

SOCIETE ROYALE
Association sans but lucratif
PIONNIERS ET ANCIENS
DE L'AVIATION

Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II
*

LES VIEILLES TIGES

DE l'Aviation belge

*

BULLETIN TRIMESTRIEL

*

N° 2/2001
Avril-Mai-Juin 2001
*

22^{ème} année

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ

Vereniging zonder winstgevend doel

PIONIERS EN ANCIENS
VAN DE LUCHTVAART

Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II
*

DE 'VIEILLES TIGES'

VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

*

Nr 2/2001
April-Mei-Juni 2001
*

22^{ste} jaar



Squadron Leader Léon Prévot, DFC
1916-1994

Siège social
LA MAISON DES AILES
rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles



Maatschappelijke zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 Bus 10
1000 Brussel

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur

Robert FEUILLEN

Collaborateur – Medewerker

Alphonse DUMOULIN

Jean-Pierre SONCK

**VOLGEND TIJDSCRIFT
PROCHAIN BULLETIN****15.07.2001**

*

Traducteurs – Vertalers

Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK

Leon BERGMANS

Piet CLAES

Alex PEELAERS

SOMMAIRE

- Biographie de Léon PREVOT, DFC
- Merci Léon
- Procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 24 mars 2001
- Nouvelles de l'association
- Premières missions de guerre d'Albert VAN WERSCH
- Le sauvetage des drapeaux régimentaires belges en 1940
- Le crash d'un Wellington de la RAF à Furnes en 1940

De titel van "Vieille Tige" zonder het bijvoegsel "van de Belgische Luchtvaart" wordt door jongeren vaak als een zware hindernis ervaren ... of als een teken van hogere leeftijd voor de minder jongeren.

Zijn wij vergeten dat onze pioniersstichters 40 jaar waren toen zij in 1937 onze vereniging oprichtten?

Voorts is de rijpe leeftijd van een "Vieille Tige", die, waar zijn fysische, verstandelijke en geestelijke vermogens hun volledige ontwikkeling bereikt hebben.

INHOUD

- Biografie van Leon PREVOT, DFC
- Merci Léon
- Notulen van de algemene statutaire vergadering van 24 maart 2001
- Nieuws van de vereniging
- Eerste oorlogsopdrachten van Albert VAN WERSCH
- De redding van de Belgisch regimentsvaandels in 1940
- De crash van een Wellington van de RAF in Veurne in 1940

Le titre même de "Vieilles Tiges" auquel on omet de joindre "de l'Aviation belge", est souvent pris par les plus jeunes comme un sévère obstacle ... ou, comme une marque de trop grand âge pour les moins jeunes. Nous souvenons-nous que nos pionniers-fondateurs avaient 40 ans quand ils fondèrent notre association en 1937?

Et puis, l'âge mûr d'un "Vieille Tige" est celui où les facultés physiques, intellectuelles et morales ont acquis tout leur développement!

MERCI Léon

C'est en quelque sorte à la suite d'un pari qu'en 1983 tu succèdes au Docteur Georges VAN KEERBERGEN à la présidence de l'association. Un pari peut-être un peu fou à l'époque, mais tu as relevé le défi. Que de souvenirs à évoquer en 18 ans?

D'abord, tu légues une association en pleine prospérité. 200 membres il y a 20 ans; plus de 400 aujourd'hui. Tu peux en être fier!

Que de merveilleuses et fructueuses relations tu as noué avec nos amis des associations-sœurs étrangères? La Flandre française a tout de suite apprécié le "Grand Belge"!

Que de nombreux conseils d'administration il a fallu présider? Que de joutes il a fallu arbitrer avec bonne humeur mais fermeté entre Jacques CAMBIER et Pierre HALLET du temps où ces deux éminentes figures s'affrontaient durant les séances ? Et lorsque le calme était revenu, Jacques CAMBIER consultait ostensiblement sa montre pour s'assurer que l'heure de fin de séance ne serait pas être dépassée. Mais, avoues-le, tu attendais ce moment avec une feinte impatience, pour allumer ta cigarette - avec bout filtre et "Light" de surcroît.

Que de derniers hommages il a fallu rendre aux quatre coins du pays à nos chers disparus et t'inquiéter si les fleurs avaient été livrées?

Et de lancer un nouveau défi: réaliser un espace pour notre association au Musée de l'Air!

Bilan réjouissant Léon, l'association est sur les rails de la pérennité. Mais les rails, il est vrai, c'est une affaire de jeunesse!

Et Thérèse qui fut à tes côtés lors de tous les événements qui émaillèrent la vie de l'association durant ces longues années. Elle se fit un devoir de participer à toutes les réunions mensuelles, à toutes les cérémonies. Elle fut, nous le savons, la conseillère discrète mais efficace. Elle fut Madame la Présidente dans toute l'acception du terme. Merci Thérèse.

Merci Léon de transmettre un héritage aussi prestigieux que les Vieilles Tiges de l'Aviation belge. "Mission completed" Monsieur le Président.

In feite lag een wedlingschap aan de basis van je opvolging van Dokter Georges VAN KEERBERGEN als voorzitter van de vereniging. Een ietwat gekke wedlingschap toenertijd, maar je hebt de uitdaging aangenomen. Hoeveel herinneringen kunnen we niet oproepen de laatste 18 jaar?

Om te beginnen laat je een vereniging na, die uitstekend doet. 20 jaar terug waren er 200 leden; thans heeft het ledental de kaap van 400 overschreden. Je kan er fier op zijn! Hoeveel fantastische en bloeiende relaties heb je niet gesmeed met buitenlandse zusterverenigingen? Frans Vlaanderen heeft onmiddellijk "Grote Belg" naar waarde weten te schatten!

Hoe talrijk waren de beheersvergaderingen die je hebt voorgezet? In hoeveel steekspelen heb je moeten optreden als scheidsrechter tussen Jacques CAMBIER en Pierre HALLET in de periode dat deze éminente figuren het tegen elkaar opnamen tijdens de talrijke vergaderingen. Je hebt het gedaan met humor en tegelijk vastberadenheid. En toen de rust was weergekeerd keek Jacques CAMBIER veelbetekenend naar zijn werk om zich ervan te overtuigen dat het sluitingsuur van de zitting niet overschreden zou worden.

Maar, geeft toe, je wachtte even goed heimelijk ongeduldig op dit moment om je filtersigaret, type "Light" te kunnen aansteken.

Hoeveel laatste eerbewijzen aan onze geliefde afgestorven werden bewezen in de vier uithoeken van ons land, en hoe was je telkens weer ongerust omtrent de levering van de bloemstukken?

Tevens gaf je impuls aan een nieuwe uitdaging: de vormgeving van een ruimte, gewijd aan onze vereniging in het Luchtvaartmuseum! Een verheugend bilan Léon: de vereniging werd op de rails van de duurzaamheid gezet. Maar die rails hebben warempel een jeugdig aanzien!

En Thérèse die trouw aan je zijde stond tijdens alle gebeurtenissen die gedurende deze lange jaren het leven van de vereniging sierden. Ze maakte er een erezaak van deel te nemen aan alle maandelijkse vergaderingen en aan alle plechtigheden. We weten allen dat ze de discrete, doch efficiënte raadgeefster was. Ze was Mevrouw de Voorzitter in de volle betekenis van het woord. Dank U, Thérèse.

Dank U, Léon om thans een waardevol erfgoed als de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart door te geven. "Mission completed" Mijnheer de Voorzitter.



Squadron Leader Léon Prévot, DFC

Léon Prévot est né à Tours (Indre et Loire) le 6 janvier 1916. Ayant terminé ses humanités scientifiques, il s'engage comme élève-pilote le 7 mai 1934 et rejoint l'Ecole de pilotage à Wevelgem.

Breveté le 31 août 1935, le sergent-pilote Léon Prévot est affecté initialement au 1^{er} Régiment d'Aéronautique sur Fairey-Fox avant de passer, le 18 août 1936 au 3^e Régiment d'Aéronautique, toujours sur Fairey-Fox.

Le 30 octobre 1937 il réussit les épreuves de sous-lieutenant de réserve et dans le cadre de sa formation d'officier, il suit les cours de l'Ecole d'observation. Le 6 mars 1939 il rejoint à nouveau l'Ecole de pilotage, cette fois comme élève-moniteur. Il obtiendra la qualification le 1^{er} février 1940. Le 10 mai 1940, au moment de l'agression nazie, Léon Prévot est moniteur à la 3^e Escadrille de pilotage de Deurne (Anvers).

Le 12 mai toutes les escadrilles de l'école de pilotage reçoivent l'ordre de se replier sur la France. La destination finale sera la base de Caen-Carpiquet où toute l'école se trouve réunie le 20 mai 1940, date à laquelle elle reçoit l'ordre de faire mouvement vers le Maroc. C'est à bord du « David Livingstone » qu'il rejoindra l'Angleterre où il débarque à Cardiff le 5 août 1940.

Le 14 août, il est incorporé dans la Section belge de la RAF au dépôt de St Athan au moment où la Bataille d'Angleterre entre dans sa phase décisive. Léon Prévot rejoint l'OTU Blenheim N°1 à Silbath (Prestwick) où il découvre les subtilités du vol sur bimoteur et les exigences du vol en équipage !

Le Pilot Officier Léon Prévot rejoint le 21 septembre 1940 le 235 Squadron du Coastal Command à Bircham Newton. Le squadron est engagé dans des missions de protection de convois et de reconnaissance au-dessus de la Mer du Nord. Le séjour de Léon Prévot au sein du Coastal Command sera cependant de courte durée. En effet, une école de pilotage franco-belge a été mise sur pied à Odiham. Le 21 octobre 1940, Léon Prévot s'y retrouve comme moniteur. Le 1^{er} décembre Léon Prévot est nommé Flight Commander. Mais l'école de Odiham aura une existence éphémère, et le 23 juin 1941, il rejoint un OTU Spitfire à Grangemouth. Après un passage par le 123 Squadron (Post OTU Sqn) où il peaufine la formation reçue, Léon Prévot est affecté le 10 août 1941 comme pilote de chasse au 64 Squadron. Rapidement Léon Prévot a su se faire apprécier, son expérience a été reconnue et dès septembre 1941 il est nommé Flight Commander. Le 4 mai 1942, il est nommé Squadron Leader et passe au 122 Squadron dont il prend le commandement.

Le 30 juin 1942, il est porté disparu. Blessé, il rejoint Bruxelles où des amis le cachent et le soignent pendant une vingtaine de jours. Après quoi il parvient en passant par Charleroi, Namur et de nouveau Bruxelles

Léon Prévot wordt geboren in Tours (Indre et Loire) op 6 januari 1916. Na zijn middelbare studies in de wetenschappelijke afdeling neemt hij op 7 mei 1934 dienst als leerling-piloot en vervoegt hij de Vliegschool te Wevelgem. Na het behalen van zijn brevet op 31 augustus 1935 wordt sergeantpiloot Léon Prévot eerst geaffecteerd bij het 1^{ste} Luchtaart Regiment op Fairey-Fox, alvorens op 18 augustus 1936 over te gaan naar het 3^{de} Luchtaart Regiment, eveneens op Fairey-Fox. Op 30 oktober 1937 slaagt hij in de proeven voor reserve-onderluitenant en begint hij, in het kader van zijn officiersvorming, aan de cursussen in de School voor observatie. Op 6 maart 1939 vervoegt hij opnieuw de Vliegschool, maar nu als leerling-instructeur. Zijn kwalificatie behaalt hij op 1^{ste} februari 1940. Op 10 mei 1940, de dag van de nazieaanval, is Léon Prévot vlieginstructeur in het 3^{de} Vliegsmaldeel van Deurne (Antwerpen).

Op 12 mei krijgen alle smaldeelen van de Vliegschool het bevel zich in Frankrijk terug te trekken. De eindbestemming in Frankrijk is de basis van Caen-Carpiquet, waar gans de Vliegschool zich herenigd weet op 20 mei. Op die datum krijgt ze het bevel om zich te verplaatsen naar Marokko. Aan boord van de "David Livingstone" maakt hij de overtocht naar Engeland. Op 5 augustus ontscheert hij te Cardiff.

Op 14 augustus, het ogenblik dat de Slag om Engeland in zijn beslissende fase treedt, wordt hij ingelijfd in de Belgische sectie van de RAF, in het depot van St Athan. Leon Prévot vervoegt de OTU Blenheim Nr1 te Silbath (Prestwick), waar hij de eigenaardigheden van het vliegen op tweemotorige toestellen ontdekt en geconfronteerd wordt met de moeilijkheden, eigen aan het vliegen met bemanning!

Pilot Officier Leon Prévot vervoegt op 21 september 1940 het 235 Squadron van het Coastal Command te Bircham Newton. Het squadron wordt ingezet bij de bescherming van konvooien en voert verkenningsvluchten uit boven de Noordzee. Het verblijf van Leon Prévot bij het Coastal Command is evenwel van korte duur. Inderdaad, een Frans-Belgische Vliegschool wordt opgericht te Odiham en op 21 oktober 1940 wordt Leon Prévot er vlieginstructeur. Op 1^{ste} december wordt hij Flight Commander. De school van Odiham is echter geen lang leven beschoren en op 23 juni 1941 vervoegt hij een OTU Spitfire te Grangemouth. Na een korte passage via het 123 Squadron (Post OTU Sqn) waar hij zijn OTU-vorming verder vervolmaakt, wordt Leon Prévot op 10 augustus 1941 als jachtpiloot geaffecteerd bij het 64 Squadron. Zeer snel geniet Leon Prévot een zekere waardering en wordt zijn ervaring erkend. In september 1941 wordt hij Flight Commander. Op 4 mei 1942 wordt hij Squadron Leader en vertrekt hij naar het 122 Squadron om er het commando te voeren. Op 30 juli 1942 wordt hij als vermist opgegeven. Hij is gewond en vervoegt Brussel, waar vrienden hem verbergen en verzorgen gedurende een twintigtal dagen

à trouver un organisme qui l'aide à rentrer en Angleterre.

C'est grâce au réseau d'évasion « Comète » que Léon Prévot parviendra en compagnie de quatre autres aviateurs alliés à traverser la France, les Pyrénées et à prendre contact avec le Consulat britannique à Bilbao qui assurera son rapatriement vers l'Angleterre.

Le 15 octobre 1942 il est repris en force au dépôt RAF N°1 de Uxbridge.

Le 30 octobre 1942 il est honoré de la Distinguished Flying Cross avec la citation suivante :

« Has completed a large number of operational sorties both as a flight and squadron commander, and his skillful leadership has been a source of inspiration to his pilots. He has destroyed at least 3 and probably destroyed a further 2 enemy aircraft ».

Dès le 5 novembre 1942, Léon Prévot reprend contact avec la vie opérationnelle en étant affecté au 65 Squadron de Drem et le 21 novembre il est désigné comme CO du 197 Squadron.

Le 144 juin 1943 il passe à l'OUT comme moniteur sur Typhoon I. Le 28 décembre il succède au Squadron Leader Albert Boussa à la tête de la 350 dotée du Spitfire IX, elle opère à partir de Hornchurch.

Le 24 mars 1944, il passe à l'Etat-Major de l'Air Defence of Great Britain, ensuite à l'Inspectorat de la RAF – Section du training Command. Il y restera en fonction jusqu'au 24 février 1945, date à laquelle son passé de moniteur le rattrape une nouvelle fois : il est désigné pour la RAF/Belgian Training School de Snailwell en fonction de commandant du Flying Wing.

En octobre 1945 il passe à l'Inspectorat de la section belge de la RAF, puis en janvier 1946 il est désigné comme officier de liaison auprès de l'Air Ministry et à ce titre y prépare la constitution du wing belge qui doit réunir les 349 et 350 Squadrons.

Le 10 juin 1946 il rejoint le 160 (Belgian) Wing en cours de formation au sein du 135 Wing à Fassberg, comme adjoint du Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Il lui succédera comme commandant du wing en juillet 1946 et aura ainsi l'honneur de ramener nos deux escadrilles à Beauvechain le 24 octobre 1946.

Le Wing Commander Prévot assumera le commandement du « A » Wing de Beauvechain jusqu'en mars 1947.

Le major Prévot occupera différentes fonctions tant au sein des unités d'entraînement que des unités opérationnelles ainsi qu'en Etat-Major. Citons entre autres ses fonctions de commandant de l'EPE, l'EPA, d'OSN du 10 W Ch B (F84E), d'OSN du 7 W Ch (Meteor F8), du Chef du Service d'Etudes et de Prévention des Accidents à l'EM FAé.

Du 1^{er} février 1955 au 31 décembre 1957 il sera détaché en Grande-Bretagne auprès de l'Air Ministry comme directeur-adjoint de la prévention des accidents.

Léon Prévot terminera sa carrière comme officier d'opérations auprès de l'Air Ops Division du QG Air Cent. Il sera admis à la retraite le 1^{er} janvier 1964. Léon Prévot est décédé le 28 avril 1994.

Nadien slaagt hij erin via Charleroi, Namen en opnieuw Brussel een organisatie te vinden die hem helpt met zijn terugkeer naar Engeland. Dankzij het ontsnappingsnetwerk "Komeet" slaagt hij erin om samen 4 andere geallieerde piloten door heel Frankrijk te trekken en via de Pyreneën het Brits Consulaat te Bilbao te bereiken. Van daar wordt hij naar Engeland gerepatrieerd. Op 15 oktober 1942 wordt hij terug in de getalsterke opgenomen in het RAF-depot Nr 1 te Uxbridge. Op 30 oktober van datzelfde jaar wordt hem de Distinguished Flying Cross toegekend let de volgende vermelding:

"Has completed a large number of operational sorties both as a flight and squadron commander, and his skillful leadership has been a source of inspiration to his pilots. He has destroyed at least 3 and probably destroyed a further 2 enemy aircraft".

OP 5 november 1942 vat Leon Prévot zijn operationele leven opnieuw aan, wanneer hij geaffecteerd wordt bij het 65 Squadron te Drem. Op 21 november wordt hij aangesteld als de eerste CO van het 197 Squadron. Op 14 juni 1943 maakt hij zijn opwachting in de OTU als instructeur op Typhoon I. Op 28 december volgt hij S/Ldr Albert Boussa op aan het hoofd van het 350. Dat smaldeel is uitgerust met Spitfire IX en opereert vanuit Hornchurch. Op 24 maart 1944 doet hij mutatie naar de staf van Air Defence of Great Britain en vervolgens naar het Inspectoraat van de RAF-Sectie van Training Command. Hij blijft er in functie tot 24 februari 1945, datum waarop zijn verleden als instructeur hem opnieuw inhaalt. Hij wordt dan aangeduid als commandant van de Flying School in de RAF/Belgian Training School te Snailwell.

In oktober 1945 vertrekt hij naar het Inspectoraat van de Belgische sectie van de RAF. In januari 1946 wordt hij aangeduid als verbindungs officier bij het Air Ministry, waar hij de oprichting van de Belgische wing voorbereidt die het 349 en 350 Squadron moet verenigen. Op 10 juni 1946 vervoegt hij, als adjunct van Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier, de 160 (Belgische) Wing die op dat ogenblik opgericht wordt binnen de 135 Wing te Fassberg. In de loop van juli 1946 neemt hij het commando over en heeft aldus de eer om op 24 oktober 1946 de twee smaldeelen naar Beauvechain over te brengen.

Tot maart 1947 voert Wing Commander Prévot het bevel over de "A" Wing te Beauvechain. Majoor Prévot neemt vervolgens verscheidene functies waar, niet alleen in operationele eenheden of trainingseenheden, maar ook op de Staf. Zo is hij onder andere Commandant van de EVS, GVO, OSN van de 10 JBW (F84E), OSN van de 7 JW (Meteor F8) en Chef van de dienst Studies en Preventies van Ongevallen op de Staf van de Luchtmacht.

Van 1ste februari 1955 tot 31 december 1957 wordt hij afgedeeld bij het Air Ministry in Groot-Brittannië als Adjunct-directeur van de dienst ter preventie van ongevallen.

Leon Prévot beëindigt zijn carrière als officier operaties bij de Divisie Air Ops van het HQ AirCent. Hij wordt op rust gesteld op 1^{ste} januari 1964. Leon Prévot overlijdt op 28 april 1994..

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE DU 24 MARS 2001

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge se sont réunis en assemblée générale statutaire le samedi 24 mars 2001 à 10.45 heures en la salle Léopold de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, sur convocation parue dans le bulletin trimestriel N°1/2001.

Il est dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif en entrant en séance et une seconde feuille pour l'inscription des procurations.

La séance est ouverte à 10.45 heures par le colonel aviateur e.r. Léon BRANDERS, président, qui prend la parole.

Mesdames, Messieurs, bonjour.

Je vous remercie d'être venus toujours aussi nombreux assister à notre assemblée générale statutaire.

Vous aurez appris que le général aviateur HENRY a demandé aux membres du conseil de pouvoir démissionner de la présidence d'honneur qu'il exerçait depuis une dizaine d'années. Je suis convaincu que tous comme nous, vous avez apprécié son aimable participation à notre action. Nous lui avons fait adresser des fleurs aujourd'hui pour lui manifester nos remerciements.

Notre grand ami Victor WINANTS me charge de vous dire qu'il va bien et qu'il suit nos activités avec intérêt. Georges LIBERT, président d'honneur des Vieilles Tiges, qui relève de maladie, nous a fait savoir qu'il ne pouvait entreprendre le voyage vers Bruxelles et nous adresse toutes ses amitiés.

Le nouveau président national des Vieilles Tiges, le général de la CROIX de VAUBOIS est retenu en France par une assemblée générale d'un groupement.

Archie VANHEE nous a fait son bonjour de son lointain pays le Canada.

Bienvenue à notre fidèle ami suisse le docteur Dominique WEIBEL et au représentant des Alte Adler, le professeur von BAUMGARTEN. Bienvenue également au président du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges, André DELFLY qui à l'occasion de cette réunion se verra remettre la médaille belge de 50 ans de brevet. C'est l'occasion de saluer nos amis de ce groupement et leur dynamique secrétaire-trésorier Alfred BAUER, remis de ses émotions j'espère après avoir déboulé dans les escaliers du Centre Beaubourg à Paris.

NOTULEN VAN DE STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 24 MAART 2001

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging De "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart op zaterdag 24 maart 2001 om 10.45 uur samen in statutaire algemene vergadering in de zaal Leopold van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel, op uitnodiging verscheen in het kwartaaltijdschrift Nr 1/2001.

Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting en een tweede blad voor inschrijving van de volmachten.

Kolonel vlieger b.d. Leon BRANDERS voorzitter neemt het woord om 10.45 uur

Dames, Heren, goede dag,

Ik dank u voor talrijke aanwezigheid met het doel, deel te nemen aan onze statutaire Algemene Vergadering. U zal reeds gehoord hebben, dat generaal-vlieger HENRY de leden van de raad van bestuur verzocht heeft om zijn ontslag als erevoorzitter, een functie die hij sedert een tiental jaren heeft waargenomen. Ik ben ervan overtuigd, dat u allen, zoals wij, waardering hebben voor zijn vriendelijke deelname aan onze actie en wij kunnen dat met ons applaus bevestigen, alvorens wij officieel afscheid van hem nemen.

Onze grote vriend Victor WINANTS heeft mij gevraagd, u te zeggen dat hij het goed stelt en dat hij onze activiteiten met belangstelling volgt.

Georges LIBERT, erevoorzitter van de Vieilles Tiges, herstellend van een ziekte, liet ons weten dat hij moest afzien van een verplaatsing naar Brussel en maakt ons zijn vriendschappelijke groeten over.

De nieuwe nationale voorzitter van de Vieilles Tiges, generaal de la CROIX de VAUBOIS is weerhouden door een algemene vergadering van een groepering in Frankrijk. Archie VANHEE groet ons vanuit het verre Canada. Welkom aan onze trouwe Zwitserse vriend dokter Dominique WEIBEL en aan de vertegenwoordiger van de Alte Adler, professor von BAUMGARTEN. Welkom ook aan de voorzitter van de Groepering Nord-Pas-de-Calais van de Vieilles Tiges, André DELFLY, aan wie naar aanleiding van deze bijeenkomst de Belgische medaille van 50 jaar brevet zal overhandigd worden. Dit is meteen de gelegenheid, onze vrienden van deze groepering te begroeten, met hun dynamische secretarischatbewaarder Alfred BAUER, die mogelijk hersteld is van zijn tuimelpartij op de trappen van het Beaubourg centrum in Parijs.

Camille MONTAIGU président des Vieilles Tiges luxembourgeoises et membre d'honneur de notre association est un ami fidèle. Vous le voyez parmi nous ce matin, ce qui ne l'empêchera pas de présider l'assemblée générale de son association ce soir même au Luxembourg.

N'oublions pas nos membres d'honneur: le Prince Antoine de Ligne qui m'a prié de l'excuser, Léopold HEIMES de plus en plus entouré et Jean DELCOUR toujours prêt à enfiler ses bottes et à s'envoler au-dessus de Verviers – il a fêté ses 91 ans.

Le lieutenant général-aviateur MANDL, chef d'Etat-Major de la Force Aérienne a accepté d'être membre d'honneur de notre association. En mission à l'étranger, il regrette de ne pouvoir être des nôtres au banquet.

Le lieutenant-général aviateur en retraite Guido VANHECKE est devenu membre à part entière de notre association.

Voici le message que notre association a adressé à notre Roi à l'occasion de cette assemblée générale:

"Réunis ce 24 mars 2001 en assemblée générale statutaire, le président et les membres de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge, expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement".

Le président demande ensuite à l'assemblée de se lever pour entendre le rappel des noms des membres décédés:

Jean CHENET, Firmin COLLART, Edmond DEHART, Marcel DESIR, Paul DUBOIS, Roger GILLYNS, Gilbert HAWAY, Charles LEJEUNE, Paul-Albert SIROUX, Pierre UYTTEHOVEN et Madame PONCELET.

Vous aurez appris le décès brutal de notre ami le général Jean CHENET, président des Vieilles Tiges. Nous lui avons dit un dernier au revoir pour vous tous en participant à la magnifique cérémonie des funérailles organisées à la chapelle de l'Ecole Militaire à Paris. Ceci nous a permis de présenter toutes nos condoléances à Nanie CHENET, son épouse.

Un fidèle qui malgré toutes ses obligations en France nous a rarement fait défaut. Sa gentillesse, sa sincérité, sa compétence, nous ont toujours été d'une grande aide dans nos rencontres avec nos amis français. Nous ne pouvons que lui dire un grand merci pour tout ce qu'il nous a donné.

Qui n'a pas connu Paul-Albert SIROUX? un grand monsieur. Pour ma part, jeune pilote à l'escadrille belge 349 à la Royal Air Force, je ne l'ai jamais connu seul. C'était toujours la paire SIROUX-LELARGE, tous deux commandant de Flight, tous deux liégeois, amis mais rarement d'accord; cela faisait du bruit! Tous les deux excellents pilotes et leaders, ils nous ont quittés pour la Sabena dès la libération Paul SIROUX, Flight Lieutenant, DFC, 2 victoires, a été administrateur chez nous et était président de l'association des anciens pilotes de Spitfire, ce qui nous a permis de le voir de temps en temps.

Camille MONTAIGU, voorzitter van de Luxemburgse Vieilles Tiges en erelid van onze vereniging, is ook een trouwe vriend. Hij zal onmiddellijk na onze vergadering naar het Groothertogdom moeten terugreizen om er vanavond nog de algemene vergadering van zijn eigen vereniging voor te zitten. Vergeten we ook ons ereleden: Prins Antoine de Ligne heeft mij gevraagd om zich te verontschuldigen, Leopold HEIMES steeds beter omringd Jean DELCOUR niet, altijd klaar om zijn laarzen aan te trekken en boven Verviers te gaan vliegen. - hij heeft zijn 91ste verjaardag gevierd.

Luitenant-generaal-vlieger MANDL, Stafchef van de Luchtmacht heeft aanvaard erelid van onze vereniging te worden. Weerhouden door een opdracht in het buitenland, drukt hij zijn spijt uit niet bij ons te kunnen zijn tijdens het banket.

Luitenant-generaal-vlieger Guido VANHECKE, onlangs op rust gesteld, is volwaardig lid van onze vereniging geworden.

Hier is de boodschap die aan onze Koning werd gericht ter gelegenheid van deze algemene vergadering:
"Verenigd ter gelegenheid van hun statutaire algemene vergadering op 24 maart 2001, bieden de voorzitter en de leden van de Koninklijke Vereniging van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart aan Zijne Majesteit Koning Albert II hun gevoelens van diepe en onwrikbare gehechtheid aan"

Daarna vraagt de voorzitter de vergadering om recht te staan voor de naamroeping van de leden die overleden zijn:

Jean CHENET, Firmin COLLART, Edmond DEHART, Marcel DESIR, Paul DUBOIS, Roger GILLYNS, Gilbert HAWAY, Charles LEJEUNE, Paul-Albert SIROUX, Pierre UYTTEHOVEN en Mevrouw PONCELET.

U heeft zeker horen spreken over het plotsen overlijden van onze vriend generaal Jean CHENET, voorzitter van de Vieilles Tiges. We hebben hem in naam van u allen een laatste groet gebracht door deel te nemen aan de prachtige begrafenisceremonie in de kapel van de Militaire school in Parijs. Zo konden wij ook ons medeleven betuigen aan zijn echtgenote Nanie CHENET. Een trouwe vriend die niettegenstaande zijn verplichtingen in Frankrijk slechts zelden op onze bijeenkomsten ontbrak. Zijn vriendelijkheid, zijn opechtheid, zijn devoegdheid betekenden altijd een grote steun tijdens de ontmoetingen met onze Franse vrienden. Wij zijn hem oprochte dank verschuldigd voor al wat hij ons gegeven heeft.

Wie heeft Paul-Albert SIROUX niet gekend ? Een grote heer. Wat mij betreft heb ik deze jonge piloot van het Belgische smaldeel 349 van de Royal Air Force nooit alleen gekend. Het was altijd het koppel SIROUX-LELARGE, beiden Flight commandanten, beiden Luikenaars, vrienden maar zelden akkoord, en kwam flink wat geluid bij te pas ! Beide uitstekende piloten en leiders zijn na de bevrijding vertrokken naar Sabena. Flight luitenant Paul SIROUX, 2 overwinningen, DFC, was beheerder bij ons en voorzitter van de verenigingen van de gewezen Spitfirepiloten, wat ons toeliet, hem nu en dan weer te zien.

Gilbert HAWAY ancien de la RAF, 101^{ème} promotion, était un fidèle de nos réunions et escapades. Je lui demandais toujours s'il était venu en train. S'étant égaré lors d'une de nos visites à Paris, il n'avait pu trouver d'autre moyen de nous rejoindre que de prendre le train! Il avait beaucoup d'amis, il y avait beaucoup de monde à ses funérailles.

Vous êtes 62 membres effectifs à assister à cette assemblée, nous avons reçu 13 procurations. Merci pour votre participation. Nous serons 124 au banquet.

Nous devons maintenant soumettre à votre approbation le procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 25 mars 2000. N'ayant reçu aucun commentaire, nous pouvons je crois, le considérer comme approuvé.

Je ne peux manquer ici de remercier tous ceux qui se dévouent pour que votre association soit vivante et représentative. Ce sont vos administrateurs; vous allez les voir, vous les voyez à l'œuvre, vous pouvez les applaudir.

Je vous remercie et je passe la parole au secrétaire général.

Rapport du secrétaire général

Au 1^{er} janvier de cette année, l'association comptait 438 membres qui se répartissent comme suit: 2 membres de la catégorie ACTIF, c'est-à-dire comptant 25 ans de brevet et toujours en activité, 362 membres de la catégorie VIEILLE TIGE, 36 membres sympathisants et 38 veuves de membres.

La participation moyenne à notre déjeuner mensuel à La maison des Ailes durant l'année 2000 a été de 24 personnes. Un nouveau gérant pour le bar et le restaurant a été mis en place le 23 août et des pourparlers sont en cours avec le conseil d'administration de la Maison pour améliorer la convivialité de la salle général LEBOUTTE où nous nous réunissons.

En mars, une délégation a participé à l'assemblée générale du Groupement Nord-Pas-de-Calais des vieilles Tiges à Arras.

Le 11 mai, c'était le dixième anniversaire de l'inauguration à Vroenhoven d'une stèle élevée à la mémoire des aviateurs militaires belges qui tombèrent dans les premiers jours de mai '40. La Musique Royale de la Force Aérienne, une importante délégation du 10 Wing, Jacques DOME et Alex BINON participèrent à la cérémonie.

Le 9 août, la réunion annuelle eut lieu sur l'aérodrome de Wevelgem et compta 78 participants. Enfin le 27 août une délégation participa à Jalhay à la cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Fagnes au cours de la dernière guerre.

Gilbert HAWAY, oudgediende van de RAF, 101ste promotie, was trouw op post op onze vergaderingen en uitstappen. Ik vroeg hem altijd of hij met de trein gekomen was. Tijdens een van onze bezoeken aan Parijs was hij inderdaad verloren gelopen en hij vond geen beter middel om ons terug te vinden dan de trein te nemen. Hij had vele vrienden, er was veel volk op zijn begrafenissen.

Wij zijn met 62 effectievenleden op deze statutaire algemene vergadering. Wij ontvingen 13 volmachten. Straks zijn wij met 124 voor het banket.

Wij moeten nu het proces verbaal van de vorige statutaire algemene vergadering op 25 maart 2000 ter goedkeuring voorleggen. Aangezien wij geen commentaar ontvingen, mogen wij aannemen dat het goedgekeurd is.

Ik mag niet nalaten, allen te bedanken die ervoor zorgen dat onze vereniging levendig en representatief is. Het zijn uw beheerders, u zal ze zien, u ziet ze aan het werk, ze verdienen een applausje.

Ik dank u en geef nu het woord aan de secretaris-generaal.

Verslag van de secretaris generaal

Op 1 januari van dit jaar telde de vereniging 438 leden, verspreid zoals u op het bord ziet. namelijk : 2 leden in de ACTIEVE categorie, dus met 25 jaar brevet en nog steeds actief, 362 leden van de categorie VIEILLE TIGE, 36 leden-sympathisanten en 38 weduwen van leden.

De gemiddelde deelname aan onze maandelijkse lunch in het Huis der Vleugels in de loop van het jaar 2000 was 24 personen. Een nieuwe uitbater voor bar en restaurant startte op 23 augustus en er zijn nog onderhandelingen aan de gang met de raad van beheer van Het Huis om de gezelligheid van onze samenkomstplaats, de zaal generaal Leboutte, te verbeteren.

In maart heeft een afvaardiging deelgenomen aan de algemene vergadering van de groepering Nord-Pas-de-Calais van de Vieilles Tiges in Arras.

Op 11 mei was het de tiende verjaardag van de inhuldiging in Vroenhoven van een gedenksteen tot nagedachtenis van de Belgische militaire vliegers die in de eerste dagen van mei '40 sneuvelden. De Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht, een belangrijke afvaardiging van de 10de Wing, Jacques DOME en Alex BINON hebben aan deze plechtigheid deelgenomen.

Op 9 augustus kwamen 78 deelnemers opdagen voor de jaarlijkse vergadering op het vliegveld van Wevelgem. En tenslotte nam een afvaardiging op 27 augustus deel aan de jaarlijkse ceremonie van hulde aan de Belgische en geallieerde vliegers, die in de Venen neerstortten in de loop van de laatste oorlog.

Au chapitre de nos prochaines activités, nous organisons le 9 mai prochain une visite en nocturne de l'Euro Space Center à Transinne qui sera suivie d'un dîner. Un car quittera Bruxelles vers 15.00 heures; le retour est prévu vers minuit. Le billet d'inscription paraîtra dans le bulletin trimestriel du mois prochain. Le 22 août, la réunion annuelle aura lieu sur l'aérodrome de Keiheuvel-Balen

Un membre m'a adressé une lettre pour me signaler gentiment que certaines rubriques en néerlandais étaient émaillées de fautes. Ceci ne concerne pas les textes traduits par les traducteurs attitrés mais se rapporte entre autres à la rubrique "Nouvelles de l'association". Je vous prie de m'en excuser. L'auteur offre d'ailleurs ses services pour assurer dans le futur la correction des textes et je l'en remercie. C'est l'occasion de lancer un nouvel appel pour recevoir des articles en néerlandais qui font cruellement défaut. C'est aussi le moment de rendre hommage aux dévoués traducteurs dont la science permet d'offrir un bulletin trimestriel dans les deux langues principales du pays. C'est le plus souvent un exploit de leur part de réaliser une traduction sans altérer la pensée que l'auteur exprime dans son texte.

Voici maintenant la liste des cérémonies officielles auxquelles l'association sera représentée cette année:
 Vroenhoven, le 11 mai;
 Jalhay et Le Tigelot, le 26 août;
 Fastes de la Force Aérienne le 14 octobre et le 1^{er} novembre, hommage aux aviateurs militaires inhumés à la pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Avant de passer la parole au trésorier, je voudrais vous assurer que tout est mis en œuvre pour poursuivre les objectifs que nos illustres pionniers-fondateurs définirent lors de la constitution de l'association en 1937. Les suggestions que vous pourriez émettre seront toujours accueillies avec chaleur.
 Je vous remercie.

Rapport du trésorier

(Situation au 31 décembre 2000)

RECETTES-ONTVANGEN

Cétisations-Lidgeld	284.800
Magasin-Winkel	17.110
Dons-Giften	9.700
Intérêts-Interesten	7.381
Divers-Allerlei	4.000
	322.991 F

Het hoofdstuk van onze toekomstige activiteiten vermeldt de organisatie, op 9 mei, van een nachtelijk bezoek aan het Euro Space Center in Transinne, gevolgd door een avondmaal. Om 15.00uur vertrekt een autocar in Brussel, terugkeer voorzien rond middernacht. Het inschrijvingsformulier zal in het driemaandelijks blad van volgende maand verschijnen. Op 22 augustus heeft de jaarlijkse bijeenkomst plaats op het vliegveld van Keiheuvel

En lid heeft me een brief gestuurd om me er vriendelijk op te wijzen dat sommige rubrieken in het Nederlands veel fouten bevatten. Het gaat niet om teksten, vertaald door ons vertalersteam, maar veler om de rubriek "Nieuws van de vereniging". Ik verontschuldig mij hiervoor. De briefschrijver biedt trouwens zijn diensten aan om vanaf nu de teksten te vertalen of te verbeteren, en ik dank hem hiervoor. Het is tevens de gelegenheid om een nieuwe oproep te richten voor het bekomen van Nederlandstalige artikels, die ons fcl ontbreken. Dit is ook het ogenblik om hulde te brengen aan de toegewijde vertalers, wiens inzet ons toelaat een trimestriële tijdschrift in onze beide belangrijkste landstalen uit te geven. Het is dikwijls een grote klus om een vertaling te maken zonder hierbij afbreuk te doen aan de gedachtegang van de auteur.

Ziehier de lijst van de officiële plechtigheden waarop de vereniging zal vertegenwoordigd zijn :
 Vroenhoven, 11 mei
 Jalhay en Le Tigelot op 26 augustus;
 Feestelijkheden van de Luchtmacht op 14 oktober en op 1 november, hulde aan de militaire vliegeniers begraven op het eregrasperk van de Luchtmacht op het kerkhof van Brussel .

Vooraleer het woord te verlenen aan de schatbewaarder, wens ik duidelijk te stellen dat alles in het werk zal worden gesteld om de objectieven, die onze illustere pioniersstichters tijdens de oprichting van deze vereniging in 1937 voorop gesteld hebben na te leven. De voorstellen die u mocht formuleren zullen steeds warm onthaald worden.

Ik dank u.

Verslag van de schatbewaarder

(Toestand op 31 december 2000)

DEPENSES UITGAVEN

Secréteriat-Secretariaat	88.428
Fleurs/Bloemen-Cadeaux/Geschenken	33.660
Imprimés-Drukwerken	86.189
Magasin-Winkel	11.350
Divers-Allerlei	90.100
	309.727 F

AVOIRS-ACTIVA

CCP-PCR	193.662
Compte/Rekening ES	331.871
Caisse-Kassa	<u>8.012</u>
	533.545 F

INVENTAIRE REALISABLE

INVENTARIS VAN VERKOOPBARE ARTIKELEN	
20 Autocollants-Zelfklevers à 25F	500
40 Cravates-Dassen à 500 F	20.000
20 Plaquettes-Plaketten 50° Anniv./Verjaar	10.000
18 Médailles 50 ans/jaar brevet à 126 F	1.268
50 Insignes Blazer à 500 F	25.000
1.022 Cartes de vœux/Wenskaarten/Posters	<u>12.887</u>
	69.655 F

Budget pour l'exercice 2001

DÉPENSES

Bulletin trimestriel	100.000
Secrétariat	50.000
Publication au Moniteur Belge	2.500
Frais de comptabilité	2.500
Fleurs	30.000
Achat médailles et diplômes	40.000
Participation aux cérémonies	11.000
Location de la salle du conseil	5.000
Réception d'invités	20.000
Frais de représentation	20.000
Frais d'administrateurs	15.000
Dons et divers	<u>10.000</u>
Total:	306.000 F

RECETTES

Cotisations	246.000
Vente magasin	15.000
Intérêts bancaires	7.000
Dons	<u>10.000</u>
Total:	290.000 F

NOTE: La comptabilité passera progressivement en Euro (€) à compter du mois de juillet.

Cotisation en 2001

La prévision de l'enregistrement d'un léger déficit cette année, l'augmentation des tarifs postaux, surtout pour les envois à l'étranger et le prix de l'impression du bulletin trimestriel qui pourrait passer du simple au double si l'imprimeur qui nous fait des conditions exceptionnelles cessait ses activités, nous force à revoir le montant de la cotisation pour l'exercice 2002 en très légère hausse.

Les montants qui seront appliqués sont les suivants:

Membres résidant en Belgique: 18€

Veuves résidant en Belgique: 9€

Membres résidant à l'étranger: 20€

Veuves résidant à l'étranger: 11€

Nous vous remercions d'avance pour votre compréhension

Begroting voor het dienstjaar 2001

UITGAVEN

Trimestriek tijdschrift	100.000
Secretariaat	50.000
Publicatie in het Belgische Staatsblad	2.500
Boekhouding onkosten	2.500
Bloemen	30.000
Aankopen van medailles en diploma's	40.000
Deelneming aan plechtigheden	11.000
Verhuring van de vergaderzaal	5.000
Ontvangst van gasten	20.000
Representatieonkosten	15.000
Beheerdeonkosten	15.000
Giften en allerlei	<u>10.000</u>
Totaal:	306.000 F

ONTVANGEN

Lidgelden	246.000
Winkelverkoop	15.000
Bank Interesten	7.000
Giften	<u>10.000</u>
Totaal:	290.000 F

NOTA: De boekhouding zal stilaan overgaan in Euro (€) vanaf de maand juli.

Lidgeld in 2001

De vooruitzichten op een klein verlies dit jaar, de stijging van de posttarieven vooral voor zendingen naar het buitenland en de prijs voor het drukken van het trimestriek tijdschrift die zouden kunnen verdubbelen indien de drukker zijn buitengewone voorwaarden niet meer kan nagaan, noodzaakt ons de bijdrage voor 2002 lichtjes te verhogen.

De bijdragen zullen vastgesteld als volgt:

Leden verblijvende in België: 18 €

Weduwen verblijvende in België: 9 €

Leden verblijvende in het buitenland: 20 €

Weduwen verblijvende in het buitenland: 11 €

Wij danken U op voorhand voor uw begrip.

Rapport des commissaires aux comptes

Le rapport des commissaires aux comptes Marcel BAIKRY et Georges DUBART constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent il est demandé à l'assemblée générale d'approuver la situation financière et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au conseil d'administration.

L'assemblée donne son accord par la majorité des mains levées.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2001

Messieurs Guy DEROM et Alphonse DUMOULIN acceptent la fonction de commissaire aux comptes pour l'exercice 2001.

Messieurs Pierre DEBOURSE et Thierry TOURNAY sont leurs suppléants.

Remise de diplômes et de médailles

Joseph SCHOMBROODT qui devait recevoir le diplôme de 70 ans de brevet s'est excusé.

Georges DELTOUR, Robert (Bobby) LAUMANS et Raymond LALLEMANT ont reçu le diplôme de 60 ans de brevet.

Georges BERY, Guy DEROM, André DE KIMPE, André DELFLY, André DILLIEN, Michel DOUTRELOUX, Albert DUQUET, Yvonne HENDRICE-GENDARME, Alexandre JANSSENS, Philippe LAPORT, Albert LEDUC, Marcel LEMAIRE, Tino MIGGLIAVACCA, Julien THYS, Jacques TONET et René WACHEUL.

La médaille de Pierre UYTTEHOVEN récemment décédé a été confiée à Francis ESCH.

Démission d'administrateurs

Démission pour convenances personnelles: Léon BRANDERS, Charles PEYRASSOL et Gérard VERMANDER.

Verslag van de rekenings-commissarissen

Uit het verslag van de commissarissen Marcel BAIKRY en Georges DUBART, blijkt dat de door de schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen met de werkelijkheid. Bij gevolg wordt aan de vergadering gevraagd de financiële toestand goed te keuren en de commissarissen te onlasten van hun opdracht alsook de beheerraad. De vergadering betuigt haar instemming met meerderheid van opgestoken handen.

Benoeming van twee rekenings-commissarissen voor het dienstjaar 2001

De Heren Guy DEROM en Alphonse DUMOULIN aanvaarden de functie van rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 2001.

De Heren Pierre DEBOURSE en Thierry TOURNAY zijn hun vervangers.

Overhandiging van diploma's en medailles

Joseph SCHOMBROODT die het diploma van 70 jaar brevet moest ontvangen verontschuldigde zich.

Georges DELTOUR, Robert (Bobby) LAUMANS en Raymond LALLEMANT ontvingen het diploma van 60 jaar brevet.

Georges BERY, Guy DEROM, André DE KIMPE, André DELFLY, André DILLIEN, Michel DOUTRELOUX, Albert DUQUET, Yvonne HENDRICE-GENDARME, Alexandre JANSSENS, Philippe LAPORT, Albert LEDUC, Marcel LEMAIRE, Tino MIGGLIAVACCA, Alphonse PELTIER, René SEYNAVE, Julien THYS, Jacques TONET et René WACHEUL.

De medaille van Pierre UYTTEHOVE juist overleden werd aan Francis ESCH overhandigd.

Ontslag van beheerders

Hebben hun ontslag gegeven om persoonlijke reden: Leon BRANDERS, Charles PEYRASSOL en Gérard VERMANDER.

Elections statutaires

Les candidatures de Messieurs Hugo CLOECKAERT, Jacques DOME, Robert FEUILLEN, Norbert NIELS administrateurs sortants et rééligibles sont proposées individuellement à l'approbation de l'assemblée qui accepte.

La nouvelle candidature de Wilfried TERSAGO est également acceptée.

Clôture

Après avoir présenté à l'assemblée le nouveau président du conseil d'administration, Monsieur Jean KAMERS, et après que tous les points repris à l'ordre du jour aient été épuisés, l'assemblée n'ayant pas formulé de remarques, le président sortant lève la séance à 12.15 heures

Personnalités présentes au banquet

- Le général aviateur e.r. et Madame DEBECHÉ, ancien Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne.
- Le Docteur Dominique WEIBEL, membre d'honneur, représentant les Vétérans du Vol à moteur de l'Aéroclub suisse.
- Le professeur et Madame von BAUMGARTEN, représentant les Alte Adler.
- Une délégation du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges et leurs épouses, conduite par son président, le lieutenant-colonel André DELFLY.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

*Bienvenue aux nouveaux membres
Welkom aan de nieuwe leden*

Admission du 14.02.2001

GILLET Guy
Breveté pilote d'avion en 1970 par l'Administration de l'Aéronautique
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: René WACHEUL et André DILLIEN

Statutaire verkiezingen

De kandidaturen van de Heren Hugo CLOECKAERT, Jacques DOME, Robert FEUILLEN en Norbert NIELS, uitredende beheerders en herkiesbaar worden individueel aan de vergadering voorgelegd en aanvaard.

De nieuwe kandidatuur van Wilfried TERSAGO wordt eveneens aanvaard.

Sluiting

Na de nieuwe voorzitter van de beheerraad, de Heer Jean KAMERS te hebben voorgesteld en na alle punten vermeld op de agenda te hebben doornomen en zonder er opmerkingen werden geformuleerd, werd de zitting om 12.15 uur opgeheven door de uitredende voorzitter.

Tegenwoordige personaliteiten aan het banket

- Generaal vlieger b.d. en Mevrouw DEBECHÉ, gewezen Stafchef van de Luchtmacht.
- Doctor Dominique WEIBEL, erelid, vertegenwoordiger van de Vétérans du Vol à moteur van de Zwitserse Aéroclub.
- Professor en Mevrouw von BAUMGARTEN, vertegenwoordig van Alte Adler.
- Afvaardiging van de groepering Nord-Pas-de-Calais van de "Vieilles Tiges" en echtgenoten, geleid door hun voorzitter, luitenant-kolonel André DELFLY.

NIEUWS VAN DE VERENIGING

*Welkom aan de nieuwe leden
Bienvenue aux nouveaux membres*

Toelatingen van 14.02.2001

MARTIN Serge
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne en 1957 (132^e Promotion)
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"
Parrains: Jean GUILLOT-PINGUE et Alphonse DUMOULIN

Admissions du 14.02.2001 (suite)

TOURNAY Thierry

Breveté pilote d'avion le 9.05.1956 par Force terrestre

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Alphonse DUMOULIN et Jean GUILLOT-PINGUE

BUSINE Léon

Admis dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: Charles PEYRASSOL et Robert FEUILLEN

DRUEZ Monique

Admise dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: Léon BRANDERS et Robert FEUILLEN

Nouveau Bureau de l'association Nieuw Bureau van de vereniging

Voorzitter-Président:

Jean KAMERS

Secrétaire général - Secretaris generaal

Robert FEUILLEN

Trésorier - Schatbewaarder

Georges de CONINCK

Séance du conseil du 11 avril 2001

En sa séance du 11 avril 2001, le conseil d'administration a proposé le titre de président d'honneur à Léon BRANDERS qui a accepté.

Remerciements

Les membres du conseil d'administration adressent leurs chaleureux remerciements à Paul JOUREZ qui pendant 15 ans a tenu la comptabilité de l'association. Charles PEYRASSOL et Gérard (Micky) VERMANDER sont également remerciés pour leur prestation d'administrateur durant plusieurs années.

Réunions mensuelles

Le deuxième mercredi du mois, à 12.00 heures à La Maison des Ailes (sauf en août).

Métro: Ligne N°2, Station TRONE (La Maison est en face de la bouche de métro)

Réunion annuelle

Le mercredi 22 août sur l'aérodrome de Keiheuvel-Balen (Informations dans le bulletin N° 3/2001 du 15 juillet)

Toelatingen van 11.04.2001

VAN BAELEN Joseph

Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door het Bestuur van de Luchtvaart in 1971

Peters: Jean KAMERS en Robert FEUILLEN

VANTOURNHOUT Marc

Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door het Bestuur van de Luchtvaart op 17.12.22.1969 en als zweefvliegtuigpiloot op 10.09.1963 door KACB

Peters: Jean KAMERS en Robert FEUILLEN

Celui qui nous a quittés Degene die ons verlaten hebben

Pierre UYTTEHOVEN, le 6 mars, après avoir lutté courageusement contre une implacable maladie.

Il avait commencé sa carrière aéronautique à l'âge de 19 ans. Il fut breveté pilote à la Force Aérienne et fit carrière à la Sabena.

Nous présentons à son épouse et à sa famille nos très sincères condoléances.

Zitting van de beheerraad van 11 april

Bij zitting van 11 april 2001 heeft de beheerraad de titel van ere-voorzitter toegekend aan Léon BRANDERS die hem aanvaard heeft.

Dankbetuiging

De leden van de beheerraad danken van harte Paul JOUREZ voor het bijhouden van de boekhouding van de vereniging gedurende 15 jaar.

Charles PEYRASSOL en Gérard (Micky) VERMANDER zijn eveneens bedankt voor hun bewezen diensten als beheerder gedurende meerdere jaren.

Maandelijks bijeenkomsten

De tweede woensdag van de maand om 12.00 uur in Het Huis der Vleugels (behalve in augustus).

Metro: Lijn Nr 2, Station TROON (Het Huis is tegenover de uitgang van de metro)

Jaarlijkse bijeenkomst

Woensdag 22 augustus op het vliegveld van Keiheuvel-Balen (Inlichtingen in het tijdschrift Nr 3/2001 van 15 juli)

Admissions du 14.02.2001 (suite)

TOURNAY Thierry

Breveté pilote d'avion le 9.05.1956 par Force terrestre

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: Alphonse DUMOULIN et Jean GUILLOT-PINGUE

BUSINE Léonce

Admis dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: Charles PEYRASSOL et Robert FEUILLEN

DRUEZ Monique

Admise dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: Léon BRANDERS et Robert FEUILLEN

Nouveau Bureau de l'association Nieuw Bureau van de vereniging

Voorzitter-Président:

Jean KAMERS

Secrétaire général - Secretaris generaal

Robert FEUILLEN

Trésorier - Schatbewaarder

Georges de CONINCK

Séance du conseil du 11 avril 2001

En sa séance du 11 avril 2001, le conseil d'administration a proposé le titre de président d'honneur à Léon BRANDERS qui a accepté.

Remerciements

Les membres du conseil d'administration adressent leurs chaleureux remerciements à Paul JOUREZ qui pendant 15 ans a tenu la comptabilité de l'association. Charles PEYRASSOL et Gérard (Micky) VERMANDER sont également remerciés pour leur prestation d'administrateur durant plusieurs années.

Réunions mensuelles

Le deuxième mercredi du mois, à 12.00 heures à La Maison des Ailes (sauf en août).

Métro: Ligne N°2, Station TRONE (La Maison est en face de la bouche de métro)

Réunion annuelle

Le mercredi 22 août sur l'aérodrome de Keiheuvel-Balen (Informations dans le bulletin N° 3/2001 du 15 juillet)

Toelatingen van 11.04.2001

VAN BAELEN Joseph

Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door het Bestuur van de Luchtvaart in 1971

Peters: Jean KAMERS en Robert FEUILLEN

VANTOURNHOUT Marc

Gebrevetteerd vliegtuigpiloot door het Bestuur van de Luchtvaart op 17.12.22.1969 en als

zweefvliegtuigpiloot op 10.09.1963 door KACB

Peters: Jean KAMERS en Robert FEUILLEN

Celui qui nous a quittés Degene die ons verlaten hebben

Pierre UYTENHOVEN, le 6 mars, après avoir lutté courageusement contre une implacable maladie.

Il avait commencé sa carrière aéronautique à l'âge de 19 ans. Il fut breveté pilote à la Force Aérienne et fit carrière à la Sabena.

Nous présentons à son épouse et à sa famille nos très sincères condoléances.

Zitting van de beheerraad van 11 april

Bij zitting van 11 april 2001 heeft de beheerraad de titel van ere-voorzitter toegekend aan Léon BRANDERS die hem aanvaard heeft.

Dankbetuiging

De leden van de beheerraad danken van harte Paul JOUREZ voor het bijhouden van de boekhouding van de vereniging gedurende 15 jaar.

Charles PEYRASSOL en Gérard (Micky) VERMANDER zijn eveneens bedankt voor hun bewezen diensten als beheerder gedurende meerdere jaren.

Maandelijkse bijeenkomsten

De tweede woensdag van de maand om 12.00 uur in Het Huis der Vleugels (behalve in augustus).

Metro: Lijn Nr 2, Station TROON (Het Huis is tegenover de uitgang van de metro)

Jaarlijkse bijeenkomst

Woensdag 22 augustus op het vliegveld van Keiheuvel-Balen (Inlichtingen in het tijdschrift Nr 3/2001 van 15 juli)

Jean KAMERS, FOR PRESIDENT

Jean KAMERS est né à Louvain le 14 février 1929. En mai 1940, sa famille se réfugie en Angleterre et ses parents l'inscrivent au Belgian College à Buxton (Manchester), pépinière de nombreux futurs aviateurs militaires et civils belges. Il y restera jusqu'en avril 1945 en section humanités scientifiques et terminera ses études à Louvain en 1947. En Angleterre, il fera partie du Air Training Corps (Cadets de l'Air) de 1944 à 1945.

Jean obtient une licence de pilote privé d'avion en 1949 délivrée par l'Administration de l'Aéronautique et la licence de pilote professionnel en 1952. A ce moment, il totalise 400 heures de vol.

Il est engagé par la Sabena en avril 1952 comme candidat 1^{er} officier et poursuit un entraînement complémentaire à la première promotion de l'Ecole d'Aviation civile. Son engagement définitif dans la compagnie nationale est signé en décembre 1952.

Il sera qualifié successivement 1^{er} officier sur DC-3, DC-4, Convair 240 et DC-6 A/B, puis, après réussite en 1956 des épreuves, sera nommé commandant de bord sur DC-3/C-47 et peu après, sur Convair 440, DC-6 A/B et DC-7C. En 1960, il entre dans le personnel-cadre de la compagnie en tant qu'instructeur et devient chef-pilote avec qualification sur Caravelle VI et B-727 en 1966, B-707 en 1970 et B-747 en 1981.

Il est retraité depuis 1984 mais a exercé jusqu'en 1998 la fonction de Flight Inspector pour le compte de l'Administration de l'Aéronautique. Il est Past President of the Airline Pilots' Commission of the Belgian Civil Aviation Authority. Il totalise 23.000 heures de vol.

Durant sa carrière à la Sabena, il a survolé les cinq continents et a eu l'honneur d'avoir à son bord SM le Roi Baudouin qu'il a transporté vers diverses destinations telles que Abu-Dhabi, Addis-Abeba, Bali, Bangkok, Canton, Dacca, Jakarta, Jeddah, Moscou, Pékin, Riad et Tokyo.

Durant les événements de juillet 1960 au Congo, il prit une part active à l'évacuation.

Jean s'est affilié à notre association en 1985, a été nommé administrateur en 1990 et vice-président en 1996.

Il est parfait trilingue, néerlandais, français et anglais. Il est marié à Gaby DONCKIER de DONCEEL. Un de leurs enfants, Luc, licencié en droit, consacre une partie de ses vacances à l'instruction en vol sur planeur des Cadets de l'air de Belgique.

Bienvenue à notre dixième président de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Jean KAMERS is op 14 februari 1929 te Leuven geboren. In mei 1940 vlucht hij met zijn familie naar Engeland en zijn ouders sturen hem naar het Belgian College te Buxton, kweekschool van talrijke toekomstige Belgische militaire en burgerlijke vliegeniers. Hij verblijft er tot april 1945 in de afdeling Wetenschappelijke Humaniora en zal deze studies in 1947 in Leuven beëindigen. In Engeland maakte hij deel uit van de Air Training Corps van 1944 tot 1945 (Luchtcadetten). In 1949 behaalt hij een vergunning van privé-piloot en in 1952 de vergunning van beroeps-piloot, uitgereikt door het Bestuur van de Luchtvaart. Op dat ogenblik heeft hij een totaal van 400 vlieguren.

In april 1952 wordt hij in Sabena aangeworven als kandidaat 1^{ste} officier en volgt een aanvullende opleiding aan de eerste promotie van de Burgerlijke Luchtvaartschool. Zijn definitieve aanwerving in de nationale luchtvaartmaatschappij wordt in december 1952 getekend. Hij wordt achtereenvolgens als 1^{ste} officier bevoegd verklaard op DC-3, DC-4, Convair 240 en DC-6 A/B en zal, na het lukken van alle proeven in 1956, tot gezagvoerder op DC-3/C-47 benoemd worden en kort daarna op Convair 440, DC-6 A/B en DC-7C. In 1960 vervoegt hij het kaderpersoneel van de maatschappij als instructeur en wordt hoofdpiloot met bevoegdverklaring op Caravelle VI en B-727 in 1966, B-707 in 1970 en B-747 in 1981. Hij wordt op rust gesteld in 1984 maar oefende nog tot in 1998 de functie van Flight Inspector uit in opdracht van het Bestuur van de Luchtvaart. Jean KAMERS is Past President of the Airline Pilots' Commission of the Belgian Civil Aviation Authority. Hij heeft een totaal van 23.000 vlieguren.

Gedurende zijn loopbaan bij Sabena heeft hij de vijf werelddelen overvlogen en had hij de eer ZM Koning Boudewijn aan boord te hebben naar verschillende bestemmingen zoals Abu-Dhabi, Addis-Abeba, Bali, Bangkok, Canton, Dacca, Jakarta, Jeddah, Moskou, Peking, Riad en Tokyo.

Gedurende de gebeurtenissen van juli 1960 in Congo nam hij actief deel aan de evacuatie van de vluchtelingen. Jean maakt sedert 1985 deel uit van onze vereniging, werd beheerder in 1990 en is ondervoorzitter sedert 1996.

Hij is perfect drietalig, Nederlands, Frans en Engels en is gehuwd met Gaby DONCKIER de DONCEEL. Een van zijn kinderen, Luc, Licentiaat rechten, besteedt een gedeelte van zijn vakantie aan de opleiding zweefvliegen van de Luchtcadetten van België.

Welkom aan onze tiende voorzitter van de Koninklijke Maatschappij De "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart.

Euro Space Center

9 mai 2001



Nouveau parcours-spectacle multisensoiel. Tout sur l'espace et sa conquête et ...

Diner aux chandelles

PROGRAMME

15.00 heures

Départ du car, rue St Lambert, derrière le Shopping center de Woluwé St Lambert, à destination de Transinne.

Visite du Centre et possibilité de participer à des expériences

19.00 heures

Dîner (apéritif, 2 plats, dessert et vin)

22.00 heures

Départ du car vers Bruxelles

PRIX

Forfait car, visite et dîner

1.500 francs

Forfait Visite et dîner

1.000 francs

Paiement

Chèque barré libellé au nom de "VTB JOUREZ"

(Voir billet d'inscription dans ce bulletin)

9 mei 2001



Nieuw multi-sensoiel spektakelparcours. Alles over de ruimte en de ruimtevaart en

Eten bij Kaarslicht

PROGRAMMA

15.00 uur

Vertrek van de bus
St Lambrechtsstraat, achter het Shopping Center van St Lambrechts Woluwe, met bestemming Transinne.

Bezoek van het Center met mogelijkheid om deel te nemen aan proefnemingen.

19.00 uur

Avondmaal (aperitief, 2 schotels, dessert en wijnen)

22.00 uur

Vertrek van de bus naar Brussel

PRIJS

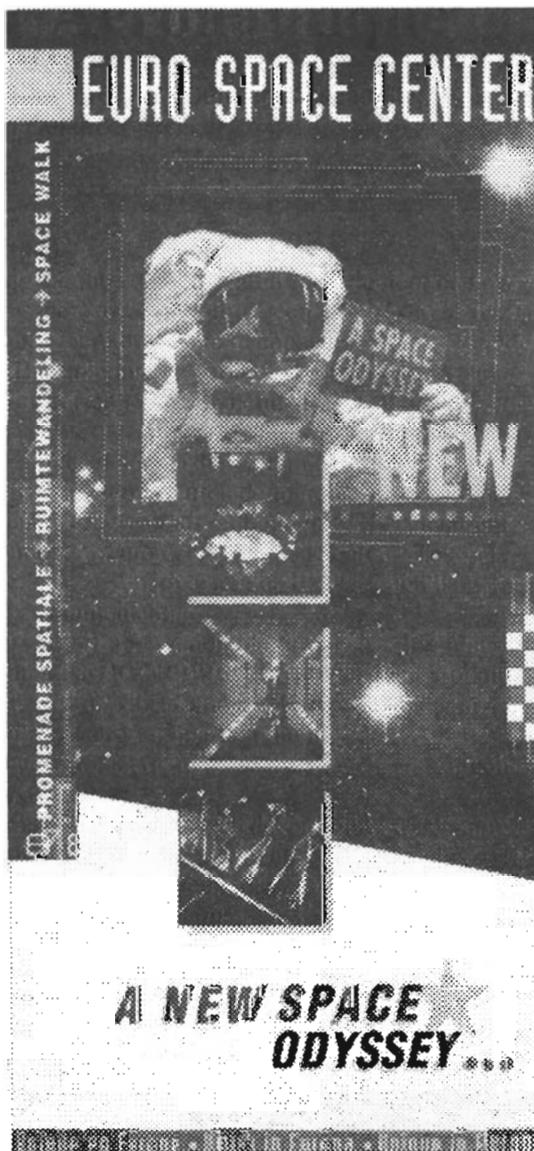
Forfaitair bedrag bus, bezoek en avondmaal: 1.500 frank

Forfaitair bedrag bezoek en avondmaal: 1.000 frank

Betaling

Gekruiste cheque betaalbaar aan "VTB Jourez"

(Zie inschrijvingsbriefje in dit tijdschrift)



Jean KAMERS, FOR PRESIDENT

Jean KAMERS est né à Louvain le 14 février 1929. En mai 1940, sa famille se réfugie en Angleterre et ses parents l'inscrivent au Belgian College à Buxton (Manchester), pépinière de nombreux futurs aviateurs militaires et civils belges. Il y restera jusqu'en avril 1945 en section humanités scientifiques et terminera ses études à Louvain en 1947. En Angleterre, il fera partie du Air Training Corps (Cadets de l'Air) de 1944 à 1945.

Jean obtient une licence de pilote privé d'avion en 1949 délivrée par l'Administration de l'Aéronautique et la licence de pilote professionnel en 1952. A ce moment, il totalise 400 heures de vol.

Il est engagé par la Sabena en avril 1952 comme candidat 1^{er} officier et poursuit un entraînement complémentaire à la première promotion de l'Ecole d'Aviation civile. Son engagement définitif dans la compagnie nationale est signé en décembre 1952.

Il sera qualifié successivement 1^{er} officier sur DC-3, DC-4, Convair 240 et DC-6 A/B, puis, après réussite en 1956 des épreuves, sera nommé commandant de bord sur DC-3/C-47 et peu après, sur Convair 440, DC-6 A/B et DC-7C. En 1960, il entre dans le personnel-cadre de la compagnie en tant qu'instructeur et devient chef-pilote avec qualification sur Caravelle VI et B-727 en 1966, B-707 en 1970 et B-747 en 1981.

Il est retraité depuis 1984 mais a exercé jusqu'en 1998 la fonction de Flight Inspector pour le compte de l'Administration de l'Aéronautique. Il est Past President of the Airline Pilots' Commission of the Belgian Civil Aviation Authority. Il totalise 23.000 heures de vol.

Durant sa carrière à la Sabena, il a survolé les cinq continents et a eu l'honneur d'avoir à son bord SM le Roi Baudouin qu'il a transporté vers diverses destinations telles que Abu-Dhabi, Addis-Abeba, Bali, Bangkok, Canton, Dacca, Jakarta, Jeddah, Moscou, Pékin, Riad et Tokyo.

Durant les événements de juillet 1960 au Congo, il prit une part active à l'évacuation.

Jean s'est affilié à notre association en 1985, a été nommé administrateur en 1990 et vice-président en 1996.

Il est parfait trilingue, néerlandais, français et anglais. Il est marié à Gaby DONCKIER de DONCEEL. Un de leurs enfants, Luc, licencié en droit, consacre une partie de ses vacances à l'instruction en vol sur planeur des Cadets de l'air de Belgique.

Bienvenue à notre dixième président de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Jean KAMERS is op 14 februari 1929 te Leuven geboren. In mei 1940 vlucht hij met zijn familie naar Engeland en zijn ouders sturen hem naar het Belgian College te Buxton, kweekschool van talrijke toekomstige Belgische militaire en burgerlijke vliegeniers. Hij verblijft er tot april 1945 in de afdeling Wetenschappelijke Humaniora en zal deze studies in 1947 in Leuven beëindigen. In Engeland maakte hij deel uit van de Air Training Corps van 1944 tot 1945 (Luchtcadetten). In 1949 behaalt hij een vergunning van privé-piloot en in 1952 de vergunning van beroeps-piloot, uitgereikt door het Bestuur van de Luchtvaart. Op dat ogenblik heeft hij een totaal van 400 vlieguren.

In april 1952 wordt hij in Sabena aangeworven als kandidaat 1^{ste} officier en volgt een aanvullende opleiding aan de eerste promotie van de Burgerlijke Luchtvaartschool. Zijn definitieve aanwerving in de nationale luchtvaartmaatschappij wordt in december 1952 getekend. Hij wordt achtereenvolgens als 1^{ste} officier bevoegd verklaard op DC-3, DC-4, Convair 240 en DC-6 A/B en zal, na het lukken van alle proeven in 1956, tot gezagvoerder op DC-3/C-47 benoemd worden en kort daarna op Convair 440, DC-6 A/B en DC-7C. In 1960 vervoegt hij het kaderpersoneel van de maatschappij als instructeur en wordt hoofdpiloot met bevoegdverklaring op Caravelle VI en B-727 in 1966, B-707 in 1970 en B-747 in 1981. Hij wordt op rust gesteld in 1984 maar oefende nog tot in 1998 de functie van Flight Inspector uit in opdracht van het Bestuur van de Luchtvaart. Jean KAMERS is Past President of the Airline Pilots' Commission of the Belgian Civil Aviation Authority. Hij heeft een totaal van 23.000 vlieguren.

Gedurende zijn loopbaan bij Sabena heeft hij de vijf werelddelen overvlogen en had hij de eer ZM Koning Boudewijn aan boord te hebben naar verschillende bestemmingen zoals Abu-Dhabi, Addis-Abeba, Bali, Bangkok, Canton, Dacca, Jakarta, Jeddah, Moskou, Peking, Riad en Tokyo.

Gedurende de gebeurtenissen van juli 1960 in Congo nam hij actief deel aan de evacuatie van de vluchtelingen. Jean maakt sedert 1985 deel uit van onze vereniging, werd beheerder in 1990 en is ondervoorzitter sedert 1996.

Hij is perfect drietalig, Nederlands, Frans en Engels en is gehuwd met Gaby DONCKIER de DONCEEL. Een van zijn kinderen, Luc, Licentiaat rechten, besteedt een gedeelte van zijn vakantie aan de opleiding zweefvliegen van de Luchtcadetten van België.

Welkom aan onze tiende voorzitter van de Koninklijke Maatschappij De "Vieilles Tiges" van de Belgische Luchtvaart.

11 mai 1940

A l'aube, un vrombissement puissant remplit brusquement le ciel. La crainte des bombardements met tout le monde sur pied. Plusieurs avions évoluent au-dessus de Lonzée. Un Do17 passe en trombe, poursuivi par 5 Moranes. Les avions disparaissent. Par après, on apprend que l'avion allemand a atterri en férocité sur le territoire de St Denis-Bovesse.

Vers Gembloux, des Stukas entament une violente attaque sans être inquiétés. Des avions allemands sillonnent le ciel durant toute la journée. On annonce tout à coup : « *Avions volant très bas* ». Chacun court à son poste, on se précipite dans une tranchée-abri. Debout dans une carlingue d'in Fairey Fox, Albert VAN WERSCH, les manches retroussées, vide un chargeur de mitrailleuses sur les avions gris. Il se lamente de constater son impuissance face à la supériorité manifeste de l'aviation allemande.

Une mission est ordonnée. Equipage Adjudant D'HONDT et Lieutenant MANGENET. L'avion revient durement touché. Une sangle de parachute du pilote est sectionnée par un projectile. Ils ont repéré des chars qui les ont « canardés ». Furieux, D'HONDT les a attaqués avec ses deux mitrailleuses de capot jusqu'à épuisement de ses munitions.

Une nouvelle mission prend l'air. Equipage FRAITEUR-MICHELS. Ils reviendront miraculeusement intacts avec un lot de renseignements.

Des avions allemands continuent à survoler Lonzée. La défense des canons C40 est impuissante. La plaine est certainement repérée.

12 mai 1940

L'escadrille se déplace à Fosses avant le lever du soleil. Le moteur de l'avion de VAN WERSCH ne veut pas tourner, la batterie est déchargée. TATON constate que sa mitrailleuse refuse tout service. Tous les avions de l'escadrille ont disparu derrière l'horizon. Les mécanos examinent l'engin récalcitrant pendant que l'armurier remplace l'armement de tourelle.

Des avions allemands survolent la route Namur-Bruxelles. Des bombes tombent sur une colonne française. TATON voit 3 Dornier Do17 qui prennent la direction de la plaine. Il crie : *Albert, sauve-toi !* Il saute de l'avion pendant que l'observateur se jette à plat ventre. Il est temps. Les balles sifflent. Heureusement pas de bombes, rien que des balles. Albert revient, examine son Fairey Fox. Pas un trou. Le travail au moteur reprend. La mitrailleuse arrière est à peine remplacée que le moulin se met à tourner et le dernier avion de la 7e escadrille rejoint Fosses.

11 mei 1940

In de vroege morgen weerklinkt er plots een hevig geronk. Uit vrees voor bombardementen is iedereen vlug op de been. Verschillende vliegtuigen overvliegen Lonzée. Een Do17 stormt omlaag, achtervolgd door 5 Moranes.. De vliegtuigen verdwijnen. Nadien verneemt men dat het Duitse toestel wild geland is op het grondgebied van St.Denis-Bovesse.

In de omgeving van Gembloers beginnen de Stukas ongestoord een geweldige aanval . De hele dag doorkruisen Duitse vliegtuigen de hemel. Plots wordt aangekondigd : “zeer laag vliegende toestellen”. Iedereen loopt naar zijn post , vlug in een schuilloopgraaf. Albert VAN WERSCH staat met opgestroopte mouwen recht in de cabine van een Fairy Fox en schiet een ganse machinegeweelader leeg op de grijze vliegtuigen. Hij moet echter jammer genoeg vaststellen hoe onmachtig hij is tegenover dergelijke duidelijke overmacht van de Duitse luchtmacht.

Er wordt opdracht gegeven. Bemanning Adjudant D'HONDT en Luitenant MANGENET. Het vliegtuig komt zwaar getroffen terug.Een valschermriem van de piloot werd door een projectiel doorgesneden. Ze hadden tanks ontdekt, waardoor ze hevig bestookt werden. D'HONDT heeft ze woedend aangevallen met zijn twee motorkapmachinegeweren tot hij geen munitie meer had.

Er komt een nieuwe opdracht : ditmaal gaat de bemanning FRAITEUR-MICHELS de lucht in. Wonder boven wonder komen ze ongedeerd terug met een heleboel inlichtingen.

Duitse vliegtuigen blijven verder Lonzée overvliegen. De verdediging met C40 kanonnen is machteloos. Het veld is zeker opgespeurd.

12 mei 1940

Voor zonsopgang verplaatste het escadrille zich naar Fosses. De motor van torrentje vervangen wordt.het vliegtuig van VAN WERSCH wil maar niet aanslaan, de batterij is ontladen.

TATON stelt vast dat het machinegeweer elke dienst weigert. Alle vliegtuigen van het escadrille zijn aan de horizon verdwenen. De monteurs onderzoeken het weerspannige toestel terwijl de bewapening van het torrentje vervangen wordt.

Duitse vliegtuigen vliegen boven de baan Namen Brussel. Er vallen bommen op een Franse colonne. TATON ziet 3 Dornier Do17 vliegen op weg naar het vliegveld. Hij roept : “*Albert, maak u uit de voeten !*” Albert springt van het vliegtuig terwijl de waarnemer plaat op de grond gaat liggen. Het is hoog tijd. De kogels fluiten rond hun oren. Gelukkig geen bommen, alleen maar kogels. Albert komt terug, onderzoekt zijn Fairey Fox. Geen gaatje te zien. Het werk aan de motor wordt hervat. Het achterste machinegeweer is amper vervangen of de motor draait weer en het laatste vliegtuig van het 7de escadrille vervoegt Fosses.

13 mai 1940

Dans la nuit arrive l'ordre de rejoindre l'aérodrome de Piéton. Les avions décollent vers 04h00. La première mission incombe à l'équipage sergent VAN WERSCH, adjudant, candidat sous-lieutenant (Rés) TATON.

C'est une mission de reconnaissance à vue à exécuter sur l'heure. Le Fox Hispano 0-169 travaillera au profit des forts de la ceinture de Namur dans le secteur Namur-Wierde-Maizeret-Marche-les-Dames.

Il faut repérer la présence éventuelle de chars allemands circulant dans le secteur et principalement sur la route Namur-Marche.

Décollage à 08h00. Lorsque l'équipage arrive près de l'avion, un TTr (militaire des troupes de transmissions) annonce que le poste de radio est en panne. «*Tant pis*» dit Albert «*nous partons. Nous communiquerons avec le sol par messages lestés*». L'équipage prend place à bord de l'avion et procède à la vérification de l'armement de bord. Le moteur se met brusquement à tourner. Tout est prêt.

L'avion décolle. Il effectue un tout de plaine, met le cap sur Namur. C'est un vol en rase-mottes, comme d'habitude, pour se protéger du tir terrestre. Un panneau du poste de commandement pour lequel travaille le 0-169 doit se trouver à la borne 3 de la route Namur-Eghezée. VAN WERSCH prend un peu de hauteur pour permettre à son observateur de repérer plus facilement le panneau.

A l'arrivée de l'avion, de nombreux soldats belges qui se reposent sur le bord de la route, se précipitent sous les couverts des fossés. Deux virages sont effectués au-dessus de la B.3, mais aucun panneau n'apparaît. Il faut pourtant avertir le P.C. que l'avion d'observation mis à sa disposition est en mission. TATON lance un message lesté vers la B.3. Le message demande aux troupiers de porter immédiatement le pli au poste de commandement. La boîte avec son long ruban rouge, descend, touche le sol, rebondit, roule, reste immobile. Aucun soldat ne bouge. L'avion effectue des virages serrés au-dessus du point de chute. Le P.C. doit être au courant du travail qui s'effectue pour lui. Des centaines de yeux sont braqués sur l'avion. Et les cocardes devraient appeler une réaction. L'avion se rapproche du sol. C'est un des moments où la tension devient extrême pour l'équipage. Albert donne des coups de moteur qui ressemblent à des rugissements de colère. TATON, debout à son poste, fait des gestes qu'il suppose rassurants. Enfin ... plusieurs soldats se découvrent et galopent vers le point de chute du message. Ils ramassent la boîte cylindrique. L'avion continue sa ronde. L'équipage veut avoir la certitude que le pli est arrivé à destination. Les soldats se dirigent rapidement vers une maison. Un seul y pénètre, le porteur du message. Tout va bien. L'équipage est soulagé.

13 mei 1940

's Nachts komt het bevel zich naar het vliegveld van Piéton te begeven. De toestellen stijgen op om 04.00 uur. De eerste opdracht geldt de bemanning sergeant VAN WERSCH, adjudant kandidaat-onderluitenant (res) TATON.

Het gaat om een onmiddellijk uit te voeren verkenningsvlucht. De Fox Hispano 0-169 zal optreden ten bate van de forten van de ring van Namen in de sector Namen-Wierde-Maizeret-Marche-les-Dames.

Men moet speuren naar mogelijke aanwezigheid van Duitse tanks die in de sector zouden rondrijden en vooral op de baan Namen-Marche.

Opstijging om 08.00 u. Wanneer de bemanning bij het vliegtuig aankomt kondigt een Ttr (militair van de transmissietroepen) aan, dat de radiopost defect is. - "Dat is dan pech" zegt Albert, "wij vertrekken. We zullen met de grond in verbinding blijven via ballastberichten". De bemanning klimt aan boord en kijkt de boordbewapening na. De motor springt plots aan. Alles is gereed.

Het vliegtuig stijgt op. Het maakt een rondje en zet koers naar Namen. Een scheervlucht zoals gewoonlijk om beschermd te zijn tegen beschieting. Een bord van de commandopost waarvoor de 0-169 optreedt, moet zich bij wegpaal 3 van de baan Namen-Eghezée bevinden. VAN WERSCH gaat een beetje hoger vliegen om zijn waarnemer toe te laten, het bord gemakkelijker te ontdekken.

Bij aankomst van het vliegtuig snellen talrijke Belgische soldaten, die zich langs de weg uitrusten, naar de gecamoufleerde grachten. Niettegenstaande drie bochten boven de B.3 komt er geen bord in zicht. Men moet de P.C. nochtans verwittigen, dat het ter beschikking gestelde verkenningsvliegtuig in aantocht is. TATON werpt een ballastboodschap uit boven de B.3. De boodschap verzoekt de troepen, deze brief onmiddellijk naar de commandopost te brengen. De doos met een lang rood lint daalt, raakt de grond, veert op, rolt en blijft dan stil liggen. Geen enkel soldaat beweegt. Het toestel vliegt scherpe bochten boven de plaats waar de doos neergekomen is. De P.C. moet op de hoogte gebracht worden van het werk dat hij voor hen uitvoert. Honderden ogen zijn gericht op het vliegtuig. De nationale driekleur zou toch een reactie moeten teweegbrengen. Het vliegtuig komt dichter bij de grond. Dit is een van die uiterste spanningsmomenten voor de bemanning. Albert geeft korte stoten gas, het lijkt wel een gebrul van woede. TATON staat recht op zijn post en maakt bewegingen, die hij geruststellend acht. Eindelijk...staan enkele soldaten op en lopen in draf naar de gelande boodschap. Ze rapen de ronde doos op. Het vliegtuig draait verder enkele rondjes. De bemanning wil er zeker van zijn, dat de boodschap haar bestemming bereikt heeft. De soldaten lopen vlug naar een huis toe. Een enkele gaat er binnen, de drager van de boodschap. Alles is in orde. De bemanning is opgelucht.

Le 0-169 entre dans son secteur. Au-dessus de la Meuse les mitrailleuses sont essayées. Elles fonctionnent normalement. Dès ce moment, l'avion vole en zigzags pour dérégler un tir terrestre éventuel. Le vol est brutal. Un premier circuit est effectué au-dessus du secteur sans que l'équipage ne découvre le moindre Allemand, et il n'y a pas de soldats belges derrière les barrières antichars, ni de civils. Quelques paysans en manches de chemise sont immobiles dans les champs.

L'avion vire devant les rochers de Marche-les-Dames. Une même pensée pour le grand Roi vient à l'esprit du pilote et de l'observateur. Ici, aucun signe de l'ennemi. Albert se retourne et indique la direction du sud-est. TATON approuve. Le 0-169 prend le cap de Natoye. La région est calme. Au-dessus de Lez-Fontaines, VAN WERSCH se retourne vers TATON et lui fait un signe interrogateur. La mission est remplie et bien remplie. Après avoir doublé volontairement l'étendue du secteur, l'équipage se décide à rejoindre sa base.

L'air semble soudain plus limpide. L'équipage songe déjà à son retour à l'escadrille, aux copains. Albert effectue un virage à la verticale lorsqu'un choc violent ébranle l'avion. Le pilote se plie en avant comme s'il avait été frappé au ventre. Un épais nuage blanc se dégage de l'aile supérieure, à droite de l'habitacle. Albert est indemne, il se retourne vivement, TATON n'est pas blessé. Y a-t-il un incendie à bord ? Pas de terrain en vue pour atterrir. Malgré l'ouverture totale des volets du radiateur, la température de l'eau monte rapidement. L'aiguille se cale au maximum. La température de l'huile monte également.

Tout cela se passe en quelques secondes. Sur la route, une dizaine de soldats allemands sortis des couverts regardent l'avion, escomptant sa chute. La mutilation peut-être, la captivité, certainement. Albert veut l'ignorer. Ce dont il est sûr, c'est la signature qu'il va tracer sur la route. Il prend de l'altitude, vire sec et de ses mitrailleuses déchaînées, il plonge sur les Allemands. Il balaie la route, la nettoie proprement. Les Allemands sautent dans le fossé, derrière les arbres. Le 0-169 vire en montant, et TATON continue le tir avec la mitrailleuse de tourelle, fouillant les fossés et déchirant l'écorce des arbres. L'avion prend ensuite le cap de Namur. La maudite fumée ne cesse de se dégager du plan supérieur. Le ronflement du moteur n'est plus normal. VAN WERSCH prend de l'altitude. Il faut envisager le saut en parachute ou un atterrissage hasardeux. La notion du danger précis et proche maintient la tension : « *le feu* ».

Voici Belgrade, près de Namur. Il existe là une plaine pouvant servir d'aérodrome, mais ce terrain creusé de tranchées est inutilisable par l'avion. Enfin, un autre terrain. Le doigt est tendu dans la direction d'une plaine minuscule.

De 0-169 vliegt zijn sector binnen. Boven de Maas worden de machinegeweren uitgetest. Ze werken normaal. Vanaf dat ogenblik gaat het vliegtuig in zigzag vliegen om eventueel landgeschut te ontwijken. Het is een brutale vlucht. Een eerste rondvlucht gaat boven de sector zonder dat de bemanning een enkele Duitser ontwaart. Er zijn ook geen Belgische soldaten achter de antitankhindernissen, evenmin als burgers. Enkele boeren in hemds mouwen staan onbewegelijk stil op hun velden.

Het vliegtuig draait voor de rotsen van Marche-les-Dames. Piloot en waarnemer denken samen een ogenblik aan de grote Koning die hier omkwam. Ook hier geen teken van de vijand. Albert draait zich om en wijst in zuidoostelijke richting. TATON is akkoord. De 0-169 neemt koers op Natoye. De streek is kalm. Boven Lez-Fontaines draait VAN WERSCH zich om naar TATON en doet een teken "wat nu?" De opdracht is vervuld en goed vervuld. Nog eens vrijwillig een dubbele toer boven de ganse sector en de bemanning besluit naar de basis terug te keren.

Plots lijkt de lucht helderder. De bemanning denkt al aan haar terugkeer naar het escadrille, bij de makkers. Albert maakt een verticale bocht als plots een hevige schok het vliegtuig dooreenschudt. De piloot buigt naar voor alsof hij in de buik getroffen was. Een dikke witte wolk komt uit de bovenkant van de vleugel, rechts naast de stuurhut. Albert is ongedeerd, hij draait zich vlug om, TATON is niet gekwetst. Is er brand aan boord ? Geen mogelijke landingsplaats in zicht. Niettegenstaande totale opening van de radiatorkleppen stijgt de watertemperatuur vlug. De naald staat vast op het maximum. Ook de olietemperatuur stijgt.

Dat alles gebeurt in enkele seconden. Op de baan is een aantal Duitsers uit de loopgrachten gekropen, ze bekijken het vliegtuig, ze rekenen erop dat het zal neerstorten. Verminking misschien, gevangenschap zeker. Albert wil er niet aan denken. Hij is wel zeker van de "handtekening" die hij op de baan gaat tekenen. Hij neemt hoogte, draait kort en met ontketende machinegeweren stort hij zich op de Duitsers. Hij veegt de baan schoon, netjes. De Duitsers springen in de gracht, achter de bomen. De 0-169 gaat in een stijgende bocht en TATON schiet verder met de torenmitrailleuse, hij zoekt in de grachten en schraapt het schors van de boomtakken. Het vliegtuig neemt dan koers op Namen. De verdoemde rook blijft verder opstijgen uit het bovenvlak van de vleugel. Het geronk van de motor is niet meer normaal. VAN WERSCH neemt hoogte. Misschien moet er met valscherf gesprongen worden of een gewaaide noodlanding geïskeerd worden. Het besef van duidelijk en nabij gevaren houdt de spanning hoog : "de brand".

Hier komt Belgrade, dichtbij Namen. Er bestaat een terrein dat als vliegveld zou kunnen benut worden maar dit terrein vol loopgrachten is nu onbruikbaar voor een vliegtuig. Tenslotte, een ander terrein. Uitgestrekte vinger gericht op een piepklein veldje

Le moteur tousse, charogne. Albert descend en glissade, s'approche du sol, redresse ... le moteur se cale brusquement, il pose l'avion. Il est 09h00.

Les aviateurs examinent leur appareil. Les tuyauteries sont arrachées, l'hélice est perforée par des éclats. De nombreuses traces de balles sont visibles dans les ailes et la carlingue. Seuls l'armement et les appareils de bord seront récupérés... Après d'interminables discussions, des rappels, des attentes exaspérantes, les aviateurs parviennent à communiquer avec la citadelle de Namur et donner les renseignements recueillis.

Il est 23h30 lorsque l'équipage du 0-169 retrouve l'escadrille.

Cette mission a donné lieu à la citation suivante, inscrite au carnet de notes d'aviateur d'Albert VAN WERSCH.

« Le 13/5/1940. Appareil F. Fox VI N° 169. Observateur Adjt TATON.

Au cours d'une mission de recherche de renseignements dans les lignes ennemis, l'appareil a été atteint par un obus de petit calibre aux radiateurs à huile et à eau. Bien qu'il se trouvai à très basse altitude et à 18 km des lignes amies, le pilote a réussi à ramener l'avion et à atterrir en campagne dans de bonnes conditions ».

*Signé : le Lieutenant Aviateur VANHOOREWEDER
Commandant la 7/IV/1Aé*

De motor kucht, stottert. Albert daalt glijdend, komt dichter bij de grond, trekt op ... de motor slaat bruusk af, hij zet het toestel neer. Het is 09.00 u.

De vliegers onderzoeken hun toestel. De buizen zijn afgerukt, de Schroef is doorzeefd met scherven. Talrijke kogelsporen zijn zichtbaar in de vleugel en in de cabine. Alleen de bewapening en de boordtoestellen zullen nog kunnen gebruikt worden... Na eindeloos lange discussies, rappels, zenuwlopende wachtijden slagen de vliegers erin, verbinding te krijgen met de citadel van Namen en de ingewonnen inlichtingen door te spelen.

Het is 23.30 u als de bemanning van de 0-169 weer bij het escadrille aankomt.

Deze opdracht heeft aanleiding gegeven tot volgende eervolle vermelding in het notaboek van vlieger Albert VAN WERSCH :

“Op 13/5/1940. Toestel F. Fox VI N° 169. Waarnemer Adjt. TATON

In de loop van een opdracht voor het opzoeken van inlichtingen in de vijandelijke lijnen werd het toestel getroffen door een obus van klein kaliber aan de water- en olieradiatoren. Hoewel hij zich op lage hoogte en op 18 km van de vijandelijke lijnen bevond is de piloot erin geslaagd het vliegtuig terug te brengen en in goede condities een buitenlanding te maken.”

*Getekend : Lieutenant-Vlieger VANHOOREWEDER
Bevelhebber het 7/IV/1Aé*

Ordre de bataille de la 7e escadrille, IV Groupe, 1er Régiment de l'Aéronautique militaire

Base : Goetsenhoven-lez-Tirlemont

Avions : Fairey Fox Hispano

Commandant d'escadrille :

Lieutenant VANHOOREWEDEK

Pilotes :

Lt ROUSSEAU, Lt HENRY,
Adjt D'HONDRT, Adjt MEYUS,
Adjt NUYT, Adjt DEGROOTE,
1er Sgt HOODEIGE, Sgt FRAITEUR,
Sgt KLEIN, Sgt VAN WERSCH,
Sgt VERMANDER

Observateurs

Lt DEFAYS, Lt MANGENET,
Lt MICHELS, Slt KUMPS,
Adjt TATON, Adjt DIRIX,
Adjt MASEAUX,
Adjt VANDER ESSCHE



Strijdbevel van het 7de escadrille, Groep IV, 1ste Militair Luchtvaartregiment

Basis : Goetsenhoven-bij-Tienen

Vliegtuigen : Fairey Fox Hispano

Escadrille Bevelhebber :

Lieutenant VANHOOREWEDER

Piloten :

Lt ROUSSEAU, Lt HENRY,
Adjt D'HONDRT, Adjt MEYUS,
Adjt NUYT, Adjt DEGROOTE,
1ste Sgt HOODEIGE,
Sgt FRAITEUR, Sgt KLEIN,
Sgt VAN WERSCH, Sgt VERMANDER

Waarnemers :

Lt DEFAYS, Lt MANGENET,
Lt MICHELS, Slt KUMPS,
Adjt TATON, Adjt DIRIX,
Adjt MASEAUX, Adjt VANDER
ESSCHE

Le sauvetage des drapeaux régimentaires de l'Armée belge en 1940

*Extrait de: Le Volontaire de Guerre - 1^{er} trimestre 1999
Par A. Pattyn*

Les derniers jours de mai 1940, l'Armée belge subit les assauts toujours plus violents de l'envahisseur allemand. Il est acquis que sa résistance lors de la bataille de la Lys a grandement contribué à la réussite du rembarquement du Corps Expéditionnaire britannique et d'une large frange de l'Armée française à Dunkerque.

Cependant la lutte est inégale et le Roi Léopold III voit s'approcher le moment où il sera acculé à la capitulation. Le 27 mai vers 14h00, ne voulant pas que les emblèmes de ses régiments tombent aux mains de l'ennemi, il lance l'ordre à toutes les unités de ramener au Quartier général qui est installé au château de Wijnendaele, les drapeaux, étendards, fanions, avec leurs accessoires, hampes, lions, etc. Ceux qui ne pourront le faire devront veiller à ce que les emblèmes soient détruits.

Entre-temps, deux officiers de l'Etat-Major sont envoyés auprès de Mgr Lamiray, évêque de Bruges, pour lui demander de cacher les drapeaux. Le prélat refuse, estimant cette entreprise trop risquée: en effet, la ville regorge de réfugiés, elle pourrait être bombardée et les troupes allemandes avancent rapidement.

De retour au quartier général – il est déjà 17h00, - les deux officiers se voient confier par le roi la mission d'exécuter la même démarche à l'abbaye de Zevenkerken, située à la limite de St-Andries-Brugge et de Loppem. Sans hésiter, le Père Abbé, Dom Théodore Nève Accepte: "C'est pour l'abbaye de St-Andries un grand honneur d'accueillir les glorieux drapeaux de l'Armée". Il y a cependant un risque: dès le début des hostilités, l'abbaye a été transformée en hôpital de campagne. Plus de 800 blessés, Belges, alliés et ennemis y sont soignés en ce moment. Le Père Abbé indique aux émissaires royaux une porte à l'arrière des bâtiments par où ils pourront arriver à l'abri des regards indiscrets. Mais se sentant trop âgé pour s'occuper de l'organisation pratique de cette entreprise, il met dans la confidence le Père Francis de Meeûs; lui intimant l'ordre de garder le secret le plus absolu.

La nuit venue, le Père Francis guette l'arrivée des deux officiers amenant les précieux colis. Il y aura trois voyages, par des petites routes, afin de ne pas éveiller le moindre soupçon. Au total 37 étendards régimentaires ainsi que des accessoires, des fanions et autres emblèmes, le tout emballé ou non de façon hétéroclite: caisses, cartons, papier brun, etc. ainsi qu'un lourd coffret contenant les secrets militaires de l'Armée belge.

De redding van de regimentsvaandels van het Belgische leger in 1940

*Uittreksel van: De Oorlogsvrijwilliger - 1^{ste} trimester 1999
Door A. Pattyn*

Einde mei 1940: het Belgische leger ondergaat de steeds hevige stormloop van de Duitse overweldiger. Het is historisch bewezen dat de weerstand aan de Leie ruimschoots bijgedragen heeft tot de terugtocht van het Brits expeditiekorps en van een groot deel van het Franse leger te Duinkerken.

De strijd is echter ongelijk, en Koning Leopold III beseft dat de capitulatie weldra onvermijdelijk zal zijn. Hij wil echter niet dat de emblemen van zijn regimenten in handen van de vijand vallen. Op 27 mei, rond 14 uur, geeft hij het bevel aan al de eenheden om de vlaggen, standaarden, vanen en toebehoren: stokken, leeuwen, enz. naar het Hoofdkwartier in het kasteel van Wijnendaal over te brengen. Zij die hier geen gevolg aan kunnen geven moeten ervoor zorgen dat de emblemen vernietigd worden.

Intussen worden twee Stafofficieren naar Mgr Lamiray, Bisdom van Brugge gestuurd, met het verzoek of hij de vaandels zou willen verbergen. De bisschop gaat hier echter niet op in, omdat hij oordeelt dat deze onderneming te veel risico's inhoudt: de stad is overvol met vluchtelingen, een bombardement kan steeds gevreesd worden, en de Duitse troepen naderen in versneld tempo.

Terug op het hoofdkwartier – het is dan reeds 17 uur – worden de beiden officieren door de koning met dezelfde opdracht gezonden naar de benedictijner St-Andriesabdij van Zevenkerken, op de grens tussen St-Andries-Brugge en Loppem. Zonder aarzelen antwoordt Pater Abt Dom Theodore Nève: "Natuurlijk aanvaard ik uw voorstel. Het is voor de abdij van St-Andries een grote eer de eervolle vaandels van het leger te ontvangen. Wij zullen alles in het werk stellen om ze aan de vijand te onttrekken". De opdracht is echter gevaarlijk: de abdij was tot veldhospitaal omgevormd, en er liggen meer dan 800 gekwetsten verspreid over alle plaatsen en gangen. De abt wijst aan de twee officieren een achterdeur langswaar zij zullen moeten binnengaan. Dan roept hij Pater Francis de Meeûs bij zich en vertrouwt hem de organisatie van deze onderneming toe, met formeel verbod daar niet iemand over te spreken.

De nacht is gevallen. Pater Francis houdt discreet de wacht: daar komen de officieren met hun kostbare vracht aan. Er zullen drie reizen nodig zijn, langs kleine wegen, om geen argwaan te wekken. In totaal worden 37 regimentsvaandels aangebracht, alsook toebehoren, fanions, en andere emblemen: er waren er die in een kistje zaten of in karton, andere in bruin papier gewikkeld, of zelfs onverpakt. Er was ook een zware koffer met geheime documenten van het Belgische Leger.

Les trois hommes transportent le tout à l'étage, dans un local situé dans l'aile du bâtiment réservée au Père Abbé. Quand leur tâche se termine, il est déjà 7 heures du matin le 28 mai 1940, jour de la capitulation...

Les drapeaux de l'Armée belge ne pourront cependant demeurer dans ce local. Le Père Francis connaît un endroit qui serait une cache idéale, et le montre aux deux officiers, afin que ceux-ci puissent en témoigner au Quartier-général.

Il y a dans cette aile du bâtiment une tourelle qui, à l'origine, ne s'élevait pas plus haut que le plafond du rez-de-chaussée adjacent, et qui abritait une chapelle privée. Plus tard, cette tourelle sera surélevée de façon à y aménager une autre chapelle à l'usage du Père Abbé. Entre le plafond de la chapelle inférieure et le sol de la chapelle supérieure, il y a un espace vide, difficile d'accès et pratiquement inconnu de tous. Étant jeune moine, le Père Francis a, par hasard, repéré cette cachette, dont même le Père Abbé ignorait l'existence. C'est là qu'il décide de dissimuler les drapeaux.

Il faut cependant murer l'ouverture. Il y a dans la communauté un frère qui est assez habile en travaux de construction: le Frère Yves Lencot, dessinateur en construction et géomètre. Le Père Francis le charge confidentiellement de cette tâche, en lui faisant croire qu'il s'agit de mettre à l'abri les archives du couvent. Ce ne sera pas une mince affaire de porter à pied d'œuvre, avec mille précautions, briques, sable, ciment, etc. sans attirer l'attention, mais tout se passa bien.

De drie mannen dragen alles naar boven, in een lokaal dat gelegen is in het kwartier dat door de abt bewoond wordt. Wanneer dit werk ten einde is, is het reeds zeven uur in de morgen op 28 mei, dag van de capitulatie...

Pater Francis kent een ideale bergplaats, en toont die aan de officieren, die een getuigenis moeten dragen naar het Hoofdkwartier.

Tegen deze vleugel van het gebouw staat een torentje waar de abtskapel in gelegen is. Oorspronkelijk was dit torentje echter niet zo hoog, maar het werd later opgetrokken. Onder de kapel, maar boven de zoldering van het vroeger opgericht gedeelte, is een open ruimte ontstaan, moeilijk bereikbaar, en ongekend van iedereen, zelfs van de abt. Als jonge monnik heeft Pater Francis op zekere dag deze schuilplaats toevallig ontdekt. Zijn besluit is vast: daar zal hij de vlaggen in verbergen.

Er moeten echter muurtjes gemetseld worden om deze ruimte volledig te verstoppen. Pater Francis spreekt zijn medebroeder Yves Lencot aan. Deze is bouwkundig tekenaar en landmeter en dus goed op de hoogte van elke bouwwerk. Pater Francis geeft hem vertrouwelijk de opdracht deze muur te mettelen, onder voorwendsel dat de archieven van de abdij daarin veilig moeten gehouden worden tot na de oorlog. Het is geen gemakkelijke klus om stenen, cement, zand en water naar boven te dragen zonder de aandacht te trekken van de andere kloosterlingen, de gekwetsten en het verplegend personeel, maar de twee mannen brengen hun karwei tot een goed einde.



VROENHOVEN

11 mai

Le vendredi 11 mai prochain se tiendra à Vroenhoven la traditionnelle cérémonie d'hommage aux sept aviateurs militaires de l'Aéronautique Militaire tombés en mission commandée lors des missions de bombardement des ponts sur le canal Albert.

Elle sera présidée par deux survivants des missions de bombardement des ponts sur le canal Albert, Alex BINON et Jacques DOME.

PROGRAMME

- 10h30: Rassemblement des participants près de l'église de Vroenhoven
- 10h50: Départ du cortège vers le pont sur le canal Albert à Vroenhoven
- 11h00: Survol du pont par quatre F-16 du 10 Wing de Kleine Brogel
Discours et dépôt de fleurs

Après la cérémonie et la dislocation du cortège à l'église de Vroenhoven, une réception à laquelle tous les participants sont cordialement invités, est organisée dans la salle paroissiale du village.

11 mei

De traditionele huldplechtigheid aan de militaire vliegeniers van het Militaire Luchtvaart, gevallen met het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal zal plaats hebben op vrijdag 11 mei aan de brug van Vroenhoven.

Zij zal door de twee overlevende van deze operatie Alex BINON en Jacques DOME voorgezeten word-

PROGRAMMA

- 10.30u: Verzameling van de deelnemers naast de kerk van Vroenhoven.
- 10.50u: Vertrek van de stoet naar de brug op het Albertkanaal van Vroenhoven
- 11.00u: Overvlieg van de brug door vier F-16 van de 10 Wing van Kleine Brogel
Toespraken en neerlegging van bloemen

Na de plechtigheid en de ontbinding van de stoet is er, in de nabijheid van de kerk van Vroenhoven, in de gemeentelijke parochiezaal een ontvangst plaats waarop alle deelnemers hartelijk zijn uitgenodigd.

Le crash d'un Wellington de la RAF à Furnes en 1940

« Dans la nuit du 30 au 31 mai, un Wellington Ic du 38^e Squadron de la Royal Air Force s'écrasa dans la Proostdijkstraat à Furnes. Ce bombardier bimoteur, le HD-H (R3162) avait décollé à 22h25 de la base de Marham en Angleterre pour un raid sur Dixmude et fut probablement abattu par la Flak allemande. Pilot Officier Roy BANES, Flying Officier Vivian ROSEWARNE, Sergeant John KNIGHT, AC2 James ADAMS, Sergeant Dennis SPENCER et le mitrailleur, le Sergeant John DOLAN furent tués. »

Ce texte est extrait du livre « Bataille aérienne au-dessus de la Manche » de la série « La Belgique en guerre 3 », page 6, des auteurs Cynrik DE DECKER et Jean-Louis ROBA, sous le titre « Wellington crash .

L'équipage du Flying Officier Vivian Allen William ROSEWARNE est inhumé au cimetière militaire britannique, à la Oude Vestingstraat à Furnes.

D'après la Commonwealth War Graves Commission, plus de 70 militaires du British Expeditionary Force reposent dans ce cimetière, la plupart tués les deux ou trois derniers jours dans la petite poche autour de Dunkerque, où ils s'étaient repliés.

En effet, cette période est décrite par l'historien britannique des Grenadier Guards, Patrick FORBES, comme 'The Battle of Furnes. Il décrit les combats qui se sont déroulés entre autres le long du Nieuwpoortvaart à Furnes.

Wilfried PAUWELS écrit dans « Wereldoorlog II in de Westhoek », paru dans les « Wekelijks Nieuws » : « Ceux qui s'aventuraient dehors étaient abattus par les Anglais ou les Allemands et malgré tout, des familles furnoises s'échappèrent dont la famille Florizoone (Het Schippershuis) qui s'aventura dans la rue agitant un mouchoir en guise de drapeau blanc, pour rejoindre le canal, tandis que les Britanniques retranchés les observaient de l'autre côté et que les Allemands portant des casques camouflés approchaient le long des fossés de la Nieuwpoortvaart où ils arrivèrent à 16 heures le 29 mai. Ensuite, il décrit les événements qui se déroulèrent aussi bien à Furnes qu'à Koksijde et De Panne, du mercredi 29 mai au dimanche après-midi le 2 juin 1940.

Il faut rappeler que l'Armée belge capitula le 28 mai à 4 heures, qu'une masse de réfugiés se trouvait dans le Westhoek et que les Britanniques traversaient Furnes pour rejoindre la côte. Quelques jours plus tôt, il avait été décidé que le rembarquement se ferait de trois endroits (les plages de De Panne et Malo ainsi que le port de Dunkerque). Cette opération, la plus importante de tous les temps, permit à 338.226 hommes de rejoindre l'Angleterre.

De crash van een Wellington van de RAF in Veurne in 1940

In de nacht van 30 op 31 mei 1940 crasht Proostdijkstraat een Wellington Ic van het 38^{ste} Squadron van de Royal Air Force. Deze tweemotorige bommenwerper, de HD-H (R3162) was om 22u25 van Marham (Engeland) opgestegen voor een raid op Diksmuide, maar wordt (vermoedelijk) door het Duitse luchtafweer Flak neergehaald.

Pilot Officier Roy Banes, Flying Officier Vivian ROSEWARNE, Sergeant John KNIGHT, AC2 James ADAMS, Sergeant Dennis SPENCER en boordschutter Sergeant John DOLAN komen om het leven

Deze tekst is terug te vinden op blz. 6 van het boek "Luchtslag boven het Kanaal" uit de reeks "België in oorlog 3", van de hand van Cynrik DE DECKER en Jean-Louis ROBA, onder de titel "Wellington crash "

De crew van Flying Officier Vivian Allen William ROSEWARNE ligt begraven op het Brits militair kerkhof in de Oude Vestingstraat te Veurne.

Volgens de Commonwealth War Graves Commission rusten op deze plaats meer dan 70 Britse slachtoffers uit de Tweede wereldoorlog, de meeste uit de laatste twee of drie dagen van mei 1940, toen de Britse Expeditionary Force was teruggetrokken in een kleine streek rond Duinkerken. Inderdaad, deze periode is door de Engelse geschiedschrijver van de Grenadier Guards, Patrick FORBES, omschreven als "The Battle of Furnes. Hij beschrijft hierbij de gevechten die zich van 29 mei tot 1 juni 1940 hebben afgespeeld, onder andere langs de Nieuwpoortvaart te Veurne.

Wilfried PAUWELS schrijft in "Wereldoorlog II in de Westhoek", destijds verschenen in "Het Wekelijks Nieuws" wie zijn neus buiten steekt wordt door een Brit of Duitser beschoten en toch wagen zich nog Veurnse families zoals de familie Florizoone ("Het Schippershuis) met een zakdoek als witte vlag aan een vlucht terwijl de ingegraven Britten vanover de vaart toekijken en de Duitsers met gecamoufleerde helmen langs de grachten de Nieuwpoortvaart naderen. Ze staan op 29 mei om 16u. aan de vaart.

Daarop verhaalt hij de gebeurtenissen die zich zowel in Veurne, Koksijde als De Panne hebben voorgedaan van woensdag 29 mei tot en met zondagnamiddag 2 juni 40.

Men dient hierbij te weten dat op 28 mei om 4 u. het Belgisch leger capituleerde, dat de Westhoek propvol vluchtelingen had en dat de Britse soldaten door Veurne zijn getrokken op weg naar de kust. Enkele dagen voordien was reeds beslist dat zij vanop drie plaatsen zouden terug inschepen naar Engeland (vanop het strand van De Panne, Malo en de haven van Duinkerken). Deze grootse ontscheping aller tijden gaf de kans aan 338.226 mensen om veilig terug naar Engeland te varen.

Le Haut commandement britannique avait donné ordre à ses troupes de tenir Furnes "at all cost". Cette décision fut fort coûteuse en vies humaines ...

F/O ROSEWARNE était le commandant de bord de l'infortuné bombardier qui était basé à Marham dans le Norfolk.

Dans la nuit du 30 au 31 mai 1940, son Wellington faisait partie d'un groupe de 28 bombardiers chargés d'assaulter les concentrations de troupes allemandes autour de Dunkerque. Son objectif était donc Dixmude. Il n'est absolument pas certain qu'il a pu remplir sa mission.

Une lettre, écrite avant la mission du 30 mai fut retrouvée dans ses effets personnels à l'escadrille. Il y stipulait qu'en cas de décès, elle devait être envoyée à sa mère, son destinataire. Le commandant du Squadron entra en possession de la lettre et, avec l'accord de la mère de ROSEWARNE, la fit publier dans « The Times ».

L'officier déclara : « Cette lettre est une des plus saisissantes que j'ai eu l'occasion de lire ; simple et concise de style mais magnifique et édifiante dans sa vision ». Il était inévitable que je la lise – son auteur l'avait prévu car l'enveloppe n'était pas fermée afin que je ne puisse le soupçonner de donner des informations secrètes. Je demandai à la mère l'autorisation de publier la lettre sans mentionner le nom de l'auteur, car son contenu pouvait apporter beaucoup de consolation à d'autres mères et parce que chacun dans le pays devait être fier des sentiments exprimés par un « aviateur comme les autres » dans l'accomplissement de sa mission. Je reçus l'autorisation de Madame ROSEWARNE et j'émis l'espoir que la lettre soit lue par un public le plus large possible dans le pays, mais aussi à l'étranger. »

La lettre fut finalement publiée le 18 juin 1940 et souleva tellement d'intérêt que le journal imprima par la suite, un supplément de quatre pages sous forme d'un encart.

L'intérêt pour la lettre ne diminua pas et, en 1941, elle fut l'objet d'un très court film « An Airman's Letter to His Mother » (British MGM, 1941 ; B&W, 5 min. Directors : Michel Powell en Emeric Pressburger. Narrator: John Gielgud). Un commentateur écrit dans The Times du 12 juin 1941 au sujet de cette courte mais prenante production : « En quelques minutes, le film, sans tomber dans le tragique, interprète les sentiments qu'éprouve une mère qui a perdu son fils. La caméra parcourt lentement la chambre qui fut la sienne. Des photos le représentant durant sa prime jeunesse, son adolescence, son introduction dans un monde où il découvre le patriotisme, y sont suspendues. La musique est discrète, elle traduit bien l'intense émotion ... Le film continue sans s'attarder outre mesure sur les sentiments qui dominèrent la vie d'un homme profondément attaché à sa foi.

Het Britse Oppercommando had zijn soldaten opdracht gegeven Veurne « at all cost » te houden. Het heeft vooral veel bloed gekost ...

F/O ROSEWARNE was de kapitein van de verongelukte bommenwerper die als thuisbasis Marham in Norfolk had.

In de nacht van 30 op 31 mei '40 maakte zijn Wellington deel uit van een groep van 28 bommenwerpers die als opdracht hadden Duitse troepconcentraties rond Duinkerken aan te vallen. Zijn "target" was aldus Diksmuide. Het is niet helemaal zeker of hij zijn opdracht heeft kunnen volbrengen.

Tussen zijn persoonlijke voorwerpen werd na de crash een brief gevonden, die door hem werd geschreven voóór zijn opdracht van 30 mei '40. In geval van overlijden diende hij te worden verstuurd aan zijn moeder, aan wie hij dan ook was gericht. De bevelhebber van het Squadron kreeg dit stuk in handen en heeft hem – met goedkeuring van ROSEWARNE's moeder – laten publiceren in "The Times".

Volgens deze man was deze brief "één van de meest verbazingwekkende die hij ooit had gelezen; eenvoudig en direct in woordgebruik, maar prachtig en verheffend in zijn visie. Het was onvermijdelijk dat ik hem begon lezen – in feite beoogde de schrijver dit, want de briefomslag bleef open opdat ik zeker zou zijn dat geen verboden informatie zou meegestuurd worden. Ik vroeg de moeder of ik de brief anoniem mocht laten publiceren, daar zijn inhoud troost kan brengen bij andere moeders, en dat iedereen in het land trots mag zijn om de gevoelens te kunnen lezen die een "doorsnedenvliegenier" ondersteunen in de uitvoering van zijn aangeboden opdrachten. Ik kreeg de toelating van de moeder en ik hoop dat deze brief mag gelezen worden door een zo groot mogelijk publiek, zowel in ons thuisland als in het buitenland"

De brief werd tenslotte gepubliceerd op 18 juni 1940 en wekte zodanige interesse dat het dagblad het nog eens apart verkrijgbaar maakte op een vier pagina's tellende folder.

De interesse voor de brief bleef aanhouden en in 1941 werd deze verfilmd als "An Airman Letter to His Mother" (British MGM, 1941, B&W, 5 min. Directors: Michel Powell en Emeric Pressburger. Narrator: John Gielgud). Een commentator in The Times schreef op 12 juni 1941 over deze korte, maar krachtige productie: "In enkele minuten tijd geeft deze film, zonder stroperig te willen zijn, de gevoelens weer van een moeder die haar zoon is verloren. De camera doolt langzaam rond in de kamer die eens aan hem toebehoorde. Er hangen foto's uit zijn kindertijd, zijn pubertijd, van zijn introductie in een wereld die hij ervaarde in termen van vaderlands liefde. Er is geen overbodige muziek, enkel een uitdrukking van geloof. De film gaat verder en er is geen toeloop tot sentiment om de emoties te benadrukken die het leven van een man overheersten en die gewijd werden aan het geloof".

Voici la traduction de cette lettre publiée par The Times :

« Chère maman,

Je n'ai aucun pressentiment, mais les événements évoluent tellement rapidement que j'ai décidé de t'écrire cette lettre qui te sera adressée si je ne revenais pas de l'un des raids qui nous seront commandés prochainement.

Tu dois garder espoir encore un mois car à la fin de cette période ma fonction sera transmise entre les mains de l'un des grands guerriers de la Royal Air Force, comme ce fut le cas pour tant d'autres excellents collègues avant moi.

Tu te consoleras en apprenant que mon rôle dans cette guerre fut d'un grand intérêt. Nos patrouilles en Mer du Nord protégèrent nos convois et nos navires de ravitaillement. Une fois même, notre intervention fut providentielle dans le sauvetage de l'équipage d'un phare de marine endommagé.

Malgré que ce sera dur pour toi, tu me décevrais si, au moins, tu n'essayais pas d'accepter les faits en refoulant ton émotion, car j'aurai rempli mon devoir jusqu'à la limite de mes capacités. Personne ne peut faire plus mais personne ayant la conscience d'un homme, ne pourrait faire moins.

J'ai toujours admiré ton surprenant courage malgré les difficultés que tu rencontrais, pour me donner une bonne éducation, sans jamais perdre foi dans l'avenir. Ma mort ne signifiera pas que ton combat aura été vain. Loin de là. Cela signifiera que ton sacrifice est aussi grand que le mien. Ceux qui servent l'Angleterre ne doivent rien attendre en retour. Ce serait nous déshonorer d'exiger que notre pays ne soit que l'endroit où trouver la nourriture et le gîte.

L'histoire garde la mémoire de ceux, glorieux, qui ont tout donné. Leur sacrifice les conduit vers l'Empire britannique, source de paix, de justice et de liberté pour tous et où la civilisation a fait un grand pas en avant, tout en évoluant, ainsi que nous d'ailleurs. Mais ceci ne concerne pas uniquement notre seul pays ? Aujourd'hui, nous sommes confrontés au plus grand défi de la Chrétienté et de la civilisation que le monde ait connu. Je me compte moi-même parmi les heureux et suis ravi d'avoir l'âge requis et d'avoir été entraîné pour pouvoir jeter tout mon poids dans la balance. Je vous en suis reconnaissant.

Mais il y a encore du travail à accomplir. Le port d'attache familial doit rester le lieu de rassemblement, même plusieurs années après que la guerre aura été gagnée. Malgré que mes paroles puissent déplaire, j'estime que cette guerre est une bonne affaire. Chaque individu aura la possibilité de mettre en valeur ses principes, comme les martyrs le firent auparavant. Une chose ne peut changer, quelle que soit la durée de cette période : j'ai vécu et suis mort en anglais. Le reste m'importe peu et rien ne peut y changer.

Ne t'apitoie pas sur moi car si tu es réellement croyante, du dois refouler une certaine forme d'hypocrisie. Je n'ai pas peur de la mort ; ce n'est qu'un moment d'euphorie... Je ne peux pas mieux l'exprimer. L'univers est si vaste et éphémère que la vie d'un homme ne se justifie que si elle peut offrir quelque chose.

Deze brief die door The Times werd gepubliceerd, werd als volgt vertaald uit het Engels :

“ Liefste moeder,

Hoewel ik helemaal geen voorgevoel heb, de gebeurtenissen gaan zo snel vooruit, heb ik bepaald dat deze brief aan jou zou doorgestuurd worden indien ik niet meer zou terugkeren van één van de raids die ons binnenkort zullen bevolen worden.

Je moet nog een maand hoop hebben, want op het einde van deze periode zal mijn functie overgedragen in de handen van één van de meest bekwaame strijdmakers van de Royal Air Force, net zoals andere uitstekende collega's die dit voor mij hebben gedaan. Het zal je troosten te weten dat mijn rol in deze oorlog van het grootste belang is geweest. Onze patrouilles over de Noordzee hebben de trajecten vrijgemaakt voor onze konvooien en bevoorradingsschepen. Zelfs was onze informatie eens onmisbaar bij het redden van het levens van de bemanning van een beschadigde vuurtoren. Hoewel het moeilijk voor je zal zijn, je zou me teleurstellen indien je minstens niet zou proberen de feiten emotieloos te aanvaarden, want ik zal mijn plicht gedaan hebben tot het uiterste van mijn bekwaamheid. Geen enkele man kan meer doen, en geen man die zichzelf een man noemt, kan minder doen. Ik heb altijd jouw verbazingwekkende moed bewonderd, ondanks de aanhoudende tegenslagen, voor de manier waarop je me zo'n goede opvoeding hebt gegeven, en altijd doorgegaan bent zonder ooit het geloof in de toekomst te verliezen. Mijn dood zal niet betekenen dat jouw strijd vruchteloos is geweest. Ver daarvan. Het betekent dat uw ooffering even groot is als de mijne. Zij die Engeland dienen moeten niets van haar terug verwachten; wij onteren onszelf als we van ons land verwachten dat het slechts een plaats is om te eten en te slapen.

De geschiedenis onthoudt roemrijke namen van hen die alles hebben gegeven. Hun ooffering leidde tot het Britse Imperium, waar er een maat is van vrede, gerechtigheid en vrijheid voor allen, en waar een hogere norm van beschaving is geëvolueerd, en nog evolueert, zoals ook wij doen. Maar dit betreft niet alleen ons eigen land. Vandaag staan we oog in oog met de grootste georganiseerde uitdaging voor het Christendom en de beschaving die de wereld ooit heeft gezien. Ik reken mezelf bij de gelukkigen en ben vereerd om de juiste leeftijd te hebben en compleet getraind te zijn om mijn volle gewicht in de schaal te werpen. Daarvoor ben ik je dankbaar. En toch is er nog meer werk te doen. De thuishaven dient een vergaderplaats te blijven, nog jarenlang nadat de oorlog is gewonnen. Ondanks dat mijn woorden zouden kunnen kwetsen, blijf ik erbij dat deze oorlog een zeer goede zaak is. Ieder individu wordt de kans gegeven alles te geven voor zijn principes, net zoals de martelaren vroeger. Hoe lang deze tijd ook mag duren, één ding kan niet veranderen: ik heb geleefd en ben gestorven als een Engelsman. Niets anders kan mij nog schelen en niets kan dit ooit veranderen.

Je mag niet treuren om mij, want als je orecht gelooft, moet je de hypocrisie terug duwen. Ik ben niet bang voor de dood; het is enkel een vreemde euforie ... Ik kan het niet anders uitdrukken. Het universum is zo uitgestrekt en zo tijdloos dat het leven van een man

Nous sommes envoyés dans ce monde pour acquérir une personnalité et exprimer un caractère ; ceci ne peut nous être retiré. Ceux qui ne font que manger, dormir, prospérer et engendrer sont comme les animaux, aussi longtemps qu'ils puissent jouir de la paix.

Je crois fermement et absolument que les mauvaises choses rencontrées dans ce monde nous sont soumises pour nous mettre à l'épreuve ; elles nous sont envoyées par Notre Pasteur pour nous sonder parce que Lui sait ce qui est bon pour nous. La Bible décrit de nombreux cas où les principes moraux prennent le pas sur des échappatoires faciles.

Je me sens heureux d'avoir découvert tout le pays et rencontré des gens importants de toute confession. Avec cet engagement dans la guerre, je considère que mon caractère s'est complètement développé. Ainsi, dans ma jeunesse, ma mission la plus ardue est remplie et je suis prêt à mourir avec seulement une forme de regret : je ne pourrai consacrer les jours heureux qu'il te reste à vivre, près de toi

Mais tu pourras vivre en paix et dans la liberté à laquelle j'aurai directement contribué. Ainsi je pourrai encore dire que ma vie ne fut pas sans intérêt.

Votre fils bien-aimé ».

Ce court récit de l'histoire anglo-furnoise nous fut récemment rappelé par Alister More, un membre anglais de « Veurnse Revolver & Pistoolschuttersclub (RPS Veurne) ». C'est depuis quelques années que quelques tireurs anglais, anciens de la Royal Air Force, se réunissent de façon très amicale avec les dirigeants du RPS Veurne et organisent une cérémonie du souvenir au cimetière militaire britannique, près de la caserne des pompiers.

Les organisateurs de cette cérémonie lancent un appel via ce récit à toute personne qui pourrait fournir des informations complémentaires et utiles concernant le « Crash du Wellington HD-H/R3162 »

- José Clauw, Rodestraat 99 – 8630 VEURNE
- Tél: 058.31.42.34

enkel kan gerechtvaardigheid worden indien hij iets te bieden heeft. Wij zijn gezonden naar deze wereld om een persoonlijkheid te verwerven en een karakter uit te drukken dat ons nooit meer kan worden afgenoem. Zij die enkel eten, slapen, bloeien en verwerken zijn niet beter dan dieren zolang ze maar in vrede kunnen leven. Ik geloof vast en ik geloof absoluut dat slechte dingen in de wereld worden gezonden om ons uit te proberen; zij zijn doelbewust gezonden door onze Schepper om ons te testen omdat Hij weet wat goed is voor ons. De Bijbel staat vol met gevallen waar de gemakkelijke uitweg werd afgedankt voor morele principes.

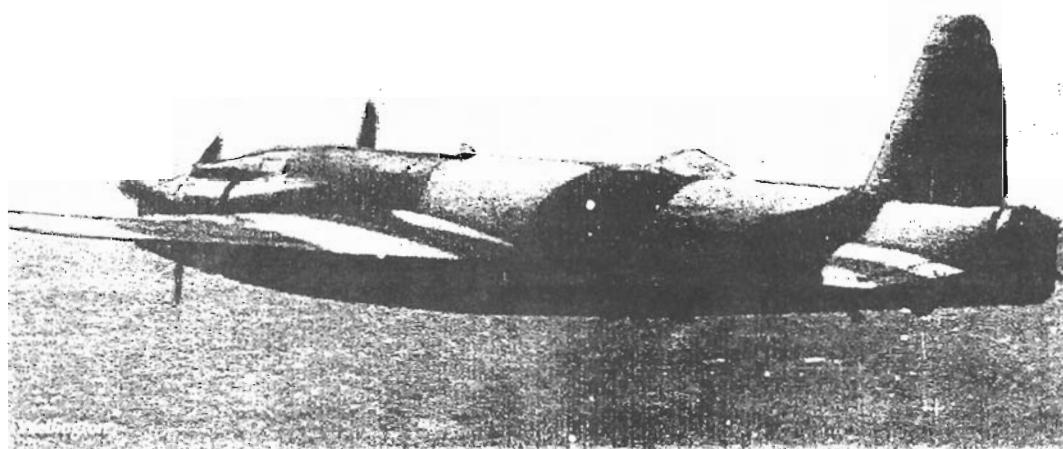
Ik voel mezelf gelukkig dat ik het hele land heb gezien en beroemde mensen met verschillende religies. Maar met onze inbreng in deze oorlog beschouw ik mijn karakter als volledig ontwikkeld. Aldus is, in mijn jeugdige leeftijd mijn hardse missie reeds volbracht en ben ik voorbereid om te sterven met enkel één vorm van spijt, en slechts die ene: dat ik mijzelf niet kon toewijden om de jaren die je nog resten gelukkiger te maken door bij jou te zijn. Maar je zal leven in vrede en vrijheid waarvan ik heel direct heb aan meegewerk. Zo kan ik hier terug zeggen dat mijn leven niet vruchteloos is geweest.

Uw liefhebbende zoon”

Dit kleine stukje Brits-Veurnse geschiedenis werd onlangs door Alister More, een Engels lid van de Veurnse Revolver & Pistoolschuttersclub (RPS Veurne), terug onder onze aandacht gebracht. Het is reeds enkele jaren trouwens dat door enkele Engelse schutters – en tevens oudgedienden van de Royal Air Force – samen met de bestuursleden van de RPS Veurne, weliswaar in intieme sfeer, een herdenkingsplechtigheid wordt gehouden op het Brits militair kerkhof naast de brandweerkazerne.

De organisatoren van deze in memoriam wensen langs deze weg dan ook een oproep te doen aan al wie nog nuttige informatie kan verstrekken in verband met deze «Wellington crash».

- José Clauw, Rodestraat 99 – 8630 VEURNE
- Tél: 058.31.42.34



LE GÉNIE ET LA CONSTRUCTION DES BASES MÉTROPOLITAINES AU CONGO BELGE 1950 – 1960

Par le Commandant e.r. Ray OGER, officier adjoint au Directeur des Travaux

Liminaire

La construction des Bases militaires de KAMINA et de KITONA a été confiée à du personnel ayant le statut de Membre du Cadre Permanent d'Afrique (MCPA^o) en totale indépendance avec la Force Publique au Congo.

La mission générale était d'assurer la réalisation des infrastructures nécessaires pour rendre ces bases opérationnelles afin de répondre aux missions envisagées à cette époque, dans un cadre très large correspondant aux perspectives éventuelles des pays appartenant aux alliances et de l'Atlantique Nord et de l'Atlantique sud.

Motivations stratégiques

Un regard attentif sur le Continent Afrique révèle que la première "transversale" en moyens de communications permettant de relier un port de l'Atlantique avec un port de l'Océan indien, se trouve en République du Congo, notre ancienne colonie.

Au départ de Banana, le fleuve jusqu'à Matadi, puis par la route vers Kinshasa, Kanaga, Mbuji-May nœud routier important vers Likasi et le Katanga vers l'est, de Kamina par Kalemie, N'Goma, Tabora, Dodoma et Dar Es Salaam, port important de l'Océan indien.

Cette transversale stratégique ne se retrouve plus, ni au nord, ni au sud du Congo, d'où, pour une part, l'importance de ce pays, eu égard à sa position géographique. D'autre part, le Katanga prend toute sa valeur en fonction des richesses minières de son sous-

sol. A l'évidence même, des matières rares dans le monde et entre autres: l'uranium, le cobalt, le chrome, le molybdène, l'or, les diamants etc, ... se devaient d'être préservées au profit des nations non encore tombées sous l'influence de l'U.R.S.S.

1950, création de la Base de Kamina (BAKA)

La logique imposait que l'on créa d'abord la Base de Kamina, comme une sorte de verrou destiné à protéger l'accès à ce coffre-fort minier, le Katanga. Je ne faisais pas partie du personnel MCPA qui a participé à l'édition de BAKA ; je n'évoquerai donc que des généralités sur le sujet. BAKA était essentiellement une base aérienne, avec évidemment toutes les installations y afférentes. Des installations étaient prévues pour les troupes au sol. Les para commandos y faisaient régulièrement des séjours avec des exercices "survie" en brousse et en forêt.

La construction de BAKA a mis en évidence les nombreuses difficultés de travailler en Afrique centrale. Problèmes du même genre que ceux qui seront évoqués, en connaissance de cause, avec la construction d'une autre base à Kitona (BAKI)

1952-1960

Si BAKI m'était conté

L'administration de la Colonie attribua en 1952 à la Belgique une concession territoriale dans le Bas-Congo, pour y créer une base militaire aéroterrestre qui compléterait les installations déjà existantes à Banana et utilisées

par la Marine belge. BAKI devrait comporter un aérodrome, bien sûr, mais aussi de vastes aménagements au profit de la Force terrestre: casernement, campement, ainsi que tous les moyens d'infrastructure pour le fonctionnement des services qui en découlent. Un complexe dénommé "Services généraux" était prévu et conditionné pour faire face aux besoins d'une très grande population. Les installations frigorifiques, notamment, devaient pouvoir contenir des vivres de réserve pour couvrir une période de trois mois. Le cas échéant, la base devait être en mesure d'accueillir des troupes, mais aussi des populations civiles en repli depuis l'Europe et ce, dans l'hypothèse de l'invasion de celle-ci par l'Union soviétique.

1952 - Etat des lieux

Une première équipe fut chargée de repérer les limites de la concession, avec l'aide du personnel qualifié de l'administration de la Colonie.

Le plateau de Kitona, à l'altitude 120 m par rapport à l'Océan atlantique, était en fait une savane herbeuse, sans végétation autre que des "matitîs" (hautes herbes en saison des pluies). Cette description laisse entrevoir les problèmes à résoudre ou à contourner.

La température

Les premiers occupants du terrain sont: un officier, un sous-officier topographe, des travailleurs indigènes recrutés au village de Kitona situé en bordure du plateau. Dès l'abord, il s'avéra que

le parasol du topographe était insuffisant ... La première chose à faire, indispensable, était de pouvoir s'abriter du soleil de temps à autre pour "récupérer". Les indigènes eurent tôt fait de construire des paillotes rudimentaires avec une toiture en "n'dele" (branches de cocotier) et ainsi, en alternant les temps de travail au soleil et les temps de repos à l'ombre, l'équipe fut capable d'implanter le tracé des premières routes (entendez par là, des pistes de sable réalisées avec l'aide d'un angle-doré).

Une table sous paillote, une machine à écrire, c'était là le premier bureau. Les premiers "administratifs" étaient à même de s'occuper, tant il est vrai, que leur travail avait, lui aussi, son importance. Les Ordres Journaliers étaient publiés, une bonne administration prenait un bon départ, indispensable pour s'adapter à une nouvelle façon de vivre et de travailler. Le Commandant de la Base exhibait volontiers les plans élaborés à Bruxelles (Service des Bâtiments Militaires), ainsi que les plannings d'exécution, ce qui laissait entrevoir "le mieux vivre" qui serait la récompense du travail réalisé.

Le matériel et les matériaux

Du sable, à volonté sous nos pieds, du matériel militaire qui s'acheminait normalement depuis le Dépôt Génie à Beveren-Waas via le port de Matadi; quant aux ressources locales, du bois à volonté, depuis les installations d'exploitations forestières du Mayumbe à quelques 100 kilomètres au nord de Kitona. A part cela, il n'y avait rien à moins de 125 km, à Boma par le fleuve, avec l'aide de la Force Navale, ou par une route qui martyrisait et les véhicules et les chauffeurs.

En ce qui concerne les matériaux de construction, comme d'autres avant nous, si l'on avait besoin de "blocs béton", il fallait les faire tout simplement.

La pierre

Matériau vraiment indispensable, la pierre était introuvable dans les environs immédiats du plateau de

Kitona, une roche granitique, assez semblable à celle que nous trouvons dans les carrières de la vallée de la Meuse (petit granit), existait toutefois à proximité de Boma, sous forme de falaise rocheuse. Nous étions sauvés! Au moins partiellement; un sous-officier du génie fut "détaché" à Boma pour exploiter la carrière avec des travailleurs recrutés "in situ". Une voie Decauville, des wagonnets, un versage aménagé, et les précieux moellons prenaient place dans des barges de la Force Navale, un vaillant remorqueur F.N. et ces barges étaient rendues à Banana. Quatorze kilomètres encore par la route et les moellons étaient déchargés sur "le chantier des matériaux" sur le plateau de Kitona.

Le concasseur

Régnant en maître sur le chantier, le concasseur, dix heures par jour, rythmait de son bruit monotone, la production de graviers et les trémites délivraient les pierailles calibrées: depuis les 50/30 jusqu'au poussier. Au voisinage du concasseur, se situaient les bétonnières et les tables vibrantes le temps d'un bon tassemement, pour livrer enfin les blocs sur l'aire de séchage. Le soleil faisait son travail et les blocs étaient à l'emploi, tout beaux, tout neufs, semblaient nous dire ... allez-y, employez moi, mais ne nous gaspillez pas! Vous savez ce qu'il vous en a coûté pour m'avoir! Et de fait, sans eau, pas de blocs et l'eau était comme tout, denrée rare! Elle était livrée sur le chantier par camions-citernes qui s'approvisionnaient au marais d'eau douce le plus proche, à quinze kilomètres. Tout cela rendait les blocs béton très précieux à nos yeux.

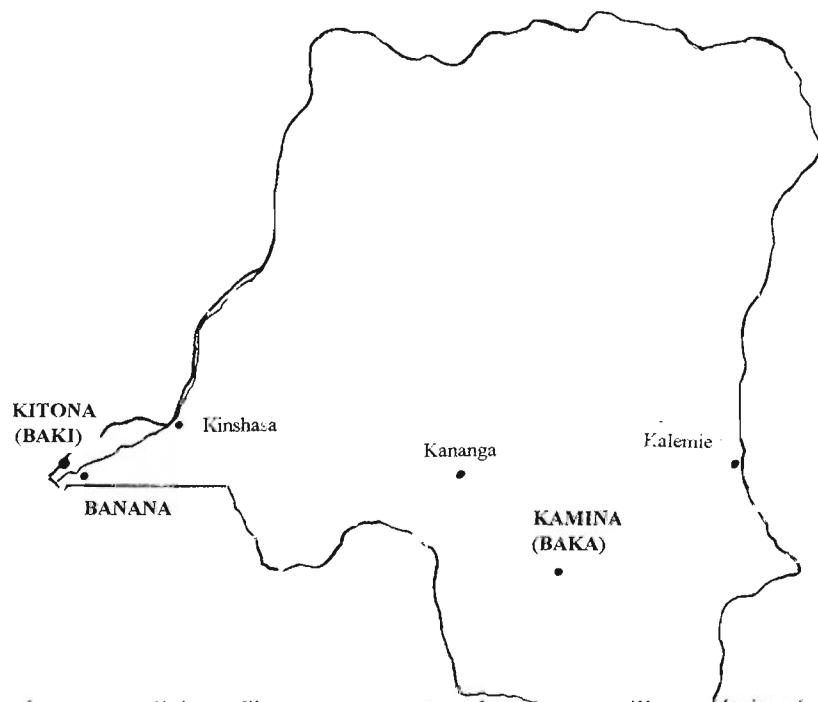
L'électricité

Le réseau électrique existait à la côte. Une centrale installée à Moanda assurait la fourniture du courant à l'aérodrome civil et à l'hôtel "Mangrove" à 18 km du plateau où nous œuvrions pour accomplir notre mission de bâtir. Nos premiers besoins en courant électrique étaient satisfaits à partir d'un groupe électrogène de

5 KVA - moteur à essence - c'était précaire, mais bien apprécié, et ce qui devait arriver, arriva un soir, la panne irréparable (pompe à eau du moteur cassée). Les pièces de rechange pour ce moteur, n'étaient plus sur le marché et le raccordement au réseau n'était pas prévu avant longtemps. Conneration chez ceux qui déjà déclaraient ne plus pouvoir se passer de courant électrique! Le hasard, la chance, plus exactement les deux ensemble, vinrent à notre secours. A l'occasion d'une mission au Service des Voies Navigables à Boma, concernant l'exécution de travaux au profit de la Force Navale (construction d'un quai flottant, pour permettre l'accostage et le déchargement des barge), j'informais mon interlocuteur de nos problèmes avec le groupe électrogène. Oh! Surprise, on nous offrait un moteur Karels fabriqué à Gand par A.B.C. dans les années ... 1925. Un monstre du genre, avec un volant d'inertie de 1,80 m de diamètre. Ce moteur était en panne, depuis quelques vingt-cinq années, la dynamo et la courroie de transmission étaient disponibles, le tout était offert gracieusement, à condition de venir le prendre sur place. Vous devinez la suite, le moteur fut réparé par notre sous-officier mécanicien, et on installa l'ensemble moteur-dynamo sur une base d'appui à même le sol; les murs et le toit de cette "centrale" furent construits, après que cet ancêtre ait prouvé qu'il était toujours capable de faire du service. Même après le raccordement de BAKI au réseau, la centrale "Karels" a été conservée et entretenue avec soin, pour notre plus grande satisfaction; elle a toujours répondu "présente" lors des fréquentes pannes du secteur. En 1960, elle était toujours en ordre de marche mais ne l'est pas restée longtemps après que les troupes marocaines de l'ONU aient occupé la base.

Les constructions

La direction des travaux se partageait, d'une part, les constructions par adjudications selon le Règlement administratif du Service des Bâtiments militaires, et d'autre part, les travaux à réaliser "en régie" avec les moyens sur le terrain avec un personnel technique (spécialistes de carrière) et la main d'œuvre indigène, recrutée et formée sur place. Pratiquement, les travaux en régie étaient complémentaires et souvent préparatoires à ceux des entreprises désignées à Bruxelles. Le principe était que tout ce qui pouvait être réalisé par nos propres moyens, dans le cadre du projet global, devait être fait sur place dans un but évident d'économie. Un exemple: les travaux de terrassement préparatoires qui furent exécutés pour la construction de l'hôpital. Ce fut aussi le cas pour toutes les maisons de la cité indigène réservées aux travailleurs engagés par la base, la construction des routes (route en béton), la fabrication du mobilier, etc ... Notez particulièrement la construction de la chapelle (en réalité une église capable de contenir 300 personnes), échappant aux modèles des réalisations habituelles, avec son clocher s'élevant à 36 m de hauteur, avec sa charpente de 18 m de portée et son entrail relevé, pour supporter un plafond en arc surbaissé. Avec ses nombreuses particularités techniques, cette construction constitue assurément le fleuron des constructions "en régie" de la base de Kitona. Tous les corps de métier ont eu leur part dans la construction de la chapelle, depuis la conception de l'ouvrage, l'étude avec plans et calculs, les travaux de gros œuvre, les finitions, l'aménagement ... bref, un œuvre où chacun a pu donner le meilleur de lui-même. Ceci est vrai, à la fois pour les Européens que nous sommes, mais aussi pour la main d'œuvre africaine, apportant témoignage de ses aptitudes à acquérir connaissances et dextérité à l'exécution des métiers qu'ils ont appris "sur le tas" par la méthode du compagnonnage. Les sous-officiers spécialistes ont fait merveille à cette occasion et



leurs qualités d'instructeurs furent évidentes. Je me dois de signaler ici que tous ces spécialistes ont été formés à l'Ecole du Génie, à l'exception de deux d'entre eux qui venaient de l'Arsenal de Rocourt (un électricien et un spécialiste en machines outils).

Le Musée Génie est en possession de cassettes vidéo, réalisées à partir de films ciné 8 mm, sonorisés et commentés, retracant les grandes étapes de la construction de la Base de Kitona et une vidée à caractère essentiellement technique, montrant toute la réalisation de la chapelle, jusqu'à sa consécration en grande pompe par l'évêque de Boma avec la participation de l'Aumônier général venu de Belgique pour la circonstance.

Au fil des mois et des ans, BAKI et BANANA prirent l'aspect que les plans faisaient entrevoir. L'aérodrome était opérationnel avec sa piste de 1200 m. La station d'épuration était en service, l'eau courante dans les habitations avait fait reléguer dans les souvenirs, l'eau du marais rationnée qu'il fallait porter à ébullition avant de la filtrer. La piscine offrait son onde rafraîchissante. Sur le territoire de la Base, les routes en béton permettaient aux voitures de rouler normalement et la verdure de nos plantations remplaçait avantageusement la savane d'origine. L'école pour les enfants

de nos travailleurs était citée comme modèle, le service social était bien fréquenté par les épouses et les "n'doumba" de la cité indigène. L'hôpital de BAKI était sécurisant pour tous, le téléphone existait dans tous les services, l'électricité garantie et la station radio offrait la possibilité de communiquer avec les bateaux, les avions et avec le Commandement des Forces métropolitaines à Léopoldville. Le mess "all ranks" offrait de la "Primus" ou de la "Simba" bien fraîche (pas d'alcool), la coopérative créée avec nos fonds propres individuels, tenue par des épouses ou des jeunes filles appartenant des ménages MCPA, nous affranchissait vis à vis des commerces portugais, que notre présence avait attiré à Moanda, bref l'Afrique n'était plus celle que nous avions connue aux jours héroïques. Nos travailleurs étaient heureux, bien logés, correctement payés, propriétaires pour la plupart, de vélo, de radio, de machine à coudre ... Leur joie de vivre s'exprimait le soir, le samedi surtout au son des tam-tam, par des chants et des danses BAKI, c'était leur famille ... leur horizon. Et puis il y eut 1960 ... les "pèlerins de la saison sèche" venus de Belgique, démagogues et beaux parleurs; ils avaient depuis quelques temps déjà, introduits le "ver dans la pomme".

Mais ceci est une autre histoire ... !

Président d'honneur – Erevoorzitter
Léon BRANDERS

Membres d'honneur - Ereleden

Lieutenant-Général Aviateur Michel MANDL
Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne
Monseigneur le Prince Antoine de Ligne
Burggraaf Dirk FRIMOUT
Monsieur Camille MONTAIGU, Président
des Vieilles Tiges de l'Aviation luxembourgeoises
Monsieur Dominique WEIBEL

Luitenant-Generaal Vlieger Michel MANDL
Stafchef van de Luchtmacht
Monsieur Alfred BODET
Monsieur Jean DELCOUR
Monsieur Léopold HEIMES
Monsieur Achille VANHEE
Monsieur Victor WINANTS

Conseil d'Administration – Raad van beheer

Bureau

Président-Voorzitter	Jean KAMERS	02.731.17.88
Vice-président	Jacques DOME	02.762.60.56
Secrétaire-général / Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013.31.28.70*
Trésorier - Schatbewaarder	Georges de CONINCK	02.344.46.38

Membres – Leden

Hugo CLOECKAERT	02.657.00.54
Paul DE CLERCK	0496.170.159
Georges de CONINCK	02.344.46.38
André DILLIEN	02.673.36.32*
Paul JOUREZ	067.790.337
Hubert MOJET	02.770.93.71
Norbert NIELS	016.58.10.86
Alex PEELAERS	014.54.70.63
	0495.21.70.63
	014.54.09.72*
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465.46.51
	02.732.79.37
Wilfried TERSAGO	011.689.878

* +Fax

Secrétariat – Secretariaat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél/Fax: 013.31.28.70

Indien U een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.

Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen.

Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat. Egalement, vos événements familiaux importants.

**Volgend tijdschrift
Prochain bulletin
15.07.2001**

Le courrier *des lecteurs*

A propos de "Requiem pour un petit Spatz" paru dans le numéro 4/2000

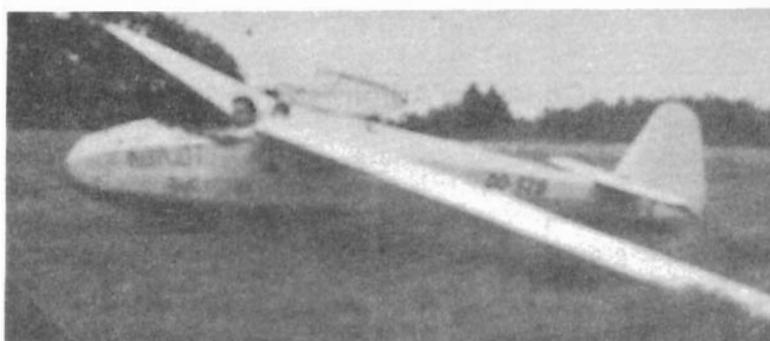
Suite à l'article qui concerne les petits Spatz OO-SZA et OO-SZB, je voudrais clarifier certaines choses qui ne sont pas tout à fait exactes.

Je collectionne les planeurs anciens depuis 1971 et j'ai été en possession de ces deux planeurs; je les ai achetés pour une boachée de pain au Centre national de vol à voile à Saint Hubert.

Ces deux planeurs ont effectué un certain nombre de vols dans la campagne, remorqués par voiture dans les années 80.

L'immatriculation en a été changée, le OO-SZA est devenu le OO-SZB et le OO-SZB est devenu le OO-SZA alors que le OO-SZA dont parle dans le bulletin appartient à une autre collectionneur.

Je joins la photo du OO-SZB: je ne possède malheureusement pas de photo du OO-SZA, mais j'ai un film vidéo où on peut le voir en vol.



Guy ENGLEBERT, Haversin

La Comète écarlate disparaît. (Restructuration oblige!)

Guy BRUYNINCKX manifeste à sa façon, la peine qu'il éprouve après la disparition de la 2^{ème} Escadrille du 2^{ème} Wing de Florennes où il fut muté après avoir reçu ses ailes aux USA (52C). Il ajoute qu'il a laissé un espace libre à droite de la plaque d'immatriculation de sa voiture pour y ajouter une autre protestation lorsque la Sabena disparaîtra!

