

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



SOCIÉTÉ ROYALE

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 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

QUATORZIEME ANNEE

OCT NOV DEC 93

Bruxelles, le 4 octobre 1993

S O M M A I R E

=====

Le mot du Président

Nouvelles de l'Association

Appel pour la cotisation 1994

suivi d'un autre petit mot du trésorier

Florennes, encore une belle journée

Le Rallye SIX TWO à Dijon Val Suzon

La cérémonie au Tigelot

Un coup d'aile de Cécile Heems

Curriculum vitae du Capitaine Avi A. van den Hove
van Kapitein Vl. d'Ertsenrijk

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:	
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
Niels Norbert	016.58.10.86

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.

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

J'apprends à l'instant, avec tristesse, le décès de notre amie Denise WISSOCQ. Nous l'aimions tous pour son franc-parler, sa détermination, sa gentillesse, son désir de participer, d'organiser. Un sacré bout de femme qui était parvenue à nous convaincre qu'elle allait en sortir, s'excusant même de ne pas assister à nos réunions et demandant de ne pas en faire toute une histoire.

Elle aura été la première femme pilote administrateur des Vieilles Tiges de Belgique.

Je me fais votre interprète auprès de Gui, son mari, pour lui dire combien nous participons à sa peine et lui suggérer de bien vite nous rejoindre pour se frotter à notre amitié.

Je veux vous dire aussi mon émotion en écoutant au téléphone notre ami Jean CHENET, Président des Vieilles Tiges; il m'appelait de Bretagne, le dimanche matin, pour me dire combien il participait à notre peine d'avoir perdu si brutalement notre Roi BAUDOUIN. Je l'ai remercié pour vous, comme j'ai remercié notre ami René BOURKEL, notre ami Dominik WEIBEL et Madame SCRÖDER, la veuve du Président des Alte Adler. Vous pourrez lire ce qu'ils nous ont écrit dans notre Livre d'Or, à la page rappelant le décès de notre Roi.

Ce fut un grand Roi. Nous l'avons tous senti à de nombreuses occasions et plus particulièrement lorsqu'après avoir fait son vol en F104 et reçu les ailes de la Force Aérienne, il nous a fait l'honneur de porter la tenue de Lieutenant Général Aviateur. Ceux d'entre nous qui ont volé avec lui savent combien les choses de l'air lui tenait à coeur. C'est tout à fait par hasard mais combien significatif de sa simplicité, que nous avons appris que la Reine d'Angleterre lui avait conféré le grade de Maréchal de l'Air Honoraire de la Royal Air Force. Nous Vieilles Tiges étions fiers de notre Roi.

Nous avons tous assisté à la prestation de serment de notre nouveau Roi, Albert II, et ne pouvons que nous exclamer: Vive le Roi, Vive la Reine, et les assurer de notre indéfectible attachement.

Vous apprendrez par ce bulletin ce que nous avons entrepris ces derniers temps et ce que nous projetons de faire les mois suivants. Vous connaîtrez ainsi la date de notre prochaine Assemblée Générale et donc de notre banquet annuel. Ce sera le samedi 23 avril 1994. Venez y nombreux, c'est l'occasion par excellence de vous retremper à nos sources d'amitié.

Et puis, et ceci est peut-être un peu tôt, mais ce bulletin est le dernier de l'année et je profite de l'occasion pour vous souhaiter à tous une bonne et heureuse année 1994. Que cette nouvelle année vous apporte joie et bonheur à vous et aux membres de votre famille, et qu'elle conforte cette amitié qui nous lie et qui fait de notre association un groupement où il fait bon vivre.

Léon BRANDERS

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Le 11.08 Comte Claude de LANNOY-CLERVAUX, Avenue Albert 1er 252
1332 GENVAL. Tél: 02/654 18 47. Admis comme membre
sympathisant.

Félix WAUTIE, Avenue de la Charmille 20 Bte 14
1200 BRUXELLES. Breveté mécanicien navigant le 2.11.1958.

Jean CHOFFRAY, avenue Montjoie 230 Bte 4. 1180 BRUXELLES.
Tél: 02/343 69 30. Admis comme membre sympathisant.

Le 08.09 Baudouin LAGASSE de LOCHT, Sint Hubertuslaan 21 3080
TERVUREN. Tél: 02/767 37 54. Breveté pilote d'aion en
1951 par l'Administration de l'Aéronautique.

Michel RONVEAUX, avenue Reine Astrid 64. 1410 WATERLOO.
Tél: 02/354 25 55. Breveté pilote d'avion en 1955 par
l'Administration de l'Aéronautique.

Renée KOEWE, rue du Vivi 3 5560 HOUYET. Tél: 082/66 60 92
Admise comme membre sympathisant.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES

Parmi nos membres

Le 05.08 Raymond VAN KEYMEULEN (Le Lange) Breveté pilote en 1950.
le 05/10 Denise WISSOCQ-VAN LANCKER, Administrateur, brevetée
pilote d'avion en 1942.

AUTRES décès dont nous avons eu connaissance:

Florian LALLEMAND, le 9 juillet.

Max Adrien HAUSEUR, le 18 août.

Jean LAHAISE, le 6 octobre. (40ème promotion)

NOS ACTIVITES PASSEES

Le mercredi 11 août, nous étions 113 à l'aérodrome de Temploux.
Voir compte rendu dans le présent bulletin.

Le dimanche 29 août, à JALHAY "Le Tigelot", nous avons participé
aux cérémonies commémoratives des aviateurs belges et alliés
tombés dans les Hautes Fagnes. Voir compte rendu dans le présent
bulletin.

Le dimanche 10 octobre, notre Président a déposé des fleurs au
monument aux morts de l'aviation, à l'occasion des Fastes de la
Force Aérienne.

Le 13 octobre, nous tenions notre réunion mensuelle à la Base
aérienne de FLORENNES. Nous étions près de 90 participants.
Voir compte rendu dans le présent bulletin.

Le 1 novembre, notre Président, qui est aussi Président du Comité
de la Pelouse d'Honneur, accueillait les autorités civiles et
militaires ainsi que les représentants des associations venus se
recueillir à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles, sur
les tombes des aviateurs belges tombés au cours de la guerre
1940-45.

Autres décès :

Notre centenaire Lucien FERON le 13 octobre

Pierre NOTTET le 10 octobre, les funérailles ont eu lieu
dans la plus stricte intimité

ACTIVITES A VENIR

Dimanche 7 novembre, à 11.00 heures, messe solennelle en l'église Saint-Jacques sur Coudenberg à la mémoire des défunts de la Force Aérienne.

Le mercredi 10 novembre, nous reprenons du deuxième mercredi à la Maison des Aîles. Ce 10 novembre, seront probablement à table avec nous un groupe de la Fédération Nationale des Anciens Combattants de Grande Bretagne.

Réunions suivantes les mercredi 8 décembre, 12 janvier, 9 février.

Jacques DÔME

LE MOT DU TRESORIER.

Le mot du trésorier est bien souvent un vilain mot: "COTISATION" Avec la chute des feuilles voici revenu en effet le moment de verser votre cotisation à votre association préférée.

Le montant demeure inchangé pour 1994, soit 500 francs (cinq cents francs) pour les membres aviateurs et 200 francs (deux cents frs) pour les veuves.

COMMENT PAYER:

- N'attendez pas. Versez votre cotisation aujourd'hui même.
- Utilisez UNIQUEMENT le bulletin de virement ci-annexé.

En agissant ainsi il sera inutile d'envoyer des rappels désagréables et vous ne risquerez pas de vous retrouver dans la catégorie des 32 membres qui, à ce jour et malgré les rappels n'ont toujours pas payé la cotisation pour 1993.

Le règlement prévoit la radiation d'office de tout membre en retard de cotisation pour deux années consécutives.

Merci d'avance pour votre amicale coopération.

Encore un petit mot du trésorier.

Il arrive que des membres qui se sont inscrits pour une activité organisée par notre association (voyage-visite-réunion) sont contraints d'annuler leur participation après avoir payé leur quote-part.

Dans la majorité des cas, en effet, nous sommes contraints de verser des arrhes ou, pour des raisons pratiques, seul le versement tient lieu d'inscription.

Dans toute la mesure du possible nous nous efforçons de rembourser la somme versée. Cela est possible lorsque la facture ne prend en compte que le nombre de personnes effectivement présentes.

Lorsqu'il s'agit de voyages (ex. Le Bourget-La Ferté-Allais) l'agence de voyage effectue les réservations plusieurs jours à l'avance et facture sur base du nombre de participants inscrits. Elle ne rembourse donc pas en cas d'annulation.

Pour éviter ce désagrément le conseil d'administration a décidé de proposer une assurance "annulation" pour les activités qui comportent ce risque.

Merci de votre compréhension.

Florennes, le 13 octobre 1993

La plaine de Juzaine à Florennes évoque pour certaines Vieilles Tiges qui participèrent à la visite de la Base le 13 octobre dernier, beaucoup de souvenirs.

Pour quelques anciens, c'est là qu'ils exercèrent leur premier commandement au sein de la Force Aérienne Belge; pour d'autres, formés dans l'immédiat après-guerre, c'est sur cette base qu'ils furent réunis dans une escadrille opérationnelle.

Déjà, après avoir franchi l'entrée à la Clairière, ces souvenirs fusaient: là, il y avait de magnifiques chênes qui malgré les outrages qu'ils subirent durant les bombardements alliés de 1944, supportaient toujours le poids des âges. Là, il y avait un houx qui faisait bien six mètres de haut. Moi dit un autre, je logeai dans les caves de la Tour de contrôle qui étaient infestées de rats.

Les chênes et le houx ont disparus, victimes des travaux de modernisation de la Base. Les logements sont devenus beaucoup plus confortables. Seul le coq qui trône au-dessus du clocheton de la chapelle a survécu aux tourmentes de la modernité.

Le Colonel Aviateur Dambly, Chef de Corps du 2ème Wing Tactique, nous accueillit très gentiment dans la salle de briefing du Groupe de Vol où il exposa l'histoire de la base.

La construction de l'aérodrome fut entreprise en juin 1942 par l'Organisation Todt du IIIème Reich, pour compléter une chaîne d'aérodromes qui s'étendait du nord de la Hollande jusqu'à la ligne de démarcation en France.

Florennes eut pour tâche, l'interception de jour et de nuit, des bombardiers alliés dans le secteur Cambrai - Mons - La Roche et Bouillon.

L'aérodrome fut libéré le 4 septembre 1944 par la 1ère Div US et après l'exécution de travaux sommaires pour la remise en état des pistes, 200 bombardiers américains s'y posèrent quelques jours plus tard.

La Force Aérienne Belge prit possession de la Base en 1947 pour la remettre en parfait état et y déploya en 1948 au sein du 2ème Wing nouvellement créé, les 1ère et 2ème Escadrilles, équipées du Spitfire. Ces avions seront remplacés en 1951 par des F84E, en 1955 par des F84F, en 1990 par des Mirages et enfin, en 1988, par des F16.

L'histoire de la Base sera aussi marquée par l'arrivée en 1984, des premiers militaires américains du 485ème Wing Tactique, en préparation de la venue le 15 mars 1985, de 16 missiles de croisière Gryphon. L'unité américaine quitta Florennes le 28 février 1989 à la suite des accords politiques intervenus entre-temps.

La Base comprend actuellement 1600 personnes environ mais, souligne le Colonel Dambly, la restructuration des Forces Armées qui intervient dès le 1er janvier prochain, posera de sérieux problèmes au Groupe de Défense et Support dont les effectifs sont composés principalement de miliciens.

La Base abrite aussi depuis 1990, une unité qui dépend directement d'un commandement de l'OTAN: le TLP (Tactical Leadership Program) et c'est son responsable, le Colonel Aviateur Audrit qui nous expose son organisation.

Stationnée précédemment à Jever dans le nord de la RFA, elle s'installa à Florennes à la suite des pressions exercées par les Ecolos allemands qui lui reprochaient les nuisances causées par les vols à basse altitude.

Les Ecolos belges ne furent pas du reste et leurs virulentes manifestations du début de l'installation du TLP à Florennes ont fait place à de la passivité. Résignation?

Le TLP dispense des cours de perfectionnement aux tactiques aériennes par des exercices en vol et des séances au sol. Il donne aussi l'occasion aux stagiaires de confronter leurs propres expériences.

Quoique ne faisant pas partie de la branche militaire de l'OTAN, il reçoit des stagiaires français et, il a peu, des pilotes de l'aviation du US Marine Corps. Le Colonel Audrit en est très fier car c'est un label de qualité décerné à l'unité qu'il commande. Bravo les "Top Guns"!

Les participants visitèrent ensuite le RAPCOM, c'est-à-dire, le Contrôle d'Approche et le GCA (Ground Control Approach) où, dans la pénombre propice à la lecture des écrans radar, ils furent initiés aux méthodes modernes du guidage des avions en phase d'atterrissage.

Entrecoupée par un excellent déjeuner servi au mess des officiers, la visite se poursuivit dans un abri où un F16 était exposé avec tout son armement, puis dans le bunker de la 2ème Escadrille où un exposé fut fait sur la préparation des missions, au banc d'essai des moteurs (impressionnant) et enfin, au hangar de la maintenance. On y procédait entre-autres au réglage des gouvernes d'un F16; signe des temps, le chef de l'équipe était "UNE" mécanicien!

La visite se termina au Mémorial Spitfire - Musée Colonel Aviateur Lallemand DFC où est exposé un Spitfire FR XIV amoureusement restauré par un ancien de la Base, l'Adjudant-Chef Raymond Delmotte.

Symbole de la résistance britannique durant la dernière guerre, il a aussi marqué deux générations de pilotes belges: ceux qui combattirent aux côtés des alliés et ceux qui fraîchement breveté en 1947 à la Force Aérienne Belge qui venait d'être créée, s'exercèrent dans ce ciel de l'Entre Sambre-et-Meuse.

Au moment de quitter la Base, Léon Branders tint à remercier le Colonel Dambly pour l'accueil chaleureux qui nous fut réservé et pour l'excellente organisation de la visite.

Malgré les incertitudes que causent la restructuration imposée par le pouvoir politique, ce fut un grand réconfort de constater que les officiers qui nous accueillirent et qui nous guidèrent et les sous-officiers que nous rencontrèrent tout au long des étapes du parcours conservent une grande foi dans l'exercice de leur mission.

Léon Branders remit aussi au Colonel Dambly, de la part de notre association, un chèque substantiel au profit du musée.

Mémorial canadien du Tigelot

Il y a 42 ans, à l'initiative de Mr Adans, une stèle était inaugurée au lieu-dit "Tigelot", sur la route de Jalhay au barrage de la Gileppe, à la mémoire de six aviateurs canadiens et d'un aviateur britannique, dont l'avion s'était abattu à cet endroit en 1944 au retour d'une mission de bombardement au-dessus de l'Allemagne.

Depuis lors, une cérémonie d'hommage à tous les aviateurs alliés tombés dans les Hautes Fagnes a lieu chaque année, le dernier dimanche du mois d'août.

C'est maintenant Mr et Mme Boulet-Adans, gendre et fille de l'initiateur du projet qui président la manifestation. Elle eut lieu cette année le dimanche 29 août et débuta traditionnellement par une messe solennelle célébrée en l'église de Jalhay avec l'accompagnement musical de l'excellente chorale de Manihant.

Dans son homélie, Mr le Curé de Jalhay exalta les mérites des aviateurs qui, conscients des dangers qui les attendaient, accomplirent leurs missions malgré la lassitude qui devait les assaillir certains jours.

Dans l'assistance, on comptait des représentants des ambassades du Canada, du Royaume-Uni et des Etats-Unis, des délégués des autorités civiles, judiciaires et militaires régionales, des anciens combattants et une délégation des Vieilles Tiges de Belgique conduite par leur président, Léon Branders. Après l'office, les participants, drapeaux en tête, allèrent se recueillir devant le monument aux morts de la commune, avant de prendre la route pour le site du Tigelot.

Sur place, un peloton d'une unité de la Force Terrestre de Spa rendait les honneurs et assurait l'amplification de l'allocution que Mr Adans allait prononcer.

Celui-ci rappela les circonstances qui permirent l'édification de la stèle et souligna que les aviateurs belges et alliés qui tombèrent sur le sol belge, permirent par leur sacrifice, la construction d'un monde occidental libre. Il évoqua aussi les manifestations de sympathie qui se déroulèrent dans tout le pays à la mémoire du Roi Baudouin et se félicita de l'unité patriotique qui s'exprima spontanément à cette occasion.

Après le "Last Post" sonné par un clairon et au moment où les délégations allaient déposer des fleurs devant le monument, notre ami et collègue, Eddy Dardenne, fit un passage à basse altitude à bord de son Rallye et, avec un sens remarquable de la visée, larga des pétales de fleurs sur l'assistance.

Un déjeuner organisé au restaurant du monument clôtura la journée.

Il est bon de souligner le geste éminemment sympathique d'une dame qui, à l'issue de l'office religieux et pour la seconde année, remit à chacun des portes-drapeaux une petite enveloppe sur laquelle elle a écrit: "Merci et à votre santé". L'enveloppe contient une pièce de 50 francs. Merci de tout coeur
Madame!

R A L L Y E " S I X T W O "
=====

4 et 5 septembre 1993

Challenge de DONNEA et V. WIEME

Lorsque le bulletin VTB de mai 1993 annonçait le rallye SIXTWO de la Fédération Nationale Belge d'Aviation organisé par notre camarade René Wacheul, j'étais loin de me rendre compte de ce qui allait m'arriver ni non plus des satisfactions intimes que j'allais ressentir.

R. Wacheul fut mon intermédiaire pour me trouver un pilote qui voudrait bien prendre une VT pour passager. A la réunion du juin, il m'annonçait que c'était chose faite et que je serais en de bonnes mains : Guy GILLET. C'est un pilote bourré d'enthousiasme pour l'aviation, ses très bonnes mains travaillent aussi bien la mécanique que le pilotage; il faut le voir chouchouter son Jodel (aussi une VT) qui est complètement équipé pour le vol aux instruments (qualifié IFR) avec en plus un Global Positioning System (GPS) avec un mapping séparé. Son tableau de bord attire toujours beaucoup de jeunes aux escales.

Après 2 vols de familiarisation à travers la Belgique et au départ de Deurne, le OO-MOU décolle pour Charleroi Gosselies, lieu de rassemblement imposé aux participants actifs. Comme il se doit, tous les vols seront exécutés dans des conditions de vol à vue.

Au moment de nous poser, nous avons pu voir un Hurricane qui venait de décoller pour le meeting de Oostmaal, mais très vite il disparu dans les nuages.

Dans l'aérogare, mon Commandant reçut ses instructions de vol pour Troyes et Dijon Val Suzon. Ce n'est que très peu avant le décollage que nous avons reçu les instructions relatives aux épreuves d'observation jusqu'à Troyes : d'abord sur un terrain privé et protégé et en bordure du bois d'Havré un signe cabalistique qui ne représentait rien du tout si ce n'était qu'un mélange de signes sportifs indéchiffrables, ensuite entre Chatillon s/Marne et Troyes, décrire le clocher d'une église de village et ses facettes ainsi que le cimetière tout proche; le cimetière était de l'autre côté du village mais le monument aux morts était bien là.

Nous arrivons à Troyes parmi les premiers et grâce à nos observations directes - et d'heureux caprices d'Eole - avec une bonne réserve de minutes que mon skipper va mettre à profit en dehors de la zone contrôlée de l'aérodrome pour trouver la vitesse sol la plus précise possible pour un touch down prévu à 12h39 au milieu de la piste. Le GPS nous fournit les données correctes pour 12h39 comme prévu calculé.

Après un petit café et un plus petit en-cas, le tenancier était de sortie, nous serons mieux servis à Beaune.

En route pour la dernière étape, Dijon Val Suzon, le temps est superbe et c'est à loisir que nous admirons la douce France et sa Bourgogne généreuse qui défilent sous nos ailes.

A Dijon, dernière épreuve d'adresse pour mon pilote, atterrissage de précision, un peu comme sur un porte-avions mais moins dangereux; ici il y aurait eu des victimes. Elles étaient tout de même présents au drink d'accueil offert par l'Aéro-club de la Côte-d'Or ainsi qu'à la remise du trophée du meilleur atterrissage à Dijon. La partie active du rallye était terminée, la partie touristique pouvait donc commencer, nous sommes donc passés de l'autre côté de la route et toujours en "aviation" puisque nous entrons pour une visite qui satisfait tout le monde: les installations des usines ROBIN où est né et où grandit toujours le populaire JODEL. Les propriétés du bois n'ont pas changé, il ne se fatigue pas aux efforts, le spruce et le bouleau sont bien traités contre l'eau et les colles modernes résistent à l'humidité et aux fortes chaleurs. Contrairement aux métaux, il est presque toujours réparable. Ne croyez pas que la maison ROBIN ne compose qu'avec du bois, pour des avions plus lourds ou spéciaux le plastic et les métaux doivent intervenir.

Les touristes sont maintenant pressés de prendre le bus pour Beaune (30 km au sud de Dijon), les estomacs sont vides et les gorges sèches, le car se dirige donc directement vers la CAVE DE BOURGOGNE il a fallu deux tours de ville pour la trouver; cette perte de temps fut heureusement bien compensée: cette cave se trouve dans la crypte de l'ancienne abbaye de St Martin du XIIème tout voûtée en pierres. Quant aux vins, tous des crus connus, 7 blancs et 11 rouges, et possibilité de dégustation au verre; pour les bouteilles, toutes les carres étaient volontier acceptées.

En route pour l'hôtel dans un car joyeux, dîner et dodo.

Petit d'jeûner à 7h30, atterrissage avant 12h30 à Tournai
Maubray pour faire place au championnat de Belgique d'acro sous
en ciel bleu (on se serait cru chez nous)

C'est épreuves terminées le jury du championnat étudia les
qualités du concurrents tandis que le Commissaire au Rallye
Six Two faisait ses conditions: le challenge de Donnée est
attribué au pilote qui totalise le plus de points. En cas d'ex-
aequo, la meilleure performance d'atterrissage à Dijon dépar-
tagera. Comme il y a eu une égalité de points le trphée fut
attribué à l'atterrisseur et la coupe de la Fédération
Nationale Belge d'Aviation V. Wieme à mon Commandant Guy Gillet.

C'était un très beau voyage

Merci à Guy Gillet et René Wacheul

P. H.

COUP D'AILE

Est-ce mon coeur qui bat - ou celui d'un oiseau ? -
dans ce moteur d'acier égrenant sa chanson
comme un refrain joyeux au son clair d'un pipeau,
en guidant mes envols au rythme des saisons ?

Est-ce mon sang qui coule - ou celui d'un oiseau ? -
dans ce corps de métal aux formes de Diane,
m'emportant d'un coup d'aile par delà les coteaux,
vers des lieux peuplés d'insondables arcanes ?

Est-ce mon oeil qui voit - ou celui d'un oiseau ? -
les paysages glisser dessous mes ailes,
comme tapis de fleurs aux coloris si beaux,
découvrant l'ivresse des joies temporelles ?

Est-ce mon corps qui vibre - tout comme un oiseau,
sous l'âpre volupté d'une vie peu banale,
que le ciel généreux me donne tout là haut,
en une étreinte digne des bacchanales ?

Tout cela c'est ma vie - ou celle d'un oiseau ?
Mon coeur, mon sang, mon oeil, mon âme entière,
comme don de fée qui fut donné au berceau,
se fondent en un hymne que je veux sincère.

Cécile Heems

CURRICULUM VITAE du Capitaine Aviateur Albert van den Hove d'Ertsenryck



Albert van den Hove d'Ertsenryck est né à Charleroi le 20 août 1906.

Après des études faites au Collège St Michel, il entre à l'Ecole Royale Militaire le 3 décembre 1928 où il fera partie de la 14e promotion Infanterie et Cavalerie.

Il sera promu Sous-Lieutenant de Cavalerie le 26 décembre 1930 et désigné pour le 1er Lanciers mais l'aviation l'attire et il passera à l'Ecole d'aéronautique à Evreux où il suivra un cours d'observateur en 1931.

On le retrouvera ensuite à l'Ecole de pilotage de WEVELGHEM comme élève-pilote avec la 67^e promotion. van den Hove d'Ertsenryck sera breveté pilote le 30 septembre 1932 et rejoindra ensuite le 2^o régiment d'aéronautique.

Nommé Lieutenant le 26 décembre 1933, il sera désigné en juillet 1935 pour suivre la 2^o session de cours de perfectionnement au pilotage.

Avec le grade de Capitaine acquis le 26 décembre 1936, il passera le 28 décembre 1938 à l'Ecole de tir aérien à Ostende en qualité d'instructeur de tir et ensuite le 26 août 1939 au 2/1/2Aé à Schaffen.

Le 10 mai 1940, Albert van den Hove d'Ertsenryck se trouvait à Schaffen lorsque l'alerte générale fut déclenchée.

Une première vague de bombardiers allemands attaqua la plaine et de nombreux appareils belges furent détruits au sol.

Avec un autre pilote il decolla entre deux vagues de bombardiers et, en vol pour Beauvechain il attaqua d'initiative une formation de bombardiers ennemis et en détruisit probablement un. Cette victoire ne fut cependant pas homologuée.

Le lendemain, le 11 mai, les quelques appareils échappés de Schaffen furent détruits au sol.

Sans appareil, les aviateurs furent évacués vers la France : St Omer, Dreux, Tours, Montpellier, Carnon-plage où ils arrivèrent le 25 mai 1940.

Après une période d'inaction, le 19 juin 1940, les aviateurs reçurent l'ordre de déposer les armes.

Depuis plusieurs jours, le Capitaine van den Hove d'Ertsenryck et quelques uns de ses compagnons (Doutrepont, R. de Grunne, Ortmans, Wilmet, Seghers, Le Roy du Vivier) méditaient de rejoindre l'Angleterre. Cet ordre les décida à agir immédiatement et à l'aide de voitures ils se rendirent à Port-Vendres où ils embarquèrent sur le "SS Apapa" le 23 juin 1940. Le 27 juin ils étaient à Gibraltar et le 07 juillet à Liverpool.

Les Britanniques avaient cependant imposé une condition initiale d'engagement : les officiers de tout grade, mais déjà pilotes, devaient repartir au premier rang d'officier de la RAF, celui de P/O. Avec spontanéité il n'hésita pas l'espace d'un instant pour abandonner grade et position, afin de réaliser son idéal : "combattre l'ennemi !".

Après avoir effectué quelques heures de réentraînement à l' "Operational Training Unit" de Hawaarden sur les appareils alors en service, en l'occurrence le Hurricane pour le Fighter Command, il fut désigné pour le 43^e Squadron.

Le 8 août 1940, lorsque Goering déclenchait la première phase de la bataille d'Angleterre, il n'y avait que vingt-neuf Belges confirmés dans les Squadrons anglais et van den Hove d'Ertzenryck en faisait partie.

Le 16 août 1940, les P/O Albert van den Hove d'Ertzenryck et Daniel Le Roy du Vivier attaquaient une formation de bombardiers; ils détruisirent chacun un Stuka (Ju 87) et le 20 août van den Hove endommageait gravement un Me 109.

Le 4 septembre 1940, le Capitaine aviateur van den Hove d'Ertzenryck remportait deux victoires confirmées de bimoteurs Me 110. Son avion était malheureusement touché par quatre balles de mitrailleuses et un obus dans le fuselage. Inondé des pieds à la tête par un flot d'huile, il réussira cependant à poser son appareil branlant sur un aérodrome de la côte sud. Quatre jours plus tard il était à nouveau descendu et atterrissait avec son Hurricane hors de combat dans un champ près d'Ashford.

Le 14 septembre 1940, van den Hove d'Ertzenryck fit mutation pour le 501 Squadron situé à l'aérodrome de Kenley. Le lendemain, 15 septembre, au summum de la bataille d'Angleterre, il accompagna, comme Red 2, son escadrille pour attaquer quelque vingt DO 217 escortés de nombreux avions de chasse au-dessus d'Ashford. Une rafale de mitrailleuse démolit son système de refroidissement; la température monte ... Il essaye de se poser mais à deux cents pieds d'altitude, son Hurricane explose et s'abat dans la rivière STOUR. Il était 12.45 Hr, Albert van den Hove d'Ertzenryck succombait à son tour; c'était la quatrième victime belge. Onze pilotes de la RAF devaient payer ce jour-là de leur vie le plus grand échec de la Luftwaffe.

Dans le rapport fait par son commandant d'Escadrille nous devons relever ces quelques mots : "Nous n'avons pas eu le temps de bien le connaître, mais je sens que la RAF a perdu en lui un pilote très capable et expérimenté qui a donné sa vie en combattant un triste ennemi";

CURRICULUM VITAE van Kapitein Vlieger Albert van den Hove d'Ertsenryck



Albert van den Hove d'Ertsenryck werd geboren te Charleroi op 20 augustus 1908.

Na zijn studies in het St Michielscollege, gaat hij op 03 december 1928 naar de Koninklijke Militaire School, waar hij deel uitmaakt van de 74e Promotie Infanterie en Cavalerie.

Hij wordt bevorderd tot Onderluitenant van de Cavalerie op 26 december 1930 en wordt aangeduid voor het 1° Lansiers. Maar het vliegwezen trekt hem aan en hij zal overgaan naar de School van het Vliegwezen te Evere alwaar hij een cursus van observator zal volgen in 1933.

Vervolgens vindt men hem terug bij de Vliegschool te WEVELGEM als leerling-piloot van de 67^o promotie. Van den Hove d'Ertsenryck wordt gebrevetteerd piloot op 30 september 1932 en zal vervolgens het 2^o Regiment Aë vervoegen.

Tot Luitenant benoemd op 26 december 1933, zal hij in juli 1935 aangeduid worden om de 2^o Sessie van de vervolmakingscursus voor piloten te volgen.

Met de graad van Kapitein, die hem toegekend werd op 26 december 1936, gaat hij op 28 december 1938 over naar de School voor luchtdoelschieten te Oostende in hoedanigheid van schootsonderrichter en vervolgens op 26 augustus 1939 naar 2/1/2 Aë te Schaffen.

Op 10 mei 1940, bij het uitbreken van het algemeen alarm, bevindt Albert van den Hove d'Ertsenryck zich te Schaffen.

Een eerste golf Duitse bommenwerpers valt het vliegplein aan en verschillende Belgische vliegtuigen worden op de grond vernietigd.

Hij stijgt op tussen 2 golven van bommenwerpers en gedurende de vlucht naar Beauvechain valt hij op eigen initiatief een formatie vijandelijke bommenwerpers aan en vernietigt er waarschijnlijk één. Deze overwinning wordt nochtans niet gehomologeerd.

De volgende dag, 11 mei, worden de enkele vliegtuigen, ontsnapt in Schaffen, op de grond vernietigd.

De piloten, zonder vliegtuigen, worden geëvacueerd naar Frankrijk : St Omer, Dreux, Tours, Montpellier, Carnon-plage, waar ze aankomen op 25 mei 1940.

Na een periode van non-activiteit ontvangen de piloten op 19 juni 1940 het bevel de wapens neer te leggen.

Reeds enkele dagen denken de Kapitein van den Hove d'Ertsenryck en enkele collega's (Doutrepont, R. de Grunne, Ortman, Wilmet, Seghers, Le Roy du Vivier) eraan naar Engeland over te steken. Het bevel de wapens neer te leggen zet er hen toe aan dit plan onmiddellijk uit te voeren, en met behulp van voertuigen begeven zij zich naar Port-Vendres, waar zij op 23 juni 1940 inschepen op de "SS Apapa".

Op 27 juni zijn zij te Gibraltar en op 07 juli te Liverpool.

De Engelsen hadden nochtans een initiële voorwaarde tot dienstneming opgelegd : de officieren van elke graad, maar die reeds piloot waren, zouden tot de eerste rang van officier van de RAF, namelijk deze van P/O teruggebracht worden. Hij aarzelt geen enkel ogenblik om graad en stand op te geven om zijn ideaal te bereiken : "De vijand bevechten !".

Na enkele uren heropleiding bij de "Operational Training Unit" te Hawaarden, op de toestellen op dat ogenblik in gebruik waaronder de Hurricane voor de Fighter Command, wordt hij aangeduid voor het 43^o Squadron.

Op 08 augustus 1940, wanneer Goering de eerste fase van de slag om Engeland inzet, zijn er slechts negenentwintig Belgen in de Engelse Squadrons en van den Hove d'Ertsenryck maakt er deel van uit.

Op 16 augustus 1940 vallen de P/O Albert van den Hove d'Ertsenryck en Daniel Le Roy du Vivier een formatie bommenwerpers aan; zij vernietigen elk een Stuka (Ju 87) en op 20 augustus brengt van den Hove ernstige schade toe aan een Me 109.

Op 04 september 1940 behaalt Kapitein Vlieger van den Hove d'Ertsenryck twee bevestigde overwinningen. Twee vliegtuigen Me 110 worden vernietigd. Zijn vliegtuig werd ongelukkiglijk geraakt door vier mitrailleurkogels en een obus in de romp. Volledig besmeurd met olie slaagt hij er nochtans in zijn wankelend toestel op een zuidelijk vliegveld aan de grond te zetten. Vier dagen later wordt hij opnieuw neergeschoten en landt met zijn buiten gevecht gestelde Hurricane in een veld in de buurt van Ashford.

Op 14 september 1940 doet van den Hove d'Ertsenryck mutatie naar het 501 Squadron, gestationneerd op het vliegveld van Kenley. De volgende dag, 15 september, hoogtepunt van de Slag om Engeland, vergezeld hij, als Red 2, zijn Smaldeel bij een aanval op een twintigtal DO 217 die begeleid worden door vele jachtvliegtuigen. Deze operatie vindt plaats boven Ashford. Een bui van mitrailleurkogels vernietigt zijn afkoelingsstelsel; de temperatuur loopt op ... Hij doet een poging om te landen, maar op een hoogte van tweehonderd voet ontploft zijn Hurricane en stort in de rivier STOUR. Het was 12.45 uur. Albert van den Hove d'Ertsenryck bezwijkt. Hij was het vierde Belgische slachtoffer. Elf piloten van de RAF betaalden die dag met hun leven het grootste verlies van de Luftwaffe.

Uit het verslag dat opgemaakt werd door de Smaldeelcommandant, dienen we een paar woorden aan te halen : "Wij hebben de tijd niet gekregen om hem goed te kennen, maar ik heb het gevoel dat de RAF in hem een zeer bekwaam en onderzindig piloot heeft verloren die zijn leven heeft gegeven bij het bestrijden van een droevige vijand."

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

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

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

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

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

Grâce à votre
cotisation 1994
vous renez le bienvenue à
notre ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
suivie de notre
BANQUET

au Club Pavica ALBERT

le 23 AVRIL 1994

Bonnes fêtes et
à bientôt