

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13

Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80

1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

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

ONZIEME ANNEE

JUL AOU SEP

Bruxelles, le 3 août 1990

S O M M A I R E

Compte-rendu de l'Assemblée Générale

Rappel du Trésorier aux retardataires (POINT ROUGE)

Nouvelles de notre association

Invitation à la cérémonie du 26 août au mémorial du Tigelot

Compte-rendu de notre voyage à Versailles et La Ferté-Alais

Comment a été conçue la cérémonie du 10 mai 1990 au  
pont de Vroenhoven

Le 20 ans du Musée de l'Air

Récits de voyages en ballon par Madeleine GAUSSET, première  
femme belge aéronaute

Article paru dans la "Conquête de l'Air" de novembre 1982 sur  
le raid du Comte de LOOZ-CORSWAREM Bruxelles-Leopoldville et  
retour, en 1934-35

# AERO-CLUB

## La splendide balade Belgique-Congo du Comte de Looz-Corswarem

« Si maintenant l'utilisation régulière de cette voie facilitait dans quelques années nos relations avec notre belle colonie, je me réjouirais d'avoir pu, dans la mesure de mes faibles moyens, contribuer pourtant un peu à la réalisation d'une œuvre utile à mon pays ». Ainsi conclut celui qu'on a dénommé l'« ALAIN-GERBAULT » de l'air à son retour d'un voyage Belgique-Congo et retour, en solitaire, à bord de son avion privé, un Saint-Michel (100 CV) GULDENTOPS S.G.2, de construction belge.

Le rapport du Jury du Trophée National du mérite sportif qui lui sera décerné à l'unanimité pour l'année 1935 nous dit: « Il voulait simplement prouver que les hypothèses qu'il avait fait siennes à la suite d'études personnelles, pouvaient être vérifiées par des faits. Il voulait établir que la liaison aérienne Belgique-Congo était réalisable d'une manière plus rapide et par là même plus économique et plus pratique, qu'en empruntant le tracé suivi par les avions de ligne. Il obéissait ainsi à un désintéressement complet et révélait un amateurisme intégral, n'ayant reçu ni aide, ni appui, ni subvention d'aucune nature. Sa performance est remarquable par les conclusions pratiques et d'immédiate utilité auxquelles elle donna le jour ».

Parti de Bruxelles le 17 décembre 1934, il arrive à Léopoldville le 5 janvier à 17 h 30, donc en moins de trois semaines. Reparti le 7 janvier par l'itinéraire classique, il atterrit à ALICANTE le 14 janvier. C'est là qu'au décollage, après glissement sur l'aile, il devra renoncer à boucler la boucle.

Son itinéraire: BRUXELLES - LYON - MARSEILLE - ROME (que d'eau!) - TUNIS - TRIPOLI - MOURZOUK - BILMA (que de sable!) - FORT-LAMY - FORT-ARCHAMBAULT - BANGUI - COQUILHATVILLE - LEOPOLDVILLE.

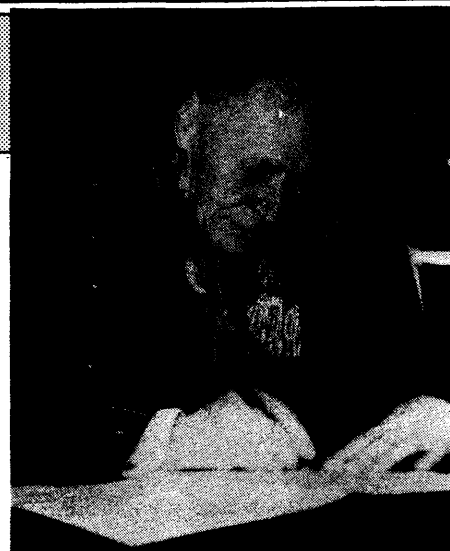
Prenez vos cartes et mesurez: la distance de ORAN à FORT-LAMY est de quatre mille kilomètres; celle de TRIPOLI à FORT-LAMY, de deux mille kilomètres seulement. Ses considérations sont étonnantes: « Par l'itinéraire habituel (celui que j'ai emprunté au retour), on rencontre des difficultés nombreuses dues à la nature peu hospitalière du terrain: l'ATLAS et les hauts plateaux d'ORAN, à COLOMB-BECHAR; pays accidenté de BECHAR à ADRAR; le TANEZROUFT, enfin, qui sans le balisage artificiel qui y est établi serait pratiquement infranchissable.

Entre TRIPOLI et le TCHAD, par contre, rien de tout cela; la traversée de la LIBYE italienne, soit la moitié du trajet, se fait sans la moindre difficulté; la traversée de l'Afrique occidentale française entre THUMMO et le TCHAD n'est pas actuellement aussi aisée. Des cartes exactes et détaillées de cette région faisant malheureusement défaut... L'itinéraire le plus rationnel y sera alors:

THUMMO - MADANA - SEGUEDINE - BILMA - AGADEM - LE TCHAD ».

Et pourtant, rappelez-vous, il est seul à bord, il nous raconte son vol MOURZOUK-BILMA au-dessus du TENERE (vous connaissez le désert des déserts?), il cherche le KAOUAR, l'oasis au sud de laquelle se trouve BILMA.

« ... Le temps qui jusqu'ici était superbe, va brusquement changer. Le beau ciel bleu s'estompe. Un vent de sable l'a obscurci; l'atmosphère est opaque. Je vole maintenant au ras du sol. Il faut faire attention. La hauteur exacte à laquelle on se trouve est difficile à estimer. Pour mieux y voir, j'ouvre tout en grand la carlingue. Un air surchauffé y pénètre. Les minutes passent... Depuis une demi-heure, je cherche méthodiquement mais vainement le Kaouar. Sous mes ailes du sable et toujours du sable. Pourtant, je voudrais voir la falaise, l'oasis. Parfois je crois discerner quelque objet familier. Vite je m'approche. Désillusion: ce n'est qu'une dune, une pierre de table, une tache de sel. C'est un phénomène fréquent au désert: il est la conséquence de la difficulté que l'on éprouve à y apprécier les distances. On s'imagine apercevoir dans le lointain une forêt, un village, mais sitôt qu'on s'est avancé de cinquante, cent mètres, l'illusion se dissipe. Quelques cailloux, une tache de sable, rien: c'était cela la forêt. Ainsi, à un moment donné, je crois voir une ferme. Oui, une ferme: bâtiment et meule tout à proximité. Je m'approche: deux pierres rougeâtres et anguleuses. Plus loin, c'est la charpente d'un grand hangar en construction. Curieuses visions, ici... ce sont quelques stries sur le sable. Après chaque désillusion, résigné, je reprends le cap. Depuis quarante-cinq minutes déjà je cherche. Dans un quart d'heure, si je n'ai pas trouvé le Kaouar, je devrai atterrir. Voici sur notre gauche une chaîne de dunes. Alors voir s'il y a de la vie à proximité, une trace de piste peut-être. Les hautes dunes sont, pour les nomades, des bons points de repère et d'observation. Mais non, ici non plus il n'y a rien. Ne ferais-je pourtant pas bien d'atterrir? Quand le ciel se sera éclairci, peut-être pourrai-je voir quelque chose du haut d'un de ces merveilleux observatoires. Depuis plus d'une heure déjà je devrais être au but. Pourtant non, mieux vaut suivre rigoureusement le plan de travail établi lors de la



préparation du voyage. Peut-être plus loin, d'ailleurs, y a-t-il encore d'autres dunes. Pour le moment, continuons. D'un œil surveillant la boussole, de l'autre je scrute le terrain. Dans dix minutes, atterrissage. Me poser, pourtant, ne peut rien qui vaille. La manœuvre, par ce mauvais temps, offre beaucoup de risques. Avec attention et amour j'écoute le bruit de mon moteur. Il tourne comme un charme. Est-ce pourtant sa dernière chanson? Dans cinq minutes... Que vois-je donc à présent? Est-ce encore une apparence trompeuse? Voici des palmes, une piste, la falaise. Non, ce ne peut être une illusion! C'est bien le Kaouar, terre hospitalière qui nous sauve. Virons à droite, puisque Bilma est par là. Ce mouvement à peine esquissé, une masse imposante et claire surgit majestueusement des sables: c'est le fort de Bilma. Souvent, en pensée, je l'ai vu; aussi ai-je l'impression de le retrouver plutôt que de le découvrir. De le retrouver avec bonheur, comme un très cher ami longtemps absent et qu'on est bien heureux de revoir ».

N'est-ce pas extraordinaire? C'est magnifique!

Le 6 octobre 1935 il repartait d'Evere faisant équipe avec M. Mahieu et le capitaine-aviateur D'Hoore. Son second raid devait lui permettre un travail de prospection plus poussé et de compléter ses connaissances par des photographies et autres documents du plus haut intérêt.

« Sa proverbiale affabilité, son cran extraordinaire, le désintéressement qu'il sait mettre dans tous ses gestes, lui ont valu en Belgique une réelle popularité qui s'est manifestée d'ailleurs par sa nomination à la présidence de la Fédération des clubs belges d'aviation de tourisme » dit la Conquête de l'air de l'époque.

Vous vous rappelez Frédéric Jamar, le « Monsieur Jourdain » pionnier sans le savoir du premier vol en solitaire d'Elisabethville à Bruxelles en 1932? En voici un autre, pionnier réfléchi, solitaire également, mais quelle audace, quelle confiance en leur monomoteur et en leurs pauvres instruments! Ils étaient tous deux présents à Gossoncourt en 1976 pour célébrer le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Aéroclub Royal de Belgique. Joie des retrouvailles au milieu des Vieilles Tiges de Belgique, joie de pouvoir parler de leurs souvenirs aux plus jeunes et quels souvenirs!

Ils nous ont tous deux quitté, le Comte de Looz-Corswarem le 25 octobre 1982. Il valait la peine qu'on rappelle ses exploits.

B.L.F.

1000 BRUXELLES.

La séance est ouverte à 11.15 H. par le Président Léon BRANDERS qui demande à l'assemblée d'écouter debout l'appel des morts durant l'année écoulée.

3.12.1989 Alfred LANGEN breveté pilote en 1953

Jean DEVALKENEER breveté mécanicien de bord en 1958

12.1.1990 Camille DAUNAU breveté pilote en 1928

1.5.1990 Roger DE WEVER breveté pilote en 1941

2.12.1989 Fred WELTER Président de l'Amicale des Vieilles Tiges de l'Aviation Luxembourgeoise.

Janvier 1990 Edouard DELOZANNE, Président du Groupement Nord-Pas de Calais des Vieilles Tiges de France.

L'assemblée observe une minute de silence.

ALLOCUTION DU PRESIDENT.

Chers amis,

Comme chaque année, je rappelle le souvenir de ceux que nous ne pouvons pas oublier, et avant tous les noms de sept aviateurs belges tués en opération le 11 mai 1940 sur les ponts du canal Albert: le Capitaine avi. André GLORIE, les Adjudants avi. Gustave TIMMERMANS et Frans DELVIGNE, le 1er Sergent avi. Henri CLINQUART et les Sergents avi. Alexandre MOENS et André PIRLOT. Vous aurez lu la relation détaillée de cette mission véritablement suicidaire et je ne peux m'empêcher de vous relire Jean DELAET dans sa conclusion: "Que les gens d'aujourd'hui et de demain retiennent les noms de ces aviateurs qui montèrent à l'assaut d'un ciel interdit quand la terre suait déjà la défaite. Ils savaient, ces aviateurs, que les dés qu'ils reçurent dans leurs mains rudes avaient des faces vierges, celles des points les plus élevés. Ces dés nos hommes de l'air les jetèrent pourtant dans l'espace et ils y jetèrent aussi leur coeur et leur âme, pour faire le poids!". Ne les oublions pas.

Nous étions cinq dont deux rescapés, Alex BINON et Jacques DÔME, aux cérémonies du souvenir, ce 10 mai, à VLIJTINGEN et au pont de VROENHOVEN où les Vieilles Tiges de Belgique ont pu apposer une plaque commémorative grâce à l'initiative d'un de ses membres, ancien de la 5ème Escadrille du 3ème Régiment d'Aéronautique, Gaston CASTELYN, également membre du comité de la RAFA. Qu'il en soit remercié. Merci aussi à toute la population de la région de RIEMST qui a participé religieusement aux cérémonies qui se sont déroulées sous une pluie battante; ce qui n'a pas empêché une voix d'homme de chanter seule la Brabançonne pendant son exécution. Ce fut extraordinaire. Ils ont bien mérité notre Merci! Le Musée de l'air vient d'acquérir un Fairey Battle qui, bien mis en évidence sera le maillon entre ceux de la RAF et ceux de quarante trop souvent oubliés par la jeune génération.

Nous aurons appris trop tard le décès du Colonel Edouard DELOZANNE, Président du Groupement Nord-Pas de Calais des Vieilles Tiges de France, pour pouvoir nous manifester à ses funérailles. En portant à la présidence Monsieur Gérard VAN LAER? ils ont voulu garder le souvenir du Colonel DELOZANNE en donnant son nom à leur Groupement; ce qui prouve à suffisance combien il était apprécié de ses amis. Le Président VAN LAER est parmi nous ce matin, il a demandé à se faire membre de notre association, ce qui nous fait grand plaisir. Nous lui souhaitons la bienvenue. (Applaudissement de l'assemblée). Nous le retrouverons d'ailleurs avec quatre de ses amis, à PERONNE, en chemin vers La Ferté Alais. Nous pourrons ainsi recréer avec eux des liens d'amitié que nous avons un peu laissé se relâcher.

Le décès de Monsieur Fred WELTER, Président des Vieilles Tiges Luxembourgeoises, nous a un peu bousculés. Faute d'avoir gardé le contact, nous n'avons appris son décès que fort tard, sans pouvoir intervenir à temps. Leur nouveau Président, Monsieur René BOURKEL, en nous remerciant de notre invitation

à cette Assemblée Générale nous fait savoir, preuves à l'appui, que, depuis le début de l'année, ils avaient rendez-vous au château de Beloeil, ce samedi. "Vous pensez bien, notre Princesse Alix!" dit-il. Ceci explique aussi que le Prince Antoine de LIGNE, membre d'honneur, ne sera pas des nôtres. Nous leur souhaitons la bienvenue en Belgique et, comme le dit le Président dans sa lettre: à bientôt notre rencontre, encore cette année.

Nous avons appris de son épouse, par téléphone, le décès du Colonel avi. Roger DEWEVER ce lundi 1 mai. Comme il résidait en Angleterre, j'imagine que nous n'aurons aucun autre avis. Paralysé du côté droit, il gardait le contact en tapant à la machine de la main gauche, ajoutant à la main les accents manquants. Beaucoup ont connu sa gentillesse légendaire mais aussi sa très grande probité frisant la naïveté. C'est une belle figure de la RAF et de la Force Aérienne qui nous a quittés. Rappelez-vous son rire ("Le Fool") et sa jovialité. Ces quelques mots feront peut-être qu'il ne disparaîtra pas sans bruit.

Vous êtes 44 à assister à cette assemblée, 7 nous ont fait parvenir une procuration. Si nous avons perdu quatre membres décédés et une vingtaine pour manque d'intérêt, notre association compte à ce jour 410 membres dont 33 nouveaux membre depuis l'Assemblée Générale de 1989.

C'est le moment de remercier tous les membres de notre Conseil en les applaudissant et en regrettant le départ de Jan VAN DEN BRIEL qui a fort à faire avec ses pilotes de Spitfire. Nous le remercions pour toute l'aide qu'il nous a apportée et qu'il compte d'ailleurs toujours nous donner quand ce sera nécessaire. Nous souhaitons aussi prompt rétablissement à notre ami Charly van STRAELEN à qui nous adressons un postogram.

Le Chef d'Etat Major de la Force Aérienne, le Lt-Général aviateur MORIAU nous a prié de bien vouloir l'excuser. De même Monsieur Georges LIBERT, le Président des Vieilles Tiges de France qui nous écrit de ne pas y voir de représailles, moi-même je n'ai pu me rendre au banquet des Vieilles Tiges à Paris, cette réunion ayant été avancée au début du mois de mai. Nous aurons la joie de rencontrer Monsieur et Madame LIBERT à La Ferté-Alais.

Une magnifique surprise! L'an dernier, je vous faisais part de ce que Monsieur Willy EISCHENBERGER, Président des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéroclub de Suisse, donnait sa démission et entrait en clinique. Et bien nous apprenons qu'il va bien, et par qui? par son remplaçant, le Docteur Dominik WEIBEL qui nous fait l'honneur et la gentillesse de participer à notre assemblée. Est-ce en représailles parce que je n'ai pu moi-même me rendre à votre dernière assemblée ayant déjà pour cette date d'autres obligations.

Nous avons néanmoins eu le temps ce matin de nous concerter, et nous sommes assurés de l'appui unanime de cette assemblée pour vous demander de bien vouloir accepter de prendre place parmi nos membres d'honneur. ( Le Président remet le diplôme d'honneur à Monsieur Dominik WEIBEL qui prend la parole pour remercier et exprimer son plaisir d'être des nôtres.)

J'ai reçu hier des nouvelles de notre ami Hubertus SCHRÖDER, Président des Alte Adler, Est-ce le courrier qui n'arrive pas? Est-ce ma faute et donc en représailles? Il me demande de l'excuser, il envoie ses salutations, il viendra l'an prochain. Je compte bien, sauf imprévu, me rendre à la prochaine assemblée des Alte Adler, au début d'octobre prochain.

Seront présents à notre banquet: notre Président d'Honneur, le Lt-Général avi. BURNIAUX, notre Mady d'honneur et le Général Médecin EVRARD. Hélas, pour raison de santé, Monsieur van MOSSEVELDE ne sera pas avec nous, mais nous savons qu'il y sera de coeur. Quant au Docteur DAVID, il doit être en voyage.

Nous les fêterons au cours du banquet ainsi que nos médaillés de 50 ans et nos diplômés de 60 ans de brevet, avec une mention toute spéciale pour notre ami Jean WEYGAERTS qui vient de se voir décerner le diplôme d'honneur de l'Aéroclub Royal de Belgique.

Pour terminer, je vous rappelle nos réunions le deuxième mercredi de chaque mois à la Maison des Ailes. Nous sommes en moyenne une quarantaine. Croyez-moi, cela vaut la peine, vous n'y retrouverez que des amis. Comme la Maison des Ailes est fermée en août, nous envisageons, avec l'aide de Hubert MOJET, de nous réunir, le mercredi 8 août, à TEMPLoux. Ne serait-ce pas l'occasion pour les Luxembourgeois de nous y rejoindre? On nous propose aussi une visite de la Base de la Force Navale en septembre. Petit pépin: ce serait "Men only"! Oublierait-on que nous avons aussi des femmes pilotes et même une administrateur!

Vous voyez, il y a du pain sur la planche. Ne manquez pas la chance de retrouver des amis, de rappeler le souvenir de ceux qui nous ont précédés.

Longue vie à l'Association Royale des Vieilles Tiges de Belgique !

APPROBATION DU PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 3 JUIN 1989 (Publié dans le bulletin du troisième trimestre 1989.)

Ce P.V., qui n'a fait l'objet d'aucune remarque, est approuvé par l'assemblée.

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

Depuis l'Assemblée Générale du 4 juin 1989, nous avons perdu 4 membres par décès et un par démission. A contre coeur, nous avons dû rayer 19 membres en retard de cotisation depuis deux ans.

A ce jour, notre association compte 410 membres dont 67 sympathisants parmi lesquels 42 sont des veuves ou parents proches de membres décédés.

Nos réunions mensuelles du deuxième mercredi se sont tenues à la Maison des Ailes, sauf au mois d'août où le restaurant était fermé, et en décembre parce que des travaux étaient en cours dans la salle. Nous nous sommes alors réunis au Cercle Sportif AVIA, chaussée de Haecht, à Evere.

Voici le calendrier de nos activités particulières.

- Le mercredi 14 juin, nous avons accueilli Monsieur Fernand HERMAN, Député européen, qui nous a entretenu de l'avenir de l'Europe.
- Les 16 et 17 juin, nous étions 40 à Paris Le Bourget pour assister au Meeting international avec nos amis des Vieilles Tiges de France qui, à cette occasion, organisent un rassemblement international des Vieilles Tiges.
- Le dimanche 27 août, nous avons participé, comme chaque année, à la cérémonie du souvenir au Mémorial Canadien du Tigelot, à JALHAY, à la mémoire des aviateurs alliés tombés dans les hautes Fagnes, en 1944.
- le dimanche 15 octobre, à l'occasion des Fastes de la Force Aérienne, nous avons déposé des fleurs au pied du monument aux aviateurs, avenue Franklin Roosevelt.
- le mercredi 1 novembre, au cimetière de Bruxelles, notre Président, qui assure la succession du Comité de la Pelouse d'Honneur, a reçu les autorités civiles et militaires, ainsi que les associations qui, chaque année, viennent se recueillir sur les tombes des aviateurs tombés au cours de la guerre 1940-45.
- Le dimanche 5 novembre, une délégation était présente à la messe solennelle célébrée en l'église Saint Jacques sur Coudeberg, à la mémoire de tous les défunts de la Force Aérienne.
- Le lundi 20 novembre, nous étions 34 pour la visite de l'exposition "L'homme et son image" organisée dans le cadre d'Europalia Japon. Un grand merci à Denise et Guy WISSOCQ qui avaient parfaitement préparé cette visite.
- Le mercredi 13 décembre, lors de notre réunion au Cercle Sportif AVIA, nous étions 76 pour assister à la projection d'un reportage de la chaîne américaine NBC sur les événements qui se sont déroulés de 1960 à 1965 dans la jeune république du Zaïre. Ce film nous fut présenté par le Colonel VAN LISHOUT répondant à l'invitation de Denise WISSOCQ.

- Le mercredi 14 février, à l'initiative de notre ami Mike TERLINDEN, notre déjeuner mensuel fut suivi d'un film retraçant quelques exploits du Colonel Robert FABRY, notre regretté Président d'Honneur. Ce 14 février, c'était aussi la Saint Valentin; grâce au dévouement de Charles PEYRASSOL et de son épouse, nous avons fleuri les dames présentes.

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

- Le 10 mai, le Président et cinq membres ont participé à la commémoration de l'attaque des ponts du canal Albert par 9 Fairey Battle belges, le 11 mai 1940. Notre participation à cette cérémonie est due à l'initiative de notre ami Gaston CASTELEYN qui, en apprenant les cérémonies qu'organisaient les anglais pour commémorer leurs attaques aériennes des mêmes ponts, n'a pas voulu que les belges soient oubliés. Avec l'aide de l'Association des Anciens Combattants 40-45 de VLIJTINGEN, il a obtenu qu'une stèle commémorative soit érigée au pont de VROENHOVEN. Ce sont Alex BINON et Jacques DOME qui ont dévoilé la plaque portant les noms des aviateurs belges tués au cours de cette mission.

- Le 11 mai, plusieurs d'entre nous et particulièrement Alex BINON, Xavier de RIBAU COURT et Jacques DOME, survivants de la mission du 11 mai 1940, ont participé à la réception d'un Fairey Battle au Musée de l'Air.

QUE PREVOYONS-NOUS CETTE ANNEE ?

- Les 2 et 3 juin, 55 membres sont inscrits pour le traditionnel voyage à l'aérodrome de CERNY LA FERTE ALAIS où les amis de Jean SALIS organisent chaque année, à la Pentecôte, un meeting des vieux coucous.

- En août, période de fermeture du restaurant de la Maison des Ailes, nous prévoyons de tenir notre réunion mensuelle à l'aérodrome de TEMPLoux où notre ami Hubert MOJET nous invite à une démonstration de vol à voile.

- Le dernier dimanche d'août, ce sera la traditionnelle journée du souvenir au Mémorial Canadien du Tigelot, à JALHAY.

- En septembre, c'est Joé VANOBERGEN qui nous propose une visite à la Base de la Force Navale, à ZEEBRUGGE.

L'année dernière, j'avais lancé un appel pour des articles à publier dans notre bulletin. Merci à Eric BOUZIN et Joé VANOBERGEN qui ont répondu à cet appel. Merci d'avance à ceux qui suivront leur exemple.

Quant à la charge du secrétariat, c'est presque devenu un full time job que j'ai bien l'intention de faire partager de plus en plus par Charles PEYRASSOL.

RAPPORT DU TRESORIER (Présenté à l'aide de tableaux)

BILAN DE L'ANNEE ECOULEE - 1989.

	<u>Recettes</u>		<u>Dépenses</u>
Cotisations	154.392	Secrétariat	94.170
Ventes magasin	17.900	Fleurs-cadeaux	16.704
Dons	2.650	Divers	16.704
Intérêts	5.134		
Divers	34.100		
	<hr/>		<hr/>
	214.176		169.244

DISPONIBLE AU 31.12.1990INVENTAIRE REALISABLE

CCP	90.523	230 Autocollants à 25Fr	5.750
COMPTE ES	155.650	43 Insignes de revers à 350Fr	15.050
CAISSE	7.354	15 Cravates à 350Fr	5.250
	<u>253.527</u>	175 Médailles "50 ans de brevet" à 126Fr	22.050
		33 Plaquettes 50e anniversaire à 500Fr	16.500
		175 Insignes de Blazer à 500Fr	87.500
			<u>152.100</u>

Après avoir donné quelques détails sur certains postes, le Trésorier propose à l'assemblée de maintenir la cotisation à 400Fr pour l'année 1991. Proposition approuvée.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.

Le rapport des commissaires constate que les chiffres présentés par le Trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'Assemblée d'approuver le bilan et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au Conseil d'Administration pour sa gestion.

L'Assemblée marque son accord en applaudissant.

NOMINATION DE DEUX COMMISSAIRES AUX COMPTES POUR 1991.

Sur proposition du Président, Messieurs Albert CUSTERS et Georges DUBAR sont reconduits dans leurs fonctions.

ELECTIONS STATUTAIRES.

Les administrateurs sortants cette année sont: Mme Denise WISSOCQ-VAN LANCKER, MM. Léon BRANDERS, Léopold COLLIGNON, Maurice DANS et Hubert MOJET. Tous se représentent aux suffrages de l'Assemblée et sont réélus par applaudissements.

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

Reçoivent le diplôme de 60 ans de brevet: MM. Léopold COLLIGNON, Edouard DEWEERD, René MAILLEUX et Jean WEYGAERTS.

Reçoivent la médaille de 50 ans de brevet: MM. Louis BASTIN, Robert BLADT, Jean DEBRUYN, Georges NOSSIN, Francis PACCO et Ferdinand VERPOORTEN.

Plusieurs de ces récipiendaires se sont excusés de leur absence, généralement pour raison de santé, le diplôme ou la médaille leur sera remise par un ami ou envoyée par la poste.

DIVERS.

Le Conseil n'ayant reçu aucun point particulier à inscrire à l'ordre du jour, le Président lève la séance et fixe rendez-vous à 13.00 H. à table pour le banquet.

---

SI VOTRE ADRESSE SUR CE BULLETIN  
PORTE UN POINT ROUGE, C'EST QUE VOUS N'ETES  
PAS ENCORE EN REGLE DE COTISATION POUR 1990. PRIERE DE VERSER  
D'URGENCE 400Fr (200Fr POUR LES VEUVES) AU CCP 000.0356122.35 VIEILLES  
TIGES DE BELGIQUE, RUE MONTOYER 1 - 1040 BRUXELLES.

CEREMONIE ANNUELLE DU SOUVENIR AU MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT (JALHAY)

en hommage aux aviateurs belges et alliés abattus dans les hautes fagnes en 1944.

Le Comité organisateur nous convie à cette journée commémorative le DIMANCHE 26 AOUT 1990. En voici le programme:

- 10.30 H., en l'église de JALHAY, messe solennelle avec la participation de l'excellente chorale de Manaihanant.
- A l'issue de cet office, dépôt de fleurs au monument de la commune de Jalhay à la mémoire de ses morts des deux guerres.
- Ensuite, les participants se rendront en voiture au lieu-dit "Tigelot", sur la route vers le barrage de La Gilleppe, où existe un parking. On se dirigera en cortège jusqu'au Mémorial Canadien où on entendra l'allocution de circonstance suivie des dépôts de fleurs, de l'exécution de sonneries et des hymnes nationaux des pays concernés.

Le Comité organisateur s'est assuré la présence des attachés militaires auprès des Ambassades des Etats-Unis d'Amérique, d'Angleterre et du Canada, des Hautes Autorités militaires ainsi que d'anciens aviateurs de la R.A.F. et de sa section belge.

Sont également conviés à ces cérémonies, les autorités civiles et judiciaires régionales ainsi que tous les anciens combattants et sympathisants désireux d'exprimer leur reconnaissance à nos libérateurs.

Les organisateurs ont prévu de terminer fraternellement cette journée du souvenir en organisant un REPAS AMICAL au "Restaurant du Monument", voisin du parking du départ.

M E N U

- Apéritif (offert par Mr et Mme BOULET-ADAMS)
- Oeuf à la Russe
- Rôti de porc à l'orange
- Croquettes - Frites
- Haricots Princesses
- Salade
- Tarte aux fruits
- Café

Le coût de ce repas (autres boissons non comprises) est de 550Fr/personne.

Cet écôt est à verser au compte B.B.L. N° 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot. Seul le versement vaut inscription dont la clôture définitive est fixée au lundi 20 août. SUR VOTRE VIREMENT INDIQUEZ: DELEGATION V.T.B.

Pour les besoins d'organisation de cette journée, veuillez renvoyer le formulaire ci-dessous à Mr André HORGNIES, rue Victor Boulienne 11  
4800 VERVIERS

MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT - PARTICIPATION V.T.B. aux cérémonies du 26.8.1990

Je soussigné ..... ( en caractères imprimés)

- participe à la messe OUI/NON avec en plus ..... personnes
- participe au repas OUI/NON avec en plus ..... personnes

Je paye .... x 550Fr au compte 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot. Comptetenu dunombre de places limité à 80, les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre de leur réception.

DATE..... SIGNATURE.....



## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- Le 11 avril, Alphonse DE GREEF, rue Zémont 29 - 5800 GEMBLoux. Tél:081/61 58 18  
Breveté pilote d'avion en février 1952 par l'USAF. Prom. 52 B.
- Roger VANDAMME, avenue Napoléon 17 - 1180 BRUXELLES. Tél:374 45 45  
Breveté pilote d'avion en 1946 par le Ministère des Communications.
- René CANGE, boulevard Louis Mettewie 22 Bte 2 - 1080 BRUXELELS  
Tél: 02/427 57 59. Admis comme membre sympathisant (ancien élève pilote).
- René WACHEUL, rue Peterinck 4 Bte 18 - 7500 TOURNAI. Tél:069/22 07 73  
Breveté pilote d'avion le 19.8.1951 par l'Administration de l'Aéro-  
nautique.
- Daniel DE LEYN, Monnikenwerve 202 - 8000 BRUGGE. Breveté pilote de  
planeur le 12.10.1958 par l'Aéroclub Royal de Belgique.
- Ronald WALPOLE, Christina Lodges 67 - 7030 St SYMPHORIEN. Tél:  
065/31 54 23 . Admis comme membre sympathisant (Ingénieur aéronautique)
- Le 9 mai, Camille BOUCHAT, Bd Prince de Liège 44 Bte 5 - 1070 BRUXELLES. Tél:  
02/522 73 31. Breveté pilote d'avion par la RAF le 3.11.1944. 97e prom.
- Frank ENGELS, Martué 46- 6820 FLORNVILLE. Tél: 061/31 51 60  
Breveté pilote de planeur en août 1954 par l'Aéroclub Royal de Bel.
- Gérard VAN LAER, Parc de l'Abbaye 21 - 59500 DOUAI. Tél: 33/  
27 87 26 05. Breveté pilote d'avion en 1935 par l'Aéroclub de France.  
Président du Groupement Nord Pas-de-Calais des Vieilles Tiges de  
France.
- le 13 juin, Paul WEBER, 1 Square des Pins - F 59510 HEM. Tél: 33/20 75 01 01  
Médecin d'antenne en 1941. Membre du Groupement Nord Pas-de-Calais  
des VTF.
- Emmanuel NEVES de MEVERGNIES, avenue de la Sapinière 26 - 1180 BXL.  
Breveté pilote d'avion en octobre 1953. 124e promotion.
- Le 11 juill. Gabriel SEYDEL, 208 Mowcop road - STOKE-ON-TRENT ST7-4NL U.K. Tél:  
782/511 345. Breveté pilote d'avion en 1941 par la RAF. 82e prom.
- Maurice RUELL, Kapucynenstraat 30 - 3300 TIENEN. Tél: 016/81 20 37  
Admis comme membre sympathisant.
- Jacques DE VOLDER, rue Large Voie 169 A - 4400 HERSTAL. Breveté  
pilote d'avion en octobre 1955 par la FAé. 129e promotion
- Guy FAMENNE, rue de l'Aurore 10 - 6100 CHARLEROI. Tél:071/36 85 87  
Breveté pilote d'avion le 22.7.1960 par la FAé. 140e promotion.

### DECES PARMi NOS MEMBRES.

- Le 1 mai 1990, Roger DE WEVER, breveté pilote d'avion en 1941.  
Marcel BURHIN qui fut radio à la SAAF et Radio-Mec. à la SABENA
- Le 25 juin 1990, Charles van STRAELEN, Administrateur, breveté pilote d'avion  
en 1953. 123e promotion.
- Le 13 juillet, Jacques DRION, breveté pilote d'avion en 1935. 71e promotion.
- Autres décès dont nous avons eu connaissance:
- Henri DE CONINCK qui prit part à la mission des Fairey Battle sur les ponts  
du canal Albert.
- Mony VAN LIERDE D.F.C. 75e promotion.
- Roland ORTA de la Maison des Ailes.
- le Général de CUMON.
- de GOBERT
- Dr DEGANT
- Jean DABRY qui fut le navigateur de Jean MERMOZ.

## NOS ACTIVITES PASSEES.

Le mercredi 9 mai, nous étions 37 au déjeuner.

Le jeudi 10 mai, à l'initiative d'un de nos membres, Gaston CASTELEYN, notre association a participé, avec les associations locales d'anciens combattants, à la réalisation et à l'inauguration d'une plaque commémorative fixée sur une stèle à proximité du pont de Vroenhoven, à la mémoire des aviateurs belges qui sont morts le 11 mai 1940, lors de la mission de bombardement des ponts du canal Albert par 9 Fairey Battle. Cette plaque fut dévoilée par Alex BINON et Jacques DOME qui participèrent à cette mission du 11 mai 1940.

Le vendredi 11 mai, le Musée de l'Air organisait une réception pour accueillir un Fairey Battle. Plusieurs d'entre nous ont participé à cette réception.

Le samedi 19 mai, c'était notre Assemblée Générale annuelle et notre banquet au Club Prince Albert. Le compte rendu de l'Assemblée Générale est publié dans le présent bulletin. Le banquet qui a suivi était parfait; c'est l'avis de nombreux convives. Beaucoup ont également apprécié que l'A.G. se tienne au même endroit. En conséquence, il a été décidé de tenir l'A.G. et le banquet de 1991 au Club Prince Albert. Ce sera le 27 avril 1991.

Les samedi 2 et dimanche 3 juin, nous étions 54 pour le voyage à VERSAILLES et LA FERTE-ALAIS. Voir compte rendu dans le présent bulletin.

Le mercredi 13 juin, nous étions 40 au déjeuner.

Le mercredi 11 juillet, nous étions 31 au déjeuner.

## NOS ACTIVITES A VENIR.

Le mercredi 8 août, nous tiendons notre réunion à l'aérodrome de TEMPLoux où nous serons probablement une centaine, dont le Président et le Vice-Président des Vieilles Tiges du Grand Duché de LUXEMBOURG.

Le dimanche 26 août, c'est la cérémonie commémorative annuelle au Mémorial Canadien du TIGELOT. Voir invitation et formalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le mercredi 12 septembre, réunion habituelle à la Maison des Ailes.

Nous avons prévu la visite de la Base de la Force Navale à Zeebrugge, mais des difficultés d'organisation nous ont obligés de remettre cette visite, probablement au printemps prochain.

Le Jeudi 20 septembre, à 19.30 H., cocktail au Musée de l'Air à l'occasion du vingtième anniversaire de l'association des "Amis du Musée de l'Air". Voir invitation dans le présent bulletin.

Le mercredi 10 octobre, réunion habituelle à la Maison des Ailes.

En octobre, à une date qui n'a pas encore été communiquée, les Fastes de la Force Aérienne. Ceux qui souhaitent y participer peuvent téléphoner fin septembre ou début octobre au Secrétaire: Jacques DOME 02/762 60 56.

Le jeudi 1 novembre, Cérémonie du Souvenir à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles. Cette cérémonie est présidée par notre Président qui assure également la Présidence du Comité de la Pelouse d'Honneur. Elle est rehaussée par la musique de la Force Aérienne et débute à 11 heures par l'hommage des associations patriotiques aux aviateurs tués au cours de la guerre 1940-45. C'est ensuite l'hommage de la Force Aérienne en la personne de son Chef d'Etat-Major. C'est enfin celui des autorités civiles de la ville de Bruxelles qui clôture la cérémonie.

Pour ceux qui veulent se joindre à cette cérémonie, l'accès de la Pelouse d'Honneur se fait par une entrée latérale du cimetière, rue de l'Arbre Unique, à gauche de l'Entrée principale. Parking dans la rue de l'Arbre Unique.

Le mercredi 14 novembre, réunion habituelle à la Maison des Ailes.

Voyage à VERSAILLES et LA FERTE-ALAIS, les 2 & 3 juin 1990.

-----  
Les V.T. se transforment en Voyage Touristique.

Monsieur Jacques DOME a en effet organisé un voyage à CERNY-LA FERTE-ALAIS où, près de " 200 MORDUS ", tous bénévoles, consacrent leurs loisirs à faire voler les vieilles machines, carcasses et moteurs informes, oubliés aux quatre coins de France, d'Europe ou d'ailleurs.

La matinée du 2 juin étant consacrée au voyage en car Bruxelles-Paris, Jacques a prévu pour l'après-midi, une visite guidée au Château de Versailles.

ETD respecté à Bruxelles, une personne manquante, elle fera d'ailleurs tout le trajet en voiture personnelle. Pour les 49 autres, qui seront rejointes à PERONNE par 5 Vieilles Tiges Françaises, tout est O.K., malgré que toutes les bières du car soient consommées (30 au total). Et, après l'arrêt de " L'ARCHE ", nous roulons vers Paris.

L'ETA pour Versailles est bon, c'était sans compter sur le périphérique de Paris (carrousel autour de la capitale française, où les voitures s'embrassent assez facilement, les gens en sortent, échangent leurs coordonnées - on se reverra à la communion du petit ou au mariage de la fille - sympa. - non...), mais cela fait tomber notre moyenne et par la suite le café au Novotel de Versailles.

Eh bien oui, compte-tenu du R.V. pris pour la visite guidée du Château de Versailles, il a fallu se dépêcher, pour finalement débarquer à l'entrée du château avec un certain retard. Là, deux guides nous y attendaient et nous avertissent d'une visite rapide, due à notre arrivée tardive.

Visite du Château de VERSAILLES.

-----  
Versailles, au début c'était un petit bourg, quelques auberges, terrain très giboyeux où le Roi venait chasser, accompagné de sa suite. Lorsque surpris par la nuit, il était trop tard pour rentrer, tout ce beau monde logeait dans une des auberges du bourg, ce qui déplaisait surtout aux personnes de la suite. Aussi, celles-ci suggèrent-elles au Roi d'y faire construire un pavillon de chasse, ce qui fut fait. Par la suite, par le choix de personnes proches du Roi de vivre à Versailles, des travaux (dont le dernier dura plus de trente ans) furent entrepris pour transformer et construire ce qui devait devenir le Château de VERSAILLES.

Etait-ce la qualité incontestable de notre guide, qui nous rappelait ceux que nous avons connus l'année passée à Bruxelles, à l'occasion de " Europalia-Japon ", la symbiose qui s'installa entre lui et le groupe, toujours est-il que, Monsieur Jean-Paul VIVIER, par son érudition, sa diction, nous raconta l'histoire du château de Versailles, d'une manière tellement prenante, que nous eûmes envie d'en savoir plus.

Après chaque écoute attentive, malgré la chaleur qui devenait de plus en plus lourde, le bruit fait par d'autres groupes dont notre guide essayait d'atténuer le brouhaha, certains d'entre-nous posaient des questions pertinentes montrant l'intérêt que nous portions au brillant exposé historique fait par notre guide.

Et ainsi, de salle en salle, nous eûmes le droit de savoir, tout ce qui s'y était vécu et tout ce qu'elles avaient contenu et contenaient encore. Un véritable parcours du XVII au XVIIIe siècles, un peu comme si nous y étions présents.

Monsieur Jean-Paul VIVIER avait réussi non seulement à nous faire revivre une partie importante de l'histoire de son pays, la France, mais aussi d'avoir réveillé en nous, le désir et le plaisir " d'Apprendre ". Nous le remerciâmes chaleureusement avant de le quitter pour rejoindre dans le car, ceux qui avaient fait partie de l'autre groupe de visite.

Le car nous emmena alors à l'hôtel Climat à Rambouillet pour y dîner et y passer la nuit. Notre Président et son épouse y étaient attendus par les charmantes personnes, que sont le Président des Vieilles Tiges Françaises et son épouse.

Dimanche 3 juin, dès 7 heures tout le monde est debout - on prend le petit déjeuner en discutant météo. En effet, aujourd'hui nous nous rendons à LA FERTE-ALAIS et un meeting aérien cela requiert du ciel bleu, c'est tellement plus beau. Les prévisions ne sont pas encourageantes, le plafond est incertain et... la pluie pourrait être de la partie. Pas de pessimisme avant l'heure et l'on emporte parapluies et imperméables...

Partis à l'heure, nous ne pouvons éviter le bouchon d'approche de l'aérodrome et les derniers kilomètres se font à pas d'homme. Mais, voilà le plateau de l'Ardenay blottit dans les bois et le champ d'aviation de CERNY- LA FERTE-ALAIS.

Et alors débute une journée inoubliable pour tous les passionnés d'aviation. Assister au meeting des vieux coucous de Jean SALIS, c'est relire et revivre toute l'histoire de l'aviation. Les hangars y abritent une collection de 54 avions français et étrangers qui constituent un des plus prestigieux patrimoines aéronautiques d'Europe.

Chacun cherche son coin au bord de la piste pour s'intégrer au spectacle, décoller avec chaque zinc, suivre toutes les évolutions, ramener - poser l'avion et applaudir à pleines mains les pilotes et leurs superbes machines parkées le long des barrières improvisées proches des spectateurs. Voici un Blériot XI, un engin de l'époque héroïque qui fait un tour de piste. C'est l'avion-fétiche de la collection de Jean-SALIS qui personnifie les premiers balbutiements de l'aviation.

Puis, ce sont les machines de la première guerre mondiale, Morane, Albatros allemand, le SE5-le meilleur chasseur anglais, un Fokker triplan qui fait revivre le Baron Rouge, tous reconstituent le déroulement des combats aériens du temps de Guynemer. Avec un Breguet XIV, voici l'épopée de l'Aéropostale, l'histoire de Mermoz, de Saint-Exupéry qui revient dans le ciel, un ciel de plus en plus menaçant...

Toute une escadrille de SV4 prend l'air, suivie de 3 Bucher, ce parfait avion de voltige. Sans temps mort, sans le moindre break, les avions décollent, virevoltent, dansent, piquent, roulent, volent sur le dos, sur le ventre, dessinent dans le ciel des arabesques sans fin : looping, himmelmans,

renversements, tonneaux, vrilles, chandelles. C'est superbe et cela coupe le souffle.

Maintenant, ce sont des Piper, cet avion facile à piloter, robuste, extraordinaire avion-école et chacun revit ses premières heures de vol, " son lâchage "...

C'est l'heure de déjeuner, mais sans perdre des yeux les planeurs de voltige et les évolutions des modèles réduits. Malheureusement, c'est sous les parapluies que l'on déguste sandwiches et cornets de crème à la glace. Mais le café est bien chaud et le meeting reprend.

Catherine MAUNOURY fait une démonstration de voltige époustouflante. Maintenant c'est l'ère de gloire et le ballet des T6, des Yak, des Mustang; la reconstitution d'un combat aérien de la deuxième guerre avec deux Spitfire, des Messerschmitt, des Hurricane. C'est superbe, c'était il y a juste 50 ans et les Spit vont l'emporter, comme il se doit ! Toujours et toujours, cela décolle, cela vole dans tous les sens, cela danse. E. MULLER offre un spectacle incroyable.

Dans le ciel, se succèdent les Cap, les Pitts, les Pilatus, les Dassault 311. Voici un Beech, un Dakota, une Forteresse Volante, encore un Mustang, un Corsair, et j'en oublie ... L'Aéronavale est aussi présente avec un Catalina et l'Avenger du... Président BUSH.

Que dire alors, du spectacle de cirque aérien qui nous a été offert par cette jeune femme debout sur l'aile d'un avion accomplissant des voltiges au-dessus de nos têtes !

Et durant tous ces vols, un speaker commente avec emphase chaque démonstration, raconte des tas de souvenirs, commente toute l'histoire de l'aviation, une véritable épopée pleine de poésie et de prestige.

Il pleut, il pleut à verse et on ne le sent pas, le nez en l'air, le coeur vibrant, les années n'ont pas passé, les soucis se sont envolés...

Il est six heures déjà, l'heure du rassemblement au car, et l'on s'aperçoit tout à coup qu'on est mouillé jusqu'aux os...

La Patrouille de France n'est pas au rendez-vous, le ciel est trop bas. Elle devait venir saluer ces " vedettes volantes " qui n'ont pas une seule ride après un demi-siècle de tours... de manivelle, et mettre un point d'orgue à plus de 100 ans d'histoire de l'aviation.

Dans le car, on ressent tout à coup la fatigue et l'on éprouve le besoin d'une halte et d'un vrai repas. Nos organisateurs, toujours extraordinaires, font surgir là, au bord de la Nationale, le restaurant idéal qui accepte immédiatement ce car de visiteurs non annoncé et en un tour de main, on est installé dans une salle accueillante où l'on nous sert un délicieux repas. Il y a de l'ambiance, les conversations animées remplacent les vrombissements d'avions. Personne ne regrette le temps nécessaire à ce repas, comment s'en apercevoir au milieu de l'amitié si particulière et l'humour toujours jeune et même gamin qui unit les V.T. et Sympathisants.

Passer en deux jours de 1990 de la Maison des Ailes à Bruxelles, au Château de VERSAILLES à Paris, où par les qualités d'un guide, nous eûmes l'impression de revivre, tout ce qui avait été vécu trois siècles auparavant, n'est pas une moindre gageure.

Que dire alors, du moins pour la plupart d'entre-nous, de replonger dans notre mémoire vive (les périodes réellement vécues) en revoyant les vieux-coucou, les avions à hélice et en admirant la maîtrise de ceux qui les pilotèrent ce dimanche 3 juin 1990 à LA FERTE-ALAIS. On retrouvait durant toute cette journée, l'enthousiasme, la générosité, le don de soi... qui avaient marqués notre jeunesse, l'émoi de nos premiers vols et la fierté d'avoir été et d'être pour toujours " AVIATEUR ".

Que tous ceux qui par le monde, oeuvrent à maintenir les traditions " des gens de l'air ", en soient remerciés.

S'il est vrai que voyager en car, c'est supporter certaines incommodités, c'est aussi et surtout rencontrer " l'Autre ", les Autres. Quelques paroles échangées, des services reçus ou rendus apportent satisfactions et richesses, que seul un voyage en groupe peut procurer. Le car, c'est un peu comme l'auberge espagnole que vous connaissez, on n'y trouve que ce que l'on y apporte et croyez-nous la richesse collective des V.T. et Sympathisants est très valorisante.

Aussi, vous qui ne pourrez dire comme nous, à VERSAILLES et à LA FERTE-ALAIS de 1990, j'y étais, n'hésitez pas à nous rejoindre lors de nos futures activités.

Il nous reste à dire " Merci "

Merci à " Monsieur " Jacques DOME, l'organisateur des voyages.

Merci à tous ceux qui nous ont accompagnés et particulièrement à nos amis Français et à l'hôtesse spontanée toujours prête à rendre service.

Merci à vous tous

Denise VAN LANCKER

1ere femme pilote de brousse  
et casse-cou  
Léopolville 1941

Charles PEYRASSOL

citoyen 14 prairial  
an 197

## Le Château de VERSAILLES.

-----

Louis XIII fit construire à partir de 1624 à Versailles un pavillon de chasse qu'il fit remanier à partir de 1632 par Salomon de Brosse ou Philibert Le Roy. Ce pavillon est situé au fond de la cour Royale qui fait suite à la place d'Armes; construit en brique et pierre, il est constitué par un bâtiment principal rectangulaire, encadré à droite et à gauche par deux ailes que réunissait en avant un portique bas; la cour ainsi délimitée est la cour de Marbre. Ce bâtiment devint le centre du château actuel dont les premiers travaux furent ordonnés en 1661 par Louis XIV, qui voulut en faire " ce plaisir superbe de la nature "(Saint-Simon). Le château de Versailles, par son architecture, son décor intérieur, son mobilier et les oeuvres d'art contemporaines qu'il conserve, par ses incomparables jardins et ses annexes des Trianons, est le prototype de l'art classique français.

Cet ambitieux projet de Louis XIV fut réalisé en trois étapes. Le premier Versailles n'est guère encore que le Versailles de Louis XIII avec quelques éléments décoratifs imaginés par Le Vau. La transformation la plus importante est celle du jardin, dont Le Nôtre donna un nouveau dessin (nombreuses sculptures, Ménagerie pour animaux rares, Orangerie).- En 1668, de nouvelles transformations furent décidées; seule, la façade sur la cour de Marbre resta intacte, le reste constituant l'enveloppe réalisée par Le Vau de 1688 à 1671; la cour de Marbre fut allongée par deux ailes géantes terminées par des portiques et avec un toit en terrasse; en même temps, la transformation complète de l'intérieur s'accomplissait sous la direction de Le Brun.- Pour le troisième Versailles de Louis XIV, J. Hardouin-Mansart, neveu de F. Mansart, travailla à partir de 1678. Sur la cour de Marbre, Mansart fit disparaître la grande terrasse sur rez-de-chaussée; les deux ailes furent reliées par une ligne droite et la terrasse remplacée par la galerie; la logique et la raison commandaient toute la construction. Cette transformation extérieure était liée à une transformation intérieure. La galerie des Glaces doit à Le Brun autant qu'à Mansart; longue de 75 m et large de 10 m, elle se déroule entre deux salons et est éclairée par dix-sept grandes fenêtres auxquelles correspondent dix-sept panneaux de glace sur le mur opposé (les 400 glaces qui composent les panneaux sont les plus grandes que l'on sut couler à l'époque); les peintures du plafond furent exécutées par Le Brun. Un peu plus tard, J. Hardouin-Mansart devait achever son oeuvre à Versailles avec la nouvelle Orangerie (1684-1686) et la construction du Trianon et de la chapelle (avec Robert de Cotte).- Sous Louis XV, J.A. Gabriel détruisit l'aile droite de Le Vau (où se trouvait l'escalier des Ambassadeurs) et construisit à la place, le bâtiment actuel avec fronton sur colonnade. L'opéra fut construit en 1770 par J.A. Gabriel à l'occasion du mariage du Dauphin et de Marie-Antoinette. Sous Louis-Philippe, l'aile gauche fut reconstruite sur les plans de Gabriel .

Versailles garde du XIIIe s. la décoration des appartements de Louis XV, Mique (sans doute) leur donna pour pendant les petits appartements de Marie-Antoinette (après 1782). Les Trianons sont associés au château. Le Grand Trianon fut construit à partir de 1687 par J. Hardouin-Mansart et Robert de Cotte; c'est une réduction du grand château, qui remplaça le " Trianon de porcelaine " de Louis XIV. A proximité, J.A. Gabriel construisit le Petit Trianon dont la façade en pierre blanche est sobre; la façade du côté du Jardin français est soulignée par deux belles rampes en péristyle, oeuvre de Gabriel.. A quelque distance, se trouve le Hameau imaginé par Marie-Antoinette, oeuvre de Mique et Hubert Robert.-Jusqu'à la fin de la monarchie, Versailles fut associé à tous les événements de la politique française. Louis-Philippe y fit de nombreuses restaurations et transformations; il créa le Musée historique qui occupa les deux ailes du château et le rez-de-chaussée du corps central, riche de nombreux tableaux et sculptures.

---

20ème ANNIVERSAIRE DE L'ASSOCIATION DES "AMIS DU MUSÉE DE L'AIR".

A cette occasion, son Président, le Col Avi BEM (R), M. TERLINDEN, et ses collaborateurs invitent les Vieilles Tiges de Belgique au cocktail qu'ils organisent au Musée de l'Air, le jeudi 20 septembre 1990 à 19.30 heures.

Les membres qui désirent y participer sont priés de présenter à l'entrée le talon ci-après.

---

Suite à l'invitation du Col Avi BEM (R) M. TERLINDEN et ses collaborateurs publiée dans le dernier bulletin des VIEILLES TIGES DE BELGIQUE,

(NOM) .....(Prénom) .....  
membre des V.T.B., répond à cette invitation au cocktail du jeudi 20 septembre 1990, à 19.30 heures, au Musée de l'Air.



## COMMENT NAIT UN PETIT MONUMENT DU SOUVENIR 50 ANS APRES .....

### NOTE PRELIMINAIRE.

Le texte ci-après, rédigé à la demande de notre Président, est de Gaston CASTELEYN, membre sympathisant de notre association, mais aussi membre du conseil d'administration de la R.A.F.A.

La lettre adressée le 22 février au chef d'EM FAé par notre Président, et dont il est question dans le texte, avait pour objet de rappeler à la FAé les projets de la RAF et des associations locales d'anciens combattants pour commémorer le bombardement aérien de la RAF sur les ponts du canal Albert le 12 mai 1940. Cette lettre suggérait aussi à la Force Aérienne d'organiser une commémoration de l'action de l'aviation belge sur ces mêmes ponts le 11 mai 1940. Malgré plusieurs rappels écrits et téléphoniques, la FAé n'y a pas donné suite. C'est donc à l'initiative de Gaston CASTELEYN soutenu par notre association, que nous devons d'avoir, comme il le dit, "évitée la honte de ne pas nous être souvenus".

L'année dernière déjà, on avait annoncé la visite du XII Squadron britannique pour le courant de mai de cette année-ci. Cette visite m'intéressait car le XII Squadron n'avait-il pas combattu avec ses Fairey-Battle sur le canal Albert le 12 mai 1940 et n'avait-il pas été doté avant de Fairey-Fox exactement comme mon escadrille, la 5/II/3Aé. Ayant quitté cette dernière en 1940 et la RAF/VR en janvier 1947, je croyais avoir définitivement tourné le dos à l'aviation, n'ayant pu être pilote à cause du début de la guerre, ni Air-Gunner parce que la guerre était sur le point de finir.

Pendant ces 50 années, d'autres ont certainement souvent pensé aux événements dramatiques de mai 1940 et au manque d'un souvenir sur les lieux tragiques.

Voyant l'article du Soir du 2 février 1990 qui parle d'un achat belge de 26 Fairey-Battles, j'ai téléphoné au Colonel BINON et on s'est mis d'accord sur le nombre qui avait été livré à la 5ème Escadrille, soit 14 avions. Ignorant encore la lettre que notre Président adressa en date du 22 février au Lieutenant-Général aviateur A. MORIAU, dont je n'ai eu connaissance que le 11 mars par lettre de Monsieur DOME, laquelle répondait à ma missive du 6 mars dont j'avais envoyé des copies au Colonel JANSSENS et à Messieurs BINON, CUSTERS, RENS, WALKDEN, L. BRANDERS, BURNIAUX, CAMBIER, L. COLLIGNON, ainsi qu'à la Fraternelle Belge des Anciens de la RAF.

Loin de réclamer la paternité exclusive du petit monument aux 7 Héros des 3 ponts du canal Albert, je crois que c'est une série de circonstances favorables qui nous a évité la honte de ne pas nous être souvenus.

Lorsqu'à la R.A.F.A. nous avons reçu les détails de la visite du Wickenby Register et du XII Squadron, du 10 au 13 mai, Bob WALKDEN et moi-même nous sommes rendus sur deux fois à MOPERTINGEN où, en fait, une très grande partie de tout le travail a été réalisé et bien fait par le comité local du Nationale Strijders Bond et de la V.V.O.M. (Vereniging voor vergeten Oorlogsmonumenten).

C'est là, le 16 mars, en apprenant les intentions de ce comité local de construire à leurs frais les deux monuments rappelant l'action britannique du 12 mai 40, que j'ai décidé de leur commander le monument pour les 7 Belges, à ériger adossé au bunker du pont de VROENHOVEN. Pour rappel, dans la soirée du 10 mai, les Allemands ont retiré de ce bunker 10 morts et 2 ou 3 survivants blessés gravement par l'usage par les attaquants de charges creuses et de lance-flammes. L'affaire était en route, j'avais exactement 5 jours pour fixer le texte à inscrire sur la palque, obtenir l'autorisation de construire, etc.. L'honneur était sauf .....

Un "rampant" qui s'est souvenue du 10/5/40.

MISSIONS EXECUTEES PAR LES UNITES AERIENNES DE RECONNAISSANCE D'ARMEE ET DE CORPS D'ARMEE PENDANT LA CAMPAGNE DES 18 JOURS

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
1. I. 1Aé Fair. Fox		R	R	R Rc	R Rc	3R+ 2R.	R	2R	R	2R	3R	R	2R		R+	3R 1Att	2R 1Att			
3. II. 1Aé Fair. Fox		R		2R		3R R+	Rc	2R	Tous détruits par bombardement.											
5. III. 1Aé Fair. Fox His	2R Rc	Tous détruits par bombardement.																		
7. IV. 1Aé Fair. fox His	2R	Tous détruits par bombardement.																		
9. V. 1Aé Ren. R31	R	R	R	3R	R	2R	R	R	4R	R	3R	2R	2R	R	R		R	R		
2. VI. 1Aé Ren. R31	3R	3R				2R	R Rc	R		R	2R	R	Aie	2R		2R				
5. III. 3Aé Fair. Battle + Fair. F. His	9B	3R	3R	3R R+ Rc	3R	R	R	R	R	Tous détruits par bombardement.										
7. III. 3Aé Fair. Fox His		R 2Rc	R			R R+ Rc	R	R	A partir du 15 mai la 7. III. 3Aé est passée en renfort à la 5. III. 3Aé.											
	7 R	6 R 9 B	8 R	11 R	6 R	14 R	8 R	3 R	7 R	4 R	8 R	4 R	4 R	3 R	2 R	5 R 1 Att	5 R 1 Att	2 R		

SOIT AU TOTAL 119 SORTIES DONT 97 SONT RENTREES A LA BASE.

R : Mission de reconnaissance. Rc : Mission qui a fait un atterrissage forcé R+ : Mission abattue.  
 Aie : Mission de réglage d'artillerie. N.B. Toutes ces missions sont détaillées dans les livres de Jean DELAET  
 Att. : Mission d'attaque de troupes au sol. "Escadrilles au combat" publié en 1942, et "Dernières Escadrilles  
 B : Mission de bombardement. 40", publié en 1946.

Le 11 JUILLET 1913, Madame Madeleine GAUSSET est la première femme belge

---

BREVETEE PILOTE DE BALLON LIBRE

Grâce au Gén. Avi. Michel DONNET, nous disposons des récits de Madame Madeleine GAUSSET des 30 premières ascensions auxquelles elle prit part. De ces récits, nous avons extrait le premier, le 23 ème où elle annonce son intention de prendre son brevet, et le 25ème où elle réalise son projet.

Le "Mady" dont il est question est le ballon dont Monsieur et Madame GAUSSET sont propriétaires.

---

J'entreprends de raconter l'histoire du "Mady" afin de garder toujours de nos excursions aériennes un souvenir certain.

Le "Mady" a été baptisé le 3 septembre 1910, et il fit ce jour là son premier voyage d'une façon brillante de manière à établir du premier coup sa réputation! Pour nous c'était le 2ème Voyage: le 1er avait eu lieu quelques mois avant, et avait été vraiment un voyage d'essai. Les meilleures conditions étaient réunies pour nous donner l'envie de recommencer bien vite: temps merveilleux, absence presque totale de vent, vitesse de 15 km à l'heure. Nous avions atterri à QUAREGNON, près de MONS, 4 heures après être partis de BRUXELLES. La population nous avait fait fête et s'était mise en quatre pour nous rendre service; le retour avait été charmant, enfin tout s'était bien passé. Et cette petite excursion avait suffi pour m'enlever totalement les craintes que l'usage du ballon libre peut donner.

J'avoue humblement que cette fois là, en entrant dans la nacelle, j'avais ressenti, du côté du coeur, des battements précipités qui n'annonçaient rien moins que ... la peur! Et c'est avec des joues fort pâlottes que je disais au revoir à Père, Mère, Mme Bonjour et Niny qui nous regardaient avec non moins d'émotion: j'en étais comme Manon à mon premier voyage! Tandis que Jules et notre pilote, monsieur Geerts, avaient déjà fait leurs preuves. Du reste, à peine étions nous partis que ma frayeur disparaissait comme par enchantement. Il faisait beau, bon, le coup d'oeil était splendide et me ravissait; nous avons déjeuné à 1.600 m d'altitude, ce qui n'est pas banal, et l'atterrissage s'était effectué avec une facilité incroyable. Nous avons vraiment été déposés sur l'herbe avec une douceur inouïe. J'étais émerveillée des charmes de notre voyage aérien auxquels je ne croyais pas avant d'y avoir goûté. Mais notre plaisir avait été si grand que Jules résolu d'acheter un ballon afin de pouvoir recommencer souvent. Et cette fois, c'est dans notre propre ballon que nous sommes partis, dans le "Mady"!

Le "Mady" tout flambant neuf, tout pimpant, arrivant la nuit même de Paris où il avait reçu le dernier coup de vernis, a été amené au parc aéronautique de KOEKELBERGH. Peu à peu, on le vit se gonfler, s'élever et devenir bientôt très imposant à voir. Il paraissait très fier d'étaler sa fraîcheur et se balançait (un peu trop à mon gré) sous la poussée du vent. Les passagers attendaient les derniers apprêts tout en buvant force champagne à la santé du "Mady" qui allait partir pour la première fois. Nous étions quatre: Meur Geerts pilote, un invité le baron van Zeuylen, Jules et moi. Les préparatifs terminés, nous montons dans la nacelle, mais le vent était si violent que nous dûmes attendre un temps assez long avant de pouvoir partir. Le ballon se couchait presque complètement et ballotait à droite et à gauche au grand effroi de Père, Mère et Fanny qui n'osaient souffler mot. Nous autres, nous étions braves et c'est avec le plus grand calme que chacun s'occupait de ce qu'il avait à faire.

Enfin le "lachez tout" retentit et nous voilà d'un bond dans l'espace! Mais au même moment, mon coeur se serre, nous étions lancés sur les cloches de l'usine à gaz! D'en bas on nous criait: "du lest, du lest!" Tout le monde se précipite, on en jete à profusion et nous remontons rapidement en évitant heureusement le danger.

Nous passons rapidement au dessus de Bruxelles à une hauteur de 800 m environ; nous nous élevons encore, nous passons au dessus des casernes d'Etterbeek,

et à 1 h,20 (nous étions partis à 1 heure) nous sommes au dessus de la Forêt de Soignes, aux quatre bras, par 940m d'altitude. A 1½ h, nous voici au dessus d'Overijse et en vue de Genval. Vite les lorgnettes pour tâcher d'apercevoir la villa et ses habitants. A la longue nous distinguons des points blancs qui s'agitent dans le jardin et c'était, paraît-il, Mère, Fanny, Robert, Josette, le jardinier et les servantes qui agitaient de grands essuie-mains pour tâcher de nous faire des signes. Mais le ballon filait trop vite et bientôt nous perdions absolument de vue la villa et ses habitants. A 1 h 45 nous passons au dessus de Wavre, à 960m. A 1 h 55 nous montons à 1100m où nous naviguons une petite demi-heure. A lors, à 2 h ¼ nous opérons une descente rapide sur Eghezée; nous voyageons assez bas jusqu'à la Meuse que nous passons exactement à 2 h 50, au dessus des usines Dumont à Sclainiaux, nous sommes tout près d'Andenne. A partir de là, et pendant une demi-heure, nous marchons au guiderope, à la grande terreur de la population. Du bout de la corde nous allons battre le toit des fermes, nous faisons sauver le bétail, les poules s'envolent effarées et les gens accourent sur le pas des portes. Mais bientôt nous terminons ce jeu sur la proposition de Meur Geerts qui veut nous montrer la mer de nuages. Nous remontons rapidement à l'aide d'un peu de lest et nous voilà traversant les nuages puis nous élevant assez bien au dessus d'eux.

Nous sommes à 2000m et le spectacle que nous avons sous les yeux est tout à fait grandiose et inoubliable! Partout, aussi loin que le regard porte, nous voyons la masse floconneuse des nuages d'un blanc laiteux tout illuminés de soleil. A l'horizon, ils forment une masse si compacte qu'on croit voir des glaciers. C'est un coup d'oeil splendide et qu'on ne peut se figurer sans l'avoir vu. Elle était particulièrement belle paraît-il ce jour là, la mer de nuages, mais elle m'a fait une impression profonde; je n'oublierai jamais cette sensation d'infini que j'ai éprouvée: la terre paraissait ne plus exister car elle était complètement cachée par l'épais tapis de nuages, et nous planions à des hauteurs inaccessibles, loin des mortels, seuls dans ce grand espace lumineux. Surtout, ce qui fait impression, c'est le silence imposant qui vous entoure, les voix ont un autre son, et on se sent si peu de chose dans cette immensité! Bientôt Mr Geerts nous fait remarquer un phénomène curieux qui s'appelle l'auréole des aéronautes. C'est la réflexion du ballon sur les nuages, en plus grand et très distinct et entouré d'une grande auréole lumineuse. C'est fort intéressant à voir, et elle est plus ou moins visible suivant le plus ou moins de soleil.

A 3 h 35, nous apercevons un coin de terre par une échappée et tous nous reconnaissons Durbuy. Nous sommes exactement à 2125m. A 4 h 05, nous remontons dans les nuages où nous atteignons 2250m et où nous nous laissons vivre tranquillement pendant 45 minutes tout en causant et en prenant un petit "five o'clock". Puis l'envie nous prend de revoir la terre, nous manoeuvrons en conséquence et nous descendons rapidement jusqu'à 2 à 300m du sol. Mais nous avons beau regarder en tous sens, impossible de distinguer où nous sommes, personne de nous ne s'y retrouve. Il ne nous reste qu'un moyen ... c'est de le demander! Alors, chacun s'époumone à poser la question aux paysans, mais ils restent bouche bée avec l'air le plus ahuri du monde. L'idée nous vient alors qu'ils ne comprennent pas le français, peut-être, et que notre bonne étoile nous a conduit en Allemagne ou dans le Grand-Duché. Nous recommençons donc nos appels en allemand, et alors seulement nous obtenons réponse des paysans qui nous crient à qui mieux mieux des noms tellement extraordinaires que nous n'en comprenons aucun! Cela dure quelque temps pendant lequel nous avançons toujours au dessus d'un pays merveilleux, sauvage, plein de surprises! Nous sommes très près de terre, nous suivons vraiment les plis du sol, nous descendons dans chaque vallée, nous remontons sur chaque sommet. Quand, tout à coup, nous apercevons un vieux château en ruines, et immédiatement je me dis: "où l'ai-je déjà vu?" .... Mais c'est Vianden que tant de cartes nous représentent sous toutes ses faces! Et les paysans nous en donnent la certitude en nous criant "Vianden", "Vianden", de toutes leurs forces.

A partir de ce moment, nous pouvons donc refaire le point et suivre notre voyage sur la carte. Je mets à la besogne, quand Mr Geerts nous annonce qu'il va nous faire cogner terre .... pour nous faire entrer le métier dans le

corps; il nous recommande seulement de bien nous tenir, et immédiatement..paf! le choc a lieu, la nacelle se renverse de façon à nous faire voir la terre de très près; nous tenons bon tous, bien que nous soyons ahuris du choc, surtout moi qui en ai rapporté un large bleu causé par l'appareil photographique sur lequel j'étais allée m'asseoir ... un peu trop brusquement! Et Mr Geerts était tout fier du bon tour qu'il nous avais joué.

Nous naviguons encore ainsi jusque 6 h du soir, au dessus de ce pays splendide, et si près de terre que nous distinguons les moindres choses. Notre guiderope en trainant ameutait la gent ailée de la contrée, faisait fuir les lièvres à toute vitesse, et amenait sur notre passage les exclamations de la population! Mais hélas, les meilleures choses ont une fin, et comme le soir tombe, nous décidons d'atterrir. Nous sommes en ce moment à Reisdorf. Quelques minutes après, nous atterrissons avec la plus grande facilité près du village de Beaufort. Nous étions tenus par les paysans, ce qui a facilité notre descente. Immédiatement, nous avons été entourés par un cercle de curieux qui, dans leur dur langage allemand, parlaient à tue tête. Enfin, l'instituteur (l'érudit du village) a facilité les pourparlers et nous avons obtenu rapidement une charette pour y charger le ballon et nous conduire à la plus proche station qui est Grundhof. Mais il nous a fallu une grosse heure pour y arriver et il faisait nuit noire quand nous y étions. Il était environ 7 heures à notre montre mais il était 8 heures là-bas, de sorte que tout était fermé! Pas moyen d'expédier un télégramme, de rassurer les nôtres; nous en avons éprouvé une très grande contrariété, sachant avec quelle anxiété on attendait de nos nouvelles. Par complaisance, on a remis le ballon jusqu'au lendemain à la gare, et le chef s'est chargé de faire mettre nos dépêches le lendemain à Echternach par le premier train du matin, ce qui a été fait.

Après cela nous sommes allés souper dans une petite auberge près de la gare, où nous avons logé également, tant bien que mal. Pendant le souper, Mr Geerts était très préoccupé par son chapeau... ou plutôt par son absence de chapeau car, j'ai oublié de dire qu'au départ de Bruxelles, un coup de vent avait emporté sa casquette et qu'il avait dû faire tout le voyage nu-tête! Par les moments de fort soleil il avait fait un bonnet de son mouchoir, mais ce n'était guère une coiffure convenable pour retourner le lendemain au milieu des humains que cette coiffure aérienne aurait probablement fort étonnés! Alors, un jeune paysan s'est dévoué et est allé, en bicyclette, chercher une casquette au village voisin; ce qui a fait grand plaisir.

Le lendemain, le retour s'est fort bien exécuté; nous avons diné en cours de route et nous nous sommes payé le plaisir de frauder chacun une bouteille de quetch que personne n'a soupçonnée! Nous avons à peine touché pied à Bruxelles, juste le temps de courrir chez nous en taxi pour y déposer les bagages, et nous avons repris le premier train pour Genval.!

VINGT-TROISIEME VOYAGE. Le 1 juillet 1913.

Voici longtemps déjà que j'ai la très grande envie de prendre mon brevet de pilote, mais c'est un peu risqué et, jusqu'à présent, je ne me suis pas sentie de taille à m'engager dans pareille aventure! Seulement, j'aurais bien voulu être la première femme belge ayant son bevet et tant que je n'avais pas de concurente, rien ne pressait. Mais il parait qu'il y a une certaine Mme Pierson qui veut me disputer la première place, ce qui me désespère! Aussi, j'ai rassemblé mon courage et j'ai déclaré à Jules que je partirais seule, à condition de m'entourer, bien entendu, de toutes les précautions possibles. J'ai désiré faire coup sur coup plusieurs voyages dans le petit ballon que j'aurai en partant seule, pour l'avoir bien en main, et tout le monde m'a approuvée. Seulement, le "Fleurus" ne peut être prêté, parait-il, que pour les prises de brevet, et autrement on ne peut voyager qu'avec l'un ou l'autre des embres associés de l'A.M.B. Or Jules n'en est pas et ne peut donc m'accompagner. Comme nous causions de la chose, MM Gérard et Hanrez se sont offerts très aimablement à monter avec moi deux fois de suite, la même semaine, afin que je puisse partir seule sitôt après. Nous avons accepté leur gentille proposition et c'est ainsi que je viens de partir mardi avec Mr Léon Gérard. Jules, étant à Lille, n'assistait pas à notre départ, mais Père et Mère Y étaient ainsi que Mme Gérard.

Nous avions un temps gris, couvert et doux. Nous sommes passés au dessus de tout Bruxelles, puis sur le bois, la forêt de Soignes et nous avons été droit au dessus de Fleurus (le nom de baptême du ballon) et de Tamines. J'étais dans un petit coin, ma pelle à la main et surveillant mon variomètre minutieusement. Mr Gérard, sans en avoir l'air, me surveillait mais, comme je m'en tirait bien, il n'avait pas grand chose à me dire. J'ai si bien manoeuvré que mon barographe est très beau et m'a valu les félicitations de mon professeur. Nous avons navigué ainsi pendant 3 h  $\frac{1}{4}$ , passant la Sambre et nous dirigeant sur la Meuse; mais, pour ne pas rentrer trop tard, nous n'avons pas poussé plus loin. Nous avons décidé d'atterrir près d'un chemin de fer que nous avions en vue. Sitôt dit, sitôt fait; nous apercevons la petite gare de Mettet, mais nous délestons pour passer au dessus sans ennui, puis apercevant tout près de là une prairie avec trois vaches, nous pointons sur les vaches. Je tire sur la soupape, Mr Gérard jette l'ancre et nous voilà déposés à la place des vaches où nous voulions atterrir.

Immédiatement, le monde arrive, mais relativement peu et nous avons été très gentille aidés par quelques hommes. Avec cette aide complaisante, Mr Gérard s'en est tiré vite et bien. Pendant ce temps là, j'allais jusqu'à la gare téléphoner et télégraphier pour rassurer tout le monde. Alors, nous avons songé à goûter, et, dans la gare, nous avons tiré qui son lait, qui son thé et nous avons joué "five o'clock". Mais nous avons été interrompus par l'arrivée de notre train et c'est une fois installés dans notre compartiment que nous avons continué et achevé notre repas. Nous avons dû changer à Tamines, puis à Namur. Mais là, ayant 40 minutes, nous avons vite été souper en face de la gare. Ensuite nous avons repris le train qui nous a ramenés à Bruxelles à 11 h  $\frac{1}{4}$  seulement!

#### VINGT CINQUIEME VOYAGE.

Je l'ai! je l'ai! mon brevet de pilote. Je l'ai mérité et enlevé samedi en partant absolument seule à bord du "Fleurus"! Je suis la première et la seule femme en Belgique qui aie ce titre et j'en suis passablement fière!..

Maintenant que l'épreuve est terminée, je plie sous les fleurs et les louanges, mais la plupart des personnes n'en reviennent pas et me considèrent plutôt comme un phénomène! Je reçois des masses de félicitations, mon nom paraît dans les journaux, et il paraît même que je vais avoir de grands articles dans "La Conquête de l'Air" et dans "L'Expansion Belge" avec photographies à l'appui. Enfin, je suis en train de devenir une femme célèbre, et la plupart des gens qui parleront de moi se douteront bien peu que sous ces dehors libres et braves et sous ces aspects de superwomen extraordinaire, se cache une petite femme bien simple et bien tranquille doublée d'une maman qui ne vit que pour les êtres très chers qui sont autour d'elle. Aussi n'est-ce pas par bravade ni par désir de me faire remarquer que j'ai accompli cette action étonnante, mais bien pour faire plaisir à Jules qui en est naturellement fier; et puis parce que je considérais la chose comme sans danger, étant sûre de moi! Si j'avais eu la moindre crainte je ne l'aurais pas entrepris; bien entendu c'est sans trembler le moins du monde que je suis partie! La veille au soir cependant, j'ai eu comme une appréhension en me couchant, je me suis demandée avec angoisse si réellement je ne tentais pas le sort et si je ne ferais pas beaucoup mieux de m'abstenir, moi qui avait la vie si belle et si tranquille sur terre! Puis je me suis ressaisie, j'ai voulu avoir une bonne nuit pour être calme le lendemain, et je suis parvenue à m'endormir sans trop tarder. Le samedi matin, j'étais tout autre, je désirais au contraire que le temps reste beau pour que mon escapade se fasse, et j'avais hâte que tout soit terminé.

Je suis partie à Bruxelles par le train de 9 h 20 à Genval. Arrivée chez nous, j'ai téléphoné à l'un et à l'autre pour avoir leur avis. On m'a fortement conseillé de partir, et voyant que tout, même le temps, se mettait de la partie, j'ai décidé de m'en aller. Aussitôt, on a commencé le gonflement du ballon et moi j'ai préparé tous mes instruments, papiers, etc.. A midi, Jules venait me chercher pour diner avec lui et je dois dire que l'émotion ne m'a pas trop coupé l'appétit! A \* h  $\frac{1}{2}$  Paul Bernard venait nous chercher au restaurant



N° *67*.....  
 Bruxelles, le *11 juillet 1915*  
 L'Aéro Club de Belgique a délivré ce  
 brevet de pilote aéroplane à *Madame Gausset*  
 née le *23 septembre 1883* à *Arlon*.  
 Le Secrétaire-Général, Le Président,  
*M. de* *F. Jacob*

COMMISSION SPORTIVE AERONAUTIQUE  
 LICENCE DE PILOTE N° *17*  
 VALABLE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE  
 Nom *Madame Gausset*  
 Prénoms *Madeline*  
 Adresse *5 rue Sotagère, Bruxelles*  
 (Signature de l'habitant) *F. Jacob*  
 La Président de la Commission Sportive



N° *62*.....  
 Bruxelles, le *11 juillet 1915*  
 L'Aéro Club de Belgique a délivré ce  
 brevet de pilote-aéroplane à Monsieur  
*Gausset Jules*  
 né le *14 février 1883* à *Arlon*.  
 Le Secrétaire-Général, Le Président,  
*M. de* *F. Jacob*

COMMISSION SPORTIVE AERONAUTIQUE  
 LICENCE DE PILOTE N° *15*  
 VALABLE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE  
 Nom *Gausset*  
 Prénoms *Jules*  
 Adresse *5 rue Sotagère Saint-Josse ten Noode*  
 (Signature de l'habitant) *F. Jacob*  
 La Président de la Commission Sportive

des Bouleaux avec une grosse auto de route, et avant deux heures nous étions au parc aéronautique. Peu à peu, tous les témoins de l'expédition arrivaient: Père, Mère, Mr et Mme Gérard, Mr Van Nuffel, Mr Hanrez et Mr Demuyter. Quand tout a été placé et arrangé dans la nacelle, on l'a garnie de fleurs, car Mr et Mme Gérard m'avaient donné deux bottes de roses, et Jules aussi. Après avoir dit au revoir à tous, je me suis installée très crânement et je n'ai pas pâli même lorsque la minute angoissante qui précède le départ s'est prolongée plus que de coutume pour permettre aux appareils photographiques de braquer leurs yeux sur moi! Mais en revanche, Jules était blanc comme un linge et Mère tremblait tout en faisant la brave! Et après un dernier examen très minutieux et une pesée très juste, les hommes, ensemble, ont levé les mains et je me suis élevée calmement au milieu de tous ces regards amis et des "à tantôt, à tantôt" qui montaient vers moi!

Aussitôt, je me suis occupée de mon ballon avec une attention soutenue; je n'ai pas perdu le variomètre de vue un seul instant, et j'avais près de moi un sac de lest que je distribuais à la pelle très précieusement. Je suis montée rapidement à 300m etc'est à cette altitude que j'ai traversé tout Bruxelles. J'ai passé exactement au dessus du palais de justice, puis j'ai suivi l'avenue Louise en la laissant à ma droite et je me suis enfoncée dans le bois et la forêt de Soignes. La chance me favorisait car, pour la troisième fois, la même semaine, j'avais la même direction et le même temps gris, doux et sombre, mais avec un peu plus de vent cependant. J'ai traversé Boistfort et me suis dirigée vers Groenendael où j'ai passé exactement au dessus du champ de courses. A ce moment je voyais très bien Genval et pensais atterrir, mais brusquement j'ai été rejetée vers la droite et ai pris alors la direction de Waterloo. Je voyais le lion se rapprocher rapidement, mais bientôt ma direction s'est encore modifiée et j'ai été de l'avant, droit sur Namur. J'étais montée peu à peu à 600m et mon ballon me donnant quelque répit, j'admirais le pays et me livrais à une masse de réflexions! On a des pensées très spéciales entre 600 et 700m. Seule en ballon, quand on est fille, épouse et mère et qu'on voit la terre à ses pieds, toute fourmillante de petits points noirs dont quelques uns vous tiennent tant à coeur! Et comme distraction j'avais une mouche qui volait de mon nez à mon baromètre et qui semblait goûter très fort les agréments de l'aérostation! Elle ne m'a malheureusement pas communiqué ses impressions d'atterrissage..... car je l'ai perdue de vue!.....

Pendant ce temps, le "Fleurus" continuait tranquillement sa course, mais l'heure réglementaire que je devais passer en ballon était révolue largement et il ne tenait qu'à moi d'atterrir; et c'est ce que je me suis mise en devoir de faire! Avisant au loin un grand plateau très dégagé, je me suis mise en descente et j'ai surveillé ma chute méticuleusement. Arrivée à 500m de terre, ma descente s'est arrêtée et comme j'avais une tendance à remonter, j'ai tiré un coup de soupape et j'ai attendu son effet. C'est à ce moment que je dois noter le seul serrement de coeur que j'ai ressenti; je me suis dit: voici le moment critique, pourvu que je touche terre convenablement! J'ai eu un petit frisson de tout le corps, puis je me suis ressaisie pensant avec justesse que ce n'était pas le moment de trembler, et d'un air décidé j'ai jeté par dessus bord le drap blanc qui devait servir de signal pour annoncer que j'allais atterrir. Puis j'ai jeté force lest pour atténuer ma chute qui n'a pas dépassé 1m à la seconde, et quelques minutes après je cognais dans un champ d'avoine. A cause du vent de terre qui était assez violent sur un plateau aucunement protégé; ma prise de contact avec le sol a été assez violente, ma nacelle a renversé, mais sans perdre la tête le moins du monde j'ai immédiatement sauté sur mon panneau de déchirure et ai crevé mon ballon. Je croyais qu'il aurait la force de me tirer encore jusqu'à la fin du blé qui était très proche, mais il s'est dégonflé trop rapidement pour cela et m'a laissé au beau milieu de l'avoine moi et tout mon petit bagage!!

Je suis sortie de ma cage et j'ai jeté un coup d'oeil circulaire au dessus de la tête des blés que j'avais du mal à dépasser, et c'est avec plaisir que j'ai aperçu Mr Gérard courant vers moi et me disant d'un air désolé: "pourquoi n'êtes-vous pas venue jusqu'ici, je vous attendais!" En effet, à 20m de moi l'auto de Mr Van Nuffel stationnait sur la route et s'y était arrêtée exactement au moment où je touchais terre. Mr Gérard en était sorti pour courir au devant



du "Fleurus", il comptait prendre mon guiderop et m'amener ainsi où je l'aurais voulu. Mais je n'ai pas été jusque là et suis restée dans l'avoine, à 10m de lui. C'était, somme toute, un petit malheur et il importait maintenant d'empêcher le monde d'abîmer la récolte pour éviter les frais! Mr Gérard s'en est occupé et a été aidé dans sa besogne par Mr Hanrez, Mr Demuyter et Père, puis par Jules et Mère qui sont arrivés quelques minutes l'un après l'autre. Après avoir été félicitée, on s'est occupé de me tirer de là, et ce sont ces messieurs eux-mêmes qui ont retiré le ballon du blé. Ils ont porté la nacelle sur quatre épaules et, un peu plus loin, dans la place libre, on s'est occupé de replier tout cela et de faire les colis habituels. Le propriétaire du champ était naturellement accouru et réclamait 50Fr de dommages. On a causé et discuté avec lui et il a facilement accepté la somme de 40Fr, charette comprise pour conduire le tout à la gare. Cependant la foule grossissait toujours autour de nous et les femmes surtout accouraient. L'une d'elles, plus expansive, s'est écriée en me voyant: "Mon Dieu, c'est on commère, on commère tote seûle, on belle commère encore"!! Cette appréciation nous a fait rire de bon coeur, et nous avons repris place très joyeusement dans les autos! Moi j'étais seule avec Jules, et nous étions heureux tous deux de cette heureuse fin de journée où tout nous avait souri!!

Arrivés à la gare de Lasnes, il a fallu attendre le tram car il paraît qu'on manquait de bras pour mettre le ballon dans le tram. A 6 h le tram est arrivé, mais la porte du fourgon était trop petite pour la nacelle et il a fallu l'attacher avec force cordes sur une plate-forme. Tous ces messieurs ont dû s'en mêler et ont fait ce travail eux-mêmes au grand ahurissement de tous les voyageurs! Puis Jules a invité toute la bande à dîner au château de Groenendael qui était sur notre route; nous y étions vers 7 h moins le  $\frac{1}{4}$ . Nous nous sommes mis à table à 7 h  $\frac{1}{4}$  après avoir téléphoné chacun bien des fois à droite et à gauche! J'avais tous les honneurs, toutes les faveurs.... Au dessert, Mr Gérard a fait un speech très gentil à mon égard, Jules y a répondu et c'est avec une sincère émotion que nous avons tous triqué nos verres. Puis à 10 h du soir, nous remontions en auto en nous adressant tous des remerciements réciproques, et chacun s'en est allé chez soi!

J'ai donc mon brevet de pilote; j'ai rempli toutes les conditions voulues pour l'obtenir. Du reste, j'ai à mon actif 12 ascensions dont 2 de nuit, et la dernière seule à bord. Je suis restée en l'air 1 h 25 exactement (partant à 2 h 35 et atterrissant à 4 h). Mon barographe et mon livre de bord attestent de mon voyage, d'autant plus qu'ils sont signés l'un par tous les pilotes présents qui m'avaient suivie en auto et l'autre par un gendarme de Couture-St-Germain témoin de mon atterrissage. J'ai atterri exactement à Céroix-Mousty, à peu près à mi chemin de Rixensart à Waterloo. J'ai envoyé à Mr Gérard le tableau complet de mes ascensions et il s'est chargé de l'envoyer à l'Aéroclub avec la demande de brevet. La commission s'est réunie jeudi dernier et m'a décerné le titre de pilote à l'unanimité, et même on a possé la gentillesse jusqu'à m'envoyer une longue dépêche de félicitation que je conserve dans mes archives avec tout ce qui se rapporte à cette importante journée!

## MAGASIN VTB

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