

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



SOCIÉTÉ ROYALE

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 Montoyerstraat B 13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME  
Rue de la Station 80  
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15

ONZIEME ANNEE

AVR MAI JUN

Bruxelles, le 18 avril 1990

S O M M A I R E

L'Assemblée Générale Statutaire de 1990 fixée à 11 heures  
au Club Prince Albert, 20-22 rue des Petits Carmes.

Uitnodiging tot de Statu<sup>r</sup>aire Vergadering van 1990 op Zaterdag  
19 Mei on 11 uur, in de Prins Albert Club,  
Karmelietenstraat 20-22 1000 Brussel.

Inscription au banquet.

Nouvelles de notre Association par notre Secrétaire.

Un petit mot de notre Trésorier.

Beaucoup d'heureux pour voir les vieux coucous les  
2 et 3 juin à la Ferté-Alais.

La mission des Fairey Battle belges sur les ponts du  
canal Albert le 11 mai 1940 et les manifestations du  
souvenir les 10 et 12 mai 1990.

Ne tardez pas de compléter TOUS les talons qui vous  
intéressent et de signer les virements qui s'y rapportent.

Merci

# MEETING DES VIEUX COUCOUS, LE 3 JUIN, A L'AERODROME DE CERNY LA FERTE-ALAIS

En ce 4 avril, nous sommes 48 inscrits (+ 4 qui nous rejoignent sur place) pour ce voyage des 2 et 3 juin à PARIS et LA FERTE-ALAIS.

Pour éviter d'alourdir ce bulletin, les détails du voyage et les instructions pour confirmer leur participation par payement seront adressés aux inscrits. Si certains renoncent à participer ou s'il reste encore des candidats, qu'ils le fassent savoir immédiatement au Secrétaire: Jacques DÔME, car il n'y a que 50 places dans l'autocar.

Rue de la Station 80  
1200 BRUXELLES  
Tél: 02/762 60 56

## MAGASIN VTB

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

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

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

CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1990, FIXEE AU SAMEDI 19 MAI,

A 11 HEURES, AU CLUB PRINCE ALBERT, 20-22 RUE DES PETITS CARMES.

REMARQUE PRELIMINAIRE.

C'est faute de pouvoir disposer de la salle de la Maison des Ailes, malgré une demande introduite le 4 janvier, que nous organisons EXCEPTIONNELLEMENT l'Assemblée Générale au Club Prince Albert.

Le croquis ci-joint indique l'accès de la salle mise à notre disposition.

Tous les membres sont les bienvenus, mais, en vertu des statuts, le droit de vote est réservé aux membres en règle de cotisation des catégories: "A" Pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914 (cités pour mémoire, tous sont décédés.)

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

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

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. *voir couverture*

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du Président et rappel des membres décédés au cours de l'année.
2. Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale du 3 juin 1989 publié dans le bulletin du troisième trimestre 1989. Toute remarque au sujet de ce rapport doit être adressée par écrit au Conseil d'Administration et lui parvenir au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.
3. Rapport du Secrétaire général.
4. Rapport du Trésorier: bilan pour 1989 et projet de budget pour 1990.
5. Rapport des Commissaires aux comptes (MM Albert CUSTERS et Georges DUBAR) et décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
6. Nomination de deux Commissaires aux comptes et de deux suppléants, pour 1990.
7. Elections statutaires . Suivant l'article 9 des statuts, un tiers des membres du Conseil d'Administration est renouvelable chaque année, à l'occasion de l'Assemblée Générale. Les Administrateurs sortants sont rééligibles. Sont sortants en 1990: Mme Denise WISSOCQ-VAN LANCKER, MM. Léon BRANDERS, Léopold COLLIGNON, Maurice DANS, Hubert MOJET. Tous se représentent à vos suffrages.

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

8. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à MM. Léopold COLLIGNON, Edouard DEWEERD, René MAILLEUX, Jean WEYGAERTS.

Remise des médailles de 50 ans de brevet à MM. Louis BASTIN, Robert BLADT, Jean DEBRUYN, Georges NOSSIN, Francis PACCO, Ferdinand VERPOORTEN.

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

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

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

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

OPGELET: Vermits de zaal van "La Maison des Ailes" onbeschikbaar is (niettegenstaande onze aanvraag op 4 januari), houden wij **UITZONDERLIJK** onze Algemene Vergadering in de Prins Albert Club.

Bijgevoegd plan toont de ingang tot onze zaal.

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

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

"B" Piloten gebreveteerd sedert meer dan 30 jaar.

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

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

D A G O R D E

*zie achterzijde kaart*

1. Toespraak door de Voorzitter en herdenking van de verleden jaar overleden leden.
2. Goedkeuring van het P.V. van de Algemene Vergadering van 3 juni 1989. Aanmerkingen over dit rapport moeten schriftelijk geadresseerd worden aan het Bestuur en toekomen minstens 8 dagen voor de Algemene Vergadering.
3. Verslag van de Secretaris.
4. Verslag over 1989 door de Schatbewaarder en voorstel voor 1990.
5. Verslag van de kommissarissen van de rekeningen (MM. Albert CUSTERS en Georges DUBAR) en ontheffing van de Bestuurders voor de voorbije beheersperiode.
6. Aanduiding van twee kommissarissen en twee plaatsvervangers voor de rekeningen van 1990.
7. Statutaire verkiezingen. Volgens artikel 9 van de statuten, treedt tijdens de Algemene Vergadering èèn derde van de Bestuurleden af (na loting): uittredend en herverkiesbaar. De reeks die in 1990 uittreedt bestaat uit: Mme Denise WISSOCQ-VAN LANCKER, MM. Léon BRANDERS, Léopold COLLIGNON, Maurice DANS, Hubert MOJET. Allen zijn terug kandidaat.

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

8. Uitreiking van diplomas van 60 jaar brevet aan: Léopold COLLIGNON, Edouard DEWEERD, René MAILLEUX, Jean WEYGAERTS.

Uitreiking van medailles van 50 jaar brevet aan: Louis BASTIN, Robert BLADT, Jean DEBRUYN, Georges NOSSIN, Francis PACCO, Ferdinand VERPOORTEN.

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

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

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

# INSCRIPTION AU BANQUET DU 19 MAI 1990

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

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

L'APERITIF, offert par notre association.

KIR (Bourgogne aligoté et crème de cassis)

## L E M E N U

Consommé Madrilène parfumé au porto.

Blini au Saumon fumé à la Russe.

Selle d'agneau "Côte d'Azur"  
Pommes noisettes.

Bavarois aux fruits - Sauce Romanoff.

Café

Vins: 1/4 Muscadet sur lie, Château de la Cassemichère.  
1/3 Saint Emilion A.C.

COUT : 1.100 Fr/personne

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

DELAI D'INSCRIPTION ET PAYEMENT : AVANT LE JEUDI 10 MAI

TALON D'INSCRIPTION AU BANQUET DU 19 MAI 1990

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

NOM ..... Prénom.....

accompagné de .....

.....

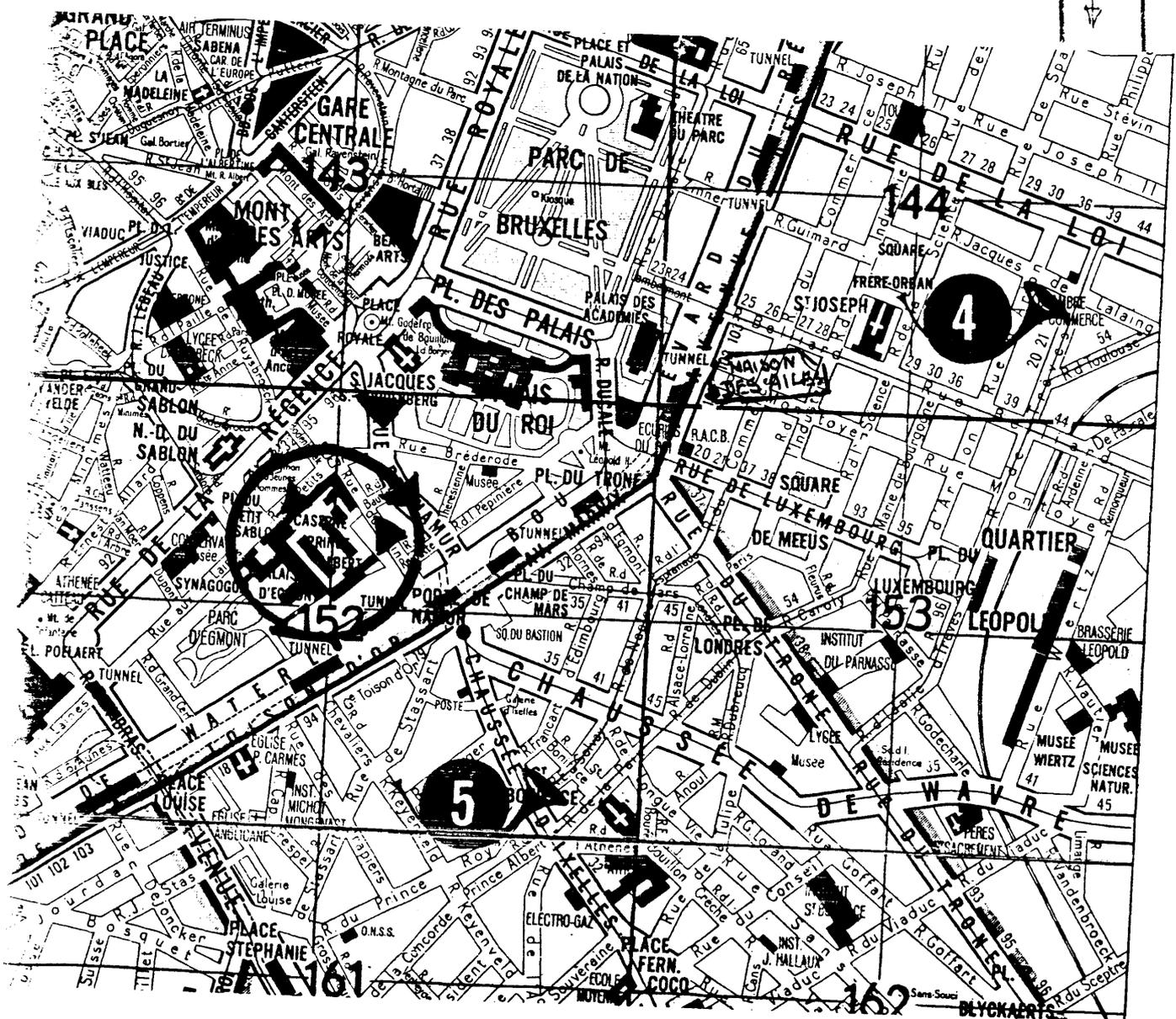
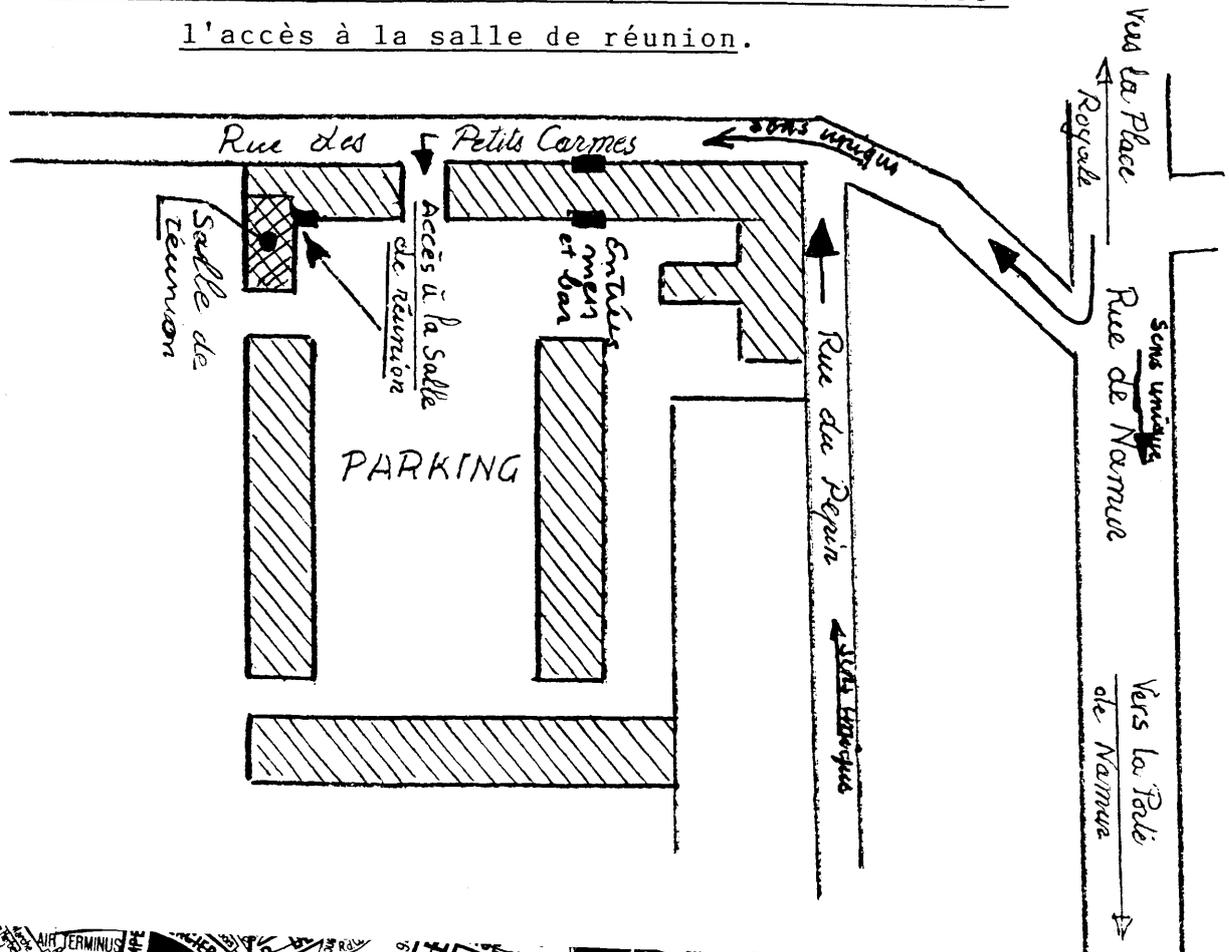
.....

Je verse .... x 1.100 Fr au compte 001-1908100-89 de V T B JOUREZ  
(formulaire ci-joint) Av. Prince Royal 11  
1410 WATERLOO

Date:

Signature:

PLAN DE LA CASERNE Prince ALBERT, avec indication de l'accès à la salle de réunion.



Le Trésorier vous parle :

Het woord van de Schatbewaarder :

I - In mits van verschillende herinneringen hebben de volgende leden hun lidgeld 1990 niet betaald. Te storten alleenop 000.0356122.35 van "Vieilles Tiges de Belgique" Montoyerstraat 1,1040 Brussel.

Malgré plusieurs rappels les membres suivants ne sont toujours pas en règle de cotisation pour 1990. Verser uniquement au CCP 000.0356122.35 de

"Vieilles Tiges de Belgique", 1 rue Montoyer, 1040 Bruxelles.

Bertrand R.	Dewolf G.	Leroy J.
Boerwaart F.	Dillen C.	Lizoulet C.
Brisbois J.	Donnet M.	Mazuy J.
Brosens F. (Mme)	Doornaert Renaud	Materne H.
Brullez L.	Dubois J.	Monnoyer de Galland P.
Cluytens (Mme)	Dubreucq J.	Moriamé I.
Colignon J.	Falleur C.	Noirhomme R.
Collart F.	François R.	Nossin G.
Collinet R.	Francou J.	Opdecam P.
Coulbeaux W.	Goemaere P.	Peeters A. (Mme)
De Bock-Dumon (Mme)	Hage B.	Powell W.
De Bouny R.	Hanze G.	Ravyts G.
Defour O.	Henry E.	Roeland J.
De Gerlache	Housiaux P.	Rousseau J.
de Gomery G.	Jacob-Korb R. (Mme)	Smeesters JP.
De Knop M.	Jaspis G.	Terlinden M.
Delhayé R. (Mme)	Jonniaux J.	Thonon R.
Deneve G.	Kicq I.	Triest J.
Denis P.	Kother W.	Van den Bempe A.
De Permentier W.	Lawarrée C.	Van Dyck F.
De Ruyter P.	Lecomte G.	Van Ibergen J.
Désir M.	Lelarge L.	Van Temsche A.
De Wever R.	Lemaître J.	Van Vreckem F.
Dewit H. (Mme)	Lemoine A.	Vuylsteke (Mme)
		Watelet G.
		Weygaerts J.

II- Les personnes suivantes ont payé une cotisation pour 1990 sans indiquer le nom du membre titulaire (éventuellement décédé). Elles sont invitées à identifier le bénéficiaire, MERCI.

De volgende personen hebben een lidgeld 1990 betaald maar hebben de naam van een titularis-lid niet vermeld (eventueel overleden). Ze worden verzocht de begunstigde te identificeren, DANK -U.

Mme Audouin J.	Mme Stas F.	Mme Vercammen S.
Mw Bogaerts L.	Mme Charlier AM.	Mme Siebert U.
Mw Leunis E.	Mme Luyckx M.	Fraternelle Lt Avn-AOP
	Mme D'erville N	

III- Conformément aux statuts de notre Association, les membres suivants, en retard de cotisation pour DEUX (2) années consécutives sont rayés.

De volgende leden die voor de twee laatste jaren hun lidgeld niet hebben betaald worden uit onze vereniging geschrapt

Bodet A.	Van Ros (Mme)	Deppe R. (Mme)	Hugon P.
Crahay J.	Karlovski P.	Dewalheyns J.	Leva P.
De Jonghe d'Ardoye H.	Lallemand G.	Frinchomme (Mme)	Ooms
Dehaes C.	Nemry S.	Guisset (Mme)	Van Brabant (Mme)
Delhayé J. (Mme)	Rocour M (Mme)	Huens C.	Wuyts-Gallez (Mme)

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

Le 14 février, Jean GUILLOT-PINGUE, rue Fond des Taves 193 - 4000 LIEGE.  
Tél: 041/27 17 56. Breveté pilote d'avion par la FAé, en 1954.

Etienne GUT, rue Basse 7 - 5953 JANDRENOUILLE. Tél: 019/63 39 50  
Breveté pilote d'avion par la RAF, le 5.7.1945

Raymond VAN HOREN, rue Alphonse Renard 28 - 1060 BRUXELLES. Tél:  
02/344 65 34. Breveté pilote d'avion le 24.6.1949 par l'Adminis-  
tration de l'Aéronautique.

Le 14 mars, Adhémar DE KIMPE, rue du Bois Brulé 4 - 1338 LASNE. Tél: 02/633 19 24  
Breveté pilote d'avion par la FAé en 1951.

Roger SEVRIN, Ternes Moreau 122 - 5700 AUVELAIS. Tél: 071/77 64 63  
Breveté pilote d'avion le 5.9.1949 par l'Administration de  
l'Aéronautique.

DECES. Depuis janvier, nous n'avons eu connaissance d'aucun décès parmi nos  
membres.

D'autre part, nous avons appris le décès, le 5.2.1990, de Joseph LIBERT  
qui fut breveté en 1928 ou 1929, et de LELIEVRE de la 109ème promotion.

### NOS ACTIVITES PASSEES.

Le 14 février, nous étions 49 au déjeuner qui, à l'initiative de notre ami  
Mike TERLINDEN, a été suivi de la projection d'un film retraçant quelques  
exploits du Colonel Robert FABRY, notre regretté Président d'Honneur.  
Ce 14 février, c'était aussi la St VALENTIN. Grâce au dévouement de Charles  
PEYRASSOL et de son épouse, nous avons fleuri les dames présentes en témoignage  
de notre amitié.

Le 3 mars, à l'initiative de Monsieur Jacques HENRARD, une stèle commémorative  
a été inaugurée près de Bastogne à l'endroit où son frère, le Lieutenant avi.  
Xavier HENRARD, est tombé le 2 mars 1940. Ce jour-là, le Lt Xavier HENRARD, dit  
"Le Sioux", à la tête d'un peloton de trois Hurricane de Schaffen, avait inter-  
cepté un Dornier 17. Dans une tentative de le diriger vers un de nos aérodromes,  
ils encadrèrent le bombardier allemand, mais celui-ci ouvrit le feu. Touché de  
plein fouet, l'avion du Lt Xavier HENRARD s'abattit près de Bastogne.  
Denis ROLIN et Lucien LELARGE qui furent compagnons d'escadrille du "Sioux", ont  
assisté à l'inauguration de ce mémorial où des fleurs furent déposée au nom  
de notre association.

Le 14 mars, nous étions encore 49 au déjeuner, en ce compris quelques amis de  
promotion de Toto BOUZIN qui avait eu la bonne idée de les réunir ce jour-là.  
Plusieurs ont demandé leur affiliation.

### NOS ACTIVITES A VENIR.

Le mercredi 11 avril, notre réunion mensuelle à la Maison des Ailes.

Le mercredi 9 mai, idem.

Le samedi 19 mai, Assemblée Générale et banquet au Club Prince Albert. Voir  
détails dans le présent bulletin.

Le samedi 2 juin et le Dimanche 3 juin, voyage à Paris et La Ferté Alais pour  
le meeting des Vieux Coucous. Voir détails dans le présent bulletin. (Il y a  
déjà 41 participants.)

## LA MISSION DE BOMBARDEMENT DE 9 FAIREY BATTLE SUR LES DEBOUCHES DE MAESTRICHT

LE 11 MAI 1940

### En guise d'introduction: quelques données géographiques et historiques.

Le 10 mai 1940, le canal Albert qui, de LIEGE à ANVERS, réunit la Meuse à l'Escaut, constitue le premier obstacle important à franchir par les troupes hitlériennes pour pénétrer en Belgique. Sur cette position de couverture, l'Armée Belge devait retarder l'ennemi et permettre aux armées alliées l'installation d'une position défensive que le Général français GAMELIN avait prévue sur la DYLE.

A hauteur de MAESTRICHT, trois ponts sur le canal Albert assurent les débouchés de cette ville vers la Belgique. Ce sont, du nord au sud, les ponts de BRIEGDEN, VELDWEZELT et VROENHOVEN. La garde de ces ponts incombait au bataillon de cyclistes-frontières du Limbourg tandis que la défense était assurée par la 7ème Division d'Infanterie. Au sud de ce dispositif de défense: le fort d'EBEN-EMAEL.

A l'aube du 10 mai, à 3.40 H, le ciel est envahi par une nuée d'avions allemands. Ce sont notamment plusieurs dizaines de gros planeurs remorqués qui vont déposer des groupes de combat spécialement entraînés à neutraliser la défense des ponts et le fort d'EBEN-EMAEL. Sont aussi de la partie, des Stukas qui appuyeront les troupes d'assaut. Peu après, suivront des Ju 52 qui parachuteront des renforts.

Les Stukas vont notamment bombarder la caserne de LANAKEN, y détruire le centre de transmission et tuer le Commandant GIDELO responsable de donner l'ordre de faire sauter les ponts. C'est pourquoi cet ordre ne sera donné qu'à 7.15 H après avoir improvisé une nouvelle chaîne de commandement. C'était trop tard, les ponts n'ont pas sauté et, en fin de journée, l'ennemi, malgré les contre-attaques de la 7 DI, tient fermement des têtes de pont à l'ouest du canal.

La première obsession du Commandement belge fut la destruction des ponts restés intacts. D'où l'appel à l'Aéronautique militaire. Mais, dans la nuit du 10 au 11 mai, l'écoute-radio allemande avait intercepté nos communications et avait prévenu la 4ème Panzer Division, dans la région de MAESTRICHT, que, le lendemain à l'aube, les ponts allaient être attaqués par l'aviation belge. Celle-ci était donc attendue.

C'est aux Fairey Battle des 5ème et 9ème escadrilles du 3ème Régiment d'Aéronautique qu'il sera fait appel.

Le Fairey Battle est un monoplane de reconnaissance ou de bombardement léger. Presqu'entièrement métallique, il est équipé d'un moteur Rolls Royce de 1.050 CV avec hélice à pas variable et train rentrant. Sa vitesse au sol est de 310 à 340 km/heure. Il est armé de deux mitrailleuses (7,65), une fixe dans l'aile et une mobile pour l'observateur. Il peut emporter 8 bombes de 50 kg.

Le 3ème Régiment d'Aéronautique réunit les moyens de reconnaissance d'Armée et de bombardement. Il comprend trois groupes de deux escadrilles chacun. La 5/III/3Aé et la 9/II/3Aé sont équipées de Fairey Battle. Elles sont réunies, le 10 mai 1940, sur les terrains d'alerte de BELCELE puis AALTER et sous le commandement du Major PIOT, Commandant du IIIème Groupe. Le Capitaine de Réserve Jean DELAET remplit, depuis la mobilisation, les fonctions d'adjoint au Commandant de Groupe.

Jean DELAET est né à Forest en 1904. Il fit des études d'instituteur et s'orienta vers l'enseignement spécial où il se fit remarquer par sa compétence. Mais Jean DELAET fut aussi écrivain. En 1932 il publia un roman, "Brin d'Azur", où il rend compte de son expérience d'Officier observateur acquise à la faveur de son service militaire. La guerre étant survenue, c'est avec "Escadrilles au Combat" que Jean DELAET se fit connaître d'un large public. Publié en 1942, sous l'occupation, ce livre suscita maintes réactions. Quoiqu'il en soit, on peut

dire que Jean DELAET (Capitaine FRANCOIS dans le texte) y rend bien l'atmosphère dans laquelle se sont déroulées les péripéties de cette mission de bombardement sur les débouchés de MAESTRICHT. Elles sont d'ailleurs confirmées par les récits des survivants publiés au printemps 1976 dans la revue française ICARE (N°76). Jean DELAET est mort en avril 1982. Voici, extrait de son livre "Escadrilles au Combat", le récit de cette mission.

#### LA JOURNEE DU 10 MAI

La 5ème escadrille, renforcée d'éléments de la 9ème, toutes deux du 3ème régiment d'aéronautique, quitte l'aérodrome d'Evere quelques minutes avant le bombardement. Trois Battle doivent être abandonnés momentanément, à Evere, l'hélice de l'un ayant cisailé l'aile de l'autre, et le T.63 a son moteur à la révision. Les avions prennent la direction de Belcele près de Saint-Nicolas-Waes, pour atterrir au terrain N° 37. Les aviateurs ignorent tout des événements de la nuit.

Observateurs et radio-mitrailleurs sont, pour la plupart, de service à terre.

Les réservoirs du Battle sont enfermés dans les ailes, sans protection contre les balles. Ses vitesses sont les suivantes: atterrissage: 97 km/heure; croisière: 320 km.; maximum: 410 km. Pour tout armement il possède une mitrailleuse à l'arrière et une mitrailleuse à l'avant. Ces armes sont d'excellente qualité. Le pilote n'est pas protégé par du blindage. Le Battle belge était un avion équipé pour le bombardement de nuit.

En attendant les ordres, le P.N. en habit de vol, grille une cigarette. La saison magnifique et le cantonnement confortable promettent quelques jours d'évasion loin de la mausade caserne de l'avenue Bordet. Les aviateurs s'imaginent vivre une alerte de plus.

Il est 05.40 H. L'implacable soleil du 10 mai illumine le ciel. Un vombrissement scandé fait lever le nez à tous les aviateurs belges étonnés par la présence de nombreux avions dans le ciel du pays de Waes. D'où viennent ces formations aériennes qui semblent tracer des cercles autour de la position d'Anvers ? Trois avions se dirigent vers Belcele et passent à la verticale de l'aérodrome. Nous reconnaissons des avions allemands! Une commune pensée naît dans l'esprit de tous: " Une grande offensive contre l'Angleterre ou une bataille navale dans la mer du Nord."

Les trois avions reviennent vers l'aérodrome en manoeuvrant pour dérouter un tir éventuel de la D.C.A. Le terrain N° 37 est défendu par douze vieilles Maximes légères à balles perforo-traçantes, dont le tir, à 400 mètres, devient imprécis. Les avions manoeuvrent entre 2.000 et 2.500 m. d'altitude, comme s'ils effectuaient un exercice de polygone. Soudain, on entend le sifflement caractéristique des bombes tombant dans le vide. Les avions sont pris d'un mouvement comme s'ils avaient reçu chacun un uppercut.

- Tiens, remarque narquoisement le capitaine BURATOMBOY, ils nous jettent des tracts! En effet, et leurs arguments sont décisifs!

De 5.45 H. à 6.30 H., de nombreux avions, par petits pelotons, pilonnent sans arrêt l'aérodrome à l'aide de bombes explosives et incendiaires. Le capitaine GLORIE, accroché à l'une des Maximes ouvre le tir contre les avions; inutilement, il fallait des canons.

Au village, la colonne de charroi de la 5ème escadrille débouche à 6.30H. au carrefour "Klein Parijske", alors que, probablement délestés de leurs munitions, les bombardiers allemands prennent le large.

Avec l'aide de soldats et de paysans réquisitionnés avec leur matériel, les aviateurs remettent l'aérodrome en état. Durant ce travail, une scène ahurissante se déroule à l'entrée de l'aérodrome: l'institutrice du village nous amène ses élèves pour "assister aux manoeuvres des soldats belges"!

Un avion de la 9ème est incendié.

A 10.10 H. le terrain n°37 est de nouveau praticable. Le premier avion décolle à 10.15 H. pour se rendre au terrain n°26, situé à Aeltre. Le charroi, par groupe de deux à trois camions, prend la même direction.

Le dernier Battle atterit à Aeltre à 11 heures. Le capitaine PIERRE, commandant la 9ème escadrille (unité de bombardement), est avec nous depuis Evere. Il est plus ancien que le capitaine Charles de HEPCEE. Les deux chefs d'escadrille se mettent d'accord sur leurs attributions respectives. Le capitaine PIERRE prend la charge des missions de bombardement et le capitaine de HEPCEE dirigera les missions de reconnaissance.

A 15.50 H. le commandant de groupe donne l'ordre de préparer une mission de bombardement avec départ sur ordre. Elle aura pour objectif une passerelle jetée sur la Meuse par les Allemands. Neuf avions sur les dix présents au terrain d'Aeltre sont grésés en bombardiers. Chaque avion prend huit bombes de 50 kilos en charge. Ces bombes sont arrimées sous les ailes et peuvent être larguées par déclanchement électrique.

Les capitaines PIERRE, de HEPCEE, GLORIE sont inscrits pour la première mission. Le major attentif fait remarquer que les trois capitaines de l'active ne peuvent partir ensemble. PIERRE, commandant les missions de bombardement, reste d'office sur la liste des équipages. Charly de HEPCEE et André GLORIE ont à se mettre d'accord.

- Moi! dit Charly.

- Non, moi! répond agressivement GLORIE.

Le major n'intervient pas.

- Pile ou face propose Charly.

- La femme.

- Il n'y a pas de femme sur les pièces de vingt francs.

- La tête.

Le capitaine de HEPCEE est assis au bureau. La pièce virevolte dans l'espace, tinte sur le sol et roule dans un coin. Charly, impassible, complète son carnet de campagne. Un pilote s'empresse.....

- C'est la tête!

Le capitaine GLORIE est de la première et dernière mission de bombardement des 5ème et 9ème escadrilles. Il va partir pour mourir après un acte d'héroïsme surprenant. Une lueur de joie pétille dans ses yeux brûlants de soleil, toujours grand ouverts comme dans un perpétuel émerveillement de gosse. Le capitaine PIERRE marque le nom des équipages au tableau noir. Il ordonne sans discussion possible; il parle en chef. On l'appelle Pyrrhus, le Grand Pyrrhus, pour sa fière allure et pour la déconcertante désinvoltur avec laquelle il mouche les sots. Un magnifique officier.

1er peloton: T.73 Capitaine PIERRE (9° esc.) Lieutenant CLOQUETTE (5° esc)  
T.60 Adjudant VERBRAECKE (9° esc) Adjudant DÔME (5° esc)  
T.58 Adjudant TIMMERMANS (9°esc) 1er sergent ROLIN-HYMANS (5°esc)

2me peloton: T.70 Capitaine GLORIE Sous-lieutenant VANDENBOSCH.  
T.64 Adjudant BINON Caporal LEGAND  
T.61 Adjudant DELVIGNE Sergent MOENS (Tous de la 5°esc.)

3me peloton: T.62 Adjudant JORDENS Sergent de RIBAUCCOURT  
T.68 1er sergent WIESELER Adjudant DECONINCK  
T.71 Adjudant VANDEVELDE Caporal BERGMANS  
(Tous de la 5°esc. sauf l'adjudant VANDEVELDE, 9°)

---

NOTE qui n'existe pas dans le livre de Jean DELAET.

La liste ci-dessus est celle des équipages qui prirent part à la mission du 11 mai. Sur la première liste, dressée le 10 mai, un autre observateur-mitrailleur était désigné pour accompagner l'Adjudant VERBRAECKE. L'Adjudant DÔME, venant de l'école de tir, à Ostende, avait rejoint son escadrille à Aeltre dans l'après-midi du 10 mai. Il avait été désigné comme première réserve en tant que pilote ou observateur-mitrailleur. Le matin du 11 mai, celui qui avait été désigné pour faire équipage avec l'Adjudant VERBRAECKE ne s'est pas présenté. C'est ainsi que l'Adjudant DOME prit sa place.

Le premier-sergent ROLIN était un aviateur ancien combattant de 14/18. Il était le seul à avoir effectué des missions de guerre. Lorsqu'il fut rappelé sous les armes, il apprit qu'il ne ferait que du service à terre. Il n'eut de cesse jusqu'à ce qu'il figurât de nouveau sur les rôles du personnel navigant. Il participa aux examens de radio et, pour ce faire, prit des leçons particulières. Inscrit sur les rôles de la 5ème escadrille, il sollicita l'honneur de participer à la première mission.

- Ainsi, dit-il à Charly de HEPCEE, ainsi je me sentirai tout de suite des vôtres, je serai adopté plus vite par la 5ème escadrille.

La grandeur est toujours simple, elle comporte une magnifique part de passion et de naïveté. Celui-là aussi avait le feu sacré, car, il faut bien le dire, à part le capitaine PIERRE, chargé d'élaborer le règlement de bombardement, GLORIE et JORDENS, aucun des membres de la première mission n'avait procédé à un exercice de bombardement réel, malgré les insistances du chef de l'unité. Dix jours avant les hostilités, Pyrrhus avait été chargé d'établir les caractéristiques balistiques des bombes que ses équipages devaient lancer aujourd'hui! Ils vont partir pour une mission de guerre dans un ciel qu'ils croyaient encore à eux, sur des avions mal armés, mal défendus. Du grand jeu, quoi! et du beau! Il y a du mépris dans bien des coeurs, mais nul ne murmure. Pour une fois les gueuloirs restent clos: c'est la guerre, l'obéissance aveugle est de règle.

Le capitaine PIERRE se met en communication avec l'état-major:

- C'est toi, VAN MAELE?

- .....

- Surtout dis-leur que les ordres arrivent à temps pour que nous puissions décoller de nuit et attaquer à l'aube.

- .....

- Tu comprends; nous devons partir de nuit. Les ordres à temps, à temps.

- .....

- Au revoir et bonne chance, VAN MAELE.

- .....

- Merci, mon vieux.

Les aviateurs équipés pour le vol, attendent l'heure du départ et des précisions concernant leur mission.

A 18.10 H. la mission est décommandée. La passerelle sur la Meuse était anéantie par notre artillerie.

A 18.50 H. nouvel ordre d'exécuter une mission de bombardement.

A 19.20 H. la mission est décommandée.

Il faut être un homme de bonne trempe pour résister à cette épreuve. L'épée de Damoclès était attachée à un ressort.

A 19.30 H. le capitaine de HEPCEE libère les équipages désignés pour la première mission et leur ordonne d'être à 3 heures du matin à la plaine. Les mécaniciens spécialistes seront aux avions à 02.45 H. Les avions restent équipés en bombardiers. Pilotes et mécaniciens sont répartis en deux équipes. L'une travaillera de l'aube à midi, l'autre de midi à la tombée du jour. L'équipe qui n'est pas de service à la plaine reste alertée au cantonnement.

#### LE 11 MAI - LES DEBOUCHES DE MAESTRICHT.

Une nuit brève repose mal le personnel navigant qui, à l'heure prescrite, est en attente à la cilla Maenhout. Dans la pièce où est installé le bureau de renseignements règne un clair-obscur gênant. Une petite lampe à abat-jour dessine un cercle sur la table et illumine le pied du téléphone. Ce téléphone ... C'est lui qui transmettra l'ordre, tous les ordres.

03.15 H. ordre est donné de faire tourner les moteurs. Les équipages les entendent tousser les uns après les autres. La rumeur de soie froissée augmente d'intensité, comme si un seul avion grandissait dans la nuit, décuplait sa puissance. Ces vibrations, c'est l'annonce de la grande aventure:

le baptême du feu. L'attente possède enfin sa limite. Mieux vaut partir tout de suite, entrer dans la bagarre, ne plus songer qu'à la mission, être en plein ciel et prendre sa mesure à la toise du feu.

03.30 H. Le téléphone. Ces appels finissent par provoquer des chocs nerveux. Toute l'assistance devient attentive. L'officier de renseignement, cornet à l'oreille, transcrit méticuleusement les ordres dans le carnet de campagne. Un pilote actionne son briquet dont le déclic provoque un petit bruit insolite et inopportun. Les yeux luisent intensément dans le clair-obscur.

La mission de bombardement est suspendue jusqu'à nouvel ordre pour faire place à deux missions de reconnaissance. Il s'agit d'aller voir l'état des ponts de Veldwezelt, Vroenhoven, Briedgen, de se rendre compte si l'ennemi a déjà réalisé des moyens de passage sur le canal Albert.

Mais alors, les troupes du canal Albert ne sont donc plus en communication avec l'arrière?

Le capitaine PIERRE s'inscrit immédiatement pour la première mission; l'adjudant BINON exécutera la deuxième. Le lieutenant CLOQUETTE se met spontanément à la disposition du capitaine PIERRE, tandis que BINON, souriant, fait un geste amical à l'adresse du sous-lieutenant Jean VANDENBOSCH. Ces deux derniers s'étaient promis depuis longtemps de faire équipage en temps de guerre. La troisième équipe se compose du capitaine André GLORIE, en qualité d'observateur, et de l'adjudant JORDENS, pilote. Les deux premiers équipages exécuteront une reconnaissance à vue, tandis que la troisième procédera à une mission photographique au dessus de la même zone. Les aviateurs s'empressent vers leurs avions; il faut agir au plus vite, arriver au petit jour dans l'espace à reconnaître, car les avions ne sont pas protégés par la chasse. Les spécialistes enlèvent hâtivement les bombes.

L'aube teinte le ciel d'une lueur pâle, elle monte comme une lampe enveloppée de brume. Les avions de reconnaissance vont partir lorsque le major fait signe aux pilotes d'arrêter "le moulin".

Attendre une fois de plus! Qu'est ce encore? L'attente est de nouveau diluée dans le temps, sans limites précises, ouverte d'érechef à l'angoisse. L'avenir immédiat se gonfle de dangers imprécis et n'offre plus que des ombres à l'imagination des équipages.

BINON et VANDENBOSCH se laissent bercer par le ronronnement du moteur. L'odeur familière du zinc imprègne leur vêtements. Les deux hommes se parlent, s'évadent doucement de la guerre. Est-ce pour détruire les terribles sortilèges du moment qu'ils se mettent à rire?

Le contre-ordre et l'ordre sont arrivés en même temps.

Les missions de reconnaissance sont décommandées. De nouveau les avions sont grésés en bombardiers. C'est la mission de bombardement qui prend le pas sur toutes les autres. Est-ce définitif? Les équipages désignés le 10 mai participeront à l'aventure.

Départ du premier peloton: 05.45 H.

Départ du deuxième peloton: à 05.50 H.

Départ du troisième peloton: à 06.00 H.

Si l'expédition n'a pas lieu avant midi, les équipages seront relevés par d'autres.

Le major a quitté brusquement la permanence du groupe pour se rendre au bureau de la 5ème escadrille. Il est nerveux.

- Allons vite, vite! Dépêchons-nous!

Quelle communication impérative a-t-il reçue?

La plupart des aviateurs sont prêts à partir, bien que le travail aux avions ne soit pas encore terminé. A quelques-uns, il manque de menus objets qui ont tellement d'importance en vol.

- Qui a vu mon casque? - Qui a pris ma combine? - Zut! j'ai cassé un verre de mes lunettes!

Des ombres massives sont penchées sur un tas de parachutes et de vêtements de vol; elles soupèsent, jettent, reprennent, s'approchent de la lampe pour examiner un objet avec attention.

Frans DELVIGNE, plein de bonne volonté, aide tout le monde à s'équiper. Il plaisante. Il ira mourir au canal Albert et, pour une fois, nul ne lui reprochera un excès d'audace. Il avait été pilote de chasse. Lorsqu'il parlait de sa vie d'acrobate aérien, il débordait d'enthousiasme. Ses mains souples dessinaient des chutes dans l'espace, des redressements vertigineux. Son torse mimait l'effort du pilote se libérant de la pesenteur. Tout son corps créait un ciel immense au dessus d'une table de bistro. Frans au dos vouté, toi qui était discipline et courage, nous t'aimions comme un grand frère très attentif. Tu rêvais de chasses homériques et tu es mort au poste de pilotage d'un bombardier, au dessus de ton objectif.

- Allons, vite, vite! Dépêchons-nous!

L'aumonier DE MEESTER, sur sa vieille Saroléa, trans porte des aviateurs du bureau de renseignements aux avions. Il est prêt à recevoir les ultimes confidences.

Le major accompagne les équipes aux avions. Mais le montage des avions en bombardiers demande du temps. Les spécialistes travaillent les dents serrées; leurs gestes ont la minutie des gestes d'horlogers. Ils comprennent le désir de leur camarades volants, de leurs aviateurs, de partir au plus vite. Un petit jour malpropre monte de l'horizon et envahit insensiblement le ciel. Une mince couche de stratus bas éteint le rayonnement de l'aurore.

- Vite, vite! insiste le major. Vous ne partirez donc jamais!

Si, si, mon major, il partiront; mais beaucoup plus tard qu'ils ne le désirent. Ils seraient déjà sur le chemin du retour si, vraiment, ils avaient pu choisir leur moment. Il fait jour, grand jour. Ils partent trois par trois. nous ne les voyons plus. Nous ne les entendons plus.

Un mélange singulier de joie et d'anxiété étreint les spectateurs. L'aumonier s'en va prier dans la solitude.

L'immense plaine, avec sa couleur de citron pas mûr, impose de nouvelles dimensions à notre regard. Les oiseaux chantent, La chaleur solaire perce la brume et enveloppe notre corps de sa douce chaleur. C'est beau la vie au petit jour. Cela vous a un goût de petit vin blanc, le goût ravigotant du Marétel savoyard.

Vous voici soulagé, mon major. N'est-ce pas qu'il est beau d'être le chef de pareils hommes, de commander la 5ème et la 7ème dont nous connaissons bientôt la bravoure réfléchie; et par surcroît, la 9ème escadrille, aussi culottée que les deux premières.

Cela devrait vous enivrer, de cette ivresse qui donne des lueurs de génie. Vous travaillez selon une méthode périmée, qui vous fait partir vos aviateurs, comme d'autres donnent le départ à une course cycliste et supputent le petit bénéfice de l'affaire. Ils sont partis, mon major, après avoir décidé d'attaquer les ponts à l'altitude où un pigeon n'échappe pas au tir du fusil; ils se soumettront volontairement au danger de sauter avec leurs bombes. Ils vont traverser tous les barages de feu, y manœuvrer, comme ça, à un poil de la gueule des canons et des mitrailleuses.

Vous le savez, mon major, les bombes sont à fusée instantanée (nous n'en possédons pas d'autres en ce moment). Ce fait oblige les bombardiers à survoler l'objectif à 300 mètres environ: altitude idéale pour le tir contre avions. L'absence de viseur n'autorise pas le survol de l'objectif à une altitude supérieure. Et vos aviateurs, mon major, n'ayant pas d'autres moyens à leur disposition, préféreront ce jeu mortel plutôt que le ridicule.

Les bombes de cinquante kilos allaient se révéler insuffisantes pour détruire les ponts en béton des débouchés de Maestricht sur le canal Albert.

Le premier peloton, ayant le pont de Veldwezelt comme objectif, vole en formation espacée. Une couche de nuages bouche maintenant le ciel. Au Sud de Gand, les trois Battle croisent deux avions de combat allemands qui font demi-tour et attaquent la formation belge. Grâce à leur vitesse supérieure et à leur armement puissant, les zincs à croix noires surclassent nos avions lourdement chargés, aux moyens offensifs et défensifs réduits à la plus simple expression. Un duel à la mitrailleuse s'engage à deux cents mètres de distance. Le Lieutenant CLOUETTE vide un chargeur par courtes rafales. Nos avions gardent inflexiblement la direction de l'Est. Cette tactique est défavorable aux Allemands qui attaquent résolument le T.60. VERBRAECKE part en rase-motte pour éviter une surprise par en-dessous, le Battle ne possède pas de mitrailleuse de pied. Ses compagnons le perdent subitement de vue. Ils volent vers l'objectif avec la rigueur de curseurs glissant le long d'une tringle rigide.

Dans la région de Gand, DÔME et VERBRAECKE s'expliquent avec leur poursuivants. VERBRAECKE mène son avion à ras des haies, sautant les rangées d'arbres et les maisons, frôlant les clochers. Les trois avions sont comme des navires lancés sur une mer de forte houle. La vitesse supérieure des Allemands leur permet de choisir la direction de l'attaque. Les pilotes se valent, mais pas le matériel. Au bout d'un quart d'heure de poursuite et de lutte acharnée, VERBRAECKE reçoit quatre balles dans le dos. Il avertit l'observateur de son état.

- Atterris, vieux, atterris! supplie DÔME. Il ne veut pas que son camarade se sacrifie pour lui. Pilote lui-même, DÔME sait ce qu'il demande à son compagnon.

DÔME veut reprendre sa mitrailleuse, lorsqu'un paquet d'éclats lui fracasse les mains. L'observateur, tordu de souffrance, prend son micro entre ses moignons sanglants et téléphone à son coéquipier:

- VERBRAECKE! Je ne peux plus tirer. J'ai les pattes en boulie. Atterris!

VERBRAECKE consacre ses dernières forces aux manoeuvres d'atterrissage... Puis, c'est l'attente fataliste, le premier dégoût devant le sang. Là-haut, les Allemands effectuent un passage et s'envolent vers d'autres besognes.

T.73 et T.58 continuent leur vol vers le pont à détruire dans un élan issu d'une longue éducation militaire: exécuter les missions ordonnées, quelles que soient les conditions qui désavantagent les exécutants. Les débouchés de Maestricht sont en vue. Sur la rive gauche du canal Albert, les tanks allemands grouillent; leur formation s'étend comme une tache d'huile. Des balles traçantes sillonnent le parcours des avions. Le capitaine PIERRE, après avoir effectué un premier passage, vire en plein tir ennemi, revient à la charge et largue ses bombes. Elles défoncent la route à quelques mètres du pont.

L'adjudant TIMMERMANS et le premier sergent ROLIN sont pris en chasse par trois avions ennemis et abattus aux environs de Hasselt.

Le second peloton suit à quelques minutes. Pour ceux-là, c'est le pont de Vroenhoven.

Ils volent à 50 mètres d'altitude, pour ne pas être surpris par la chasse et pour obtenir, le cas échéant, l'appui de la D.C.A. amie

Poussés par un sentiment de ferveur, les pilotes sont passés par Evere. Leur aérodrome est encore fumant; l'aire d'atterrissage criblée de cratères n'est plus qu'une énorme peau malade; les avenues environnantes sont étoilées de bombes incendiaires. C'est un peu du bien de nos aviateurs, beaucoup de leurs joies, de leurs amertumes passées qui sont détruits là, sous leurs yeux. Mais ce n'est pas le moment de se livrer à la mélancolie somnolente. Des paysages plantureux du Brabant glissent sous les avions ainsi qu'un tapis roulant.

Les cocardes tricolores volent en plein ciel de guerre. Sur terre une folie furieuse anime la D.C.A. alliée. Dans le secteur de Louvain, une batterie d'artillerie tire sur nos avions avec une intensité qui ne peut être comparée qu'à sa maladresse. Les obus traçants passent entre les avions. BINON lance un salut amical à Frans DELVIGNE qui agite son zinc pour remercier.

Tirlemont. De nouveau la D.C.A. belges ouvre le feu sur les avions belges. Il sera préférable de ne plus passer par les grandes agglomérations pour éviter de regrettables erreurs.

Le premier spectacle de l'exode des réfugiés s'offre aux yeux des anges condamnés. Un cortège lent de charrettes chargées de ballots, de gens poussant des brouettes longent la droite des routes. Tous les visages suivent le vol des avions. Leur passage ne suscite que peu d'émoi. Ceux-là ne craignent pas encore les bombardements.

La formation aérienne passe au sud de Tongres d'où montent des fumées d'incendie. Et soudain, c'est la bataille, la vraie: celle de gens qui la mène rudement. Les nôtres rendent coup pour coup dans les limites étroites d'un devoir inflexible. Les Allemands sont aux portes de Tongres, plus loin peut-être. Le feu intense de la D.C.A. allemande encadre la formation d'avions belges. Des trajectoires lumineuses forment un filet de flammes autour du maigre peloton. Vraiment, ici le baptême du feu prend l'ampleur d'une cérémonie royale. Les obus sonnent les cloches à tous les coins du ciel. Et les avions belges continuent leur route vers l'objectif. Une colonne motorisée allemande, sur la chaussée Maestricht-Tongres, tire de toutes ses bouches à feu contre avion. Tous les quatre ou cinq véhicules, un engin blindé est armé pour la lutte contre les aviateurs. C'est comme une trainée de dynamite qui suit la course des avions. Le sous-lieutenant VANDENBOSCH, après un moment de surprise et d'émoi devant la révélation de la guerre, répond au feu par le feu et balaie la route de longues rafales. La colonne ennemie n'est pas à la noce: ses troupes se mettent à l'abri. Mais la D.C.A. continue son tir violent.

La mitrailleuse du sous-lieutenant VANDENBOSCH est vide et brûlante.

- GLORIE, au Nord, plus au Nord!

Au Nord de cette route, toute la zone est déjà occupée par les Allemands, alors que la position de Visé tient toujours. Les équipages n'avaient pu obtenir aucun renseignement sur le déroulement des opérations dans la région à survoler.

Un projectile passe entre les jambes du sous-lieutenant VANDENBOSCH et emporte le pare-brise. Il aurait fallu lâcher la cargaison d'explosifs sur cette colonne au lieu d'attaquer des ponts en béton avec des bombes de 50 kilos à fusée instantanée. C'est l'occasion unique pour une magnifique désobéissance. Balles et éclats continuent à perforer les avions. Le pont de Vroenhoven approche; l'objectif s'avance à la seconde. Il ne s'agit plus de se défendre, il faut attaquer, détruire ce pont ainsi qu'il est prescrit.

Les trois avions se suivent à cent mètres de distance. Le capitaine André GLORIE travaille selon son habitude: fougueusement, sans rien perdre de son sang-froid. Son coéquipier est à plat ventre devant la trappe de visée. Chaque motte de terre, chaque pavé, chaque arbre semble cracher du feu. Ils sont bien défendus, les ponts du canal Albert.

Le pont de Vroenhoven.

Le capitaine GLORIE avertit son observateur par signaux lumineux. Posément, le sous-lieutenant VANDENBOSCH agit sur la manette de déclenchement. La joie est dans le cœur du jeune officier de réserve. C'est la fin de la mission exécutée de bout en bout; le retour et la première méditation devant la mort; la mesure exacte de son courage. Le sous-lieutenant VANDENBOSCH se penche sur la trappe. Alors une amertume profonde étreint le jeune observateur: les bombes ne se sont pas détachées! Le second avion passe. Rien! Dans le troisième avion, l'adjudant BINON n'en croit pas ses yeux. Il passe à son tour, lâche sa cargaison de bombes qui rasent le parapet et tombent dans l'eau. BINON vire, plonge, part en rase-motte pour échapper à ce tir infernal auquel il s'exposa pour avoir l'unique chance de réussir sa mission. Le pilote aperçoit sur la rive gauche du canal un extraordinaire rassemblement de planeurs de grande taille.

Dans le T.70, le sous-lieutenant VANDENBOSCH parle au micro de l'inter-communication:

- Les bombes ne sont pas tombées!

L'impression d'angoisse, la mortification de la mission ratée se transforme en colère. Le système de déclenchement électrique est-il partiellement détruit par les balles? L'observateur est médusé.

- GLORIE! il faut recommencer. Largue toi-même!

Le pilote possède à portée de main un déclenchement de sûreté qui largue toutes les bombes à la fois.

- Non de Zo! Ça va!

Le capitaine GLORIE vire sans attendre. Les joies de la vie n'ont plus droit au souvenir. Cet homme est possédé du démon de la guerre. L'observateur examine le Battle. Celui-ci n'est plus qu'une ruine, de la ferraille trouée, lamentable. Les moyens mis en oeuvre pour le détruire transportent l'équipage dans un monde démesuré où l'on se sert d'un marteau-pilon pour écraser une puce.

Le capitaine GLORIE parle au micro:

- Je fais signe aux autres de rentrer.

Rentrer! Frans DELVIGNE doit terminer sa mission également. Il suit son chef de peloton pour mourir après avoir essayé l'impossible.

Le capitaine GLORIE précise la manoeuvre à son observateur:

- Je grimpe à 400 mètres. Je pique et je largue à 150 mètres.

- Nous sauterons avec les bombes!

- Je virerai à temps.

- Ça va!

La mission seule compte encore. Le ciel n'est plus qu'une trame lumineuse.

Le sous-lieutenant reste à la trappe de visée; il veut voir tomber les bombes; il veut avoir la certitude que la mission est terminée, loyalement terminée. Les deux aviateurs sont juges d'eux-mêmes. Un jet d'huile brûlante comme une gueule de fauve saute au visage de l'observateur. Un éclat a défoncé le carter? Qu'a-t-il encore à vivre cet avion, cet équipage? Le T.70 vole vers le pont de Vroenhoven, coupant les trajectoires serrées des feux de barrage, comme une vieille enclume lancée dans l'espace. Troué, vidé, l'avion vole vers son destin. Le sous-lieutenant VANDENBOSCH, les yeux dilatés, le coeur étreint par l'angoisse d'être encore vivant, regarde venir le pont de Vroenhoven. Altitude: 150 m. Distance: 400 m. Les bombes se détachent et libèrent l'avion. Celui-ci, brutalement arraché à sa trajectoire, vire à se rompre. L'observateur, aplati au fond du zinc, les reins écrasés par la pesanteur, cherche son soufle dans l'air embrasé que le moteur lui crache au visage.

- BOSCH, saute! saute!

L'aviateur, tous les muscles bandés, se redresse pour regarder le pilote. Celui-ci est enveloppé de fumée noire. L'avion est en flammes! Le capitaine GLORIE, debout dans son avion inutile, attend que son compagnon se sauve d'abord.

- Saute!

- Ça va!

Machinalement, l'observateur jette un coup d'oeil au tableau de bord. Vitesse 400 km. Altitude 150 m. De quoi s'aplatir au sol comme une figue, éclater comme une tomate pour la moindre erreur. Un dixième de seconde d'hésitation coûtera une vie humaine. Tête la première, le sous-lieutenant VANDENBOSCH se lance par la trape de visée. Il effectue un saut de carpe dans l'espace pour se mettre debout et tire sur la poignée du parachute. Elle lui reste dans la main. 150 mètres de chute; combien de secondes déjà? Le rescapé regarde anxieusement derrière lui. Le cierge du parachute se déploie, réglementaire, aussi ponctuel que le sergent de jour. Le film d'une vie, après une brusque rupture vient de se recoller instantanément. Une secousse, un choc d'une violence extrême assomme l'aviateur. Quant au capitaine André GLORIE, il venait de trouver la mort sur un avion mort, après l'exécution de sa mission. Plus loin, Frans DELVIGNE et son radio, le sergent MOENS, morts aussi dans le même et inutile élan, pour avoir effectué un second passage au dessus d'un pont qu'ils ne pouvaient détruire, morts à leur poste dans une zone où les tanks allemands se multipliaient comme des champignons.

Le sergent MOENS, nous nous en souvenons, avait également supplié ses officiers de l'admettre à la 5ème escadrille, comme le premier-sergent ROLIN, comme tant d'autres à qui Charly de HEPCEE ne put donner satisfaction. Lorsqu'il remit sa demande calligraphiée, il venait de signer quittance à la mort.

L'adjudant BINON, sur le chemin du retour, distingue au loin un Battle, voguant plein ouest. Quel nom portent les hommes de cet avion? BINON songeait aux camarades alors que son avion portait une vingtaine de blessures, que son gouvernail de direction était cisailé à moitié, que des balles avaient traversé son siège sans toucher le pilote.

Au sol, le sous-lieutenant VANDENBOSCH reprend connaissance sur un terrain pilonné par une artillerie rageuse et inlassable. L'observateur essaye un mouvement. Une douleur atroce lui parcourt tout le corps. Il regarde autour de lui. Un tank allemand approche dans sa direction, s'arrête. Un regard passant par une fente de l'engin blindé a rencontré son regard. L'aviateur voit une paire de bottes s'approcher de lui; il lève les yeux et sur la boucle du ceinturon il peut lire "Gott mit uns". Le blessé ferme les yeux, écrasé de souffrance et de fatigue. Les soldats du Reich étendent l'aviateur sur son parachute et l'un d'eux lui colle aux lèvres une bouteille de citronnade. Les obus pleuvent toujours. La mort suivrait-elle la mode? Le barrage d'artillerie ne susciterait-il plus l'émoi de jadis au profit du bombardement aérien?

Une conversation entre gens de langue différente n'est guère facile lorsque le canon s'en mêle. VANDENBOSCH parvient à comprendre qu'un poste de secours sera averti de son état et de sa situation précaire. Dans la hiérarchie des sentiments, la charité n'arrive jamais qu'au second rang. A quoi servirait-elle en tête de colonne? Les Allemands reprennent place dans le tank qui continue sa route vers l'ouest. Notre camarade, environné périodiquement de geysers de terre et de feu, lutte péniblement contre les paquets de terre qui le martèlent comme des coups de poings. Il attend le coup-but qui le réduira en poussière. Quelle est cette artillerie qui sonne les matines au canal Albert? Epuisé, le sous-lieutenant VANDENBOSCH perd la notion des choses. Lorsqu'il revient à lui, un médecin allemand est penché sur lui et, à l'aide d'une pince, élève la boue qui bouche ses narines et ses oreilles. Trans porté sur le side-car d'une moto, brinqueballé, cahoté à toute vitesse à travers champs défoncés, sur des routes en ruines, hurlant de douleur et de colère, l'aviateur est amené au premier poste de secours. L'artillerie fait rage. Est-ce la position de Visé qui tient toujours? Le motocycliste s'arrête brusquement et se met à l'abri dans un fossé. Une maison proche s'ouvre comme une chaudière sous pression, les soupapes hermétiquement closes. Au loin, les artilleurs s'agitent un peu moins. Le brancardier allemand saute en amazone sur sa moto, puis la course reprend sur une terre lunaire. Enfin, le poste de secours est atteint!

Les deux médecins de service examinent tout de suite l'aviateur belge.

- Nous ne pouvons rien pour vous, monsieur. Un camion va vous conduire immédiatement à l'hôpital de Maestricht.

Le sous-lieutenant VANDENBOSCH, les dents serrées pour ne pas crier de souffrance, attend le diagnostic. C'est cela qui compte!

- Luxation du pied droit; une fracture du pied gauche; fracture par écrasement de trois vertèbres; écrasement du thorax et contusions multiples à la face.

BOSCHQUE, notre cher BOSCHQUE, sais-tu combien nous avons attendu ton retour, le tien et celui des autres! On nous avait dit que GLORIE s'était jeté à corps perdu dans le pont. La réalité est plus belle, plus vivante, plus douloureuse.

Le sous-lieutenant VANDENBOSCH est chargé sur un camion; et le calvaire continue.... Crispé, le coeur entre les dents, notre camarade s'évanouit par excès de douleur. A Maestricht, le blessé apprend d'un témoin visuel que, sur les huit bombes, trois ont atteint le pont de plein fouet. Leur trop faible calibre et leur explosion instantanée ne provoquèrent qu'une brèche dans le parapet et n'enlevèrent que des pavés de la chaussée. Alors l'observateur tourne le visage vers le mur pour que nul ne s'aperçoive de sa déception profonde.

Le sacrifice fut inutile. Jean VANDENBOSCH sent la confiance en sa victoire tomber comme une robe, laissant l'âme à nu. Il est des gestes dont la signification devient tellement haute que l'on reste seul à comprendre; des gestes cruellement inutiles, des gestes magnifiques qui font pleurer. Le blessé ferme les yeux et s'isole dans la souffrance devenue son unique domaine.

Pendant ce temps, le troisième peloton lancé à l'assaut du pont de Briedgen, trouve sur le champ de bataille une fin moins tragique que les précédents, mais plus décevante encore. Plus décevante, mais avec des flambées de beauté qui valent toutes les victoires.

L'adjudant JORDENS, chef de peloton, calme et imperturbable comme un sage revenu de tout, mène son peloton par une route située plus au nord que celles suivies par les deux premiers. Son observateur, le sergent Xavier de RIBAUCCOURT, regarde le ciel et sourit aux nuages. En homme de goût, il fait la distinction entre le combat et le plaisir de la navigation aérienne. Et, s'oubliant lui-même, il fait des signes d'amitié à ses camarades d'aventure. Au cours des missions de reconnaissance qui suivirent, jusqu'au 18 mai au matin, beaucoup d'entre nous connurent ce moment d'oubli, le rêve d'un instant, précieuse minute fugitive qui, en plein ciel hanté, au-dessus d'une terre hostile, nous rendit à la douceur.

Le peloton survole la région située entre Lierre et Malines, lorsque l'ailier droit quitte brusquement la formation. Les deux autres avions croyant à une attaque ennemie, se collent au sol. Ils volent, lancé dans une furieuse gymkhana, glissant sur les prairies, plus bas que les branches les plus basses des peupliers. Observateur et radio ont le doigt sur la gâchette de la mitrailleuse, prêts à ouvrir le feu. Le ciel est désert. Le cap n'a pas varié d'un degré. En territoire occupé par les belges, le radio BERGMANS fut touché par une balle terrestre. Il perd du sang en abondance. L'avion est désormais sans défense arrière. L'adjudant VANDEVELDE, l'ancien pilote des lignes africaines, ramène son camarade le radio "Moustache" vers une terre plus humaine. Deux "millionnaires" de la SABENA sont liés une fois de plus dans la même aventure. Ils n'ont jamais triché avec le destin.

T.62 et T.68 continuent leur mission. Le pilote WIESELER est la proie de sentiments fiévreux. Il voudrait se faire entendre par les troupes au sol, leur parler, les comprendre.

Les Battle reprennent de la hauteur. Le sol se remet à cracher des balles. Elles percent les plans de l'avion de WIESELER atterré qui éprouve une folle envie d'invectiver la terre. Le feu augmente d'intensité. WIESELER n'y tient plus, il hurle, tour à tour, il insulte et supplie; les mots s'éteignent au ras des dents; ils forment des paquets que le vent lui renforce dans la gorge. Dans le T.62, Xavier de RIBAUCCOURT s'agite comme un gentil garçon excédé. Il fait signe à la terre qu'elle fait erreur.

Averbode, lieu de prière et vestibule de l'éternité, est survolé en trombe. Beeringen surgit à l'horizon, file sous les plans comme un torrent charriant des rues et des usines. L'adjudant JORDENS l'ouvoie comme s'il était à l'exercice. Il s'agit de ne pas se faire descendre en territoire ami: ce ne serait pas correct.

Un bruit métallique résonne dans le T.68 touché à son carter. Le pilote, tous les nerfs tendus, attend l'imprévisible. Le moteur continue à tourner sans défaillance. Du sol, les balles partent comme des frelons. La terre est folle, la terre est aveugle. Nos avions ne sont plus que des buts mouvants d'un tir forain visé par des centaines de tireurs hallucinés. Une balle perce le réservoir à babord du T.68. WIESELER pousse le robinet sur le réservoir à tribord. L'odeur acide, la vapeur nocive de l'essence à 90 octanes envahit la carlingue.

L'adjudant JORDENS semble très actif dans son habitacle. WIESELER n'a d'yeux que pour son camarade. Lui aussi doit naviguer sur un avion touché par les balles. JORDENS est-il blessé? Le capot du T.62 dégage la fumée noire de

l'incendie. C'est la fin. Des concierges, trompés par de fausses rumeurs, ont abattu les locataires du premier étage, un matin de troubles révolutionnaires.

JORDENS prend 300 mètres d'altitude afin de permettre à l'équipage de sauter en parachute. En auront-ils le temps avant l'explosion? Xavier de RIBAUCOURT se lance dans le vide, mais, tel un pantin désarticulé, reste suspendu le long de la carlingue, une sangle de son parachute nouée à la mitrailleuse. JORDENS se rassied. Du plus lointain de ses souvenirs d'homme volant, ce geste est gravé dans sa mémoire: dans un avion en perdition, le pilote ne quitte son bord que le dernier. C'est mieux acquis que le plus formel des droits; même quand les balles de sa propre armée consomment sa défaite. JORDENS, usant des dernières ressources de son avion assassiné, pilote de grande race, manoeuvrant dans l'impossible, soldat intoxiqué de vapeurs nocives, JORDENS imprime de violentes secousses au manche à balai; JORDENS sauve son observateur, oublieux de la guerre et de soi-même pour ne plus obéir qu'à l'impérieux devoir de charité surhumaine. Bientôt deux parachutes ouvrent leur calotte ronde dans le ciel où sifflent encore des balles.

Soldats de terre, vos camarades de l'air, ceux qui eurent la chance de sauver leurs appareils, exécutèrent toutes les missions qui leur furent ordonnées. Ils furent les "missionnaires". Alors qu'ils vous apportaient la bonne parole, vous les avez lapidés. Alors qu'ils vinrent mourir en plein ciel de bataille, vous leur avez reproché leur absence. Ils furent le signe d'espérance et de foi, et vous ne les avez pas vus.

Au cours du premier trimestre 1940, un virtuose de la peinture au pistolet vint asperger nos cocardes d'un liquide à peine translucide. Il paraissait que nos cocardes étaient trop voyantes. Quelques jours après cette besogne, nous avons nettoyé nos ailes au savon vert. Ce fut vraiment insuffisant. Nos avions auraient dû être peints tout entiers aux couleurs nationales; ils auraient dû être précédés d'une fanfare tonitruante.

Après la mission de bombardement, Charly de HEPCEE prit sur lui de faire peindre nos gouvernails de direction. Nos spécialistes y allèrent d'une brosse vigoureuse et ne ménagèrent point la couleur. Les avions de reconnaissance n'en évitèrent pas moins les agglomérations.

WIESELER est seul dans un ciel hostile. Il lui reste encore quelques minutes de vol avant d'atteindre son objectif. Le pilote se tourne vers son observateur; il l'appelle en balançant son appareil. Deux regards d'homme s'accrochent dans l'avion.

- Ça va?

- Ça va.

L'observateur, l'adjudant C.S.L.R. Henri DECONINCK, très sûr de lui, aussi sûr de lui que sur un court de tennis ou au Carlton du Zoute, évalue exactement les maigres chances de réussir la mission et d'en revenir. Il a toujours choisi ses jeux, calculé ses chances. Pour une fois, d'autres ont choisi pour lui, calculé à sa place. Le choix fut excellent, le calcul détestable. Les yeux de DECONINCK, yeux bridés profondément enfoncés sous des arcades dures, luisent presque phosphorescents sous les verres bombés des lunettes.

- Ça va.

C'est le moment de l'attaque. WIESELER imprime brutalement à son Battle des zigzags capricieux pour dérégler le tir des mi. terrestres. De partout, la terre fait feu dans sa direction. Le pont de Briedgen. Le pilote effectue un dernier crochet pour amener l'avion dans l'axe de lancement.

- Lachez tout!

L'avion vibre sous les coups qui le percent, le ruinent. Le ciel est fulgurant; incendié par les balles traçantes. WIESELER pousse le Battle au sol et vire pour le ramener dans nos lignes. Le pilote sent que son zinc faiblit; il ne rend plus. L'essence gicle du réservoir de droite. Moteur réduit au minimum, WIESELER mène son avion vers un lieu propice à l'atterrissage, car le niveau de carburant baisse à vue d'oeil. Pourvu qu'une flamme de l'échappement ne provoque pas d'incendie. Les vapeurs d'essence et de glycol corrodent les poumons de WIESELER qui maintient son appareil dans la direction d'un terrain plane suffisamment étendu pour recevoir un Battle. Le pilote procède aux manoeuvres

de sortie du train d'atterrissage. Plus de pression d'huile! La manoeuvre est impossible. Sont-ils dans les lignes amies? Ne pas être prisonnier, rejoindre l'escadrille au plus vite. Un peu de moteur. Il faut gagner de l'altitude, sauver le matériel ou ce qu'il en reste. DECONICK attend très calme.

- Saute!

Et l'observateur, en plongeur entraîné, saute dans le vide à 150 mètres du sol où il se fracture le pied droit. WIESELER atterrit sur le ventre et saute immédiatement hors de l'habitacle par crainte de l'incendie. Lorsqu'il se retourne et voit l'avion, un froid lui parcourt le corps: il venait d'atterrir sur ses bombes comme sur des patins!

Plus loin, DECONINCK meurtri, se trainant sur les coudes pour trouver aide et assistance, fait reculer une foule dont la frayeur panique obnubilait tous les autres sentiments.

La mission de bombardement des débouchés de Maestricht par la 5ème et la 9ème escadrille était terminée. Les ponts n'étaient pas détruits. Sur neuf avions, six étaient abattus. Sur dix-huit aviateurs, cinq étaient morts, quatre étaient blessés, deux étaient intoxiqués par des gaz nocifs. L'opération était matériellement un désastre. Ce matin-là, chacun de nous en subit le choc. Il y avait trop de sang pour un résultat dérisoire. Nous nous sentions profondément inutiles. Réunis autour de Pyrrhus et de Charly, nous avons attendu pour compter les morts et les vivants.

Mais les aviateurs qui exécutèrent cette mission ne sont pas responsables de son échec. Tous étaient des hommes d'expérience qui ne se leurent point de mots. Ils acceptèrent en toute connaissance de cause d'exécuter cette mission offensive pour laquelle ils n'étaient pas préparés. Ce n'était pas à eux de calculer la résistance des ponts à détruire. Au moment où se posa le problème des débouchés de Maestricht, il n'y avait qu'eux pour répondre à l'appel du capitaine PIERRE. Connaissant la faiblesse de leurs moyens, ils accumulèrent les périls pour obtenir le maximum d'efficacité. Les hasards de la guerre détruisirent leur dernier espoir. Leurs armes n'étaient pas à la mesure de leur bravoure.

Que les gens d'aujourd'hui et de demain retiennent les noms de ces aviateurs qui montèrent à l'assaut d'un ciel interdit quand la terre suait déjà la défaite. Ils savaient, ces aviateurs, que les dés qu'ils reçurent dans leurs mains rudes avaient des faces vierges, celles des points les plus élevés. Ces dés, nos hommes de l'air les jetèrent pourtant dans l'espace et ils y jetèrent aussi leur coeur et leur âme, pour faire le poids!

---

(Extrait du livre "ESCADRILLES AU COMBAT" de Jean DELAET)

A L'OCCASION DU 50ème ANNIVERSAIRE DE L'ASSAUT DES TROUPES HITLERIENNES  
SUR LE CANAL ALBERT, DES CEREMONIES COMMEMORATIVES A LA MEMOIRE DES SOLDATS  
ET AVIATEURS VICTIMES DE CETTE ATTAQUE SERONT ORGANISEES LES 10 et 12 MAI.

Organisées principalement à l'initiative des sections locales d'anciens combattants en liaison, dans certains cas, avec la RAF, ces cérémonies veulent rappeler les sacrifices consentis non seulement par les troupes au sol, mais aussi par les aviateurs.

Au pont de VROENHOVEN, où périt le Capitaine André GLORIE, sera inauguré, le 10 mai, une stèle avec une plaque portant les noms des aviateurs belges tués lors de la mission de bombardement par 9 Fairey Battle, le 11 mai 1940. Voici le programme de cette cérémonie du 10 mai 1990:

- VLIJTINGEN 09.30 H Salle Concordia, accueil des participants.  
10.45 H Départ pour l'église  
11.00 H Messe pour les morts et victime de la guerre.  
11.45 H Cérémonie avec dépôt de fleurs au monument aux morts de Vlijtingen.  
12.30 H Départ en voitures personnelles ou autocar ver le pont de VROENHOEVEN.  
12.45 H Inauguration du monument aux aviateurs.  
Dépôt de fleurs à ce monument et au monument du 18e de Ligne.  
13.45 H Réception salle Concordia.  
14.15 H Repas. (500 Fr).

Ceux qui désirent participer à ces manifestations, et particulièrement au repas, sont invités à verser 500 Fr au compte n° 068.2067595.67 de par personne, et ce avant le 20 avril.

NATIOALE STRIJDBOND VAN BELGIE  
Afd VLIJTINGEN

Le 12 mai, c'est à GELLIK que sont organisées les cérémonies suivantes par la Fraternelle des Aciens Combattants:

- 14.00 H Réunion devant le café "Selecta", Dorpstraat 140.  
14.30 H Formation du cortège et départ vers l'église.  
15.00 H Office religieux oecuménique (Anglican/Catholique) célébré par le Chanoine Anglican Peter HALL, fils d'un pilote anglais tué le 12 mai 1940.  
16.00 H Cérémonie devant le monument aux morts et dépôt de fleurs.  
16.15 H Cérémonie devant le monument aux aviateurs anglais. Accueil de l'étendard de la RAF avec escorte armée. Appel aux morts pour les aviateurs Belges, Français et Anglais tombés les 11 et 12 mai 1940.  
16.30 H Survol d'avions "Tornado" de la RAF. Discours par le C.O. du XV RAF Squadron et inauguration d'une plaque commémorative.  
Après les cérémonies, réception en la salle "Esperanza".

TUES EN OPERATION LES 11 ET 12 MAI 1940 SUR LES PONTS DU CANAL ALBERT.

AVIATEURS BELGES

Cpn André GLORIE  
Adj Gustave TIMMERMANS  
Adj Frans DELVIGNE  
ISgt G. ROLIN-HYMANS  
ISgt Henri CLINQUART  
Sgt Alexandre MOENS  
Sgt André PIRLOT

AVIATEURS FRANCAIS

Lt Roger DELATTRE  
Lt René MOREL  
Lt Lucien JACQUET  
Adj Jean MOQUELET  
Adj DI MATTEO  
Adj M. RENAUDIE  
Adj L. LECLERC  
Sgt MASSEAU

A V I A T E U R S BRITANNIQUES

FO BASSETT Sgt PERRIN  
FO OAKLEY Cpl COOPER  
FO FRANKISH Lac WOODS  
FO DOUGLAS Lac CAVANAGH  
Sgt ROBERTS Lac Mc DONNEL  
Sgt SHORTLAND Sgt AVENT  
Sgt MIDDLEMAS Sgt BOOTH  
Sgt HALL Lac SCOTT

Si tu peux voir détruit l'ouvrage de ta vie  
Et sans dire un seul mot te mettre à rebâtir  
Ou perdre en un seul coup le gain de cent parties  
    Sans un geste et sans un soupir;  
Si tu peux être amant sans être fou d'amour,  
Si tu peux être fort sans cesser d'être tendre,  
Et, te sentant haï, sans haïr à ton tour,  
    Pourtant lutter et te défendre;

Si tu peux supporter d'entendre tes paroles  
Travesties par des gueux pour exciter des sots,  
Et d'entendre mentir sur toi leurs bouches folles  
    Sans mentir toi-même d'un mot;  
Si tu peux rester digne en étant populaire,  
Si tu peux rester peuple en conseillant les rois,  
Et si tu peux aimer tous tes amis en frère,  
    Sans qu'aucun d'eux soit tout pour toi;

Si tu sais méditer, observer et connaître,  
Sans jamais devenir sceptique ou destructeur;  
Rêver, mais sans laisser ton rêve être ton maître,  
    Penser sans n'être qu'un penseur;  
Si tu peux être dur sans jamais être en rage,  
Si tu peux être brave et jamais imprudent,  
Si tu sais être bon, si tu sais être sage,  
    Sans être moral ni pédant

Si tu peux rencontrer Triomphe après Défaite  
Et recevoir ces deux menteurs d'un même front,  
Si tu peux conserver ton courage et ta tête  
    Quand tous les autres les perdront,  
Alors les Rois, les Dieux, la Chance et la Victoire  
Seront à tout jamais tes esclaves soumis,  
Et, ce qui vaut mieux que les Rois et la Gloire,  
    TU SERAS UN HOMME, MON FILS.

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

Je soussigné(e) NOM.....Prénom.....

membre de la catégorie ..... de l'association "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE",

donne par la présente pouvoir à NOM .....Prénom.....

à l'effet de le représenter à l'Assemblée Générale statutaire du samedi 19 mai 1990, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

DATE:

SIGNATURE:

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

VOLMACHT over te maken aan de gekozen gevolmachtigde of terug te sturen naar de vereniging.

Ondertegetekende NAAM.....Voornaam.....

lid categorie ..... van de "VIEILLES TIGES DE BELGIQUE", volmachtigt hiermee

NAAM..... Voornaam ..... hem te vertegenwoordigen

op de statutaire Algemene Vergadering van 19 mei 1990, deel te nemen aan alle beraadslagingen en in zijn naam te stemmen bij alle punten van de dagorde (met belofte van eventuele bekrachtiging).

DATUM:

HANDTEKENING:

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

### MAGASIN VTB

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