

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

SIEGE SOCIAL
MAISON DES AILES
Rue Montoyer 1
1040 BRUXELLES

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME
Avenue de Foestraets 42
1180 Bruxelles

Huitième année

OCT NOV DEC 86

Bruxelles, le 18 novembre 1986



S O M M A I R E

Ils vous parlent : le Président
le Secrétaire
le Trésorier
(voir 3ème page
couverture)

Notre journée à HUY et TIHANGE

Un service rendu à la Force aérienne,
une sage décision du Général Leboutte

L'aumônier Boone-le CLEM- n'est plus

Rencontre avec notre cher G. Van Keerbergen
(dernière partie)

Les promotions 76,77,78,79, 80 et 82,
une mise à jour

Avis de recherche

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Voici des mois, bien plus, des années que nous pensons réaliser un petit coin souvenir au Musée de l'Air. Si je dis des années, c'est parce que notre ami regretté Bob BUYSE a, le premier, mis la main à la pâte. Rappelez-vous son petit panneau énonçant ce que sont les Vieilles Tiges. L'original se trouve au mur du bar de la Maison des Ailes, l'autre exemplaire dans une vieille vitrine du musée mais rien n'est venu s'y ajouter.

Où en sommes-nous ? Un emplacement nous est réservé sur le balcon, près du Farman, à proximité de la passerelle qui conduira à la Caravelle. Allez donc voir ! Nous avons reçu quatre vitrines ; une première esquisse d'affiche pour les coiffer a été réalisé, mais il faut meubler les vitrines.

Il m'est venu à l'idée que vous pourriez peut-être nous aider. Supposez que chacun de vous nous fasse parvenir un objet, un souvenir d'aviation auquel vous tenez. Nous pourrions le présenter dans ces vitrines munies de serrures. Evidemment, il nous faudra faire un choix, mais rien ne nous empêche, si nous en avons trop, d'effectuer un roulement.

Le moment, je crois, est bien choisi. Tout devrait être en place pour 1987, année du cinquantième anniversaire de notre association. Je lis dans un ancien document : "Les aviateurs belges brevetés avant août 1914 sont au nombre de 104, dont 34 sont morts. Les survivants ont formé, le 12 mai 1937, une association sans but lucratif portant la dénomination "Les Vieilles Tiges Belges". Depuis lors, l'association s'est étendue aux aviateurs brevetés depuis trente ans au moins. Nous devons donc célébrer cet anniversaire plus particulièrement en 1987. Dès à présent nous avons décidé de reporter notre Assemblée Générale et notre banquet annuel au samedi 9 mai 1987.

A vos souvenirs donc ! à votre imagination, et si vous vous sentez quelque capacité de présentateur, n'hésitez pas à nous offrir vos services. Merci d'avance en toute amitié !

Léon BRANDERS.

LE MOT DU SECRETAIRE

BIENVENUE à

Guy WISSOCQ, rue de la Vanne 12 - 5905 SAINT REMY GEEST. Tél: 010/81 33 18. Admis dans la catégorie B. Breveté pilote d'avion en novembre 1946 par l'Administration de l'Aéronautique. (Son épouse, née Denise VAN LANCKER est aussi membre de notre association, comme pilote d'avion, depuis avril dernier.)

ADIEU à ceux qui nous ont quitté :

- le 9 août 1986, Jef SCHERENS "Le Poeske", sept fois champion du monde cycliste de vitesse sur piste et breveté pilote d'avion en 1934.

- le 22 août 1986, l'Abbé Clément BOONE, dit "Le Clem", Aumonier Principal Honoraire de la Force Aérienne et Membre d'Honneur de notre association.

NOS ACTIVITES PASSEES.

Dimanche 31.8.86, une délégation conduite par le Président était présente au TIGELOT, près de JALHAY, à la journée du souvenir à la mémoire des aviateurs alliés abattus sur les Hautes Fagnes en 1944.

Samedi 20.9.86, le Président et le Secrétaire étant empêchés, c'est Eric BOUZIN qui nous a représenté à POELKAPELLE, à la journée d'hommage à Georges GUYNEMER. Les Français y étaient particulièrement nombreux cette année.

Jeudi 2.10.86, nous étions plus de 30 pour la visite des AWACS à GEILENKIRCHEN, étonnante base intégrée de l'OTAN.

Dimanche 12.10.86, une délégation conduite par le Président était présente à la célébration des Fastes de la Force Aérienne, avec dépôt de fleurs au monument des aviateurs, avenue Franklin Roosevelt.

Mercredi 15.10.86, nous étions nombreux à assister aux cérémonies qui, sur l'esplanade du Cinquantenaire et au Musée de l'Air, ont marqué le 40ème anniversaire de la Force Aérienne.

Jeudi 30.10.86, nous étions plus de 70 pour visiter la Collégiale et le musée de la ville de HUY, être reçus à l'Hôtel de Ville et visiter la centrale nucléaire de TIHANGE.

Samedi 1.11.86, à la Pelouse d'Honneur du Cimetière de Bruxelles, comme le veut la tradition, notre Président a reçu les délégations des associations, suivies du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et des Bourgmestre et Echevins de la ville de Bruxelles venus rendre hommage aux aviateurs tués au cours de la guerre 1940-45.

Dimanche 2.11.86, messe traditionnelle à la mémoire de tous les défunts de la Force Aérienne. Notre délégation était conduite par le Secrétaire en l'absence du Président empêché.

NOS ACTIVITES A VENIR.

L'hiver est peu propice à l'organisation de visites, mais nous prévoyons pour le printemps la visite d'une cimenterie qui sera organisée par Pierre TRIEST.

A retenir aussi les dates suivantes:

- Le samedi 9 mai 1987 Assemblée Générale et dîner du 50ème anniversaire de notre association.

- Pentecôte 1987, Voyage à Paris, visite du salon international de l'aviation au Bourget.

Ce jeudi 30 octobre 1986, nous étions plus de 70 à avoir répondu à l'invitation de Robert FABRY, notre infatigable co-Président d'Honneur, grand organisateur de cette journée mémorable dont le compte-rendu ci-après ne peut rendre l'atmosphère familiale et la parfaite organisation qui ont marqué cette journée chaude de soleil et d'amitié.

A 10 heures, nous sommes accueillis dans la collégiale par Monsieur CORNELIS, notre guide qui fut sous-officier de carrière à la Force Aérienne.

Après un résumé de l'histoire de la construction, de la destruction et de la reconstruction des cinq églises qui furent érigées depuis le Vème siècle sur l'emplacement de la collégiale actuelle, Monsieur CORNELIS nous expose les principales caractéristiques de l'église actuelle, de style gothique ogival, dont la construction commencée en 1311 a duré 225 ans.

Au cours de la visite, notre guide attire notre attention sur quelques particularités:

- Les dimensions: 72m de long, 25m de large et 25m de haut.
- Les vitraux du chœur qui sont d'une seule pièce sur 20m de haut.
- La rose (Li Rondia) de 9m de diamètre, aussi grande que celle de N-D de Paris.
- Les voûtes du plafond décorées d'arabesques datant de la Renaissance.
- Le maître-autel qui date de 1866; il est décoré par une représentation de la dernière cène en bois sculpté et doré.
- L'autel de la Vierge, dans le transept nord, qui date de 1886 et est l'oeuvre d'un sculpteur gantois Léopold Blanchart. La statue de la Vierge, en pierre de France, date du XIVème siècle.
- La chaire de vérité, oeuvre du sculpteur Goyens de Louvain, date de 1870.
- Une statue géante de Saint Christophe datant du XVIe siècle, haute de 2,76m et taillée en plein chêne dans un seul et extra-ordinaire bloc de bois.

La visite s'est terminée par une descente dans la crypte romane qui date de 1066 et fut découverte, à l'occasion de travaux en 1906.

Le musée de la Ville de HUY est installé dans l'ancien couvent des Frères Mineurs où nous sommes accueillis par Monsieur FURNEMONT, conservateur du musée, qui nous expose l'histoire de ce couvent. Construit entre 1234 et 1240, il a subi plusieurs modifications jusqu'en 1662, année où furent construits les bâtiments actuels de style renaissance mosane et qui sont l'oeuvre d'un architecte Hutois, Servais de Harre.

Après avoir connu la vie paisible des couvents que vint bouleverser la révolution française, le bâtiment abrite aujourd'hui le musée communal où sont exposés les souvenirs de la vie passée des Hutois:

- Souvenir de la viticulture des bords de Meuse qui fut introduite par les romains et qui produisait le "Briole". Le dernier viticulteur cessa ses activités en 1946.
- Vieux intérieurs très bien reconstitués autour de vieilles cheminées.
- Estampes retraçant l'évolution de la ville au cours des quatre derniers siècles.
- Anciens sceaux du Département de l'Ourthe.
- Monnaies dont la plus ancienne date du VIIe siècle.
- Des étains dont l'artisanat remonte au VIIe siècle.

Tous, nous avons été charmés par la présentation de ces souvenirs dans un cadre spécialement bien adapté.

Réception à l'Hôtel de Ville.

A 12.30 heures, notre groupe fut reçu par Madame Anne-Marie LIZIN, bourgmestre de Huy, qui nous dit pourquoi elle est fière de sa ville et nous demanda de lui expliquer ce que sont les Vieilles Tiges. Après la réponse du Président qui exposa l'origine et le but de notre association, le Colonel R. FABRY prit la parole pour présenter au bourgmestre l'agrandissement d'une photo aérienne de la ville

de Huy réalisée par la 42e Escadrille de la Base de Bierset.

Après le vin d'honneur, notre colonne de 21 voitures et un autocar prit la route pour gagner la Mess Officiers du 4e Génie à AMAY, où nous fut servi un excellent repas.

C'est avec un peu de retard sur l'horaire prévu que nous nous sommes présentés à l'entrée du pavillon d'accueil de la Centrale Nucléaire de TIHANGE, où nous avons été reçus par le Colonel e.r. HAAS qui nous exposa, avec schémas et film à l'appui, le fonctionnement d'un réacteur à eau sous pression. Ces réacteurs, les plus sécurisant, équipent toutes les centrales nucléaires belges, à savoir :

en 1962 ,	MOL	11 MW	
1967	CHOOZ	310 MW	(Centrale Franco-belge)
1975	TIHANGE 1	370 MW	(Centrale Belgo-française)
1975	DOEL 1	392 MW	
1975	DOEL 2	392 MW	
1982	DOEL 3	900 MW	
1983	TIHANGE 2	900 MW	
1985	DOEL 4	1000 MW	
1985	TIHANGE 3	1000 MW	

A noter l'évolution de la part prise par les centrales nucléaires dans la production d'électricité:

	en 1972	en 1986
NUCLEAIRE	0,2 %	67 %
CHARBON	13 %	20 %
HYDROCARBURE (FUEL)	85 %	11 %
HYDRAULIQUE	1,8 %	2 %

A noter aussi le coût de revient comparé entre les différentes sources d'énergie: si le nucléaire = 100
le fuel = 125
le charbon = 150 à 200

Après les réponses aux nombreuses questions posées, c'est l'impressionnante visite des installations sous la conduite du colonel HAAS et de deux de ses collaborateurs.

MERCI ! au colonel FABRY d'avoir si bien préparé cette visite en préoyant même ... le soleil.

J. DOME

Avis de recherche

LERIDA, Espagne

Afin d'aider un camarade évadé de guerre, nous invitons les prisonniers politiques reconnus ayant séjourné jadis dans la prison de LERIDA, de téléphoner à Willy DEHEUSCHE au n° 02.767.35.93. D'avance un grand merci.

UN SERVICE RENDU A LA FORCE AERIENNE

Comment, grâce à son énergique intervention et à ses relations dans la RAF durant la guerre, le Lt Gén Avi L. LEBOUTTE obtint d'équiper plusieurs de nos escadrilles de l'excellent HUNTER de préférence au SWIFT qui s'avéra un dangereux avion.

Au début des années 50, probablement en 1952, le Colonel ROBINS, de l'USAF, informa le Lt Gén Avi L. LEBOUTTE, Chef d'Etat Major de la Force Aérienne, que les Américains avaient décidé, dans le cadre du Plan Marshall, d'offrir à la Belgique et à la Hollande un Wing de chasse qui serait équipé d'un avion européen. A cette époque, seule l'industrie britannique était à même de produire un avion de chasse répondant aux exigences de l'heure.

A cette même époque, le Général L. LEBOUTTE se rendit en Angleterre pour une réunion des anciens du 141 Squadron de la RAF où il avait servi pendant la guerre. Il eut l'occasion d'y rencontrer son ancien Wing Commander qui était passé à l'Air Ministry où il s'occupait du matériel volant. Le Général le mit au courant du projet américain et lui demanda son avis sur les avions de chasse alors aux essais: le SWIFT et le HUNTER. Le Wing Commander n'hésita pas à lui recommander le HUNTER de préférence au SWIFT, car ce dernier, après essais, devait subir d'importantes modifications.

Lors du dîner qui suivit la réunion, le Général L. LEBOUTTE rencontra le Flight-Lieutenant KELLY qui avait commandé le B Flight quand il commandait le A Flight. Cet officier était devenu pilote d'essai, notamment sur le SWIFT et le HUNTER. En s'informant sur le résultat de ces essais, il apprit que le HUNTER avait dépassé les performances fixées par le cahier des charges, tandis que le SWIFT avait présenté des anomalies qui justifiaient un profond remaniement.

Ayant recueilli ces importants renseignements, le Général L. LEBOUTTE décida de retarder son retour et d'aller voir le Chef d'Etat-Major de la RAF, Sir John SCHLESSER, qu'il connaissait car il avait reçu de lui la DFC. Le Général lui exposa le projet des Américains et lui posa franchement la question: "A ma place, que choisiriez-vous comme avion?". Le chef d'Etat-Major répondit sans hésiter: "Le HUNTER car le SWIFT doit subir des modifications et les essais n'ont pas encore repris".

Quinze jours après, une délégation belge et une délégation hollandaise furent convoquées à Paris pour y rencontrer les Américains au Palais Chaillot. Fort des confidences recueillies, le Général L. LEBOUTTE était bien décidé à proposer le HUNTER pour équiper les escadrilles. Mais les Américains exposèrent qu'ils rentraient d'un séjour en Hollande où les installations de la société FOKKER avaient peu souffert de la guerre. Cette société avait obtenu un accord de participation avec les constructeurs du SWIFT si cet avion était choisi pour équiper les wings offerts par les Américains. Ceux-ci proposèrent donc le choix du SWIFT qui était fabriqué sur base du même cahier des charges que le HUNTER.

Aussitôt, le Général L. LEBOUTTE se leva pour marquer son opposition à ce choix, allant même jusqu'à dire que la Force Aérienne Belge préférerait renoncer au cadeau américain en cas de choix du SWIFT. Devant cette ferme attitude qui étonna la délégation belge elle-même, les Américains décidèrent de postposer la décision.

Peu après son retour en Belgique, le Général L. LEBOUTTE fut réveillé une nuit, vers une heure du matin, par un appel téléphonique du Prince BERNHARD de Hollande qui voulait connaître les motifs de sa ferme opposition au SWIFT. Ne voulant pas dévoiler les sources des renseignements qui lui avaient été donnés confidentiellement par des amis, le Général suggéra au Prince BERNHARD d'envoyer deux officiers de confiance en Angleterre pour se renseigner auprès de l'Air Ministry sur les performances du SWIFT et du HUNTER. Six mois après, nous recevions des HUNTER et les Hollandais aussi.

Les escadrilles anglaises qui reçurent le SWIFT eurent les pires ennuis avec ce chasseur, y compris des accidents mortels. La chaîne de fabrication fut arrêtée et finalement le SWIFT fut déclassé.

C'est ainsi que le Général L. LEBOUTTE rendit non seulement un excellent service à la Force Aérienne en lui évitant probablement des accidents mortels, mais aussi il fit réaliser à la Belgique une économie considérable en lui évitant un ré-équipement imprévu.

L'AUMONIER "CLEM" BOONE N'EST PLUS.

Il est décédé à Uccle le 22 août 1986, à l'âge de 89 ans. En tant qu'Aumônier Principal Honoraire de la Force Aérienne et grande figure de l'aviation à laquelle il consacra le meilleur de son sacerdoce et de sa vie, il était Membre d'Honneur des Vieilles Tiges de Belgique.

Il est né à Turnhout le 12 février 1897, il fut ordonné prêtre le 1 janvier 1922. C'est en 1931, après quelques années de professorat à l'Institut Ste Marie à Schaerbeek, qu'enthousiasmé par les progrès de l'aviation et par les exploits des audacieux pionniers des grandes traversées aériennes, .. l'Atlantique Nord et Sud, le Pacifique, le continent Africain .., il s'engage à l'Aéronautique Militaire Belge.

Il s'y intègre rapidement, participant activement aux vols et à la vie des escadrilles, comprenant, encourageant et assistant, pour le meilleur et pour le pire, ces aviateurs de tous grades qui, par leur audace, leur enthousiasme, leur goût du risque, en un mot leur "spirit" , se différencient du commun des mortels.



En 1940, il participe à la campagne des 18 jours, puis est évacué en France avec son unité, le III ème Régiment d'Aéronautique d'Evere. De retour à Bruxelles, il est affecté au service des Hopitaux militaires dépendant de la Croix Rouge. En même temps, il rejoint la Résistance où il sert comme Agent de Renseignement et d'Action jusqu'en 1942. Recherché et poursuivi par la Gestapo, il s'évade de Belgique en août 1942 pour rejoindre la Grande Bretagne après de nombreuses aventures et risquant le pire en passant par la France, l'Espagne et le Portugal.

Il reprend du service à la Section Belge de la Royal Air Force comme Aumônier de la 350e Escadrille, mais sa juridiction s'étend aussi à tous les aviateurs belges de la RAF. Avec eux, il participe à la libération de l'Europe.

En 1946, la paix revenue, il passe à la jeune Force Aérienne dont il devient, le 3 janvier 1947, l'Aumônier Principal. Après sa retraite, en 1962 , l'Aumônier Principal Honoraire de la Force Aérienne, Clément BOONE, continuera à se consacrer corps et âme à son sacerdoce et au service de ses amis aviateurs, tant militaires que civils, auxquels il tenait tant. Il sera notamment Aumônier de la SABENA.

Tous les aviateurs de Belgique regrettent le départ de leur très cher ancien. Ils garderont en mémoire le souvenir de son enthousiasme, de sa simplicité et de sa vie exemplaire vouée au service du Pays, de sa Foi et de ses compagnons d'Arme.

Jean FAIN (Neveu du Clem)

APPEL A CEUX QUI ONT FAIT PARTIE DES 76e, 77e, 78e, 79e, 80e, 82e
ET-83e PROMOTIONS D'ELEVES PILOTES DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE BELGE.

Nous disposons des listes des élèves pilotes depuis la première promotion de l'École de Pilotage après la guerre 1914-18. Ces listes sont complètes jusqu'à la 75e promotion entrée à l'école en 1938 et brevetée en 1939. Les autres listes nous manquent, sauf pour la 81e et la 84e promotion.

Grâce à un patient travail de recherche, dont nous le félicitons, Georges LECOMTE est parvenu à reconstituer les listes de ces promotions. Nous les reproduisons dans ce bulletin et nous demandons à ceux qui en ont fait partie de faire connaître leurs remarques éventuelles à notre Secrétaire: Jacques DOME, avenue de Foestraets 42 - 1180 Bruxelles - Tél: 02/374 24 14.

83e Promotion bis. (CSLA)

Barbanson, J.J.		+ 10.05.40 Gossoncourt, tué au sol.
Blavier, H.	non breveté	
Bocquet, Ch.F.J.	breveté RAF	
Bonange, A.	non breveté	
Caron, A.	non breveté	
Crop, L.	non breveté	
Durez, J.	non breveté	
d'Ursel, J.	repris 83bis à Tenby, brev.RAF	
Herr, A.	non breveté	
Marechal, Albert	repris 83bis à Tenby	
Menu, X.L.A.	breveté RAF	+ 10.08.42 (RAF) .
Neyaert, G.J.B.J.		
Paquet, Alofs, N.	non breveté	
Scuvie, D.J.M.S.	breveté RAF	+ 30.04.44 (RAF)
Van Arenberghe, L.	repris 83bis à Tenby, brev.RAF.	

79e Promotion. (suite)

Haubert, Gabriel breveté
 Henry, A.V.Gh. breveté
 Keyenberg, L.A. ?
 Lonthe, R.E. ?
 Mogenet, C.I.J.G. breveté
 Mullenders, M.Ph.M.A. breveté
 Papians de Mochoven, A.A.D.F. breveté
 Peterkenne, L.P.J.F. ?
 Figault de Beauvillé, E.A.L. ?
 Stags, F.A.J.M.J. ?
 ?
 ?
 Van Massenhove, Y. ?
 Wilmoté, M.J. ?
 Warmont, A.E.U.Ch. ?

(Nominations: Ann. *De Vrijheid* Deyens Gabriel Haubert - *Journal des Armées*)

80e Promotion. *11 an d'ans*

Bestin, I. breveté
 Biernaux, G. breveté
 Boute, F.E.L. breveté
 Bruylants, M.J.H.O. breveté
 Bucchin, rayé
 Champagnac, E.A.L.Gh. breveté
 Collignon, R.M.E. breveté
 de Hespée, M.A.A.R.L.M. breveté
 Dejardin, Jean-Pierre breveté
 Delers, C.L.A. breveté
 Derave, J. breveté
 Fraiteur, N. breveté
 Godfroid, R. breveté
 Kirkpatrick, J.Ch. breveté
 Legros, rayé-obs.brev.RAF
 Michiels, A.Ch. breveté
 Platteau, E.Y.E. breveté
 Potelle, J. breveté
 Sepvroux, R. breveté
 Smets, L.C.A. breveté
 Van Loo, rayé
 Van Molkot, J.Ch.J. breveté
 Van Zuylen van Nyevelt, E.J.M. breveté
 Venosoen, F.A. rayé-obs.brev.RAF
 Verpoorten, F. breveté
 Vertongen, breveté
 Volont, V.A. breveté
 Ykman, A.E.N.M.Ch. breveté

(Nominations: *De Vrijheid* Louis Bastin - *Victor V. Van*)

82e Promotion.

Biver, F. breveté
 Claessen, A.E.L. non breveté
 Counet, T.N. non breveté
 Dehard, non breveté
 Delforge, M. breveté
 Delhays, R. non breveté
 Deltour, G.F.D. non breveté
 Deschamps, breveté après guerre
 Dierckx de Casterlee, I. non breveté
 Dubois, J. non breveté
 Erauw, breveté après guerre
 Firléfijs, A.H.A. breveté

(entrée 04.09.39) *Waelgen*. Non *Arrière* à *Dignon*.
 + 18.07.42 S.E.F.T.S. Canada
 + 25.04.45 (RAF)

82e Promotion.

Fostroy, C. non breveté
 Hanses, L.J.A. breveté RAF
 Hoornaert, R.C. breveté RAF
 Lallemand, R.A.F. breveté RAF
 Lambotte, A.O.H. + 22.10.41 fusillé
 Leumans, R. breveté RAF
 Lebouille, R. non breveté
 Leonard, H.L.A. non breveté
 Lemaire, A.M.E. breveté RAF
 Limet, H.J.A. breveté RAF
 Lievijs, G.G.A.J. breveté RAF
 Ortmans, Chr.Ch.A. breveté RAF
 Raes, M.H.M. breveté RAF
 Seydel, G.M.H. breveté RAF
 Solier, non breveté
 Vandebos, G.J.Ch. breveté RAF
 Van Der Perren, J.M.F. ??? breveté RAF
 Wijngaard, J.B.L. non breveté
 Wils, non breveté

Hors série

de Hemricourt de Grunne, R. admis P.N. 13.09.39 (à reçu ses ailes à Deurne).

83e Promotion (officiers).

Carlier, J. repris 83e prom. à Tenby.
 Custers, A.M.J. breveté RAF
 Debève, E.A.M. passé dans les paras en G.B. (DSO)
 del Marmol, R. repris 83e prom. à Tenby.
 Dewever, René ? breveté RAF
 Didier, A.A. repris 83e prom. à Tenby.
 Drymael, J. obs.
 Ducarme, J.M.J.V. obs.
 Dumonceau de Bergendael, Yvan.G. breveté RAF
 Gheude, S.L.E.G.
 Goedert, A.M.M.E.
 Heusquin, C.F.Ch. repris 83e prom. à Tenby.
 Janssens de Vorebeke, W.
 Léonard, L.F.A.
 Ley, J.J.F.C. breveté RAF
 Mertens, Ch.M.F. breveté RAF
 Morai, J.E.J. breveté RAF
 Mouillart, Ch.J.V. breveté RAF
 Nitalet, A.E.J.G. breveté RAF
 Parée, A.R. breveté RAF
 Picard, H.A. breveté RAF
 Ples, E.J. breveté RAF
 Regout, G.H. breveté RAF
 Remy, L.J.C. breveté RAF
 Saint-Mard, J.A. non breveté
 Sauvage, H.J.A. breveté RAF
 Smets, H.I. repris 83e à Tenby.
 Van Riel, Z. non breveté
 Walch, E.E. breveté RAF
 Winterbeek, E.E.I. + 23.05.42 (RAF)

+ 10.05.40 Louvain, suite
 bomb. Gossoncourt.
 + 09.02.42 (RAF)

+ 09.09.73
 + 06.01.81
 + 17.01.57
 + 25.03.44 F.G.fus.Gestapo
 + 28.03.43

+ 22.07.41 (training RAF)
 passé dans les blindés UK.

"C'est une opérée d'une histerectomie et on a lié les deux uretères". C'était un vrai roman policier. Et le "Chevassu" était tout baba parce qu'un étudiant savait sortir ça, en réalité, j'avais déjà vu ça avant à St Pierre où j'avais travaillé. Alors, revenant de Paris, il n'y avait pas de place au service urologie. C'était Vandenbranden qui était là et Fernand, pas celui de "Nez Gorge Oreilles", et Fernand m'a vu revenir, mais il y avait aussi le téléphone arabe. On avait téléphoné de Paris que l'élève de Vandenbranden avait enlevé la première place, alors ça faisait du foin.

M.C. Et c'est à cette époque que remontent vos courses sur les grands voiliers après la guerre déjà ?

Le président V.K. Ah oui, après la guerre parce que pendant la guerre il n'y en avait pas !

M.C. Et c'est juste après que vous avez été ...

Le président V.K. En 50, attendez que je cherche ...

M.C. Oh ça n'a pas grande importance ...

Le président V.K. Si, si. C'était tous les deux ans et c'était en 56, 58 et 60, voilà ! En 56, c'est une firme, c'est-à-dire un club londonien qui a eu l'idée de rassembler tous les grands voiliers restants et ça coutait cher tout ça, et alors les étapes plus ou moins ... et on a fait la première course de grands voiliers de à Lisbonne. Moi, j'ai pu combiner avec des médecins qui devaient faire leur service que je prenne leur place. Ils toucheraient les appointements qu'ils avaient en congé.

M.C. Pourquoi ? Vous aimiez la mer ?

Le président V.K. Oui d'abord, et sur les grands voiliers c'est sensationnel hein, faut pas rater ça. J'étais surtout là pour faire du cinéma, j'avais un appareil de 16 mm, un très bon d'ailleurs, un Zeiss Movicon, on n'en a plus maintenant, de la firme allemande Zeiss, un appareil très perfectionné qu'ils ne savent plus construire d'ailleurs maintenant. J'ai donc fait un film de cinéma de toute cette course. L'intérêt de ces films c'est qu'ils étaient pris du haut des mâts alors que tous les films sont pris du pont et la vue est tout à fait différente.

M.C. C'est vrai que vous n'aviez pas le vertige, vous l'avez dit !

Le président V.K. Ben ... à l'aviation, j'avais appris ! Et puis je n'ai jamais eu le vertige. Alors, le premier jour d'ailleurs que j'étais à bord, le Commandant voyant un terrien qui arrivait chez les marins, c'est toujours le même coup, heuh ...

M.C. C'était sur quel voilier ?

Le président V.K. Le Mercator qui est à Ostende maintenant !

M.C. Et vous me disiez que vous filmiez beaucoup, mais ce n'était pas votre rôle à bord. Vous étiez médecin ...

Le président V.K. J'étais le médecin mais le médecin n'a rien à faire hein !

M.C. Ah ! bon.

Le président V.K. On embarquait des gens bien portants, autrement ils ne partent pas, et à bord il faut que quelqu'un devienne malade enfin, et quand on approche d'un port il n'y a plus de malade parce qu'autrement ils ne peuvent pas sortir. Ce sont tous des jeunes lapins qui ont 20 ans, ils ne vont pas devenir malade du jour au lendemain. Alors, il est courant à bord, comme le médecin n'a rien à faire, il fait la météo et comme j'avais déjà fait la météo à l'aviation, ça marchait très bien. Il y avait une course tous les deux ans, c'était en 56 et puis en 58 on a fait Brest les Canaries et la dernière c'était Oslo Ostende et naturellement, comme une partie de l'équipage était ostendais, il fallait qu'on arrive en bonne place. On s'est si bien débrouillé qu'on est arrivé cette fois les premiers. C'était le dernier voyage du Mercator qui avait terminé sa carrière et qui partait à la ferraille et on e eu bien du mal à le sauver pour qu'il devienne musée. Il est maintenant à Ostende où beaucoup de gens l'ont déjà vu.

M.C. Grâce à lui vous avez fait beaucoup de voyages mais vous en avez fait aussi sans lui !

Le président V.K. Ah oui, tous les deux ans je vais ailleurs, je ne vais jamais deux fois à la même place !

M.C. Deux fois le tour du monde vous m'avez dit !

Le président V.K. Oui parce que j'étais président de la section belge du collège international des chirurgiens qui est une société mondiale dont le siège est à Chicago.

Président de la section belge, je suis devenu après membre de l'"executive council" à Chicago où je devais me rendre chaque année et en plus à des congrès qui avaient lieu dans toutes les parties du monde. On est allé au Japon, au Mexique, à Los Angeles enfin dans tous les coins, quoi !

Alors, pourquoi est-ce qu'il n'y aurait pas aussi des gens comme nous ou plus évolués que nous et nous sommes en retard par rapport à certains !
M.C. Mais actuellement Docteur vous n'opérez plus, vous n'êtes plus pilote, vous ne naviguez plus ...

Le président V.K. Donc, je suis un ...

M.C. Non, ce n'est pas celà que je veux dire, mais vous travaillez encore comme médecin dans votre cabinet ?

Le président V.K. Mais plus beaucoup hein !

M.C. Ca vous suffit après tout ce que vous avez vécu ?

Le président V.K. Ah mais, j'ai beaucoup d'autres choses hein !

Comme président des Vieilles Tiges par exemple, j'ai du boulot hein ! Je dois les accompagner et organiser des voyages. Nous sommes allés par exemple au Bourget, au salon de l'aviation où nous sommes reçus par nos amis des Vieilles Tiges de France. Nous avons des places privilégiées. Par exemple, pour voir le salon on vous met sur une plate-forme à côté de la tour de contrôle d'où on a une vue, alors, sensationnelle sur tout le meeting.

M.C. Au fond, si vous pouviez revivre une partie de votre vie, que serait-elle ? Vous avez été pilote d'aviation, quelle est l'époque où ...

Le président V.K. Ah si je pouvais choisir ! Mais je n'ai jamais pu choisir, j'ai toujours été poussé par les événements, mais je revien-
drais pilote, bien sûr, mais d'abord je suis trop vieux maintenant, ça ne va pas. Il faudrait que je recommence une nouvelle vie et alors je serais dans des engins qui vont d'un astre à l'autre, hein !

M.C. Rires ...

Le président V.K. Ah oui, il faut évoluer, faut pas rester dans ce qu'on était, il faut tâcher de progresser !

M.C. Mais vous avez eu quand même une vie réellement passionnante et quand même une vie très dure, je crois bien non !

Le président V.K. Bien, non seulement je n'ai pas de regrets, mais j'ai travaillé avec plaisir.

M.C. Vous êtes très philosophe, non !

Le président V.K. Ah, ça je ne sais pas. Mais je préfère de plus longues journées et avoir un travail épuisant. Ca m'amuse, j'aime ça !

M.C. C'est ce que je dis, vous prenez le vie avec philosophie toujours, je crois, même dans les passages durs !

M.C. Et vous êtes parti alors pour votre propre compte et vous avez fait ces photos des peintures rupestres ?

Le président V.K. Ah mais pas comme chirurgien, cela c'est pas pour le collègue ! J'avais photographié au Guatemala des temples qui sont sensationnels d'ailleurs et qui sont moins connus que ceux du Mexique parce que le Mexique est fort touristique et le Guatemala beaucoup moins. D'abord la question politique, le Guatemala était toujours en bagarre, enfin quand nous sommes arrivés là, il y avait des mitrailleuses partout et sur les temples, toutes les dix marches, il y avait un type avec une mitrailleuse lourde, ce n'était pas drôle.

M.C. Ca rompt le charme, hein !

Le président V.K. Et les temples de Tikal notamment sont dans le nord du Guatemala, pas loin du Mexique ! Mais il était impossible d'aller du Mexique au Guatemala parce que ce n'étais pas permis et puis parce qu'il n'y a pas de routes non plus, pas de moyens de communication. Il y a là ce qu'on appelle le Peten et la zone de Tikal où il y a des peintures rupestres qui sont des inscriptions sur les monuments. Alors ce qui m'avait frappé, c'est la photo d'un astronaute avec son casque et son équipement, exactement comme Apollo 14 et c'est sensationnel. C'est donc qu'il y a à peu près 6 ou 8000 ans, il y a eu des gens qui avaient besoin d'avoir un casque comme ça et on ne va pas inventer ça sans raison ! Moi je suis persuadé qu'il y a des extra-terrestres qui viennent nous visiter encore maintenant, et les soucoupes volantes on dit que c'est une blague, c'est pas vrai, il y a des soucoupes volantes et j'en ai vu une et peut-être une seconde, ce qui fait que je suis certain qu'il y en a de les avoir vu. Surtout qu'ancien pilote, je sais un peu juger de ce qui se passe en l'air enfin ! J'ai assez regardé les avions !

M.C. Et c'est rare pour un scientifique de parler comme vous !

Le président V.K. Ah oui, pourquoi ?

M.C. Je ne crois pas aux soucoupes volantes.

Le président V.K. Ah si qu'il y en a et pas mal, mais si ! Et les extra-terrestres, ça c'est peu discuté. Il y a beaucoup de gens qui ne veulent pas admettre qu'il y a des gens sur un autre monde. Nous sommes gonflés de notre importance en nous imaginant qu'il n'y a que nous dans l'atmosphère et dans le monde. Il y a des millions de terres comme la nôtre. Rien que notre galaxie en comporte quelques milliards.

Le président V.K. Je ne sais pas si c'est de la philosophie, en tout cas, il y a la résistance et la chance d'avoir une bonne santé, ça c'est important.

M.C. Vous aimez de vivre ?

Le président V.K. Ah oui, bien sûr ! Quand on est à rigoler on rigole ! Comme quand on était étudiant par exemple, ma spécialité c'était de jouer du clairon. Alors on a toujours fait des blagues avec ça !

M.C. Vous en jouez encore parfois ?

Le président V.K. Oui. Tous les ans nous étions invités par les Français qui font le rassemblement annuel de l'aviation française militaire et ça s'appelle l'ASNORA, association des officiers de réserve de la force aérienne française.

Ce se passe à l'Ascension et ça dure 5 jours. Souvent, nous avons eu un avion militaire belge pour y aller et pour revenir, c'était assez loin. Là on fréquente donc tous les copains français et quand je recevais l'invitation, il était toujours marqué en dessous : "N'oubliez pas le clairon".

M.C. Rires.

Le président V.K. Parce qu'il n'y en a plus de clairon, ni à l'Armée belge, ni à l'armée française et il y a une raison, c'est que dans les champs d'aviation, l'expérience de 40 qui a fait détruire des avions en série qui étaient alignés en rang d'oignons et que maintenant on ne met plus jamais 2 avions l'un près de l'autre. Sur les plaines, les avions sont dispersés très loin l'un de l'autre. Il n'y a plus que des sirènes qui sont encore insuffisantes et on met des sirènes dans différents coins car une seule ne suffirait pas et les clairons ça ne marcherait plus hein !

M.C. Vous disiez, si je redevais pilote, ce serait autre chose. Mais est-ce que ce ne serait pas décevant pour vous, c'est tellement différent de ce que vous avez vécu !

Le président V.K. Bien, je crois qu'on aurait d'autres satisfactions hein ! Evidemment, nous on pouvait prendre un avion quand on en avait envie, on ne demandait l'avis de personne. On allait faire un tour et faire une panne de château, à l'époque c'était classique. Maintenant ce n'est plus possible hein ! D'abord il n'y a plus aucun avion qui atterrit dans la pelouse d'un château et puis on se ferait coincer enfin et ça irait mal !

M.C. Ce ne vous plairait pas hein d'être coincé, non seulement vous n'avez jamais été commandé je crois, un peu !

Le président V.K. Ca me dérange, oui. C'est pour ça que je me suis bagarré avec mon chef de service à la banque de Bruxelles et avec d'autres enfin. Non, moi je ne suis pas souple enfin, il ne faut pas qu'on me commande, mais je veux bien avoir de la discipline hein, il en faut ! Quand on va à l'armée et qu'il faut avoir un uniforme comme ça, et se mettre à telle heure comme ça, ça va ! Mais surtout quand il y a quelque chose qui n'est pas juste, quand il y a quelque chose qui vient vous retourner, quand ce n'est pas juste enfin, ça je n'accepte pas.

M.C. Vous savez que l'heure des informations approche et qu'on avait beaucoup de choses à se raconter, mais il faut se quitter c'est un peu grave.

Le président V.K. Ah, on doit se quitter oui !

M.C. Mais oui, il y a les informations.

Le président V.K. Il faudra bien, hein !

M.C. On pourrait faire ...

Le président V.K. C'est vous qui faites les informations ?

M.C. Ah non ! Je dois vous dire au revoir, Docteur Van Keerbergen, et merci.

Le président V.K. Et moi, je vous souhaite bonne continuation pour vos informations.

M.C. Merci et au revoir !

Le président V.K. Up and down !

F I N