

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



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

Siège social  
1, rue Montoyer  
1040 BRUXELLES

CCP 000-0356122-35

Editeur responsable  
Léon Branders

TROISIEME ANNEE

OCT. NOV. DEC.81

Bruxelles, le 28 octobre 1981

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du Secrétaire

Le mot du Trésorier

Une idée pour un déplacement en 1982

Souvenir, soeur de l'espérance

Poeske Scherens

Historique de la 5<sup>e</sup> Escadrille Aé.M.  
1ère partie

Activités 1982

Addendum à la liste des membres

A R E T E N I R

La prochaine assemblée générale avec  
banquet fin MARS

ADDENDUM à la liste des membres

Il s'agit d'une première liste qui ne prétend nullement mettre la liste du mois d'août entièrement à jour.

- p 1 & 2     ERNST, supprimer entièrement l'adresse et remplacer par  
              Courrier à adresser à DOME  
              VERPOORTEN, lire 1939 B 80
- p 3            BOUZIN, Emile et non Eric  
              Supprimer entièrement l'adresse et remplacer par  
              Courrier à adresser à DOME
- p 5            CUSTERS, nouvelle adresse et télé,  
              avenue de Messidor 196 Bte 18 1180 Bruxelles  
              343. 51.72
- P 13          HERR à supprimer.
- p 14          KLEIN, n° av. 18 et non 115
- p 16          LENOIR J., nouvelle adresse  
              Seniorie Hermes  
              rue Kennis, 66 Bte 9 1130 Bruxelles  
              242.09.35
- p 23          VIATOUR lire 1922 C et supprimer 80

Le mot du Président,

Dr G.F. Van Keerbergen.

Dans notre N° du 12 août 81, au sujet de la naissance de notre association, une erreur s'est glissée par inversion de chiffres. C'est le 12 mai 1937 ( et non 73 ) que fut créée l'association par un acte de fondation passé par devant Me DeRoo, notaire. Le 1er conseil d'administration était composé du président fondateur le Général Aviateur Iserentant avec deux vice-présidents: Yan Olieslager et le chevalier Jules de Laminne - secrétaire général Fernand Lescarts et le trésorier de Roy Willy et les membres: Crombez, Henri Demuyter Ernest - Frenay Fernand Lambert Gaston, Franchomme Maurice et Van Cotthem Albert. Une photo du banquet qui suivit cette fondation se trouve dans notre "Livre d'Or".

Chaque année de nombreux membres négligent de payer leur cotisation. Nous serons dans l'obligation et selon nos statuts d'exclure de notre association ceux qui ne seront pas en règle de payement.

Nous avons tenté de créer une pyramide téléphonique qui s'avère très utile par exemple en cas du décès d'un de nos camarades. Malheureusement il nous manque de nombreux numéros de téléphone; le journal du 18 août 81 indique les N°s qui sont en notre possession et vous seriez aimables de nous communiquer ceux qui nous manquent.

Lors du décès d'un de nos camarades la famille néglige souvent de nous en avertir et il ne nous est pas possible de lire tous les journaux dans lesquels figurent les nécrologies. Il serait nécessaire dans ce cas qu'un membre de la famille nous avertisse par téléphone.

Nous avons participé à la visite du "747" et cette fois c'est notre ami André Hauet qui s'est chargé de diriger la

visite et nous l'en remercions bien vivement. Il a souvent fait partie de l'équipage ce qui explique ses compétences en la matière. Nous étions une trentaine, ce qui est un bon nombre et nous avons constaté que cela intéresse surtout les jeunes. Il serait utile de savoir s'il y a lieu de refaire une visite l'an prochain?

Nous pouvons aussi, pour ceux qui s'intéressent aux questions financières, organiser une visite guidée de la Bourse de Bruxelles un jour de semaine. Cette visite dure environ deux heures. Toutefois le groupe ne doit pas dépasser 30 personnes, pour des questions d'organisation. Aussi veuillez vous inscrire auprès du Président qui l'organisera s'il y a lieu.

Nous vous souhaitons une bonne fin d'année et nous organiserons une soirée à la Maison des Ailes à la Noël.

Ad multos annos

A handwritten signature in cursive script, likely belonging to the President mentioned in the text, positioned below the closing phrase.

## LE MOT DU SECRETAIRE

- Il m'a été demandé de vous résumer dorénavant ce qui a été dit et décidé au cours des réunions du Conseil d'Administration. Voici donc ce qui s'est passé le samedi 5 septembre 1981.
  
- Le Colonel FABRY, fort de l'expérience d'un autre groupe, propose d'organiser une visite des usines de construction du F 16 à Gosselies. Cela en vaut la peine, c'est pourquoi il faut s'y prendre à temps. Une date a été fixée, ce sera le jeudi 18 mars 1982.  
J'ai proposé moi-même la visite de DIEPPE et de la zone de débarquement. Le Conseil a estimé l'emploi du temps trop chargé et préfère s'en tenir à la région de DIEPPE. Ce voyage devrait se situer vers la Pentecôte 1982. (juillet et août sont exclus).  
Lucien HARIGA propose une visite à MARIEMONT-BASCOUP pour l'automne 1982.
  
- Le périodique n°4 - 1981 devrait sortir vers la fin octobre 1981.
  
- Les Vieilles Tiges de Belgique seront représentées aux cérémonies suivantes :
  - POELKAPELLE le 12 septembre 1981
  - Feste de la Force Aérienne le dimanche 11 octobre 1981
  - Cimetière de Bruxelles le 1er novembre 1981
  - Le 11 novembre au monument des ailes brisées.
  
- Je sais que pour les visites en 1982 nous arrivons fort tôt, mais il est certain que plus nous serons et plus vite les choses seront organisées, moins cela coûtera. Un car de 50 place coûte moins cher qu'un car de 30 places et les restaurants et hôtels préfèrent un groupe important plutôt qu'une vingtaine de personnes.

Le net du Trésorier.

Etant l'émissionnaire de ma charge de trésorier, je serai remplacé par Maurice Duns.

Je fais un appel à tous nos membres, en retard de paiement de cotisation pour 1981.

BASTIN G. BINON A. BURHIAUX F. BRISSEUR L. BOLLEKENS G.  
COUSIN J. CHAVRE R. CHALLE. J. CLASSENS. CH.  
DESLEET M. DEPASSE H. DE CONINCK Mme. DE GRUYN J. DE GRANT J  
DAVID J.M. DE WIT H. DE GOBERT J. DIERCKX le CASSELT. A. DELVAUX G  
de LOOZ CORSWAERT. A. DONNET M. DE MOL. A. DE MOL G.  
FABRY R. FOGURENE C. FOSSION L. FONTAINE. H. GILLYNS. R. GOEDERT M.  
GORDINNE Ch. GUFFENS. J. HENRY, A. HAUTAIN A. HERRY. MAUET. A. JASPIS G  
JACOBS. KAISIN. J. LENOIR. J. LEJEUNE. G. LEBARCEL. DE JAER. F. LEMPEREUR  
LAVIGNE. J. MERSCH. G. MALENGAUX. R. MAROTE. J. MESMAEKER. G. MICHOTTE. J.  
MOLLET. H. PAULET. L. RICARD. B. VAN DER BRUYSSSEL. VAN DER STOCKR/. R.  
VROONEN. P. VAN VERSCH A. VAN STEENKISTE. G. VAN DEN BEMDEN. A.  
VAN DE CASTEELE J. VAN DERBERGHE. J. VAN DYCK. P. VERPOORTEN. F.  
VUYLSTEKE. Mme. YERNU. F.

Nous Possédons en STOCK :

425 Autocollant métallisés	2 20, -- frs
155 Cravates V.T.B.	250, -- "
37 Bagues broché Or	400, -- "
57 Médailles de 50 ans	120, -- "
14 Album meeting 1979	1.400, -- "

## UNE IDEE POUR UN DEPLACEMENT EN 1982.

Il y a 40 ans qu'a eu lieu le débarquement de Dieppe (le 19.8.1942).

En souvenir des 106 avions alliés abattus, et des 170 avions allemands descendus, ne serait-il pas de bonne ... guerre de faire un pèlerinage dans cette région ?

Par exemple :

Samedi : Bruxelles - Merville - Saint Omer (visite du plus gros Bunker à Eperlecque - Lancement des V 1) - Abbeville arrêt déjeuner - Le Tréport - Dieppe.

Dimanche : Dieppe - Etretat (visite du Musée (mini) de Nungesser et Coli - Ste Adresse (déjeuner) - Le Havre et retour à Dieppe pour le dîner.

Lundi : Dieppe - Rouen - Amiens déjeuner - Albert - Bapaume et autoroute sur Bruxelles.

On peut envisager, une réception à l'Hôtel de Ville de Dieppe (surtout s'il y a des participants qui ont fait l'appui du débarquement).

Une réception à l'Aérodrome de Dieppe (Chambre de Commerce locale et Aéro Club).

J'ai déjà organisé il y a quelques années le jumelage de l'Aéro Club de Dieppe et de (feu) l'aérodrome de Thumaide et les Colonels Geerts et Lallemand étaient partiellement dans le coup et auront l'occasion de vous dire que ce fut une réussite.

Si cette idée devait plaire, il faudrait y penser très tôt, pour avoir la certitude de réussir les visites et réceptions.

A votre disposition.

Bien entendu, dames et demoiselles sont toujours les  
BIENVENUES.

## SOUVENIR, SOT R DE L'ESPERANCE

Le 18 mai 1932, il y aura bientôt cinquante ans, comme vous et moi, Monsieur Frédéric JAMAR, avocat, part en voyage.

Pas d'organisme de voyage d'agrément à ce temps là et puis il se trouve à Elisabethville et le but de son voyage c'est Bruxelles. Alors la préparation a pris un peu plus de temps que d'habitude.

Membre de l'aéroclub du Katanga, il est bien entendu breveté pilote et a déjà effectué à diverses reprises le trajet Elisabethville-Le Cap et retour. Son avion : un pipsy motin de Haviland, biplan, biplace, moteur 100 HP; cet avion a déjà parcouru près de 30.000 km. Monsieur JAMAR a toute confiance en ce matériel, il lui faut donc trouver en chemin des bases de ravitaillement et comme il a fait installer un réservoir supplémentaire dans le siège du passager, il peut parcourir des distances d'environ 1.100 km en ± 6 heures de vol. Il a donc décidé de partir seul à bord, ce qui est une première mais en touriste, il prendra son temps.

Une ligne sur la carte, c'est l'axe du Nil qu'il va emprunter; d'ailleurs les Imperial Airways font le trajet chaque semaine évidemment parfaitement équipées de puissants appareils, alors que lui ne pourra compter que sur son endurance, sa rapidité de décision, sa confiance en ce petit avion. La décision est prise, il suivra la route africaine des Imperial Airways et s'adaptera au mieux à leur programme d'étapes quotidiennes et c'est pourquoi il se rend à Broken-Hill (3.30 heures) qu'il prend comme point de départ.

On ne peut s'empêcher de reprendre ici les noms des points de passage et d'atterrissage, ils ont trop belle consonnance et pour ceux qui veulent revivre ce voyage sur la carte, c'est étonnant.

La carte est devant nous, par trop abîmée malgré le temps, très proprement établie à la main, à l'encre de chine. Elle spécifie même l'altitude du KILIMANJARO à 5.200 mètres et celle du massif des MAU (3.200 mètres); il faudra voler à 12.000 pieds pour le passer ou le contourner.

BROOKLYN-HILL - M'PIKA (4h30) ESTEEB-JUBA (5h) JUBA-KARTHOUM par MAIAKAL et le survol du "SUDD" immense marais de papyrus, énorme lac verloyant qui pourrait noyer l'Angleterre entière (10h30) ATHARA - ASSUAN - LUXOR - LE CAIRE (en tout 10h15), désert de sable et de roc, terrain d'atterrissage ininterrompu, parfaitement organisé par les Imperial Airways offrant tous les 200 à 300 miles des aérodromes et parfois d'excellents hôtels : après LE CAIRE - DAMAS - ALEP - CONSTANTINOPLE - SOFIA - BUDAPEST - VIENNE - WURTEMBERG - STRASBOURG - ORLY - EVERE; en tout survol de 18 pays.

Nous sommes le 18 juin 1932, un mois de voyage, jour pour jour, près de 95 heures de vol pour parcourir... faites le calcul vous-même...

Mais les coûts en carburant, taxe d'atterrissage et mécaniciens s'élève à 13.000 francs soit un francs du kilomètre dira notre héros.

Car comme Monsieur JOURDAIN en voyage qui faisait de la prose sans le savoir, nous avons affaire à un véritable champion, un pionnier : premier à faire seul le trajet dans ce sens en amateur ! Sauf trois étapes de ± 1.300 km, les autres ont été relativement courtes, coupées de visites de villes, de sites deci delà, véritable voyage d'agrément sans le moindre pépin technique, c'est extraordinaire.

Monsieur JAMAR n'est plus. Qu'a-t-il fait après ce voyage ? Etais-il trop extraordinaire pour qu'on le croit possible ? Il a montré le voie; a-t-il été suivi ? Bien sûr des lignes officielles se sont installées mais le pilote privé ? Le touriste ? Faut-il tant de courage à tout un chacun pour que 50 ans plus tard on n'ait pas encore dépassé cette chape d'impossible, de trop cher, de trop osé, d'intérêts, d'interdits ?

Pourtant l'homme peut tout faire et nous avons été tous émus à l'atterrissage de COLUMBIA revenant de l'espace. La traversée de l'Atlantique AIRTRANSAT, 168 heures de course réputée la plus dure de l'histoire aura-t-elle le même effet sur l'homme que ces courses nautiques qui ont suscité tant de vocations de navigateurs solitaires ou presque. Ou bien l'espace aérien est-il vraiment l'élément où l'homme se sent le moins à l'aise ?

N'importe en 1932 quelqu'un a cru que c'était possible, dans la plus grande simplicité et s'en est vu récompensé. C'est Frédéric JAMAR, le navigateur solitaire de l'espace Eurafricain.

5e Escadrille  
Aviation Militaire

HISTORIQUE DE L'ESCADRILLE

La 5e escadrille fut créée le 24 février 1918 et ins-  
visoirement dans les hangars d'Hondschoôte, le commandement  
donné au capitaine aviateur pilote d'avant guerre HUGON.

Pendant son séjour à Hondschoôte, cet officier élaborer  
gramme du travail de la nouvelle unité.

A la demande du major SMEYERS commandant en second d'aviation  
les escadrilles d'Houthem et des Moeres fournirent le personnel  
gant et les équipes furent constituées comme suit:

Pour le service photographique:

- Commandant GODART, ayant pour pilote le sous-lieutenant
- Lieutenant de MATHELIN " l'adjudant BODAR
- Lieutenant MOEREMANS " L'adjudant JAMAR

Pour les réglages de tir et les surveillances de tir:

- Capitaine BECQUET, ayant pour pilote le sous-lieutenant
- Capitaine CASTADOT " l'adjudant NYSSIN
- Lieutenant TALLOEN " l'adjudant TOULON
- Lieutenant MAQUET " l'adjudant MICHEL
- Lieutenant MARISSAL " le sous-lieutenant
- S/Lieutenant SPRINGUEL " l'adjudant D'HAMEL
- Capitaine DEBRY " l'adjudant DE NEEF

Pour la liaison d'infanterie:

- Lieutenant LAMBERT, ayant pour pilote l'adjudant GORREAU
- Lieutenant de SCHIETERS DE LOPHEM " l'adjudant DE

-----

Le lieutenant Etienne BECQUET assumait les fonctions d'officier de renseignement. Ce brave officier, glorieusement blessé à l'infanterie et sortant de convalescence, ne voulut pas rester indifférent au conflit où se jouait l'avenir de sa patrie. Courageusement, il vint à nouveau réclamer sa place dans les rangs, apportant à l'effort commun sa vaillance indomptable et sa foi dans le sort de nos armes.

Les derniers jours de mars 1918 virent la 5e escadrille complètement organisée, on lui donna comme port d'attache BRAY-DUNES

La 5e escadrille fut bientôt mise à la disposition du Général Commandant la 6 D.A. qui défendait le front de la mer au pont de SAINT-GEORGES. Dès lors, le travail de l'escadrille se répartit comme suit :

- Les photographes eurent à surveiller la zone verte (Ostende, Canal de Plasschendaele, Lombartzyde, Westende, la mer);
- Les observateurs d'artillerie furent chargés de reconnaître les emplacements de batteries si minutieusement camouflés dans les dunes;
- Les observateurs d'infanterie s'attachèrent à l'étude des boyaux constituant les premières et secondes positions devant NIEUPOORT et SAINT-GEORGES, des carrefours et des voies d'accès aux organisations de défense ennemies.

Quelques vols suffirent à l'observateur consciencieux pour fixer dans son esprit les détails des organisations à surveiller; aussi le 1er mai, il pu être porté à la connaissance du Général Commandant la 6 D.A. que la 5e escadrille était parfaitement à même de remplir les missions qui lui seraient confiées.

Toutes les lignes de tranchées et les positions d'artillerie furent successivement photographiées, depuis le front jusqu'à la limite nord de la zone verte. La tâche des observateurs d'artillerie était donc

particulièrement pénible par l'étendue de la zone sablonneuse sur laquelle la trace des éclatements était difficilement perceptible; néanmoins, les tirs furent réglés sur les carrefours de Westende, de Lombaertzayde, sur les batteries des dunes, sur la fameuse batterie contre-avions de Spermalie et sur les ponts et passerelles qui franchissent le canal de Plaschendaele. Les photographes entraient en action après chaque tir et, quatre heures après un bombardement, le Général commandant l'artillerie de la D.A. pouvait étudier sur les clichés obtenus le résultat du tir de ses pièces.

A la demande du chef de la division de NIEUPORT, de nombreuses surveillances furent exécutées par les observateurs d'infanterie. En outre, et à titre d'exercice, ces officiers effectuèrent des liaisons d'infanterie avec les troupes au repos dans la région de COXYDE et d'OST-DUNKERQUE.

Le 29 juillet 1918, le chef d'E.M. ayant été avisé de préparatifs d'attaque par l'ennemi, ordonne à la 5e escadrille une reconnaissance offensive de la région comprise entre la mer, le chenal de NIEUPORT, l'Yser, SAINT-GEORGES, le canal de PLASCHENDAELE et MIDDELKERQUE, avec mission de mitrailler les tranchées de première et de seconde position, les lignes de batteries et l'arrière immédiat du front ennemi. Tout le personnel navigant disponible participe à cette action. Le capitaine HUGON prend le commandement du "flight" comprenant six biplaces et quatre monoplaces évoluant à une altitude variant entre 100 et 250 m.

Le lendemain, dans un esprit d'admiration sincère pour un camarade dont l'exemple héroïque stimulait toutes les activités, six appareils de l'escadrille survolent le champ des MOERES ou Sa Majesté le Roi remettait au lieutenant Willy COPPENS la croix d'officier de l'ordre de la couronne.

Pendant les mois de juin et juillet, deux vols de surveillance (tranchées, carrefours, voies d'accès, lieux de rassemblement de la région des dunes jusque MIDDELERQUE) sont effectués journalièrement, l'un à l'aube, l'autre au crépuscule, dans le but d'avertir la division de Nieuport des préparatifs possibles d'attaque de l'ennemi. La 6 D.A. ayant été relevée dans le secteur de Nieuport, le Général Commandant l'artillerie de la D.A. tint avant son départ à marquer sa satisfaction à l'escadrille qui lui avait rendu de tant signalés services. Il fit remettre au Capitaine HUGON pour qu'il en donne connaissance aux membres du personnel navigant une lettre de chaleureuses félicitations (4 août).

A ses premières marques de satisfaction du commandement viennent s'ajouter les félicitations du colonel commandant l'aviation.

Pendant près de deux mois d'été, la 5e escadrille eut pour voisins les pilotes anglais du 65e Squadron de chasse commandé par le major CHAMPION de CRESPIGNY. Tous les membres de l'escadrille ont conservé un délicieux souvenir de leurs camarades britanniques, dont l'hospitalité, toute écossaise, s'alliait aux plus pures qualités de sang-froid, de courage et de correction.

à suivre...

Membre des Vieilles Tiges, breveté pilote aviateur civil en 1934  
est titulaire d'un incroyable palmarès.

CHAMPION DU MONDE : 1932 (Rome, 2e Michard). - 1933 (Paris, 2e Michard). -  
1934 (Leipzig, 2e Richter). - 1935 (Bruxelles, 2e Richter). -  
1936 (Zurich, 2e Gérardin). - 1937 (Copenhague, 2e Van Vliet)  
1947 (Paris, 2e Gérardin). -

CHAMPION DE BELGIQUE :

Indépendants : 1929

Professionnels : 1931 (2e Arlet) - 1932 (2e Arlet) - 1933 (2e Arlet)  
1934 (2e Huybrechts) - 1935 (2e Arlet) - 1936 (2e Arlet)  
1937 (2e Arlet) - 1938 (2e Arlet) - 1939 (2e Cools)  
1941 (2e Kaers) - 1942 (2e Gosselin) - 1944 (2e Gosselin)  
1945 (2e Van Looveren) - 1946 (2e Gosselin) -  
1947 (2e Van Looveren).

SES GRANDS PRIX : Agen 1934 et 1936 - Algérie 1933 - Amsterdam 1932 -  
Angers 1931 et 1933 - Anvers 1932 - 1933 et 1937 -  
Armistice à Paris 1931 - Berlin 1932 et 1937 -  
Bordeaux 1943 - Brest 1935 et 1936 - Bruxelles 1932 et 1936  
Cholet 1931, 1934 et 1937 - Cologne 1936 -  
Copenhague 1932, 1934, 1936, 1937, 1939 et 1946 -  
Europe à Bruxelles 1933 et 1935 - Exposition Coloniale à  
Paris 1931 - Gand 1941 et 1943 - Genève 1936 - Londres  
(Herne-Hill) 1937 et 1938 - Lorient 1934, 1935 et 1936 -  
Louvain 1933 et 1934 - LVB 1932, 1933, 1934, 1937 et 1944 -  
Lyon 1934 - Milan 1935, 1937 et 1938 - Noël à Paris 1933, 1934  
Paris 1933 et 1937 - République à Bordeaux 1931 et 1932 -  
Roanne 1931, 1932 et 1934 - Du Roi (à Bruxelles) 1931, 1934 et  
1935 - Tours 1932 - Turin 1937 - Union cycliste Internationale  
à Paris 1932, 1935 et 1938 - Union vélocipédique française à  
Paris 1933 et 1934 - Zurich 1936 et 1945 -  
Egalement vainqueur de la coupe d'Europe à Paris en 1934 et  
1935 et de la Roue d'Or à Berlin en 1941.  
Champion d'hiver à Paris en 1933, 1934, 1938, 1942 et 1948 -  
Champion d'hiver à Bruxelles en 1931, 1934 et 1946.

QUELQUES-UNS DE SES RECORDS :

- 14<sup>m</sup>2/5 au tour de piste à Paris (vel'd'hiver 250 m). Ce record fut battu 20 ans plus tard par Bellenger.
- 18<sup>m</sup>3/5 au tour de piste (départ-arrêté) à Anvers (250 m). Sercu améliora ce chrono 31 ans plus tard...
- 59" sur le kilomètre à l'américaine avec Milou Gosselin à Bruxelles le 7.11.1947.
- 58<sup>m</sup>2/5 sur le kilomètre à l'italienne avec Gosselin, Gérardin et Van Looveren, à Bruxelles le 4 avril 1943.
- 13" au tour de piste à Bruxelles (250 m), soit 55 km 076 de moyenne. (record absolu à l'époque).

Joseph SCHERENS fut, en 1933 le tout premier lauréat du Trophée National du Mérite Sportif, créé par Alban Collignon.

En 1932 au lendemain de son premier championnat mondial victorieux, le Roi Albert le fit CHEVALIER DE L'ORDRE DU LEOPOLD II.

Bravo "Poeske" et merci d'être parmi nous!...

---

Notre secrétaire apprécierait beaucoup votre coopération, pourquoi ne pas lui retourner, dûment complété, le formulaire ci-dessous relatif aux activités connues à ce jour pour 1982.

Vous n'êtes nullement engagé, merci d'avance.

-----

ACTIVITES 1982

Je soussigné.....N & P  
..... Adresse  
compte participer à

1° Réunion à GOSELIES, le jeudi 18 mars 82

2° Réunion à DIEPPE, Pentecôte 82

Date

Sig.