés. Il fallait être costaud pour supporter pareils efforts physiques, sans mentionner le moral déjà très éprouvé.

Par la suite le camp fut transféré plus bas dans une vallée secondaire au lieu dit "Pusterwald" situé à environ 1500 m. Nos commandos furent attelés aux travaux de ferme. Plus haut que la ferme, le nouveau propriétaire possédait encore une ferme située dans un alpage. Une personne restait là-haut pour s'occuper du peu de bétail : soigner les quelques vaches et élever les petits veaux. Sur place, le modeste lieu de séjour, la cuisine était chauffée par un énorme foyer bâti en pierres avec une plaque chauffante posée dessus.

Il fallait donc continuellement garder une réserve de bois de chauffage.



C'est ainsi qu'un beau matin, je suis envoyé sur les hauteurs pour couper des bûches de sapin ; un allemand, domestique de ferme, m'accompagnait.

Alors que nos troncs d'arbres glissaient allègrement sur la neige gelée, il me semblait apercevoir au loin un discret sifflement qui se répétait.

Faisant semblant de rien, mon regard glissa discrètement le long de la lisière du bois et dans la broussaille, il me semble apercevoir des uniformes militaires ... Mon Dieu ! Première pensée : des prisonniers évadés ! Je lève à peine ma main pour faire signe de ne pas bouger.

Aussitôt, je m'adresse au domestique qui m'accompagne : "Louis, commence déjà à scier les troncs ... je viens !- J'arrive à m'éloigner pour un bon moment - un homme d'un petit groupe s'approche et, surprise, en français correct, il m'informe rapidement : "Nous sommes quatre Anglais cachés ici en flanc de montagne ... nous avons été parachutés ... nous cherchons un abri ...". Ma décision dut être rapide et immédiate : "Descendez en direction de la ferme ... pour ce soir, je vous aurai trouvé une cachette pour vous héberger ...".

Cela se passait vers la mi-mars 1945, il y avait encore de la neige partout. Dans la hâte, j'avais pensé à une de ces huttes primitives en troncs d'arbres qui abritent les réserves de foin durant l'hiver ; l'une d'elle, située à environ 500 m de la ferme pourrait encore convenir ... les parachutés coucheraient dans le foin ...

J'appris par la suite que par un temps maussade et une visibilité quasi nulle, ces aviateurs anglais avaient sauté à environ 30 km trop à l'ouest de l'objectif visé. Normalement, ils auraient dû atterrir pour une mission spéciale aux abords immédiats de l'aérodrome de Knittelfeld.

Le plus sérieux problème posait le ravitaillement de ces quatre hommes - il faut se rappeler que nous-mêmes n'étions que de pauvres prisonniers. Cela commençait par une croûte de pain, un reste de pommes de terre, une tranche de lard. Par après, le menu s'améliorait : un morceau de fromage ou de jambon et ensuite un poulet ou un mouton entier qui devaient disparaître dans le vide.



Il fallait organiser, soustraire, chiper, voler des victuailles pour faire survivre le quatuor parachuté et discrètement caché. -

Il est vrai que dans la détresse, on trouve toujours une bonne âme. Un copain prisonnier me prêtait volontiers main forte et - une jeune croate, occupée dans une ferme voisine, m'était d'un grand soutien. Je ne suis toutefois pas parvenu à conduire nos amis anglais à Knittelfeld et cela pour des raisons bien évidentes : étant prisonnier, je ne pouvais risquer cette longue marche jusqu' à l'aérodrome sans m'absenter des heures du camp ou du chantier de travail. Ma longue absence aurait été aussitôt remarquée et signalée et - ensuite et surtout tous les ponts de passage étaient très sévèrement gardés par le Volkssturm.

Résultat : il fallut essayer de ravitailler et faire survivre nos parachutés dans leur cachette jusqu'au jour de l'armistice, apparemment toute proche...

8 mai 1945 : fin officielle des hostilités !

Les Anglais, toujours dans la meule de foin, écoutaient leur petite radio et apprirent à leur grande joie et avec le soulagement que l'on devine que la guerre était terminée. Après de longues semaines d'inactivité forcée, ils quittent leur cachette et descendent hardiment dans la vallée principale.

Au village même de Pusterwald, un jeune valet de ferme vient m'avertir que les Anglais l'envoient pour m'informer qu'ils sont déjà descendus à la ferme. Vous imaginez ma stupeur.

Peu après, ils arrivent au village de Pusterwald et téléphonent froidement à la Kommandatur allemande : "Venez nous chercher et conduisez- nous jusque Judenburg !" Et, surprise totale, un petit détachement - un officier et quatre soldats - se présente promptement en voiture tout-terrain. En quelques mots secs, l'officier s'explique : "Il n'est pas question de cesser les combats, notre Kreisleiter l'a déclaré : l'Amiral Doenitz n'est qu'un traître ! Pour nous, la guerre continue - vous êtes malheureusement quelques jours trop tôt - Vorwärts, Marsch !"

Mais les événements allaient se précipiter. Les divisions américaines avançaient rapidement de l'Ouest, les unités britanniques remontaient de l'Italie vers le Nord. A l'Est, le front russe s'approchait dangereusement. Les chars soviétiques franchissent les frontières tchèques et yougoslaves et déferlent dans les vallées autrichiennes.





Par des relations extérieures nous apprenons que la tactique russe semble parfois bizarre. Les troupes avancent par bonds successifs, par à-coups : elles s'arrêtent brusquement pour mieux sauter vers l'avant. Il semble aussi, qu'ils ne se soucient pas particulièrement du ravitaillement, certaines unités avancent très rapidement sur une courte distance et se ravitaillent sur place. Devant cette pression insoutenable de partout, les allemands décrochent, s'éparpillent et se réfugient en haute montagne pour se retirer en débandade vers l'Ouest - en direction des troupes alliées. Leur seule préoccupation : ne pas tomber aux mains des Russes !

Nos quatre parachutés anglais, très probablement des officiers aviateurs, sont donc partis sous garde allemande vers Judenburg. Entretemps, la jonction des armées britannique et russe se concrétise et les américains approchent. Les Russes sont arrivés dans les parages de l'aérodrome de Knittelfeld et effectuent un léger rempli pour des raisons supposées stratégiques.

Les fronts se stabilisent.

Finalement l'armistice est signé - les canons se taisent.

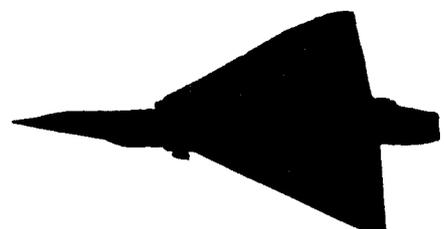
Dieu soit loué ! Cette trop longue guerre est enfin terminée.

Dans une mêlée indescriptible, nous sommes libérés.

Les Anglais occupent définitivement la localité de Judenburg et libèrent leurs compatriotes.

Nous, ex-prisonniers français et belges, recevons vivres et vêtements. Par monts et par vaux, nous descendons vers l'Italie pour finalement être embarqués sur un navire sous pavillon britannique à Naples. Des centaines d'hommes, enfin libres, voquent le cœur plein de joie sur cette merveilleuse "Mare nostra", cap vers l'Ouest pour débarquer finalement à Marseille. Nous traversons la douce France pour rentrer dans notre Belgique libérée, destination Mons. Après d'interminables heures de voyage, le clocher de notre village natal, de Renlies près de Beaumont, pointe à l'horizon.

Aloys PAQUET.





Ils se dévouent pour que notre association soit bien vivante.

Le secrétaire a beaucoup de courrier, et il s'en tire à merveille



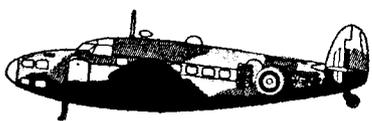
Notre trésorier sait bien compter et nous vivons sagement.

Complétez les bulletins de versement qui vous sont soumis sans vous tromper de compte. Un peu d'attention et il sera content.

Merci à ces deux braves.

P.H.

Avez-vous su identifier tous les avions ?



A quelle échelle appartenait-il ?



CHOIX DU JOUR DE REUNION MENSUELLE

Actuellement les Vieilles Tiges de Belgique se réunissent chaque premier mercredi du mois à la Maison des Ailes, sauf si c'est un jour férié.

Plusieurs membres, qui sont grands-parents, assurent, le mercredi, la garde de leurs petits-enfants.

Le premier mercredi de chaque mois, à midi, se tient également la réunion des anciens du 15 Wing de Transport.

Le mercredi est aussi le jour de réunion des collaborateurs bénévoles du Musée de l'Air.

Enfin, le soir du premier mardi de chaque mois se tient la réunion de l'ABPNL (SABENA).

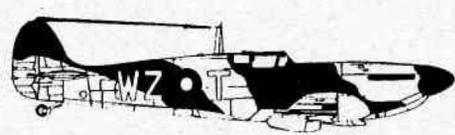
Ces différents motifs empêchent certains de nos membres d'être régulièrement des nôtres le premier mercredi du mois. C'est pourquoi il est suggéré de changer notre jour de réunion. Pour choisir au mieux, nous vous demandons de nous faire connaître le jour qui vous conviendrait le mieux, autre que le premier mercredi.

Veillez donc nous renvoyer la présente feuille AVANT LE 6 MAI, en marquant d'une croix le jour que vous préférez.

1er, 2ème } ++ { LUNDI MARDI MERCREDI JEUDI OU VENDREDI
3ème ou 4ème }

NOM , Prénom

SIGNATURE



P R O C U R A T I O N

Si, malheureusement, vous ne pouvez participer à notre Assemblée Générale, veuillez renvoyer à l'association la présente procuration ou la remettre au membre (catégorie B ou C) que vous aurez choisi pour vous représenter.

Le soussigné (NOM et Prénom)

Adresse

membre de l'association "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE" donne par la présente pouvoir à:

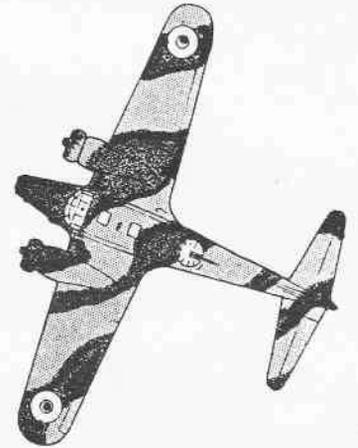
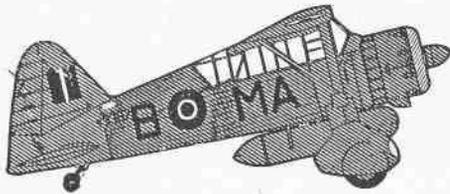
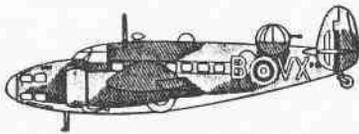
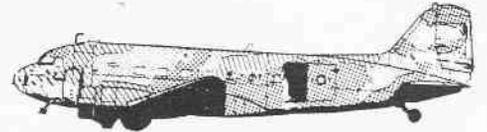
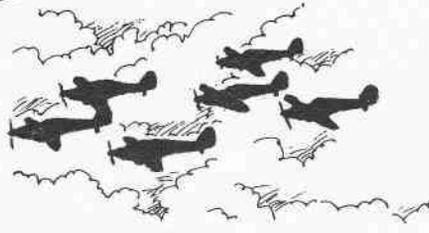
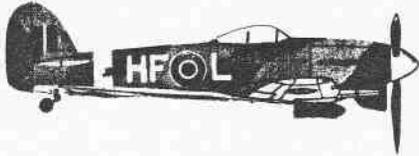
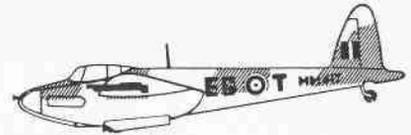
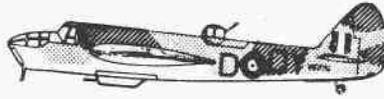
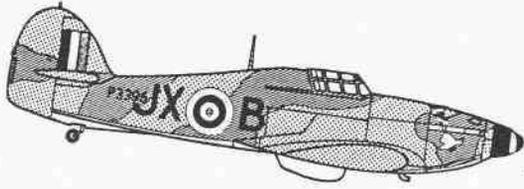
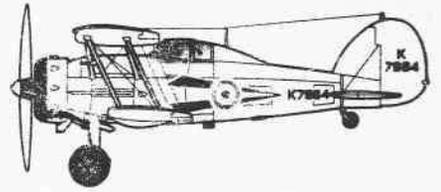
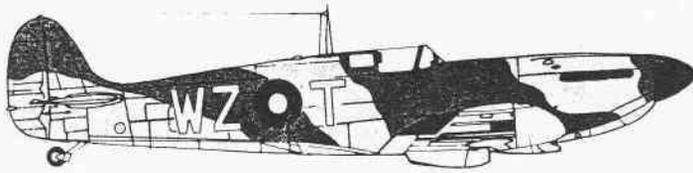
M.....

à l'effet: de le représenter à l'Assemblée Générale statutaire du samedi 9 mai 1987, de prendre part à toutes les délibérations, et d'émettre tous les votes sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification au besoin.

Date

Signature ;





1937-1987

