

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

André Dillien

QUATRIEME ANNEE

OCT NOV DEC 82

Bruxelles, le 1er décembre 1982

S U M M A I R E

Le mot du Président

Le programme du Secrétaire pour 1983

Le Trésorier vous appelle

Hélène DUTRIEU, première aviatrice belge

Alphonse RADAR : un homme hors du commun

Edmond WEEKERS

Recherche d'adresses

Aero-club de Belgique

un disque : La conquête de l'espace

un agenda 83

Hélène DUTRIEU, première aviatrice belge.

Hélène DUTRIEU est née le 10 juillet 1877 à Tournai. D'abord coureur cycliste, elle gagne, en 1898, le championnat du monde de vitesse à Ostende. Puis elle se lance dans l'acrobatie, réalisant à bicyclette son retentissant "looping the loop" : entre deux pistes séparées par le vide elle tourne deux fois sur elle-même avec son engin. On l'appelle la flèche humaine et on l'acclame à Olympia et dans beaucoup de salles de spectacles.

Mais la bicyclette devient commune. Hélène Dutrieu tête de l'automobile et finalement de l'avion. En avril 1910, elle est passagère de Roger SOMMER pour un record d'enlèvement de quatre passagers et l'on précise même son poids à cette occasion : 45 kg. Elle commande elle-même un avion avant d'avoir son brevet de pilote. A Odessa, elle fait une chute à bord de son avion piloté par un camarade. Elle vire autour du clocher de Bruges, "comme un oiseau charmé par le carillon", dit Séverine.

Le 5 décembre 1910, elle enlève la coupe Fémina à Marie Marvingt, couvrant 60,800 km en 1 h 09, battant tous les records féminins. Elle fait des démonstrations en Hollande, Angleterre, Amérique et Italie.

Le 14 mai 1911, elle remporte la coupe du Roi à Florence. En août, la voici à Anvers. Un mois après, elle bat, à Mourmelon, les records féminins de distance et de durée qu'elle détient déjà (230 km en 2 h 45), et ce, pendant que les soldats jouent à la petite guerre au-dessous d'elle et que le crépitement des fusils et le bruit des canons lui font grand-peur. Il faut voir son visage d'adolescente espiègle sous bonnet blanc alors qu'elle tient des deux mains le manche à balai de son biplan Farman. En octobre, elle conquiert à New York les records d'altitude et de distance, rivalisant avec la seule brevetée américaine, miss Quimby.

La première guerre la verra diriger les ambulances de l'hôpital Messini, puis du Val-de-Grâce. Elle épouse, en 1922, le colonel Pierre Mortier et acquiert la nationalité française. Elle meurt à Paris le 26 juin 1961, deux ans avant son ancienne émule, Marie Marvingt.

(extrait de l'article de Yves Morgane paru dans la revue n° 307 "Miroir de l'Histoire").

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Un de nos membres m'a fait dernièrement remarquer combien chacun d'entre nous avait besoin d'amitié et combien cette amitié était réelle parmi les "Vieilles Tiges de Belgique". Il m'a presque promis d'en faire l'apologie! Qui sait, nous pourrions peut-être la lire dans notre prochain bulletin.

Nous savons ce qu'il est bon de se retrouver les premiers mercredis du mois. Mais nous oublions peut-être que certains, trop âgés, pas très bien portants ne peuvent y venir. Alors, il faut aller les voir. Nous avons rendu visite à nos amis le colonel Harnould et André Robyt; ça va, mais ils voudraient tant se joindre à nous de temps en temps! Ceux qui pu parler une dernière fois à Alphonse Radar sont contents de l'avoir fait. Nous comptons nous rendre chez le colonel Lenoir et chez le "Padre" Boone. Bob Buyse ne va pas bien non plus. Voilà, si vous avez le temps, ne manquez pas l'occasion; leur plaisir est réel.

Nous nous sommes donc rendus à Poelkapelle où la cérémonie est toujours aussi bien organisée et réussie. Comme chaque fois nous y avons rencontré nos amis des "Vieilles Tiges de France" et cette fois leur Président, que j'avais déjà eu l'occasion de voir lors de la 75^e Conférence Générale de la Fédération Aéronautique Internationale qui s'est tenue à Bruxelles du 12 au 18 septembre 1982. C'est un Président bien sympathique. Je crois que nous avons tout de suite fraternisé et je vise à ce que nous nous retrouvions avec nos amis des "Vieilles Tiges de France", au Bourget à l'occasion de la réunion de juin 1983.

Nous étions une vingtaine à la visite du Musée de Mariemont le 25 septembre, visite pleinement réussie grâce à notre guide qui était vraiment remarquable. Merci Lucien! D'autres idées?

Comme vous recevrez ce petit mot fin novembre, début décembre, je ne peux pas manquer, même si c'est un peu tôt, de vous souhaiter à tous de bonnes fêtes de fin d'année en famille et une bonne et heureuse année 1983.

Léon BRANDERS

1983 - BI-CENTENAIRE DU PREMIER VOL HUMAIN EN MONTGOLFIERE

La Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.), en séance plénière, a décidé de dénommer l'année 1983 :

"L'ANNÉE DE L'HOMME VOLANT"
"THE FLYING MAN YEAR"

A cette occasion des manifestations seront organisées dans le monde entier.

L'Aéroclub Royal de Belgique organisera deux réunions importantes, l'une du 19 au 28 mars au Salon des Vacances, l'autre les 18 et 19 juin avec comme base un rassemblement de ballons à air chaud.

Autres meetings prévus en 1983

du 7 au 29 mai : 5e championnat féminin d'Europe
du Vol à Voile - à Saint-Hubert

du 12 au 15 mai : Tour de Belgique des Ultra-Legers (ULM)

5 juin : KIWIT (Hasselt)

les 9 et 10 juillet : 5e meeting Noordzee Vliegclub - Oostende

31 juillet : Sanicole - Beverlo

13-14-15 Août : "FLY-IN" Les vétérans de l'aviation à
Schaffen

21 août : Mooersele et Key Heuvel

Se rappeler les réunions de ballons

le 12 mai : Cérroux-Mousty

les 3 et 4 septembre : à Sint Niklaas.

Dans VOTRE programme 83, n'oubliez pas que les V T B comptent aussi se rendre au grand show du Bourget en union avec le V T de France et ce probablement en JUIN. Nous ne pouvons vous en dire plus pour le moment, attendez le prochain bulletin.

*Et comme toujours, en mars
notre Assemblée générale annuelle
suivie par son banquet
(cousue ces dames, évidemment)*

ENCORE 300 FRs A PAYER !

Les débuts et fins d'année sont toujours exigeants : il y a les taxes et les contributions diverses à régler; il y a 36 associations qui vous sollicitent chaque année. Alors, pourquoi encore verser 300 Frs pour être membre des Vieilles Tiges de Belgique ?

Certes, et c'est heureux, la très grosse majorité d'entre vous, chers lecteurs, ne se pose pas la question et s'acquite volontiers de ce "devoir", même s'il faut parfois secouer certains pour les sortir de leur torpeur et leur faire accomplir la petite écriture que ce versement requiert.

Il n'empêche qu'environ 10 % de nos membres ne sont pas encore en règle pour 1982. Si cela continue à ce rythme, il faudra bientôt fermer boutique.

En fait à quoi servent ces 300 Frs ?

Certes, il y a le bulletin trimestriel, qui vous donne des nouvelles de l'un ou l'autre ancien copain.

Il y a votre présence, indirecte et via votre Comité, à diverses manifestations patriotiques : 1er et 11 novembre, 10 mai, monument aux aviateurs, etc...

Il y a encore la remise des médailles de 50 années de brevet, auxquelles chacun de vous a, a eu, ou aura droit en temps opportun.

Il y a surtout, chers amis, des manifestations de solidarité (mot à la mode, s'il en est !), disons plutôt de camaraderie, d'esprit d'équipe qui a toujours fait la gloire et la force des aviateurs.

Et la plus grande de ces manifestations n'est-elle pas peut être, cette fleur à nous, qui fait partie de la gerbe offerte en dernier hommage à nos camarades disparus. Cette année encore la mort a décimé nos rangs et a fauché parmi les plus actifs de nos membres du Comité : notre Président, F. Radar, qui ont suivi d'assez prêt un ancien président : Teddy Franchomme et un autre comitard : Henri Wuyts. Mais il y eut aussi, le Miche Janssen, Jules Kaisin, Olive Dekeyser et bien d'autres.

Alors, vous ne refuserez sûrement pas d'ajouter votre fleur à la gerbe, votre dernier salut, à la mémoire de ceux qui, hélas mais à coup sûr, suivront ces chers disparus.

Nous comptons donc sur vous pour régler sans plus tarder votre cotisation annuelle pour 1983.

Pour rappel, vous pouvez régler par virement soit au C.C.P. des Vieilles Tiges n° 000-0356122-36 soit à la B.B.L. n° 310-0631060-64.

Merci d'avance.

M.D.

N'oubliez pas nos réunions mensuelles du 1er mercredi de chaque mois. Un bon repas entre anciens, c'est toujours agréable. A bientôt tous ensemble.

RECHERCHE D'ADRESSES

Nous recherchons les adresses actuelles et demandons des nouvelles des membres suivants, dont les bulletins nous sont revenus:

M. Georges Delvaux	(Av. Armand Huysmans, 1 - 1050 Bruxelles)
M. Gérard Mot	(Place de Bastogne, 39, bte 8 - 1080 Bruxelles)
Mme. Caroline Bollekens	(Zorgenvlietstraat, 11 - 2580 St Katelijne-Waver)

Si vous avez des nouvelles de ces membres, voudriez-vous en informer le secrétaire général? Merci d'avance pour votre solidarité.

En vente à l'AERO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE

(Maison des Ailes - 1 rue Montoyer - Bruxelles)

un disque : " LA CONQUETE DE L'ESPACE "

compositeur : René Defossez

exécution : Grand Orchestre d'harmonie des Guides

direction : Major Ducène

Alphonse RADAR : un homme hors du commun.

"Radar" : un mot qui rappelle ce merveilleux "gadget" qui allait orienter la Bataille d'Angleterre.

Radar : un nom propre importé de la lointaine Turquie vers la Hesbaye par un soldat mercenaire des armées autrichiennes, il y a quelques millénaires déjà.

Mais pour tous ses amis, Radar c'était " Fons", comme il aimait qu'on l'appelle.

Quand, fin juin 1936, j'arrivai à la XIème Escadrille de Bierset, que dirigeait, avec quel doigté, le Commandant Fabry, je fus immédiatement impressionné par cet adjudant pilote à l'allure de Grandd'Espagne. Son port altier, l'aura qui émanait de sa personne, son parler un peu recherché, sa blessure à l'oeil et à la tempe droite, suite d'un grave accident et qui accentuait encore son regard d'aigle, tout cela lui donnait à mes yeux une allure de conquistador.

Et quelle présence ! Fallait-il essayer un avion sortant d'entretien ou de réparation ? " Fons, veux-tu bien...". Fallait-il lâcher ou entraîner en vol un peloton, que sais-je encore, un jeune pilote nouvellement arrivé ? " Fons, veux-tu..." Le Commandant du Régiment cherchait-il une évaluation des pilotes sous ses ordres ? Fons était sollicité.

Mais si un jeune avait écopé de jours d'arrêt pour avoir effectué un virage en montant en Renard, on demandait la médiation de Fons.

Avec cela, aucune sortie, aucune blague ou guindaille ne se faisaient sans la présence et la complicité de Fons.

Désigné plus tard comme moniteur à l'Ecole de Pilotage, il en imposa immédiatement par sa compétence et son sens didactique, à tel point que, pour un Bobby Bladt, leader du flight acrobatique des Diables Rouges, il restait "Monsieur" Radar, car il ne pouvait se résoudre à l'appeler "Fons" comme celui-ci l'en priait.

Replié au Maroc avec l'Ecole de Pilotage en mai 40, ce fut encore Fons que le général commandant l'Ecole, désigne pour une mission de renseignement en Belgique occupée. Ce fut sa perte, car il se retrouve dans un camp de prisonniers en Allemagne.

Là encore, son sens de l'humain allait le faire estimer

de tous. C'est par lui et d'Allemagne que mes parents apprirent mon arrivée en Angleterre, et 30 ans après, à la mort de mon père, Fons eut la délicatesse de me remettre une lettre que mon père lui avait envoyée en Allemagne pour le remercier de l'information. Fons avait conservé cette lettre en souvenir.

Après la guerre, il entre ^{à la Sabena} ~~à la Sabena~~ ^{comme 2d pilote} ~~comme 2d pilote~~ d'abord et les commandants ^{arrachaient} ~~cette valeur sûre~~. Mais bientôt il fut nommé moniteur, non seulement pour former les nouveaux entrants, mais aussi pour "checker" les commandants chevronnés, comme l'exigeait le renouvellement de licence.

D'emblée il fut accepté et apprécié pour sa compétence et son tact et jamais une remarque désobligeante ne fut émise, ni un accès de mauvaise humeur ne se manifesta, même chez les gloires de la RAF, qui avaient pourtant plus d'expérience que lui sur le type d'appareil utilisé pour le "Check".

Une grave crise de sinusite devait mettre fin à sa carrière de pilote. Qu'à cela ne tienne! Notre Fons suivit d'abord un cours d'agronomie, avant de s'installer comme éleveur d'oies en Périgord. Deux ans après, il était chargé de cours sur cet élevage dans une école de l'endroit!

Fons ne faisait rien que dans l'excellence, et toujours avec la même gentillesse, la même cordialité qui le faisait apprécier de tous ceux qui étaient entrés en contact avec lui.

Oui vraiment, de notre ami Fons s'échappait une onde de choc, comme d'un "Radar", un sens de courage et du devoir, comme d'un soldat issu du Moyen-âge, une noblesse de conquérant, mais surtout une amitié profonde (n'est-ce pas Manu?).

Oui vraiment, notre administrateur et ami, trop tôt disparu était un homme hors du commun!

M.D.

EDMOND WEEKERS

Edmond Weekers s'était engagé en août 1914, en même temps que son ami Maurice Schuermans (Coyène), dans un groupement motocycliste. Chargés de combats d'arrière garde, ils se distinguèrent tout de suite en Campine, en s'attaquant aux uhlans de reconnaissance. Ils en firent une fameuse moisson et l'on disait qu'ils en avaient une quarantaine à leur tableau. Quand la guerre se stabilisa à l'Yser, Schuermans qui avait déjà construit un avion en 1913 sur lequel il avait volé, se fit muter à l'aviation tandis que Weekers commençait l'école de l'air et passait finalement dans l'escadrille de chasse aux Moères. Lors de l'Armistice, Edmond Weekers passa à la réserve, rentra à Liège et s'établit grossiste en fruits et légumes. Place Cockerill, d'où son surnom de Melon. Il avait cependant contracté le virus de l'aviation et il profita du fait que le Gouvernement Belge mettait en vente du matériel allemand de récupération, pour acheter pour la somme de Fr. 1.300, un avion L.V.G. tout neuf ainsi qu'un moteur de rechange. Chaque fois que son métier lui en donnait le loisir, Melon se rendait à l'aérodrome d'Ans, sortait son coucou et donnait des baptêmes de l'air à ses amis. On disait qu'il avait énormément de cran. Il volait souvent la nuit, sans balisage spécial. C'est au cours d'une de ces équipées avec Jacques Ochs, un ancien observateur (Directeur de l'Académie), qu'ils tombèrent en panne. Ochs eut la jambe et le bassin fracturés et ne s'en remit jamais complètement. De taille moyenne, assez trapu, le front totalement dégarni, ce qui frappait chez Edmond Weekers, c'était son regard pétillant de malice. Il ne parlait guère, mais son attitude n'en montrait pas moins ce qu'il pensait. Vers les années trente, l'L.V.G. étant définitivement perdu, saisit une nouvelle fois une occasion que présentait le Gouvernement. En effet, pour encourager le sport de l'air parmi la jeunesse, l'Etat offrait de participer pour moitié dans les frais d'achat d'avions de tourisme, de même que dans le prix des heures de vol. Comme à cette époque l'aérodrome de Bierset avait remplacé celui d'Ans, Edmond Weekers s'arrangea pour obtenir la jouissance du hangar jouxtant le chemin de fer Liège Bruxelles, dit Hangar Jorissen, et il invita quelques industriels et notables à acheter leur avion personnel. Il les groupa dans ce qu'il baptisa le C.L.A.T. (Cercle Liégeois d'Aviation de Tourisme). Le chevalier de Lamine acheta un Farman quadriplace, le pilote Mathot un Saint-Hubert, et Weekers acquit pour lui et un groupe de jeunes qui ne pouvaient se payer leur avion personnel, trois avions : un R.S.V. 90, un Topsy Blue Bird de 16 CV Saroléa, et un Topsy biplace de 40 CV avec lequel il se rendit plusieurs fois à la Côte d'Azur en un temps record. J'ai fait partie du CLAT dès sa création et c'est ainsi que j'ai pu apprécier la manière souple avec laquelle dirigeait son cercle car nous avions tous le plus grand respect pour lui. Pendant tout ce temps, à la réserve, Weekers avait continué à voler sur avion de campagne et lors de la mobilisation il se retrouva Major commandant le IIème groupe de Fairey Battle à Evreux. Il échappera à la captivité. Après la guerre, il se reconvertit. Il devient fabricant de meubles métalliques de bureau et crée "METALCUB", une usine sur les hauteurs de Saint-Gilles, à Liège et qu'il transférera jusqu'à sa retraite à Saurhid, près des Fonderies Langer.

Maurice Schuermans était décédé. Il lui restait deux bons amis, le major Legros et le Général Lucien Leboutte. Après le décès de Legros, il perdit celui qui le comprenait le mieux, un vrai contemporain avec qui il pouvait ouvrir son cœur. Lucien Leboutte était à Bruxelles. Chaque fois que je rencontrais Melon, rue de la Régence, où il allait chercher ses journaux, il me demandait des nouvelles de Lucien, qu'il eut la joie de revoir encore récemment. Une semaine avant sa mort je le surpris dans la librairie et lui offris d'inviter son ami Lucien à Bierset et de le conduire là-bas. Il me dit : "non, pas maintenant, je suis trop fatigué, je dois m'appuyer sur une canne". Et comme il nous quittait, la caissière me demanda : "c'est votre ami ? Quel âge a-t-il ?"

- 96.

- Formidable !

Emile V. WITTEUK

ORGANE OFFICIEL DE
L'AERO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE
LE MENSUEL AEROSPATIAL
DU BENELUX

La conquête de l'air **AVIASTRO**

ADRESSE POSTALE
AVENUE DE TERVUEREN, 96
B - 1040 BRUXELLES (BELGIQUE)
TELEPHONE 32(2) 734 88 78
ADRESSE TELEGRAPHIQUE : AVIASTRO BRUXE
TELEX : 82388 b

La conquête de l'air
AVIASTRO

Une suggestion pour
vos cadeaux de fin d'année !...

1983 AGENDA DE L'AERO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE THE YEARLY DIRECTORY OF BELGIAN AVIATION

Tous les renseignements utiles concernant l'aviation en Belgique :

- Administrations et organismes officiels
- Groupements et associations
- Aéroclubs
- Opérateurs aéronautiques, constructeurs et importateurs de matériel aéronautique
- Ecoles de pilotage
- Firmes et sociétés
- Compagnies aériennes belges et étrangères
- Aérodrome
- Direction radio VHF et Radio Nav. Ads. etc.
- Communications radio VHF et Radio Nav. Ads. etc.
- Format de poche extrêmement pratique :
- h. 16 x l. 8 cm
- complet avec tous les renseignements ci-dessus

Membres A.C.R.B. / Abonnés Revue : 270 FB • Non Membres 300 FB
(TVA et frais d'envoi inclus)
à venir à la commande → au C.C.P. 000-0026723-88 d'Aviation et Astronautique sprl,
avenue de Tervueren 96, 1040 Bruxelles.