

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

SIXIEME ANNEE

OCT, NOV, DEC

Bruxelles, le 21 novembre 1984

Siège social
1, rue Montoyer
1040 BRUXELLES

CCP 000-0356122-35

Editeur responsable
André Dillien
rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles

S O M M A I R E

Le mot du Président

L'aviation de chasse en 1914 - 18
par le Commandant avi. Jacquet
(à suivre)

Visite de la SABCA

Le voyage des VTB à Londres
par J. Dome

Etre "Vieille Tige" et le rester

La plaine d'Evere (suite et fin)
Aumônier Symons R.J.F.

Nouveaux membres

Décès

Bomber Command Museum Appeal



BOMBER COMMAND MUSEUM APPEAL

ROYAL AIR FORCE MUSEUM
AERODROME ROAD, HENDON,
LONDON NW9 5LL.
TELEPHONE: 01-205 2266

Marshal of the Royal Air Force Sir Arthur Harris Bt, GCB, OBE, AFC, LLD, Patron
Marshal of the Royal Air Force Sir Neil Cameron GCB, CBE, DSO, DCF, Chairman
Dr. John Tanner CBE, FRAeS, FSA, Director of the Royal Air Force Museums
Group Captain W. S. O. Randle CBE, AFC, DFM, FBIM, Director of Appeals

1944, Année exceptionnelle pour tous les Belges. Après quatre années d'occupation, de privations, de souffrances, notre pays retrouvait la liberté grâce à l'action de nos Alliés.

Durant ces quatre années pénibles, le Royal Air Force et l'Aviation des Etats-Unis avaient supporté seuls le poids de l'offensive contre la forteresse nazie. Leur présence régulière dans notre ciel avait apporté à nos concitoyens la lueur d'espoir qui leur permettait de croire en des jours meilleurs.

Parmi les galants aviateurs qui tous les jours risquèrent leur vie pour notre liberté, il convient de citer particulièrement ceux du "Bomber Command" de la Royal Air Force".

Volontaires venus des quatre coins du monde acceptant tous les risques avec abnégation, ils étaient 100.000 à participer aux offensives aériennes. 57.000 d'entre-eux devaient trouver la mort au combat.

Ce sacrifice ne peut pas être oublié. Pour rappeler leur courage et rendre hommage à leur mémoire, un musée du Bomber Command sera construit à Hendon, England, à côté du Musée de la Royal Air Force. Ce musée permettra aux nombreux visiteurs de mieux comprendre ce que fut la vie et la mort de ces héros obscurs dont plusieurs étaient Belges.

Je me permets de faire appel à votre générosité afin de pouvoir rassembler au plus tôt les sommes nécessaires à cet effet.

Tout don sera reçu avec gratitude.

Pour ceux qui versent plus de 1.000,-frs et pour autant qu'ils en expriment le désir, ils recevront un certificat signé par le Maréchal de la Royal Air Force, Sir Arthur Harris, Commandant en Chef des Forces Alliées de Bombardement durant la 2^e guerre mondiale.

Lt. Gen. Avi. e.r. Baron M. Donnet,
CVO DFC FRAeS
Director Belgium Appeal

BELGIAN PATRONAGE COMMITTEE

President

S.A. Prince Antoine de Ligne

Vice Presidents

H.E. Sir Edward Jackson KCMG

Lt Gen Avi. e.r. L Leboutte DFC

Air Cdre Sir Dennis Mitchell KBE CVO DFC AFC

Members

Lt Gen Avi. D Dedeurwarder

S.E. Ambassador R Malengrav CBE

A Vernieuwe DFC

R Remy DFC

Gen Maj e.r. A Guerisse GC DSO

Mademoiselle Dede Dejong GM

Air Cdre V L Warrington OBE MA

Wg Cdr A L Terrett

Executive Committee

Lt Gen Avi e.r. Baron M Donnet CVO DFC FRAeS

Col Avi. e.r. L Branders

International Relations R A B Walkden

Treasury – Sqn Ldr E Hearn DFC

Account: Bomber Command Appeal
Bank Brussel-Lambert 310-0549 176-48
rue Montoyer 1
1040 Bruxelles

LE MOT DU PRESIDENT

Chers Amis,

Vous aurez compris qu'en ce qui concerne les carnets de tombola pour le Bomber Command, il y a eu maladresse, les carnets n'ayant jamais été joints au périodique.

Il est maintenant trop tard, les talons des billets devant avoir fait retour à Londres avant le 1er décembre 1984.

Rien ne vous empêche cependant de verser votre quote-part au Bomber Command Museum appeal; certains l'ont fait et recevront un certificat signé par le Maréchal de la Royal Air Force, Sir Arthur Harris. Nous nous permettons donc de faire paraître une nouvelle fois la lettre d'appel de fonds.

Vous lirez plus loin un texte concernant la cérémonie à laquelle nous avons assisté le 26 août, cérémonie qui était célébrée à la mémoire d'un équipage anglo-canadien dont l'avion s'est abattu au lieu-dit TIGELLOT, près de Jalhay, en 1944. Nous sommes pleins d'admiration pour ces gens qui avec tant de coeur se souviennent, chaque année, depuis quarante ans, que des jeunes gens ont donné leur vie pour que nous soyons libres.

A Poelkapelle, le 15 septembre, c'était 67 ans après, que les Français célébraient le souvenir de Guynemer. Ils étaient très nombreux, nous y étions également nombreux.

Nous vous avons également représentés le 14 octobre à la célébration des Fastes de la Force aérienne, au monument aux Aviateurs, avenue Franklin Roosevelt, à Bruxelles et le 1er novembre, à la cérémonie du souvenir, à la pelouse d'honneur des Aviateurs, au cimetière de la ville de Bruxelles, à Evere.

Comme je me trouvais près de Beaumont, je suis allé déposer des fleurs sur la tombe du commandant Fernand Jacquet, à Leval-Chaudeville. C'était pour moi l'occasion d'en parler avec un aviateur américain de mes amis; Au final de ses dernières volontés, le commandant Jacquet s'exprimait fermement: "Ma tombe doit être laissée dans l'abandon, à moins que l'aviation belge n'estime convenable d'évoquer mon souvenir pour son histoire à Elle". Nous avons pensé que ce serait bien le moment d'évoquer le souvenir du premier commandant de groupe de chasse belge, en reprenant le texte de la toute première conférence relative à l'aviation de chasse en 1914-1918, qu'il a présentée en 1921. Pour les anciens, que de souvenirs, et pour les jeunes, quel bel exemple de courage, de détermination, mais aussi d'humilité!

Léon Branders.

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

Ce que vous pouvez vous procurer chez nous:

Liste des membres, mise à jour
tous les mois 50-
Cravate 350-
Fanion tricolore à l'insigne 450-
Autocollant 20-
Insigne brodé pour poche de blazer 400-
Insigne de revers à épingle 200-
Insigne de revers à broche pour boutonnière 200-
Badge d'identification 30-
Paiements au trésorier général: Compte 350-0153150-09 des VTB, rue Montoyer, 1
à B 1040 Bruxelles.

VOYAGE DES V T B à LONDRES, HENDON, BUNYFOLDE et CANTERBURY.

Ce lundi 1 octobre 1984, à 06H.45, rue de Petits Carmes, à BRUXELLES, les 25 participants sont prêts à embarquer. Mais l'autobus se fera attendre une heure suite à une confusion entre heure d'été et heure d'hiver. Route sans histoire jusqu'à OSTENDE et embarquement immédiat sur un ferry-boat déjà fort peuplé. Déjeuner à bord: les uns au self-service, les autres au restaurant. Après une traversée on ne peut plus calme, arrivée à DOUVRES vers 14H.30. Nous passons la douane sans bagages: ils sont finalement restés dans l'autobus. En route vers Londres!

En entrant dans Londres, arrêt et visite de "St CLEMENT DANES", chapelle de la Royal Air Force.

L'église de Sint Clement Danes, dont l'origine remonte au VII^{ème} siècle, fut entièrement démolie et brûlée lors d'un raid de bombardement allemand dans la nuit du 10 mai 1941. Après la guerre, le diocèse de Londres autorisa la R.A.F. à reconstruire l'église et à la faire sienne. Grâce aux dons récoltés en Angleterre et dans les pays alliés, la nouvelle église fut reconstruite et consacrée le 19 octobre 1958 en présence de la Reine Elisabeth II et de son mari le Duc d'Edinburgh.

Le sol blanc de la chapelle est décoré par la représentation, en pierre noire, de plus de 700 badges d'unités de la R.A.F. Dans les "MEMORIAL BOOKS" exposés dans l'église, sont repris plus de 125.000 noms d'hommes et de femmes qui servaient dans la R.A.F. et qui ont perdu la vie au cours de la guerre 1939-45. Parmi eux figurent les noms des Belges et autres alliés incorporés dans la R.A.F. Un livre reliquaire spécial est consacré aux 19.000 membres de l'U.S.A.F. morts pendant la guerre. Les murs de la crypte, sous l'église, sont ornés d'anciennes plaques mortuaires à la mémoire de ceux qui furent enterrés là au cours des siècles précédents. On y trouve aussi: un autel en pierre offert par la Force Aérienne néerlandaise, un bassin en granit noir, fonts baptismaux, offert par la Force Aérienne norvégienne, et un candélabre pascal, en fer forgé, offert par la Force Aérienne Belge.

Après cette visite du souvenir, retour à l'autobus et en route pour EDEN PARK HOTEL. Comme "eden", c'est plutôt un labyrinthe où certains s'y perdront jusqu'au départ. Les chambres sont minuscules comme des cabines de bateau, mais on s'y fait avec bon humeur.

Le soir, dîner au R.A.F. Club: apéritif servi au "Victoria Bar" suivi d'un excellent dîner dans la "Presidents' Room". En sortant de table le pousse-café s'imposait dans l'original "Running Horse Tavern Bar" installé dans les sous-sols du Club.

Mardi matin, 2 octobre, départ pour le musée de la R.A.F. à HENDON. On devrait dire plus exactement les musées, car il y a trois sections: - une section historique de la R.A.F., - une section consacrée à la Bataille d'Angleterre, - une section consacrée au Bomber Command.

La section Historique retrace l'histoire de l'aviation militaire en Grande Bretagne en présentant principalement une collection d'avions qui ont équipé les unités de la R.A.F.

Section "BATAILLE D'ANGLETERRE.

Après la capitulation française (17 juin 1940), la R.A.F. était seule pour faire face aux quelque 2.600 avions (bombardiers, chasseurs et autres avions d'armes) dont disposait la LUFTWAFFE. A cette époque, la R.A.F. ne pouvait compter que sur 640 chasseurs, à savoir : 347 Hurricanes, 199 Spitfires, 69 Blenheims et 25 Defiants.

Pour débarquer en Angleterre, Hitler devait disposer de la supériorité aérienne au dessus de la Manche. En préparation à ce débarquement les bombardements aériens de l'Angleterre débutèrent le 10 juillet 1940, principalement sur les ports de la côte Sud de l'Angleterre et sur les bateaux. A partir du 8 août, les raids augmentèrent en force et en nombre, et ce jusqu'à fin octobre. Après cette date, devant les pertes enregistrées, les Allemands abandonnèrent les raids de jour pour ne plus bombarder que la nuit. La bataille d'Angleterre était gagnée et le projet allemand de débarquement fut abandonné. Du 10 juillet au 31 octobre 1940, la R.A.F perdit 915 avions contre 1.733 perdus par la LUFTWAFFE.

Cette section du musée présente une collection des principaux types d'avions de la R.A.F. et de la LUFTWAFFE qui ont pris part à la bataille d'Angleterre. Sont également présentés des documents et des matériels relatifs aux unités et services qui ont collaboré à cette bataille, notamment : le réseau de détection RADAR et les services du contrôle des opérations aériennes, les services contre l'incendie (London Fire Brigade), les services d'alerte, les services de protection antiaérienne, les services de secours civils, les services de défense civile, les services d'ambulance.

Section "BOMBER COMMAND".

Après la fin de la bataille de France, en juin 1940, et le retrait des forces alliées combattantes sur l'Angleterre, la seule façon de porter des coups aux armées et à l'économie de l'ennemi, restait le bombardement aérien. Ce fut la tâche du Bomber Command, bientôt aidé par les bombardiers américains. La R.A.F. y perdit plus de 55.000 membres d'équipage et l'U.S.A.F. plus de 76.000.

L'importance de la Bataille d'Angleterre qui sauva le Royaume Uni de l'invasion avait quelque peu éclipsé le rôle important du Bomber Command dans la victoire finale. Justice lui est rendue par l'ouverture récente d'une section spéciale du musée qui retrace l'histoire du bombardement aérien depuis les premiers biplans lanceurs de bombes jusqu'aux bombardiers atomiques "V" (Valiants - Vulcans - Victors).

La visite de ces sections fut interrompue par un quick lunch pris à la cafétéria du musée. De retour à Londres, certains ont visité le musée de Madame TUSSO, galerie de personnages illustres présentés en cire; d'autres ont préféré flâner en ville. Le repas du soir fut au goût de chacun puisqu'au choix: cuisine chinoise, indienne ou même, ... anglaise. Il faut dire que cette cuisine anglaise fut suivie de quelques verres de Drambuie.

Mercredi matin 3 octobre, nous sortons du labyrinthe de l'Eden Park Hotel pour regagner Douvres en passant par RUNYMEDE et CANTERBURY.

RUNNYMEDE : site historique non loin de WINDSOR. C'est là que le 15 juin 1215, le Roi JEAN signa le document connu sous le nom de MAGNA CARTA. Cette chartre mettait fin aux pouvoirs arbitraires du Roi en confirmant les droits des hommes régis par les lois du pays. C'est ce site historique, au bord de la Tamise, qui fut choisi pour ériger THE COMMONWEALTH AIR FORCES MEMORIAL qui commémore les noms des 20.455 aviateurs disparus (sans tombe connue) pendant la seconde guerre mondiale sur les théâtres d'opérations du Royaume Uni et de l'Europe du Nord et de l'Ouest.

Sur une colline qui domine la région, fut construit, et inauguré par la Reine le 17 octobre 1953, un mémorial en forme de cloître où, sur des "livres de pierre" de part et d'autre des hautes fenêtres du cloître, sont gravés les 20.455 noms des disparus. Parmi eux : 44 Belges. Le site et le mémorial sont émouvants; on se sent obligé au recueillement. Nous y avons tous été sensibles en observant une minute de silence au milieu du cloître.

Mais l'horaire nous oblige à reprendre la route. Arrêt vers midi à CANTERBURY pour le lunch et la visite de la cathédrale.

Au VI^{ème} siècle, Saint AUGUSTIN devint le premier archevêque de CANTERBURY. Il adopta comme siège une église déjà existante. Cette cathédrale fut saignée par les Danois puis brûlée en 1067 au cours d'un incendie qui ravagea la ville. Reconstituée, elle fut consacrée en 1077. En 1170, le 29 décembre, Thomas BECKET y fut assassiné par ordre du Roi HENRI II parce qu'il s'opposait à l'intervention du Roi dans les affaires de l'Eglise. Thomas BECKET fut canonisé en 1173. Un an plus tard, en 1174, l'église fut à nouveau détruite par un incendie. Grâce aux miracles obtenus depuis la mort du saint martyr, CANTERBURY était devenu le centre de pèlerinage le plus populaire d'Angleterre. C'est aux richesses accumulées grâce aux pèlerinages que l'on doit la splendeur de l'architecture et de la décoration de la nouvelle cathédrale. Pour cette reconstruction, les moines choisirent un architecte français Guillaume de Sens, un des créateurs du style gothique. Gravement blessé au cours des travaux, il fut remplacé par un architecte anglais qui poursuivit les travaux dans le même style. La cathédrale réunit une quantité d'oeuvres d'art dont il faut particulièrement citer des vitraux du XII^e et XIII^e siècles représentant des miracles de Saint Thomas Becket.

Ce fut notre dernière visite de ce voyage en Angleterre dont nous gardons tous un très agréable souvenir. Nous en remercions très sincèrement les organisateurs: Mr R. WALKDEN, Président de la R.A.F.A. en Belgique, notre ami Pierre HALLET et Mr J. SMESTERS de l'agence Généralcar.

J.D.

NOTE PRELIMINAIRE.

Le texte qui suit a été publié par la revue " LA CONQUETE DE L'AIR dans son numéro du 1 mai 1921. C'est le texte d'une conférence donnée à l'AERO-CLUB DE BELGIQUE par le Commandant Aviateur JACQUET.

Dans son introduction, "LA CONQUETE DE L'AIR" donne les précisions suivantes :

Le Commandant JACQUET fit toute la campagne, du 4 août 1914 au 11 novembre 1918, comme pilote. Il finit cette campagne comme commandant des escadrilles de chasse. Il a totalisé plus de 1.000 heures de vol au dessus de l'ennemi. Il fut Chevalier de l'Ordre de Léopold, de la Couronne, de la Légion d'Honneur. Il fut décoré de la Distinguished Flying Cross, de l'Ordre de Sainte-Anne de Russie, des Croix de Guerre belge et française. Cité sept fois à l'ordre du jour de l'Armée et à diverses reprises à l'ordre du Corps de l'Aviation.

La séance de l'AERO-CLUB de BELGIQUE était présidée par M. FLAMACHE, son vice-président, ayant à sa droite M. le Commandant VAN OVERSTRAETEN, officier d'ordonnance représentant S. M. le Roi, et à sa gauche, M. Willy COPPENS, attaché de l'Air à l'Ambassade de Belgique à Londres. Parmi les pilotes aviateurs présents : MM. VAN COTTHEM, ROBIN, THIEFFRY, de MEVIUS, KERVYN de LETTENHOVE, OLIESLAGERS (Max), MEDAETS, de MEULE-MEESTER, Max ORBAN, DUBOIS, Commandant HIERNAUX, DECLERCQ, LEMAIRE, COOMANS.

Pendant la guerre, j'ai eu l'honneur de commander l'aviation de chasse, et c'est ce qui me vaut aujourd'hui l'occasion de paraître devant vous, beaucoup plus embarrassé, je vous l'assure, qu'au temps où l'on ne parlait qu'à coup de mitrailleuses.

N'ayant aucun talent oratoire, n'ayant jamais pris la parole en public que pour rendre un pieux hommage à des camarades tombés au champ d'honneur, je n'ai accepté de faire cette causerie qu'à mon corps défendant, certain d'avance qu'elle ne répondra pas à ce que le titre pourrait vous laisser espérer. Mais, "attaqué" avec vigueur par quelques-uns de mes anciens et glorieux pilotes, je n'ai pu leur opposer qu'une résistance inutile. Et maintenant que me voici devant mon auditoire, je leur sais infiniment gré de leur délicate insistance, et je remercie tout particulièrement le sympathique Willy COPPENS et le non moins sympathique Gusto de MEVIUS qui m'ont littéralement poussé ici. Et si, comme je le crois, la causerie est pour vous une déception, je m'en excuse et vous savez, Messieurs, à qui vous en prendre. Afin de dissimuler ma timidité naturelle, ma première pensée était de la cacher dans l'obscurité de la salle et de faire défiler sur l'écran les projections de clichés se rapportant à l'aviation de chasse. Puis je me suis aperçu que le temps me manquerait pour rassembler les clichés et qu'au surplus ils ne révéleraient que peu des choses dont je vais essayer de vous entretenir ce soir.

Il est possible qu'avant la guerre, l'idée de combat aérien avait germé dans quelques esprits à l'imagination puissante. Mais, en août 1914, l'aviation était considérée beaucoup plus comme un tour de force que comme une force, et il est certain que le combat aérien n'était pas envisagé. Cependant, très vite après l'ouverture

des hostilités, les choses commencèrent à se gêner dans le ciel. En effet, tout aviateur possédant un peu de sang, loin de fuir un avion allemand rencontré par hasard, se rapprochait de lui avec le désir violent mais impuissant de lui nuire. Dans les vols suivants, soyez certains que ce même aviateur s'armait d'un mousqueton, décidé de s'en servir en cas d'une nouvelle rencontre.

Et petit à petit le mousqueton prit place dans la plupart des carlingues; vous devinez aisément comment de mousqueton fit bien vite place à la carabine à répétition qui, elle-même, fut rapidement détrônée par la mitrailleuse.

Ce qui, chez nous, retarda un peu l'armement des avions, ce fut la difficulté de se procurer des mitrailleuses, car non seulement il fallut séduire la générosité des alliés, mais encore convaincre les grands chefs de l'utilité de ces engins.

Pratiquement, ce ne fut qu'en 1916 que tous les avions belges furent armés.

Une autre cause pour laquelle le combat aérien trouva sa raison d'être, fut qu'on ne pouvait laisser le "Taube" survoler en toute tranquillité nos troupes terrestres, puis s'en aller à tire d'ailes munis d'amples moissons de renseignements dont pouvait dépendre le sort de la bataille. Cependant, chez nous, par suite de notre situation de petits alliés et de parents pauvres, ce ne sera qu'en 1917 que des escadrilles de chasse seront régulièrement et définitivement constituées avec un matériel à peu près convenable.

Je ne pense pas devoir être démenti en affirmant que le premier avion allemand abattu en combat aérien, le fut par des avions belges; et le fait mérite d'être noté.

Le 4 septembre 1914, au cours d'une reconnaissance, les aviateurs PETROWSKY (pilote) et BEUSLIN (observateur) avaient été suivis par un Taube pendant la plus grande partie de leur vol, et ils l'avaient trouvé fort gênant. Dans la suite, afin de se débarrasser éventuellement d'un pareil gêneur, ils prirent toujours dans leur carlingue le mousqueton dont je viens de vous parler.

Le 25 septembre, alors qu'ils se trouvaient au dessus de l'aérodrome de BERCHEM-SAINTE-AGATHE, ils virent tout à coup, à côté d'eux, un monoplane boche. BEUSLIN saisit sa carabine, tire 4 balles et le Taube se met à descendre en tournoyant pour venir s'écraser au beau milieu de l'aérodrome. On apprit, quelques jours plus tard, que le pilote allemand avait été mortellement blessé par une balle.

En France, le premier avion allemand abattu en flammes dans les lignes françaises, le fut dix jours après par le sergent FRANTZ et son mécanicien QUENAULT.

Peu à peu certains aviateurs belges prirent goût à rechercher le rapace et à le provoquer en combat singulier. Pour plusieurs raisons, les rencontres aériennes étaient rares et infructueuses. Nos retraites successives, l'établissement sur l'Yser, l'importance capitale des reconnaissances, l'imperfection des premières mitrailleuses, la lenteur des Farman, laissèrent peu d'occasions de combattre.

De plus, le Boche n'aimait guère la rencontre. Pour ma part, je me souviens qu'à deux ou trois reprises, me dirigeant droit sur un avion allemand, ce dernier avait immédiatement fait demi-tour pour m'éviter, non sans que l'observateur, probablement sans armes, me fasse de la main des signes "au revoir".

Le 1er avril 1915, devant les yeux étonnés de toute notre armée, GARROS, le grand GARROS, ayant mis au point son tir à travers l'hélice, abat un avion ennemi qui tombe en flammes dans nos lignes. , près de CAESKERKE. Cet évènement et le récit de GARROS impressionnèrent certains de nos pilotes, et à partir de ce moment, quelques-uns d'entre eux rêvèrent des combats épiques. En dehors des heures de service de reconnaissance, on part à la chasse des avions allemands, et c'est à cette date qu'apparaît dans les livres de vol la mention: "Vol de Chasse".

On s'enhardit, c'est du sport, du très beau sport, et voilà l'idée de la chasse ancrée à l'aviation. Des futurs spécialistes se devinent en DEMANET, LAGRANGE, BEHAEGHE, OLIESLAGERS, etc.

Dix-sept jours après la victoire de GARROS, votre serviteur accompagné de son observateur, le lieutenant VINDEVOGEL, abattent un AVIATIK aux environs de ROULERS. Je m'en voudrais de ne pas vous narrer brièvement ce petit drame aérien pour vous donner une notion des qualités de calme et de sang-froid que ce cher camarade VINDEVOGEL possède. Or donc, l'avion boche qui, en dessous de nous, nous suivait depuis un certain temps, arriva à notre hauteur et, à 200 mètres environ, ouvrit le feu par petites rafales. Les balles claquaient sec. VINDEVOGEL, appuyé sur le bord de la carlingue, regardait. Pris de panique, et dans le but de me sentir réconforté par le bruit de notre mitrailleuse, - car vous savez combien le bruit de votre propre mitrailleuse vous soutient le moral en combat - je criai tant que je pus: "Mais tire donc !". Mais mon observateur se retournant: "Laisse le approcher, tu vas voir." L'avion ennemi s'approcha tellement près que je distinguais les moindres détails dans l'appareil. Alors, VINDEVOGEL arma sa mitrailleuse, visa comme au champ de tir, et tira une trentaine de cartouches. Brusquement, le boche pirouetta et mon camarade de l'air, le plus naturellement du monde, me cria: "Il y est!" En effet, nous suivîmes l'ennemi dans sa chute vertigineuse et le vîmes éclater au sol.

Le premier monoplace belge, destiné uniquement à la chasse, date à peu près de cette époque. Il était dû à l'ingéniosité du regretté Robert LAGRANGE qui, transformant un petit biplace H.F. en monoplace, avait adapté dans l'axe de l'appareil, un mitrailleuse fixe tirant à travers le capot. Hélas! quelques temps après LAGRANGE faisait une chute mortelle en essayant un des premiers NIEUPOORT (cercueil volant). Perte douloureuse, car nous perdions non seulement un pilote habile et hardi, un camarade charmant, mais encore un technicien de grande valeur.

De l'autre côté du front, l'aviation de chasse allemande se spécialise et s'organise. S'inspirant de l'invention de GARROS tombée entre leurs mains, les Allemands construisent fiévreusement leur fameux monoplace FOKKER avec tir à travers l'hélice. Dans l'automne 1915, le FOKKER apparaît formidable grâce à ses qualités de vol, sa puissance de feu, et aussi l'infériorité de nos "cages à poules" lentes et n'ayant aucune défense vers l'arrière.

Les Français sortent leur Bébé-NIEUPOORT qui possède de grandes qualités de vol, certes, mais n'a pas un armement équivalent à celui du FOKKER. Quel chasseur, en effet, ne se souvient pas de ces combats qu'il fallait interrompre, la rage au coeur, pour aller, hors des coups de l'adversaire, remplacer le chargeur épuisé! Pendant ce temps, l'adversaire s'était resaisi et l'occasion était manquée.

Au début de 1916, c'est VERDUN ...

Les Allemands y concentrent toutes leurs forces aériennes et obtiennent la maîtrise complète du ciel. Les Fokker sont les rois, et tous les avions français de réglage qui s'élèvent sont immédiatement descendus. Les appareils français jonchent le sol, le découragement est dans toutes les escadrilles, la situation semble désespérée.

Avec cette faculté de redressement que possèdent les Français, voilà tout à coup qu'apparaissent en lice les NAVARRE, GUYNEMER, DEULIN, CHAPUT, FLACHAIN ... et d'autres encore. Tous ces éléments, appelés en hâte de tous les coins du front, sont rassemblés en un GROUPEMENT DE CHASSE. Au mois d'avril, les avions allemands complètement vaincus n'osaient plus s'aventurer dans les lignes françaises, et Verdun était sauvé. Les aviateurs de chasse ont leur belle part de gloire dans l'épopée de Verdun, et l'âpre bataille marqua le tournant capital après lequel l'organisation et la tactique de l'aviation de chasse se réalisèrent.

Chez nous, quelques NIEUPORT, obtenus à grand peine, avaient été répartis, dans certaines escadrilles, entre les pilotes les plus hardis et les plus habiles. Mais une fausse compréhension de l'emploi de ces avions ne leur permit pas de donner tout leur rendement. Pour contenter les divisions en ligne qui, chaque fois que leur secteur était survolé par une machine ayant l'apparence boche, demandaient à l'aviation de la chasser, nos pilotes de Nieuport attendaient que le coup de téléphone leur signale un avion, pour s'envoler. Qu'arrivait-il ? Quand le Belge était à l'endroit indiqué et à bonne hauteur, le boche était parti depuis longtemps. À ce jeu, nos jeunes chasseurs se dépensèrent sans compter, et je crois même que dans ces envolées notre brave Jan a laissé pas mal de cheveux!...

Le véritable âge d'or du combat fut en été 1916, car, sur notre front, nous possédions un tel ascendant moral sur l'ennemi, que nous allions le provoquer jusqu'au dessus de ses champs d'aviation. Nos aviateurs cependant montaient pour la plupart des machines démodées. Ils n'en livrèrent pas moins quantité de combats homériques au cours desquels ils eurent bien souvent l'avantage. Grâce aux qualités exceptionnelles des lieutenants ROBIN et OLIESLAGERS, l'aviation put inscrire quelques belles pièces à son tableau de chasse.

La partie se gâta bien vite, et l'aviation allemande réagit terriblement. En 1917, en effet, commençaient les grands préparatifs de la bataille des Flandres. Jusqu'alors les alliés avaient l'habitude de voler séparément, grâce au coup d'oeil et à l'adresse des "as", cette tactique leur avait parfaitement réussi.

Les Boches opposèrent à cela la tactique du nombre, et leur patrouilles se composèrent d'une ou plusieurs escadrilles. Les grands aviateurs alliés ne purent se plier assez vite à la riposte naturelle qui était d'opposer aux bandes de volatiles allemands des formations nombreuses et disciplinées. Cette bataille des Flandres leur coûta cher. Ils y perdirent certains de leur plus beaux et de leurs meilleurs pilotes. Le sublime GUYNEMER lui-même s'évanouit dans la mêlée.

Pendant ce temps, la conviction de la nécessité d'une aviation de chasse s'était répandue dans le haut commandement et deux escadrilles belges avaient été spécialement affectées à cette mission. Cependant, on commença par exiger d'elles tout autre chose, et leur mission principale consista à faire de la protection directe des avions de reconnaissance et de réglage.

Protection presque toujours illusoire, soit que les biplaces de reconnaissance eussent des qualités de vol sensiblement égales ou supérieures à celles des monoplaces de protection, soit que les monoplaces eussent tout d'abord à se défendre avant de défendre le biplace.

Oh! ces protections, quel souvenir maussade elles ont laissé dans le coeur de la plupart des pilotes de chasse! Eux d'ordinaire si indépendants dans le ciel, si avides de combat, eux obligés tout à coup de suivre aveuglément dans les shrapnells un biplace dont l'intérêt commandait d'éviter les "margailles".

Cependant, les protections ont eu une énorme utilité. Non seulement elles ont facilité la tâche difficile et périlleuse des avions de reconnaissance, épargné la vie de quelques-uns, mais encore et surtout, elles ont donné à nos pilotes les premières notions de discipline aérienne et de vol en groupe. Et quand en 1918, le groupe de chasse fut définitivement constitué, sans beaucoup heurter les personnalités affinées de chacun, nos pilotes se sont aisément pliés au vol en formation régulière sous la conduite d'un seul chef. Et ce n'est pas sans une légitime fierté que nous pouvons dire que pour huit de nos pilotes de chasse réellement tombés en plein combat aérien, 112 victoires nous ont été homologuées; et nous savons combien les homologations sur le front belge étaient rigoureuses.

Le groupe de chasse était formé de la 9^e escadrille (commandant GALLEZ), la 10^e escadrille (DONY - ROBIN) et, dans la suite, la 11^e (HIERNAUX). Et je me plais ici à témoigner mon admiration et aussi ma reconnaissance envers ces chefs d'escadrille qui, toujours en tête de leurs troupes, ont su tirer la quintessence de rendement des éléments et matériel mis à leur disposition. Et pour vous donner une idée des efforts fournis et des résultats acquis, voici quelques chiffres :

Du 1 mars 1918 au 1 septembre 1918, avec une moyenne de 27 pilotes: 3.928 heures de vol au dessus de l'ennemi, 398 combats, 46 victoires.

Puis vint la grande offensive libératrice au cours de laquelle, entre le 1 septembre 1918 et le 11 novembre, date de l'armistice, il fut exécuté: 2.180 heures de vol, 189 combats, 22 victoires.

Afin de vous montrer avec quelle ardeur les aviateurs de chasse participèrent à la victoire, je vous citerai encore quelques chiffres se rapportant aux 15 premiers jours d'octobre 1918, au moment où les boches commencèrent leur retraite. Nos chasseurs exécutèrent 828 heures de vol, livrèrent 95 combats, abattirent 5 avions ennemis et incendièrent 7 ballons. Dans ces quinze jours, le commandant DONY, chef de la 10^e escadrille, les pilotes GOETHALS, DE RUYTER, DE MONTIGNY et MARTIN tombaient au champ d'honneur. Le grand COPPENS lui-même était grièvement blessé ainsi que ses camarades WEKERS, HAGE, JAMAR (5 morts, 4 blessés).

Telle est résumée par une sèche statistique de son travail - et seul un pilote de chasse peut savoir toute l'éloquence de tels chiffres - l'incomparable phalange céleste qui composait l'aviation belge de chasse en 1918.

Enfin, pour terminer cet historique rapide, je dois m'acquitter d'une dette de profonde gratitude et d'admiration sans borne envers mon dernier observateur, le lieutenant Marcel DE CROMBRUGGHE. N'en déplaise à sa trop grande modestie, il a été pour moi, dans la dure bataille définitive, l'auxiliaire encourageant et précieux de tous les instants, et je n'hésite pas à le classer comme un type parfait d'observateur de combat. Les renseignements précis et fructueux qu'il allait rechercher chez l'ennemi, à n'importe quelle hauteur et à travers toutes les embûches, ont été pour le commandement un appoint très sérieux dont on ne pourrait trop le remercier.

à suivre

LA MISE EN SERVICE

LE DIRIGEABLE Z X (LZ 29)

Construit par la Zeppelinwerft à Friedrichshaffen , le ZX à été le premier dirigeable destiné à pallier les pertes de la guerre. Sa première sortie datant du 13 Octobre 1914 il est amené à Dusseldorf cinq jours plus tard .Les conditions atmosphériques y sont si défavorables qu'il ne peut exécuter aucune mission opérationnelle avant le 26 Décembre . A cette date , il décolle de Düsseldorf en direction de la côte française . Une explosion en vol et la perte d'un tuyau d'échappement lui font rebrousser chemin. Le 21 Février 1915 , le ZX bombarde Calais et le 13 Mars , l'imposant dirigeable se pose à Bruxelles-Evere .

L'ACTIVITE OPERATIONNELLE DU ZX

Le 20 Mars 1915 , le ZX , accompagné de deux autres dirigeables stationnés en Belgique , prend l'air pour une mission de bombardement sur Paris . Le ZX atteint son objectif le lendemain vers deux heures du matin où il se déleste de ses bombes sur le quartier Nord-Est de la ville . Pour la première fois dans l'histoire , la capitale française eut à souffrir d'un bombardement effectué par un plus léger que l'air .

Mais cette mission devait également sonner l'hallali du grand dirigeable . Parvenu à l'aube à hauteur de la ligne du front , le ZX est harcelé par un tir anti-aérien mobile .

Fortement endommagé , il est contraint à un atterrissage de fortune près de St Quentin .

Il est démantelé sur place . Le hangar d'Evere est vide .

Il le restera jusqu'au mois d'Avril .

UN NOUVEAU ZEPPELIN POUR BRUXELLES-EVERE

Le LZ 38 effectue son premier vol le 3 Avril 1915 . Quelques jours plus tard , il est affecté à Evere en remplacement du ZX . C'est un dirigeable d'un type nouveau , destiné exclusivement aux bombardements sur l'Angleterre . En vue de ces missions au-dessus de la mer, les Allemands avaient installé des phares à Ostende et à Steenbrugge .

Le 25 Avril 1915 , le LZ bombarde Harwich avec 1882 kilos d'explosifs . Durant la "FAHRPERIODE" du mois de Mai ; il s'en prend à Southend où , le 10 et le 26 , il déverse un total de 3214 kilos de bombes . Entretemps , il s'était délesté de 1882 kilos à Ramsgate , le 16 du même mois . La première attaque de Londres eut lieu le 31 Mai 1915 , elle faillit tourner au désastre . Arrivé à hauteur de Ramsgate , un incendie se déclare à bord . Quelques instants plus tard , une des cellules à gaz est percée par un éclat d'obus . Le commandant parvient à remplir sa mission en déversant 1357 kilos de bombes sur les bassins qui bordent la Tamise . Le 6 Juin 1915 le LZ 38 repart pour Londres . Une avarie de moteur l'oblige à rebrousser chemin .

BOMBARDEMENT A EVERE

Le lendemain à 2 heures du matin , deux avions pilotés respectivement par les Anglais MILLS et WILSON , attaquent le hangar à Zeppelin d'Evere . Un habitant de la Chaussée de Louvain , Mr DEGOES se souvient de la scène .

" Je voyais nettement le hangar de chez moi . A cette époque , il n'y avait que très peu de maisons . Le Zeppelin était à l'intérieur du hangar . Trop grand pour la construction , le dirigeable ne pouvait être abrité complètement .

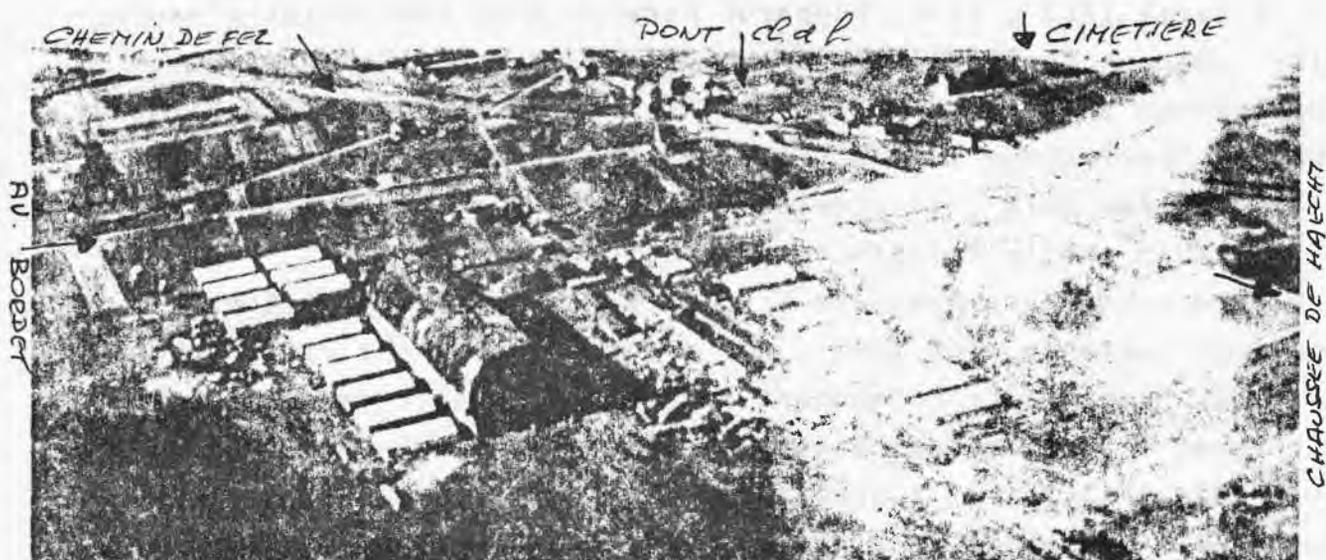
J'ai aperçu un avion anglais s'éloigner en direction de Kraainem . Quelques secondes plus tard , il était à nouveau là , presque au-dessus de ma maison .

Il se mit tout à coup à piquer , droit sur le hangar .

Il lâcha ses bombes , remonta et disparut".

Le LZ 38 est détruit , le hangar endommagé .

Il semble bien que ce bombardement marqua la fin des Zeppelins à Evere .



Sur les photographies aériennes prises peu de temps après le départ des Allemands , il est possible de discerner le cimetière communal d'Evere ainsi que le chemin de fer industriel avec son embranchement dans la base .

Tous ces points topographiques permirent de déterminer que l'aéroport allemand était établi dans le coin formé par la Chaussée d'Haecht et un chemin correspondant à l'actuelle Avenue Jules Bordet.

Nous pouvons retenir comme certain qu'à l'origine elle était un port de dirigeables allemands , et que son activité remonte au mois de Mars 1915 .



Avril 1965

Aumônier SYMONS R.J.F.

Visite de la SABCA à Haren-Evere
1470, chaussée de Haecht (arrêt bus 63)
le mardi 11 décembre à 10 heures

Les amis qui participèrent à la visite des usines de constructions aéronautiques SABCA et SONACA à Gosselies en mars 1982, se souviendront certainement du succès de l'initiative de notre Vice-président, le colonel Fabry, et de l'accueil chaleureux qui nous fut réservé, tant à la SABCA qu'à la SONACA.

Le programme Y 16 étant fort avancé, il a paru urgent à notre Conseil d'administration de contacter à nouveau la haute direction de la SABCA afin de pouvoir visiter également les très importantes installations de techniques de pointe de la maison mère à Evere.

Chose faite, cette visite a été fixée au mardi 11 décembre à 10 heures pour un nombre strictement et rigoureusement limité à trente (30) personnes.

L'entrée, tant pour les voitures que pour les piétons, se fera par la grande porte de droite de la grille de façade des bureaux centraux.

Un lunch est prévu sur place.

Un parking sera particulièrement réservé aux V.T.

Dois-je ajouter que la présence des dames est souhaitée.

Lucien Hariga.

Bulletin de participation à la
visite des usines SABCA à Evere
le mardi 11 décembre à 10 heures

A renvoyer à

Lucien Hariga
189, avenue W. Churchill B41
1180 BRUXELLES

POUR LE 4 DECEMBRE AU PLUS TARD

Mrsoit..... personne(s)
Adresse complète

.....
souhaite(nt) participer à la visite du mardi 11 décembre 1984.
Il a pris bonne note que le nombre des participants étant strictement limité à trente personnes, il recevra avis que sa demande est parvenue en ordre utile faute de quoi il sait qu'il ne pourra pas participer à la réunion.

Date

Signature

NOUVEAUX MEMBRES ADMIS DANS L'ASSOCIATION

- N° 8426 VEYSSIERE Raymond, né en 1897, breveté pilote le 30.09.1918.
Les parrains sont MM. L. Branders et M. Dans.
- N° 8427 MOUREAU Joseph, né le 13.04.1921, breveté pilote en 1942 (88e).
Les parrains sont MM. A. van Wersch et J. Parisse.
- N° 8428 BROSTEAUX Joseph, né le 25.03.1914, breveté pilote en juin 1936, (73e).
Les parrains sont MM. J. Dôme et P. Hallet.
- N° 8429 JOUREZ Paul, né le 25.07.1930, breveté pilote le 24.06.1954, (54L/127e),
Les parrains sont MM. R. Thonon et R. Fabry.
- N° 8430 GUISSSET Pierre, né le 07.08.1914, breveté pilote le 22.08.42 (SAAF).
Les parrains sont MM. L. Verbustel et A. Dillien.
- N° 8431 CRAHAY Jean, breveté navigateur et observateur le 04.02.44 (SAAF).
Les parrains sont MM. V. Winants et L. Hariga.
- N° 8432 COLLART Firmin, breveté pilote le 31.03.1954 (125e).
Les parrains sont MM. R. Thonon et R. Fabry.

DECES QUI NOUS ONT ETE SIGNALES

En septembre 1984: Jean DECRAENE,
Pierre EDMOND, (Pyrrhus).
Ralph DANKERS,
Jacques FROMONT (Non membre, ancien des 349e et
609e escadrilles).

En novembre 1984 : Nestor DUCHATELET, (Toto).

Bulletin de participation à la
visite des usines SABCA à Evere
le mardi 11 décembre à 10 heures

A renvoyer à

Lucien Hariga
189, avenue W. Churchill B41
1180 BRUXELLES

POUR LE 4 DECEMBRE AU PLUS TARD

Mrsoit..... personne(s)
Adresse complète

souhaite(nt) participer à la visite du mardi 11 décembre 1984.
Il a pris bonne note que le nombre des participants étant
strictement limité à trente personnes, il recevra avis que sa
demande est parvenue en ordre utile faute de quoi il sait qu'
il ne pourra pas participer à la réunion.

Date

Signature

Etre "Vieille Tige" et le rester

Prenant la parole à un diner des "Vieilles Branches", l'ancien président de la Sabena, Gilbert Périer disait:

"Lorsque je célébrais en famille ces jours derniers mon 46ème anniversaire, je me disais, en comptant les bougies, que je prenais de la bouteille et que, pourtant, je n'étais ni une vieille tige ni une vieille branche ni rien de ce genre et, me demandant pourquoi, je compris que votre privilège était non seulement d'avoir eu 20 ans au moment où un nouveau métier et un nouvel art s'offraient à la passion des hommes mais encore de vous être tout de suite donné à eux.

Poursuivant mon raisonnement, je me suis demandé pourquoi il n'y avait ni vieille tiges ni vieilles branches dans les autres industries nouvelles, comme le cinéma ou la radio, et pourquoi ce privilège s'attachait de nos jours aux seuls aviateurs et à leurs amis. Et je compris que cela tenait sûrement à la part d'aventure, de poésie et d'amour qui, depuis le début, s'est attachée à la conquête de l'air".

Et Monsieur Périer ajoutait:

"... je suis si content de me trouver ce soir parmi vous que non seulement vous avez su garder intact votre enthousiasme de naguère mais encore que vous savez le rajeunir, le protéger et le faire partager par la grande masse indifférente".

Comme ces paroles restent vraies aujourd'hui!
Cet enthousiasme, cette jeunesse, cette poésie, cet amour (des choses de l'air), vous pouvez les retrouver chaque 1er mercredi du mois à la Maison des Ailes au contact des toujours jeunes qui ont nom Général Leboutte, Colonel Fabry, Lucien Haniga et bien d'autres "anciens" toujours jeunes. Venez vous retremper dans l'atmosphère euphorique des Vieilles Tiges.

Mais aussi, veillez à rester vous-mêmes des Vieilles Tiges en réglant au plus tôt votre cotisation de membre pour 1985, soit au moyen du formulaire de virement aux C.C.P. ci-joint, soit en versant votre écot au compte en banque n° 350-0153150-09 du V.T.B.

Pour rappel, le montant de la cotisation reste fixé à 400 F.
Pour les veuves, 100 F.

M.D.

Et lorsque vous aurez effectué votre versement:
complétez la carte de membre et découpez-la
selon les mesures standard.

Merci.



- Maison des Ailes -
1 Rue Montoyerstraat 1 BRUXELLES - BRUSSEL 1040

CARTE DE MEMBRE - LIDKAART 1985

Nom
Naam

Le Trésorier / De Schatbewaarder

Breveté
Gediplomeerd