

**IMPRIME - DRUKWERK**

# LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

\*

# DE "VIEILLES TIGES" VAN BELGIË

---

**Périodique trimestriel  
Driemaandelijks tijdschrift**

---

**N° 3/97**

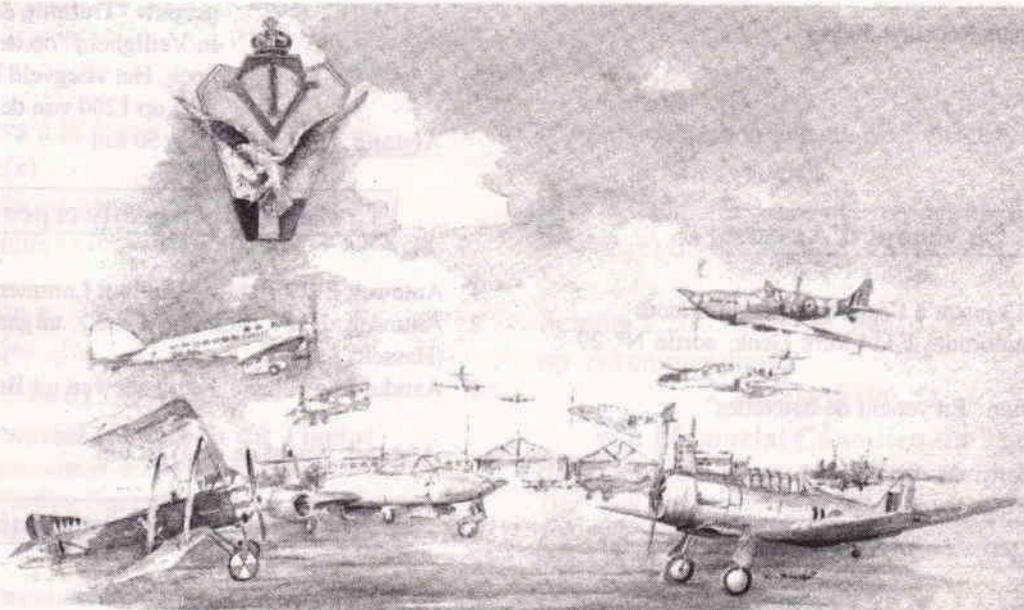
**Juillet-Août-Septembre  
Juli-Augustus-September**

\*

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever  
Robert Feuillen  
rue Montoyer/straat 1/13  
1000 Bruxelles/Brussel

**Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles 15**

A L'ATTENTION DE - TER ATTENTIE VAN



## ***Pour se rendre à Kiewit-Hasselt***

### **A. En venant de Bruxelles**

1. Autoroute E40 jusqu'à Louvain
2. Autoroute E314 vers Genk - Sortie N° 29 (Hasselt)
3. Prendre la direction de Hasselt (chaussée à 4 bandes de circulation)
4. Après le 6ème feu tricolore, prendre la première rue à gauche (Luchtvaartstraat)

**Repères:** - Station Shell à droite de la chaussée  
- A l'embranchement de la rue:  
café "Fantasy N° 3 à droite,  
bâtiment "Training & Service in Veiligheid" à gauche.  
L'aérodrome est à 1200 m de cet embranchement.

**Distance:** (depuis l'échangeur de Zaventem) 78 km

### **B. En venant de Liège**

1. Autoroute E40 vers Bruxelles
2. Sortie N° 29 (Hasselt)
3. Emprunter le grand ring (Grote Ring) vers la droite
4. Prendre la direction d'Eindhoven
5. Après le pont sur le canal Albert, compter 4 feux tricolores (5 km)
6. Prendre la première rue à droite (Luchtvaartstraat)

**Repères:** - Eglise à gauche;  
- Station Shell à gauche;  
- Café et bâtiment industriel à l'embranchement de la rue (voir ci-dessus)

**Distance:** (depuis Rocourt) 50 km

### **C. En venant d'Anvers**

1. Autoroute E313 jusqu'à l'échangeur de Lummen
2. A Lummen, autoroute E314 vers Genk, sortie N° 29 (Hasselt)
3. Suivre indication "En venant de Bruxelles"

**Distance:** (à partir du ring) 82 km

### **D. En provenance d'autres lieux**

1. Se diriger vers Hasselt
2. Emprunter le grand ring (Grote Ring)
3. Prendre la direction d'Eindhoven
4. Voir instructions précédentes

## ***Om zich te begeven naar Kiewit-Hasselt***

### **A. Komende van uit Brussel**

1. Autoweg E40 tot Leuven.
2. Autoweg E314 richting Genk.
3. Uitgang Nr 29 (Hasselt)
4. Richting Hasselt nemen (steenweg met 4 rijbaan)
5. Na het 6de verkeerslicht (5km) eerste straat links nemen (Luchtvaartstraat)

**Herkeningstekens:** Benzine station Shell op de rechter kant;  
Café "Fantasy Nr3 rechts van de straat - Gebouw "Training & Service in Veiligheid" links.  
Het vliegveld bevindt zich op 1200 m van de steenweg.

**Afstand:** (vanaf Zaventem) 78 km

### **B. Komende van uit Luik**

1. Autoweg E40 richting Brussel
2. Uitgang Nr 29 (Hasselt)
3. Grote Ring nemen (naar rechts)
4. Richting Eindhoven nemen
5. Na de brug op het Albertkanaal en na het 4de verkeerslicht (5 km) eerste straat rechts nemen (Luchtvaartstraat)

**Herkeningstekens:** - Kerk en  
Benzine station Shell op de linker kant;  
Café "Fantasy Nr 3" op de rechter hoek van de straat en gebouw "Training & Service in Veiligheid" op de linker hoek. Het vliegveld bevindt zich op 1200 van de stwg.

**Afstand:** (vanaf Rocourt) 50 km

### **C. Komende uit Antwerpen**

1. Autoweg E313 richting Luik tot Lummen.
2. Autoweg E314 richting Genk, uitgang Nr 29 (Hasselt)
3. Aanduiding volgen "Komende van uit Brussel".

**Afstand:** (vanaf de ring) 82 km

### **D. Komende uit andere richtingen**

1. Zich richten naar Hasselt.
2. Gebruik maken van de Grote Ring
3. Richting Eindhoven nemen
4. Aanduiding volgen "Komende van uit Luik".



**SOCIETE ROYALE**  
a.s.b.l. Pionniers et Anciens de l'Aviation  
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

\*

**Bulletin trimestriel**

**N° 3/97**  
**Juillet-Août-Septembre**

**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
V.Z.X. Pioniers en Anciens van de Luchtvaart  
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

\*

**Driemaandelijks tijdschrift**

**Nr 3/97**  
**Juli-Augustus-September**



**Le Major Aviateur Henry Gonay, DFC**  
**De Major Vlieger Henry Gonay, DFC**

**LES VIEILLES TIGES DE**  
**BELGIQUE**

Association sans but lucratif  
Siège social: Maison des Ailes  
rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles

**DE "VIEILLES TIGES" VAN**  
**BELGIË**

Vereniging zonder winstgevend doel  
Maatschappelijk zetel: Huis der Vleugels  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 Brussel

## SOMMAIRE - INHOUD

- Editorial - *Hoofdartikel*
- Biographie du major-aviateur Henry Gonay, DFC.  
• *Biografie van majoor-vlieger Henry Gonay, DFC.*
- Nouvelles de l'association - *Nieuws van de vereniging*
- Histoire de l'aérodrome de Kiewit-Hasselt  
• *Geschiedenis van het vliegveld van Kiewit-Hasselt*
- Le rendez-vous annuel à Jalhay et au Tigelot  
• *De jaarlijks afspraak te Jalhay en Tigelot*
- Raoul de Glymes, pionnier de l'aviation belge
- L'aviation militaire katangaise, 1960-1963
- La saga d'une sépulture militaire française
- A propos de la cotisation de solidarité  
• *Naar aanleiding van de solidariteitsbijdrage*

## Editorial

**O**n entend dire d'un peu partout que le périodique des vieilles Tiges est vraiment intéressant, qu'il est bien présenté, qu'il est complet et arrive à temps. C'est un beau compliment; surtout, s'il est lu par d'autres!

Le premier a en être félicité doit être le secrétaire-général qui ne ménage pas sa peine et ce n'est pas peu dire!

Mais sans matière il aurait beau faire, ce ne serait qu'une suite d'informations connues bien souvent d'avance par les "on dit" et qui n'intéressent que peu de monde.

Vous aurez aussi remarqué l'effort de présentation en néerlandais et c'est ici l'occasion de remercier vivement l'un de nos traducteurs et membre, notre amie Gil, Madame Gebhard-Van den Broeck; travail vite fait et bien fait: un grand merci.

Tout ceci pour vous engager à nous faire parvenir vos articles, vos souvenirs, vos photos. On dit souvent qu'il n'y a pas d'avenir sans souvenir. Mais comment vivre l'histoire des Vieilles Tiges sans connaître ce qu'ils ont vécu, ceux qu'ils ont rencontrés, ce qu'ils ont fait?

Il y a bien la section Air et Espace du Musée Royal d'Histoire Militaire, mais sans en connaître les tenants et les aboutissants comment voulez-vous en profiter vraiment?

A propos, savez-vous qu'un coin "Vieilles Tiges" y existera bientôt, grâce à Hubert, Bob, Charles et son épouse Pitchou. Merci à eux. Alors, à vous et le périodique sera formidable.

Léon Branders  
Colonel Aviateur e.r.  
Président

## Editoriaal

**M**en hoort zo een beetje overaal vertellen dat het tijdschrift van de "Vieilles Tiges" werkelijk interessant is, dat het goed voorgesteld is, dat het volledig is en dat het op tijd in de bus komt. Dat is een mooi compliment, vooral als het door anderen gelezen wordt!

De eerste die daarvoor moet gefeliciteerd worden, is de sekretaris-generaal die tijd noch moeite spaart en dat is al niet niks.

Maar zonder onderwerpen schiet ook hij niet op, het zou dan slechts een vervolg zijn van inlichtingen, dikwijls reeds vooraf gekend via "men zegt" en die maar weinig mensen interesseren. U zal ook opgemerkt hebben, dat er een inspanning gedaan werd voor een voorstelling in het Nederlands en dit is meteen de gelegenheid om een van onze vertalers en lid, onze vriendin Gil Gebhard-Van den Broeck te danken; vlug en goed werk: hartelijk dank.

Dit alles om u ertoe aan te sporen, ons uw artikels, uw herinneringen, uw foto's toe te sturen. Men zegt dikwijls dat er geen toekomst is zonder herinneringen. Maar hoe beleeft men de geschiedenis van de "Vieilles Tiges" zonder te weten wat ze beleefd hebben, wie ze ontmoet hebben, wat ze gedaan hebben?

Er is weliswaar de Afdeling Lucht en Ruimte van het Koninklijk Museum van de Militaire Geschiedenis, maar zonder er het fijne van te kennen kan u er toch niet echt van genieten! En tussen twee haakjes: weet u dat we weldra een hoekje "Vieilles Tiges" zullen krijgen, dank zij Hubert, Bob, Charles en zijn echtgenote Pitchou. Hiervoor onze beste dank. Dus: op uw post ... en het tijdschrift zal formidabel zijn!

Léon Branders  
Kolonel Vlieger b.d.  
Voorzitter

## **Le Major Aviateur Henry Gonay, DFC**

Le Major Aviateur Henry Gonay est né à Theux le 21 juillet 1913.

Le 30 novembre 1931, Henry Gonay s'engage à l'Aéronautique militaire comme volontaire de carrière. Il vient à peine d'avoir dix-huit ans. Candidat élève-pilote à la 67<sup>e</sup> promotion, il devient caporal aviateur le 24 mai 1933, après avoir passé ses épreuves à la complète satisfaction du jury. Quelques jours plus tard, il est muté à Schaffen-Diest au 2<sup>e</sup> Régiment de Chasse équipé de Fairey Firefly.

En février 1935, il rejoint la 4<sup>e</sup> escadrille de Nivelles. Il s'y distingue rapidement et ses qualités exceptionnelles de pilote lui valent de devenir moniteur à l'école de pilotage de Wevelgem en novembre 1938.

Nommé adjudant aviateur, il est transféré à la 3<sup>e</sup> escadrille à Deurne lors de la réorganisation des écoles. C'est là que l'invasion allemande du 10 mai 1940 le surprend. Trois jours plus tard, il passe en France avec son unité. Il y continue son travail d'instructeur à Tours et à Bordeaux, mais cette fois sur Caudron Goeland.

Après la capitulation française, il part pour Bayonne en même temps que ses amis Jacques Philippart, Maurice Buchin et Giovanni Dieu. Il s'embarque avec eux sur le "Konigin Emma". Le 23 juin, il est en Grande-Bretagne et s'engage immédiatement dans la RAF au dépôt de Gloucester. Le 12 juillet, il est commissionné Pilot Officer.

Après une courte période de conversion sur Blenheim au 5 Operational Training Unit d'Aston Down, il arrive au 235 Squadron du Coastal Command à Bircham Newton. Pilotant des Blenheim, il participe à la fameuse Bataille d'Angleterre et accomplit des missions de jour à proximité des côtes allemandes et des territoires occupés. Le 8 octobre, il remporte une victoire au large de Cherbourg, en abattant un hydravion Heinkel HE59.

Le 23 octobre 1940, vu ses étonnantes qualités de moniteur, il reçoit l'ordre de rejoindre l'école franco-belge basée à Odiham, où sa tâche consistera à former de nombreux jeunes pilotes. A la fermeture de cette école, il effectue lui-même un stage de conversion sur Spitfire au 58 Operational Training Unit de Grangemouth avant d'être promu Flying Officer et envoyé au 123 Squadron de Drem en Ecosse.

Il passe ensuite successivement au 64 Squadron à Turnhouse, puis comme commandant de Flight au 131 Squadron de Atcham. Au moment de la constitution du 350 Belgian Squadron, il y reçoit le commandement d'un flight.

Il quitte cette unité cinq mois plus tard pour passer au 232 Squadron avec lequel il participe à l'opération "Jubilee" (Dieppe). A cette occasion, pour sa brillante

## **Majoer Vlieger Henry Gonay, DFC**

Majoer Vlieger Henry Gonay is geboren in Theux op 21 juli 1913.

Op 30 november 1931 vervoegt Henry Gonay, nauwelijks 18 jaar oud, de Militaire Luchtvaart als beroepsvrijwilliger. Na succesvol de examens te hebben afgelegd, wordt de leerling-piloot Gonay van de 67<sup>e</sup> promotie aangesteld tot korporaal vlieger. Enkele dagen later muteert hij naar het 2<sup>e</sup> Jachtregiment te Schaffen-Diest, dat uitgerust is met de Fairey-Firefly. In februari 1935 vervoegt hij het 4<sup>e</sup> smaldeel te Nijvel. Hij maakt er zich vlug verdienstelijk en zijn uitzonderlijke kwaliteiten als piloot leiden tot zijn aanstelling als monitor in de vliegschool te Wevelgem, dit in november 1938.

Als adjudant vlieger wordt hij gemuteerd naar het 3<sup>e</sup> smaldeel te Deurne, dit ter gelegenheid van de reorganisatie van de scholen. Op 10 mei 1940 wordt hij verrast door de Duitse invasie. Drie dagen later wordt hij samen met zijn eenheid naar Frankrijk overgeplaatst. Hij voert er zijn taak als monitor verder uit in Tours en Bordeaux, maar deze keer op Caudron Goeland.

Na de Franse capitulatie vertrekt hij samen met zijn vrienden Jacques Philippart, Maurice Buchin en Giovanni Dieu naar Bayonne, waar ze inschepen op de "Koningin Emma" met bestemming Groot-Brittannië. Daar toegekomen treedt hij onmiddellijk in dienst bij de RAF in het depot van Gloucester. Op 12 juli 1940 wordt hij aangesteld als Pilot Officer.

Na een korte conversie cursus op Blenheim bij de 5<sup>e</sup> Operational Training Unit in Aston Down, komt hij terecht in het 235 Squadron van de Coastal Command in Bircham Newton. Als piloot op de Blenheim, neemt hij deel aan de Slag om Engeland en vervult hij meerdere opdrachten in de nabijheid van de Duitse kust en boven bezet grondgebied. Op 8 oktober 1940 behaalt hij een heuse overwinning bij het neerhalen van een watervliegtuig Heinkel HE59, dit ter hoogte van Cherbourg.

Gezien zijn voortreffelijke kwaliteiten als monitor krijgt hij op 23 oktober 1940 het bevel de Frans-Belgische school te Odiham te vervoegen. Zijn taak bestond erin meerdere jonge piloten te vormen. Na de sluiting van deze school, volgt hij een conversiestage op Spitfire in de 58<sup>e</sup> Operational Training Unit van Grangemouth; hij wordt bevorderd tot Flying Officer en naar het 123 Squadron te Drem in Schotland gestuurd. Achtereenvolgens gaat hij over het 64 Squadron te Turnhouse, daarna als Flight Commandant van het 131 Squadron te Atcham. Wanneer het 350 Belgian Squadron opgericht wordt krijgt hij de bevelvoering van een flight. Vijf maand later verlaat hij deze eenheid om over te gaan naar het 232 Squadron waar hij deelneemt aan de Operatie "Jubilee" (Dieppe). Voor deze prestatie en wegens zijn

conduite, il se voit décerner la Croix de Guerre française avec palme de bronze, avec la mention suivante à l'ordre de l'Armée de l'Air: *Officier aviateur Belge, a brillamment conduit son escadrille au cours de trois sorties lors du coup de main de Dieppe, assurant à basse altitude la protection des troupes et repoussant efficacement les attaques de bombardiers ennemis*".

En septembre 1942, il est nommé Squadron Leader et se trouve à la tête du 129 Squadron. Un an plus tard, il quitte cette escadrille pour passer un bref moment au Central Gunnery School, puis effectue sa conversion sur Hawker Typhoon avant de prendre le commandement du 263 Squadron le 24 février 1944 avec lequel il participe aux attaques de sites de lancement de V1, dans le Nord de la France, ainsi qu'à la destruction des stations radars ennemies en préparation au débarquement.

Au moment du débarquement en Normandie, Gonay mène son unité au combat jour après jour effectuant de nombreuses missions d'appui-feu.

Le 14 juin, il conduit huit Typhoon, escortés de huit Spitfire XIV du 610 Squadron, en patrouille "anti-shiping" au large de Jersey. Survolant la pointe de Corbière, il aperçoit deux chalutiers armés et donne aussitôt le signal d'attaque. De l'île de Jersey et des navires s'élève un véritable mur de Flak. Son Typhoon est gravement touché! Il tente un atterrissage forcé dans la partie nord-ouest de l'île, mais le contact avec le sol est rapide et violent. L'avion prend feu. Henry Gonay ne survit pas à l'atterrissage.

Henry Gonay fut inhumé avec les honneurs militaires au cimetière militaire de Jersey. La DFC lui fut décernée par Sa Majesté le Roi George VI en date du 2 juillet 1944: "*Squadron Leader Henry Gonay has completed 138 operational sorties and has displayed outstanding ability, courage and determination which have contributed largely to the successes achieved by his squadron. Squadron Leader Gonay has destroyed one enemy aircraft and damaged further three. He has also sunk a 100 ton support vessel*".

C'est en octobre 1949 que sa dépouille mortelle sera rapatriée et inhumée à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne au cimetière de Bruxelles.

Le major aviateur Henry Gonay, DFC, est le parrain de la promotion d'élèves-pilotes 89B.

brillant optreden wordt hem het Frans Oorlogskruis met bronze palm toegekent met het volgend opschrift: "*Belgisch officier vlieger die zijn smaldeel op schitterende wijze geleid heeft gedurende de drie aanvallen op Dieppe, en die op lage hoogte, de veiligheid verzekerd heeft van de grondtroepen en tevens de aanvallen van vijandige bombardementen doeltreffend heeft weten af te slaan*".

In september 1942 wordt hij Squadron Leader benoemd van het 129 Squadron. Eén jaar later verlaat hij dit smaldeel voor een korte verblijf in de Central Gunnery School. Hij volgt een conversie op Hawker Typhoon, alvorens op 24 februari 1944 het bevel over te nemen van het 263 Squadron, waarmee hij deelneemt aan de aanvallen op de lanceerbasisen V1 in het Noorden van Frankrijk, alsook aan de vernietiging van vijandelijke radarstations en dit ter voorbereiding van de landing.

Tijdens de ontschepping in Normandië, leidt Gonay zijn eenheid dag na dag in de strijd tegen de vijand door het uitvoeren van een groot aantal vuursteunopdrachten.

Op 14 juni, leidt hij een patrouille van 8 Typhoons, bijgestaan door 8 Spitfire XIV van het 610 Squadron ter hoogte van Jersey. Terwijl hij over Corbière vloog, bemerkte hij twee gewapende vissersboten waarop hij onmiddellijk de aanval inzet. Een muur van Flak afkomstig van het eiland Jersey en van de schepen vóór de kust verspert hen de weg en zijn Typhoon wordt zwaar getroffen. Hij poogt nog te landen in het noord-westen van het eiland maar de landing is brutaal en het vliegtuig vat vuur. Hij overleeft de crash niet.

Henry Gonay wordt met militaire eer begraven op het militair kerkhof te Jersey. Op 2 juli 1944 wordt hem het DFC verleend door Zijne Majesteit Koning George VI met de volgende woorden: "*Squadron Leader Henry Gonay has completed 138 operational sorties and has displayed outstanding ability, courage and determination which have contributed largely to the successes achieved by his squadron. Squadron Leader Gonay has destroyed one enemy aircraft and damaged further three. He has also sunk a 100 ton support vessel*".

In oktober 1949, wordt zijn stoffelijk overschot gerapatriëerd en begraven op het Ereperk van de Luchtmacht in de kerkhof van Brussel

Majoor Vlieger Henry Gonay, DFC is de peter van de 89B promotie van leerling-piloten.



## Nos prochaines réunions mensuelles

13 août: KIEWIT-HASSELT  
13 septembre: Maison des Ailes  
8 octobre: Maison des Ailes

## Onze volgende maandelijkse vergaderingen

13 augustus: KIEWIT-HASSELT  
13 september: Huis der Vleugels  
8 oktober: Huis der vleugels

# **NOUVELLES DE L'ASSOCIATION**

# **NIEUWS VAN DE VERENIGING**

<b>BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN</b>
--

## **ADMISSION DU 9 AVRIL 1997**

**HENCKEN Dave (Group Captain)**  
Breveté pilote d'avion par la RAF le 11.08.1965  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Léon Branders et Eric Bouzin

## **ADMISSIONS DU 14 MAI 1997 - TOELATING VAN 14 MAI 1997**

**DE CLERCK Paul**  
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne (132°) le 10.05.1957  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Pierre Vermoesen et Antoine Gaye

**DE STUYVER Jacques**  
Gebreveteerd vliegtuig piloot door USAF (55C) op 27.10.1954  
Toegalaat in categorie "Vieille Tige"  
Peters: Paul Jourez en Robert Feuillen

**GRISARD Thierry**  
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne (130°) en 1954  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Jacques Roeland-Helman et Pierre Vermoesen

**HUYBENS Jo**  
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne (144°) le 10.11.1961  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Paul Jourez et Toto Laporte

**MULLENDERS Gilbert**  
Breveté pilote d'avion par la Force Aérienne (63B) en octobre 1964  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Paul Jourez et Toto Laporte

**PARKINSON Guy**  
Breveté pilote d'avion par l'Administration de l'Aéronautique le 3.06.1954  
Admis dans la catégorie "Vieille Tige"  
Parrains: Hubert Mojet et Paul Van Pelt

**DETHY Robert**  
Ancien Section Belge de la RAF  
Admis dans la catégorie "Sympathisant"  
Parrains: Léon Branders et Robert Feuillen

## **TOELATING VAN 11 JUNI 1997**

**GIELEN Rik**  
Gebrevet.eerd vliegtuigpiloot op 18.02.1957 door Landmacht (Light Avi)  
Toegelaat in categorie "Vieille Tige"  
Peters: Léon Branders en Robert Feuillen

## ANNIVERSAIRES - VERJAARDAGEN

*Félicitations à deux octogénaires!*

Hubert MOJET, le 1er juin  
Jean-Pierre VERMEIREN, le 11 juin

*Félicitations à deux nonagénaires!*

Jean WEYGAERTS, le 12 mai  
Henri de SERRET, le 2 juillet

## CELUI QUI NOUS A QUITTE

Marcel LECLEF, le 3 avril

## DISTINCTIONS POUR NOS MEMBRES - ONDERSCHIEDINGEN VOOR ONZE LEDEN

### 27° Salon-concours International de l'Académie Européenne des Arts Grand prix international AEA-Belgique

Camille BOUCHAT: 4ème représentation. Aquarelles. Prix Lucien Lermite  
*Coupe d'or*  
1ère représentation. Dessin à la plume  
*Plaquette d'honneur*

Camille est aussi l'auteur de nos deux "posters" et des cartes de voeux de fin d'année.

Charles PEYRASSOL: Poésie classique  
*Médaille d'or internationale*

Charles publie régulièrement des poèmes dans notre bulletin sous le pseudonyme Montclar. Vous trouverez plus loin le dernier qu'il a intitulé "L'Enfant".

### Aéromodélisme

Pierre UYTENHOVE vient de réaliser la maquette au 1/16° de l'hydravion Grumann Duck. L'appareil à une envergure de 2 m et pèse 15 kg. Les seuls éléments qui n'ont pas été construits de sa main sont, le moteur (5 cylindres, 50 cc, 4 cv) et la radio. L'hydravion est réalisé en balsa, multiplex, fibre de verre et aluminium et a nécessité deux mille de travail réparties en 10 ans. Le train d'atterrissage, minutieusement construit et très complexe, s'escamote dans le flotteur central.

Pierre a reçu le premier prix de l'aéroclub de Wavre.

*Nos chaleureuses félicitations à ces lauréats!*

## MEETING - FORCE AERIENNE/LUCHTMACHT

Nous aurons quelques cartes pour le meeting à  
Florennes en septembre.  
Prière contacter le secrétaire-général.

Wij zullen enkele kaarten hebben voor de meeting van  
Florennes in september.  
Gelieve contact te nemen met de secretaris-generaal.

## FEDERATION BELGE D'AVIATION-BELGISCHE FEDERATIE VOOR LUCHTVAART

Le traditionnel rallye international aura lieu cette année  
les 6 et 7 septembre et sa destination est:  
GRENCHEN (Suisse)

De traditionele internationale rally gaat dit jaar door op  
6 en 7 september en heeft als bestemming:  
GRENCHEN (Switzerland)

**Informations:** Camille Goossens, président  
Tél: 02/356.98.89 - Fax: 02/356.23.35  
René WACHEUL, commissaire  
Tél: 069/22.07.73

**Inlichtingen:** Camille Goossens, voorzitter  
Tel: 02/356.98.89 - Fax: 02/356.23.35  
René WACHEUL, commissaris  
Tel: 069/22.07.73

## Vieilles Tiges! Pourquoi ce nom ?

Lorsqu'en 1937, Jan Olieslagers et un groupe d'anciens créèrent notre association pour rassembler les aviateurs brevetés avant août 1914 et ceux issus de la Grande Guerre, ils lui donnèrent le nom qu'avait adopté en 1922, leurs contemporains français, en formant leur propre association.

Mais pourquoi ce nom "*Vieilles Tiges*"?

Dans une déclaration faite en 1946, Léon Bathiat, l'un des fondateurs de l'association française déclara: "Ne cherchez pas le sens étymologique. Nous vivions alors une époque où l'aviation entrait dans la société, avec des mots de Paris: *Ma vieille branche, Ma vieille tige!* ... Voilà!

Plus tard, Joseph Frantz, autre fondateur, en a donné une raison plus poétique: "*La vieille tige, est une tige qui a porté une fleur, mais la tige est restée vivace*".

Epinglons aussi une dernière version: les premiers Farman de 1909, les "cages à poules", avaient deux commandes, *deux tiges* qui actionnaient la profondeur et la direction, d'où la décision de remplacer la classique appellation d'abord choisie "Amicale des Anciens Aviateurs d'avant-guerre" un peu longue, par: "*Vieilles Tiges*".

Notons que l'association qui regroupe les anciens mécaniciens d'aviation s'appelle "*Les Vieilles Racines*". Ce nom colle bien à la définition poétique qu'a donnée Joseph Frantz: il n'y a pas de *Tige* sans *Racines!*

D'après Pionniers, la revue aéronautique des Vieilles Tiges - Paris

## Vieilles Tiges! Waarom deze naam?

Wanneer in 1937 Jan Olieslagers en een groep ouderen onze vereniging oprichten om alle gebreeteerde vliegeniers van vóór augustus 1914 en deze voortgekomen uit de "Grote Oorlog" bij elkaar te brengen, gaven ze haar de naam, welke ook onze franse collegas in 1922 gaven, bij de oprichting van hun eigen vereniging.

Maar waarom de naam "*Vieilles Tiges*"?

In een verklaring door Léon Bathiat in 1946, één der stichters van de franse vereniging lezen wij: "Zoekt geen etymologisch verklaring. Wij leefde in een tijd waar de luchtvaart ging deel uit maken van de maatschappij, met woorden uit Parijs zoals, *Ma vieille branche, ma vieille tige!* ... Ziezo!

Later gaf Joseph Frantz, een andere stichter, een meer poëtische uitleg: *De "Vieille Tige" is een stengel die een bloem gedragen heeft maar de stengel is levendig gebleven.* Een andere versie is de volgende: de eerste Farman in 1909, de "cage à poules" hadden twee stuurknuppels, *twee "tiges"* voor het hoogteroer en richtingsroer. Hierdoor werd de originele benaming "Amicale des Anciens Aviateurs d'avant-guerre" vervangen door een kortere "*Vieilles Tiges*".

Vermelden we ook dat de vereniging van mekaniekers van de luchtvaart de naam had van "*Les Vieilles Racines*". Deze naam past zeer goed bij de poëtische uitleg door Joseph Frantz: Er is geen stengel (*Tige*) zonder wortels (*Racines*).

Uit "Pionniers" de luchtvaartrevue van de Vieilles Tiges - Parijs

### Réunion du mois d'août

Cette année, notre réunion annuelle du mois d'août est organisée le mercredi 13 à 12h00, sur l'aérodrome le plus ancien de Belgique:

#### KIEWIT-HASSELT

La participation aux frais, c'est-à-dire, le buffet froid, l'apéritif et 4 boissons au repas, est fixée à 850 francs. Bonne ambiance assurée.

Date limite des inscriptions: 7 août

Itinéraire et billet d'inscription à l'intérieur de la couverture.

### Vergadering van augustus

Dit jaar, zal onze jaarlijkse vergadering ingericht worden op woensdag 13 om 12u00, op het oudste vliegveld van België:

#### KIEWIT-HASSELT

De deelnemende onkosten voor het koud buffet, aperitief en 4 dranken, bedraagt 850 frank. Een gezellige sfeer is gewaarborgd.

Uiterste datum van inschrijving: 7 augustus

Routebeschrijving en inschrijvingsbiljet, binnen het omslag van dit bulletin

# HISTOIRE DE L'AERODROME DE KIEWIT-HASSELT

*“En hedde'm al gezien  
de Laminne  
met zijn vliegmachien..?”*

Cette rime, dans le langage populaire hasseltois qui littéralement veut dire: “L'avez-vous vu, de Laminne avec son aéroplane?” traduit assez bien les liens qui unirent l'aérodrome de Kiewit et notre pionnier-fondateur, le chevalier de Laminne qui, après avoir obtenu son brevet de pilote à Mourmelon en France, vint s'installer à Kiewit. Cette union dura 37 ans.

## ORIGINE DE L'AERODROME

Vers 1900, des vestiges d'une occupation celte, nos ancêtres, furent découverts au Grote Heide à Kiewit. Ils occupaient des huttes en torchis dans un endroit marécageux, le Beverzak. Ils fabriquaient des balais en jeunes pousses de bouleau qu'ils vendaient sur les marchés d'Hasselt et de St Trond.

Le terrain faisait partie du territoire d'Hasselt mais appartenait à la commune de Zonhoven. Situation hybride, qui plus tard, desservira la cause de l'aérodrome.

Une partie du Grote Heide servit de piste d'exercice pour chevaux de course et appartint successivement au vicomte Louis Charliers de Buisseret, à Monsieur Van Loqueren et à Emile Vroonen. Ce dernier possédait aussi à Kiewit un domaine de 100 ha. acheté en 1869 par son père, industriel liégeois. Emile Vroonen y fit construire une résidence avec parc et étang. Il fut très estimé de la population locale pour ses actions caritatives.

Le 25 janvier 1910, il obtint de la commune de Zonhoven la location d'un terrain supplémentaire de 110 ha. près de sa propriété et reçut le droit “*d'y faire tout travail à sa convenance et à ses frais pour des usages sportifs*”. Plus loin, le contrat spécifique “*nul autre ne pourra y faire des essais d'aviation*” ce qui porte à croire que les courses de chevaux ne furent plus autorisées. Les habitants de Zonhoven conservèrent néanmoins le droit de faucher le terrain pour la nourriture du bétail, héritage du *droit séculaire de pâturage*”.

Emile Vroonen doit être considéré comme le promoteur de l'aérodrome de Kiewit.

## CREATION DE L'AERODROME

Emile Vroonen sous-loua le terrain à un jeune pilote de Charleroi, Alfred Lanser, qui fit construire immédiatement un hangar pour son avion.

# GESCHIEDENIS VAN HET VLEGVELD KIEWIT-HASSELT

*“En hedde'm al gezien  
de Laminne  
met zijn vliegmachien..?”*

Dit populaire rijmpje vertolkt zeer goed de banden die het vliegveld Kiewit verenigde met onze pionierstichter ridder de Laminne die, als piloot gebrevetteerd te Mourmelon in Frankrijk, zich in Kiewit kwam vestigen.

Dit verbond hield 37 jaren stand.

## OORSPRONG VAN HET VLEGVELD

Rond 1910 werden op de Grote Heide te Kiewit sporen ontdekt van een voorhistorische Keltische volksstam. Zij leefden in lemen hutten in een moerassig gebied, de Beverzak. De bewoners verdienen de kost met bezems te binden uit jong berkehout die ze te Hasselt en St-Truiden op de markt brachten.

Het terrein was grondgebied van Hasselt, maar eigendom van de gemeente Zonhoven, een zeer hybride situatie, die ook later de ontwikkeling van het vliegveld zou bemoeilijken.

Een gedeelte van de “Grote Heide” diende als oefenpiste voor renpaarden en werd achtereenvolgens gepacht door burggraaf Louis Charliers de Buisseret, de heren Van Loqueren en Emile Vroonen. Deze laatste bezat te Kiewit een domein van 100 ha. dat zijn vader, een Luikse industrieel, in 1869 had gekocht. Emile Vroonen liet op het domein een herenhuis met park en vijvers aanleggen. Hij was een groot weldoener van de arme bevolking van Kiewit en tevens de promotor van de vliegsport in Kiewit.

Op 25 januari 1910 sloot hij een nieuwe pachtovereenkomst met de gemeente Zonhoven voor 110 ha. naast zijn eigendom en kreeg het recht “*d'y faire tout travail à sa convenance et à ses frais pour des usages sportifs*”. Verder bepaalt het contract “*nul autre ne pourra y faire des essais d'aviation*” hetgeen deed veronderstellen dat paardenrennen niet langer toegelaten werden. De inwoners van Zonhoven behielden wel het recht om de heide af te naaien voor hun vee, een recht van het eeuwenoude “*weiderecht*” op de gemene gronden.

## INRICHTING VAN HET VLEGVELD

Inmiddels had Emile Vroonen het terrein onderverhuurd aan een jongeman uit Charleroi, Alfred Lanser, die er een loods voor zijn vliegtuig liet bouwen

Un deuxième verra le jour pour le baron de Crawhez. Les experts, plein d'espoir, crurent alors de faire de Kiewit, un "Mourmelon" belge.

Lanser et l'aéro-club de Liège-Spa se mirent d'accord pour donner l'exclusivité de l'usage de l'aérodrome à ses membres. La gestion fut confiée à un membre de la famille de Lanser, Arthur Enschedé. Ainsi, l'aérodrome tomba entièrement entre les mains du club liégeois qui s'empressa de rédiger un règlement d'ordre intérieur. Plus de 50 travailleurs s'occupèrent du nivellement et du tassement des terres. Une clôture ceintura le terrain mais une ouverture y fut pratiquée à la demande de la commune de Zonhoven, afin de préserver de droit de pâturage des cultivateurs. L'aérodrome eut une longueur de 8 km et une largeur de 2 à 3 km. Début mai 1910, Alferd Lanser, Emile Allard et Jules de Laminne possédaient chacun leur hangar.

## GENK, CONCURRENT MENACANT

Kiewit peut revendiquer l'honneur d'être le plus ancien aérodrome de Belgique mais il faillit être détrôné par Genk.

En effet, grâce à la découverte du charbon en Campine, les communes de Genk-Waterschei et As connurent un développement industriel rapide et ouvert aux nouvelles techniques. L'aviation naissante entraînait naturellement dans cette optique. La commune de Genk disposant de vastes étendues de bruyère, des pourparlers furent engagés pour y aménager un aérodrome. Des agriculteurs, dont les terres avaient déjà été amputées au profit des mines, s'insurgèrent et firent capoter le projet.

Quelques années plus tard malgré tout, Léon de Brouckère créa l'aérodrome de Genk qui devint le plus florissant du Limbourg.

## LE CHEVALIER JULES DE LAMINNE

Jules de Laminne étudia le droit à Liège. Au lieu de se diriger vers la magistrature, il entra dans une entreprise spécialisée dans le traitement du zinc.

En 1909, gagné par le virus de l'aviation, il alla chez Farman à Mourmelon où il obtint son brevet de pilote en 1910.

De Laminne s'établit à Kiewit début mai. Son propre avion, un Henry Farman III <sup>(1)</sup> lui fut livré par chemin de fer peu auparavant et fut assemblé par ses mécaniciens, Guillaume Deguel <sup>(2)</sup> et Joseph Erade. L'avion fit son premier vol le 14 juillet 1910.

Jules de Laminne effectuait des vols de démonstration les vendredis, samedis et dimanches. Au début, ces vols avaient lieu très tôt le matin, à 04.30 hr même ou tard dans l'après-midi pour profiter d'une plus grande stabilité de l'atmosphère. Il faisait aussi des démonstrations le jeudi après-midi au profit des

Een tweede zal weldra totstand komen voor de baron de Crawhez. De vakkundigen hoopten van Kiewit een Belgisch "Mourmelon" te maken.

Lanser en de Aero-Club van Luik-Spa sloten een overeenkomst waarbij een de leden van deze laatste het exclusieve recht op het gebruik van het vliegveld werd voorbehouden. Het beheer werd toevertrouwd aan de heer Arthur Enschedé, familielid van Lanser. De sportieve leiding van het vliegveld berustte volledig bij de Luikse vliegclub, die een reglement van inwendige orde opstelde.

Meer dan 50 arbeiders waren bezig met het effenen en verhaarden van de grond. Een omheining sloot het terrein af, maar een opening werd op verzoek van de gemeente Zonhoven gemaakt, teneinde het doorgangsen weiderecht van haar landbouwers te beschermen. Het vliegveld had een lengte van 8 km en een breedte van 2 tot 3 km. Drie hangars waren begin mei 1910 reeds volledig klaar, deze van Alfred Lanser, Emile Allard en Jules de Laminne

## DREINGENDE CONCURRENTIE VANUIT GENK

Kiewit mag dan ook voor zichzelf de eer opeisen het oudste vliegveld van België te zijn, toch scheelde het niet veel af Genk was met deze primeur gaan lopen. Na de ontdekking van het Kempische steenkoolbekken te Genk-Waterschei en As kwamen deze gemeente in een industriële stroomversnelling terecht, die een gunstig klimaat schiep voor nieuwigheden als bij voorbeeld de vliegsport. Bovendien beschikte ook de gemeente Genk over uitgestrekte heidegronden. Er werd onderhandeld om een vliegveld aan te leggen. Door een tegenkating van landbouwers, die reeds een stuk van het areaal aan de steenkolenmijnen verloren hadden, mislukte het project.

Ondank alles zou, onder de impuls van Leon de Brouckère, Genk-Waterschei enkele jaren later het belangrijkste vliegveld van Limburg worden.

## RIDDER JULES DE LAMINNE

Jules de Laminne studeerde rechten te Luik. De magistratuur kon hem niet bekoren en hij trad in dienst bij een onderneming gespecialiseerd in zinkverwerking. In 1909 kreeg hij echter de "microbe" van de vliegerij te pakken en trok hij naar het Franse plaatsje "Mourmelon" waar hij zijn pilootbrevet behaalde.

In tussen was ridder de Laminne begin mei 1910 op Kiewit aangekomen. Zijn vliegtuig, een Henry farman III <sup>(1)</sup> werd per trein vervoerd en op zaterdag 14 juli was het door de monteurs Guillaume Deguel <sup>(2)</sup> en Joseph Erade volledig klaargemaakt voor de eerste vlucht. Van dan af zou Jules de Laminne iedere vrijdag, zaterdag en zondag demonstratievluchten uitvoeren. Aanvankelijk vloog hij alleen in de vroeg morgen om 04.30 u. of laat in de namiddag omdat op

écoliers dont c'était le jour de congé hebdomadaire

13

## LES AUTRES PILOTES

Le 29 mai, Alfred Lanser, deuxième pilote à s'installer à Kiewit, réussit un vol de quelques mètres avec son Farman. A l'occasion du meeting de Bruxelles-Stockel, il décolla de Kiewit le 10 juillet et, à la surprise des spectateurs, atterrit sur la Plaine des sports de l'Exposition Universelle. Pendant le meeting qui se déroula du 23 juillet au 4 août 1910, il obtint une remarquable troisième place, derrière le champion anversoïis, Jan Olieslagers. C'est pendant ce meeting que Nicolas Kinet trouva la mort.

Le 23 juin, Kiewit accueillit un troisième pilote en la personne du bruxellois Armand Varlez qui possédait un Blériot. Notre prima dona belge, Hélène Dutrieux, fréquenta aussi Kiewit.

L'audacieux pilote liégeois, Fernand Verschaeve et trois ingénieurs, de Wandre, Chauvin et Fernand Frenay, fils du directeur de la Fabrique Nationale de Herstal, vinrent grossir les rangs.

## ACCROISSEMENT DES ACTIVITES

Tous les dimanches, les démonstrations de De Laminne dont la popularité était grande, attiraient la grande foule. Des trains spéciaux entre Leopoldsburg et Hasselt furent mis en circulation pour amener les curieux. Un restaurant fut construit pour les nourrir et surtout, pour épancher leur soif.

La firme Frijns, encore connue de nos jours, mit sur le marché une liqueur qu'elle baptisa "Hasselt Aviation". Les fabriques de cigares de Zonhoven, Willems-Houberechts et Bijmens, Fils et Cie étiquetèrent leurs produits respectivement, "Aérodrome de l'aviateur" et "L'Aviateur".

Mais il n'y eut pas que des heureux. Avec le placement de la clôture ceinturant l'aérodrome, les petits cultivateurs étaient empêchés d'y faire paître leurs vaches et moutons. A la suite d'une intervention de la commune de Zonhoven, Emile Vroonen fit aménager quelques portes qui permirent l'accès au terrain en-dehors des heures d'activité.

## VISITES PRINCIERES

Le tsar Ferdinand de Bulgarie vint à Kiewit le 14 juillet 1910. Le chevalier de Laminne, qui avait décoré son hangar aux couleurs bulgares, vert-rouge-blanc, offrit un vol au prince Cyrille, au prince-héritier Boris et enfin, au tsar lui-même. Après l'atterrissage, ce celui-ci fut enthousiasmé et conquis par l'aviation. La Médaille d'Honneur d'Officier de l'Ordre de Saint-Alexandre fut octroyée à de Laminne pour sa prestation. Le 10 septembre, c'est

de deze momenten van de dag het weer erg stabiel was. Ook gaf hij demonstraties op donderdagnamiddag voor de schoolgaande jeugd.

## DE ANDERE VLEGENIERS

Op 29 mei lukte Alfred Lanser, de eerste piloot na de Laminne op Kiewit, een vlucht enkele meters boven de grond op zijn Farman toestel. Ter gelegenheid van de vliegmeeting van Stokkel vloog Lanser op 10 juli van Kiewit naar Brussel en landde er temidden van de verbaaste toeschouwers op het sportplein van de Wereldtentoonstelling. Tijdens deze meeting (van 23 juli tot 4 augustus 1910) behaalde Lanser een eervolle derde plaats, achter de Antwerpse kampioen Jan Olieslagers. Ook tijdens deze meeting verongelukte Nicolas Kinet.

Op 23 juni kon Kiewit weeral een derde piloot begroeten, de Brusselaar Armand Varlez, eigenaar van een Blériot. Ook de Belgische prima donna, Hélène Dutrieux, heeft enkele keren in Kiewit gevlogen. De dappere Luikse piloot, Fernand Verschaeve en drie ingenieurs, de Wandre, Chauvin en Fernand Frenay, zoon van de directeur van Fabrique Nationale (FN) van Herstal, kwamen de rangen aanvullen.

## GROEIENDE POPULARITEIT

Iedere zondag lokten vliegdemostraties van de populaire de Laminne duizende toeschouwers naar Kiewit. Extra-treinen werden ingelegd tussen Leopoldsburg en Hasselt om de nieuwsgierigen te vervoeren. Om de hongerigen te spijzen en vooral de dorstigen te laven werd er een restaurant gebouwd.

De firma Frijns, tot op heden gekend, bracht een aangepaste likeur "Hasselt Aviation" op de markt. De Zonhovense sigarenfabrikanten, Willem Houberechts en Bijmens zoon en Cie etiketteerden hun produkten respectievelijk als "Aérodrome de l'Aviation" en "L'Aviation".

De vliedsport had ook zijn minder fraaie kanten, met name voor de keuterboertjes die-door de aangebrachte omheining- niet langer hun schapen en koeien konden weiden. Het gemeentebestuur diende hierop klacht in bij Emile Vroonen, die beloofde op regelmatige afstanden poorten te plaatsen die slechts tijdens de vlieg oefeningen gesloten werden.

## VORSTELIJK BEZOEK

De tsaar Ferdinand van Bulgarije bezocht Kiewit op 14 juli 1910. Ridder de Laminne had zijn hangar opgesmukt met de Bulgaarse kleuren, groen-rood-wit, nam achtereenvolgens prins Cyrille, kroonprins Boris en tenslotte de tsaar de lucht in. Na de landing stak deze zijn bewondering en opgetogenheid niet onder stoelen af banken. De Laminne kreeg uit dankbaarheid een eremedaille van Officier in de Orde van Sint-Alexander.

le prince roumain Carol qui rendit visite à Kiewit. Un télégramme de son père, reçut à l'aérodrome même, lui intima l'ordre de ne pas prendre part au vol prévu.

## LE MEETING AERIEN D'OCTOBRE 1910

Le point culminant des événements de 1910 fut sans conteste, la semaine aérienne organisée du 8 au 16 octobre.

La Province de Limbourg alloua un subside de 1500 fr.; le collège communal d'Hasselt vota un crédit de 1500 fr. pour le meeting proprement dit et 500 fr. pour la réfection de la route menant à l'aérodrome.

Le programme comprenait le "Rondreis der Kempen" et des épreuves de navigation vers Maastricht, Louvain et Liège. La vente des cartes d'accès au meeting rapporta 9.000 fr. et la semaine remporta un incontestable succès de foule mais il n'est pas certain que le bilan financier se soit clôturé par un solde positif.

## BERCEAU DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE

Vers 1900, une Compagnie des Ouvriers et Aérostatiers, stationnée à Wilrijk, près d'Anvers, fut créée au sein du Génie. Le général Hellebaut, ministre de la Guerre et membre de l'Aéro-Club de Belgique, vint à Kiewit le 2 juillet 1910, en quête d'information. Il revint cinq jours plus tard et fut invité à accompagner de Laminne dans un vol. Persuadé de l'avenir militaire de l'aviation, il chargea Jules de Laminne de donner des leçons de pilotage à quelques officiers.

Déjà, quelques officiers s'étaient inscrits à titre personnel chez le baron de Caters à St Job-in-'t-Goor près d'Anvers, pour suivre des leçons de pilotage. L'un d'eux, le sous-lieutenant Alfred Sarteel reçut son brevet civil le 30 septembre 1910. Il doit être considéré comme le premier pilote militaire belge.

Les premiers officiers envoyés chez de Laminne furent les lieutenants de Cavalerie Emmanuel Bronne et Robert Dhanis. Ils reçurent leur brevet civil également en septembre 1910. Le troisième officier à bénéficier des leçons fut le lieutenant Georges Nélis; il fut envoyé à Mourmelon par de Laminne et y reçut son brevet civil au mois de décembre.

Le premier avion que l'Armée belge commanda, un Farman, dont de Laminne était le concessionnaire officiel pour la Belgique, fut livré à Kiewit en novembre 1910.

## TERRAIN D'ESSAI

Des sociétés et quelques particuliers s'installèrent rapidement à Kiewit pour effectuer des essais sur les avions qu'ils avaient construits.

Op 10 september bezocht ditmaal de Roemeense prins Carol het vliegveld. Een telegram van zijn vader verbod hem uitdrukkelijk in een vliegtuig plaats te nemen.

## DE VLEGMEETING VAN OKTOBER 1910

Het sportieve hoogtepunt van het vlieggebeuren te Kiewit was ongetwijfeld de vliegweek van 8 tot 16 oktober 1910. De provincie Limburg verleende een subsidie van 1500 fr. en ook de Hasseltse gemeenteraad stemde een toelage van 1500 fr. voor de vliegmeeting en 500 fr. voor de meest dringende verbeteringswerken aan de weg naar het vliegveld. Het programma omvatte de "Rondreis der kempen" en navigatieproeven naar Maastricht, Leuven en Luik.

De verkoop van toegangskaarten bracht 9000 fr. op en de vliegweek was ongetwijfeld een succes wegens de grote publieke belangstelling. Of de organisatoren nog een batig saldo overhielden is niet met zekerheid te zeggen.

## KIEWIT, DE WIEG VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART

In het Belgisch leger was er rond 1900 een "Compagnie des Ouvriers et Aérostatiers" een luchtballonnenafdeling gesticht als onderdeel van de Genie die te Wilrijk gestationeerd was. De toenmalige minister van oorlog en tevens lid van de Belgische Aero-Club, generaal Hellebaut bezocht Kiewit op 2 juli 1910 op zoek naar inlichtingen. Vijf dagen later was hij weer te Kiewit en de Laminne nam hem mee op demonstratievlucht. Overtuigd van het militaire nut van de luchtvaart verzocht hij de Laminne aan enkele officieren een vliegeniersopleiding te geven.

Intussen waren reeds enkele officieren -als hobby- een vliegkursus gaan volgen bij baron de Caters te St Job-in-'t-Goor. De onderluitenant Alfred Sarteel behaalde zijn burgerlijk brevet op 30 september en was zodoende de eerste belgische militaire piloot. Twee cavalerie-officieren, de luitenanten Emmanuel Bronne en Robert Dhanis waren de eersten om vlieglessen bij baron de Caters te volgen. Ook zij behaalden hun burgerlijk brevet in september 1910. De derde officier om van een opleiding te genieten was luitenant Georges Nélis; hij werd door de Laminne naar Mourmelon gestuurd waar hij in december zijn burgerlijk brevet behaalde. Intussen had het leger via de Laminne -de exclusieve vertegenwoordiger van het merk Farman voor België- een toestel besteld dat in november 1910 te Kiewit geleverd werd.

## PROEFTERREIN

Sommige maatschappijen en enkele particulieren vestigden zich vlug in Kiewit om op de door hen gebouwde vliegtuigen proeven uit te voeren. Bij de

Parmi les prototypes essayés à Kiewit, un biplan construit par Léon de Brouckère retint une attention particulière. Il était gréé d'une hélice en bois fabriquée dans son usine à Herstal qui trouva de grands débouchés grâce à la qualité de sa construction.

A partir de l'été 1910, il travailla avec l'ingénieur Emile Allard au développement d'un nouvel avion. A son vol d'essai, l'appareil s'éleva difficilement pour retomber aussitôt. Après qu'on lui eut apporté quelques modifications, l'avion effectua des vols parfaits et fut réputé pour sa grande stabilité. La construction de son fuselage, d'une structure semblable à un monoplan et du train d'atterrissage, était très soignée.

## LA GUERRE 1914-1918

Les hangars furent détruits pour les rendre inutilisables par les Allemands.

Etrangement, aucun pilote liégeois ne s'engagea dans l'Armée alors que leurs collègues anversois, Jan Olieslagers et Jules Tyck, participèrent aux combats dès les premières heures. Il faut cependant relever la mort glorieuse de deux anciens pilotes de Kiewit, Paul Hanciau qui tomba à Alveringen le 30 septembre 1917 et Arsène Demanet qui, instructeur de 1913 à 1914, fut tué au combat le 10 novembre 1918, la veille de l'Armistice.

## LE LIMBURG AVIATION CLUB

Pendant la guerre 1914-1918, les Allemands construisirent un grand aérodrome à As, dans le prolongement du champ d'aviation de Genk-Waterschei. Après-guerre, le Grote Heide, comprenant l'ancien aérodrome de Kiewit, fut loué au 11ème Régiment de Ligne.

En juin 1933, une demande fut adressée à la commune de Zonhoven pour réinstaller une école d'aviation à Kiewit. Elle donna son accord sous réserve de réunir les autorisations nécessaires auprès de la Ville d'Hasselt et du 11ème Régiment de Ligne. Des objections furent émises par ce régiment mais finalement, une solution à l'amiable fut trouvée: Zonhoven donna en location à Hasselt un terrain de 28 ha. pour l'aménagement de l'aérodrome et le 11ème Régiment de Ligne reçut 15 ha. au "Keurheide" pour la poursuite de ses exercices.

L'inuguration du nouvel aérodrome eut lieu le 4 août 1934.

## NOTRE-DAME DES AILES

Kiewit était considéré par les habitants de Zonhoven comme un lieu où les "fils-à-papa" venaient exercer leur hobby.

Le curé de la localité y vit au contraire un moyen de récolter des fonds pour son église. Il avait appris du curé de la paroisse du Bourget, alors l'aérodrome le

de prototypes die op Kiewit uitgetest werden, verdient de tweedekker van de Brouckère onze bijzondere aandacht. De in Herstal gefabriceerd houten schroeven waren van uitzonderlijke kwaliteit en vonden een afzetgebied in heel België.

Vanaf de zomer 1910 werkte hij samen met ingenieur Emile Allard aan de ontwikkeling van een nieuw toestel. Gedurende de proefvlucht kon het toestel echter moeilijk opstijgen en stortte het neer. Na diverse verbeteringen vloog het toestel uitstekend en zeer stabiel. De constructie van het raamwerk geleek eerder op een eendekker dan een tweedekker en het landingsgestel was zeer stevig.

## DE OORLOG 1914-1918

De loodsen werden zodanig vernield dat ze voor de Duitsers onbruikbaar waren.

Opvallend is dat er van de Luikse vliegers geen enkele als vrijwilliger bij het Belgische leger heeft gediend, terwijl dit met hun Antwerpse collega's zoals Jan Olieslagers en Jules Tyck wel het geval was. Nochtans dient er op gewezen dat twee oudpiloten van Kiewit hun leven lieten, Paul Hanciau die op 30 september 1917 te Alveringen sneuvelde en Arsène Demanet die op 10 november 1918 overleed, één dag voor de Wapenstilstand werd gesloten.

## DE LIMBURG AVIATION CLUB

Gedurende de oorlog 14-18 bouwden de Duitsers een groot vliegveld te As in het verlengde van het vliegveld Genk-Waterschei.

Na de oorlog werd de Grote-Heide met inbegrip van het oud vliegveld van Kiewit, verhuurd aan het 11de Linieregiment.

In juni 1933 werd aan de gemeente Zonhoven gevraagd om een vliegschool op Kiewit herinterichten. De gemeente Zonhoven gaf haar fiat, op voorwaarde dat de stad Hasselt en het 11de Linieregiment akkoord gingen. De militairen maakten echter bezwaar maar tenslotte werd een minnelijke schikking getroffen: Zonhoven verpachtte aan Hasselt een terrein van 28 ha. voor het vliegveld en het 11de Linieregiment kreeg 14 ha. van de "Keurheide" voor verdere oefeningen. De inhuldiging van het nieuwe vliegveld had plaats op 4 augustus 1934.

## ONZE-LIEVE-VROUW TER VLEUGELN

Voor de bewoners van Zonhoven bleef Kiewit een enclave waar verweerde rijkheidszootjes hun hobby beoefenden.

De pastoor van de gemeente zag er echter een potentiële bron van inkomsten in. Van zijn collega te Le Bourget, toen reeds de belangrijkste Franse lucht-

plus important de France, que les aviateurs français attachaient une grande ferveur aux insignes, décorations et souvenirs ayant appartenus à leurs camarades tombés en combat aérien et conservés dans l'église du Bourget. En 1933, ce prêtre y installa un bas-relief représentant Notre-Dame-des-Ailes.

Le curé de Zonhoven en fit faire une copie sur toile pour son église dans l'espoir d'attirer des pèlerins.

Aujourd'hui, la peinture a été restaurée et est suspendue au-dessus de l'entrée, à l'intérieur de l'église.

## UNE ECOLE DE PILOTAGE

La décision de fonder une nouvelle école de pilotage fut prise lors de l'assemblée générale du L.A.C. du 22 mars 1936. Au cours de la cérémonie d'inauguration de l'école le 20 juin 1936, un hommage fut rendu aux "Vieilles Tiges Belges".

Le premier élève fut un Rédemptoriste, le Père Bradfer, missionnaire au Congo-Belge. Il obtint son brevet le 7 août 1936 et fut le premier missionnaire-pilote belge. Son Ordre lui acheta deux Caudrons dont l'un fut spécialement aménagé pour le transport de malades. Les appareils rallièrent le Congo par la voie des airs; ils quittèrent Deurne-Anvers le 22 octobre 1937.

## AERODROME COMMUNAL

Malgré les rentrées financières que les meetings aériens apportaient et l'importante activité de l'école, le L.A.C. vivait dans la précarité. Etant club privé, il ne pouvait recevoir les subsides auxquels il pouvait prétendre auprès de l'Administration de l'Aéronautique. C'est pourquoi il demanda et obtint de la Ville d'Hasselt sa reconnaissance de "Club communal".

Le 6 février 1939, Kiewit devint le "Stedelijk Vliegplein van Hasselt-Kiewit". Il obtint alors un crédit de 100.000 fr. de l'Administration de l'Aéronautique pour la construction d'un club-House.

## L'APRES-GUERRE 1940-1945

Après la libération du territoire, le terrain se trouvait dans un piteux état: le drainage ne fonctionnait plus, la clôture avait disparu et la piste était jonchée de débris.

Le chevalier de Laminne donna sa démission au cours de l'assemblée générale du 26 janvier 1947 et fut remplacé par le lieutenant-colonel aviateur Le Roy du Vivier, survivant belge de la Bataille d'Angleterre.

Les agriculteurs s'opposèrent à la reprise des activités et reçurent l'appui de la commune de Zonhoven, malgré l'intervention du Gouverneur de la Province.

Les hangars et le club-house furent démontés et transférés sur le terrain nouvellement aménagé de Zwartberg.

havent, had hij vernomen dat er daar onder de vliegeniers een spontane devotie bestond voor de relieken, decoraties en insignes van gesneuvelde Franse piloten, die in de kerk van Le Bourget bewaard werden.

In 1933 kocht deze pastoor een bas-relief die Onze-Lieve-Vrouw ter Vleugelen voorstelde. De pastoor van Zonhoven deed er voor zijn kerk een kopij op doek van maken met de hoop bedevaarders te lokken. Onlangs werd het doek gerestaureerd en boven de ingang van de kerk opgehangen.

## EEN VLEGESCHOOL

Tijdens de algemene vergadering van de L.A.C. op 22 maart 1936 besloot men een nieuwe vliegschool te Kiewit in te richten. Er werd tijdens de openingsplechtigheid op 20 juni 1936 hulde gebracht aan de "Vieilles Tiges Belges".

De eerste leerling was Pater Redemptorist Leon Bradfer, missionaris in Belgisch-Congo. Hij behaalde zijn vliegbrevet op 7 augustus 1936 en werd aldus de eerste Belgische missionaris-piloot.

Zijn Orde kocht hem twee Caudrons waarvan één speciaal voor ziekenvervoer was uitgerust.

Zij verlieten Deurne op 22 oktober 1937 met bestemming Congo.

## GEMEENTELIJK VLEGVELD

Ondanks het succes van haar vliegmeetings en een bloeiende vliegschool bleef de L.A.C. nog steeds zitten met een levensgroot deficit. Aangezien zij een privé-club was, kon zij geen aanspraak maken op subsidies van het Bestuur der Luchtvaart. Daarom richtte zij een verzoek aan de stad Hasselt om als "gemeentelijk vliegveld" erkend te worden.

Op 6 februari 1939 werd Kiewit "Stedelijk Vliegplein van Hasselt-Kiewit".

Het Bestuur der Luchtvaart kende een krediet van 100.000 fr. toe voor het bouwen van een club-house.

## NA DE OORLOG 1940-1945

Na de bevrijding lag het terrein er zeer verwaarloosd bij: de afwatering was dichtgeslibd, de omheining was vernield en de landingsbaan was overwoekerd met struikgewas.

Ridder de Laminne nam ontslag tijdens de algemene vergadering van 26 januari 1947; hij werd opgevolgd door luitenant-kolonel vlieger Le Roy du Vivier, één van de Belgische overlevenden van de Slag om Engeland.

De lokale landbouwers verzetten zich tegen een herneming van de activiteiten en werden, niettegenstaande de tussenkomst van de Provincie Gouverneur, gesteund door de gemeente Zonhoven. De loodsen en het club-house werden ontmanteld en over-

Ce fut la naissance de Aéro-Limburg qui, plus tard, prit le nom de "Limburgse Vleugels".

## CREATION D'AERO-KIEWIT

Quelques pilotes de Zonhoven, bientôt rejoints par des amis hasseltois, n'abandonnèrent pas la partie et recherchèrent un terrain proche de leur résidence, pour pratiquer leur sport.

Ils jetèrent leur dévolu sur un terrain appartenant à la SNCB à Zonhoven, le long du chemin de fer reliant les mines de Houthalen et de Winterslag. Les pourparlers n'aboutirent pas.

Entre-temps, sous l'impulsion du secrétaire communal de Hasselt, une demande fut introduite pour la réoccupation de l'ancien terrain de Kiewit qui était toujours donné en location à des agriculteurs.

Un accord fut trouvé et le 5 février 1968, la ville d'Hasselt donna les autorisations nécessaires à condition de déplacer l'aérodrome 500 m plus à l'est et à 1 km de distance de la Kempische Steenweg (route Hasselt-Eindhoven).

Les nouveaux statuts de "Aero-Kiewit" furent tenus sur les fonds baptismaux le 6 février 1969. L'inauguration officielle du nouveau terrain eut lieu le 3 octobre 1969 par Monsieur Alfred Bertrand, ministre des Communications.

L'administration de l'Aéronautique donna son agrément pour l'utilisation de l'aérodrome par des avions d'une masse maximale au décollage de 5.700 kg.

Depuis le 1er mars 1973, l'évolution de planeurs, sous l'égide du Club Albatros, y est également autorisée.

La fréquence-radio de l'aérodrome est 123,75 Mhz.

Les Vieilles Tiges de Belgique souhaitent longue vie à cet aérodrome, le plus ancien de Belgique, qui porte le nom évocateur d'un oiseau échassier: le vanneau, *kiewit en néerlandais*, probablement le premier "plus lourd que l'air" à avoir occupé les lieux.

### (1) Farman III

Biplan à hélice propulsive - Moteur Gnôme de 50 cv, 7 cylindres rotatifs.

Performances: vitesse maximale de 60 km/h

masse maximale au décollage: 550 kg.

Dimensions: envergure: 10 m - longueur: 12 m - hauteur: 3,50 m  
surface alaire: 40 m<sup>2</sup>

(2) Voir bulletin N° 2/97: Guillaume Deguel, premier mécanicien de l'Aéronautique militaire belge.

Textes extraits de "75 jaar vliegveld Kiewit"

Avec l'autorisation de "De Vrienden van het Stadsmuseum, vzw - Hasselt, que nous remercions.

gebracht naar het nieuwe terrein van Zwartberg. Dit was meteen de geboorte van Aero-Limburg later omgedoopt als "Limburgse Vleugels".

## OPRICHTING VAN AERO-KIEWIT

Enkele piloten van Zonhoven, met steun van Hasseltse vrienden, gaven de moed niet op om een terrein kort bij hun woonplaats te vinden om de vliegsport uit te oefenen.

In eerste instantie dachten zij voor hun vliegveld aan een terrein van de NMBS gelegen te Zonhoven langs de spoorweg tussen de mijnen van Houthalen en Winterslag. De onderhandelingen brachten niets op.

Onder impuls van de gemeentelijke secretaris van Hasselt werd ondertussen een verzoek ingediend om het oud terrein van Kiewit opnieuw te bezetten dat nog steeds door landbouwers gehuurd werd.

Op 5 februari 1968 werd een overeenkomst bereikt waar bij de stad Hasselt de toelating gaf op voorwaarde dat het vliegveld 500 m oostwaarts verlegd werd en op 1 km afstand van de Kempische Steenweg.

Op 6 februari 1969 werd te Zonhoven de vliegveld "Aero Kiewit" vzw boven de doopwont gehouden.

De officiële heropening van het vliegveld gebeurde op vrijdag 3 oktober 1969 door Alfred Bertrand, minister van Verkeerswezen.

Het Bestuur der Luchtvaart keurde het vliegveld goed voor vliegtuigen tot maximaal 5700 kg startgewicht.

Het duurde nog tot 1 maart 1973, en onder bescherming van de Albatrosclub, vooraleer men de officiële toelating kreeg om op Kiewit ook aan zweefvliegen te doen.

De radiofrequentie van het vliegveld is 123,75 Mhz.

De "Vieilles Tiges" van België wensen het oudste vliegveld van België nog een schitterende toekomst. Kiewit, de suggestieve naam van een waadvogel, is waarschijnlijk de eerste "zwaarder dan de lucht" die deze oorden bezet heeft.

### (1) Farman III

Tweedekker met stuwschroef - Motor Gnôme van 50 pk, 7 roterende cilinders.

Prestaties: Max snelheid: 60 km/u - Max startgewicht: 550 kg

Afmetingen: vleugelbreedte: 10 m - lengte: 12 m - Hoogte: 3,50 m  
Vleugeloppervlakte: 40 m<sup>2</sup>

(2) Zie tijdschrift 2/97: Guillaume Deguel, eerste monteur van het Belgische militaire vliegwezen.

Deze teksten zijn uittreksels van "75 jaar vliegveld Kiewit"

met de toelating van "De Vrienden van het Stadsmuseum, vzw - Hasselt die wij bedanken.

## Mémorial canadien du Tigelot

Le souvenir de 6 aviateurs Canadiens et d'un aviateur Anglais, tombés au Tigelot (Jalhay) le 2 novembre 1944, sera célébré pour la 46ème fois le dimanche 31 août 1997 à Jalhay.

La mémoire de tous les aviateurs Belges et Alliés qui ont perdu la vie dans les Hautes Fagnes durant la dernière guerre, sera associée à cette cérémonie.

### PROGRAMME

- Rassemblement des participants sur la place de l'église à Jalhay à 10h15.
- Messe solennelle à 10h30, avec la participation de la chorale de Manailhant.
- Après la messe, dépôt de fleurs au monument aux morts des deux guerres à Jalhay.
- Cérémonie au Tigelot, route du Barrage de la Gileppe, au point de chute du bombardier Halifax.
- Après la cérémonie, déjeuner au restaurant "Brévent", route d'Oneux 77 à Verviers (Autoroute Prüm-Verviers - Sortie N° 7, Baraque Michel-Polleur - passer sous l'autoroute).

*Le prix du déjeuner est fixé à 1200 francs, boissons comprises.*

## Canadees memoriaal van Tigelot

De herdenking van 6 canadezen vliegeniers en 1 engels vlieger, gevallen te Tigelot (Jalhay) op 2 november 1944, zal voor de 46ste maal gecelebreerd worden op zondag 31 augustus 1997 te Jalhay.

De gedachtenis aan alle Belgische en Geallieerde vliegeniers gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog, zal zich aansluiten aan deze plechtigheid.

### PROGRAMMA

- Verzameling van de deelnemers op het kerkplein van Jalhay om 10u15.
- Plechtige mis met de medewerking van het zangkoor van Manailhant om 10u30.
- Na de mis, bloemneerlegging aan het doden monument van beide oorlogen te Jalhay.
- Plechtigheid te Tigelot, op de weg naar de Afdamming van de Gileppe, op de plaats waar de bommenwerper Halifax neergestort.
- Na de plechtigheid, middagmaal in het restaurant "Brévent", route d'Oneux 77 Verviers (autoweg Prüm-Verviers - Uitrit Nr 7, Baraque Michel-Polleur - onder de autoweg rijden).

*De prijs van het middagmaal is vastgesteld op 1.200 frank*

### MENU

Apéritif et amuses-bouche

\*

Velouté de brocolis

\*

L Crêpe farcie à la volaille  
sur coulis de tomates

\*

Le Veau à l'aigre-doux

Choux de purée

\*

La Dame blanche

\*

Café

### INSCRIPTION

*Billet d'inscription sur la page de couverture*

### INSCHRIJVING

*Inschrijvingsbiljet op de voorpagina*

# Raoul de Glymes, pionnier de l'aviation belge

Par Jean-Pierre SONCK

Raoul de Glymes naît à San Isidro, province de Buenos Aires, Brésil, le 30 juin 1882. A l'âge de 14 ans, interne au Collège San Carlos, il subit une crise de conscience et rêve de voir la Belgique, terre de ses ancêtres.

Très tôt attiré par le métier des Armes, il entre en 1908 à l'Académie militaire argentine où il a comme professeur, le colonel belge Kestens, officier d'artillerie. Raoul choisit tout naturellement de servir dans cette arme et sort sous-lieutenant l'année suivante.

Après trois années de service, il obtient son brevet de lieutenant d'Artillerie et est nommé chef de section de la 2e Batterie du 2e Régiment d'Artillerie, participant notamment aux grandes manoeuvres d'El Azul en 1912. En tant que premier de sa promotion, le lieutenant de Glymes peut choisir la garnison de Buenos Aires ce qui lui donne la possibilité de suivre, comme élève libre, les cours de diplomatie à l'université de la capitale argentine.

Son désir de découvrir la Belgique demeure intact et lorsqu'éclate le premier conflit mondial, il songe à s'embarquer pour rejoindre l'Europe. A l'automne 1915, il embarque avec son frère dans un bateau et à peine arrivés à Marseille le 19 novembre, les deux frères s'adressent au Bureau de recrutement et s'engagent comme simple soldat dans l'Armée belge.

Etant donné sa spécialisation, Raoul est envoyé au Centre d'Instruction de l'Artillerie belge installé à Eu, Seine-Maritime. Après quelques mois d'instruction, il est nommé maréchal-des-logis et envoyé au front de l'Yser le 22 juin 1916, à la 2e Batterie d'obusiers de 105 mm.

## OBSERVATEUR A LA 3<sup>e</sup> ESCADRILLE

Grâce à ses antécédents militaires et à l'appui du colonel Kestens, chef de la 2e Division d'Artillerie, Raoul de Glymes ne reste pas longtemps sous-officier et est promu sous-lieutenant et chef de section à la 2e Batterie en position à Reninghe.

Le 12 août 1916, il est muté à la 33e Batterie de 75 mm en position à Oudekapelle et son courage lui vaut d'être félicité par S.M. le Roi Albert 1er.

Sa batterie agissant en collaboration avec l'aviation et conquis par cette nouvelle arme, il obtient son passage comme observateur à la 3ème escadrille, le 25 mai 1917. Cette escadrille est alors basée à St Idesbald et est équipée d'avions Farman F-40. En juin 1917, le terrain ayant été jugé trop proche des lignes allemandes, l'escadrille s'installe aux Moeres.

Le sous-lieutenant de Glymes participe à de nombreuses missions d'observation aérienne au-dessus

des lignes ennemies, est cité à l'Ordre du Jour de son unité et reçoit la Croix de Guerre.

En février 1918, l'arrivée de nouveaux appareils plus modernes permet un développement important de l'Aviation militaire et le nombre d'escadrilles est porté à douze. La 2ème escadrille du commandant Iserentant (emblème, la "Mouette") et la 3e escadrille du capitaine Dhanis (emblème la "Feuille de houx") sont rassemblées dans un Groupe d'Observation et équipées de Bréguet XIV.

En novembre 1918, le lieutenant de Glymes connaît la joie de l'Armistice et son escadrille se déplace à Bockum-Kreffeld, près du Rhin, où les équipages poursuivent leurs missions dans le but de ramener des clichés des sites industriels et militaires pour l'Etat-Major des troupes d'occupation.

A cette époque, la 3ème escadrille se composait des équipages suivants: commandant de Zoythydt, capitaine Moroy, capitaine Biver, capitaine Barthélemy, lieutenant Ducellier, lieutenant de Glymes, sous-lieutenant Mouton, sous-lieutenant Meus, sous-lieutenant Verguet, adjudant de Brochowski, adjudant Vilain XIII, adjudant Brugmans, sergent Van Melle et le sergent Van Opstael.

Parmi les nombreux Argentins qui participèrent à la grande Guerre, citons le frère de Raoul, Robert qui combattit également dans l'Artillerie, mais sur le front de Dixmude et leurs cousins qui servirent sous la bannière française, Jeronimo Wilmart de Glymes, pilote de chasse héroïque qui mourut à Suippes, Marne, le 16 novembre 1916 et Francesco Equer de Glymes qui combattit sur le front d'Orient.

## L'APRES-GUERRE

Après son retour d'Allemagne, le lieutenant de Glymes demeure sous l'uniforme et est admis à l'Université Libre de Bruxelles pour y suivre des cours de technique aéronautique. Ensuite, il obtient l'autorisation de suivre les cours de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique de Paris où il reçoit le diplôme d'ingénieur aéronautique.

Avide de savoir, il s'inscrit ensuite à l'Ecole Supérieure de Perfectionnement Industriel puis suit un stage d'une année au Laboratoire d'aérodynamique Eifel. Diplômé d'études supérieures en sciences appliquées, il passe alors un doctorat à la Sorbonne en aérodynamique.

Classé premier aux projets d'avions et de moteurs de l'ENSA, l'ingénieur de Glymes n'a aucune peine à trouver un emploi lorsqu'il est démobilisé. Le major Nélis dont le rôle fut important pour l'aviation belge

dans l'immédiat après-guerre (\*) lui procure le poste de chef du service de contrôle à la SABCA, créée peu auparavant.

Durant ses loisirs, il poursuit ses recherches personnelles qui débouchent en 1924, sur un petit planeur. L'appareil, équipé d'un moteur léger de 10 cv parcourut la distance Bruxelles (Haren) - Saint Valéry en Caux. Le moteur fut ensuite enlevé pour lui permettre de participer aux compétitions de vol à voile, dont les premiers essais eurent lieu à Remouchamps en 1923, grâce à Victor Simonet, au major Massaux et au capitaine Lambert.

Le lieutenant Damblon réussit à voler 35 minutes sur ce planeur, battant le record belge de vol à voile. Il acheta l'appareil le 30 juin 1925 qui reçut l'immatriculation O-BAFR. Damblon participa au meeting de Vauville dans le Cotentin qui se déroula du 26 juillet au 9 août 1925, le site étant particulièrement favorable au vol à voile. Sur les 34 appareils engagés, six seulement se qualifièrent pour la compétition finale car un certain nombre de planeurs n'étaient pas prêts.

Outre le planeur de Damblon, il y avait le Poncelet "Castar" de Victor Simonet, le SABCA Poncelet "Vivette" immatriculé O-BAFH du major Massaux et trois appareils français: le Peyret-Abrial d'Auger, le planeur piloté par Gaudin et le planeur-biplan Ferber piloté par Ferber lui-même.

### LE RECORD DE VAUVILLE

Dès le matin du 26 juillet 1925, le planeur N° 30 de Damblon prit son départ, suivi peu après de celui de Simonet, de Massaux et des appareils de construction française. Leurs pilotes effectuèrent une ronde régulière entre Vauville et Siouville, rasant parfois les dunes du bord de mer ou prenant de l'altitude.

Vers midi, le planeur-biplan de Ferber se trouva en difficulté et cassa son train d'atterrissage en tentant de se poser à son point de départ. Plus tard, au milieu de l'après-midi, le pilote Auger décolla et se posa après 53 minutes de vol et avoir atteint le plafond de nuages. Il déclara être parvenu à une hauteur de 700 mètres mais ce record ne fut pas homologué en raison de l'absence de barographe à bord. Vers six heures du soir, alors que les trois aviateurs belges approchaient du record de durée de vol détenu par le Français Maneyrol, le "Castar" de Victor Simonet s'abattit d'une hauteur de cent mètres dans le ravin de Biville, causant la mort du pilote.

Vers 19h30, l'appareil de l'ingénieur de Glymes descendit soudain d'une altitude de 500 m et se posa sur la plage où il se retourna. Damblon expliqua qu'une commande d'aileron s'était brisée et l'avait obligé à abandonner.

Raoul de Glymes avait profité de cette compétition pour installer à bord de son planeur, un dispositif "polairographe" (appareil à tracer les polaires en vol), inventé par les ingénieurs Coene et Vorobeitchik, lauréats de Vauville, mais ce système fut détruit dans l'accident.

Le record du monde de durée, détenu par le Français Maneyrol avec 8 heures 4 minutes 50 secondes, fut battu par le lieutenant Damblon avec dix heures de vol, mais celui-ci fut détrôné par le major Massaux qui demeura en l'air 41 minutes de plus! Néanmoins, l'ingénieur de Glymes pouvait être fier de son oeuvre.

### AVIONS A MOTEUR

Tout en participant à l'étude de l'avion trimoteur de transport SABCA S-3, de Glymes dessina les plans d'un monomoteur ailes hautes qu'il fit construire à ses frais par le menuisier d'une tapisserie bruxelloise.

L'appareil, enregistré le 15 juin 1927 au nom d'une société anonyme d'application de brevets, fut immatriculé O-BAFY.

L'appareil dont il étudia les plans par la suite fut un monomoteur de tourisme à ailes basses pouvant emporter un passager, le DG-X. L'avion, équipé d'un moteur Renard de 100 cv obtint le certificat de navigabilité N° 232 et reçut l'immatriculation OO-AKV en février 1931.

Avec le pilote Vandeveldé aux commandes, cet élégant monomoteur effectua le raid Bruxelles-Nuremberg-Vienne (1.400 km) en 9 heures de vol, soit une moyenne de 155 km/h.

Le 22 août 1931, le lieutenant-colonel Iserentant, président de la commission sportive de l'Aéro-Club Royal de Belgique, organisa un rallye aérien dont les épreuves visaient à l'endurance du pilote, à la connaissance parfaite de ses itinéraires et à des exercices très précis de navigation.

Vandeveldé y participa avec le DG-X et fut classé premier, ce qui lui permit d'équiper l'appareil d'une splendide boussole, car les prix consistaient en bons d'achat de matériel aéronautique. L'appareil monomoteur vola durant plusieurs années et fut rayé des registres le 8 mai 1935 pour une raison inconnue.

### LA MANIFESTATION AERONAUTIQUE D'HAREN

Les 27 et 28 novembre 1931, une intéressante manifestation aérienne se déroula sur l'aérodrome de Bruxelles-Haren. La Direction de l'Aéronautique civile, représentée par le général Van Crombrugge, y présenta une vingtaine d'appareils de conception et de construction nationale.

Ces avions, alignés devant les hangars de la SABCA et de l'Aviation civile, furent l'objet de la curiosité de plusieurs visiteurs de marque, dont le ministre des Transports et le président de l'Aéro-Club Royal de Belgique.

La participation des avions de tourisme était particulièrement importante. Outre le DG-X de l'ingénieur de Glymes de la SABCA, les visiteurs purent admirer le Dassys DA-1 (OO-ALN), le biplan Bulté RB-30 à moteur Gipsy de 85 cv, les Renard RSV-18/105 (OO-APC) et RSV-26/100 (OO-AJU) de

*Kerkhove de Denterghem Raoul de Glymes*

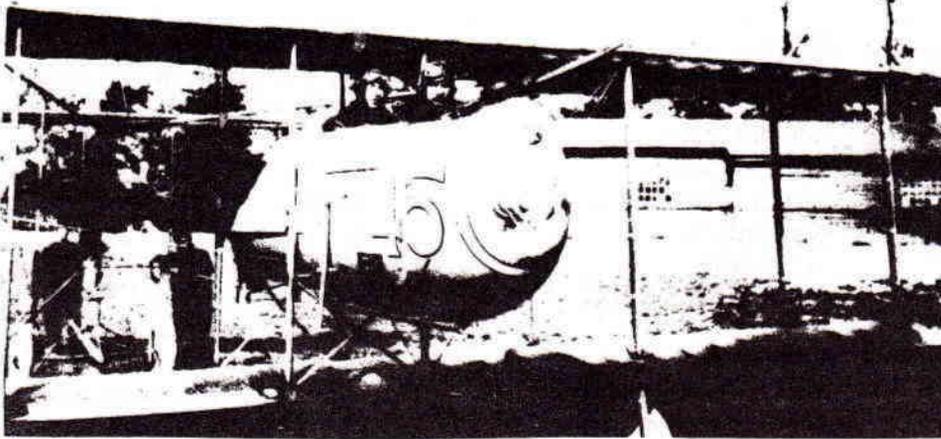


Photo dédicacée par de Kerkhove de Denterghem, compagnon de Raoul de Glymes.  
(Photo: collection R. de Glymes)

26 m d'envergure à moteur Renard de 100 cv. le Saint-Michel N° 1 à moteur Walter 65 cv et le Saint-Michel SG-2 à moteur Renard de 120 cv (OO-GUA) du constructeur Jef Guldentops.

Il y avait également le Saint-Hubert, mû par un moteur Hermès de 105 cv, création de Monsieur Orta, l'avion léger à ailes hautes de Wielemans, équipé d'un moteur Scorpion de 35 cv et enfin, de Wouters d'Oplinters, un petit appareil en cours de construction dont le moteur Salmson de 40 cv permettait d'atteindre 180 km/h.

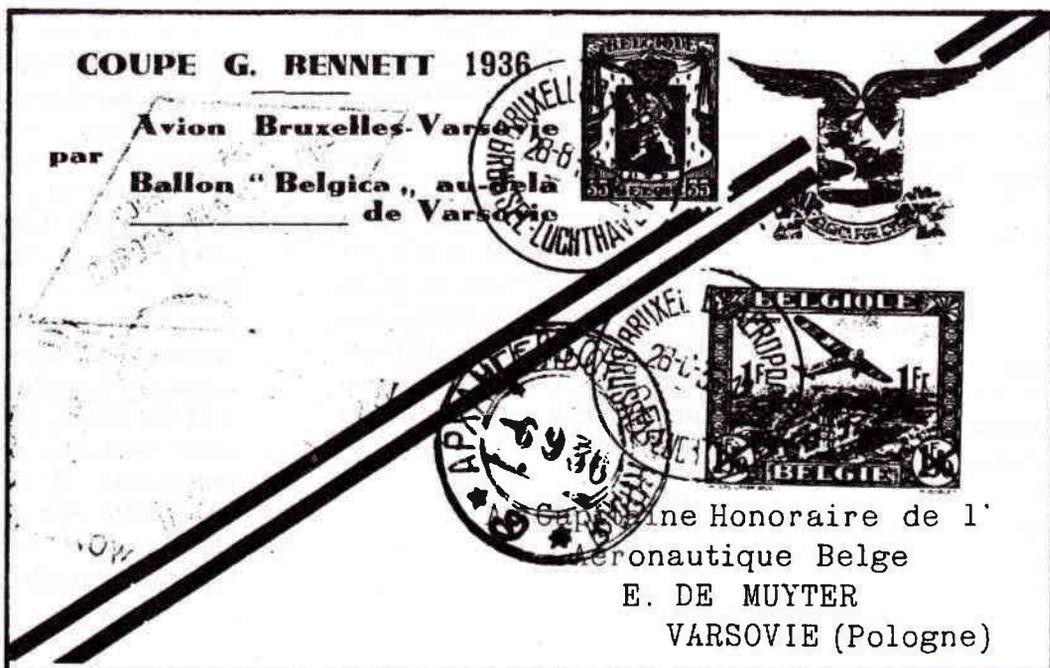
La SABCA exposait ses deux appareils de transport civil S-11 et S-12.

La Firme Renard présentait le R-30 et des avions militaires d'écolage, dont le RSV-22, RSV-26, RSV-32 et, le seul avion de chasse exposé, le RSV "Epervier" de construction métallique, à moteur Jupiter.

La plupart des machines exposées prirent l'air dans l'après-midi de la première journée et offrirent à la foule, un véritable spectacle aérien, évoluant pendant plus d'une heure au-dessus de l'aérodrome bruxellois, prouvant que l'aviation de tourisme belge n'avait rien à envier à l'étranger.

Suite au succès remporté par le DG-X, Raoul de Glymes dessina les plans du DG-X1, avion bimoteur de tourisme, dont le projet fut remis à la Direction de l'Aéronautique civile le 5 novembre 1930. Le projet fut primé et son auteur reçut un prix de 15.000 francs de l'époque, mais l'appareil ne vit jamais le jour et la crise économique mit un frein à la carrière de l'ingénieur Raoul de Glymes.

(Voir Bulletin N° 1/97)



# L'Aviation Militaire Katangaise 1960-1963

## PREAMBULE

Avant que le Congo-Belge acquiert son indépendance le 30 juin 1960, les Forces Armées au service de la Colonie comprenaient la Force Publique et une petite unité aérienne, l'Aviation Militaire (l'Avimil) ou Aviation Force Publique (Avi/FP).

Cette unité, dont le personnel navigant était essentiellement belge, comprenait un quadrimoteur De Havilland DH114 Heron, immatriculé CGG, qui servait au transport des hautes autorités, dont le Gouverneur Général (GG), huit bimoteurs De Havilland DH104 Dove, immatriculés D-01, D-02, etc ..., dont deux étaient équipés pour la photographie aérienne, deux hélicoptères Sikorsky S-55 et trois hélicoptères SA310 Alouettes II. L'Avimil fut d'abord basée à Léopoldville-N'dolo et le personnel européen occupait le Camp Militaire Léopold, dans la partie ouest de la ville. Fin 1958, elle prit possession de ses nouvelles installations à N'Djili où elle eut ses propres quartiers d'habitation pour le personnel européen et indigène.

Sauf omission, le personnel navigant était composé de:

Major Volont, pilote,  
commandant  
Commandant Hirsch, pilote,  
commandant en second

### Pilotes

Cdt Kervyn (1)  
Lt Berteaux  
Lt Giddelo  
SLt Mans  
SLt Busschots  
SLt Charlier  
AdjtChef Michotte  
AdjtChef Lembourg  
Adjt Boutet  
Adjt Fourgon  
Adjt Fouquet  
Adjt Bultot

### Radios

AdjtChef Guerit  
AdjtChef Humbley  
AdjtChef Louer  
AdjtChef Manil  
AdjtChef Vanesse  
Adjt Buyschaert  
Adjt Depaire  
Adjt Van Ballenberg

### Mécaniciens

AdjtChef Buckenhout  
AdjtChef Lezaire  
AdjtChef Reenaers  
AdjtChef Verheyden  
Adjt Beerens  
Adjt David  
Adjt Goethals  
Adjt Laurys  
Adjt Piret  
Adjt Vangeet  
Adjt Wilgaut

Le 30 juin, jour de l'indépendance du Congo, ces unités passèrent évidemment au service des autorités congolaises. Le nouveau pays sombra vite dans l'anarchie rendant la position des militaires belges au service de la nouvelle armée très difficile et forçant le personnel de l'Avimil à passer aux ordres du Q.G. des Forces Métropolitaines. Le 21 juillet, le Conseil de Sécurité des Nations Unies imposa à la Belgique de mettre fin aux opérations de maintien de l'ordre qu'elle avait entrepris sur tout le territoire. L'Avimil abandonna alors sa base de la N'Djili et se replia sur la Base de Kamina. Auparavant, le plus gros du matériel et le stock des pièces de rechange avait été chargé dans des C119 de la Force Aérienne. Seuls deux Dove, qui n'étaient pas en état de vol, furent laissés sur place.

## NAISSANCE DE L'AVIATION MILITAIRE KATANGAISE (Avikat)

Le 11 juillet, la province du Katanga, riche région minière, fit sécession. Son président, Moïse Tshombe, décréta immédiatement l'état d'urgence et encouragea le retour des européens qui avaient fui à la suite des exactions commises par les troupes congolaises. Le gouvernement belge lui apporta son soutien et lui fournit une aide technique et militaire.

Le 23 août, le commandant-aviateur Hirsch qui remplaçait le major-aviateur Victor Volont en congé statutaire en Belgique, au commandement de l'Avimil, reçut l'ordre du commandant des Forces Métropolitaines de se positionner à Elisabethville, capitale du Katanga avec sa flotille aérienne et de se mettre à la disposition du chef du nouvel Etat. Victor Volont, revenu entretemps de congé, convoqué par le Président Tshombe, recevait alors la proposition de s'intégrer dans la Gendarmerie Katangaise et de commander sa branche aérienne. Il accepta l'invitation ainsi d'ailleurs que tout le personnel belge qui éprouvait une certaine sympathie pour la cause du Katanga.

L'Aviation Militaire du Katanga (Avikat) était née; elle prit ses quartiers à l'aérodrome de la Luano-Elisabethville et tous les appareils furent repeints aux couleurs katangaises: cocarde rouge et verte avec trois croisettes de cuivre dans le centre. Le Heron fut immatriculé KAT-01 tandis que les Dove conservaient leur numérotation mais la lettre "D" fut remplacée par "KAT". Pour compléter la flotte, le gouvernement katangais demanda au ministre

de la Défense Nationale belge la livraison de quelques T-6 Harvard armés afin d'assurer un appui-feu aux troupes. Certains des T-6, utilisés avant l'arrivée des Fouga Magister CM-170, pour l'entraînement des élèves-pilotes, étaient dotés du système d'armes français mis au point par la SNCASO (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest) qui consistait en deux gondoles avec deux mitrailleuses MAC de 7,5 mm, six rails lance-roquettes et deux lance-bombes. Le gouvernement belge refusa la livraison de ces appareils.

Le 29 août 1960, le Chef de l'Etat katangais fut reçu à la Luano par le major Volont qui lui fit visiter les installations. Après la visite, le président Tshombe prit place dans un hélicoptère qui le déposa dans une commune indigène de la capitale où il fut reçu en triomphe. La cérémonie se clôtura par un défilé aérien.

**L'AVIKAT EN OPERATION**

Dès le début de sa création, l'aviation militaire katangaise montra son utilité en ravitaillant en vivres et en munitions les petites garnisons isolées. Elle apporta aussi des armes à la petite armée d'Albert Kalondji, président de l'Etat Autonome du Sud-Kasaï, qui combattait les troupes de l'Armée Nationale Congolaise.

Lorsqu'une partie de la population baluba du Nord-Katanga entra en insurrection, la situation militaire du Katanga devint critique car l'ANC menaçait ses frontières. C'est à ce moment qu'apparurent les premiers mercenaires, surnommés les "Affreux".

Connus pour leur grande cruauté, les guerriers balubas combattaient sous l'emprise de la drogue et se croyaient invulnérables car leurs sorciers les avaient baptisés contre les balles. Ils pratiquaient la guérilla et n'hésitaient pas à prendre pour cible les appareils de l'Avikat en mission de reconnaissance.

Début septembre, une série d'embuscades coûta la vie à une cinquantaine de gendarmes et de policiers et plusieurs européens furent massacrés. L'Aviation katangaise participa à l'évacuation des rescapés et effectua des reconnaissances sur les régions menacées.

Le besoin d'appareils plus légers et mieux adaptés à ce type de mission décida l'achat de six monomoteurs Piper PA22 Caribbean, dotés d'un moteur de 150 cv, qui furent livrés via l'Afrique du Sud. Ils furent affectés aux garnisons les plus menacées, notamment à Kongolo, dans l'extrême nord. Entretemps, des essais de bombardement par grenades défensives eurent lieu. Ils se déroulèrent au-dessus de Malemba-Nkuku avec des militaires de la Prévôté Militaire qui lancèrent ces projectiles à la main par la porte ouverte d'un Sikorsky. L'effet de ces bombardements fut surtout psychologique mais constitua bientôt le début d'une véritable offensive lorsque le système fut amélioré pour être lancé depuis les Dove. Ceux-ci emportaient des cartons contenant 12 ou 24 verres à bière "Simba" dans lesquels étaient glissés délicatement des grenades défensives "PRB-50", dégoupillées.

Promus bombardiers, les équipages des avions affectés à ces missions, jetaient les cartons par l'ouverture de la porte. En arrivant au sol, les verres se brisaient et les grenades explosaient.

**L'OFFENSIVE DU NORD-KATANGA**

Lorsque ces missions furent bien au point, l'état-major de la Gendarmerie katangaise communiqua aux unités en opération qu'elles devaient dorénavant signaler leur présence sur le terrain avec des bandes de toile blanche. De plus, une grande croix blanche fut

peinte sur le capot ou sur le toit des véhicules pour les rendre plus facilement identifiables. A la même époque, Victor Volont promu lieutenant-colonel, reçut l'ordre d'intensifier l'activité de ses "bombardiers" sur la localité de Manono afin d'interdire la mise en place d'un gouvernement balubakat et la création d'un Etat du Lualaba. Ces missions n'étaient pas sans danger et la disparition du Dove KAT-20, au-dessus du lac Upemba, le 31 janvier 1961, serait due au bris d'un verre durant le vol. Quatre membres d'équipage disparurent: le lieutenant Giddelo, l'adjudant Fouquet, pilotes et l'adjudant-chef Humbley, radio. Le nom de la quatrième personne ne nous est pas connu. (Au cours d'une autre mission, l'adjudant Van Ballenberg, radio, fut gravement blessé au pied gauche par un tir venu du sol).

Le colonel en retraite Cassart, représentant des Poudreries Réunies Belges (PRB) retrouva les plans d'un lance-bombe inventé en 1940 et adaptable à tous les types d'appareils de transport. Grâce à ses relations il pouvait également fournir un stock de bombes de 12,5 kg conservé dans un fort désaffecté de la Défense d'Anvers. Il s'agissait d'un casier métallique pouvant contenir trois bombes légères, installé sur le plancher des Dove équipés d'une trappe et actionné par un levier. Un premier lot de 600 bombes fut stocké à Mitwaba en vue de l'offensive vers Manono.

Le 12 février 1961, les forces katangaises entreprenaient la réouverture du rail entre Elisabethville et Kamina, prélude à la réoccupation du Nord-Katanga et l'Avikat joua un rôle important durant cette opération baptisée "Banquise". Des lancés de tracts informèrent les habitants des villages balubas de l'opération en cours, puis des bombes furent lâchées sur les concentrations rebelles. Outre les Dove employés pour ces

missions, l'Avikat mit en oeuvre ses trois hélicoptères auxquels s'ajoutaient deux Sikorsky S-58 loués à la Sabena.

Ces deux hélicoptères avaient déjà participé à l'opération hélicoptérée "Hector", un raid lancé à l'intérieur du Congo pour y détruire les voies d'accès et stopper l'ANC. Lors de l'opération "Banquise" leur rôle fut capital pour l'évacuation des blessés et le transport des munitions dans les endroits inaccessibles aux avions.

Succédant à cette opération, d'autres interventions mises au point par les officiers belges de l'EM katangais, permirent l'occupation de tout le Nord-Katanga, à l'exception de la ville de Kabalo, située sur le fleuve Lualaba, où un raid audacieux devant permettre à un peloton de mercenaires Sud-Africains de s'emparer de l'aérodrome, échoua lamentablement.

Manono, la capitale des rebelles balubas, fut libérée le 30 mars 1961 par une offensive en tenaille. Pendant que les mercenaires Sud-Africains pénétraient dans la ville, trois Dove les survolaient en peloton et leur apparition provoqua la fuite précipitée de l'adversaire.

Après la réoccupation de la localité minière, un C47 de l'Avikat y transporta des officiers de l'EM katangais venus contempler sur place leur victoire. D'autres avions réquisitionnés à Air Katanga, apportèrent des renforts pour la poursuite de l'offensive, ainsi que des techniciens chargés de remettre les mines en activité.

### **LES FOUGA DE MOÏSE TSHOMBE**

Lorsque l'ONU prit possession de la Base de Kamina, l'Ecole de Pilotage Avancé dut fermer ses portes. La vingtaine de Fouga Magister CM-170 furent démontés et ramenés en Belgique à bord des C119. Moïse Tshome tenta vainement d'obtenir quelques appareils auprès des

autorités belges qui refusèrent pour respecter l'embargo décrété par les Nations Unies.

Une commission d'achat fut alors créée à Elisabethville avec le représentant de la Central African Agencies, une firme qui fournissait déjà des camions à la Gendarmerie, et elle étudia le moyen de détourner l'embargo.

Le 16 décembre, un contrat d'achat fut signé au siège de la société Henri Potez, 46 avenue Kléber à Paris, entre la direction et le colonel Yav, secrétaire d'Etat à la Défense nationale, mandaté par le président katangais. Grâce au compte que le Katanga avait ouvert en Suisse, un acompte important fut versé à la commande et la totalité de la facture fut honorée le 29 décembre suivant. Un mois plus tard, trois appareils empruntés sur le solde destiné à la Force Aérienne Belge, furent mis en caisse et chargés sur un quadrimoteur Boeing YC97 Stratofreighter de la Seven Seas Airline, immatriculé N9540C.

L'avion mit le cap sur Bruxelles, puis sur Luxembourg siège de la compagnie, d'où il gagna Elisabethville après une halte de quinze jours à Malte. Les appareils furent déchargés devant les hangars de l'Avikat et furent immédiatement pris en charge par une équipe de techniciens de Potez-Air Fouga, arrivés par vol UAT deux semaines plus tôt. Cette mise à disposition était prévue dans l'acte d'achat et l'équipe se composait de Christian Castello, chef du détachement et moniteur de vol, d'un mécanicien cellule et d'un mécanicien réacteur, chargés en outre du remontage des appareils, de former des mécaniciens indigènes pour assurer la maintenance.

### **EMOTION INTERNATIONALE**

La livraison des Fouga Magister provoqua une intense émotion à New York au Conseil de Sécurité. Le gouvernement belge

protesta de sa bonne foi, tandis qu'à Paris, le Quai d'Orsay déclarait qu'aucune autorisation d'exportation de matériel aéronautique n'avait été délivrée au gouvernement katangais.

Pourtant, les trois CM170 réceptionnés par le lieutenant-colonel Volont et les six autres en cours de livraison par la voie maritime provenaient bien du solde destiné à la Force Aérienne Belge, comme le prouvaient les numéros de cellule 294 à 302 et pour lesquels des autorisations d'exportation avaient été délivrées. On accusa un réseau Ultra d'avoir détourné ce matériel et les six autres Fouga, soi-disant achetés par le Congo-Brazzaville, dont le président Fulbert Youlou était un grand ami de Moïse Tshombe furent bloqués à Pointe-Noire puis renvoyés en Belgique où ils furent saisis par les douanes belges. En 1963, il fut question de leur livraison à la Force Aérienne Congolaise, puis de leur rachat par la Tunisie, mais en fin de compte, ces six appareils furent pris en charge par la Force Aérienne belge.

### **PERIODE NOIRE POUR L'AVIKAT**

Pendant ce temps, à Elisabethville, l'équipe de Potez-Air Fouga remonta les appareils qui furent testés par le moniteur de vol Christian Castello. Il commença ensuite les premiers vols d'initiation pour les pilotes belges recrutés spécialement. Hormis leurs cocardes et leurs immatriculations katangaises, les Fouga numérotés de 91 à 93 avaient la même livrée que ceux livrés à la Belgique. (2)

Le 8 avril suivant, une cérémonie se déroula à la Luano pour les présenter aux membres du gouvernement katangais. Aux commandes du Fouga KAT-93, le sous-lieutenant Dubois emporta le président Tshombe comme passager pour un vol de démonstration de vingt minutes qui se termina de manière

tragique, car l'avion heurta un spectateur trop curieux alors qu'il roulait au sol. Après ce malheureux incident, l'inauguration officielle de l'escadrille Fouga bien que réduite à trois appareils, se poursuivit par la présentation du premier pilote katangais, le lieutenant Ngosa, qui décolla avec le Piper KAT-61 pour un vol solo, puis par le passage des trois Fouga en peloton. Ce fut l'occasion pour le président Tshombe de féliciter Christian Castello pour l'excellent travail réalisé par son équipe. L'Avikat, qui était au sommet de sa puissance, comptait alors quatre escadrilles: une de transport (et bombardement), une de liaison, une d'écologie et une d'appui-feu, soit une trentaine d'appareils. Plusieurs anciens de l'Avimil, rentrés en Belgique, avaient été remplacés par des mercenaires. Outre le personnel engagé pour l'escadrille Fouga, sept pilotes et onze techniciens avaient été engagés en Afrique du Sud. L'Avikat bénéficia également du personnel engagé sur place tel l'Italien Di Bartolomeo, qui forma une équipe de mécanos katangais et quelques mercenaires mutés de la Gendarmerie, tel le Sud-Africain Jerry Puren, promu "bombardier" parce qu'il avait servi comme mitrailleur durant la deuxième guerre mondiale. Peu après, l'escadrille Fouga passa sous les ordres du Flight Lieutenant Delin et quitta la Luano pour s'installer à Kolwezi-Kengere avec son personnel de maintenance. Kengere était un aérodrome de classe "E" (3ème catégorie), servant d'escale aux appareils civils d'Air Katanga et accessible aux avions de type DC4. Il échappait à la curiosité des observateurs de l'ONU mais ne disposait pas de station de prévisions météorologiques. Heureusement, le climat du sud-Katanga est idéal pour le vol car il ne pleut que 110 jours par an en moyenne durant la saison des pluies qui débute en octobre. Les

seuls renseignements donnés par le chef d'aérodrome avant chaque vol se résumaient à la direction et la force du vent au sol, la nébulosité, la visibilité et le plafond autour du terrain.

L'aérodrome de Kengere disposait d'une station de radio-communication mais le ravitaillement des appareils s'effectuait avec des fûts et une pompe à main! Heureusement, le logement du personnel était excellent: c'était un hôtel de huit chambres situé dans l'avenue du Commerce à Kolwezi. Dès que les mitrailleuses MAC50 et les gondoles amovibles furent montées sur les trois appareils, les pilotes purent s'entraîner au tir et au bombardement avec des bombes factices de 50 kg sur le plateau de la Manika, dans les Monts Mitumba.

Lors du départ du colonel Weber, conseiller militaire du président Tshombe, rappelé par le gouvernement belge, l'escadrille vint de Kolwezi pour escorter l'avion de la Sabena qui le transportait vers l'Europe. Elle revint s'exercer au-dessus de la capitale pour préparer le défilé aérien prévu pour le premier anniversaire de l'indépendance. Alors qu'il survolait l'avenue de Saïo, le 28 juin 1961 vers 16h00, le Fouga KAT-91 piloté par Jean-Marie Dagonnier, accrocha une ligne à haute tension et s'écrasa sur l'ancien aérodrome d'Elisabethville. Il fut tué sur le coup avec le mécanicien qui l'accompagnait. Après le défilé du 11 juillet, un autre appareil, le KAT-93, fut immobilisé à la Luano suite à des ennuis de réacteur. L'escadrille fut réduite à un seul Fouga car l'unique réacteur de rechange avait été monté sur le KAT-92 qui avait depuis gagné la plaine d'aviation de Kisenge car les pressions de l'ONU pour régler la sécession se faisaient plus fortes.

## LE DESARMEMENT DES FORCES KATANGAISES

La Gendarmerie katangaise avait réoccupé une grande partie du Nord-Katanga tandis que l'Avikat y poursuivait des reconnaissances aériennes sur les zones non contrôlées. Suite à un accrochage sérieux entre Katangais et casques bleus Indiens à Niemba, le QG d'Elisabethville réquisitionna l'aviation civile et mobilisa ses moyens aériens, y compris le Heron pour acheminer des renforts dans le nord du Katanga.

Cette tension était une preuve de plus de la volonté des Nations Unies d'en finir avec la sécession et pour s'opposer à un éventuel désarmement de l'armée katangaise, le commandant aviateur Hirsch, second de l'Avikat, étudia un plan d'opération aérienne pour l'escadrille Fouga, réduite malheureusement à un seul appareil. Malgré ce regain de tension, les autorités katangaises espéraient néanmoins un retour au calme mais Conor Cruise O'Brien, représentant des nations unies à Elisabethville, déclencha le 28 août suivant l'opération "Rumpunch" visant à l'expulsion du personnel étranger servant dans la Gendarmerie et dans l'Avikat. Cette opération prit par surprise le QG des Forces Katangaises qui fut décapité en une journée. Fait plus grave, une grande partie des appareils de l'aviation militaire, stationnés à la Luano, tomba aux mains des casques bleus, hormis le Fouga KAT-92, le Piper camouflés sur la piste de Kisenge, près de la frontière de l'Angola, quelques appareils légers basés à Kolwezi et deux Dove en réparation en Afrique du Sud. Après cette première opération, les Nations Unies passèrent à la phase suivante visant au désarmement des Gendarmes Katangais, mais l'opération "Morthor" déclenchée le 13 septembre

1961, ne se déroula pas comme prévu et déboucha sur un conflit armé entre les casques bleus et les Katangais, appuyés par des mercenaires.

### LA CONTRE-ATTAQUE KATANGAISE

Une des figures marquantes de la résistance fut le commandant Faulques, ancien d'Indochine et d'Algérie, qui organisa la guérilla à Elisabethville, tandis que les garnisons de l'ONU à Jadotville et à Kamina-Base, étaient encerclées. Le même jour, José Magain, pilote attitré du Fouga KAT-92, fut alerté à Kisenge par le capitaine Ngosa, successeur du lieutenant-colonel Volont, qui lui ordonna de rallier Kolwezi pour y être armé.

Dès le lendemain, il effectua sa première mission de guerre avec son chef d'escadrille Delin comme co-pilote pour observer la route Elisabethville-Jadotville, mais dut faire demi-tour, car un essai des mitrailleuses provoqua leur enrayage. De retour à sa base, l'avion fut préparé pour une mission offensive avec deux bombes de 50 kg accrochées sous les ailes. Vers midi, alors qu'il survolait le même axe routier, il y surprit une colonne de casques bleus Indiens qu'il obligea à la retraite en détruisant deux véhicules, puis il poursuivit sur Jadotville où il vida ses dernières cartouches sur les Irlandais de la garnison qui attendaient la colonne de renfort. Revenu à Kolwezi pour une troisième mission, l'équipage reprit son envol après avoir déjeuné et se dirigea vers la capitale vbec pour objectif, le QG des Nations Unies.

Le représentant de l'ONU au Katanga, qui avait convoqué la presse pour annoncer le succès de l'opération "Morthor" dut s'interrompre car le hurlement des réacteurs couvrait ses paroles. Le Fouga, tel un rôdeur solitaire, lâcha ses bombes puis mitrilla les bâtiments tandis que tout le

monde courait aux abris. Pendant la semaine que dura la petite guerre entre les Nations Unies et le Katanga, l'unique avion de combat de la Force Aérienne de Tshombe sema la destruction sur ses trois principaux objectifs, la plaine d'aviation de la Luano, celle de Kamina-base et le QG des Casques bleus à Elisabethville.

A Kamina-Base (BAKA), que le pilote connaissait particulièrement bien pour y avoir suivi l'entraînement au pilotage sur T6, trois C119 italiens de la 46<sup>e</sup> Aerobrigata furent mitraillés; le 46-14 fut endommagé et le sergent Di Trani blessé. Le DC4 anglais G-ASPIN fut détruit ainsi qu'un C47 des Nations Unies et la tour de contrôle fut mise hors d'usage. Tandis qu'à la Luano où ses rafales firent fuirent les Gurkhas, le pilote ajouta à son tableau, le DC4 OO-AND d'Air Katanga saisi par l'ONU et endommagea un DC6 et certaines installations de la tour de contrôle. Les Casques bleus étaient totalement impuissants, car ils ne disposaient d'aucun appareil de chasse.

Le "Rôdeur solitaire" craint dans tout le Katanga, joua un rôle primordial dans la reddition de la garnison de Jadotville, composée d'une compagnie d'Irlandais et effectua jusqu'à six missions par jour jusqu'au cessez-le-feu du 20 septembre 1961. Le Fouga fut interdit de vol après l'annonce du crash du DC6 transportant M. Hammarkjold, secrétaire-général de l'ONU, à Ndola, où il avait rendez-vous avec Moïse Tshombe pour discuter d'un arrêt des hostilités. Une commission d'enquête rhodésienne envoyée à Kolwezi peu après, conclua à l'impossibilité d'une interception aérienne et rejeta la cause de l'accident sur le pilote suédois qui aurait confondu Ndola (Rhodésie du Nord) avec Ndolo (Congo-Léopoldville) dont la hauteur des aérodromes étaient totalement différentes. Néanmoins, le major Delin, chef

de l'escadrille Fouga fut remercié par l'EM katangais sous prétexte qu'il avait trop parlé au cours de sa déposition et qu'il avait fourni des informations sur l'Avikat.

### LA REFONTE DE L'AVIKAT

Après le cessez-le-feu, la Force Aérienne Katangaise ne comptait plus que quelques avions légers, le Fouga et deux Dove ramenés d'Afrique du Sud où ils étaient à l'entretien avant les événements. Un noyau de pilotes et de techniciens, réfugié depuis le début des combats au kilomètre 30 de la route Elisabethville-Kipushi, transformé en aérodrome secret, fut rappelé à Kolwezi où le capitaine Ngosa et ses conseillers européens tentaient de recréer l'Avikat.

L'hélicoptère Sikorsky H19 capturé à Jadotville lors de la reddition des Irlandais, fut intégré dans son parc aérien, ainsi que cinq Dornier Do28 commandés au colonel Cassart et convoyés par la voie des airs depuis l'Europe et arrivés à Kolwezi fin octobre. Ces bimoteurs légers arrivèrent à temps pour participer aux opérations contre les troupes de l'Armée Nationale Congolaise qui avaient profité des combats contre l'ONU pour s'introduire dans le nord du Katanga.

Malheureusement, ces appareils bimoteurs légers furent livrés sans stock de pièces de rechange. Cette petite flotte aérienne fut renforcée peu après par quatre Piper PA24 Commanche commandés en Afrique du Sud par l'intermédiaire de la même personne qui avait obtenu la livraison des Fougas, le consul honoraire du Liban à Elisabethville, par ailleurs directeur de la Central African Agencies.

Le gouvernement katangais acheta en outre un quadrimoteur DC4 et un bimoteur DC3 à prix d'or en vue de reconstituer une compagnie civile de transport,

qui se chargerait également du ravitaillement aérien de son armée. De son côté, la force des Nations Unies mit le cessez-le-feu à profit pour se munir d'une aviation de combat. La Suède lui céda une demi-douzaine de chasseurs Saab J29, l'Ethiopie lui prêta quelques North American Sabre F86 d'interception et l'Inde fit parvenir des English Electric Canberra de bombardement. Lorsque les Forces de l'ONU déclenchèrent l'opération "Revanche", le 5 décembre 1961, la base aérienne de Kolwezi fut l'objet d'une attaque en règle qui décima une grande partie de l'aviation katangaise, dont le DC4 OO-ADJ, le DC3 KA-DFN, un Dove, deux Do28 et l'hélicoptère D-55 ex-ONU. Le Fouga KAT-92, bien qu'endommagé, put rejoindre la plaine de Kisenge mais il n'était plus opérationnel et ne joua plus aucun rôle dans le drame katangais.

Promu chef des opérations aériennes après avoir débuté comme simple bombardier sur Dove, le capitaine Puren fut chargé par le QG de l'Avikat replié à Dilolo, d'effectuer des raids nocturnes sur l'aérodrome de la Luano. Quelques bombardements furent tentés avec des projectiles divers, dont des bombes de fabrication maison de 12,5 kg, en réalité des sections de tuyaux en fonte coupées à dimension standard, remplies d'explosifs et garnies de fusées fournies par la Société Africaine d'Explosif (Afridex). Ces raids nocturnes n'eurent aucun effet autre que psychologique sur la FNU qui poursuivit ses opérations aériennes sans rencontrer la moindre résistance.

#### NOUVEAU CESSEZ-LE-FEU

Pressé par le cours des événements, le président Tshombe accepta de discuter avec le gouvernement congolais des conditions du retour du Katanga dans l'Etat unifié du Congo-Léopoldville, mais le parlement

d'Elisabethville refusa de ratifier le protocole d'accord, signé selon lui sous la menace et le nouveau cessez-le-feu déboucha sur un statu quo. L'aviation katangaise d'une efficacité nulle pendant cette "guerre" de décembre, ne joua plus qu'un rôle secondaire durant le premier semestre de l'année 1962.

Les quelques avions échappés à la vindicte des Nations Unies, furent intégrés dans un Service d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SENA) dépendant du Ministère des Travaux Publics et camouflant l'aviation militaire en aéronautique civile. La SENA se chargea des missions de transport, de reconnaissance et de liaison (et accessoirement de bombardement) pour soutenir les Forces katangaises, ravitaillant notamment Kongolo, reprise à l'armée congolaise mais encerclée. Un plan d'agrandissement des plaines d'aviation existantes, mis en oeuvre par les Travaux Publics, y permit l'atterrissage d'avions lourds.

Une paix précaire s'établit durant cette période et la SENA en profita pour étoffer son parc aérien. Elle acheta quelques appareils de transport, dont un DC3 aménagé en palace volant, propriété de la "Môme Moineau", une artiste bien connue de la Riviera française. A ce DC3 baptisé par son ancienne propriétaire le "Moineau Flyer II", s'ajoutèrent quelques avions légers réquisitionnés sur place à des colons, tel le Super Aero 45 de fabrication tchèque OO-CRG, et des avions loués à une compagnie rhodésienne pour des missions de transport.

En juillet 1962, la situation militaire empira soudainement dans le nord où l'ANC s'était largement infiltrée avec l'appui de la population baluba et la complicité de l'ONU. Ce regain de tension alla de pair avec une recrudescence de l'activité aérienne des avions de la FNU au-dessus des aérodromes et des positions katangaises, pour

contrôler le respect des clauses du Traité de Kitona.

Deux Sabre éthiopiens essayèrent sans dommage le feu de la DCA katangaise dans le ciel de Kolwezi, le 29 août 1962, et l'un d'eux fut touché par la foudre quelque temps plus tard et se perdit. Cela suffit au gouvernement éthiopien pour rappeler son escadrille d'interception. La FNU dut se séparer également de trois Canberra, rappelés en Inde pour entretien, mais reçut en renfort quelques Saab J29.

Vers la mi-septembre, une demi-douzaine de T6 atterrirent sur la plaine de Kolwezi, premier lot d'une série de dix, commandés à la société Cogéa (Compagnie Générale d'Exploitation Aéronautique) sise à Ostende. Normalement destiné à servir comme avions de contre-guérilla, ils furent cédés au Katanga sans aucun armement, par les Portugais. Dès leur arrivée au Katanga, ils furent pourvus des systèmes amovibles pour bombes de 50 kg, prévus pour les Fouga et inutilisés. Cette arrivée coïncida avec celle d'une dizaine de pilotes et d'une équipe de mécanos polonais recrutés par le "colonel" Jean Zumbach, as polonais de la guerre 40-45, recyclé dans les trafics en tout genre. Suite à l'embargo décrété par l'ONU, le président Tshombe était obligé de se tourner vers des trafiquants d'armes peu scrupuleux, qui lui proposaient des avions de toutes sortes: Mustang, Spitfire ou Vampire, à prix d'or.

#### DERNIERE OFFENSIVE AERIENNE DE L'AVIKAT

Tandis que les Gendarmes Katangais résistaient à l'avance de l'ANC, grâce au courage de quelques mercenaires, le lieutenant-général Moke, qui commandait les forces katangaises, mais qui ne savait même pas lire une carte d'état-major, ordonna une "guerre totale" contre l'ennemi et lança

l'escadrille de T-6 à l'assaut des positions adverses le 19 octobre 1962. Selon l'ONU, dont les avions de reconnaissance observaient l'activité aérienne katangaise, ces bombardements firent une dizaine de victimes. L'escadrille au complet, composée de dix T-6, lâcha 70 bombes durant cette offensive (chaque appareil emportait deux bombes de 50 kg de fabrication locale qui manquaient de précision) et leur apparition dans le ciel du Nord-Katanga créa la panique parmi les troupes de l'ANC. Mais le lieutenant-général Moke dut déchanter trois semaines plus tard lorsque les nations Unies menacèrent d'abattre tout avion katangais se livrant au bombardement.

### LA FIN DE L'AVIKAT

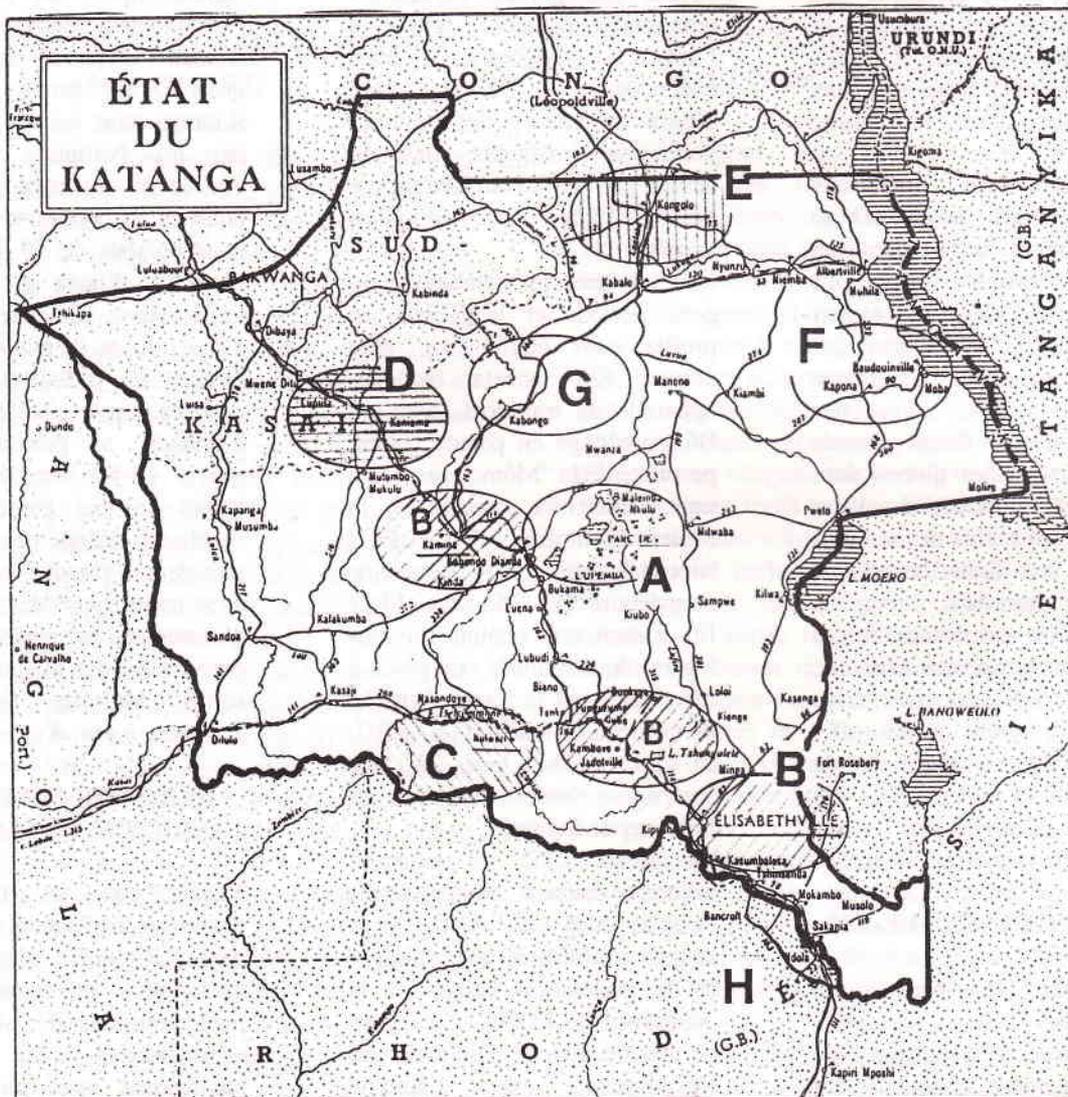
L'ultimatum du 13 novembre ne bloqua pas l'escadrille de T-6 au sol mais réduisit considérablement sa marge de manoeuvre et l'ANC en profita pour reprendre l'offensive vers Kongolo où la garnison katangaise manquait de munitions. Un major (3) transporté en Super Aéro-45 pour inspecter les diverses positions tenues par la Gendarmerie Katangaise, constata l'encerclement de la localité par quatre bataillons ennemis. Dès que l'avion eut atterri, il conseilla à l'officier européen, commandant le secteur, d'abandonner la ville et de se retirer vers la localité de Mbululu, où un appareil de

viendrait récupérer les mercenaires.

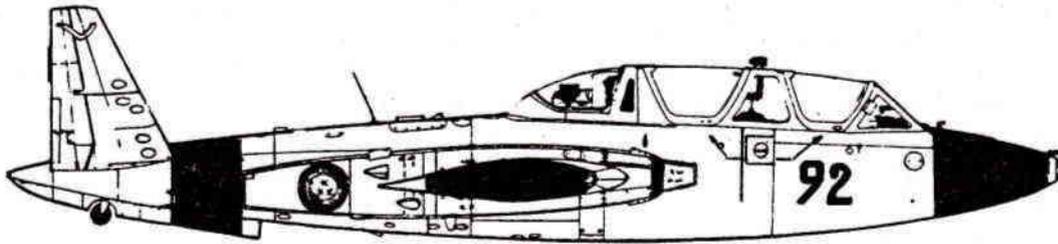
Les défenseurs empilèrent le stock de bombes d'avion devenu inutile, sur le pont du Lualaba et le firent sauter pour empêcher l'ennemi de les poursuivre.

Kongolo fut occupée et pillée par l'ANC le 5 décembre suivant et la presse congolaise qualifia l'événement de "Verdun katangais".

Bien que réduite à un petit rôle, l'Avikat représentait toujours une menace potentielle pour l'armée congolaise et le GQG de Léopoldville projeta avec l'aide des Américains, un raid sur Kolwezi. Six T-6 donnés par la Belgique et deux B-26 achetés dans les surplus de l'USAF, pilotés par des Cubains anticas-



- A - Principale zone bombardée par l'Avikat durant l'offensive contre Manono de janvier à mars 1961.
- B - Principaux objectifs attaqués par le Fouga Magister en septembre 1961.
- C - Kolwezi, base de l'Avikat, fut l'objectif principal des chasseurs suédois en décembre 1961 et en décembre 1962.
- D - Raids des Dove au Kasai en octobre et novembre 1961.
- E - F - G - Zones d'action des T-6 entre octobre et novembre 1962 à partir de terrains rudimentaires.



## Fouga CM.170R Magister

tristes engagés dans la société WIGMO, filiale de la CIA, devaient attaquer l'aérodrome katangais et y détruire les appareils de l'Avikat. L'ANC n'eut pas l'occasion de mettre son projet à exécution, car l'ONU trouva un prétexte pour mettre fin à la sécession katangaise.

Le 28 décembre, la FNU déclenchait une offensive décisive contre les forces de Moïse Tshombe. Elle avait considérablement renforcé ses effectifs et les positions katangaises d'Elisabethville, de Kipushi et de Jadotville, furent bousculées en quelques jours. Tous les aérodromes où les caméras des Saab J-29 avaient détectés des avions katangais firent attaquer au canon de 20 mm et à la roquette dès le 29 décembre. Les chasseurs suédois détruisirent deux DH115 Vampire à peine livrés, six T-6, un Dove, un Piper Commanche

et le DH89 Dragon Rapide basé à l'Ecole de parachutage de Ngule, propriété du pilote belge Jan Van Rieseghem.

La veille du Nouvel an, un nouvel ultimatum fut adressé à l'Avikat, ordonnant aux pilotes mercenaires de rejoindre avec leur appareil l'aérodrome de Manono, sous contrôle des Nations unies, sous peine d'être détruit au sol ou en vol.

Pour éviter la destruction ou la capture, les quatorze appareils rescapés se réfugièrent en Angola sous la bienveillante protection des Portugais. Le capitaine Puren ex-directeur de l'aviation "civile" du Katanga, dressa un inventaire de ce qui avait été sauvé et fut chargé de payer et de démobiliser le personnel navigant et non-navigant, avec un préavis de trois mois, tandis que les membres katangais de l'Avikat, dont le capitaine Ngosa et le lieutenant Mwanke, obtenaient le droit

d'asile.

Le 17 janvier 1963, le président Tshombe déclara solennellement que la sécession était terminée ...!

- (1) Le commandant Kervyn de Meerendré trouva la mort avec son compagnon André Rijckmans, après avoir posé son Alouette II au Camp Militaire de Thysville. Capturés par les militaires congolais en révolte, ils seront massacrés le 17 juillet 1960 sur les bords de la rivière Inkisi, en représailles de l'attaque d'un T-6 basé à Kitona, sur un de leur convoi.
- (2) Les mitrailleuses MAC50 de 7,5 mm avaient été réalisées en 7,62 mm dans les ateliers de l'Union Minière, mais sous l'effet de la chaleur, elles avaient tendance à s'enrayer.
- (3) Le major "J" fut chargé de certaines tâches d'intérêt militaire par la mission Marissal qui fournissait une assistance militaire officieuse au Katanga et lui procurait des mercenaires et des armes, grâce au colonel Cassart.

### Bibliographie

L'aviation katangaise par  
Jean-Pierre SONCK et Daniel DESPAS.



## La saga d'une sépulture militaire française

*Dans une lettre du 5 mars 1995, Monsieur Marcel Catillon d'Auxerre, France, membre des Vieilles Tiges, nous demanda de rechercher la sépulture du commandant André Hertaut, abattu en combat aérien à Zoersel, à 20 km à l'est d'Anvers, le 11 mai 1940. La lettre faisait suite à un avis paru dans le numéro 118 de la revue aéronautique des Vieilles Tiges: Pionniers, où l'auteur exposait son projet d'écrire un "Mémorial de l'aéronautique, c'est-à-dire, le recensement d'au moins 800 sépultures d'aviateurs français, civils et militaires.*

*Nous confiâmes les recherches à Louis Leroy qui, habitant Retie, avait les meilleures facilités pour se rendre sur place. Il ne ménagea pas sa peine et retrouva même un témoin de cette journée tragique du 11 mai 1940. Grâce à son rapport nous pûmes reconstituer la saga de la sépulture, que nous nous empressâmes de transmettre à Monsieur Catillon, qui nous manifesta sa reconnaissance.*

En 1939, le Groupe de Chasse (GC) ¼ dont fit partie le commandant Hertaut, se compose de deux escadrilles: la première a hérité des traditions de la SPA-95 et son insigne est l'hirondelle; la seconde a repris les traditions de la SPA-153 et son insigne est le gypaède égyptien.

En avril 1939, les deux escadrilles sont équipées du monomoteur de chasse de construction américaine, le Curtiss Hawk-75, dont le moteur est un Pratt & Whitney R1830 Twin Wasp de 900 cv.

Le 12 novembre, le GC ¼ prend possession du terrain de Norrent-Fontes dans le Pas-de-Calais. L'aérodrome est à cheval sur les communes de Rely et Saint-Hilaire-Cottes, entre Norrent-Fontes et Auchy-au-Bois, à 20 km de Béthune.

Le capitaine Hertaut fait partie de l'Etat-Major du Groupe, rattaché au Groupement de Chasse Nord. Il passe commandant le 2 février 1940 et accueille le Duc de Windsor venu rendre visite aux pilotes.

Le 1er mai 1940, le GC ¼ vient occuper le terrain de Mardijck-Dunkerque où l'invasion de la Belgique le surprend, le 10 mai 1940.

Le 11 mai, tous les avions disponibles sont envoyés entre Anvers et Bréda pour y dégager une colonne bloquée par les bombardements des Allemands. 26 avions décollent de Mardijck à 16h10, avec à leur tête, le commandant Hertaut.

Sur l'objectif, les pilotes rencontrent des Do17, des He111 et des Bf109 en couverture. Le combat s'engage aussitôt et le Cdt Hertaut attaque un He111. La mêlée est générale. Hertaut perd un équipier et bientôt, sa patrouille est isolée. Probablement atteint de plusieurs projectiles dans le corps, il s'écrase avec son Curtiss N° 172, à Zoersel.

Les pertes sont lourdes au sein du GC ¼, le lieutenant Naudin est blessé mais peut se poser à Stekene-Ostende, le lieutenant Verry sur le Curtiss N° 116 est abattu par un Bf109 mais peut sauter, le capitaine Barbier est blessé à l'œil, le sergent Lacroix sur le Curtiss N° 99 s'écrase entre Wuustwezel et Zundert, à la frontière hollandaise, le sergent Debéthune, touché à la cuisse, parvient à rejoindre Mardijck mais casse son Curtiss N° 77 à l'atterrissage.

Le Curtiss souffre d'une infériorité par rapport au Messerschmidt au niveau de la vitesse et de l'armement. Malgré cela, trois Bf109 et deux He111 sont abattus.



Cdt André Hertaut - Photo SIHA

Le Cdt Hertaut s'écroule vers 17h00 au milieu d'un chemin de terre, la Veldstraat, au lieu-dit Meirheide, près de la ferme de Monsieur et Madame Grootjans qui accourent immédiatement sur les lieux. Ils ne peuvent que constater la mort du pilote. Ils le sortent de la carcasse de l'avion, trouvent dans ses poches une carte d'identité au nom d'André Hertaut et six billets de 100 francs (français).

Emile Grootjans et le garde-champêtre, arrivé entre-temps sur les lieux, se rendent à la Maison communale pour signaler la chute de l'avion et le décès du pilote. Au retour, ils passent chez le curé pour régler les funérailles et chez le menuisier pour commander le cercueil. Les services communaux sont déjà abandonnés, le curé et le menuisier ont pris la fuite quelques heures auparavant. Les fermiers Grootjans ensevelissent le corps tant bien que mal et parviennent à faire venir chez eux l'aumônier d'une unité française cantonnée à Zoersel, qui donne une bénédiction post-mortem à la dépouille.

Le 12 mai au matin, le corps du commandant Hertaut est déposé dans une caisse trouvée dans la grange de la ferme et inhumé près du point de chute de l'avion. Ce n'est que le 21 mai, après un retour progressif des activités à la Maison communale que la déclaration du décès est officiellement enregistrée. Etrangement, le certificat de décès, dont nous avons pu obtenir copie grâce à une nièce de Louis Leroy, notaire, est rédigé au nom de "Pierre" Hertaut. Mystère!

Au mois de novembre 1940, les Allemands ordonnent à Emile Leroy l'exhumation du corps et son transfert au cimetière communal, à côté de l'église de Zoersel.

A l'emplacement de la première sépulture, les Grootjans élèvent une croix sur laquelle ils peignent l'inscription suivante:

*Ter herinnering van  
André Hertaut  
Frans vliegenier  
11 mei 1940 (\*)*

Le cimetière de Zoersel à côté de l'église, a été désaffecté en 1950. Les deux lettres que nous avons adressées au bourgmestre de Halle dont Zoersel fait maintenant partie, pour connaître la date exacte du transfert des restes en France, sont restées sans réponse. C'est déplorable! Un maillon de l'histoire restera manquant.

Jusqu'à la désaffectation du cimetière, Monsieur et Madame Grootjans firent célébrer une messe au mois de mai pour le repos de l'âme d'André Hertaut et sa tombe fut régulièrement fleurie.

Monsieur Catillon ne s'est pas avoué vaincu et nous a tenu régulièrement au courant de ses démarches pour connaître le lieu définitif d'inhumation d'André Hertaut.

Dans un premier temps, la Mairie de Dunkerque fit savoir à Monsieur Catillon, dans une lettre du 25 juillet 1995, que le Cdt Hertaut avait été inhumé au cimetière de la ville le 15 mai 1940, puis que la dépouille avait été transférée au cimetière de Zuydcoote. La lettre du Maire ajoutait: *un autre document indique - restitution à la famille. Il n'y a plus trace dans le dernier registre de recensement de Zuydcoote.* Une lettre du Maire de Zuydcoote du 6 septembre 1995 signala à Monsieur Catillon que les recherches effectuées, s'étaient avérées infructueuses.

Au moment où les recherches furent entreprises par Louis Leroy à Zoersel, Madame Grootjans était toujours en vie et les événements de l'année 40 étaient encore très précis dans sa mémoire. Elle a été formelle, le corps d'André Hertaut fut exhumé de sa première sépulture en novembre 1940 par ordre des Allemands et, jusqu'en 1950, sa tombe fut fleurie au cimetière communal.

Enfin, Monsieur Catillon nous signala le 16 janvier 1996 que ses recherches entreprises avec beaucoup de ténacité, pour connaître le lieu ultime de la sépulture du commandant Hertaut étaient couronnées de succès: les restes ont été restitués à la famille le 6 décembre 1951 et reposent depuis le 7 janvier 1952 au cimetière Nord Saint-Jean à Saint-Quentin, concession T n° 20280. La sépulture a été offerte et est entretenue par la ville. André Hertaut était né à Moncornet, Aisne.

C'était presque un retour à ses origines. Signalons pour l'anecdote que le moteur du Curtiss avait été recouvert d'une bâche et de terre par Monsieur Grootjans, pour le soustraire aux Allemands. Il fut volé pendant la guerre; retrouvé dans une grande abandonnée après la libération, il fut vendu à des militaires américains.

(\*) En souvenir d'André Hertaut - Aviateur français - 11 mai 1940  
Les données concernant le GC ¼ nous ont été aimablement fournies par Monsieur Lionel Persyn de Moringhem (Nord) que nous remercions très vivement.

# A PROPOS DE LA COTISATION DE SOLIDARITE

Contrairement à ce que nous vous annonçons dans le dernier bulletin, ce problème est encore pendant au Conseil d'Etat.

Quand l'arrêt sera prononcé, celui-ci sera exécuté et tous ceux qui sont dans le cas, verront leur situation automatiquement régularisée, pour autant que cet arrêt soit négatif pour le Ministre des Finances.

## 1. Quels revenus provenant des pensions entrent-ils en ligne de compte pour le calcul de la cotisation de solidarité?

### a. Tombent dans le champ d'application:

L'entièreté des revenus, de pensions et des avantages financiers de même nature qui tombent sous la base du calcul de retenue de la cotisation de solidarité.

Sont considérés comme tels, quelle que soit leur manière de paiement:

- les pensions et rentes belges et étrangères;
- les pensions extralégales provenant d'un contrat de travail, d'un règlement d'entreprise, d'une convention collective d'entreprise ou sectorielle (assurances de groupe, fonds de pension);
- les paiements périodiques et les avantages en capital.

### b. Ne sont pas dans le champ d'application:

- l'épargne pension;
- le pécule de vacances et le pécule complémentaire de vacances;
- l'allocation de chauffage;
- l'allocation spéciale pour indépendants.

## 2. Comment sont calculés le pourcentage et/ou le montant de la retenue?

Tous les montants des pensions sont calculés ensemble.

Les pensions et les avantages complémentaires qui sont payés trimestriellement ou annuellement sont transformés en montant mensuel.

Les avantages qui sont payés entièrement ou partiellement en capital, sont transformés en rente fictive.

On ne procède pas à une retenue:

- si le total des revenus des pensions est inférieur à 40800 fr brut par mois pour un assujetti sans charge de famille ou 51000 fr pour un assujetti avec charge de famille (les montants sont couplés à l'index de janvier 95)

# NAAR AANLEIDING VAN DE SOLIDARITEITSBIJDRAGE

In tegenstelling dat wij medegedeeld hebben in het vorig bulletin, deze zaak is nog hangend bij de Raad van State.

Wanneer het arrest gereed is zal men het uitvoeren. Voor al diegene die in het geval zijn, zal hun situatie automatisch geregeld worden voor zover het arrest negatief is voor de Minister van Financiën.

## 1. Welke inkomsten uit pensioenen worden in aanmerking genomen voor de berekening van de solidariteitsbijdrage?

### a. Vallen onder het toepassingsgebied:

Het geheel van de inkomsten uit pensioenen, renten en als zodanig geldende voordelen die onder de grondslag van de berekening van de afhouding van de solidariteitsbijdrage vallen.

Worden als dusdanig aangezien, welke ook hun betaalwijze weze:

- de Belgische en buitenlandse pensioenen en renten;
- de extra-legale pensioenen voortvloeiend uit een arbeidscontract, een ondernemingsreglement, een collectieve ondernemings- of sectoriële overeenkomst (groepsverzekeringen, pensioenfondsen);
- periodieke betalingen en de in kapitaal betaalde voordelen.

### b. Vallen niet onder het toepassingsgebied:

- het pensioensparen;
- het vakantiegeld en het aanvullend vakantiegeld;
- de verwarmingstoelage;
- de bijzondere bijslag voor zelfstandigen.

## 2. Hoe wordt het percentage en/of bedrag van de afhouding berekend?

Alle inkomsten uit pensioenen worden samengeteld.

Pensioenen en aanvullende voordelen die driemaandelijks of jaarlijks worden betaald, worden omgerekend in maanbedragen. De voordelen die geheel of gedeeltelijk in kapitaal werden uitbetaald, worden omgezet in een fictieve rente.

Er wordt geen afhouding verricht:

- wanneer het totaal van de inkomsten uit pensioenen lager is dan 40800 fr bruto per maand voor een gerechtigde zonder gezinslasten of 51000 fr voor een gerechtigde met gezinslasten (bedragen gekoppeld aan het indexcijfer van januari 95).

- Si les plafonds sont dépassés, une retenue progressive est exécutée, calculée de 0,5 à 2 %, suivant le tableau ci-après:

33

- Wanneer deze drempelbedragen overschreden worden, wordt een progressieve afhouding verricht van 0,5 tot 2%, berekend volgens de hier onderstaande tabel:

**Gepensioneerde zonder gezinslasten  
Pensionné sans charge de famille**

de/van	1 à/tot 40.800	0
de/van	40.801 à/tot 41.211	$(P - 40.800) \times 50\%$
de/van	41.212 à/tot 51.000	$P \times 0,005$
de/van	51.001 à/tot 51.520	$255 + (P - 51.000) \times 50\%$
de/van	51.521 à/tot 61.200	$P \times 0,01$
de/van	61.201 à/tot 61.830	$612 + (P - 61.200) \times 50\%$
de/van	61.831 à/tot 71.400	$P \times 0,015$
de/van	71.401 à/tot 72.143	$1.071 + (P - 71.400) \times 50\%$
>	72.144	$P \times 0,02$

**Pensionné avec charge de famille  
Gepensioneerde met gezinslasten**

van/de	1 tot/à 51.000	0
van/de	51.001 tot/à 51.514	$(P - 51.000) \times 50\%$
van/de	51.515 tot/à 61.200	$P \times 0,005$
van/de	61.201 tot/à 61.822	$306 + (P - 61.200) \times 50\%$
van/de	61.823 tot/à 71.400	$P \times 0,01$
van/de	71.401 tot/à 72.134	$714 + (P - 71.400) \times 50\%$
van/de	72.135 tot/à 81.600	$P \times 0,015$
van/de	81.601 tot/à 82.449	$1.224 + (P - 81.600) \times 50\%$
>	82.450	$P \times 0,02$

**3. Sur quels pensions est exécuté la retenue?**

Le pourcentage et/ou le montant de la cotisation de solidarité, calculés sur base des prestations visées ci-dessus et conformément au tableau d'application, est retenu exclusivement sur l'ensemble des pensions légales belges, c'est-à-dire, la pension payée par le Service Central des Dépenses Fixes du Ministère des Finances, celle payée par l'Office National des Pensions et tout autre institution de pensions.

**3. Op welke pensioenen wordt de afhouding verricht?**

Het percentage en/of bedrag van de solidariteitsbijdrage, berekend op basis van onder punt 1 hierboven bedoelde prestaties en overeenkomstig de toepasselijke tabel, wordt uitsluitend ingehouden op de Belgische wettelijke pensioenen, dat wil zeggen, pensioen betaald door de Centrale Dienst der Vaste Uitgaven van Ministerie van Financien, door de Rijksdienst voor Pensioenen en door andere pensioeneninstellingen.



La retenue de la cotisation de solidarité a fait l'objet de diverses contestations avec notamment un recours en annulation de cet arrêté royal introduit devant le Conseil d'Etat et de nombreuses demandes de remboursement introduites devant les Tribunaux du Travail. Le Conseil d'Etat ne s'est pas encore prononcé. En ce qui concerne les procédures devant les Tribunaux du Travail, un jugement du Tribunal du Travail de Nivelles a ordonné le remboursement de ces retenues. La Cour d'Appel de Bruxelles a confirmé ce jugement par son arrêt du 12 décembre 1996.

*(Le gouvernement a depuis lors promulgué une nouvelle loi le 13 juin dernier qui a été publiée au Moniteur le 19. A suivre!)*

#### **RECOURS - PROCEDURE A SUIVRE**

1. Compléter le recours par l'identité du requérant et l'adresse du Tribunal du travail compétent;
  - dans le premier alinéa, reprendre le pourcentage de la retenue;
  - indiquer les numéros de brevet des pensions payées (Office des pensions et Administration des pensions)
  - indiquer la commune de domicile et la date d'envoi du recours.
2. Le recours, accompagné d'une copie des fiches de pensions envoyées depuis le 1er janvier 1995, doit être introduit par lettre recommandée avec accusé de réception (prix: 192 fr.) ou déposé personnellement au Greffe du Tribunal du Travail compétent. Reprendre la mention "RECOMMANDE" si le recours est introduit par cette voie.
3. Deuxième possibilité: s'adresser à un avocat  
Les prix demandés par ces avocats sont de:
  - 700 fr. pour les tribunaux situés à Hasselt, Huy, Liège, Namur et Tongeren.
  - 1000 fr. pour les tribunaux situés à Bruxelles, Dinant, Leuven, Nivelles et Verviers.
  - 1500 fr. pour les tribunaux situés à Antwerpen et autres lieux.

**PRIX FORFAITAIRE ET TOUT FRAIS COMPRIS**

tot diverse betwistingen met ondermeer een verzoekschrift tot nietigverklaring van voornoemd KB bij de Raad van State en tot talrijke verzoeken tot terugbetaling bij de Arbeidsrechtbanken. De Raad van State velde nog geen arrest. Inzake de procedures bij de Arbeidsrechtbank is er een vonnis van de Arbeidsrechtbank te Nijvel waarbij terugbetaling werd bevelen. Dit vonnis is bij Arrest van 12 december 1996 van het Arbeidshof te Brussel bevestigd.

*(Sindsdien, de regering heeft een nieuwe wet aangekondigd op 13 juni die gepubliceerd werd op Staatsblad van 19 juni. Te volgen)*

#### **VERZOEKSCHRIFT NA TE LEVEN PROCEDURE**

1. Verzoekschrift aanvullen met identiteit van verzoeker en de bevoegde arbeidrechtbank:
    - In de eerste alinea het afgehouden percentage vermelden;
    - De brevetnummers vermelden van de pensioenen die worden uitbetaald (Administratie der Pensioenen en Rijksdienst voor Pensioenen)
    - Onderaan de gemeente van woonplaats en datum verzending aanbrengen en het verzoekschrift tekenen.
  2. Het verzoekschrift, met aangehecht kopie van al de pensioenfiches die men sedert 1 januari 1995 toegestuurd kreeg, dient aangetekeng verzonden (met bericht van ontvangst - prijs 192 fr.) naar of persoonlijk neergelegd op de Griffie van de bevoegde Arbeidsrechtbank.  
Bij aangetekende zending de vermelding "AANGETEKEND" aanbrengen.
  3. Tweede mogelijkheid: zich te wenden tot een advocaat. De gevraagde prijzen zijn:
    - 700 fr. voor de rechtbanken van Hasselt, Huy, Liège, Namur en Tongeren;
    - 1000 fr voor de rechtbanken van Brussel, Dinant, Leuven, Nijvel en Verviers;
    - 1500 voor de rechtbanken van Antwerpen en andere
- VAST BEDRAAG, ALLES INBEGREPEN**

# RECOURS

## POUR

Nom: ..... Prénoms: .....  
Pensionné, né à ..... le .....  
domicilié à .....

## CONTRE

Le Ministère des Finances, Administration des Pensions et Office des Pensions, représenté par le Ministre des Finances, rue de la Loi, 12 à 1000 Bruxelles.

Le Ministère des Affaires Sociales, représenté par le ministre des Affaires Sociales, rue de la Loi, 66 à 1000 Bruxelles

Devant le Tribunal du Travail de .....  
(Mentionner le Tribunal du Travail de l'arrondissement judiciaire de votre domicile + reprendre l'adresse)

Le requérant à l'honneur de porter à votre connaissance qu'en application de l'article 68 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales et des dispositions de l'arrêté royal du 28 octobre 1994, une retenue de .... % est effectuée depuis le 01 janvier 1995 et ce, jusqu'à ce jour, sur les pensions légales et avantages complémentaires, tels qu'ils sont arrêtés par l'arrêté royal du 28 octobre 1994, modifié par l'arrêté royal des 17 mars 1995 et 7 avril 1995, article 1.a) et b) dont le requérant bénéficie et qui sont répertoriés auprès de:

- l'Administration des Pensions sous le N° de brevet .....
- l'Office des Pensions sous le N° de brevet .....

Le requérant désire préciser que l'arrêté royal du 28 octobre 1994 a été promulgué d'urgence, sans que le Gouvernement n'ait sollicité l'avis du Conseil d'Etat, au motif que l'Institut National d'Assurances Maladies et Invalidités et les autres services publics ayant en charge la gestion des divers régimes de pensions, devaient prendre à temps les mesures nécessaires pour pouvoir, après concertation, exécuter à dater du 1er janvier 1995 l'article 68 de la loi du 30 mars 1994

Le requérant estime:

- que l'arrêté royal du 28 octobre 1994 est illégal, dès que le Conseil d'Etat n'a pas été consulté au préalable;
- que pour défendre son point de vue, il fait référence à l'avis que le Conseil d'Etat a émis à propos du projet d'arrêté royal modifiant la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, dont l'article 2 du projet avait pour objet la confirmation des retenues pour la période du 1er janvier 1995 au 31 décembre 1996 d'une part, et l'article 3 du projet disposait que certaines dispositions de la nouvelle réglementation devaient sortir leurs effets à dater du 1er janvier 1995 d'autre part;
- que le Conseil d'Etat dont son avis précisait que la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux de pensions ainsi que la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, ne sont entrées en vigueur que le 11 août 1996 sans que le Roi ne soit, nonobstant le souhait exprimé dans le projet, habilité à donner un effet rétroactif aux dispositions projetées;
- que par voie de conséquence, aucune base légale n'autorise la retenue de la cotisation de solidarité entre le 1er janvier 1995 et le 11 août 1996;
- qu'à ce propos enfin, l'article 2 de l'arrêté royal du 16 décembre 1996 modifiant la loi du 30 mars 1994 supra, dispose formellement que les retenues en application de l'article 56, ne sont valablement effectuées qu'à partir du 11 août 1996.

Pour ces motifs, le requérant conteste la régularité de l'arrêté royal du 28 octobre 1994 et demande le remboursement de toutes les sommes retenues sur les pensions légales et avantages complémentaires dont le requérant a bénéficié entre le 1er janvier 1995 et le 11 août 1996, après soustraction des montants correspondants au précompte professionnel dû, compte tenu du fait que cette retenue a été effectuée sur un montant brut moins élevé que celui obtenu si la retenue contestée n'avait pas été opérée.

....., le .....

Respectueusement,  
(Signature du requérant)

# VERZOEKSCHRIFT

## VOOR

Naam: ..... Voornaam: .....  
Gepensioneerde, geboren te ..... De .....  
Wonende te: ..... Straat, nr ..... Bus ..... te .....

## TEGEN

Het Ministerie van Financiën, Administratie der Pensioenen en de Rijksdienst voor Pensioenen, vertegenwoordigd door de Heer Minister van Financiën, Wetstraat 12 te 1000 Brussel.  
Het Ministerie van Sociale Zaken, vertegenwoordigd door de heer Minister van Sociale Zaken, Wetstraat 66 te 1040 Brussel

Voor de Arbeidsrechtbank te .....  
(De bevoegde Arbeidsrechtbank van het Gerechtelijk Arrondissement van uw woonplaats + melding maken van zetel en adres)

Verzoeker heeft de eer ter kennis te brengen dat, in uitvoering van artikel 68 van de Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, ingevolge de bepaling van het Koninklijk Besluit van 28 oktober 1994 met ingang van 1 januari 1995 en tot op heden met inhouding van ..... % wordt verricht op de wettelijke pensioenen en aanvullende voordelen zoals deze zijn vastgelegd in het KB van 28 oktober 1994, gewijzigd bij de KB's van 17 maart 1995 en 7 april 1995, artikel 1.a) en b), waarvan verzoeker begunstigde is en die gekend zijn bij:

- de Administratie der Pensioenen onder brevetnummer : .....
- de Rijksdienst voor Pensioenen onder brevetnummer : .....

Verzoeker wil aanstippen dat het KB van 28 oktober 1994 bij hoogdringenheid werd genomen, gemotiveerd door het feit dat het Rijksinstituut voor Zieke en Invaliditeitsverzekering en de Overheidsinstellingen die met het beheer van de divers pensioenstelsels zijn belast tijdig alle nodige schikkingen moesten kunnen treffen om, in onderling overleg, vanaf 1 januari 1995 uitvoering te verlenen aan de door artikel 68 van de Wet van 30 maart 1994 ingestelde maatregel, zonder dat de regering de Raad van State voor advies raadpleegde.

Verzoeker is van oordeel dat:

- gelet de Raad van State niet voor advies werd gevat, het KB van 28 oktober 1994 onwettig is;
- voor deze stelling verzoeker zich steunt op het advies van de Raad van state, dat door de regering werd gevraagd over een ontwerp van koninklijk Besluit tot wijziging van de Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, waar ondermeer de in artikel 2 van het ontwerp beoogde bekrachtiging van afhoudingen betrekking hadden op de periode van 1 januari 1995 tot 31 december 1996 enerzijds en anderzijds uit artikel 3 van het ontwerp volgde dat sommige onderdelen van de nieuwe regeling uitwerking moesten hebben met ingang van 1 januari 1995;
- de Raad van State in zijn advies wel stelde dat de Wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de Sociale zekerheid en tot vrijwaring van de wettelijke pensioenstelsels en de Wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese en Monetaire Unie pas op 11 augustus 1996 in werking zijn getreden en de Koning niet machtigden om aan de ontworpen regeling terugwerkende kracht te verlenen zoals in het ontwerp gevraagd;
- verzoeker dientengevolge van oordeel is dat er geen wettelijke grond voorhanden is om de solidariteitsbijdrage in te houden vanaf 1 januari 1995 tot 11 augustus 1996;
- terzake artikel 2 van KB van 16 december 1996, tot wijziging van de Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepaling, duidelijk is en de afhoudingen, bij toepassing van artikel 56, slechts wettelijk regelt vanaf 11 augustus 1996.

Steunende op hetgeen voorfgaat betwist verzoeker de geldigheid van het KB van 28 oktober 1994 en eist de terugbetaling van alle sommen die vanaf 1 januari 1995 tot augustus 1996 onwettig werden afgehouden op alle wettige pensioenen en aanvullende voordelen waarvan verzoeker begunstigd is, met aftrek van de bedragen die verzoeker minder verschuldigd was aan bedrijfsvoorheffing gelet deze afhouding werd verricht op een lager bruto-belastbaar bedrag dan dit dat zou bekomen zijn indien dit verzoekschrift betwiste afhouding niet was uitgevoerd.

Te ....., de .....

Met eerbied,  
(De verzoeker)

**UW RAAD VAN BESTUUR  
VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION**



Président **Léon Branders**  
 Vice-présidents **Jacques Dôme**  
**Jean Kamers**  
 Secrétaire-général **Robert Feuillen**  
 Trésorier **Paul Jourez**  
 Secrétaire-adjoint **Charles Peyrassol**  
 Administrateurs **Eric Bouzin**  
**Georges de Coninck**  
**André Dillien**  
**Pierre Hallet**  
**Hubert Mojet**  
**Norbert Niels**  
**Jacques Roeland-Helman**  
**Gérard Vermander**

Voorzitter 02/734.63.77  
 Vice-voorzitters 02/762.60.56  
 02/731.17.88  
 Secretaris-generaal 013.31.28.70\*  
 Schatbewaarder 067/79.03.37  
 Adjunct-secretaris 02/771.12.48  
 Beheerders 02/242.57.74  
 02/344.46.38  
 02/673.36.32\*  
 02/344.07.05  
 02/770.93.71  
 016/58.10.86\*  
 02/465.46.51  
 02/770.98.22

(\*) + Fax



**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser. Communiquez-nous aussi vos événements familiaux importants, de préférence, par téléphone ou Fax.**

**Indien U een adres- of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten. Deel ook, bij voorkeur per telefoon of Fax, al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee.**

**SECRETARIAT  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél/Fax: 013.31.28.70**

**SECRETARIAAT  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tel/Fax: 013/31.28.70**

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans la langue qu'ils ont choisi

Droits de reproduction réservés.

*De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de schrijvers en in hun taal  
Nadruk voorbehouden*

Nos réunions mensuelles  
Maison des Ailes  
rue Montoyer 1  
Bruxelles

Onze maandelijks vergaderingen  
Huis der Vleugels  
Montoyerstraat 1  
Brussel

le deuxième mercredi du mois  
à 12h00

de tweede woensdag van de maand om  
12u00

(Métro: ligne 2 - Station Trône)

(Metro: lijn 2 - Station Troone)

### ***Dernière minute!***

Une cérémonie en hommage au capitaine Georges Guynemer disparu dans le ciel de Flandres le 11 septembre 1917, aura lieu à Poelkapelle le 6 septembre prochain.

Une délégation de notre association y sera présente.  
Informations chez le secrétaire-général.

### ***Laatste minuut!***

Een plechtigheid ter eer van kapitein Georges Guynemer, ongekomen boven Vlaanderen op 11 september 1917, zal plaats hebben te Poelkapelle op 6 september.

Een afvaardiging van onze vereniging zal aanwezig zijn.  
Inlichtingen bij de secretaris-generaal.

## Billet d'inscription pour Kiewit

à envoyer à: Paul Jourez  
rue de la Croisette 56  
1470 Baisy-Thy  
(Tél: 067/79.03.37)

NOM:  
Prénom:

sera accompagné de ... personne(s),

soit au total, ..... personne(s)  
Je joins un chèque barré, libellé à l'ordre de  
VTB-JOUREZ  
d'un montant de: 850 Fr x .... = ..... Fr

Rappel: date limite, 7 août.

## Inschrijvingsbiljet voor Kiewit

Te sturen aan: Paul Jourez  
rue de la Croisette 56  
1470 Baisy-Thy  
(Tel:067/79.03.37)

NAAM:  
Voornaam:

zal vergezeld zijn met ... persoon(onen),

hetzij ..... persoon(onen)  
Ik voeg een gekruiste cheque, uitschrijven aan  
VTB-JOUREZ  
voor een bedrag van: 850 Fr x ... = .....Fr

Herinnering: uiterste datum: 7 augustus



## Billet d'inscription pour Jalhay-Le Tigelot

à envoyer à: Monsieur Léon Boulet  
rue de Mangombroux 359  
4800 Verviers

NOM:

(\*) participera à la messe, accompagné de ...  
personne(s).  
(\*) participera au déjeuner, accompagné de  
... personne(s).

Je verse 1.200 Fr x ... : Total: ..... Fr  
au compte N°:

**348-0133190-73**

**de Mémorial Canadien du Tigelot**

*Le comité organisateur est reconnaissant envers les  
membres des Vieilles Tiges de Belgique qui aideraient  
son action en versant 100 Fr au même compte.*

(\*) Barrer la mention inutile.  
Le nombre de places au restaurant est limité à 100.  
Seul le versement fait office d'inscription

*Date limite d'inscription: 25 août*

## Inschrijvingsbiljet voor Jalhay-Le Tigelot

Te sturen naar: Monsieur Léon Boulet  
rue de Mangombroux 359  
4800 Verviers

NAAM:

(\*) zal deelnemen aan de mis, vergezeld door  
... persoon(onen)  
(\*) zal deelnemen aan het middagmaal,  
vergezeld door ... persoon(onen).

Ik stort 1.200 Fr x ... Totaal: .....Fr  
op rekeningnummer:

**348-0133190-73**

**van Mémorial Canadien du Tigelot**

*Het organiserend comité is de leden van de Vieilles  
Tiges van België dankbaar, die hun actie steunen door  
100 Fr te storten op dezelfde rekening.*

\* Doorhalen wat niet past  
Het aantal plaatsen is beperkt tot 100. Alleen de  
storting voor de deelneming aan het middagmaal  
dient als inschrijving.

*Uiterste inschrijvingsdatum: 25 augustus*

## L'Enfant ...

Dans un acte d'Amour  
Fusion corps et esprit  
Deux êtres sont amants  
L'Univers, L'Infini.

De cette conception  
Un enfant voit le jour  
Quel fabuleux trésor  
Q'un enfant de l'Amour.

Atteindre l'oeuvre d'Art  
Pouvoir représenter  
Le sein de la maman  
Et l'enfant allaité

Cette douce chaleur  
Dont il est pénétré  
Qu'il est joli ce nid  
De ces corps enlacés

Tant de fragilité  
Innocence et candeur  
Pensant à son enfant  
Maman ressent la peur

Son instinct maternel  
En étant averti  
Protection de l'enfant  
Seront ses jours, ses nuits.

L'enfant comme l'oiseau  
A ses chants et ses cris  
Il veut ainsi montrer  
Qu'il existe pardi.

Il est gai, il est pur  
Il sera convoité  
Pour le plaisir de ceux  
Qui n'ont jamais aimé

Pressentant le danger  
L'oiseau prend son envol  
Sur terre, dans les champs  
L'enfant cloué au sol

Et par de simples mots  
Est culpabilisé  
Education, Nation  
L'enfant est prisonnier.

Nombreux sont les maillons  
Dont il est enchaîné  
Il a besoin d'Amour  
Pour pouvoir les briser.

Il a besoin d'Amour  
D'Amour et d'Amitié  
Pour vaincre ces démons  
Privant sa "Liberté".

Ces démons ont pour noms  
Argent, Pouvoir, TV  
Dont les bons arguments  
Sont la publicité.

Sa conscience en éveil  
Il est interpellé  
La Civilisation  
Qui va en profiter!

On crée superflus  
Pour lui faire ignorer  
Humanité, Valeurs  
Celles à revendiquer.

La Culture bien sûr  
On ne peut en parler  
Réservé est ce bien  
Aux seuls privilégiés.

Ceux qui dictant leurs lois  
Ne les respectent pas  
La Justice d'ailleurs  
Attachée à leurs pas.

Ne pourrait-on rêver  
Rêver d'être un oiseau  
Et sans préchi-prêcha  
S'envoler haut, très haut.

Dans un dernier regard  
Penser au Ruanda  
Où des milliers d'enfants  
Marchent vers l'au-delà.

Ces enfants affamés  
Marchent, marchent encor  
Nous Hérodes soumis  
Insensibles à leurs sorts.

Pays où soutirés  
Diamants, Uranium  
Vols! Sources de profits  
De certains consortiums.

L'oiseau abasourdi  
Par toutes ces questions  
En est tout engourdi  
Et plonge avec passion



Sur terre il veut rentrer  
Rendre ainsi de l'espoir  
Aux enfants opprimés  
Afin que chaque soir  
Ils puissent s'assoupir  
En rêvant de jouets  
Promettant d'obéir  
De lutter, d'être prêts.

Maman lâche les mains  
L'enfant est endormi  
Elle pense à demain  
Son coeur se fait petit  
Elle pense à l'avenir  
De son enfant chéri  
S'il pouvait réussir  
Au ciel dirait "Merci".

J'aurais aimé c'est vrai  
Etre moins plaider  
Mais j'ai le coeur meurtri  
J'ai failli chavirer.

Enfants martyrisés  
Parents dans la douleur  
A tous les échelons  
Négligences et erreurs.

*Malgré tout fol espoir  
Naître, vivre et aimer  
Enfants d'ici, d'ailleurs  
Credo de Vérité.*

MONCLAR