

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80

1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



*Les Vieilles Tiges de Belgique*

SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

TREIZIEME ANNEE

OCT NOV DEC 92

Bruxelles, le 25 novembre 1992

S O M M A I R E

Le mot du Président

Les nouvelles de l'association par le Secrétaire-général

Communication du Trésorier

Les Trésors du Nouveau Monde, visite guidée au Cinquantenaire  
le mercredi 16 décembre, bulletin d'inscription

Notre ciel n'était pas vide, article de Denys Rolin dans le  
BAM (FR/NL)

Origine de la Pelouse d'Honneur, article de André Wuyts

Le Capitaine Aviateur André Glorie (historique) (FR/NL)

Commémoration de la disparition de Capiaine G. Guynemer  
à Poelkapelle

Historique de la Force Aérienne Belge

Maurice ...

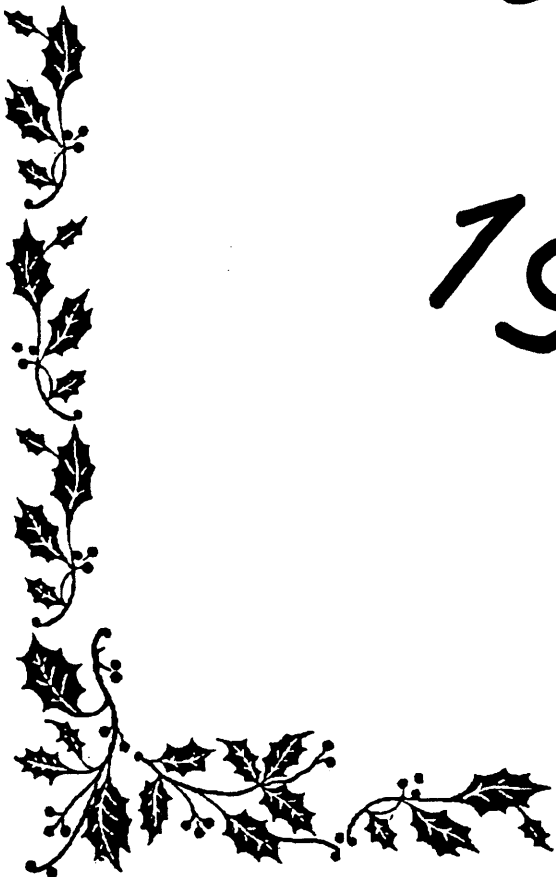
*Dans votre planning 1993, notez que  
notre assemblée générale annuelle se  
tiendra le 3 AVRIL 1993. Elle sera,  
comme de coutume, suivie de notre  
banquet au CLUB PRINCE ALBERT.*

REVEILLONS



*Joyeux Noël*  
*Bonne Année*

1993



## LE MOT DU PRESIDENT

Bien chers amis,

Nous avons vécu une bien triste période. Bien sûr ils avaient tous dépassé les quatre-vingts ans, mais rappelez-vous notre joie quand nous avons fêté les nonante ans du Lieutenant Général Aviateur Lucien LEBOUTTE.

Le plus âgé, notre "Manu" GEERTS. De l'avis de tous, le meilleur pilote. Malgré son âge, il fait des étincelles et commande avec brio la 609ème Escadrille de la Royal Air Force. Ce fut un cri de joie général lorsqu'il fut nommé Colonel.

Le Lieutenant Général Aviateur Franz BURNIAUX nous a quittés sans crier gare. Ce chef par excellence que nous étions fiers d'avoir comme Président d'Honneur. Initiateur de la présence des pilotes belges à la South African Air Force, Chef d'Etat-Major Général de la Force Aérienne succédant au Lieutenant Général L. LEBOUTTE, et puis Grand Patron de la 2 ATAF, poste auquel aucun "non britannique" n'avait jamais accédé.

Jacques CAMBIER, notre Vice-Président, lui aussi ne nous a pas avertis. Mais, grâce à ses enfants, nous avons pu célébrer ensemble son quatre-vingtième anniversaire. Rassembleur d'hommes il savait les motiver et depuis des années sa seule pensée aura été que les aviateurs restent unis et amis, c'est l'ASNORA, ce sont les Vieilles Tiges. Ses grands amis étaient Pierre PACCO et "Mich" JANSSEN.

Par faire-part, nous avons été avertis du décès de Hubertus SCHRÖDER, Président des Alte Adler et membre d'honneur des Vieilles Tiges de Belgique. C'était un battant, seul, malgré son âge, il tenait à bout de bras son association qui perd un homme de grande valeur.

Ici, quatre vers de LAMARTINE retrouvés par hasard:

Le souvenir, présent céleste  
Ombre des biens que l'on n'a plus  
Est encore un bonheur qui reste  
Après tous ceux qu'on a perdus.

Gardons précieusement le souvenir de ceux que nous avons appréciés.

But life must go on.

En réunion nous avons demandé à Jacques DÔME de bien vouloir accepter de devenir Vice-Président. Il a tout donné à notre association et ne veut pas en rester là, mais il a tout de même dit oui tout en se promettant bien de ne rien changer à ses activités.

Vous apprendrez avec grande joie que le Général Aviateur Albert HENRY a accepté la Présidence d'Honneur en remplacement du Général BURNIAUX tout comme il est devenu Chef d'Etat-Major Général de la Force Aérienne en prenant sa succession. Merci à lui, nous saurons lui prouver notre reconnaissance.

Imaginons qu'à notre Assemblée Générale et à notre banquet annuel (prévus le ~~27~~ 3. AVRIL 1993) nous réunissions notre Président d'Honneur, notre nouveau membre d'honneur au titre de Pionnier de l'espace, le Vicomte Dirk FRIMOUT, et, qui sait, les nouveaux Présidents des Vieilles Tiges de France et d'Allemagne; il y aurait de quoi faire.

Voilà tout ce que à quoi pense votre Président par un après-midi pluvieux de fin octobre, sans oublier toute l'amitié qu'il vous porte à tous.

Léon BRANDERS

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- 8 juillet Gustave (Steve) NUYTS, breveté pilote d'avion le 18.10.1957 par la FAé.
- 12 août Dirk FRIMOUT, pionnier de l'espace, nommé Membre d'Honneur  
Walter KONGS, breveté pilote d'avion par l'USAF en Juillet 1954.  
Alphonse PELTIER, breveté navigateur en juillet 1951 par la FAé.  
Hélène PAX, (Veuve de pilote), admise comme membre sympathisant.
- 9 septembre Joseph CARPENTIER, breveté pilote de planeur le 19.10.1947 et pilote d'avion en 1956 par l'Admin. de l'Aéronau.  
Claudette VALLEE, admise comme membre sympathisant.
- 14 octobre Georges de CONINCK, breveté pilote d'avion le 16.9.1947 par l'Administration de l'Aéronautique.

### ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTE.

#### Parmi nos membres:

- Le 9.8.1992 Franz BURNIAUX, Lt-Général Avia e.r. notre Président d'Honneur, breveté pilote d'avion en 1927.  
? Madame André GOEDERT, épouse d'un de nos membres.
- Le 20.8.1992 Baudouin CAMBIER, fils de Jacques CAMBIER, notre Vice-Président.
- Le 4.9.1992 Jacques CAMBIER, breveté observateur en 1937.  
?.9.1992 Georges DEWOLF, breveté pilote en 1933.

#### Autres décès dont nous avons eu connaissance:

- WITTEVRONGEL 96ème promotion, ancien pilote de la RAF.  
Le 13.9.92 Louis REMY, Gén. de Brigade.  
Le 10.10.92 Maurice ROLET, Col d'Avia.  
Le 10.92 le frère d'Eric BOUZIN.

### NOS ACTIVITES PASSES.

- Le mercredi 12 août, nous étions 101 à l'aérodrome de TEMPLoux.
- Le dimanche 30 août, comme chaque année, nous étions présents avec notre drapeau aux cérémonies du souvenir des aviateurs belges et alliés tombés dans les hautes fagnes, au Mémorial Canadien du TIGELOT près de JALHAY.
- Le mercredi 9 septembre, nous avons tenu notre réunion mensuelle à l'AVIA, à titre d'expérience. Nous étions 51 pour déguster (?) un menu cécevant.
- Le 19 septembre, nous avons participé avec notre drapeau, aux cérémonies franco-belges qui ont marqué le 75ème anniversaire de la disparition de Georges GUYNEMER, à POELKAPELLE. (Voir compte rendu dans le présent bulletin.
- Le dimanche 11 octobre, à l'occasion des Fastes de la Force Aérienne, nous avons déposé des fleurs au monument aux aviateurs, avenue Franklin Roosevelt.

- Le dimanche 1 novembre, au cimetière de Bruxelles, à la Pelouse d'honneur de la Force Aérienne, nous nous sommes recueillis sur les tombes des aviateurs belges tombés au cours de la guerre 1940-45.
- Le dimanche 8 novembre, ce fut le service religieux annuel à la mémoire des morts de la Force Aérienne, en l'église Saint Jacques sur Coudeberg.
- Le mercredi 11 novembre étant un jour férié, notre réunion mensuelle s'est tenue le mercredi 18 novembre.

#### NOS ACTIVITES A VENIR.

Pour cet hiver, en dehors de nos réunions mensuelles des 9 décembre, 13 janvier et 10 février, nous avons prévu, en décembre, une visite de l'exposition "Trésors du nouveau monde". (Voir précisions et modalités d'inscription dans le présent bulletin.)

ADDENDA. A la liste des décès, il faut ajouter:

Le 17.9.1992 Hubertus SCHRÖDER, Président des "Alte Adler".  
 .11.1992 Georges KOVARSKI, breveté pilote d'avion en 1943.

#### LE MOT DU TRESORIER

Voici revenu le temps des feuilles mortes et des ... cotisations.  
 Ce serait merveilleux de les ramasser à la pelle et en automne, c'est à dire rapidement.

Pour cela une seule bonne méthode;

- faites votre versement tout de suite.
- utilisez le formulaire de virement qui se trouve dans le bulletin trimestriel que vous venez de recevoir.
- le montant de la cotisation annuelle est de 500 francs pour les membres et de 200 francs pour les veuves.
- si, malgré les rappels vous n'avez pas encore payé la cotisation 1992 veuillez doubler la mise.

Merci d'avance pour votre diligence et votre amicale coopération.

#### HET WOORD VAN DE SCHATBEWAARDER

De periode is weer aangebroken van de dode bladeren en ... de bijdragen.

Het zou fantastisch zijn deze snel te verzamelen.

Hiervoor slechts één goede methode;

- stort uw bijdrage onmiddellijk.
- gebruik het overschrijvingsformulier in het trimestrieel rapport dat u juist ontvangen heeft
- het bedrag van de jaarlijkse bijdrage bedraagt 500 frank voor de leden en 200 frank voor weduwen.
- indien u, ondanks de aanmaningen, nog steeds niet de bijdrage van 1992 betaald heeft, gelieve dan het bedrag te verdubbelen.

Vriendelijk bedankt bij voorbaat voor uw goede medewerking en de snelle uitvoering van deze betaling.

## TRESORS DU NOUVEAU MONDE

### Visite guidée.

L'exposition " Trésors du Nouveau Monde " organisée par les Musées Royaux d'Art et d'Histoire rassemble plus de 400 chefs-d'oeuvre de l'art précolombien.

Choisis pour leur valeur esthétique exceptionnelle, ils témoignent de l'extraordinaire diversité des civilisations qui peuplaient le continent américain avant l'arrivée de Colomb, de l'Alaska jusqu'en Argentine. Parmi elles, certaines nous sont déjà familières, comme les cultures mexicaines ou péruviennes. Mais il en est d'autres beaucoup moins connues. Cette exposition est l'occasion de les découvrir, et de rendre la place qui leur revient à ces immenses artistes qui, pendant 4 millénaires, ont pris part à la grande aventure de la création humaine.

"TRESORS DU NOUVEAU MONDE " est une exposition unique à visiter.

Date : mercredi 16 décembre à 15 heures 30 précises.

Rendez-vous : à 15 h 15 dans le hall d'entrée du Musée d'Art et d'Histoire, Parc du Cinquantenaire, avenue des Nerviens.

Inscription ; Cette visite bénéficiera des services de deux guides francophones pour 30 visiteurs maximum.

Si nous devons être plus nombreux, nous essayerons d'avoir un guide supplémentaire. Mais cette exposition a un tel succès qu'en obtenir un n'est pas certain.

D'où la nécessité de vous inscrire dès réception du bulletin en informant par écrit ( papillon ci-dessous ) en informant par écrit Charles Peyrassol, rue Cayerhuis 7  
1200 Bruxelles . Tél 02.7711248

Coût : 300 frs par personne à payer sur place Ch.Peyrassol

---

### Bulletin d'inscription :

Nom .....

assistera à la visite guidée de l'exposition " TRESORS  
DU NOUVEAU MONDE " aux Musées Royaux d'Art et d'Histoire  
de Bruxelles le mercredi 16 décembre à 15 h 30.

Inscription pour ..... personnes.

L'article qui suit a été publié dans le périodique trimestriel BRUSSELS AIR MUSEUM MAGAZINE. C'est avec l'accord de son auteur et de son éditeur que nous le reproduisons dans notre bulletin.

## NOTRE CIEL N'ÉTAIT PAS VIDE

Je lis toujours avec beaucoup d'intérêt les récits de certains acteurs de notre Force aérienne qui participèrent aux opérations de notre Aviation militaire pendant et après «la drôle de guerre», si spirituellement baptisée ainsi. Je suis un peu piqué par une interpellation: «Où était la chasse belge?» C'est le but que je poursuis en vous envoyant ces lignes car il ne faudrait pas laisser nos plus jeunes lecteurs penser que la chasse fut «planquée» pendant cette période qui fut tout, sauf drôle. Dès les premiers jours du pied de paix renforcé (PPR) pudiquement baptisé ainsi par notre personnel politique, toujours à l'affût de formule lénifiante afin de ne pas effrayer l'opinion publique, le réveil au 10 mai 1940 fut plutôt brutal. Je vais tenter de vous raconter ce que nous avons vécu, mes compagnons d'escadrille et moi-même.

Dès les premiers jours de septembre 1939, la mission qui nous incombait fut la Police de l'air, activité qui visait les belligérants tentés de survoler notre territoire, quelle que soit leur appartenance, Alliée ou Allemande. C'était donc dans le droit fil de la pudeur qu'affectionnaient nos dirigeants. J'étais affecté au 1/1/2 Aé, escadrille basée à Schaffen, équipée de Gloster «Gladiator» biplan de chasse datant des années 1935. La deuxième escadrille était équipée de Hawker «Hurricane» plus modernes, et surtout mieux armés: 24 appareils en tout. Insignes de ces 2 escadrilles: la Comète pour la 1ère et le Chardon pour la 2ème escadrille. Dès la déclaration de guerre entre l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France, nos missions de surveillance commencèrent. Pour rappeler le «drôle» de ces missions, il faut préciser qu'elles se déroulaient à 24.000 pieds — 8.000 m —; altitude où il ne fait pas particulièrement chaud ni confortable. Deux heures durant, les Gloster patrouillaient sur un secteur Anvers-Hasselt. Qu'il me soit permis de rappeler que l'hiver 1939-40 fut particulièrement cruel, avec des températures de -15° au sol. En altitude, je crois que nous étions gratifiés d'un bon -40°. Le chauffage du Gloster était caractérisé par le fait que son

fonctionnement nous gratifiait d'un air ambiant assez frais, de sorte que nous ne pouvions nous en servir valablement. L'équipement des pilotes était rudimentaire: des bottes datant de la guerre 14-18 que nous choissions surdimensionnées pour pouvoir les bourrer de papier journal pouvant nous prémunir contre le froid — le seul ennemi rencontré —. Pendant cette période, le mauvais temps était presque bienvenu, presque parce que nous étions jeunes «gonflés à bloc». J'ai vécu des épisodes cocasses.

Le premier s'est déroulé lors d'un retour de mission, aux environs d'Aerschot: j'étais leader de la formation, seul en possession de la radio. En redescendant, nous avions l'habitude de faire quelques cabrioles pour nous réchauffer. Légèrement au Nord d'Aerschot, la radio au sol m'appelle pour me signaler la présence d'avions: leur position était précisée par un système similaire à celui du jeu de bataille navale: A7, B12, etc... Alerte! Des appareils sont signalés dans un carré tout proche de nous: je secoue vigoureusement le Gloster pour rallier mes ailiers qui me suivent vers Aerschot. J'arrive dans le carré «sensible» et je commence à tourner au-dessus de la petite ville à la recherche de l'intrus. A ce moment, la voix excitée du sol me signale un combat aérien au-dessus d'Aerschot. Le lecteur aura deviné: nous étions occupés à courir après notre queue! Il faut dire qu'à l'époque le radar faisait partie de la science-fiction et que les renseignements provenaient d'observateurs au sol, principalement parmi les «vieux paletots» de la gendarmerie ou de la poste, donc très subjectifs dans leur surveillance du ciel... Une autre fois ce fut plus sérieux. J'étais ailier d'un peloton patrouillant le long du canal Albert. Mon appareil s'était probablement levé du pied gauche et d'humeur paresseuse: je suis lâché, 1 km ou 2 derrière le leader et l'autre ailier: je tripote consciencieusement mon correcteur altimétrique, rien à faire; tout à coup que vois-je? Un Heinkel 111 passer tranquillement entre les deux Gloster de la formation. Moi, le traînard, pas de radio. Je secoue mon appareil pour me signaler, sans

résultat. Je me mets à la poursuite du Heinkel en espérant, vainement, le rattraper. A tout hasard, j'arme mes mitrailleuses et pour être prêt à tout, j'essaie une rafale. La réponse de mon armement est timide: une dizaine de coups claquent puis, le silence: mes braves Browning 7.65 se sont tues, aussi gelées que moi. Le Heinkel disparaît, beaucoup plus rapide et je rentre à Schaffen avec mon moteur asthmatique. Là, les choses se corsent. Les mécanos au sol font des bonds d'enthousiasme: j'ai tiré! Ils l'ont constaté car les bouchons de protection de mes armes ont sauté. La nouvelle se répand aussitôt et je suis immédiatement appelé au Quartier Général où je suis sommé de rédiger un rapport en répondant à de nombreuses questions. «Quel appareil avez-vous attaqué? Où l'avez-vous intercepté» (!)? Et surtout impérieux: «où vos balles sont-elles tombées!!». Une deuxième interception d'un Heinkel 111 entre Namur et Huy. Je me mets à sa poursuite également, avec un égal succès, c.-à-d. sans pouvoir rattraper mon «fridolin». En arrivant dans la région de Liège, la DCA tire et je remarque avec effroi qu'ils me prennent pour cible. Deux ou trois obus éclatent devant moi et cela me convainc de rentrer paisiblement à Schaffen, pendant que l'ennemi rentre, lui tout aussi paisiblement, à son terrain.

Les choses ne se sont pas toujours déroulées sans douleur. Le 2 mars 1940, le sous-lieutenant Henrard, escorté du sergent Lieutenant et du sergent Lelièvre, attaque un Dornier 17 au-dessus de Bastogne. Mortellement touché, le «Sioux» Henrard s'écrase près de Bastogne. Lieutenant est touché dans le système de refroidissement du «Hurricane» et se pose en campagne près de Ciney. Lelièvre revient à Schaffen, touché lui aussi par un projectile qui a sectionné le câble qui commande l'ouverture de son parachute. Nous apprîmes par la suite que deux membres de l'équipage du Dornier 17 avaient été tués lors de cet engagement. A la mi-avril qui suivit, une formation de Gloster attaque un Heinkel 111, touché en France. L'avion s'écrase en Hollande et le pilote rescapé,

confirmera que ce sont bien les Gloster qui l'ont descendu.

Tout cela nous conduira au 10 mai 1940: la Guerre, la drôle est terminée.

Depuis le début de la semaine, les permissions ont été supprimées: il s'agit, à nouveau, d'une alerte bidon dont nous ne savons jamais si elle est réelle ou l'objet d'une répétition générale. Nous avons été mis une bonne demi-douzaine de fois en cet état. Une seule fois, nous avons décroché de Schaffen pour occuper notre terrain d'alerte à Beauvechain, qui n'est, à l'époque, qu'un ensemble de prés dont on a abattu les clôtures pour le rendre praticable à nos appareils: c'était en janvier 40. Le froid était tel que le pilote d'un «Hurricane» a vu son radiateur d'huile exploser en vol: le reniflard du réservoir était bouché par de l'huile gelée. Bref, cette nouvelle alerte ne nous affecte pas outre mesure et le train-train journalier, ce 9 mai, se solde par une journée sans incident, ni vol. Le temps est toujours superbe et, le soir, avec quelques amis, nous allons au bout du terrain boire quelques chopes dans un de ces bistros de campagne où l'affluence des clients met vite les patrons en «rupture de stock». Retour aux quartiers et nous regagnons nos chambres respectives; ces chambres d'un style plutôt monacal. L'atmosphère est détendue puisque les permissions ont été rétablies. Je me couche tôt en attendant un lendemain que je ne puis encore soupçonner. Vers 2 heures du matin, «l'officier» de garde, qui n'est autre que le premier sergent Winant, ébranle ma porte à coups de poing: «Denys, c'est une vraie alerte. Demain, à l'aube, nous nous mettons en place à Beauvechain». Bon, pas de panique; je me constitue une petite valise avec un peu de linge, une trousse de toilette, de quoi tenir deux jours, quoi! Dès que le soleil se lève, je quitte mon logis et me rends au «pilotage», c'est-à-dire, la baraque où nous recevons nos instructions de la journée, où sont nos vêtements de vol, serre-tête, bottes si nécessaire, gants, cartes et nos parachutes-sièges. Le Commandant d'escadrille est déjà là, ce qui nous surprend un peu, car il n'est pas connu pour être un «lève-tôt». Il a l'air très décontracté et nous confirme que

nous «décrochons» sur Beauvechain. Il nous signale que la 1ère escadrille décollera, avec les Gloster, en seconde position après les «Hurricane». Premier peloton: capitaine Guisgand, leader, Rolin à gauche, Pirlot à droite. Tous les appareils sont déjà sortis, prêts à être démarrés à la manivelle comme toujours. Je case ma valise derrière moi dans le fuselage, nous nous installons et les mécanos nous démarrent. Parmi les «Hurricane», quelques-uns ont démarré également et crachent leur fumée d'échappement en chauffant leur moulin. Notre peloton, le premier des Gloster «taxie» vers le point de décollage, suivi des autres Gloster. Guisgand, en position, attend, suivant les instructions, l'arrivée des «Hurricane» qui semblent traîner un peu. Plusieurs minutes s'écoulent et le chef de peloton, lève le bras, signal significatif que nous décollons: deux minutes après nous sommes en vol, aile dans aile, comme à la parade. Nous élargissons un peu la formation et j'en profite pour inspecter le ciel. Surprise! Il est bourré de traînées blanches et je me fais la réflexion que, cette fois-ci, les «Fridolins» exagèrent un peu! Les bandes de mes mitrailleuses ne sont pas engagées, de sorte que je ne suis pas à même de les armer pour un tir éventuel. De plus, ma valise n'est pas arrimée et pourrait compliquer les évolutions. Quelques dix minutes après nous atterrissons sur le terrain de Beauvechain totalement désert, excepté les alouettes qui montent en chantant... Puis, tout à coup, réveil brutal. Vers l'Est, grondement: c'est le bombardement de Tirlemont. Un nuage de fumée noire s'élève. Cette fois, «C'EST LA GUERRE»: elle a cessé d'être drôle.

J'avoue humblement que j'ai dû aller me soulager dans les champs... Nous attendons de longues minutes et trois Gloster se pointent: chef de peloton, le capitaine Gerard, vétéran de 14-18; c'est un homme charmant qui a un seul défaut: il bégaye. Il nous annonce donc, en trébuchant dans son discours: «Schaffen... il n'y en a plus». Consternation donc, six Gloster sont là, plus deux «Hurricane» réchappés comme par miracle, car l'attaque allemande s'est portée avec précision sur l'emplacement occupé par les «Hurricane». Au compte-goutte, les Gloster arrivent au terrain et avec eux de consternantes nouvelles: les

«Hurricane» sont presque tous gravement endommagés et irréparables dans un proche futur, ou détruits. De plus, Paul Libert, incendié au sol dans son «Hurricane», est gravement brûlé sur tout le corps et acheminé sur la clinique d'Aerschot. Ceci dit en passant: miraculeusement, Paul Libert, contre toute attente, et à la surprise du corps médical, survécut à ses brûlures, ceci après des semaines, si pas des mois de traitement. Il s'évada de Belgique vers l'année 1942, franchit les Pyrénées à pied, reprit du service à la RAF et fut descendu le 10 mai 1944 en flammes aux environs d'Arras (?), 4 ans jour pour jour après le drame de Schaffen. Après la guerre, il prit du service à la SABENA à la condition qu'il serait exempté de vol tous les «10 mai». Il est mort prématurément, il y a quelques années, des séquelles de ses brûlures. Vous voyez, chers lecteurs, la chasse était là. Albert Drossart fut également parmi les blessés de ce 10 mai, et lui aussi prit du service à la RAF.

Reprenons notre récit après cette parenthèse.

La journée de ce 10 mai fut bousculée par les vraies (mauvaises) et bonnes (fausses) nouvelles, dont une prédominait: l'ennemi est bloqué sur le canal Albert, les Français et les Anglais (avec leur rond chapeau, «dixit» un naturel du pays) se précipitent à notre secours. Quelques survols du terrain par des avions allemands isolés, salués par le tir nourri de la section de canons anti-aériens de 40 mm. Le soir tombe et les histoires de parachutistes fleurissent. Coucher tôt car debout avant l'aube demain. Cette journée risque d'être chargée: mon petit chien «Flaps» dort paisiblement à mes pieds. Nous sommes logés chez l'habitant, Paul Delorme et moi discutons quelques temps avec nos très braves hôtes.



▲ Avro 504 - 1936.



L'aube blanchit à peine le ciel lorsque je reviens au «pilotage» sur le terrain. «Pilotage» équivalait à ce que mes plus jeunes collègues de la RAF et de la Force aérienne appellent maintenant «Dispersal». C'est là que nous recevons les instructions de vol, les missions à accomplir: le Major commandant du Groupe est là, accompagné du Capitaine Guisgand, notre commandant d'escadrille. Les questions fusent. Un mécano: «Mon major, ne serait-il pas prudent de ranger les appareils sous les arbres du verger voisin?» Réponse péremptoire: «Non, les Allemands mitraillent et bombardent systématiquement tous les bosquets». Assez paradoxal. Pour l'instant ce n'est pas vraiment notre problème... cela le sera au cours de la journée. Guisgand me demande si je suis prêt pour une première mission. «Oui, mon commandant». Aillier, Pirlot et Albert Vandembroeck (Albert, car il y en a deux à l'escadrille). Tout en me harnachant, combinaison dite «flottante», serretête, gants, les bottes sont inutiles car la mission se déroulera à relativement basse altitude, je pose des questions: «Quelle est la situation sur le canal Albert?». Réponse: «Les troupes allemandes et belges occupent chacune une rive du canal Albert et se livrent à un duel d'artillerie». Mission: «nettoyage du ciel» (textuel) entre les ponts de Lanaeken, Veldwezelt et Vroenhoven: je ne crois pas, mais là mes souvenirs ne sont pas précis, que l'on ait fait allusion à la fameuse mission de bombardement des Fairey Battle sur les non-moins fameux ponts qui firent couler beaucoup de sang et beaucoup d'encre. Mes deux ailiers sont présents et je leur signale que nous décollerons en formation serrée pour nous distancer lorsque nous serons en vol, pour avoir le loisir de scruter l'espace aérien. Démarrage des Gloster (je pilote le 31 (?), car mon fidèle 22 est victime d'un incident technique). J'avoue que j'avais le cœur un peu serré et que je réalisais que, cette fois-ci «ce ne serait pas de la tarte». Formation en V au sol, mes deux copains sont là: je lève le bras et je fais le signal du décollage... A ce moment, curieusement, pendant que mon moulin vrombit, les premières mesures de... la Marseillaise me viennent aux lèvres: Pourquoi?



▲ Denys Rollin.

Je ne sais. Peut-être est-ce le fait que ma mère est française et furieusement chauvine? La réponse se trouve dans le subconscient et ceci est une autre histoire. A mi-distance de notre objectif, j'avisé un Dornier 17, cap à l'Ouest sur notre droite. Je secoue mon Gloster, mais je continue vers l'Est tout en gardant mon client à l'œil: heureusement car je le vois virer vers nous d'une manière belliqueuse. Je me colle à ses trousses, très près et j'ouvre le feu. Je me décale légèrement sur sa droite pour me mettre à l'abri de sa dérive de droite. Mes traçantes, visant le moteur de droite, se

croisent avec celles des tourelles arrières du Dornier, en un joli collier de perles venimeuses. A ce moment, la peur m'a totalement quitté: le Dornier nous échappe après dix secondes d'échange: ces choses-là ne durent jamais très longtemps. J'ai dû être touché, car une de mes mitrailleuses capot n'est plus alimentée par la bande de cartouches. J'ai donc perdu 1/4 de ma puissance de feu. Nous reprenons notre cap vers l'Est et traversons le canal Albert: en scrutant le sol j'aperçois de nombreux appareils gisant à proximité de la rive Est du canal et je me fais la réflexion qu'il a dû se produire de violents combats aériens. Ce ne fut que plus tard que j'appris que l'adversaire avait amené à pied d'œuvre, des troupes et des pièces à feu moyennes à l'aide de planeurs. Nous tournons vers le Sud en longeant le canal: très vite nous apercevons une formation de 8 Messerschmitt 109, décalés en altitude de plus ou moins 200 mètres, se pointer. Là, les choses deviennent très sérieuses: je tire violemment sur le stick et je traverse la mince couche de nuages qui nous survole pour découvrir les flèches noires des Me 109 sur le ciel bleu, qui «en veulent». Je me dis que nous ne pouvons engager le combat à 3 contre huit. Je replonge au travers des nuages et là, devant moi, à 50 mètres, un Me. J'ouvre le feu, en brèves rafales, en ajustant mon «viseur clair» dans le fuselage de l'ennemi: une, deux, trois rafales. Je tire aussi longtemps qu'il me semble à bonne distance, puis, plus rapide, il me lâche. J'ai su, 50 années après, que mon adversaire fut tué: cela ne m'a pas fait plaisir... Vivement, je me dis que nous ne sommes pas seuls et je vire à gauche et effectivement un autre Messerschmitt 109 monte vers moi: il est loin et encore inoffensif (à mes yeux). Je vois ses mitrailleuses s'allumer et presque immédiatement un «boum» retentissant, suivi par une odeur de poudre envahissant mon cockpit, confirment le péril. Mon appareil part dans un virage à plat vers la droite, je veux le rattraper: plus rien dans les commandes. Mon Gloster n'obéit plus. Je jure solennement. Je déboucle mon harnais et je me bascule vers la droite. Dans ma précipitation, j'ai omis d'ouvrir la petite porte rabattante du cockpit, et la poche de ma combinaison «flottante» reste accrochée par la

poignée du panneau. Mon appareil sans contrôle continue en spirale et je cherche à me dégager. Finalement, la poche cède et je me retrouve libre, les deux pieds dans le ciel, littéralement éjecté. Maintenant, ouvrir le parachute: «Compter jusqu'à trois à la cadence du pas ordinaire» dixit le règlement. Ceci pour éviter une ouverture prématurée. Ça suffit, je tire et un bon choc: mes pieds décrivent une courbe artistique et... je perds un soulier.

Ce que j'écris m'a pris un quart d'heure: les faits se sont déroulés en 10 à 20 secondes! J'atterris dans un pré, salué par deux chevaux

éberlués. Fait prisonnier par les troupes belges, pris en relai par nos «amis» allemands, je n'ai pas l'intention de lasser mes lecteurs. Quatre années de captivité, émaillées de 5 évasions, m'ont permis de rejoindre la RAF en 1944.

Maintenant, après la drôle de guerre, la vraie guerre commence; pour moi: **la très triste guerre.**

Vous voyez, chers amis: **la chasse était là.** Tout ce que je relate ici est gravé dans ma mémoire et aucun des faits n'est imaginé. Nous avons fait ce que nous pouvions avec nos coucous démodés, le restant de nos avions broyés au sol par l'ennemi... Le même jour, une deuxième

formation de Gloster fut prise à partie par des Me 109: deux appareils abattus, un tué, le 1er sergent Clinquart. Dans mon peloton, le sergent Pirlot fut abattu en feu et son corps ne fut jamais retrouvé: la chasse était là, mais n'oublions pas que dans les appareils, démodés ou en nombre insuffisant, il y avait des hommes qui ont joué leur vie et qu'ils l'ont parfois perdue: le deuxième chapitre: la RAF a prouvé à suffisance que le titre de cette arme existait en 1940 et a démontré son courage à n'importe quel prix.

Denys Rolin.



▲ 73<sup>e</sup> promotion - 73<sup>ste</sup> promotie. Wevelgem 1937.  
De gauche à droite/van links naar rechts:

- 1) Dôme, Dumonceau de Bergendael
- 2) Delorme, d'Ursel, Gerion, D'Haes, Geerets, Devos, Rolin, Deboeck, Gobin, Espanne, Van Tichelen, Arend.
- 3) Brosteaux, Van de Velde, Postal, Dormal, Van Weyenberghe.

---

# ONS LUCHTRUIM WAS TOCH NIET LEEG

---

Met steeds veel belangstelling lees ik de verhalen van zekere leden van onze Luchtmacht die deelnamen aan de operaties van onze Militaire Luchtvaart tijdens en na de «schemeroorlog». Ik ben wat ontstemd door de uitspraak: «Waar was de Belgische jacht?» Om dit te weerleggen zend ik u deze tekst, want de jongere lezers mogen niet denken dat de jachtvliegers hun plicht niet deden tijdens die periode. We werden eerst op versterkte vredesvoet gebracht (= P.P.R. = pied de paix renforcé), eufemistische omschrijving om de bevolking niet al te zeer te verontrusten. Het ontwaken op 10 mei 1940 was des te brutaler. Ik zal nu trachten te vertellen hoe die gebeurtenissen overkwamen bij mijn makkers en mijzelf in de escadrille.

Vanaf de eerste septemberdagen 1939, kregen we de opdracht van «luchtpolitie». We moesten dus het Belgisch luchtruim beschermen tegen het indringen van zowel Duitse als Geallieerde vliegtuigen. Ik was ingedeeld bij het 1/12 Aé, smaldeel gebaseerd te Schaffen, uitgerust met Gloster Gladiator, tweedekkers uit de jaren 1935. Het tweede smaldeel was uitgerust met de moderner Hawker Hurricane die beter bewapend was; in totaal betekende dit 24 toestellen. De kentekens van die 2 escadrilles waren de «Komeet» voor de 1ste en de «Distel» voor de 2de escadrille. Vanaf de oorlogsverklaring tussen Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland begonnen onze bewakingsopdrachten. Deze opdrachten verliepen op een hoogte van 24.000 voet — 8.000 m. Op deze hoogte was het bijzonder koud. Gedurende twee uur patrouilleerden de Gloster in de sektor Antwerpen-Hasselt. De winter 1939-40 was bijzonder hard met temperaturen van -15° op grond. In vlucht daalde de temperatuur soms tot -40°. De verwarmingsinstallatie aan boord van de Gloster was volkomen onvoldoende. De vlieguitrusting van de piloten was ook tamelijk rudimentair: onze vlieglaarzen dateerden van de oorlog 14-18. We kozen ze verscheidene maten te groot zodat we ze konden opvullen met krantenpapier.

Enkele episodes uit die periode waren tamelijk koddig. Zo waren we op de terugvlucht van een opdracht in de omgeving van Aarschot. Ik was leider van de formatie en vloog met het enige vliegtuig voorzien van een radiotoestel. Bij het dalen voerden we gewoonlijk enkele acrobatieën uit. Toen we ten noorden van Aarschot waren, werd ik per radio opgeroepen met de melding van de aanwezigheid van vreemde vliegtuigen. Hun positie werd bepaald door een systeem gelijkaardig aan dat gebruikt bij het spel «zeeslag»: A7, B12, enz... toestellen werden gemeld in een vierkant in onze nabijheid. Ik schud met mijn Gloster om de aandacht te trekken van mijn vleugelmannen. We komen in het vierkant boven het kleine stadje om de indringers op te zoeken. Een opgehitste stem roept me vanop de grond op met de melding dat een luchtgevecht aan de gang was boven Aarschot. De lezer zal het geraden hebben: we waren naar onszelf aan het zoeken!

In die tijd bestond er hier natuurlijk geen radar. De bewaking van het luchtruim werd verzekerd door observatie vanop de grond door oudgedienden van de rijkswacht of het leger, met al de gevolgen vandien.

Een andere keer was de zaak ernstiger. Ik was vleugelman van een peloton op patroelje langs het Albertkanaal. Mijn toestel had geen goed rendement en weldra vlieg ik op een tweetal km achter de leider en het andere vliegtuig. Plots zie ik een Heinkel 111 die tussen de twee Glosters van de formatie doorvliegt. Ik heb geen radiotoestel en tracht vruchteloos de aandacht van de andere twee op te wekken. Ik zet de achtervolging in.

Ik zet mijn machingeweren op scherp en om op alles voorbereid te zijn, los ik een salvo. Het resultaat is eerder schuchter: een tiental schoten en dan... stilte: mijn Brownings 7.65 zijn onbruikbaar door koude. De Heinkel verdwijnt en ik keer terug naar Schaffen met mijn astmatische motor. Mijn terugkeer veroorzaakt heel wat ophef bij de grondmecaniciens: ik heb geschoten! De beschermingsdoppen van mijn machinegeweren zijn weg. Ik word op de staf geroepen waar ik

een rapport moet opstellen door op vele vragen te antwoorden. «Welk vliegtuig werd door u aangevallen? Waar hebt ge het onderschept?». En vooral: «waar zijn uw kogels terechtgekomen??».

Een tweede interceptie van een Heinkel 111 gebeurde tussen Namen en Hoei. Ik achtervolg het toestel ook, met hetzelfde succes: zonder de Duitser te kunnen inhalen. In de streek van Luik gekomen stel ik met ontzetting vast dat onze luchtafweer me als doel neemt. Twee of drie obussen ontploffen vóór mij en ik besluit naar Schaffen terug te vliegen.

De zaken verliepen echter niet altijd zonder verliezen. Op 2 maart 1940 valt onderluitenant Henrard, vergezeld van sergeant Lieutenant en van sergeant Lelièvre, een Dornier 17 aan nabij Bastogne. De «Sioux» Henrard wordt dodelijk gewond en stort neer te Bastogne. Lieutenants vliegtuig wordt geraakt in het afkoelingsstelsel en hij moet een noodlanding uitvoeren in een veld nabij Ciney. Lelièvre keert terug naar Schaffen. Zijn vliegtuig werd ook getroffen en een kogel sneed de openingskabel van zijn valschermdoor. Later zullen we vernemen dat twee bemanningsleden van de DO 17 gedood werden tijdens het gevecht.

Half-april viel een formatie Gloster een Heinkel 111 aan die reeds in Frankrijk getroffen werd. Het toestel stortte neer in Nederland en de overlevende piloot bevestigde dat het wel de Gloster waren die hem neergeschoten hadden.

Dit alles zal ons naar 10 mei 1940 brengen: de Schemeroorlog was ten einde. Sinds het begin van de week waren de verloven ingetrokken: het gaat opnieuw om een alarm waarvan we niet weten of het echt is of een algemene herhaling. We beleefden die alarmering minstens een zestal keer. Eén enkele maal verlieten we Schaffen om het uitwijkvliegveld van Beauvechain (Bevekom) te bezetten. Op dat tijdstip was het slechts een geheel van weiden waarvan men de omheiningen had neergehaald. Dit gebeurde in januari '40. De koude was toen zo hevig dat een Hurricane-piloot zijn olieradiator zag ontploffen tijdens de vlucht: de

ontluchter van de reservoir was door bevroren olie verstopt.

Kortom, de 9de mei scheen een gewone dag. Het weer was prachtig en 's avonds gingen we onder kameraden een pint drinken in één van de kroegen rond het vliegveld waar de toevloed van klanten de betrokken cafébaas weldra zonder bier zette. Terug in onze kwartieren vervoegden we onze eerder karig bemeubelde kamers. De atmosfeer was ontspannen want de verloven waren weer ingevoerd. Omstreeks 2 uur 's morgens word ik gewekt door de «officier van wacht»: 1ste sergeant Winant. Hij bewerkt mijn deur met vuistslagen: «Denys, het is een echt alarm. Morgenochtend vertrekken we naar Beauvechain». Ik maak een valiesje klaar met wat ondergoed en wat toiletgerief. Onmiddellijk na zonsopgang begeef ik mij naar de «pilotege», t.i.z. de barak waar we de daginstructies krijgen, waar onze vliegtuiguitrusting te vinden is (laarzen, handschoenen, kaarten, valschermen). De smaldeelcommandant is er reeds aanwezig. Dit is eerder ongewoon, want hij is gekend als «langslaper». Hij ziet er zeer ontspannen uit en bevestigt het vertrek naar Beauvechain. Hij meldt dat de 1ste escadrille met Gloster zal opstijgen na de Hurricane. Eerste peloton: leader: kapitein Guisgand, Rolin links en Pirlot rechts. Alle toestellen zijn al buiten gebracht en klaar om te starten met de zwengel. Ik plaats mijn valies achterin de romp, neem plaats en de mecaniciens starten de motor. Enkele Hurricane draaien ook reeds en spuwen hun uitlaatgassen uit terwijl de motor warmdraait. Ons peloton, het eerste van de Gloster, rolt naar het startpunt, gevolgd door de andere. Guisgand wacht overeenkomstig de richtlijnen op de komst van de Hurricane die wat schijnen te treuzelen. Verscheidene minuten gaan voorbij en de pelotonoverste heft de arm op; het is het vertreksein. Twee minuten later zijn we in vlucht, vleugel naast vleugel zoals tijdens een parade. We spreiden de formatie wat uit en ik zoek de hemel af. Er zijn ontelbare witte wolkenlierten te zien. De Duitsers overdrijven toch wat vind ik. De kogelbanden van mijn machinegeweren zijn niet ingebracht en mijn valies is niet vastgesnoerd. Dat kan eventuele evoluties belemmeren. Een tiental minuten later landen we op het geheel verlaten terrein van Beauvechain.

Oostwaarts weerklinkt plots het gedonder van het bombardement van Tienen. Zwarte rookwolken stijgen op. Het is waarlijk oorlog. De schemeroorlog is voorbij.

We wachten lange minuten en dan dagen drie Gloster op: de pelotonschef is kapitein Gérard, een veteraan uit 1914-18. Het is een charmante man met één gebrek: hij stottert. Hij meldt ons met horten en stoten dat Schaffen vernietigd was. Ontsteltenis heerst onder ons. We zijn met zes Gloster en twee Hurricane die als bij wonder ontsnapt zijn want de Duitse aanval richtte zich vooral op de staanplaats van de Hurricane. Druppelsgewijze komen nog enkele Gloster toe en brengen ontstellende berichten. Alle Hurricane zijn zwaar beschadigd en onherstelbaar. Paul Libert werd in zijn cockpit zwaar verbrand over het gehele lichaam. Hij werd overgebracht naar de kliniek van Aarschot. Paul Libert zal op wonderbare wijze genezen tot verwondering van de dokters, na weken en zelfs maanden behandeling. Hij ontsnapte uit België in 1942, overschreed de Pyreneeën te voet en nam dienst bij de RAF. Op 10 mei 1944 werd hij in vlammen neergeschoten in de omgeving van Arras (?), 4 jaar dag op dag na het drama van Schaffen. Na de oorlog kwam hij bij SABENA op voorwaarde nooit op een 10de mei te moeten vliegen. Hij is enkele jaren geleden vroegtijdig overleden aan de gevolgen van zijn brandwonden. U ziet, beste lezers, de jachtvliegers waren aanwezig. Albert Drossart was ook onder de gekwetsten van die 10de mei en ook hij zou dienst nemen bij de RAF.

Maar laat ons terugkeren naar ons verhaal. De dag van 10 mei verliep verder met echt (slecht) en goed (vals) nieuws: de vijand was tegengehouden op het Albertkanaal, de Fransen en Engelsen snellen ont ter hulp. Enkele geïsoleerde Duitse vliegtuigen overvliegen het vliegveld, begroet door het vuur van de 40 mm luchtafweer. De avond valt en de verhalen betreffende de parachutisten duiken op. We gaan vroeg slapen want morgen moeten we vroeg opstaan. Mijn hondje «Flaps» slaapt rustig aan mijn voeten. We zijn bij de omwoners gelogeed. Paul Delorme en ik babbelen een poosje met onze brave gastheren.

## 11 MEI 1940

Bij het eerste ochtendgloren begeef ik mij naar hetgeen men nu de «dispersal» zou noemen. Daar krijgen we onze vluchtinstructies. De majoor, groepscommandant, is daar, vergezeld door de escadrillebevelhebber, kapitein Guisgand. Er worden heel wat vragen gesteld. Een mecanicien stelt voor: «Majoor, zouden we de vliegtuigen niet onder de bomen van de boomgaard stellen?». Het antwoord klinkt beslist: «Nee, de Duitsers bombarderen en beschieten systematisch alle bosjes».

Voor het ogenblik is dit onze minste zorg. Het zal er één worden later op de dag.

Guisgand vraagt me of ik klaar ben voor een eerste opdracht. Mijn vleugelmannen zijn Pirlot en Albert Vandenbroeck (Albert, want er zijn twee Vandenbroeck bij het escadrille). We trekken onze vlieguitrusting aan: vlieghelm, handschoenen, vliegoverall; de laarzen zijn niet nodig, want de opdracht zal op geringe hoogte verlopen. Welk is de toestand aan het Albertkanaal? vraag ik.



Xavier Henrard ►

«De Belgische en Duitse troepen bezetten elk één oever van het kanaal en leveren een artillerieduel». Onze opdracht luidt: vrijmaken van de hemel in de streek tussen de bruggen van Lanaken, Veldwezelt en Vroenhoven. Hier laat mijn geheugen mij misschien in de steek, maar ik geloof niet dat de beruchte bombardementsopdracht door de Fairey «Battle» op de bruggen vermeld werd. Mijn twee vleugelmannen zijn tegenwoordig en ik doe hen tekenen dat we in gesloten formatie zullen opstijgen om uit te zwermen wanneer we in vlucht zullen zijn. Start van de Gloster (ik bestuur de 31, want mijn trouwe 22 heeft een technisch incident).

Ik geef toe dat ik gespannen ben, want nu is het menens. V-formatie op de grond, mijn twee kameraden zijn er: ik hef de arm op en geef het teken tot opstijgen. Terwijl de motor broemt, neurie ik de eerste maten van de Marseillaise. Waarom? Ik weet het niet. Waarschijnlijk herinner ik mij in mijn onderbewustzijn dat mijn moeder Françoise is en nogal chauvinistisch. Halfweg ons doel zie ik een Dornier 17, koers west, rechts van ons. Ik schud mijn Gloster, maar vlieg verder oostwaarts en houd onze belager in het oog. Ik zie hem naar ons afdraaien. Ik volg hem van dichtbij en open het vuur. Ik vlieg rechts van het toestel in de dode hoek van zijn rechter staartroer. Mijn lichtkogels zijn gericht op de rechter motor en ze kruisen deze van de staartkoepel van de Dornier. Ik heb absoluut geen schrik meer. De Dornier ontsnapt na een tiental seconden. Zo'n gevecht duurt nooit lang. Ik ben waarschijnlijk geraakt want één van mijn machinegeweren wordt niet meer gevoed. Ik heb dus 1/4 van mijn vuurkracht verloren. We vliegen weer onze oostwaartse koers en kruisen het Albertkanaal. Op de grond liggen talrijke witte wrakken. Er moeten wel hevige luchtgevechten plaats gehad hebben. Het is slechts later dat we vernamen dat de vijand zweefvliegtuigen gebruikt had om troepen aan te brengen.

We draaien zuidwaarts en volgen het kanaal. Zeer snel ontwaren we een formatie van 8 Messerschmitt 109 die een 200-tal meter van elkaar af vliegen. Hier zal het ernstig worden. Ik trek de knuppel stevig op en vlieg door een dunne wolkenlaag. Ik denk bij mezelf dat we het gevecht van 8 tegen 3 beter niet aangaan. Ik duik toch door de wolken en zie daar een Me 109 op



▲ 1948, Denys Rolin, cdt de bord, et son équipage lors d'un vol «Pigeons» en Douglas DC.3.  
1948, Denys Rolin, boordcde., en zijn bemanning gedurende een «duiven»-vlucht per Douglas DC.3.

een vijftigtal meter vóór mij. Ik open het vuur met korte salvo's op de romp van mijn tegenstander: één, twee, drie salvo's. Ik vuur zolang als het toestel op een goede afstand lijkt, maar plots ontsnapt het vliegtuig. 50 jaar later zou ik vernemen dat de piloot gedood werd: dat deed me geen plezier... Ik zwenk nu naar links en zie een andere Messerschmitt 109 naar mij opklommen. Hij schijnt me te veraf om gevaarlijk te zijn. Ik zie dat hij het vuur opent en onmiddellijk is er een geweldige slag en een geur van kruit in mijn cockpit. Mijn toestel glijdt in platte vlucht naar rechts af en is niet meer te besturen. Ik gooi mijn gespen los en zwenk op de rechterkant. In mijn haast ben ik vergeten het cockpitdeurtje te openen en de zak van mijn vliegoverall hapert aan het deurknopje. Mijn toestel spiraalt verder buiten controle, terwijl ik me tracht los te maken.

Eindelijk scheurt de zak en ben ik vrij, de voeten in de lucht: ik ben waarlijk uitgestoten. Nu het valscherp openen: «Tot drie tellen» volgens het reglement, dit om voortijdige opening te vermijden. Ik ruk aan de koord, voel een hevige schok en verlies daarbij een schoen.

Om dit alles te schrijven had ik een kwartier nodig: de feiten verliepen in een tiental seconden. Ik land in een weide onder het oog van twee verwonderde paarden. Ik word

gevangen genomen, eerst door Belgische soldaten, daarna door Duitsers. Ik ben niet van plan de lezers te vervelen met dit verhaal. Vier jaar gevangenschap met vijf ontsnappingspogingen zullen volgen. Ik zou eindelijk de RAF vervoegen in 1944.

U ziet beste vrienden: de jachtvliegerij was wel aanwezig. Al hetgeen ik vertel, is in mijn geheugen gegrift en niets is verzonnen. We deden wat we konden met onze verouderde toestellen. De rest van onze vliegtuigen werd op de grond vernietigd. Diezelfde dag werd een tweede formatie Gloster uiteengeslagen door de Me 109. Twee toestellen werden neergeschoten met één dode: 1ste sergeant Clinquart. In mijn peloton werd sergeant Pirlot brandend neergeschoten en zijn lichaam werd nooit teruggevonden.

De jacht was er, maar we mogen niet vergeten dat onze verouderde toestellen niet talrijk genoeg waren. Er waren mannen die hun leven op het spel zetten en het soms verloren. Het tweede hoofdstuk, dat van de RAF, heeft bewezen dat de jachtvliegers aanwezig waren in 1940 en voldoende hun moed bewezen hebben.

Denys Rolin.

Maurice ...

---

Quoique l'on pense - quoique l'on fasse  
La Société est une impasse  
Où tous nos gestes sont filtrés  
Bien avant que l'on ne soit né

On voudra connaître ton père  
On saura qui était ta mère  
Si t'as des soeurs - si t'as des frères  
Si t'en étais à la dernière

Si t'as des relations de pouvoir  
Sinon on te laissera choir  
Car dans ces cercles dits fermés  
On n'y marche qu'à pas feutrés

T'avais gravi tous les échelons  
Naturellement et sans façon  
Personne n'en était étonné  
Ta place étant d'être premier

Tu avais toutes qualités  
L'intelligence - l'honnêteté  
Tout en toi la sincérité  
C'était trop tôt pour nous quitter

Pour te rendre un dernier hommage  
Présents toutes Autorités  
Preuve que tu étais un sage  
Toutes les femmes ont pleuré

Pourquoi faut-il que le destin  
Fasse de nous - tes orphelins  
Toi qui a su tout nous donner  
Nous aurions voulu mieux t'aimer

Merci de t'avoir rencontré  
Un peu de toi va nous rester  
Pussions-nous devenir meilleurs  
Grâce à toi - à ta Grandeur

Montclar le 15 octobre 1992

# ORIGINE DE LA PELOUSE D'HONNEUR

L'ARTICLE CI-APRES A ETE PUBLIE EN FEVRIER 1980 DANS LE BULLETIN DES VTB QUI  
FETAIT SON PREMIER ANNIVERSAIRE.

Comment la "PELOUSE D'HONNEUR des GLORIEUX AVIATEURS BELGES TOMBES AU COURS DE  
LA GUERRES 1939 - 1945" put-elle être réalisée ?

Le 10 mai 1940, premier jour de la guerre, le Lieutenant Aviateur Etienne DUFOSSEZ abattait un avion allemand et, à son tour, était abattu, victime de son dévouement et de son courage. Sa maman, Madame DUFOSSEZ-VANHAELTEREN, tante du Bourgmestre de Bruxelles, s'est dévouée pendant toute la guerre aux oeuvres de l'aviation et particulièrement aux veuves et orphelins d'aviateurs, et femmes et enfants d'aviateurs passés en Angleterre.

Dès après la guerre, elle eut l'idée, en souvenir et à la mémoire de son fils, de créer une Pelouse d'Honneur où reposeraient tous les aviateurs Belges tombés pendant la guerre 1939-1945. L'idée fut émise et approuvée par beaucoup mais la réalisation en a été très difficile. En effet, elle en avait parlé au Lieutenant-Général DUVIVIER mais celui-ci répondit qu'après toutes ses démarches, il s'avérait impossible de la réaliser. Elle en parla aussi à Monsieur MARECHAL, avocat, qui, à son tour, lui fit savoir que toutes démarches seraient vaines et qu'il fallait renoncer. Finalement, elle en parla au Lieutenant-Général aviateur Baron WAHIS, ancien de 1914-1918 et invalide, ainsi qu'à son fidèle secrétaire, Monsieur WUYTS. Ces deux derniers se rendirent chez le Ministre de l'Intérieur, Monsieur MUNDELER, qui leur fit savoir que leur demande ne pouvait être agréée car les Services d'Inhumation, déjà consultés, avaient repoussé toutes les demandes.

Avec un louable entêtement, Monsieur WUYTS est allé trouvé les Services d'Inhumation, rue du Trône à Bruxelles, et y a vu le chef de service, Monsieur ROMMEL, qui lui dit immédiatement que cette pelouse était impossible à réaliser vu que toutes les Armes pouvaient également désirer une Pelouse d'Honneur. Monsieur WUYTS lui répondit simplement qu'aucune autre Arme que l'Aviation ne pouvait solliciter une Pelouse d'Honneur étant donné que seuls les aviateurs n'avaient cessé de se battre toute la guerre. Les aviateurs constituent aussi une seule grande famille comme il n'en existe dans aucune autre Arme. Monsieur ROMMEL dut reconnaître le bien fondé de cette affirmation et donna finalement son accord de principe à la réalisation de cette pelouse.

Fort de cet accord, le Général WAHIS, le Capitaine DELCOUR, chef du Service des Relations Publiques de la Force Aérienne, et Monsieur WUYTS sont retournés chez le Ministre, Monsieur MUNDELER, qui, après s'être informé auprès des services compétents, a également donné son accord pour la création de cette pelouse.

A ce moment, tout s'est mis en route. Un comité a été formé sous le Haut Patronnage de S.M. la Reine ELISABETH. Le Comité d'Honneur comprenait entre autres: S.E. le Cardinal VAN ROEY, plusieurs Ministres, des Gouverneurs de Provinces, Monsieur VANDE MEULEBROECK, Bourgmestre de Bruxelles, Monsieur C. PHOLIEN, Procureur Général, le Général Aviateur DUVIVIER, le Général Aviateur Baron WAHIS, le Général Aviateur L. LEBOUTTE DFC, etc..., et un Comité exécutif présidé par Madame DUFOSSEZ-VANHAELTEREN avec, comme membres, le Général Aviateur Baron WAHIS, Monsieur Albert VAN COTTEM, Doyen d'Honneur de l'Aviation, le Capitaine Aviateur Charles DELCOUR, Monsieur Jean VAN DEN BOSCH, aviateur militaire grand blessé et architecte, Monsieur César BATAILLE, aviateur 14-18 et statuaire, et, comme secrétaire, Monsieur Henri WUYTS, aviateur invalide, Prisonnier Politique et aussi secrétaire du Hôme des Ailes Brisées de Belgique.

Le Comité de la Pelouse une fois constitué, il fallut trouver l'argent pour tous les frais que cela allait occasionner. Des galas furent organisés et, grâce à l'appui de la Force Aérienne, ces galas eurent un grand succès. Cela permit d'acheter une parcelle de terre dans le cimetière de la Ville de Bruxelles pour y faire une "Pelouse d'Honneur" assez grande pour contenir 215 tombes. Après les démarches successives auprès du Bourgmestre de Bruxelles, Monsieur VANDE MEULEBROECK et de Mademoiselle VAN LYNSELE, échevin de l'Etat Civil, cette Parcelle de terrain devint propriété du Comité. Les plans furent dressés par Monsieur VAN DEN BOSCH, architecte et Monsieur BATAILLE, statuaire, fit la maquette d'un monument qui devait figurer comme emblème sur la "Pelouse d'Honneur". Les plans terminés, les travaux commencèrent.

Il faut noter que chaque tombe a son caveau; 215 tombes furent ainsi érigées à grand renfort de ciment, de sable, de matériaux divers et surtout de main d'oeuvre. Les pierres qui constituent le monument furent achetées en France. Sa réalisation, qui représente bien ce qu'est l'âme de l'aviation, témoigne d'une très grande envolée et d'une grande noblesse. Sur ce monument figure la phrase célèbre de CHURCHILL: "Jamais autant d'hommes ne durent autant de choses à si peu d'hommes".

La "Pelouse d'Honneur" entra dans sa phase de réalisation lorsque les corps des victimes furent rapatriés de toutes les parties du monde grâce au concours de la Force Aérienne Belge. Elle fut inaugurée en 1950 avec les premiers corps des aviateurs rapatriés. Actuellement, s'y trouvent 215 aviateurs y compris les tombes symboliques des aviateurs disparus ou tombés en mer.

L'entretien de la Pelouse s'est révélé très onéreux et des appels durent être faits au public et à de grandes sociétés pour permettre de continuer l'entretien de la Pelouse.

Au fur et à mesure que le temps passait sont décédés Monsieur VAN COTTEM, Madame DUFOSSEZ-VANHAELTEREN, Monsieur VAN DEN BOSCH et Monsieur BATAILLE. Finalement, ne restaient au Comité que le Général WAHIS et Monsieur WUYTS. Afin de donner à la Pelouse un caractère de pérennité, ils ont pensé que seule la Force Aérienne, qui elle durerait toujours, était la seule habilitée pour maintenir cette oeuvre du souvenir. Ce projet a donc été étudié et mis au point par le Général WAHIS, le Général DELCOUR et Monsieur WUYTS. Une convention a été établie qui fait don total de la Pelouse d'Honneur à la Force Aérienne, devenue ainsi la propriétaire exclusive. Cette convention a été signée par le Général CEUPPENS, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, par le Général WAHIS et par Monsieur WUYTS.

On ne peut que remercier la Force Aérienne pour l'entretien de la "Pelouse d'Honneur" qui est toujours impeccable. Chaque année, le 1 novembre, a lieu une cérémonie commémorative. La Force Aérienne y est représentée par des officiers, son Chef d'Etat-Major et sa musique. Elle est reçue chaque année par Monsieur Henri WUYTS, seul survivant du Comité Fondateur. Il y reçoit aussi le Bourgmestre de la Ville de Bruxelles et ses échevins. A chaque cérémonie, on ne peut que constater le bon entretien du monument et des tombes qui toutes sont fleuries par la Force Aérienne.

Monsieur Henri WUYTS, agé actuellement de 75 ans, (C'était en 1980, il est décédé depuis), forme le voeu qu'en cas d'empêchement et après sa mort les Présidents successifs des "Vieilles Tiges de Belgique" prennent sa succession pour représenter le Comité fondateur aux cérémonies qui ont lieu à la "Pelouse d'Honneur". Il espère que son voeu sera réalisé.

Propos de Monsieur WUYTS recueillis par la rédaction.

Cet article date de février 1980.

Depuis lors, Monsieur Henri WUYTS est décédé et a été remplacé, selon sa volonté, par le Président des Vieilles Tiges en exercice. Depuis lors également, un Comité de la "Pelouse d'Honneur" a été reconstitué; il comprend: le Président des VTB, le représentant du Chef d'EM FAé, le Président de la Fraternelle des Belges de la Royal Air Force et le secrétaire des VTB.



## Le Capitaine Aviateur ANDRE GLORIE

Historique

### AVANT-PROPOS

A l'occasion de la remise des ailes aux élèves-pilotes de la Promotion 80B, un parrain fut proposé aux nouveaux pilotes. Le choix tomba sur le Capitaine-aviateur GLORIE.

Etant très peu connu, il fallu faire des recherches pour retrouver les faits les plus marquants de sa vie et sa carrière militaire.

Le Capitaine-aviateur GLORIE André, Désiré, Etienne, fils de Glorie Etienne et de Leytens Rachelle, naquit le 8 septembre 1908. Il habita à Schaerbeek au n° 303 de la Chaussée d'Helmet et il s'engagea en 1928 comme volontaire de carrière à l'Aéronautique Militaire.

Il épousa ROELS Yvonne, née en 1911. Les autres éléments concernant sa jeunesse ne sont pas connus.

Les présents propos sont extraits d'une synthèse écrite sur sa carrière militaire et sur son action d'éclat.

Puisse le courage et la combativité dont il fit preuve, servir d'exemple pour les jeunes pilotes de la Promotion 80B qui s'efforceront de conserver avec respect et dévouement, sa mémoire vivante.

## Sa carrière militaire

André Glorie entra le 29 mai 1928 à l'Ecole d'Aéronautique à Evere, comme volontaire de carrière, pour un engagement de trois ans renouvelable.

Il fut incorporé dans le cadre du personnel navigant comme soldat élève-pilote de la 55ème promotion.

Peu après, il passa l'examen pour le grade de caporal et fut nommé le 30 octobre 1928.

Le caporal André Glorie entra à l'Ecole de Pilotage de Wevelgem le 19 janvier 1929 où il obtint le brevet élémentaire. André Glorie fut breveté pilote militaire le 15 juin 1930 et fut nommé sergent deux semaines plus tard.

Il fut alors muté au 1er Régiment d'Aéronautique, 5ème Groupe, 1ère Escadrille puis joignit le 3ème Régiment d'Aéronautique le 23 novembre 1933.

Le sergent Glorie fut nommé adjudant-aviateur le 31 décembre 1933 et fit mutation pour le 1er Régiment d'Aéronautique, 1er Groupe, le 19 mars 1934.

André Glorie fut promu sous-lieutenant la même année et lieutenant le 26 juin 1937.

Enfin, il fut nommé au grade de capitaine-aviateur le 26 septembre 1939.

Cette année-là, il lui fut décerné la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II avec sabres et fut fait Chevalier avec sabres dans l'Ordre d'Orange-Nassau.

Le Capitaine-aviateur Glorie fut muté administrativement au Centre de la Réserve et de l'Instruction, le 11 mai 1940.

## Les destructions

Le 9 mai 1940, une grande partie de l'Armée Belge était en position sur le canal Albert et sur la Meuse. Les forces étaient constituées par les III, IV, V et VII Corps, par le IIIème Corps de cavalerie et par la 2ème Division des Chasseurs Ardennais. Par la suite, ces troupes furent renforcées par de nouveaux détachements qui prirent position sur le canal et à la frontière orientale de la province de Liège et des Ardennes. Il y avait également quatre divisions à l'arrière et une ceinture symbolique le long de la frontière française ainsi qu'à la côte.

Aucun pays ne mit en place un programme de destruction d'ouvrages stratégiques aussi important que la Belgique. Avant le début des hostilités, le pays avait pris les mesures nécessaires pour la destruction de 800 ouvrages importants. Ce nombre fut même doublé pendant la mobilisation en incorporant dans le programme, la destruction des voies de communication de grand intérêt.

Un demi pourcent de ces destructions ne purent être effectuées pour diverses raisons et parmi elles, trois ouvrages importants:

- le viaduc de Eutchenbach, situé à 13 km de Malmédy, dont l'équipe de destruction fut anéantie par des éléments de la cinquième colonne;
- et les ponts de Briegden, Veldwezelt et Vroenhoven, sur le canal Albert.

## Les ponts de VEELDWEZELT et de VROENHOVEN

Le pont de Veldwezelt, situé à 200 m de la frontière hollandaise, sur la route Maastricht-Hasselt, avait une longueur de 115 m et une largeur de 9 m. C'était un ouvrage métallique.

Le pont de Vroenhoven, sur la route Maastricht-Tongres, à 400 m de la frontière hollandaise, était construit en béton. Il avait une longueur de 117 m et une largeur de 9 m. Les deux ponts étaient minés et sévèrement gardés, même en temps de paix.

Des mines étaient placées dans des chambres aménagées dans chaque pilier. Elles étaient reliées au bouton de mise à feu installé dans un fortin, à travers des puits souterrains. Le fortin en béton, était à 20 m de la route, du côté ouest du pont.

## L'attaque allemande du pont de Vroenhoven

Au début de l'attaque, le sergent qui était responsable de la défense du pont, sorti du fortin accompagné de quelques soldats, pour faire feu sur les avions.

Entre autres moyens utilisés pour l'attaque, des planeurs entrèrent en action ce qui était une nouveauté pour l'époque. Surpris par la brutalité et la soudaineté de l'assaut, le sergent et ses hommes se réfugièrent dans le fortin et le mécanisme de mise à feu des mines qui se trouvait à l'entrée du fortin, fut allumé.

Dès que le sergent eut refermé la porte blindée, les allemands y placèrent une charge creuse qui, en explosant ouvrit une brèche dans la porte, tua le sergent et deux soldats.

D'autres explosions suivirent qui allumèrent un incendie à l'intérieur du fortin et qui y firent exploser les munitions entreposées.

Quelques soldats d'une unité proche qui se trouvaient près du fortin, surpris également par l'attaque, cherchèrent un abri. Une dizaine furent tués et il y eut plusieurs blessés.

C'est le 18ème Régiment de Ligne qui assurait la défense générale du pont, qui reçut l'assaut principal des troupes ennemies amenées par planeurs ou larguées par parachute. Désorientés par l'attaque venant d'une direction imprécise et par l'utilisation de moyens encore inconnus, les défenseurs furent rapidement submergés non sans lourdes pertes.

En même temps, des avions du type Stuka attaquèrent les positions arrières empêchant ainsi l'intervention de renforts.

La destruction du pont ne put être effectuée et il tomba intact aux mains de l'ennemi.

## La mission

Le III<sup>o</sup> Groupe du 3<sup>ème</sup> Régiment d'Aéronautique replié à Aalter, entre Bruges et Gand, reçut l'ordre le 10 mai dans la soirée, de bombarder les ponts qui n'avaient pas été détruits. Un peloton de trois Fairey Battle fut affecté à chaque pont. Les avions furent immédiatement préparés et reçurent chacun une charge de huit bombes de 50 kg. Leur fusée fut réglée pour une explosion immédiate et leur largage était effectué au moyen d'un système électrique. Le personnel appartenait à la 5<sup>ème</sup> Escadrille.

Etant donné l'heure tardive, la mission fut reportée au jour suivant. Une défense fut prévue et fut fournie par le I<sup>o</sup> Groupe du 2<sup>ème</sup> Régiment d'Aéronautique replié à Beauvechain. Deux pelotons de trois Glosters furent affectés à cette mission. Ils décollèrent de Beauvechain le 11 mai entre 5h35 et 5h50 tandis que les Fairey Battle s'envolèrent d'Aalter entre 5h45 et 6h00.

## L'exécution

A l'aube du 11 mai, deux pelotons de Fairey Battle commandés par le Capitaine Glorie décollèrent de l'aérodrome d'Aalter. Ils avaient pour mission la destruction du pont de Vroenhoven afin d'arrêter l'avance rapide des forces allemandes.

Les avions mirent le cap sur l'objectif, certains à basse altitude pour éviter le repérage par la Luftwaffe omniprésente. Au-dessus de Tongres, les avions furent pris sous le feu nourri d'une troupe allemande motorisée et encaissèrent déjà plusieurs coups. Les pilotes dévièrent vers le nord pour éviter la mitraille et bientôt, approchèrent de leur objectif, le pont de Vroenhoven.

Là, l'enfer les attendait! Une mer de feu s'abattit sur les Fairey Battle.

Avec un grand mépris du danger, le Capitaine Glorie se dirigea le premier sur l'objectif tandis que son équipier, le Sous-Lieutenant Van den Bosche s'activait à la visée. Hélas, les bombes ne se décrochèrent pas de l'avion.

Le deuxième avion piloté par l'Adjudant Delvigne attaqua le pont à son tour et cette fois encore, les bombes ne purent être larguées.

Enfin, le troisième avion réussit le largage de ses bombes qui tombèrent dans le canal après avoir effleuré le parapet du pont. Elles ne causèrent aucun effet par suite de leur trop faible puissance explosive.

Entre-temps, le Capitaine Glorie et l'Adjudant Delvigne avaient fait demi-tour. L'avion du Capitaine Glorie n'était plus qu'une épave criblée de balles et de l'huile bouillante éclaboussait le poste de pilotage.

Néanmoins, avec la même détermination, le Capitaine Glorie attaqua le pont une seconde fois afin d'y larguer ses bombes. Peu avant, il avait donné ordre au Sous-Lieutenant Van den Bosche d'abandonner l'avion; il eut la vie sauve quoique sérieusement blessé.

Le Capitaine Glorie s'abattit quelques instants plus tard près de Vlijtingen. L'Adjudant Delvigne et son équipier, le Sergent Maes, qui avaient suivi imperturbablement leur leader, subirent le même sort.

Seul, le Fairey Battle de l'Adjudant Binon rentra à sa base.

## Epilogue

La "Mission impossible" sur le pont de Vroenhoven ne peut pas être considérée comme une mission réussie. Le pont est resté intact et seul un avion a rejoint sa base.

Suite à diverses circonstances, l'attaque des ponts se transforma en mission suicide et il faut attribuer l'échec au mauvais fonctionnement du système de largage des bombes car, s'il avait bien fonctionné, un second passage sur l'objectif n'aurait pas été nécessaire.

Cet échec ne peut en aucun cas être incriminé aux pilotes, ni certainement pas au Capitaine Glorie.

Avec un avion aux performances dépassées, des bombes de trop faible puissance, un système de largage défectueux et un objectif puissamment défendu, le Capitaine Glorie a, par son intrépide attitude, écrit une page d'histoire dans l'aviation militaire belge.

Pour son action d'éclat, le Capitaine Glorie reçut à titre posthume, la Croix de Guerre avec palmes et fut fait Chevalier de l'Ordre de Léopold avec palmes.

Puissions nous nous souvenir de son acte courageux et le prendre toujours en exemple.

## HISTORIEK VAN KAPITEIN Vlieger ANDRE GLORIE

---

### VOORWOORD

Naar aanleiding van de brevetering van de Promotie 80 B, werd aan de nieuwe piloten een peter toegewezen. De keuze viel op Kapitein Vlieger GLORIE. Het feit dat Kpt.Vl.GLORIE door de meesten weinig of niet bekend was, was een reden om meer informatie in te winnen over zijn leven en over zijn militaire loopbaan.

Op 8 September 1908 werd Kpt.Vl. GLORIE André-Désiré-Etienne geboren als zoon van GLORIE Etienne en van LEYTENS Rachel. Hij woonde in Schaarbeek in de Chaussée d'Helmes Nr 303 en was vrijwilliger sinds 1928.

Buiten het feit dat hij huwde met ROELS Yvonne geboren in 1911 is verder niets geweten over zijn jeugdijaren.

Over zijn militaire loopbaan en prestaties werd een samenvatting gemaakt waaruit dit werk is ontstaan.

Moge de moed en de strijdlust van Kpt.Vl.GLORIE een voorbeeld zijn voor de jonge piloten van de Promotie 80 B opdat zij hun peter met respect en toewijding in levende gedachtenis zouden kunnen houden.

Prom 80 B

### Zijn militaire loopbaan

Op 29 mei 1928 werd André GLORIE als vrijwilliger opgenomen in de Luchtvaartschool, waar hij een kontrakt tekende van drie jaar dat hij jaarlijks zou vernieuwen. Sinds dan werd hij aanvaard in het kader van het varend personeel als soldaat leerling-piloot van de 55ste promotie. Kort daarop slaagde hij in het examen voor de graad van korporaal en werd op 30 oktober benoemd.

Op 19 januari 1929 vervoegde korporaal GLORIE de militaire luchtvaartschool te WEVELGEM waar hij het elementaire vliegbrevet kreeg. Op 15 juni 1930 verkreeg hij het brevet van militair piloot en twee weken later werd hij sergeant.

Hij werd geplaatst in het 1ste Rgt L'Aé VI gr en werd Adjudant Vlieger op 31 december 1933.

Op 19 maart 1934 muteerde hij naar het 1ste Rgt D'Aé Ier Gr en in hetzelfde jaar werd hij bevorderd tot de graad van Onderluitenant Vlieger.

Op 23 november 1933 vervoegde hij het 3de Rgt D'Aé. Hij werd Luitenant benoemd op 26 juni 1937 en eindelijk Kapitein op 26 september 1939. Dat jaar verkreeg hij de eervolle onderscheidingen van Ridder in de Orde van LEOPOLD III en van Ridder met sabel in de Orde van ORANJE-NASSAU.

Op 11 mei 1940 ging hij administratief over naar het Centrum van de Reserve en van de Opleiding.

### De vernielingen

Op 9 mei 1940 was het grootste gedeelte van het Belgisch leger opgesteld achter het Albertkanaal en de Maas. Deze strijdkrachten bestonden uit het V<sup>e</sup>, IV<sup>e</sup> en III<sup>e</sup> corps. Als cavalerie vonden we het I<sup>e</sup> en III<sup>e</sup> corps alsook de 2e divisie Ardeense Jagers en het VII<sup>e</sup> corps.

Deze troepen werden gedekt door verder opgestelde detachementen die hadden plaats genomen op de grenskanalen en op de Oost-grens van de provincie LUIK en van de ARDENNEN. Eveneens waren ongeveer 4 divisies achterop gelegen, en een symbolische gordel was langs de Franse grens en langs de kust opgesteld.

Geen enkel land had zo'n grote inzet getoond in het domein van de vernielingen. België had reeds de nodige voorbereidingsmaatregelen genomen betreffende 800 belangrijke vernielingen vóór de oorlog begon.

Tijdens de mobilisatie werd dit cijfer zelfs verdubbeld door de vernielingsvoorbereidingen van belangrijke wegen. Slechts een half procent van al deze vernielingen kon niet worden uitgevoerd door allerlei omstandigheden. Bij de voorname vernielingen konden er slechts drie niet uitgevoerd worden :

- Het viaduct van BUTCHENBACH, gelegen op 13 Km van MALMEDY waar de vernielingsploeg werd aangevallen door elementen van de 5e colonne.
- De bruggen van VELDWEZELT, van VROENHOVEN. *deze BRUGGEN*

#### De bruggen van VELDWEZELT en van VROENHOVEN.

De brug van VELDWEZELT werd gebruikt voor de weg van MAASTRICHT naar HASSELT. Zij was gelegen op 200 m van de Nederlandse grens en was 115 m lang. Het was een ijzeren brug met als breedte 9m. De brug van VROENHOVEN werd gebruikt voor de weg van MAASTRICHT naar TONGEREN.

Zij was gelegen op 400 m van de Nederlandse grens en was van beton.

Haar lengte was 117 m en de breedte 9 m.

Deze bruggen waren gemijnd en reeds in vreedstijd scherp bewaakt. De brug van VROENHOVEN had mijnkamers in elke pijler. De ladingen waren verbomden door de schachten van een onderaardse schuilplaats en kwamen uit op een ontstekingsknop. De schuilplaats, die ook van beton was, lag op 20 m van de weg ten westen van de brug.

#### De Duitse aanval op de brug van VROENHOVEN.

Bij het begin van de Duitse luchtaanval op de brug van VROENHOVEN, verlieten de sergeant, die verantwoordelijk was voor de verdediging van de brug, en enkele soldaten de schuilplaats om op de vliegtuigen te vuren.

De aanval werd onder andere uitgevoerd door middel van zwevers, wat voor die tijd een nieuwigheid was. Verrast door de brutale aanval, snelden de sergeant en zijn mannen zich naar de schuilplaats. De sergeant stak de lont van het ontstekingsmechanisme aan die zich aan de ingang van de bunker bevond.

Onmiddellijk nadat de sergeant de gepantserde deur achter zich had gesloten plaatsten de Duitsers er een holle lading tegen die ze tot ontploffing brachten.

Deze ontploffing maakte een grote opening in de deur en doodde de sergeant en twee van zijn mannen.

Deze ontploffing werd gevolgd door andere. Alles in de bunker stond in brand en de munitie ontplofte. Enkel soldaten van een nabije eenheid werden door de aanval in de buurt van de schuilplaats verrast zodat ze er gingen schuilen. Een tiental werden gedood en enkelen gekwetst.

Tijdens de activiteiten op de brug vielen de troepen uit zwevers, gevolgd door parachutisten, het 18de linie Regiment aan, die de steun vormde van de brug.

In de war gebracht door deze verrassingsaanval komende van een onbekende richting en met onbekende middelen, werden de verdedigers volledig beheerst door de vijand.

Dit na zware verliezen. Terzelfdertijd voerden vliegtuigen van het type STUKA aanvallen uit op de achterlinies zodat elke tussenkomst van de achterste troepen



uitgesloten werd.

Dit alles had tot gevolg dat de brug niet was gesprongen en in de handen was van de vijand.

### De opdracht.

De IIIe groep van het 3e "Regiment d'aeronautique" die gelegerd was op het vliegveld van AALTER, tussen BRUGGE en GENT, kreeg op 19 mei in de avond opdracht die niet vernietigde bruggen te bombarderen.

Een peloton van drie FAIRY BATTLES werd voor elke brug aangeduid.

De vliegtuigen werden paraat gemaakt. Elk toestel kreeg een lading van acht bommen van 50 Kg mee. Deze bommen hadden een onmiddellijke ontsteking en werden door middel van een electrisch mechanisme gelost. Het personeel behoorde tot het 5e smaldeel. Omwille van het late uur werd de uitvoering van de opdracht uitgesteld tot de volgende dag. Een verdediging werd voorzien. Deze werd uitgevoerd door de 1e groep van het 2e "Regiment d'aeronautique" die zich te BEVEKOM bevond.

Twee pelotons van drie GLOSTERS werden voor deze zending voorzien.

De GLOSTERS verlieten BEVEKOM op de 11e mei tussen 5 H 35 en 5 H 50; de bommenwerpers verlieten AALTER tussen 5 H 45 en 6 UUR.

### De uitvoering

In de ochtend van 11 mei 1940 steeg het 2e peloton FAIREY BATTLE, geleid door Kapitein GLORIE, op van het vliegveld van AALTER. De opdracht bestond in het vernietigen van de brug van VROENHOVEN, om de opmars van de snel oprukkende Duitse strijdmacht te stuiten. De vliegtuigen vlogen in volle vaart naar het objectief, daarbij soms rakelings over de grond scharend om de alom tegenwoordige LUFTHAFTE te omzeilen. Boven TONGEREN werd de formatie door een oprukkende gemotoriseerde Duitse kolonne zwaar onder vuur genomen. De vliegtuigen kregen de volle lading. Om dit wespennest te ontwijken, draaiden de piloten naar het noorden. Even later naderden ze de brug van VROENHOVEN. Daar wachtte Men de hel ! Een zee van vuur wierp zich op de FAIREY BATTLES.

Met ware doodsverachting wierp Kapitein GLORIE zich als eerste op het doel.

Co-bemanningslid Onderluitenant VAN DEN BOSCHE deed alles om zo goed mogelijk te mikken, doch op het moment van het lossen van de bommen gebeurde er niets.

Toen reeds maakte het tweede toestel, bestuurd door Adjudant DELIGNE, zich klaar voor een duikvlucht, eveneens zonder resultaat. Tenslotte stormde de derde BATTLE op de brug af, liet zijn bommen los, doch deze scheerden rakelings over de reling en vielen in het water. Door hun geringe ontploffingskracht liep de brug geen schade op.

Ondertussen had Kapitein GLORIE, steeds met dezelfde onverschrokken moed, rechtsomkeer gemaakt, gevolgd door Adjudant DELIGNE. Zijn BATTLE was echter nauwelijks meer dan een zeef en een brandend wrak. Kokende olie spoot op de cockpit maar ondanks dit alles ging Kapitein GLORIE voor de tweede maal op de brug af en wierp zelf zijn bommen af. Op zijn bevel sprong Onderluitenant VAN DEN BOSCHE uit het vliegtuig en wist zich te redden dankzij zijn parachute, doch niet zonder zware verwondingen op te lopen. Kapitein GLORIE stortte even later nabij VLIJTINGEN neer. Adjudant DELIGNE en sergeant LAES, die met hun BATTLE hun aanvoerder onverstoorbaar gevolgd waren, ondergingen hetzelfde lot. Enkel de BATTLE van Adjudant BINON kon de basis vervoegen.

## EPILOOG

De "onmogelijke opdracht" op de brug van VROENHOVEN kan weinig succesvol genoemd worden. De brug is immers onbeschadigd gebleven en slechts één FAIREY BATTLE is naar zijn basis kunnen terugkeren.

Allerlei omstandigheden hebben van deze zending een ware zelfmoordopdracht gemaakt. We kunnen hier al denken aan het slecht werken van het afwerpingsmechanisme voor de bommen. Had dit gewerkt, was een tweede "pass" over de brug overbodig geweest. De mislukking van de opdracht mag in geen geval toegewezen worden aan de piloten en in het bijzonder niet aan Kapitein GLORIE. Met een verouderd toestel, weinig krachtige bommen, slecht afwerpmechanisme en een zwaar verdedigde brug heeft hij alles gedaan om de zending zo goed mogelijk uit te voeren.

Men mag wel zonder overdrijving zeggen dat het 2e peletón van Kapitein GLORIE door zijn onverschrokken gedrag een stuk Belgische oorlogsgeschiedenis heeft geschreven !

Kapitein Vlieger GLORIE kreeg voor deze actie posthuum het Oorlogskruis met palm en werd Ridder in de orde van LEOPOLD eveneens met palm.

Moge wij zijn actie steeds herinneren en hem steeds als voorbeeld nemen.



Commemoration de la disparition  
du Capitaine Guynemer à Poelkapelle

---

La commémoration du septantième anniversaire de la disparition du Capitaine Georges Guynemer, le 11 septembre 1917, près du cimetière de Poelkapelle, a eu lieu dans cette commune, le 19 septembre 1992.

Elle est maintenant célébrée tous les cinq ans.

Après les souhaits de bienvenue exprimés par le bourgmestre et le vin d'honneur servi dans la salle paroissiale, les nombreux participants parmi lesquels, la Vicomtesse de Perhuis, nièce de Guynemer, une délégation importante de l'Armée de l'Air Française, des représentants de la Force Aérienne et des Vieilles Tiges de Belgique, se retrouvèrent dans un restaurant du village pour un déjeuner emprunt de souvenirs et de beaucoup d'amitié.

Au dessert, Monsieur Jozef Nevejan, Président du Guynemerkomitee de Poelkapelle, remercia la nombreuse assistance pour sa participation et pria la Vicomtesse de Perthuis de bien vouloir remettre à deux lauréats d'un concours organisé par l'école communale sur le thème de la manifestation du jour, la Chronique de l'Aviation, récompense de l'épreuve.

Devant le monument élevé à la mémoire du disparu sur la place du village, le Président de l'Association Française des As, rappela la vie de Georges Guynemer et lu sa dernière citation. Le défilé des participants, accompagnés par la Musique de l'Air, et le largage de roses depuis un hélicoptère Sea King de la 40<sup>e</sup> Escadrille de Koksijde, clôtura cette émouvante cérémonie.

# Un panorama de 45 ans d'histoire de l'aviation militaire en Belgique

La Force Aérienne fut créée en Belgique le 15 octobre 1946 en tant qu'élément séparé et autonome de l'armée.

Il a fallu une grande force de persuasion pour convaincre le monde politique d'alors et l'opinion publique, de la nécessité de disposer d'une arme aérienne moderne.

Des circonstances, comme la guerre froide ou le conflit coréen, ont cependant corroboré cette théorie, et le développement s'accéléra en conséquence.

L'expansion la plus importante eut lieu dans le milieu des années cinquante, lorsqu'elle disposait de près de 700 avions.

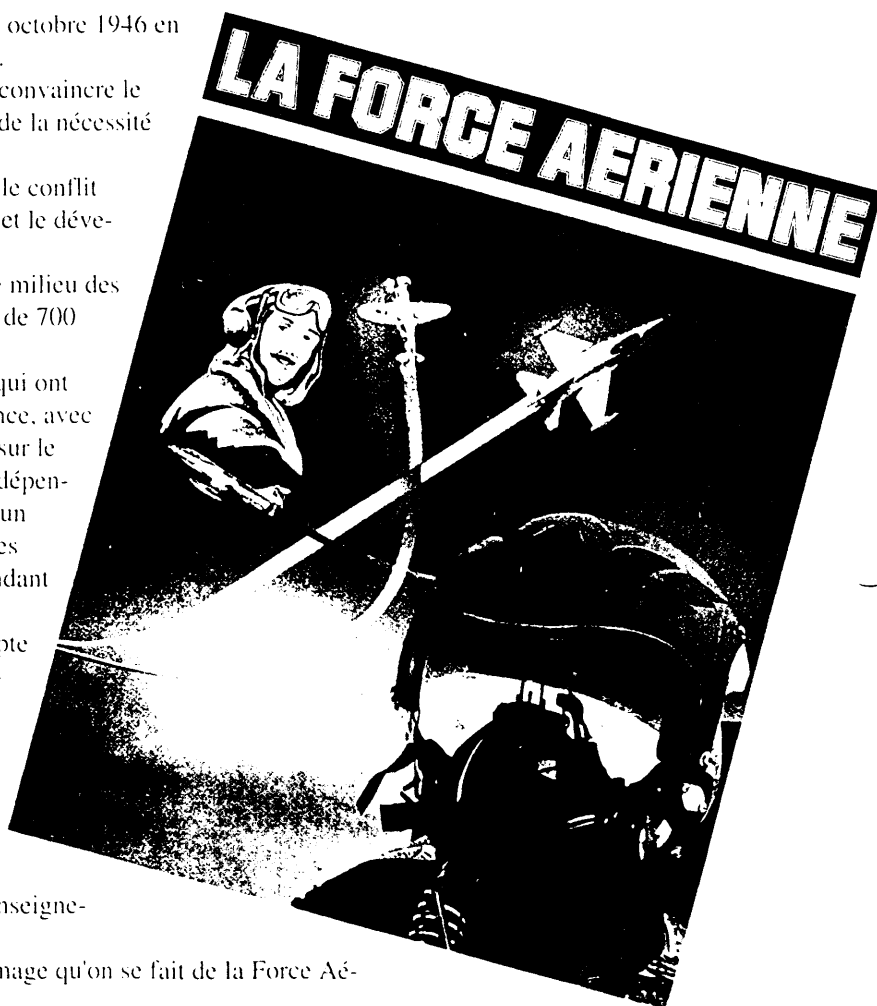
Tout ceci est raconté par des initiés, des gens qui ont participé de près à sa naissance et à sa croissance, avec ses hauts et ses bas. Ils nous emmènent aussi sur le continent africain, au Congo belge d'avant l'indépendance, où la Force Aérienne a profité pendant un certain temps des circonstances climatologiques favorables pour l'entraînement, et au Zaïre pendant les périodes mouvementées.

Les autres aspects qui entrent en ligne de compte sont les programmes de modernisation réussis, l'évolution de la formation, le développement d'un réseau radar sophistiqué, la logistique, les missions humanitaires...

On prête également beaucoup d'attention au fonctionnement de la Force Aérienne moderne, mais aussi à l'évolution prévue après la guerre froide, et cela dans la perspective des enseignements tirés de la guerre du Golfe.

Quelques annexes permettent de compléter l'image qu'on se fait de la Force Aérienne, après lecture de ce livre.

**Un ouvrage d'un intérêt historique certain et dans une édition de luxe, qui procurera à son heureux propriétaire, ardent partisan de la Force Aérienne, beaucoup de plaisir et de satisfaction**



## BON DE COMMANDE

Nom

Rue et numéro

Code postale et Commune

commande de l'édition LA FORCE AERIENNE

\_\_\_\_\_ exemplaires à 1.550 F par exemplaire jusqu'au 15 <sup>oct</sup> mai 1992  
après le 15 <sup>oct</sup> mai 1992 : 1.750 F.

Je verse aujourd'hui la somme de \_\_\_\_\_ F  
au numéro de compte. 001-2365405-39 de FONAVIBEL a.s.b.l.  
Quartier Roi Albert 1er, Rue de la Fusée 70, 1130 BRUXELLES.

Signature

Date

100- LIVRE DU MICH'  
 25- AUTOCOLLANT  
 350- INSIGNE DE REVERS  
 500- -- SUR BOIS  
 500- ÉCUSSON POUR BLAZER  
 500- CRAVATE

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

CRAVATE 500-  
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
 -- SUR BOIS 500-  
 INSIGNE DE REVERS 350-  
 AUTOCOLLANT 25-  
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB

500- CRAVATE  
 500- ÉCUSSON POUR BLAZER  
 500- -- SUR BOIS  
 350- INSIGNE DE REVERS  
 25- AUTOCOLLANT  
 100- LIVRE DU MICH'

MAGASIN VTB

500- CRAVATE  
 500- ÉCUSSON POUR BLAZER  
 500- -- SUR BOIS  
 350- INSIGNE DE REVERS  
 25- AUTOCOLLANT  
 100- LIVRE DU MICH'

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	041.52.29.17
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire: Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire-adjoint: Feuillen Roberts	013.31.28.70
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres: Mme Wissocq-Van Lancker Denise	081.85.61.33
Bouzin Eric	02.242.57.74
Custers Albert	02.736.76.47
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.731.17.88
Mojet Hubert	02.770.93.71
Peyrassol Charles	02.771.12.48
Vermander Gérard	02.770.98.22

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.