

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



A.S.B.L. des Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Siège social
1, rue Montoyer
1040 BRUXELLES
CCP 000-0356122-35

Editeur responsable

[REDACTED]
A.Dillien
rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles

CINQUIEME ANNEE

JUL AUG SEP 83

Bruxelles, le 24 août 1983

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du Secrétaire Général

Le mot du Trésorier

Amendements à la liste des VTB de 1983

Une histoire de radionavigant
par Robert Kegeleirs

La SABENA des années 20 (suite)
l'Afrique
par Léon Gysen

In memoriam

Comment peut-on devenir pilote de chasse
par Marcel Jacobs

Belgian Veteran Aircraft

Battle of Britain, conférence et film
par le Group Captain H. Mahaddie
DSO,DFC,AFC,RAF' retd.

COMMENT PEUT-ON DEVENIR PILOTE DE "CHASSE" ?

Par Marcel Jacobs.

Je fus breveté en 1932, sous le numéro 332, après une incursion à 4.100 mètres d'altitude pendant deux heures, ce qui devait constituer un record d'altitude au brevet.

J'étais gonflé, comme tout pilote peut se l'imaginer: Je pouvais voler de mes propres ailes, avec cette confiance inculquée par un moniteur prestigieux, le regretté J. Stampe, ancien pilote du Roi Albert en 1914-1918. Un entraînement poursuivi par tous les temps, PSV, etc... nous permit de rivaliser d'adresse en vol de groupe et en acrobatie avec les escadrilles étrangères réunies au cours de "meetings aériens internationaux".

C'est ainsi qu'en vue d'un vol prévu à destination du delta de l'Escaut et de la Hollande, je pris un départ en rase-mottes sur le terrain d'aviation de Deurne, à Anvers.

Après une chandelle bien amorcée, je jetais un regard distrait au sol, quand j'aperçus subitement les deux mécaniciens sortir du hangar et courir les bras levés vers le milieu du terrain.

Le réflexe fut instantané: Avais-je perdu une roue, ou le train d'atterrissage ? Ou une pièce quelconque ? Pourtant, après vérification, tout me semblait en ordre. Je pris néanmoins la décision d'atterrir, afin d'éclaircir le mystère ...

C'est alors que, me dirigeant vers les mécanos, je les vis, rayonnant de joie, et me montrant un superbe lièvre d'un poids impressionnant.

Si le champ d'aviation était devenu une réserve giboyeuse, le hasard avait voulu qu'attrapper un lièvre en avion constitue néanmoins un trophée de chasse assez rarissime !

Cette histoire de chasse n'est pas une galéjade, elle est authentique !

Cet article était annoncé au sommaire de notre dernier numéro et n'avait pu paraître dans le corps du texte. Son auteur voudra bien nous en excuser.

LE MOT DU PRESIDENT

Nous nous sommes donc rendus à Paris le 3 juin dernier dans le but de visiter le Salon du Bourget, bien sûr, mais avec le grand espoir de rencontrer nos amis des Vieilles Tiges de France. Les 32 participants pourront vous le dire, ce fut un plein succès. Inutile de vous dire le plaisir de voyager ensemble, de vivre ces quelques heures et repas en bons amis; ce fut parfait, pas le moindre accroc, Monsieur Smeesters, notre "cicerone", avait veillé à tout, rien ne manquait.

Mais d'autres s'étaient mis en frais pour nous; les Vieilles Tiges, leur Président Monsieur Libert et son épouse nous attendaient de pied ferme. Encore une fois nous les remercions de tout coeur, ils ont vraiment fait l'impossible pour bien nous recevoir. Des délégations de 7 autres pays nous attendaient à l'Hôtel de ville de Paris, ce qui nous a permis vraiment de faire connaissance et de voir un peu comment les autres s'organisent. Vous apprendrez également qu'en votre nom à tous, j'ai eu l'honneur de recevoir la médaille de la Ville de Paris et le diplôme y afférent. Le Président avait réellement bien fait les choses : le lendemain, nous avons pu participer à la cérémonie d'hommage au Monument aux Equipages et aux Pilotes d'essai, ce qui nous tenait fort à coeur.

Puis, après la visite du Salon, un repas nous attendait ... il nous était offert par les Vieilles Tiges, alors que nous étions tout de même fort nombreux; rien n'y fit, c'était tout organisé et qu'encore une fois le Président et Madame Libert soient remerciés, ils n'ont pas ménagé leur peine. Nous nous trouvions sur le toit d'un hangar au Bourget, d'où nous avons pu assister, en privilégiés, aux démonstrations aériennes de l'après-midi.

Le retour s'est passé sans encombre et l'arrivée, bien à temps, ce qui me fait dire à ceux qui ont hésité à venir qu'ils seront les bienvenus en 1985. Pour 1984, nous comptons organiser le voyage à la Ferté Alais, cela devient une habitude mais la journée en vaut la peine croyez-moi.

Pour ce qui est de 1983, la réunion à Poelkappel en souvenir de Guynemer est fixée au samedi 17 septembre. Ceux qui désirent s'y rendre devraient nous faire signe pour que nous puissions organiser leur transport. Et puis, il y a toujours les 1er mercredi du mois. Venez vous retremper à la Maison des Ailes, y retrouver vos amis, vos souvenirs.

LE MOT DU SECRETAIRE GENERAL

On me demande fréquemment une liste des membres, mise à jour. Bien sûr, je tiens l'original de cette liste à jour. Et j'en ai envoyé ou remis personnellement un exemplaire à chacun lors de l'assemblée générale. Et je publie un amendement à cette liste lors de la parution de chaque bulletin trimestriel.

Si toutefois vous désirez obtenir une nouvelle liste, récemment mise à jour, je puis vous l'envoyer. Mais il semble logique que vous preniez en charge les frais de photocopie et d'expédition. C'est pourquoi les VTB vous expédierons par la poste la liste des membres contre versement de cinquante francs à leur compte. La mise à jour est trimestrielle.

Autre sujet d'intérêt, les articles pour le bulletin. Vous avez tous des histoires d'aviation à raconter. Il vous en est arrivé à tous. Alors, racontez-les-nous-donc ! Je me ferai un plaisir de les mettre en page pour la publication: Pensez donc, je serai le premier à les lire... Envoyez-moi vos textes sous forme manuscrite, dactylographiée, enregistrée sur bande (j'utilise de préférence les microcassettes), et je vous les prépare, aux petits oignons, pour la prochaine édition du bulletin. C'est pas beau ça ? Que dites-vous ? Vous n'osez pas ? Allons grands timides, sortez de vos coquilles. Les nouvelles générations qui nous suivent ont besoin de savoir. Et moi aussi ...

André Dillien

LE MOT DU TRESORIER

Notre toujours alerte vice-président, le colonel Robert Fabry, me disait il y a peu de temps: "Pour notre association, ce qui importe, plus que le nombre, c'est l'esprit de camaraderie. Nous devons surtout rassembler des amis, sans distinction de grade -général ou sergent pilote-, ou de situation commandant de B747, mécanicien ou pilote de Piper-Cub."

Je crois qu'il a parfaitement raison. Le service est fini, on se retrouve entre copains qui ont goûté des mêmes joies et subi les mêmes avatars.

Peut-être a-t-on peu de choses à se raconter, mais la joie de se retrouver ensemble, de se revoir, de se regarder, provoque une chaleur communicative et ravive des tas de souvenirs que l'on a vécu ensemble ou parallèlement.

Vous savez tous combien notre amitié est profonde, et vous l'avez presque tous compris en versant votre cotisation. Mais ceux parmi vous qui ne l'ont pas encore fait, et qui trouveront une petite croix-rouge de rappel à côté de leur nom, n'en sont pas moins des amis de longue date.

Aussi, pour le prouver, ils verseront sûrement sans tarder leurs trois cents francs au CCP 000-0356121-37 ou à la SGB 310-0631060-64.

EN MAGASIN

Insigne de blazer	400	Maurice Dans.
Fanion VTB	450	
Cravate VTB	350	
Insigne VTB	200	
Autocollant VTB	20	

AMENDEMENTS A LA LISTE DES VTB DE 1983.

Selon les renseignements collectés jusqu'au 15 août 1983.

A = Addition M = Modification S = Suppression

- A ABPNL (Association belge du personnel navigant de ligne), av. Henri Dunant, 2, boîte 3, B1140 Bruxelles. (F).
- A Buyle Raoul, avenue Brugmann, 201, B1180 Bruxelles. 1944(B)27 SAAF. 02-344.20.33.
- M Colin Daniel, Boulevard Mettewie, 10, boîte 23, B1080 Bruxelles. 1937(C), 1938(B), 02-427.28.72.
- A Colpaert Albert, rue C. Cherpion, 16, B5989 Grez-Doiceau. 1937(B), 1939(C). 010-84.41.41.
- M Coucke Alphonse, 02-394.95.55.
- M Cornet Jean, 014-63.49.90.
- M Debêche Albert, Rue Cornuchamps, 23, B4262 Braives. 1942(B)90. 019-69.84.13.
- M De Boets Maurice, Résidence les Iris, St. Germain-sur-Avre, F27320 Nonancourt, France. 1917(B). 00-33-2-58.00.54.
- A Debouny Robert, avenue des Troènes, 23, B1950 Kraainem. 1947(C)Rad. 1967(C)Mec. 02-731.15.53.
- M Dedeurwaerder Yvon, rue de la Cambre, 18, boîte 8, B1200 Bruxelles.
- A De Geyter Willy, Hollestraat, 30, B3008 Veltem. 1950(B)114. 016-48.96.94
- A Deknop Marcel, place de la Baille, 4, B6170 Courcelles. 1952(B)117 USAF (52a). 071-45.35.37.
- M Derasse Henri, avenue d'Auderghem, 269, ch.811, B1040 Bruxelles.
- M Donnet Hervé, Cocrou, B5982 GREZ-DOICEAU, 1950(B)114. 010-84.52.27.
- M Madame Dubois Emmanuel, (F) (Membre décédé).
- M Ernst Albert, c/o Jacques Dôme, avenue de Foestraets, 42, B1180 Bruxelles. 1950(B).
- A Fain Jean Paul, avenue Val-au-Bois, 26, B1950 Kraainem. 1950(B). 02-731.50.20.
- M Gillyns Roger, square de l'Arbalète, 4, B1170 Bruxelles. 1931(B)65.
- A Hanze Guy, avenue des Sorbiers, 11, B1640 Rhode-Saint-Genèse. 1943(B)89. 02-358.02.02.
- M Madame Hendrice-Gendarme, rue Lassaux, 11, B4500 Jupille. 1951(B).
- A Hirsch Robert, Floss Street, 30, ZA2094 Kensington, Johannesburg, Afrique du Sud. 1942(B)5 SAAF. 614.45.59.
- A Jonniaux Jean-François, drève de Richelle, 96, B1410 Waterloo. 1947(C)Rad. 1949(C)Nav. 1957(B). 1974(C)Mec.
- M Jaspis Georges, 1936(B)78.
- A Laport Philippe, rue des Anges, 12, B4000 Liège. 19..(B).
- A Kegeleirs Robert, Rue Guy Verachtert, 4, B1160 Bruxelles. 1937(C)Rad. 673.38.78.
- A Kother Willy, rue du Village, 321, BOITE 51, B4420 Rocourt. 1954(F)128 USAF & FAé.
- M Lissarague, directeur du musée de l'air & de l'espace, BP73, F93350 Le Bourget, France.
- M Mesorten Jean, (F).
- A Michaux Jacques, avenue de Wezembeek, 61, B1950 Kraainem. 1950(C)Rad. 1960(C)Mec.
- A Noirhomme Robert, Place A. Salée, 9, B4880 Spa. 1952(B)120. 087-77.17.82.
- A Nootens Denis, Scavée de la Carrière, 14, B1350 Limal. 1953(B). 010-41.42.69.
- M Oger Albert, rue Marcel Thiry, 22, boîte 9, B1200 Bruxelles.
- S Pestiaux Jules (Décédé).
- M Potelle Jean-Emile, avenue de Péville, 162, boîte 8, B4030 Liège.
- A Powell William, avenue de Grunne, 77, B1970 Wezembeek. 1941(B) RAF 02-731.08.90.
- A Renard Alfred, avenue de Brocqueville, 261, B1200 Bruxelles. (D). 1931(C)Obs. nav,rad,bom.
- A Schoune Louis, clos du Paradis, 5, B1350 Limal. 1952(B)122/52 USAF. 010-41.68.06.
- M Theys Robert, Jan Van Rijswijklaan, 124, B2018 Antwerpen.
- S Vanderbeck Georges. (Décédé).
- M Van Hooreweder Jérôme, Hannuitsesteenweg 413, B3311 Tienen.
- A Les Vieilles Tiges du Luxembourg, c/o Marc Spedener, 67 Boulevard J. Salentiny, Luxembourg.
- M Wauters Pierre, 1953(B)123/USAF 53e.
- A Wéry Guy, Allée Verte, 121, B6040 Charleroi. 1955(F)55k USAF 511.22.28.

Tous les changements, les corrections et les additions sont à communiquer au secrétaire général pour insertion à la liste s.v.p.

THE ROYAL AIR FORCES ASSOCIATION

MAISON DES AILES — 1, RUE MONTOYER, BRUSSELS 4



Belgium

Patron : HER MAJESTY THE QUEEN

Honorary Patron : H.E. THE BRITISH AMBASSADOR

Branch Honorary President : LT GENERAL L LEBOUTTE D.F.C.

C.C.P. 136.89 Lloyds Bank (Belgium) S.A. Brussels
for R.A.F.A. Account

Tel. Secretary 733.39.80

Dear Sir

17.7.83

The Belgian Branch of the Royal Air Forces Association is presenting a special "Battle of Britain" lecture including exclusive action films at the Brussels Convention Hall, Benelux Hall, Coudenberg 3, 1000 Brussels at 8 p.m. on Thursday September 29.

The lecture will be given by Group Captain Hamish Mahaddie DSO.DFC. AEC RAF retired. During the last war he had a most distinguished flying career and since he retired from the RAF he has served as a leading aviation consultant. He has recently been on a lecture tour of the United States of America, Canada and South Africa, where he has delivered his lectures to the Air Forces of these countries.

Proceeds from this lecture will be donated to the Battle of Britain Anniversary Appeal 1983.

Tickets price BF. 100.- can be obtained from the Secretary RAFA, Maison des Ailes, 1, rue Montoyer, Brussels, or can be purchased at the door.

It is hoped that this exciting event will be supported by the British Community and the other Service Associations.

R.A.B. Walkden

R.A.B. WALKDEN

Vice Chairman.

IN MEMORIAM

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès du colonel aviateur Joseph Lenoir.

Le colonel aviateur Lenoir était l'un des premiers candidats pilotes à avoir souscrit un engagement à l'Aéronautique Militaire, après la fin de la première guerre mondiale. Il avait fait partie de la 7^e promotion d'élèves-pilotes.

Ayant obtenu sans problème son brevet militaire, il ne cessa, une fois en escadrille, de se perfectionner dans l'art du pilotage, tout en passant avec succès les examens et épreuves pour l'accession au grade de sous-lieutenant aviateur.

Malgré les fonctions qui l'obligeaient, comme tout autre officier aviateur, à quitter quelquefois, et cela à son corps défendant, le grand air des plaines d'aviation, il continua à piloter avec enthousiasme les nombreux types d'avions militaires, passant du petit Caudron G3 au gros Fokker Trimoteur.

Compte tenu de sa compétence, ainsi que du sérieux avec lequel il exerçait son métier, il fut à diverses reprises désigné pour piloter les avions dans lesquels avaient pris place, soit le Roi Albert 1^{er}, soit le Roi Léopold III, et ce, à la plus grande satisfaction de ces hôtes illustres.

Fait prisonnier hélas, au début de la guerre de 1940, il séjourna dans un Oflag pendant cinq années, qui furent très dures pour lui. C'était en effet un homme grand et fort, et les privations qu'il dut subir altérèrent petit à petit sa santé.

Il revint d'Allemagne malade, et dut subir une longue convalescence qui fut pénible pour lui, véritable homme d'action. Quand il put reprendre du service, il fut désigné pour un poste important au ministère -le service de renseignements- où il fut fort apprécié.

Mis à la retraite, il s'occupa encore d'aviation, mais d'aviation plus calme, destinée principalement aux jeunes générations. Il dirigea en effet pendant un certain temps le Centre National de Vol à Voile, à Saint-Hubert.

Après avoir quitté cette fonction, il vécut dans le calme, auprès de son épouse, et tous deux purent enfin, soit dans leur home, soit lors de leurs nombreux voyages, profiter de la vie, en voyant s'écouler paisiblement la fuite des jours.

Nicolas Deguel

UNE HISTOIRE DE RADIONAVIGANT

Par Robert Kegeleirs.

J'ai septante-sept ans et j'ai débuté comme élève à dix-sept ans à la S.A.I.T. (Société Internationale de Télégraphie sans fil à Anvers), pour devenir radio de marine. J'ai obtenu mon brevet après deux ans de cours et j'ai navigué pendant dix-huit mois pour accomplir mon service militaire aux TTR (Troupes de Transmissions).

Quelques jours avant la "classe", mon capitaine me demanda si l'aviation militaire m'intéressait en tant que radio de bord, un cadre étant à l'étude. Les conditions d'engagement étant les mêmes que pour les pilotes, tout heureux de trouver un hébergement, ma mère étant décédée et mon père en Afrique, je signalai un engagement au 2^{Aé} à Bierset le 28 décembre 1928.

Excellente ambiance, camaraderie très courtoise malgré un certain scepticisme quant aux résultats futurs. Il est vrai que nous ne disposions que d'un vieux matériel d'émission en graphie, et pas de récepteur. La phonie était alors inconnue.

Je devais bénéficier de certains avantages en tant que premier pionnier de ce nouveau cadre, destiné aux escadrilles de reconnaissance et de bombardement de "grands raids": L'autonomie de vol était de trois heures, la distance prévue de plus ou moins quatre cents kilomètres, sans vent contraire. Par après, nous reçûmes des avions plus modernes tels que les Fairey Fox, les Caudron, etc...

Lorsque l'on pense qu'à l'heure actuelle on dépanne par la voie des ondes, sans l'appui d'une quelconque main-d'oeuvre à la réception, des appareils se trouvant sur la lune ou tournant autour de la terre! Alors qu'il n'y a qu'une cinquantaine d'années, la portée des ondes hertziennes n'était que d'une cinquantaine de kilomètres, on réalise les progrès qui ont été réalisés dans ce domaine. C'est certainement de toutes les sciences, celle où les progrès ont été les plus rapides.

L'Angleterre aurait-elle gagné la guerre sans les radars de Douvres?

Je suis resté un an à Bierset.

En 1929 s'est fondée à Evere l'école d'aéronautique, ayant comme élèves des officiers de toutes armes, des sous-officiers pilotes et des miliciens candidats sous-lieutenants de réserve, en vue d'obtenir le brevet d'officier observateur, indispensable au grade d'officier pilote. Ces cours comprenaient navigation, météorologie, radio et télégraphie morse, bombardement, etc... Il me fut demandé d'être transféré à cette école en tant que professeur de radio et instructeur en vol. J'acceptai et retrouvai Bruxelles.

J'ai eu là comme élèves, entre autres, messieurs Vernieuwen, qui fut directeur à la SABENA, Carlier, qui dirigea la SOBELAIR, Mollet, P.D.G de la R.V.A. et Dans, directeur de la Sobelair, sous les ordres du major Courtois.

Entretiens, l'aéronautique militaire avait été dotée d'un petit poste émetteur (A.P.), de gammes d'ondes plus sélectives et de portée plus lointaine. Mais il avait toujours le défaut de ne pas permettre à l'opérateur d'entendre sa transmission et, de ce fait, de ne pas pouvoir corriger les erreurs de celle-ci.

J'apportai quelques corrections à cet émetteur et, pour la première fois, l'opérateur utilisa un casque radio. Les résultats furent plus que satisfaisants et les réceptionnistes au sol, miliciens et volontaires au sol des Troupes de Transmissions, le mentionnèrent dans leurs rapports.

Le colonel des TTR, de qui dépendait le matériel radio de bord en fut probablement offusqué, vu qu'il demanda au major Courtois, commandant l'école, de m'infliger huit jours d'arrêt pour modification, sans autorisation, de matériel appartenant à son régiment. Le major Courtois eut la "courtoisie" de transformer ces huit jours d'arrêt en huit jours de congé. Il était militaire, mais surtout aviateur.

Je restai à l'école jusqu'en 1935. Le pilote avec lequel je faisais le plus souvent équipage passa à la Sabena, qui manquait de radios de bord. Ceux-ci étaient recrutés parmi les mécaniciens, qui devaient suivre des cours spéciaux de radiotélégraphistes des bureaux de poste, et des opérateurs d'ONB, la station au sol de l'Administration de l'Aéronautique. J'avais envie de voir du pays et... de gagner davantage, l'avancement à l'armée ne dépendant que des années de service. J'entrai donc à la Sabena au moment où l'Administration de l'Aéronautique exigea des examens et des diplômes pour tous les radionavigants. Nombreux furent ceux qui durent suivre des cours en vue de l'obtention d'une licence officielle, ce qui me permit, un an après mon entrée, d'effectuer la ligne Belgique-Congo.

Ces liaisons, effectuées sur Savoya S-73 à 14 places, n'étaient pas toujours aisées, vu la portée encore assez réduite des émetteurs à moyenne fréquence (Environ 350 kilomètres sur 333 kilocycles). Pas encore de phonie, bien entendu. De ce fait, à une vitesse de croisière de 240 kmh. nous pouvions faire Marseille-Alger le premier jour, en communication avec les postes européens, puis Reggan-Gao le deuxième jour, en traversant le Sahara et en passant la chaîne de l'Atlas. C'est une peccadille actuellement, mais à l'époque, il n'y avait pas de pressurisation ni de pilote automatique. Et sur les lignes d'Europe, il n'y avait qu'un pilote. Le radio, installé à côté de lui, le secondait en cas de ... certaines nécessités.

Le troisième jour, nous allions à Niamey, Zinder, Fort-Lamy et Fort-Archambault. Et le quatrième jour, nous allions à Libengé et Léopoldville. Cela faisait neuf jours pour un aller-retour.

Compte tenu des vents contraires et de la faible vitesse, nous faisions bien souvent dix à douze heures de vol... Mais il n'y avait pas d'interdictions syndicales en ce temps-là.

Reprenant la faible portée radio, nous devions voler au-dessus du désert pendant plusieurs heures sans aucune communication, donc, sans radio, ni météo, ni prévisions.

Nous manipulions alors dans le vide et poussions un soupir lorsqu'un premier et faible signal nous parvenait. Il en fut d'ailleurs de même sur certaines lignes d'Europe: Entre Malmö et Stockholm, nous restions plus d'une heure sans rien entendre. Il n'y avait pas encore de radio à Norkoping. Survoler la Suède en hiver n'était d'ailleurs pas une sinécure, vu le manque de repères au sol. De temps à autre, un cours d'eau ou une voie de chemin de fer coupait les forêts, mais on ne voyait aucune ville, sauf quelques villages ensevelis sous la neige.

Le Junker JU-52 nous apporta les premiers progrès réels en radio, avec le radiocompas. Pour obtenir une position, nous devions auparavant demander des relèvements en code Q, d'ailleurs encore employé actuellement: Il s'agit de groupes de trois lettres dont la première est Q. Par exemple, QTH veut dire "ma position est ...", ou QAM "quelle est la météo observée à ..." Pour se situer, il fallait obtenir un relèvement en degrés du point de destination et d'autres points latéraux, et opérer des recoupements.

Le radio était donc en même temps navigateur. En cas d'atterrissage en conditions de mauvaise visibilité, il demandait des QDM répétés (relèvements vrais plus déclinaison magnétique), qu'il transmettait au pilote. La qualité d'un équipage était donc l'union, la rapidité d'exécution et la confiance du pilote vis-à-vis du radio, et vice-versa.

J'ai beaucoup volé avec Cocquyt, chef-pilote Sabena à l'époque, que j'ai toujours considéré comme un pilote de grande classe et comme un charmant compagnon. Je lui adresse, à titre posthume, mes remerciements pour tout ce qu'il m'a appris.

Par après, nous reçûmes le Savoya S-83, qui filait son 400 kmh avec 10 passagers. Il était à l'époque l'avion commercial le plus rapide, nous permettant la liaison Belgique-Congo en trois jours. Ce trajet prend actuellement six à sept heures: Trois jours feront sourire les passagers en cette année 1983! Par contre, les passagers d'avant guerre n'auraient pu comprendre pourquoi il faut plusieurs mois pour constituer un gouvernement. C'est peut-être plus compliqué, mais certainement moins dangereux.

Du point de vue météo, nous n'avions pas encore en ce temps-là un "Monsieur Météo" dont seuls les initiés peuvent comprendre les erreurs possibles dans certaines prévisions. C'est pour moi la science la plus ingrate, car les résultats obtenus ne sont pas toujours en rapport avec les capacités de celui qui la prévoit. Je doute même qu'un jour, malgré les appareils disponibles, les renseignements communiqués arrivent à la perfection. Mais, probablement, ils n'arriveront qu'à des résultats approchants. Un équipage est responsable de son appareil. Un météorologiste est tributaire d'éléments dont il ne sera jamais le maître.

Avant 1940, nous recevions, avant chaque décollage, des renseignements sur les prévisions à l'arrivée, la couverture du ciel, la visibilité, la direction et la force du vent. Ces informations étaient transmises par l'aérodrome de destination. Quant aux conditions de vol, elles nous étaient communiquées par les équipage ayant atterri avant nous: Nombre et hauteur des couches de nuages, nature de ceux-ci et surtout le vent en altitude, qui avaient une très grande importance vu la faible vitesse de nos avions. Il y avait danger de dérive due à leurs directions: On sait que le freinage par le vent est directement proportionnel à sa vitesse et à sa direction.

à suivre

LA SABENA DES ANNEES 20

L'Afrique.

Par Léon Gysen.

Nous longions la côte africaine au large de Dakar, et nous voyions au loin des plages sablonneuses bordées de palmiers. C'était ma première vision de ce continent nouveau que j'allais connaître.

En 1928, malgré le raid de Roger, Thieffry et De Bruycker, la ligne Belgique-Congo en avion n'existait pas, et c'est en bateau que les pilotes rejoignaient leur poste en Afrique. La Ligue Maritime Belge assurait le départ d'Anvers deux fois par mois. Le voyage durait environ quinze jours.

Nous avons quitté la métropole en février, par un temps froid et brumeux, et quelques jours plus tard, sous un ciel bleu et un soleil tropical, le bateau faisait sa toilette d'été. Les passagers s'habillaient de blanc, et j'inaugurais mon casque colonial.

C'était assez agréable: Repos complet, bonne nourriture, soirées dansantes, passage de l'Equateur avec le baptême d'usage. La belle vie quoi.

Nous avons fait escale aux îles Canaries, et peu avant l'arrivée à Boma, les eaux de l'océan se teintèrent d'ocre et de boue, alluvions du fleuve Congo.

Le bateau stoppa pour embarquer le pilote qui devait nous conduire à Matadi, et j'eus l'heureuse surprise de voir arriver Van Ackere, qui venait me souhaiter la bienvenue.

Le bateau étant trop chargé pour le fleuve, on embarqua une cinquantaine de noirs qui envahirent les cales pour décharger du charbon. Ils étaient vêtus de guenilles, et se bouscullaient en vociférant. Ils dégageaient une odeur pénétrante que je devais apprendre à connaître.

Autour d'un bon dîner, Jo Van Ackere m'expliqua ce qu'on attendait de moi. La Sabena-Congo assurait, à chaque arrivée de bateau d'Anvers, la liaison entre Matadi et Elisabethville, dans le Katanga. La distance était d'environ 2.500 km, et était divisée en deux secteurs: Le Bas-Congo, Matadi-Kinshasa-Luebo, avec comme pilotes Van Ackere, Closset, Van Reempst (fin de terme) et Massois. Le Haut-Congo, Luebo-Elisabethville, avec les pilotes Van Opstael et Debroux. J'étais affecté à ce deuxième secteur.

Les avions étaient des trimoteurs Handley-Page, avec un moteur Rolls central et deux Siddeleys moins puissants. Nous avions également un ou deux De Havilland DH50, avec cabine pour deux passagers.

Luebo, au centre de la ligne et du Congo, était une sorte de plaque tournante, pour conduire éventuellement des passagers à Tshikapa, centre diamantaire, et Lusambo. C'était le point de ralliement également pour les voyageurs "fin de terme" qui prenaient l'avion pour rentrer au pays. C'étaient en majorité des fonctionnaires, des Pères (les Bwanas-mon-père), et des religieuses. Puisque l'Etat payait de toute façon pour une bonne partie de la cargaison, autant en profiter.

Donc, en bref, le bateau d'Anvers arrivait à Matadi, le premier secteur assurait le transport jusqu'à Luebo, et le deuxième secteur, de Luebo à E'ville. Le lendemain de l'arrivée à E'ville, les coloniaux

rentrant au pays prenaient un avion tout frais et remontaient vers Luebo où les attendait l'avion du premier secteur, vers Kin et Matadi, pour prendre le même bateau à Matadi. Il arrivait souvent qu'à l'atterrissage de l'avion d'Elisabethville, on trouvait trop de passagers pour un seul chargement vers Kinshasa, et l'avion d'Elisabethville continuait alors vers Kinshasa. J'ai très souvent fait le trajet complet en deux ou trois jours. Cela dépendait de la force du vent. J'avais alors l'occasion de revoir mes amis du Bas-Congo, et je leur apportais des fruits frais venant du Cap.

L'avion avait naturellement beaucoup de succès: Le colonial rejoignait son poste plus rapidement et recevait son courrier et ses journaux en un temps record. Aussi étions-nous très demandés, et invités à dîner ou à des réceptions dans toutes les sociétés coloniales. Pour donner un exemple du temps gagné par l'avion, le chemin de fer mettait un jour et demi pour effectuer le trajet Matadi-Kinshasa, avec un arrêt pour la nuit à Thysville. L'avion mettait deux heures.

Le souvenir de ce tortillard me remet en mémoire un triste incident. J'avais été amené à faire le trajet Kinshasa-Matadi en train. Au départ de Kinshasa, j'avais remarqué deux ou trois wagons plats chargés de cages de fauves. Ces wagons avaient été accrochés au tender, derrière la locomotive. Sur le toit des cages se trouvait le fourrage pour nourrir les bêtes, ce qui en même temps les protégeait de la chaleur. Il y avait des léopards, des lions, des girafes, et aussi quelques singes. J'appris qu'un chasseur français rentrait en Europe, au terme d'une expédition pour le compte d'un jardin zoologique.

Je jouais au bridge avec quelques amis dans le wagon de queue. De ma place, je voyais, dans les grandes courbes, la locomotive qui soufflait et s'échinait dans les côtes, en laissant échapper des volutes de fumée blanchâtre. Le soir était tombé. Soudain, je vis des flammes s'échapper des wagons de tête. Le train stoppa, nous descendîmes sur le ballast et courrûmes vers l'avant du train. La locomotive, qui était chauffée au bois, avait laissé échapper des brindilles enflammées qui avaient mis le feu au fourrage. Lorsque nous arrivâmes en tête du train, les premiers wagons n'étaient plus qu'un brasier, et le spectacle était poignant. Les fauves, fous de peur, tournaient en rond dans leurs cages en gémissant et en cherchant en vain une issue. On avait bien essayé d'ouvrir les cages, quitte à laisser les bêtes s'échapper dans la nature, mais les barreaux étaient chauffés au rouge, et il était impossible de s'en approcher. Nous assistâmes, impuissants, à l'agonie de ces bêtes magnifiques, avec un sentiment d'horreur et d'impuissance. Ce spectacle dans la nuit, cette odeur de chair grillée, ces rugissements, me laissèrent un triste souvenir. Nous parvînmes néanmoins à sauver deux girafes terrifiées, en jetant de la terre et des seaux d'eau sur les wagons, et le chasseur parvint à les calmer.

En Afrique, en ce temps-là, on n'était jamais très loin de l'aventure. Il suffisait parfois de s'écarter un peu de ce que nous appelons la civilisation, pour tomber dans le drame. L'avion au Congo apportait certes des avantages, mais il suffisait d'une tuyauterie mal fixée ou d'un boulon mal serré pour tomber dans l'inconnu et se trouver dans des situations pour lesquelles nous n'avions pas été préparés. C'est ce que je vais essayer de raconter.

Nos Handley-Page étaient lents et lourds. La faible portance de l'air, les remous de chaleur, la difficulté de voler en altitude étant donnée la faible puissance des moteurs, rendaient les vols fatigants. Le

poste de pilotage était à découvert. Nous avions, pour nous protéger du soleil des casques coloniaux français, d'un modèle ancien, assez hauts et étroits, de manière à pouvoir les maintenir avec une courroie de cuir en-dessous du menton. Nous étions naturellement seuls pilotes à bord, avec un mécano, mais sans radio, surveillant sans cesse le fil d'Ariane que constituait soit la rivière, soit le rail, cherchant l'emplacement des terrains de secours établis tous les 50 à 60 kilomètres. Ils étaient supposés être entretenus par des villages plus ou moins éloignés, ou par des missions.

A part notre rivière ou, dans le Haut-Congo, notre chemin de fer, il n'y avait strictement rien: Pas de grand'routes, pas de points de repère, tous les sentiers indigènes se ressemblaient, et nos cartes étaient très primitives. Malheur à celui qui, voulant éviter une tornade, s'écartait de sa route en espérant la rejoindre plus tard, car il lui était presque impossible de retrouver le fin fil du chemin de fer ou la rivière, invisibles dans la forêt sous un certain angle et à faible altitude.

Je relis mes notes d'un voyage entre Kin et E'ville:

- 1er jour: Départ de Kin à 06.30h. Arrivée à Luebo à 14.45h., après deux escales d'une demi heure pour le plein d'essence.
- 2e jour: Luebo-Tshikapa et retour pour y conduire des passagers. 02.30h. de vol.
- 3e jour: Départ de Luebo à 06.30h. Arrivée à Kamina à 12.30h, par vent debout, donc impossibilité d'atteindre E'ville dans la journée. Le plein d'essence avait été fait à la mission de Kalenda.
- 4e jour: Départ de Kamina à 08.00h. Arrivée à E'ville à 13.30h, ce qui fait au total plus de 20 heures de vol dans une atmosphère perturbée et surchauffée. Nous étions fatigués, et nos quelques jours de repos étaient les bienvenus.

Pendant la saison des pluies, les tornades étaient fréquentes. J'en ai traversé une à quelques mètres au-dessus du Kasaï. Il tombait des trombes d'eau, et les bords de la rivière étaient à peine visibles. Lassois était assis à côté de moi, et il me montrait des hippopotames au milieu de la rivière. Cela dura une vingtaine de minutes, puis un point clair à l'horizon annonça la fin du déluge et de notre angoisse.

En route, le ravitaillement d'essence se faisait à proximité d'un centre ou d'une communauté religieuse. L'aire d'atterrissage n'était souvent qu'une route dégagée. Si le vent venait de côté, le train d'atterrissage en prenait un fameux coup! Lorsque le plein était terminé, des noirs tournaient l'avion et nous accompagnaient au bout de la route pour nous aider à tourner et reprendre le départ. Un jour, à la mission de Kalonda, un de ces noirs se trompa de direction et courut droit dans l'hélice du Rolls. Il fut décapité et, à partir de ce jour, il devint de plus en plus difficile de trouver des noirs pour manoeuvrer l'avion. Debroux, le pilote, dut attendre à la mission qu'une hélice de rechange lui soit envoyée, ainsi que le personnel pour la fixer. Cette mission de Kalonda était une de nos escales préférées: Les Pères nous attendaient toujours avec des paniers d'oranges et de mandarines.

Un jour, à une cinquantaine de kilomètres d'Elisabethville que je venais de quitter, le vilebrequin d'un de mes Siddeley passa au travers du carter. Je parvins à me poser sur le terrain de secours de Kapolowe, non loin d'une ferme tenue par des Liégeois charmants, qui ravitaillaient E'ville en légumes. J'y restai trois semaines, dans l'attente d'un nouveau moteur qui devait venir de Kin, à plus de deux mille kilomètres de là.

Au bout d'un certain temps, j'avais oublié que j'étais pilote à la Sabena. J'aidais les fermiers en conduisant le tracteur, et je chassais le gibier que l'on me servait à dîner. De nombreux visiteurs venaient de Jadotville et d'Elisabethville voir l'avion et pique-niquer pendant le week-end. Je visitais régulièrement une mission située à une cinquantaine de kilomètres, et les Pères organisèrent une chasse à laquelle je participai. On me raconta qu'un des Pères était allé à la chasse, et s'était retrouvé en-dessous d'un arbre sur lequel était perché un léopard. Le Père avait tiré un coup de fusil qui avait chassé le fauve.

Ce fut avec soulagement que je vis arriver mon moteur de rechange. Le départ fut acrobatique. Monsieur Wouters, directeur du second secteur, m'accompagnait. L'hélice, qui vibrait assez fort, tint tout de même le coup jusqu'à E'ville.

Au cours d'un autre voyage, j'eus une panne de Rolls en pleine forêt équatoriale. J'avais quitté Kin le matin vers 06.30h. avec une charge complète de jeunes agents de la Forminière, qui devaient rejoindre Tshikapa par Luebo. Il y avait également un monsieur Losange, géologue, qui se rendait à E'ville pour l'Union Minière. Le temps était magnifique et nous suivions d'abord le fleuve Congo jusqu'au Kasaï à Kwamouth. De là nous suivions le Kasaï jusqu'à Port-Franqui et Luebo. Comme d'habitude, nous essayions de repérer les terrains de secours, et de temps en temps mon mécano m'en indiquait un de la main. Ma première escale était Bandundu, pour faire de l'essence, et Tremly, le mécanicien, me montra un petit vapeur qui accostait au petit port. Dix minutes après l'atterrissage une voiture arriva à fond de train et un monsieur assez corpulent vint vers moi et se présenta: de Chateleux, dit "Chalux", journaliste à la Nation Belge. "Ah mon cher", me dit-il, "je dois me rendre à Port-Francqui d'urgence, n'avez-vous pas une petite place pour moi ?" Je lui dis que la plaine de Port-Francqui qui était à Malu-Malu n'était pas praticable, mais que j'allais à Pébéangu, ce qui lui convenait parfaitement. Et nous décollâmes. Peu après le terrain de secours de Mangé, mon Rolls se mit à tousser dangereusement. Si une panne de Siddeley permet de prolonger le vol un tant soit peu en mettant les autres moteurs à plein régime, par contre, sans le Rolls, avec une charge complète, c'est la descente rapide et immédiate, même avec les Siddeley à plein gaz. Nous avons heureusement repéré Mangé quelques minutes auparavant, et je fis demi-tour pour me vomir dans ce petit terrain. Il était heureusement mal entretenu, avec de la végétation assez haute, ce qui freina mon atterrissage. Mais aussitôt arrêté, je me rendis compte qu'il me serait impossible de redécoller sans aménager le terrain. Mais voilà, nous étions en pleine forêt, et le seul bruit que nous entendions était celui de millions de moustiques...

Tremly trouva rapidement la cause de la panne: Il s'agissait d'un culbuteur cassé. Il constata aussi une fuite d'essence au couvercle du carburateur. La réparation fut effectuée en une demi-heure. Mais maintenant, il s'agissait de trouver de la main-d'oeuvre pour débrousser le terrain. Mes jeunes gens avaient l'air de prendre l'aventure du bon côté. Mais je frémissais, quant à moi, en pensant à ce qui serait arrivé si nous avions eu à bord, ce qui arrivait souvent, des femmes et des enfants. Je me rappelais que l'un d'entre-nous, Debroux je crois, avait transporté deux aliénés accompagnés par des religieuses. Au départ d'Elisabethville, on leur avait passé des camisoles de force. Le docteur m'avait dit que c'était la boisson qui les avait mis dans cet état-là. Je préférais mes passagers de la Forminière. Comme Chalux m'avait dit qu'il s'expliquait assez bien en swahili et en bangala, je le pris avec moi et nous avançâmes dans la forêt. Je voulais essayer de joindre le village de Mangé qui se trouvait à une trentaine de kilomètres, mais de l'autre côté du Kasaï. La rivière était difficilement

accessible, à cause des roseaux et de la végétation très dense, et surtout en raison des nombreux îlots que l'on devait traverser avant d'arriver à la rivière proprement dite. Notre seul espoir était que l'on nous ait entendus ou vus, et, comme tout se sait très vite en brousse, qu'un blanc vienne à notre secours. Nous n'avions ni vivres ni boissons. Il faisait une chaleur torride, et la soif commençait à se faire sentir.

Je n'avais qu'un vieux fusil de l'armée avec quelques chargeurs, mais on devait nous avoir refile des balles défectueuses car nous avons fait des essais de tir à Kinshasa, et il n'y avait qu'une balle ou deux qui fonctionnait par chargeur. Bref, nous devons agir rapidement pour trouver de l'aide, car il faudrait couper la végétation (les matitis) et abattre certains arbres.

Au bout d'un certain temps, nous vîmes trois indigènes plutôt effrayants, le corps entièrement nu, à part un petit pagne. Ils étaient peints d'une matière rougeâtre, avec des dessins blancs. Je devais apprendre par la suite qu'ils s'enduisaient le corps de charbon de bois mélangé à de l'huile de palme. Cela ne sentait pas très bon, mais devait les protéger des moustiques. Ils restaient derrière les arbres, et Chalux tenta de leur expliquer que l'oiseau (ndèké) était tombé un peu plus loin. Je devais aussi apprendre qu'il existait dans cette contrée pas mal de cannibales, et que ceux-ci avaient les dents sciées en pointe. Mais en regardant Chalux et son embonpoint, je me disais que j'avais peut-être une chance de m'en tirer.

Après quelques palabres où j'entendis mon compagnon parler de "mata-biche", ils vinrent avec nous pour voir le ndèké.

Ils regardent l'avion et discutent entre eux, mais Chalux a un geste malheureux: Il veut les photographier et sort son appareil. C'est aussitôt la débandade. Les noirs s'enfuient à nouveau dans la forêt. Nous les rame-nons en douceur, et ils commencent à couper l'herbe avec leurs machettes. Le soir est maintenant tombé, et notre souci est de nous protéger des moustiques. J'essaie de rentrer dans la moustiquaire de ma malle-lit, mais ces bestioles y pénètrent avec moi, et, dans l'obscurité, j'abandonne.

Chalux s'était couvert la figure avec son mouchoir, après y avoir fait un trou pour y passer le nez. Mais il prétendait que les moustiques entraient dans son nez et remontaient jusqu'à son cerveau.

J'avais toujours avec moi mon phono portatif et, sachant que Chalux était amateur de musique (Il avait accompagné au piano la reine Elisabeth), je lui jouais quelques études de Chopin. Cette musique classique, inattendue au milieu de la forêt, avait quelque chose d'irréel, d'insolite aussi, qui détendait un peu l'atmosphère, mais ne diminuait ni la soif, ni la faim.

Soudain, nous fîmes silence, car des bruits venaient de la rivière, puis un coup de feu, une lumière, et des hommes. Il y avait un blanc parmi eux, et il fut accueilli à bras ouverts. Il avait appris par le "téléphone arabe" qu'un avion était tombé et qu'il y avait deux personnes à bord (Chalux et moi, sans doute). Il apportait deux bouteilles d'eau et une bouteille de vin. C'était bien, mais peu pour un groupe d'assoiffés et d'affamés. Mais le plus important était que nous avons maintenant un blanc du coin, qui commença à donner ses ordres aux noirs, pour le lendemain. Il fut décidé que trois d'entre nous accompagneraient le blanc dans sa pirogue jusqu'à Mangé, où notre nouvel ami avait, avec un autre blanc,

une factorerie, ou magasin vendant de tout, depuis des victuailles jusqu'à de la quincaillerie. Mon mécano et deux jeunes partirent donc, et nous restâmes seuls dans la nuit. Vers minuit, un autre coup de feu se fit entendre, et nous vîmes arriver l'autre blanc, avec sa baleinière. Il était accompagné de quelques travailleurs indigènes. Il croyait lui aussi qu'il n'y avait que deux personnes à bord, et il apportait deux bouteilles de champagne et un peu de vivres. Aussitôt, nous décidâmes d'aller nous restaurer à Mangé, et de partir avec la baleinière de monsieur Bousson. Chalux et Lozange décidèrent de rester et de se partager les vivres. Le reste du groupe se dirigea vers la rivière. Mais, comme je l'ai dit, il était difficile d'arriver au bord du Kasaï, à cause de la végétation. Et l'obscurité ne facilitait pas les choses. La baleinière était ancrée au milieu de la rivière, à cause des bancs de sable et des îlots. Nous ne disposions que d'une petite pirogue qui ne prenait qu'une personne à la fois. Un noir, dans l'eau jusqu'à la ceinture, poussait la pirogue. Cela prit un certain temps, et monsieur Bousson nous fit remarquer, à la lueur de sa torche, la présence de mouches tsé-tsé.

Quand ce fut mon tour de traverser, je n'en menais pas large. D'autant plus qu'on entendait, de temps en temps, un "plouf" dans l'eau. Monsieur Bousson nous dit que c'était des hippos, et que c'était pour les éloigner qu'il avait tiré un coup de fusil, en arrivant. Mon transbordement dura quelques minutes, pendant lesquelles je dus me tenir en équilibre sur la pirogue, et enfin j'abordai le bateau. Quand tout le monde fut à bord, on se mit en route. Normalement, il aurait fallu trois heures pour rejoindre le poste. Mais il y avait un tel brouillard qu'il était impossible d'avancer. Les noirs, qui chantaient pour garder la cadence, allaient d'un banc de sable à l'autre, et étaient obligés à chaque fois d'entrer dans l'eau pour remettre la baleinière à flot. Monsieur Bousson décida de rester où nous étions, et d'attendre le jour. Je me glissai en-dessous d'une bâche, et m'endormis.

Je fus réveillé, au petit jour, par le chant des noirs. Un de ceux-ci était debout à l'arrière du bateau et chantait un air très cadencé, auquel les autres répondaient. C'était très beau, mais c'est tout de même avec joie que nous arrivâmes à la factorerie, où nous nous ruâmes sur les boissons et la nourriture. Les passagers de la première tournée s'étaient déjà rassasiés, et nous avaient préparé un petit déjeuner copieux. Après quoi, nous préparâmes notre retour vers l'avion, avec des vivres pour Chalux et Lozange.

Monsieur Bousson ayant signalé qu'il avait bien un moteur hors-bord mais qu'il ne fonctionnait pas, Tremly demanda à le voir, constata que l'huile utilisée était beaucoup trop épaisse, fit la vidange, fixa le moteur sur la baleinière, et il ne nous fallut qu'une demi-heure pour rejoindre notre avion.

Après avoir examiné le terrain, je fis abattre quelques arbres supplémentaires, et je conclus que nous pouvions essayer de décoller. L'avion fut conduit à l'extrême bout de la plaine, la queue dans les arbres, et j'expliquai la manoeuvre: Retenir l'avion, même si les moteurs tournent à fond, et ne lâcher qu'à mon signal. Grâce à monsieur Bousson, les noirs semblaient comprendre. Les moteurs bien chauffés, je mis plein gaz et fis un signe de la main. L'avion s'ébranla lourdement, et gagna de la vitesse. Je le maintins au sol le plus longtemps possible, et je décollai. Au dernier moment, je fus obligé d'incliner un peu pour éviter un arbre. Je rendis la main au-dessus du Kasaï pour prendre de la vitesse. Nous étions sauvés. Je passai en rase-mottes au-dessus de la factorerie pour les remercier, et nous continuâmes notre voyage.

Etant donné notre perte d'essence, nous dûmes tout de même atterrir à Malu-Malu, pour le plus grand plaisir de Chalux, qui était arrivé à destination. Pour lui, cette aventure était une aubaine. J'ai gardé les deux numéros de la Nation Belge où il raconte cette histoire. Je reçus de lui une très gentille lettre de remerciements également. Le reste fut sans histoire et, arrivés à Luebo, les jeunes étaient attendus par des voitures venant de Tshikapa. Le lendemain, je repartais pour E'ville, où je pus me reposer.

Si j'ai raconté cette histoire en détail, c'est pour montrer comment, en se déplaçant avec un engin moderne comme l'avion, on peut se trouver, en quelques instants, dans des situations qui vous ramènent un siècle en arrière, dans des situations pour lesquelles rien n'a été prévu, sans expérience pour se défendre. En un mot, pour survivre.

Après cet incident, nous avons pris quelques précautions. En songeant qu'un jour cela pourrait nous arriver avec des femmes et des enfants à bord. Tremly avait même fabriqué une petite glacière, et nous avons des conserves. Sans oublier des ouvre-boîtes.

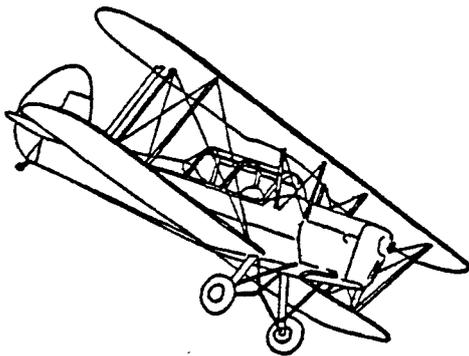
Parfois, à E'ville, pendant mes jours d'inactivité, je demandais à notre directeur, monsieur Wouters, de me confier un travail de diversion. Un de mes plaisirs favoris était d'aller inspecter quelques terrains de secours. Nous partions en camionnette avec une équipe de noirs et un capita parlant un peu français. Ces randonnées plaisaient à mon âme d'ancien scout épris d'aventure et d'inhabituel.

Nous sommes à une centaine de kilomètres d'Elisabethville. La voiture avance dans la forêt sur une piste sommaire, ayant au milieu une surélévation. C'est la raison pour laquelle seules les vieilles Ford, hautes sur roues, peuvent circuler sur ces sentiers indigènes. On entend soudain les bruits habituels à l'approche d'un village, tam-tams et chants, et une odeur de bois brûlé nous vient aux narines, qui caractérise la vie en brousse. Le bruit de notre arrivée attire des dizaines de négrillons, demandant de l'argent et des cigarettes. Nous avons besoin d'eau pour le moteur surchauffé, et nous crions "Maï". Aussitôt, on nous apporte quelques Calebasses du précieux liquide, et nous distribuons quelques pièces de monnaie.

Je remarque que certains enfants ont la moitié du crâne rasée, et le capita m'explique que c'est pour distinguer les garçons des filles... J'aurais cru qu'il existait un moyen plus simple, mais avec leurs petits pagnes, c'est certainement plus pratique. Nous allons voir le chef du village, et lui demandons de nous accompagner au terrain de secours, proche de quelques kilomètres. Nous remarquons son air embarrassé, car cette plaine est en friche, avec des herbes de plus d'un mètre. Le chef explique alors au capita que les hommes de son village ne comprennent pas pourquoi ils doivent toujours couper les matitis, alors que le ndéké ne vient jamais se poser. Le capita essaie d'expliquer que c'est pour le cas où l'oiseau serait blessé, mais je sens qu'il n'y a pas moyen de convaincre le chef, ce n'est pas dans sa logique.

J'ai pu constater, pendant mes visites, que les noirs avaient une vie bien organisée. L'homme chasse et pêche, la femme s'occupe du ménage et des enfants. Le manioc, qui est la nourriture de base, pousse dans leur champ. Les vêtements et les paniers sont faits de fibres de certains arbres, et ils ont des Calebasses pour transporter les liquides. Le temps est très beau, et ils chantent et dansent toute la journée.

à suivre



Belgian Veteran Aircraft

Flying Museum - Stampe Club

Dommelaere, 210

4580 Stavel

Belgium

LA BELGIAN VETERAN AIRCRAFT FEDERATION

par Jean BONNEVIE

D'où vient-elle ? Où va-t-elle ? Pourquoi ? Pour qui ? Comment ?
Que sont-ils ? Que font-ils ?

Autant de questions que le public se pose et auxquelles nous voudrions
essayer de répondre .

D'où vient-elle ?

De contacts pris au hasard , vers 1975 , avec le VETERANFLY KLUBBEN DEN MARK ;
comme son nom l'indique , même pour les non initiés dans le langage des
Vikings , c'est un club danois d'avions anciens , le plus ancien et le plus
important d'Europe et peut être du monde , avec ses deux cents avions de 1909
à il y a 25 ans . Une réussite extraordinaire . Ce fût pour nous le coup de
foudre , la rencontre d'une idée de génie .

Après de longues recherches , effectuées grâce à la bienveillance du service
technique de l'Administration de l'Aéronautique , une circulaire put être
envoyée à tous les propriétaires belges et luxembourgeois d'avions de plus
de 25 ans d'âge.

Le 3 mars 1978 , à la Maison des Ailes et en présence de Maître WIEME ,
Président de la Fédération Nationale Belge d'Aviation , eut lieu la première
rencontre entre une quarantaine de propriétaires belges d'avions anciens .
Le BELGIAN VETERAN AIRCRAFT CLUB était né . Il devait ensuite devenir , la
BELGIAN VETERAN AIRCRAFT FEDERATION.

Où va-t-elle ?

Là , place au rêve , mais quand un mordu s'achète un ancien avion , ou une
épave , ou un avion par pièces et morceaux , et vole , pour cet homme là ,
le rêve devient toujours réalité.

Parler de rêves, de projets , d'intentions , c'est parler du futur
à brève ou à longue échéance . Alors c'est : devenir un grand club ou une
grande Fédération , avec une centaine d'avions , ouvrir un musée pour les
présenter au public , créer entre ces mordus une chaîne de camaraderie à
l'échelle européenne et pourquoi pas mondiale.

Pourquoi ?

Pour sauver de la destruction et de l'oubli les vieux avions , les restaurer
et les maintenir en état de vol pour les présenter au public lors de manifes-
tations aéronautiques.

Pour garder présent le souvenir des pionniers belges de l'aviation . N'oublions

pas que parmi les avions les plus prestigieux , il y a le STAMPE ou le SV4, dont le père était Jean STAMPE , un Belge . N'oublions pas qu'un Monsieur très vénérable , non pas par son âge mais ses inventions et ses réalisations vit toujours à Bruxelles : c'est Monsieur RENARD , ingénieur et inventeur des fameux avions et moteurs RENARD.

Pour supprimer les frontières linguistiques et nationales.

Pour organiser dans chaque région du pays une exposition statique permanente d'avions anciens en état de vol.

Pour qui ?

Si notre Fédération n'avait pas existé , ces avions qui , il y a cinq ans, pourrissaient dans un fond de hangar ou même à la porte , ceux qui volaient encore mais dont la fin était proche , seraient actuellement ou bientôt des épaves irrécupérables , ou récupérées par d'autres pays.

Tout comme les anciennes voitures , les sculptures , les peintures , et bien d'autres choses du passé qui enrichissent nos musées , ces avions ont le droit à notre protection car ils font partie intégrante de notre PATRIMOINE NATIONAL . Ainsi notre but , qui à l'origine était un plaisir , devient à l'heure actuelle un devoir.

Il est probable que ce n'est que dans une cinquantaine d'années , au moment où le souvenir de la création de cette fédération ou de celui de ses créateurs sera tombé dans l'oubli - et c'est bien normal - que les Belges , et spécialement les responsables de la jeunesse , apprécieront à sa juste valeur l'existence de ce musée volant.

Avec un rien d'imagination , nous pouvons nous reporter dans cinquante ans, quand les Boings et les Airbus , les F16 et les Mirages , n'existeront plus que sur des photos jaunies ou dans les musées statiques , au moment où chaque voyageur aura franchi , à chaque voyage le mur du son , à ce moment nos avions auront cent ans ; ils seront toujours en vol , mais quelle joie de voir les yeux émerveillés des enfants qui assisteront à leurs évolutions.

Comment ?

Les qualités d'un propriétaire d'une de ces vieilles machines volantes sont: le courage , la ténacité , la patience , la persévérance , l'ingéniosité, le soin , la propreté , la méthode , le sérieux , la discipline , l'entr'aide, le don de soi , etc .

Voilà , peut-être , résumé le comment . Comment mettre et garder un vieil avion , une épave , en état de vol , sans aucune aide extérieure et avec des moyens financiers souvent très réduits.

Qui sont-ils ?

Nos mordus sont presque tous des manuels , des mécaniciens véhicule ou autres , dont les mains pleines de cambouis sont les gants qu'ils portent d'habitude ou de bons bricoleurs pour lesquels la salopette de travail et les mains sales sont une sorte de dépaysement ou de déguisement.

Peu partent en vacances , si ce n'est pour se rendre à l'un ou à l'autre Rallye d'ancêtres . Pour eux , tous leurs loisirs consistent en astiquage , réparation , réglage , usinage de pièces , mais aussi à solutionner certaines tracasseries administratives ; car chaque avion possède un énorme dossier technique résultant des inspections annuelles avec la longue liste des petits points à réparer ou à améliorer . Mais reconnaissons au passage que c'est grâce aux inspecteurs du service technique de l'Administration de l'Aéronautique que nos avions sont presque tous en bon état de vol.

Que font-ils ?

Si l'avion est en état de vol c'est l'évasion . Si les invitations pleuvent c'est que nous sommes désirés .

C'est STAUNIG au DANEMARK , LE HAVRE , SADAN et la FERTE en FRANCE , SYWELL LEICESTER ; CRANSFIELD et SINMERE en GRANDE BRETAGNE , LIEGE ; GRIMBERGEN , SCHAFFEN , NAMUR , OOSTENDE , KEIHEUVEL , HASSELT , etc en BELGIQUE , LELYSTAD en HOLLANDE , DORSTEN en RFA , et j'en oublie .

C'est aussi souvent dans le cadre de notre histoire de Belgique et de ses Souverains : les fêtes de 150 ème anniversaire de l'indépendance de la Belgique à OPHEYLISSEN , à TOURNAI avec le départ des neuf péniches représentant nos neuf provinces et ce en présence de notre ROI ; c'est , incroyable mais vrai , cinq de nos avions qui ouvrent le meeting sur la baie du HAVRE avec la patrouille de France et en présence de l'Ambassadeur de Belgique et de nombreuses personnalités Françaises et Belges , et ce , pour la commémoration de l'exile du gouvernement belge de 14 à 18 à SAINTE-ADRESSE (Le Havre).

INCROYABLE PALMARES POUR UN ENFANT SI JEUNE ENCORE !

oooooooooooooooooooo