

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

**Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin**

*

**N° 4/2005
Oktober-november-december
Octobre-novembre-décembre
2005**

*

26^{ème} année – 26ste jaar

*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago
Rue Montoyer 1 boîte 13
Montoyerstraat 1 bus 13
1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België
P.P. – P.B.
1150 Bruxelles-Brussel
1/4224

Ter attentie van – A l'attention de

VZW

DE “VIEILLES TIGES”

VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

ASBL

LES VIEILLES TIGES

DE L'AVIATION BELGE

Numéro 4/2005
26ième année
Octobre-novembre-décembre
2005

*

Siège social
LA MAISON DES AILES
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

*

Site web

www.maisondesailles.be/vieillestiges

cliquer sur le logo

*

Compte bancaire

210-0619966-91

*

Cotisation

Belgique : 20,00 euros
(veuves : 10,00 euros)
Etranger : 25,00 euros
(Veuves : 12,00 euros)



Nummer 4/2005
26ste jaar
oktober-november-december
2005

*

Sociale zetel
HET HUIS DER VLEUGELS
Montoyerstraat 1 bus 13
1000 Brussel

*

Website

www.huisdervleugels.be/vieillestiges

en het logo aanklikken

*

Bankrekening

210-0619966-91

*

Bijdrage

België: 20,00 euro
(weduwen: 10,00 euro)
Buitenland: 25,00 euro
(Weduwen: 12,00 euro)

Pionniers et Anciens de l'aviation

Association sans but lucratif

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE**

*

SOCIETE ROYALE
Sous le haut patronage de
Sa Majesté le Roi Albert II



Vereniging zonder winstgevend doel
DE « VIEILLES TIGES »
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

*

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
Onder de hoge bescherming van
Zijne Majesteit Koning Albert II

**Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart**

Redacteur:
Wilfried Tersago

Medewerkers - Collaborateurs:

Bob Feuillen
Alphonse Dumoulin
Bobby Laumans
Michel Mandl

*

Vertalers – Traducteurs

Leon bergmans
Paul Buyse
Wilfried Tersago

INHOUD VAN BULLETIN 4/2005

- Woordje van de erevoorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Mijn laatste gevecht
- Een leeuwerik in Antarctica
- *Inlassing HdV*
- Mission anthropologique au Niger
- Made in belgium
- Gedenksteen in Lierneux
- De nieuwe verkeerstoren

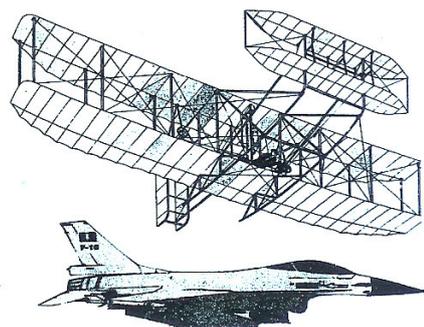
SOMMAIRE DU BULLETIN 4/2005

- Mot du président d'honneur
- Nouvelles de l'association
- Mon dernier combat
- Une Alouette en Antarctique
- *Encart MdA*
- Mission anthropologique au Niger
- Une stèle à Lierneux
- Made in belgium
- La nouvelle tour de contrôle

**Voor hen die zich verbonden
voelen met de familie van de
luchtvaart.**

**Voor hen die haar willen kennen en
... toetreden:**

**DE “VIEILLES TIGES” van de
BELGISCHE LUCHTVAART**



**Pour ceux qui sont attachés à la
famille aéronautique.
Pour ceux qui souhaitent la
découvrir ... et s'y joindre :**

**LES VIEILLES TIGES DE
L'AVIATION BELGE**

*Volgend bulletin verschijnt – publication du
prochain bulletin:*

16 februari /février 2006

Le mot du président d'honneur

Chers amis,

Antoine, Son Altesse le Prince de Ligne et du Saint-Empire, Prince d'Amblise et d'Epinoy nous a quittés sans crier gare.

Notre ami ? Oui, il est membre des Vieilles Tiges de l'aviation belge, donc pilote.

Evadé du continent ⁽¹⁾ fort jeune (il est né en 1925), il entre à la Royal Air Force et obtient son brevet de pilote de chasse et nous arrive à la 349^{ème} escadrille. Pas pour longtemps ; il retourne en Grande-Bretagne comme instructeur. Nous le retrouvons à Florennes à la 2^{ème} escadrille sur Spitfire XIV qui n'aura bientôt plus de secret pour lui. Il est parfois accompagné par la Princesse Alix de Luxembourg.

Het woordje van de erevoorzitter

Beste vrienden,

Antoine, zijne hoogheid de Prince de Ligne et du saint-Empire, Prince d'Amblise et d'Epinoy is ons plotseling ontvallen.

Onze vriend ? Zeker, hij is lid van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart, dus piloot.

Hij ontsnapt op erg jonge leeftijd (hij werd in 1925 geboren) van het vasteland ⁽¹⁾ en vervoegt de Royal Air Force. Hij haalt er zijn brevet van jachtpiloot en vervoegt het 349^e smaldeel. Niet voor lang want hij keert naar Groot-Brittannië terug als instructeur. We vinden hem dan in het 2^e smaldeel in Florennes op Spitfire XIV, die al snel geen geheimen meer heeft voor hem. Soms wordt hij vergezeld door prinses Alix van Luxemburg.



*Léon & Thérèse Branders- S.A. le Prince Antoine de Ligne- Z.H.prins de Ligne
Assemblée générale et banquet 2005 – Algemene ledenvergadering en banquet 2005.*

Nous serons de son mariage, sabre au clair. Nous fêterons à Beloeil l'inauguration du bar. Remarque : pas mal les serveuses ! Nous y laisserons trace de notre passage les pieds au plafond.

Une autre réunion pour son départ aux Etats-Unis. Nous sommes priés de nous vêtir comme au temps de Jeanne d'Arc. Il y en avait deux d'ailleurs. Antarctique : il fait partie de l'équipe du baron de Gerlache de Goméry ⁽²⁾ et disparaît avec lui sur la banquise. Appel à l'aide. Les Soviétiques répondent mais n'ont pas beaucoup de carburant. Mais bien vite tous se regroupent ; dès l'accident, Antoine s'est mis en route à pied, rassurant les premiers croisés, partis à leur recherche.

Met de blanke sabel zijn we aanwezig op zijn huwelijk. In Beloeil vieren we de opening van de bar. Noteer dat de dienststers er mochten zijn! We laten er op het plafond onze voetsporen na.

Nog een vergadering bij zijn vertrek naar de Verenigde Staten. Er wordt ons gevraagd gekleed te zijn als ten tijde van Jeanne d'Arc. Er waren er trouwens twee. Antarctica: hij maakt deel uit van het team van baron de Gerlache de Goméry ⁽²⁾ en verdwijnt met hem in het pakijns. Oproep om hulp. De Sovjets reageren maar hebben niet genoeg brandstof. Maar al snel komt iedereen bij elkaar; direct na het ongeval is Antoine te voet op weg gegaan om de eerste hulpploegen al gerust te stellen.

Entre-temps, décès du père. Il prend sa succession ce qui n'est pas une sinécure. Nous avons parfois rêvé des toitures du château, mais lui devait trouver les fonds nécessaires. Ces soucis ont fait de lui un homme assuré, très ouvert, amical même pour ceux qui l'ont bien connu.

Après avoir été président de l'Aéroclub Royal de Belgique, il devient président de la Fédération internationale d'aéronautique, très apprécié, très écouté.

Les affaires de Beloeil l'occupent cependant. Nous le retrouvons parfois quand nous organisons les réunions de Montgolfier au départ de son potager. Il s'occupe de ses amis; c'est ainsi que nous nous retrouvons en Tunisie, il y a trois ans et a décidé de nous secouer les puces. Nous traversons le désert du nord au sud, nous retirant sous nos tentes le soir.

Il nous a été très fidèle, participant à nos réunions annuelles des Vieilles Tiges. Je me rappelle le voir me faire signe pendant le banquet pour me dire qu'il doit se retirer.

Le 8 mars 2005, il a fêté son 80^{ème} anniversaire. Evidemment, nous pensons à lui. C'était un homme plein d'entrain et d'énergie, il suffit de s'être trouvé devant lui à l'épée pour savoir quel genre d'homme il était. Nous l'avons eu pour ami, un Grand Prince. Ne l'oublions pas.

Léon Branders



Armoiries de Ligne

Blazoen de Ligne

En dan overlijdt zijn vader. Hij verzekert diens opvolging, hoewel zoiets geen sinecure is. Wij droomden soms van grootse kastelen maar hij diende de nodige fondsen te vinden. Die bezorgdheid heeft van hem een zelfverzekerd man gemaakt, zeer open en zelfs vriendschappelijk voor wie hem goed heeft gekend.

Hij is eerst voorzitter geweest van de Koninklijke Belgische Aëroclub, nadien de zeer gewaardeerde voorzitter van de Internationale Luchtvaartfederatie.

Maar Beloeil neemt hem in beslag. We zien hem soms wanneer we met een warmeluchtballon vanuit zijn moestuin opstijgen. Hij bekommert zich om zijn vrienden; zo zagen we elkaar drie jaar geleden in Tunesië, waar hij besloot ons wakker te schudden. We gingen de woestijn van noord naar zuid oversteken en 's nachts in tenten slapen.

Hij is ons erg trouw gebleven door elk jaar aan het jaarlijks diner deel te nemen. Ik weet nog dat hij me teken deed tijdens het banket omdat hij snel weg moest.

Op 8 maart 2005 vierde hij zijn 80^e verjaardag. Natuurlijk hebben we aan hem gedacht. Hij was een gedreven en energiek man; het volstond met de sabel tegenover hem te hebben gestaan om te weten wat voor iemand hij was. We hebben te vriend gehad, een groot Prins. Laten we hem niet vergeten.

Leon Branders

- (1) Il quitte la Belgique occupée le 17 février 1943 et se réfugie chez le marquis de Moustier à Nancy, puis à Paris chez sa grand-mère, la princesse de Poix. Il traverse les Pyrénées et via Lisbonne, arrive en Grande-Bretagne le 1^{er} mai 1943. Il est breveté pilote à la Royal Air Force le 3 novembre 1944.

Le Prince de Ligne est :
 Grand d'Espagne de première classe
 Chevalier de l'Ordre insigne de la Toison d'Or
 Bailli Grand croix de l'Ordre de Malte
 Grand Croix de l'Ordre Pro Merito
 Grand Croix de l'Ordre Equestre du Saint-Sépulcre de Jérusalem
 Grand Croix de l'Ordre d'Adolphe de Nassau
 Commandeur de l'Ordre de Léopold II
 Officier de l'Ordre de la Couronne
 Croix des Evadés
 Médaille commémorative de la Guerre 1940-1945
 Médaille du Volontaire de Guerre
 Combattant
 Defence Medal 1940-1945

- (2) Le baron Gaston de Gerlache de Goméry est également membre de notre association

- (1) Op 17 februari 1943 verlaat hij het bezette België en vindt onderdak bij de marquis de Moustier in Nancy, nadien in Parijs bij zijn grootmoeder, de prinses van Poix.

Hij steekt de Pyreneeën over en geraakt via Lissabon op 1 mei 1943 in Groot-Brittannië. Hij wordt op 3 november 1944 bij de Royal Air Force tot piloot gebrevetteerd.

De Prince de Ligne is:
 Grande van Spanje eerste klas
 Ridder van de Orde van het Gulden Vlies
 Baljuw Grootkruis in de Orde van Malta
 Grootkruis in de Pro Merito-orde
 Grootkruis in de Ridderorde van het Heilig Graf van Jeruzalem
 Grootkruis in de Orde van Adolf van Nassau
 Commandeur in de Orde van Leopold II
 Officier in de Kroonorde
 Kruis der Ontsnapt
 Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-1945
 Medaille van oorlogsvrijwilliger
 Combattant
 Defence Medal 1940-1945

- (2) Baron Gaston de Gerlache de Goméry is ook een lid van onze vereniging.

NIEUWS VAN DE VERENIGING

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

S.A le Prince de Ligne et du Saint-Empire, le 21 août
Marcel Lemaire, date inconnue.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

STOCKMANS Patrick
Avenue Paul Claudel 15
1300 WAVRE

Tél & fax : 010 24 66 32 – GSM : 0475 39 83 17 – E-mail : patrick.stockmans@skynet.be

Admis VT

GOIS Jean-François
Rue de Claminfoerge 67
5060 FALISOLLE

Tél : 071 77 11 77 – Fax : 070 74 29 51 - GSM : 0475 74 26 09 – E-mail : pandameubles@swing.be

Admis VT

ELLEBOUDT Xavier
Tennislaan 8
1932 Sint-Stevens-Woluwe

Tél: 02 721 45 81 – GSM: 0475 53 75 61 – E-mail: xavier130@aol.com

Admis VT

PAQUAY Lucien
Ville-du-bois 6
6690 VIELSALM

Tél : 080 21 68 32

Admis VT

Monsieur Alfred BAUER, ancien secrétaire-trésorier du Groupement Delozanne a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur. Il est membre des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

De heer Alfred BAUER, voormalig secretaris-penningmeester van de Groupement Delozanne werd tot ridder benoemd in het Erelegioen. Hij is ook lid van onze vereniging.

L'Assemblée Générale ainsi que la banquet annuel auront lieu le **samedi 25 mars 2006** en l'hôtel **Hilton** à Bruxelles. Plus d'informations dans le bulletin suivant.

De Algemene Ledenvergadering en het jaarlijkse banket hebben plaats in het **Hilton**-hotel op **zaterdag 25 maart 2006**. Meer inlichtingen in het volgende bulletin.

Conferentie woensdag 11 januari 2006 !

Conférence le mercredi 11 janvier 2006 !

Bob Berben en Benoît Simeons hebben een afstandsrecord voor gasballons gebroken op 5 oktober jl. Ze legden een afstand van 3400 km af in 65 uur en winnen daarmee de prestigieuze Gordon Bennet-beker.

Ze vertrokken vanuit Albuquerque in New-Mexico de avond van de 1^e oktober, samen met 13 andere ballons uit 8 landen. De Belgen verpulverden het 93 jaar oude rekord, toen nog met een afgelegde afstand van 2191 km. Ze zijn rond de middag geland op zo een 50 km ten oosten van Rivière-du-loup in Quebec. Luc Trullemans hielp hen met het uitzetten van de koers. Het gebruik wil nu dat de Beker het volgende jaar wordt betwist in het land van de vorige winnaar (de 50^e uitgave!)

Op woensdag 11 januari 2006 om 11 uur geven de ballonvaarders een uiteenzetting met een projectie in het Huis der Vleugels. Belangstellenden schrijven zich best in op voorhand, zeker voor de maaltijd.

Bob Berben et Benoît Simeons ont effectué un record de distance en ballon à gaz le 5 octobre dernier. Vainqueur de la prestigieuse course en ballon Gordon Bennett, l'équipage a parcouru 3400 km en 65 heures.

Parti d'Albuquerque au Nouveau Mexique dans la soirée du 1^{er} octobre en même temps que 13 autres ballons volant aux couleurs de 8 nations, les belges ont pulvérisé le record de l'épreuve qui datait de 1912 avec une distance parcourue de 2191 km. Ils se sont posés vers midi à 50 km à l'est de Rivière-du-Loup au Québec. Ils ont bénéficié du routage de Luc Trullemans. L'usage veut que la Coupe se dispute l'année prochaine dans le pays du précédent vainqueur (50^{ième} édition).

L'équipage organisera une conférence, accompagnée de projections, à la Maison des Ailes le mercredi 11 janvier à partir de 11 heures. Les intéressés sont demandés de s'inscrire d'avance, surtout pour le repas.

Het woordje van de penningmeester

Het winterseizoen is weer in aantocht, tijd dus om te denken aan de hernieuwing van het lidgeld voor het jaar 2006.

Het bedrag van het lidgeld werd niet gewijzigd:

- lid wonend in België : € 20.00
- lid wonend in het buitenland : € 25.00
- weduwe wonend in België : € 10.00
- weduwe wonend in het buitenland : € 12.00

Voor de gemakkelijheid bieden wij u de mogelijkheid om **ook uw lidgeld van het Huis der Vleugels** (€ 15.00) **via onze vereniging** te voldoen. In dat geval zijn de bedragen :

- lid wonend in België : € 35.00
- lid wonend in het buitenland : € 40.00
- weduwe wonend in België : € 25.00
- weduwe wonend in het buitenland : € 27.00

Graag betaling met het overschrijvingsformulier in bijlage. Indien de betaling door een derde of een firma gebeurt, gelieve dan duidelijk de naam van het lid in het vak "mededeling" te vermelden.

Belangrijk voor de leden in het buitenland

Gebruik voor uw betalingen de onderstaande IBAN en BIC codes.

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Le mot du trésorier

La saison hivernale s'annonce à nouveau, et le moment est venu à penser au renouvellement de votre cotisation pour 2006.

Le montant de la cotisation n'a pas changé:

- membre résidant en Belgique : € 20.00,
- membre résidant à l'étranger : € 25.00,
- veuve résidant en Belgique : € 10.00,
- veuve résidant à l'étranger : € 13.00,

Afin de vous rendre la vie plus facile, on vous offre la possibilité de **verser votre cotisation pour la Maison des Ailes** (€ 15.00) **sur notre compte en banque**. Dans ce cas, les montants sont les suivants:

- membre résidant en Belgique : € 35.00,
- membre résidant à l'étranger : € 40.00,
- veuve résidant en Belgique : € 25.00,
- veuve résidant à l'étranger : € 28.00,

Veillez utiliser le bulletin de virement ci-joint. Au cas où un tiers ou une firme paie la cotisation, n'oubliez pas de bien spécifier le nom du membre dans la case "communication".

Important pour nos membres résidants à l'étranger

Utilisez les codes IBAN et BIC ci-dessous.

IBAN : BE23 2100 6199 6691

BIC : GEBABEBB

Wenskaarten

De Raad van Bestuur besliste om een nieuwe reeks wenskaarten te bestellen. De kaart bestaat uit een vierkleurenreproductie van een aquarel dat een Renard R-31 voorstelt, achteraan het insigne VTB en een aparte inleg met viertalige wensen.

De tekening werd ons vriendelijk ter beschikking gesteld door mevrouw Marie-Christine Buyse-Lybaert.

De kaarten zijn te koop aan € 0.75 per stuk (inclusief enveloppe en inleg) of € 7.00 per 10 ex. Verzendingskosten voor 10 ex : € 1.00.

Bestelling door overschrijving van het bedrag op ons rekeningnummer 210-0619966-91.

Wenskaarten van de serie Nieuport zijn nog ter beschikking aan € 0.50 per stuk, de oudere reeksen aan € 0.25 per stuk. Bestelling liefst per 10 stuks en telkens te verhogen met € 1.00 verzendingskosten

Uiteraard kunt u de wenskaarten (en andere artikels uit onze boetiek) ook afhalen tijdens onze maandelijkse bijeenkomst in het Huis der Vleugels op woensdag 16 november of 14 december.

Cartes de voeux

Le Conseil d'Administration a décidé de commander une nouvelle série de cartes de voeux. Cette année, la carte sera une quadrichromie d'une aquarelle représentant un renard R-31, avec au verso l'insigne VTB ainsi qu'un encart contenant des vœux en quatre langues.

Le projet nous a gentiment été offert par madame Marie-Christine Buyse-Libaert.

Les cartes sont à vendre au prix de 0,75 euros la pièce (enveloppe et encart compris) ou 7,00 euros les dix. Frais d'envoi pour 10 ex. : 1,00 euro.

A commander par virement à notre compte 210-0619966-91.

Les cartes de vœux de la série Nieuport sont encore disponibles à 0,50 euros la pièce, les anciennes séries à 0,25 euro la pièce. Veuillez commander par dizaine en y rajoutant chaque fois 1,00 euro de frais d'envoi.

Evidemment, vous pourrez vous procurer ces cartes de vœux (ainsi que d'autres articles de la boutique) lors de nos réunions mensuelles à la Maison des Ailes, plus particulièrement le mercredi 16 novembre sinon le 14 décembre.

Pin en broche VTB

De Raad van Bestuur besliste een tijd geleden om een nieuw metalen insigne VTB te bestellen. Het stelt een vergulde adelaar voor met daarin verwerkt de letters "VT" in zilverkleur (zie foto). Er bestaan 2 modellen: een pin en een broche met speld.

Beide zijn van verguld metaal, mooi afgewerkt en kunnen gemakkelijk als juweel gedragen worden.

De broche heeft achteraan 2 oogjes zodat zij ook aan een kettinkje kan gedragen worden.

Prijzen:

Pin: € 15.00 (+ verzendingskosten € 1.00)

Broche: € 25.00 (+ verzendingskosten € 1.00)



Pin et broche VTB

Il y a quelque temps, le Conseil d'Administration avait décidé de réaliser un nouvel insigne VTB en métal, représentant un aigle doré avec les lettres "VT" incrustées en argent (voir photo).

Il y a deux modèles : un pin et une broche à épingle.

Les deux sont en métal, bien finies et peuvent être portés facilement comme bijou. A cet effet, la broche présente deux crochets à l'arrière, ce qui permet également le port à une chaînette.

Les prix :

La pin : 15,00€ (+ frais d'envoi 1,00€)

La broche : 25,00€ (+ frais d'envoi 1,00€)

Mon dernier combat

Par R.J.L. Laumans

Robert (Bobby) Laumans réussit l'examen d'entrée à l'École Royale Militaire en 1937 (83^{ème} promotion) mais n'est pas classé en ordre utile. Sur les conseils d'un parent il s'engage au 2^{ème} Régiment des Lanciers le 1^{er} mars 1938 et est nommé Maréchal des Logis (sergent) un an plus tard.

Il fait mutation à sa demande à l'Aéronautique militaire le 1^{er} septembre 1939 et est affecté à l'École de Pilotage de Wevelgem. Étant candidat officier d'active, il conserve le grade de sergent et est nommé chef de la 82^{ème} promotion d'élèves pilotes.

Le 13 mai 1940, l'école est transférée en France d'abord puis ensuite au Maroc à Oujda

Il fait partie de ces jeunes Belges qui désirent poursuivre la lutte et via Casablanca et Gibraltar, rejoint la Grande-Bretagne et parvient à Cardiff le 5 août 1940. Il est enrôlé immédiatement dans les Forces Belges de Grande-Bretagne et s'engage à la Royal Air Force. Il est nommé Pilot Officer le 18 mai 1941, Flying Officer le 18 mai 1942 et Flight Lieutenant le 18 mai 1943. Il fit partie du cadre de réserve dans le personnel navigant de la Force Aérienne jusqu'au 1^{er} janvier 1969.

Après la guerre, le 18 mai 1946, il passe à la Sabena où il est nommé commandant de bord sur DC3 le 20 janvier 1948 puis progressivement est commandant sur DC4, DC6, Convair 240 et 440. Il est ensuite commandant de bord sur les jets de la compagnie, les B707, Caravelle 610, B727 et B747. En 1960 il est nommé Chief Flying Instructor adjoint puis, en 1971, devient le responsable de toute la division de l'entraînement en vol de la Sabena. Il est mis à la retraite le 26 juin 1976 après avoir été nommé Chef pilote de la flotte B747 en 1968.

Bobby Laumans est porteur des distinctions honorifiques suivantes :

Officier de l'Ordre de la Couronne avec Glaives 1940-1945 en Vermeil ; Chevalier de l'Ordre de Léopold ; Croix de Guerre 1940 avec Palme et Lion de bronze ; Croix des Evadés et diverses Médailles et Stars britanniques.

Ayant parlé du sujet lors d'une agréable réunion, certains membres du conseil d'administration m'ont demandé d'écrire un petit article, disant que cela intéresserait d'autres membres de l'association et principalement les plus jeunes qui n'ont pas participé à la guerre dans les airs. Je me suis laissé convaincre et voici cette histoire telle qu'elle s'est déroulée.

A l'époque j'avais 48 opérations contre l'ennemi, d'abord à l'escadrille 74 (Tiger Squadron) de la RAF, puis au Squadron 350 que tout le monde connaît. La raison du changement était que le Squadron 74 partait combattre au Moyen-Orient et en Afrique du Nord et que les autorités belges de Londres désiraient garder les pilotes belges en Grande-Bretagne en vue du débarquement. Nous étions deux, E. Winterbeek et moi-même à faire mutation d'une escadrille à l'autre. Après être passé par Atcham et Warmwell, nous arrivâmes à Debden où étaient déjà basées deux fameuses escadrilles qui s'étaient distinguées dans la Bataille d'Angleterre, le Squadron III (ou Triple One) et le Squadron 71, le fameux Eagle Squadron composé d'Américains.

Mijn laatste gevecht

Door R.J.L. Laumans

Robert (Bobby) Laumans slaagt voor het ingangsexamen aan de Koninklijke Militaire School in 1937 (83^{ste} Promotie), maar wordt niet batig gerangschikt. Op aanraden van een familielid neemt hij dienst bij het 2^{de} Regiment Lansiers op 1 maart 1938 en wordt één jaar later bevorderd tot Wachtmeester.

Op zijn verzoek muteert hij naar de Militaire Luchtvaart op 1 september 1939 en wordt toegewezen aan de Vliegschool te Wevelgem. Als kandidaat-officier voor het actief kader behoudt hij de graad van sergeant en wordt benoemd tot chef van de 82^{ste} Promotie leerlingen-piloot.

Op 13 mei 1940 wordt de school overgebracht naar Frankrijk en vervolgens naar Oujda in Marokko.



Hij maakt er deel uit van deze jonge Belgen die, verlangend de strijd voort te zetten, via Casablanca en Gibraltar Groot-Brittannië bereiken en te Cardiff aankomen op 5 augustus 1940. Onmiddellijk wordt hij opgenomen in de Belgische Strijdkrachten te Groot-Brittannië en treedt hij toe tot de Royal Air Force. Hij wordt benoemd tot Pilot Officer op 18 mei 1941, tot Flying Officer op 18 mei 1942 en tot Flight Lieutenant op 18 mei 1943. Hij maakt deel uit van het reservekader van het vliegende personeel van de Luchtmacht tot 1 januari 1969. Na de oorlog, op 18 mei 1946, gaat hij over naar de Sabena waar hij op 20 januari 1948 wordt benoemd tot boordbevelhebber DC3, om geleidelijk aan op te klimmen tot boordbevelhebber DC4, DC6 en Convair 240 en 440. Vervolgens wordt hij boordbevelhebber op de straalvliegtuigen van de maatschappij: B707, Caravelle 610, B727 en B747. In 1960 wordt hij benoemd tot Chief Flying Instructor Adjunct, om in 1971 verantwoordelijk te worden voor gans de divisie luchtvaarttraining in vlucht van de Sabena. Hij wordt op rust gesteld op 26 juni 1976, na in 1968 benoemd te zijn geweest tot chefpiloot van de luchtvloot B747.

Bobby Laumans is houder van de volgende eervolle onderscheidingen: Officier in de Kroonorde met Gouden Zwaarden 1940-1945; Ridder in de Orde van Leopold; Oorlogskruis 1940 met Palmen en Bronzen Leeuw; Kruis van Weggevoerden en meerdere Britse Stars en onderscheidingen.

Naar aanleiding van een aangename samenkomst rond dit onderwerp, werd me door enkele leden van de raad van bestuur gevraagd een kort artikel te schrijven, er van uitgaande dat dit ook andere leden van de vereniging kon interesseren en meer bepaald de jongeren die niet deelgenomen hebben aan de oorlog in de lucht. Ik heb me laten overhalen en zie hier het verhaal zoals het zich heeft afgespeeld.

In die periode telde ik 48 operaties tegen de vijand, vooreerst in het Smaldeel 74 (Tiger Squadron) van de RAF, nadien in het Squadron 350 dat iedereen kent. De reden van verandering was, dat het Squadron 74 ging strijden in het Midden-Oosten en Noord-Afrika, maar de Belgische autoriteiten in Londen, de Belgische piloten in Groot-Brittannië wilden houden met het oog op de ontscheping. Wij waren met twee, E. Winterbeek en ikzelf, om mutatie te doen van het ene smaldeel naar het andere. Na een doortocht te Atcham en Warmwell, kwamen wij aan te Debden waar reeds de roemruchte smaldelen waren gebaseerd die zich onderscheidden hadden in de Slag om Engeland. Het Squadron III (of Triple One) en het Squadron 71, het roemruchte Eagle Squadron, samengesteld uit Amerikanen.

L'escadrille vole presque journallement contre l'ennemi, faisant des incursions en France et en Belgique.

Nous étions équipé du Spitfire Vb (deux canons de 20mm et quatre mitrailleuses Browning 303.)

Nous perdons nos premiers pilotes, notamment le 23 mai 1942 lors d'une fameuse bagarre dans la région de St Omer, où Louis Peeters saute en parachute et E. Winterbeek est tué. J'ai un « Dog-fight » avec un Fw-190 que je crois avoir abattu. Mais au vu du film-témoin de la « cine-gun » on ne m'accorde qu'un « FW-190 damaged », de nombreux morceaux se détachant du Focke-Wulf, mais aucun témoin n'a vu l'avion s'écraser. La longue poursuite de ce 190 m'a amené au-dessus de Boulogne et je n'ai plus assez d'essence pour rejoindre Debden. J'atterri donc à Tangmere et lorsque je téléphone à la 350, le C.O. me dit que je suis déjà marqué « Missing » sur le tableau. Je fais encore plusieurs vols les jours suivants puis arrive le 1^{er} juin 1942 !

D'après le livre « Spitfire Mark V in action » de l'auteur anglais Peter Caygill, la RAF veut tester la véritable valeur du FW-190 ce jour-là et fait décoller plusieurs « Wings » de Spitfires dont les escadrilles 65, 71, III et 350. Malheureusement, la Luftwaffe a une intention semblable et utilise les avions des unités I et III/JG-26, une force redoutable, composée de pilotes expérimentés. Pour citer Peter Caygill, nous lisons : « *The actions that had already been fought in the skies over France had shown the FW-190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during the operations that were carried out on the first two days in June 1942* »

La 350 formée ce jour-là de trois Flights, était conduite par le C.O., le Squadron Leader D. Guillaume. Mon flight, était conduit par le Fl/Lt I. Du Monceau de Bergendal et j'avais comme ailier le Sgt G. Livyns (82 Prom). Les autres pilotes étaient A. Plisnier, X. Menu, F. Venesoën, F. Boute, J. Ester, H. Picard, R. Schrobiltgen et J. Hansez (aussi 82 Prom). Ester allait être tué dans l'accident de la Sabena à Gander après la guerre et Picard sera assassiné par la Gestapo en Allemagne lors de la « Grande évasion » du Stalag-Luft 3.

L'escadrille 65 volait à 20.000 ft, III à 22.000 Ft, 71 à 23.000 ft et la 350 « Top-cover » à 25.000 ft. Conditions de vol très bonnes, beau temps, pas de nuages. Nous escortons des « Hurricanes bombardiers » qui attaquaient une cible près de Bruges (Circus 178). La protection rapprochée des bombardiers revenait aux Spitfires Vb de Hornchurch et Biggin Hill.

Bijna iedere dag vloog het smaldeel tegen de vijand, met invallen in Frankrijk en in België.

Wij waren toegerust met de Spitfire Vb (twee kanonnen van 20 mm en vier mitrailleuzen Browning 303). Wij verloren onze eerste piloten op 23 mei 1942 naar aanleiding van een famous luchtgevecht in de streek van St Omer, waar Louis Peeters sprong met zijn valscherm en E. Winterbeek werd gedood. Ikzelf raakte verzeild in een "Dog-fight" met een FW-190, waarvan ik dacht hem te hebben afgeschoten. Maar bij het zien van de getuigenfilm van de "cine-gun" werd mij slechts een "FW-190 damaged" toegekend. Vele brokstukken van de Focke-Wulf vlogen in het rond, maar geen enkele getuige had het vliegtuig zien neerstorten. De lange achtervolging van deze 190 had me tot boven Boulogne gebracht en ik had onvoldoende benzine om Debden nog te bereiken. Ik landde dus te Tangmere en toen ik telefoneerde naar het 350^{ste}, vertelde de C.O. mij dat ik op het bord reeds als "Missing" stond aangegeven. Ik deed nog verschillende vluchten de komende dagen en dan kwam de 1^{ste} juni 1942!

Volgens het boek van de Engelse auteur Peter Caygill "Spitfire V in action" wilde de RAF die dag de werkelijke waarde van de FW-190 testen en deed verschillende "Wings" van Spitfires opstijgen waaronder de smaldelen 65, 71, III, en 350. Ongelukkig genoeg had ook de Luftwaffe een gelijkaardige intentie en zette zij de vliegtuigen in van de eenheden I en III/JG-26, een geduchte slagkracht, samengesteld uit ervaren piloten. Wij lezen en citeren Peter Caygill: "*The actions that had already been fought in the skies over France had shown the FW-190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during the operations that were carried out on the first two days in June 1942*".

Het 350^{ste}, die dag samengesteld uit drie Flights, werd geleid door C.O., Squadron Leader D. Guillaume. Mijn flight werd geleid door de Fl/Lt I. Du Monceau de Bergendal en ik had als tweede (ailier) Sgt G. Livyns (82^{ste} Prom.). De andere piloten waren A. Plisnier, X. Menu, F. Venesoën, F. Boute, J. Ester, H. Picard, R. Schrobiltgen en J. Hansez (ook 82^{ste} Prom.). Ester zou na de oorlog omkomen in een Sabena-ongeval te Gander en Picard zou worden vermoord door de Gestapo in Duitsland, naar aanleiding van de "Grote ontsnapping" uit Stalag Luft 3.

Het smaldeel 65 vloog op 20.000 voet, III op 22.000 voet, 71 op 23.000 voet et het 350^{ste} "Top-cover" op 25.000 voet. De vliegomstandigheden waren zeer goed: mooi weer, geen wolken. Wij escorteerden "Hurricanes" bommenwerpers die een doel in de nabijheid van Brugge aanvielen (Circus 178). De kortbij bescherming van de bommenwerpers werd toegewezen aan de Spitfires VB van Hornchurch en Biggin Hill.

Les Allemands, commandés par le major Gerhard Schöpfel ont attendu que la formation de la RAF reprenne le chemin du retour et approche de Blankenberge. Mais l'attaque, quand elle fut déclenchée, fut fulgurante; plusieurs sections allemandes attaquent chaque escadrille de Spitfire. Etant Top-cover, nous fûmes une des premières engagées.

Rapidement la «Blue Section» fut séparée de l'escadrille. Georges Livyns fut abattu près de Blankenberge. Voyant un FW-190 se dégager après une attaque contre un Spitfire, je le poursuivis. A ce moment il était seul. Comme le disent le Général M. Donnet et le Colonel L. Branders dans leur livre « Ils en étaient » à la page 39, je cite : *Le P/O Sprague, un Américain du 71 Eagle Squadron a confirmé la victoire de Duke Du Monceau. Laumans, Livyns et Hansez sont manquants. Laumans a été aperçu poursuivant un FW-190 au-dessus d'Ostende. C'est exact, mais nous volions de nouveau vers l'est.*

Pour information voici le texte extrait du « Combat Report » (Probablement de Du Monceau)

"During Circus 178, the Squadron (350) was at 25.000 ft and about twenty FW-190's attacked from above. Blue section (Du Monceau) was heavily engaged and became separated from the rest of the squadron. Blue 2 came back alone. Blue 3 (Laumans) and Livyns Blue 4 were missing.
... 350 engaged in vicinity of Ostend 1-6-42 (12.52h to 14.30h). Blue section leader (F/Lt Du Monceau) states that returning from the sweep he saw a Spitfire attacked by a FW-190. The Spit pilot bailed out and Blue 3 (F/O Laumans) gave chase to the attacking FW flying back in the direction of France and that was the last seen of him. F/O Laumans is presumed lost due to enemy action".

Une lettre adressée par le "Duke" Du Monceau au colonel Wauters au 107 Eaton Square à Londres décrit l'âpreté du combat :

« Lors d'un sweep au-dessus de Bruges, nous avons perdu trois pilotes, sans trop savoir ce qui leur est arrivé, sinon qu'ils sont manquants. A ma connaissance ce fut le plus dur sweep auquel j'ai jamais pris part; les Allemands réagissant violemment, contrairement à leur habitude. ... Sont manquants Laumans, Livyns et Hansez ... le F/Lt Du Monceau : 1 FW 190 destroyed (confirmé par 71 squadron 'Eagle Squadron) »

J'ai tiré une rafale sur cet avion au moment où quatre autres FW-190 nous rejoignaient. J'ai immédiatement dégagé et je m'en suis tiré en effectuant un virage serré à la limite du voile gris. C'était la seule manœuvre où le Spit V avait encore l'avantage sur le 190. En virage serré à 5G, il y avait moyen de s'en sortir. Puis ils n'étaient plus que quatre. Ai-je touché le premier sur lequel j'ai tiré, je ne peux le dire, mais il avait disparu.

De Duitsers, onder bevel van majoor Gerhard Schöpfel, hadden gewacht tot de formatie van de RAF hun terugweg aanvatte en naderden vanaf Blankenberge. Maar de aanval, op het ogenblik dat hij losbarstte, kwam als een donderslag bij heldere hemel. Meerdere Duitse secties vielen elk van de Spitfire-smaldelen aan. Als "Top-cover" waren wij één van de eersten die erbij betrokken raakten.

Al snel werd de "Blue Section" afgescheiden van het smaldeel. Georges Livyns werd neergeschoten nabij Blankenberge. Ik zette de achtervolging in van een FW-190 die zich, na een aanval op een Spitfire, verwijderde. Op dat ogenblik was hij alleen. Zoals gezegd door generaal-majoor M. Donnet en kolonel L. Branders op bladzijde 39 in hun boek " Zij waren er", citeer ik: " P/O Sprague, een Amerikaan van het 71^{ste} Eagle Squadron, heeft de overwinning van Duke Du Monceau bevestigd. Laumans, Livyns en Hansez zijn vermist. Laumans werd opgemerkt toen hij een FW-190 achtervolgde boven Oostende". Dit is juist, maar wij vlogen opnieuw naar het oosten.

Ter informatie volgt hierna een uittreksel uit het "Combat Report" (waarschijnlijk van de hand van Du Monceau).

" During Circus 178, the Squadron (350) was at 25.000 ft and about twenty FW-190's attacked from above. Blue section (Du Monceau) was heavily engaged and became separated from the rest of the squadron. Blue 2 came back alone. Blue 3 (Laumans) and Livyns Blue 4 were missing.
... 350 engaged in vicinity of Ostend 1-6-42 (12.52h to 14.30h). Blue section leader (F/Lt Du Monceau) states that returning from the sweep he saw a Spitfire attacked by a FW-190. The Spit pilot bailed out and Blue 3 (F/O Laumans) gave chase to the attacking FW flying back in the direction of France and that was the last seen of him. F/O Laumans is presumed lost due to enemy action".

Een brief gericht door "Duke" Du Monceau aan colonel Wauters aan 107 Eaton Square te Londen beschrijft de hevigheid van het gevecht:

« Gedurende een sweep over Brugge, hebben wij drie piloten verloren, zonder te weten wat hen overkomen is, behalve dat zij vermist zijn. Naar mijn mening was het de gevaarlijkste sweep waaraan ik heb deelgenomen; de Duitsers reageerden zeer heftig, wat niet hun gewoonte was... Zijn vermist Laumans, Livyns en Hansez ... F/Lt Du Monceau: 1 FW 190 vernietigd (bevestigd door 71 squadron "Eagle Squadron) »

Ik nam dit vliegtuig onder een kort mitraillevuur op het ogenblik dat vier andere FW-190 ons verwoegden. Ik ging er onmiddellijk vandoor en door een scherpe bocht te maken, tot aan de limiet van het grijze doek, kon ik er tussenuit geraken. Het was de enige manœuvre waarin de Spit superieur was aan de 190. Door het maken van een scherpe bocht aan 5G was het mogelijk te ontkomen. Daarna waren zij nog slechts met vier. Had ik de eerste op wie ik had geschoten geraakt? Ik kon het niet zeggen, maar hij was wel verdwenen.

Comme ils s'étaient regroupés, j'ai tenté une attaque frontale. On risque la collision mais comme j'étais certain de mourir dans ce combat, c'était la meilleure solution. Mais il était aussi temps de regagner l'Angleterre et ce fut une succession d'engagements. Entre chacun, je parvenais à regagner quelques dizaines de kilomètres vers l'ouest jusqu'au moment où il fallait à nouveau faire face aux poursuivants. Mais je perdais graduellement de l'altitude. Finalement nous étions au-dessus de la mer, déjà éloignés de la côte. Durant un de ces engagements un autre Focke-Wulf avait abandonné : ils n'étaient plus que trois.

Après environ vingt minutes de combat et de nombreux virages, j'étais très fatigué. Mais un autre FW-190 se présente devant moi. L'occasion était trop belle. Je me place en position de tir et avant que je ne puisse actionner mes armes (je ne sais pas s'il me restait encore des munitions), mon avion encaisse le tir nourri des deux autres Focke-Wulf qui s'étaient placés derrière moi. C'était la tactique du « Decoy ». Des balles déchirent mes deux ailes et je les entendais s'aplatir sur le blindage dans mon dos. Deux à trois secondes plus tard, un obus entre dans le fuselage du côté gauche, traverse le tableau de bord détruisant plusieurs instruments et va exploser dans le réservoir à essence se trouvant entre le cockpit et le moteur. Comme il ne restait plus beaucoup d'essence, le mélange gazeux air-essence devait être très explosif. En peu de temps, mon avion était la proie des flammes. Il restait peu de temps pour abandonner l'appareil. Quelques instants plus tôt j'avais jeté un coup d'œil à l'altimètre : 900 pieds (réglé au QFE de Debden). J'ai largué l'habitacle, détaché le harnais de l'avion, enlevé mon serre-tête. Cela prenait trop de chipotage pour déconnecter l'oxygène et le cordon radio. Puis j'ai basculé l'avion sur le dos. Je suis sorti à moitié du cockpit, mais mon parachute est resté accroché à l'arrière. L'avion n'était pas « trimé » pour le vol sur le dos et je n'atteignais plus le stick. J'ai donné un coup de pied sur le stick créant ainsi un « G » négatif et cela m'a projeté hors de l'avion. J'ai pu tirer la goupille du parachute qui heureusement s'est déployé normalement. Non, je ne devais pas mourir ce jour-là !

En descendant vers la mer, relativement calme, je vois le Focke-Wulf, vraisemblablement celui qui m'a abattu faire un renversement et piquer vers moi. Là, j'ai eu peur en voyant ce grand moteur radial grossir à vue d'œil. J'étais persuadé que le pilote allait ouvrir le feu et tuer son adversaire. Mais brusquement le pilote a donné un coup de palonnier car j'ai vu l'avion déraiper à droite et le FW-190 est passé à une envergure de moi créant quelques remous. Et j'ai vu distinctement mon adversaire tourner la tête vers moi et me saluer (du salut militaire) à l'instant de son passage. Je suppose qu'il reconnaissait la loyauté du combat et que je n'avais pas été un adversaire facile à abattre. Qui disait que les « Chevaliers du ciel » n'existaient plus ?

Omdat zij zich gehergroepeerd hadden, probeerde ik een frontale aanval. Hierbij riskeert men een aanvaring, maar daar ik er zeker van was om te komen in het gevecht, was dit de beste oplossing. Het was echter ook tijd om naar Engeland terug te keren. Een opeenvolging van engagements, waarbij ik er in slaagde enkele tientallen kilometers westwaarts te winnen, tot het ogenblik dat ik opnieuw het hoofd moest bieden aan de achtervolgers. Maar geleidelijk aan verloor ik hoogte en uiteindelijk waren wij boven zee, reeds verwijderd van de kust. Gedurende één van deze schermutselingen had een andere Focke-Wulf het opgegeven: zij waren nog slechts met drie.

Na ongeveer twintig minuten strijd en talrijke bochten, was ik zeer vermoeid. Maar een andere FW-190 doemde voor me op. De gelegenheid was te mooi. Ik zette mij in schutstelling. Maar vooraleer ik mijn wapens kon activeren (ik wist niet of er mij nog munitie restte) incasseerde mijn vliegtuig de schoten afkomstig van twee andere Focke-Wulf, die zich achter mij hadden gepositioneerd. Het was de tactiek van de "Decoy". Kogels scheurden mijn twee vleugels en ik hoorde ze inslaan op de pansering van mijn rug. Twee tot drie seconden later sloeg een obus in op de linkerromp, doorboorde het instrumentenbord en vernielde meerdere instrumenten, om te exploderen in het benzinereservoir tussen de cockpit en de motor. Daar er niet veel benzine meer over was moest het gasmengsel van lucht en benzine zeer explosief zijn. In geen tijd was mijn vliegtuig de prooi van de vlammen. Er bleef weinig tijd over om het toestel te verlaten. Enkele ogenblikken voordien had ik een blik geworpen op de hoogtemeter: 900 voet (ingesteld op de QFE van Debden). Ik loste het bovenstuk van de cockpit, ontkoppelde het harnas van het vliegtuig en verwijderde mijn hoofdbescherming. Er was teveel geharrewar om mijn zuurstofslang en radioverbinding te ontkoppelen. Ik draaide het vliegtuig op de rug, raakte half uit de cockpit maar bleef met mijn valscherms vastgehaakt aan de achterkant. Het vliegtuig was niet "getrimd" om op zijn rug te vliegen en ik kon niet meer bij de stick. Ik gaf eer een trap op, op die wijze een negatieve "G" veroorzakend, waardoor ik uit het vliegtuig werd geslingerd. Ik kon de pin van het valscherms uittrekken waardoor het zich gelukkig normaal ontplooidde. Neen, die dag moest ik niet sterven!

Al neerdalende naar de relatief kalme zee zag ik de Focke-Wulf, waarschijnlijk degene die mij had neergeschoten, een wending maken en op mij afkomen. Ik kreeg behoorlijk schrik toen ik de enorme radiale motor zienderogen groter zag worden. Ik was er van overtuigd dat de piloot het vuur zou openen en zijn tegenstander doden. Maar onverhoeds gaf de piloot een trap op de voetsturing, want ik zag het vliegtuig wegglijden naar rechts, en de FW-190 scheerde op vleugelbreedte aan mij voorbij daarbij enkele wervelingen veroorzakend. Ik kon duidelijk onderscheiden hoe mijn tegenstander het hoofd naar mij toewendde en mij groette (militaire groet) op het ogenblik dat hij voorbij vloog. Ik veronderstelde dat hij de loyaliteit van het gevecht erkende en ik geen gemakkelijk te verslagen tegenstander was geweest. Wie zei ook weer dat de "Ridders van de hemel" niet bestonden?

Maintenant je sais avec certitude que ce pilote était l'un des deux dont vous voyez la photo ci-dessous. En effet, c'est grâce à Monsieur Jean-Louis Roba, avocat à Charleroi, que j'ai obtenu cette photo du Hptm Priller et du Lt Aistleitner. Maître Roba m'a aussi envoyé un texte provenant d'archives allemandes (Combat reports). Il semble que Priller ait abattu un Spitfire de la 350 et Aistleitner deux autres (ou l'inverse). Comme l'escadrille dans ce rodéo a perdu trois avions, cela fait le compte. Donc à l'heure et à la date de cette opération, mon adversaire était soit le C.O. Priller ou le Lr Aistleitner. Ce dernier fut tué en combat aérien en 1944. tandis que Priller survécut à la guerre.

Nu weet ik met zekerheid dat deze piloot één van de twee was, op de foto die u ziet op de volgende bladzijde. Inderdaad. Het is dankzij mijnheer Jean-Louis Roba, advocaat te Charleroi, dat ik deze foto van Hptm Priller en Lt Aistleitner, heb verkregen. Meester Roba heeft mij ook een tekst gestuurd afkomstig uit de Duitse archieven (Combat reports). Het schijnt dat Priller een Spitfire van het 350^{ste} zou hebben afgeschoten en Aistleitner twee andere (of omgekeerd). Gezien het smaldeel in deze rodeo drie vliegtuigen verloor, doet dat de rekening kloppen. Dus op dag en uur van die operatie was mijn tegenstander ofwel C.O. Priller of Lt Aistleitner. Deze laatste werd gedood in een luchtgevecht in 1944. Priller echter overleefde de oorlog.



Lt Johan Aistleitner
Autrichien
9 victoires/Overwinningen
1.6.1942

Hptm Pipo Priller
Allemand
73 victoires/Overwinningen
1.6.1942

L'instant d'après il avait disparu et restait maintenant mon amerrissage à effectuer. On avait parlé de pilotes qui se noyaient en sautant au-dessus de l'eau et où le parachute tombait sur eux. Je ne voulais pas que cela m'arrive. Je n'avais pas beaucoup de temps puisque j'avais sauté vers 900 pieds. Aussi en m'approchant de la surface de l'eau, j'ai défait d'une main la boucle centrale des sangles du parachute tandis que de l'autre je m'agrippais au cordage. Lorsque la sangle est tombée je me suis agrippé des deux mains et lorsque j'ai estimé être à une dizaine de mètres au-dessus de l'eau, j'ai tout lâché. Effectivement le parachute n'ayant plus de poids à soutenir est parti dans le vent pendant que moi je faisais une chute libre de quelques mètres. Mais je suis quand même descendu assez profondément dans l'eau ayant sans doute mal jugé la hauteur.

Een ogenblik later was hij verdwenen. Er bleef nog mijn landing, op zee uit te voeren. Men had gesproken over piloten die verdronken door boven water te springen en waarbij het valscherms over hen heen viel. Ik wilde niet dat mij dat overkwam. Veel tijd had ik niet, daar ik gesprongen was op ongeveer 900 voet. Terwijl ik het oppervlaktewater naderde ontkoppelde ik ook met één hand de centrale gesp van de draagriemen van het valscherms, terwijl ik mij met de andere hand vastgreep aan het touwwerk. Toen de draagriemen wegvielen greep ik mij vast met twee handen om, een twaalf meter boven het water naar schatting, alles los te laten. En effectief, het valscherms dat geen last meer droeg dreef weg met de wind, terwijl ik een vrije val van enkele meters maakte. Maar ik kwam toch nogal diep in het water terecht. Wellicht had ik de hoogte slecht geschat.

Dès que je fus dans l'eau j'ai actionné le gonflement du gilet de sauvetage nommé « Mae-West » et suis remonté à la surface. Heureusement que j'avais cette Mae-West car avec mes bottes de vol remplies d'eau et les vêtements mouillés cela aurait été difficile de nager. Car l'aventure n'était pas terminée : il fallait dégager le dinghy (canot de sauvetage), le déployer et le gonfler. Alors qu'on ne nous avait jamais entraîné au saut en parachute, à l'escadrille nous avions quand même eu une séance de démonstration du pliage et dépliage du dinghy. Malgré tout, dans l'eau jusqu'au cou, avec les vagues qui se brisaient au-dessus de ma tête, ce n'était pas facile. Il faut ce qu'il faut et bientôt le dinghy pendait entre deux eaux jusqu'à ce que je trouve la bonbonne de gonflement. Enlever la goupille et tourner le robinet d'ouverture et c'est avec un grand apaisement que j'ai vu le dinghy se gonfler, prendre forme et sortir de l'eau. Evidemment il bougeait beaucoup en passant d'une vague à l'autre. Monter à bord était encore plus difficile. Enfin, ce fut chose faite.

Au début je ne m'en faisais pas trop. Je voyais les falaises de Douvres, blanches sous le soleil. Et je pensais à Vera Lynn (*There'll be blue birds over ; The white cliffs of Dover, etc*). Tous les anciens connaissent cette chanson d'espoir. Et je me disais que ce serait une question de temps avant que "l'Air-sea Rescue" vienne me repêcher. Je n'avais ni nourriture ni boisson à bord. Et bientôt le temps me semblait long. Dans la soirée j'entends le bruit de moteur Merlin. Je me dis que des Spitfires approchent mais le bruit restait localisé au loin, au même endroit. Cela devait être des vedettes de l'Air-sea Rescue qui elles aussi étaient équipées de moteurs Merlin, le même que le Spitfire. Mais le bateau ne s'est pas rapproché suffisamment pour que je l'aperçoive et donc ce fut la première nuit en mer. Quelle croisière !

Au matin du deuxième jour les falaises de Douvres avaient disparu et j'aurais pu être au milieu du Pacifique. Que je tourne la tête de 360 degrés, je ne voyais que de l'eau. Je n'avais pas encore trop soif. La deuxième journée était interminable. Je traînais mon bloc de fluorecine au bout d'une cordelette et ainsi laissais-je une traînée verdâtre dans mon sillage. Car il est évident que je dérivais vers l'est.

Vint la deuxième nuit et avec elle le passage d'une dépression ; beaucoup de vent et des vagues de plus en plus hautes. Durant la nuit le dinghy fut retourné trois fois. La première fois ce n'était pas trop difficile de le remettre à l'endroit et de remonter à bord. La deuxième fois, c'était plus difficile et la dernière fois avec des creux de deux à trois mètres, je suis parvenu à le retourner mais je n'avais plus la force de remonter à bord. Je suis resté accroché, les bras autour des boudins latéraux jusqu'à l'aube quand la mer s'est calmée. Je suis alors parvenu à remonter à bord.

Zodra ik in het water was, activeerde ik het reddingsvest, "Mae-West" genaamd, en kwam ik terug aan de oppervlakte. Gelukkig dat ik dit Mae-West had, want met mijn botten vol water en doordrenkte kledij zou zwemmen moeilijk zijn geweest.

Maar het avontuur was niet voorbij: de dinghy (reddingsvlot) moest worden ingezet, ontplooid en opgeblazen. Hoewel men ons nooit had getraind om te springen met een valscherms, hadden wij in het smaldeel wel een demonstratie gehad in het plooiën en ontplooiën van de dinghy. Ondanks alles was het, het water tot aan de nek en met uiteenspattende golven erboven, niet gemakkelijk. Wat moet dat moet dan maar en weldra bengelde de dinghy tussen twee wateren tot ik de gasfles vond om hem op te blazen. De zekerheidspin uitgetrokken en het kraantje geopend, zag ik met grote geruststelling hoe de dinghy zich opblies, vorm kreeg en uit het water opschoot. Natuurlijk slingerde hij veel bij iedere golfslag. Aan boord geraken was nog moeilijker. Eindelijk was het zover.

Aanvankelijk maakte ik mij niet teveel zorgen. Ik zag de klippen van Dover, wit afstekend in de zon. En ik dacht aan Vera Lynn (*There 'll be blue birds over the white cliffs of Dover...*). Al de anciens kennen dit lied van hoop. Ik zei bij mezelf dat het slechts een kwestie van tijd zou zijn vooraleer de "Air-sea Rescue" mij zou oppikken. Ik had voeding noch drank aan boord en weldra viel de tijd me lang. 's Avonds hoorde ik het geluid van een Merlin-motor. Ik zei bij mezelf dat het Spitfires waren die naderden. Maar het geluid bleef ver weg en op dezelfde plaats. Dat moesten dan de patrouilleboten van de Air-sea Rescue zijn die met dezelfde Merlin-motoren waren uitgerust als de Spitfire. Maar de boot was onvoldoende kortbij opdat ik hem kon zien en dus werd het mijn eerste nacht op zee. Wat een cruise!

De morgen van de tweede dag waren de klippen van Dover verdwenen en ik kon mij temidden van de Stille Oceaan bevinden. Ook wanneer ik het hoofd 360° draaide, zag ik niets dan water. Ik was nog niet al te dorstig. De tweede dag leek eindeloos. Ik sleepte mijn blok fluor met een touwtje achter mij aan, op die wijze een groen spoor achterlatend in mijn kielzog. Want het was evident, ik dreef af naar het Oosten.

Dan kwam de tweede nacht eraan en met haar een inzinking. Veel wind en steeds hogere golven. Gedurende de nacht ging de dinghy drie keer om. De eerste keer was het niet te moeilijk om hem recht te trekken en terug aan boord te klimmen. De tweede keer was het moeilijker en de laatste keer, met golfslagen van twee tot drie meter, slaagde ik er in hem terug om te draaien maar had ik de kracht niet meer om aan boord te klauteren. Ik heb mij vastgeklampt, de armen rond de laterale rollen, tot het ochtendgloren. Wanneer de zee gekalmeerd was, slaagde ik erin terug aan boord te geraken.

Maintenant j'avais faim et soif, mais il fallait faire contre mauvaise fortune bon cœur. Durant la troisième journée, j'ai vu passer quelques phoques de la Mer du Nord et petit à petit, en regardant vers l'est, j'ai vu la côte belge et française se rapprocher. J'apercevais les grues de Dunkerque à droite et une estacade à gauche. Ce devait être Nieuport. Durant la journée j'ai dû me rapprocher de Nieuport et j'apercevais les quelques villas de Coxyde et La Panne. Puis en fin d'après midi un bateau de la Kriegsmarine s'est approché de moi. A ce stade, la nationalité de ceux qui venaient me reprendre m'était égale. Tout ce que je voulais c'était boire. Les marins m'ont hissé à bord car je n'avais plus la force de monter moi-même et une fois sur le pont, je me suis écroulé. Un des marins m'a donné de l'eau à boire et la vedette est rentrée à Nieuport et a accosté devant la vieille ville. On m'a amené devant une maison cossue où le Commandant de Place avait son bureau. Il portait l'uniforme de la Kriegsmarine et avait sur la manche l'insigne de son grade : deux galons et un plus mince. Dans la Royal Navy, cela correspond au grade de Lieutenant-Commander et à la RAF, Squadron-Leader. Il s'adresse à moi en anglais. Dans la RAF, nous ne portons pas de combinaison de vol et nous étions habillé du « Battle dress » bleu-gris. Je m'attendais à ce que ce marin m'interroge mais il m'a dit que son service avait déjà prévenu la Luftwaffe à Coxyde. En attendant, il m'a proposé un repas que j'ai accepté avec joie et que son planton est allé chercher. Pendant que je mangeais, attablé à son bureau, il me posait des questions sur les hôtels et des « pubs » à Londres, à Southampton et à Liverpool.. Je lui répondais que d'après la Convention de Genève, je ne pouvais pas lui répondre. Après un certain temps je lui dis : « Vous permettez que moi aussi je pose une question. Etonné, il me répond : Oui. Je lui demande alors pourquoi il me pose toutes ces questions concernant des hôtels ? Et il me donne cette réponse ahurissante : C'est parce que j'ai servi cinq ans comme officier de pont dans la « British Merchant Navy » et ce sont des endroits que l'équipage fréquentait. En plus, cela me fait tellement plaisir de reparler anglais !

Puis le gens de la Luftwaffe sont arrivés pour m'emmener à Coxyde. C'était poignant lorsque nous sommes passés sur la Route Royale devant la villa « Copélia » que mes parents louaient dans les années 30 et où je passais les mois d'août de mon adolescence. Elle existe toujours.

A l'aérodrome l'officier de garde me voyant mal en point fait venir le médecin militaire qui constata que j'avais 39° de fièvre. Il m'a conduit à l'infirmerie où je suis resté trois jours et où ils m'ont rapidement remis sur pied. Après ce temps, j'ai été emmené en voiture à la gare de Furnes et là, nous avons pris le train pour Bruxelles. Deux soldats armés de mitraillettes m'entouraient et le feldwebel qui commandait l'escorte m'a averti (en allemand) qu'au moindre geste suspect, les gardes et lui-même utiliseraient leurs armes.

Nu had ik honger en dorst, maar in tegenspoed moet men zich niet laten gaan. Gedurende de derde dag zag ik enkele noordzeehonden voorbijzwemmen en geleidelijk aan, turend naar het Oosten, zag ik de Belgische en Franse kusten korter bij komen. Rechts merkte ik de kranen van Duikerken op en links een staketsel. Dat moest Nieuwpoort zijn. Gedurende de dag moest ik dichterbij Nieuwpoort zijn gekomen en ik merkte enkele villa's op te Koksijde en te De Panne. Daarna, op het einde van de namiddag, werd ik benaderd door een boot van de Kriegsmarine. Op dat ogenblik was mij de nationaliteit van diegenen die mij oppikten, volkomen gelijk. Het enige wat ik wilde was drinken. De matrozen hebben mij aan boord gehesen daar ik dit niet meer op eigen kracht kon. Eenmaal op de brug ben ik ingestort. Een van de zeelui gaf mij water te drinken. De patrouilleboot voer terug naar Nieuwpoort waar hij aanmeerde bij de oude stad. Men bracht me over naar een kitscherig huis waar de plaatscommandant zijn bureau had. Hij droeg het uniform van de Kriegsmarine met op zijn mouw het teken van zijn graad: twee galons en een dunnere. Bij de Royal Navy kwam dat overeen met de graad van Lieutenant-Commander en bij de RAF met deze van Squadron-Leader. Hij richtte zich tot mij in het Engels. Bij de RAF droegen wij geen vliegoveral, maar waren wij gekleed in een blauw-grijze "battle dress". Ik verwachtte een bevraging, maar hij zei mij dat zijn dienst de Luftwaffe te Koksijde reeds had verwittigd. In afwachting bood hij mij een maaltijd aan die ik vreugdevol aanvaardde en die door zijn planton werd opgehaald. Tijdens de maaltijd, opgediend op zijn bureau, stelde hij mij vragen over de hotels en pubs te Londen, Southampton en Liverpool...Ik antwoordde hem dat ik, overeenkomstig de Conventie van Genève, daarop niet mocht antwoorden. Na enige tijd zei ik hem: "Staat u mij toe dat ook ik een vraag stel?". Verbaasd antwoordde hij "Ja". Ik vroeg hem waarom hij mij al die vragen stelde over die hotels. Hij gaf mij het volgende, verbijsterende antwoord: "Het is omdat ik gedurende vijf jaar dienst heb gedaan als brugofficier bij de British Merchant Navy en het plaatsen zijn die door de bemanning regelmatig werden bezocht. En daarbij doet het mij genoeg Engels te kunnen praten!".

Daarna arriveerden de mensen van de Luftwaffe om mij naar Koksijde over te brengen. Het werd mij een beetje veel toen wij over de Koninklijke Weg de villa "Copelia" voorbijreden die mijn ouders huurden in de jaren 30 en waar ik in mijn jeugd de maanden augustus doorbracht. Zij is er nog steeds.

Op het vliegveld vorderde de officier met wachtdienst een militaire dokter wanneer hij me er zo slecht aan toe ziet. Deze stelde vast dat ik 39° koorts had. Hij bracht me over naar de verpleegzaal waar ik drie dagen verbleef en waar ze er mij snel weer bovenop hielpen. Nadien werd ik per auto overgebracht naar het station van Veurne waar wij de trein namen naar Brussel. Twee met machinegeweer gewapende soldaten omringden mij en de feldwebel die de escorte beval, verwittigde mij (in het Duits) dat bij de minst verdachte poging zowel de wachters als hijzelf hun wapens zouden gebruiken.

A Bruxelles ou la jonction n'existait pas encore ; je fus conduit en voiture militaire de la gare du Midi à la gare du Nord pour là reprendre un train pour Frankfort. J'avais le cœur serré en parcourant le boulevard Adolphe Max sans possibilité de m'évader.

A Frankfort ma destination était le « Dulag-Luft », un camp de sélection et d'interrogation. Chaque prisonnier était en cellule de deux mètres sur trois ou un peu plus. Il y avait un sommier, une petite table et deux chaises. Dans un coin, une sorte de vieux radiateur. Enfermé là sans nourriture durant plusieurs heures avant l'arrivée d'un officier de l'Abwehr. Il parlait un meilleur anglais que moi. D'abord il me présente des papiers à remplir qui en plus du nom et du grade demandaient à quelle escadrille on appartenait et sur quel avion on volait. Soit disant, c'était pour que la Croix-Rouge puisse avertir les familles. Je n'ai bien sûr inscrit que mon grade et numéro matricule. Il m'a dit tout de suite que j'étais Belge et que je volais avec l'escadrille 350, ce que j'ai nié. Mais c'est difficile de ne rien laisser paraître sur le visage. Après une petite heure pendant laquelle il répétait toujours les mêmes questions, il s'en va me laissant seul, toujours sans manger, et je me rends compte que le « vieux » radiateur chauffe excessivement. Après un certain temps, la température dans cette toute petite cellule est tellement élevée que je commence à me déshabiller. Quand j'arrive à la camisole, le « radiateur » se transforme en ... frigo et la température descend rapidement vers le zéro degré. D'où rhabillage et ceci d'une façon alternative durant des heures ... jusqu'à l'arrivée de l'interrogateur quand la température est de nouveau un confortable 20°. Toujours les mêmes questions. Il me demande comment va le « major » Guillaume. Il n'emploie pas le terme « Squadron Leader ». Guillaume était major à l'Aéronautique militaire belge en 1940 et à l'escadrille on l'appelait major plutôt que squadron-leader. Comment savait-il cela ? Et de demander des nouvelles de « Duke » Du Monceau et du capitaine Boussa, l'autre Flight Commander.

Je répondais toujours que je ne connaissais pas ces gens-là et qu'il devait faire erreur car à la RAF il n'y a pas de « major ». Après son départ, de nouveau des changements importants de température durant toute la nuit pour troubler le sommeil.

Le matin du deuxième jour on est vraiment avachi et toujours de ma part la même réponse : « *Flying Officer Laumans 67088* » Et toujours le sourire narquois du Hauptman. Je dois dire qu'il n'a jamais haussé le ton ni porté la main sur moi. Je pensais à mes copains qui avaient été abattus avant moi et qui étaient morts. Principalement à Louis Peeters avec qui je m'entendais bien et qui avait été descendu le 23 mai et que je croyais mort.

Te Brussel, waar er nog geen aansluitende verbindingen waren, werd ik met een militair voertuig overgebracht van het Zuidstation naar het Noordstation om daar de trein te nemen naar Frankfurt. Ik had hartpijn wanneer de Adolphe Maxlaan werd overreden en er geen mogelijkheid was om te ontsnappen.

Te Frankfurt was mijn bestemming "Dulag-Luft", een selectie en ondervragingskamp. Elke gevangene zat in een cel van twee bij drie meter of iets meer. Hij beschikte over een spiraalmatras, een kleine tafel en twee stoelen. In een hoek stond een soort oude radiator. Opgesloten gedurende verschillende uren en zonder voedsel, in afwachting van een officier van de Abwehr. Hij sprak beter Engels dan ik. Vooreerst overhandigde hij mij papieren om in te vullen en waarin, afgezien van naam en graad, ook werd gevraagd tot welk smaldeel ik behoorde en op welk vliegtuig ik vloog. Het was, zagezegd, om het Rode Kruis toe te laten de families te verwittigen. Uiteraard vulde ik enkel mijn graad en stamnummer in. Onmiddellijk zei hij mij dat ik Belg was en dat ik vloog bij het 350^{ste} Smaldeel, wat ik ontkende. Maar het is moeilijk om een uitdruktingsloos gezicht te bewaren. Na een klein uurtje, gedurende hetwelk hij steeds dezelfde vragen stelde, liet hij mij alleen achter, nog steeds zonder eten. Ik gaf er mij rekenschap van dat de "oude" radiator ontzettend warm was. Na enige tijd was de temperatuur in deze kleine cel zo hoog opgelopen dat ik begon mij te ontkleden. Wanneer ik toekwam aan mijn bovenhemd veranderde de "radiator" in ...een ijskast en de temperatuur daalde snel naar nul graden. Dus opnieuw aankleden en dit alternerend gedurende uren...tot de aankomst van de ondervrager en de temperatuur terug een comfortabele 20° was. Altijd dezelfde vragen. Hij vroeg me hoe het ging met majoor Guillaume. De term "Squadron Leader" gebruikte hij niet. Guillaume was majoor bij de Militaire Luchtvaart in 1940, en in het smaldeel noemde men hem eerder majoor dan squadron-leader. Hoe wist hij dat? En dat hengelen naar nieuws over de "Duke" Du Monceau en kapitein Boussa, de andere Flight Commander.

Ik antwoordde altijd dat ik deze mensen niet kende en dat hij een vergissing maakte, daar er bij de RAF geen "majoor" bestond. Na zijn vertrek opnieuw grote temperatuurschommelingen gedurende gans de nacht om de slaap te verstoren.

De morgen van de tweede dag verliep lusteloos. Van mijn kant kwam altijd hetzelfde antwoord: "Flying Officer Laumans 67088". En altijd weer die spottende glimlach van de Hauptman. Ik moet zeggen dat hij nooit de toon verhief, noch de hand aan mij sloeg. Ik dacht aan mijn makkers die er voor mij waren geweest; die geslagen werden en dood waren. Ik dacht vooral aan Louis Peeters met wie ik een goede verstandhouding had en die neergeschoten werd op 23 mei, waarna ik hem dood waande.

Or le soir du deuxième jour mon fameux Hauptman me dit qu'il est certain que je suis belge et pilote à la 350 bien que je ne veuille pas l'admettre. Nous savons qu'à la 350 vous avez de vieux avions, qu'il n'y a aucun secret militaire à révéler aussi nous allons vous envoyer en Silésie au Stalag-Luft 3, le camp de la Royal Air Force où vous pourrez retrouver votre ami Louis Peeters. Alors dans l'état d'affaiblissement où je me trouvais, c'est sorti comme une balle, sans que je puisse retenir mes paroles. J'ai dit : « *What! he's alive?* » (Quoi, il est vivant?). Il m'a simplement regardé avec son regard sournois de joueur de poker : .. *Vous venez d'avouer! ... O.K. Mister Laumans, off you go ...*

Et de nouveau en train avec un contingent de 30 à 40 prisonniers qu'on avait rassemblé, nous sommes partis pour Sagan, Stalag-Luft 3.

Parmi ces prisonniers il y avait un autre Belge : José Muller, aviateur en 1940 (je crois). Et nous avons été envoyé là où une autre aventure a commencé. Car pour nous la guerre n'était pas terminée et il fallait continuer à combattre d'une autre manière. A Sagan, ensemble, nous avons réalisé et réussi la « Grande Evasion ». Malheureusement 50 officiers ont payé de leur vie cette aventure. Cette histoire là, je l'ai racontée il y a quelques années dans un bulletin trimestriel. Veuillez vous y référer (*).

(*) Voir bulletin trimestriel Avril-Mai-Juin 1992
« La grande évasion »
(Creusement du plus long tunnel - 102 m
et évasion de 76 pilotes)

Lire aussi par le même auteur :
« Le départ de Sagan »
(Bulletin trimestriel Avril-Mai-Juin 1995)



(*) Zie het bulletin April-Mei-Juni 1992.
"De grote ontsnapping"
(Het uitgraven van de langste tunnel,
102 m, en de ontsnapping van 76
piloten).
Ook te lezen "Het vertrek uit Sagan"
van dezelfde auteur.
Bulletin April-Mei-Juni 1995.

Welnu, de avond van de tweede dag zei mijn fameuze Hauptman dat hij er zeker van was dat ik Belg was en piloot bij het 350^{ste}, hoewel ik dat niet wilde toegeven. "Wij weten dat u bij het 350^{ste} oude vliegtuigen heeft. Dat er geen enkel militair geheim te onthullen valt. Wij gaan u eveneens naar Silezië sturen, naar Stalag-Luft 3, het kamp van de Royal Air Force waar u uw vriend Louis Peeters terug kunt vinden". En jawel, ondanks de verzwakte toestand waarin ik mij bevond kwam het eruit als een kogel, zonder dat ik mijn woorden kon weerhouden. Ik zei: "*What! he's alive?*" (Wat, hij leeft?). Hij keek me alleen aan met de gluiperige blik van een pokerspeler: "...*U heeft bekend!...o.k. Mister Laumans, off you go...*".

En opnieuw de trein in. Met een contingent van 30 à 40 gevangenen die men had verzameld, zijn wij vertrokken naar Sagan, Stalag-Luft 3. Tussen deze gevangenen bevond zich een andere Belg: José Muller, vliegenier in 1940 (geloof ik). En wij werden daarheen gestuurd, waar een ander avontuur is begonnen. Want voor ons was de oorlog niet gedaan. Er moest op een andere wijze met de strijd worden doorgegaan. Te Sagan hebben wij, met elkaar, de "Grote ontsnapping" opgezet en zijn geslaagd in het opzet. Ongelukkig genoeg hebben 50 officieren dit avontuur met hun leven betaald. Enkele jaren geleden heb ik die geschiedenis verteld in een bulletin. Het belijft mij u daarnaar te verwijzen.*

78 jaar Sabena in foto's

78 ans de Sabena en photos

Tot 8 januari loopt in Antwerpen een tentoonstelling van meestal anonieme foto's uit de geschiedenis van Sabena: oude vliegtuigen, pioniers, de eerste gebouwen, broemdheden, air hostesses, de Kongolese luchthavens, publiciteitsfoto's enz. Ze komen vooral uit het archief dat nu in handen is van Christian Van Buggenhout, de Sabena-curator.

Jusqu'au 8 janvier a lieu à Anvers une exposition d'anciennes photos, pour la plupart anonymes, relatant l'histoire de la Sabena : avions anciens, pionniers, les premières constructions, des célébrités, les hôtesses de l'air, les aéroports congolai, des photos publicitaires, etc. Elles proviennent surtout des archives, actuellement en possession de Christian Van Buggenhout, le curateur de la compagnie nationale.

Sabena, Air Nostalgie, Fotomuseum, Waalse kaai 47, Antwerpen.

Elke dag behalve maandag, van 10 tot 18 uur.

Tous les jours, sauf le lundi, de 10 à 18 heures.

03/2429300 www.fotomuseum.be

IL Y A QUARANTE ANS.....

Une alouette élevée en Belgique migrait vers l'Antarctique !

Bien étrange, me direz-vous, une alouette dans l'Antarctique, du jamais vu. Et pourtant j'y ai volé en l'été austral de 1965.

Etant donné mon aspect un peu balourd de gros bourdon, je me suis demandé pourquoi on m'avait donné à ma naissance un patronyme aviaire aussi charmant. A peine sortie du nid j'ai compris. M'envoler, voler et revenir sur terre en douceur, j'avais presque toutes les qualités de mes ancêtres oiseaux. Hélas je ne pouvais comme eux grisoller en montant vers le bleu du ciel, je rugissais.

Lorsque par des bruits de « hangars » j'ai appris que j'allais partir vers le grand sud de notre planète, j'en ai rougi de plaisir. Depuis ce jour j'ai décidé, avec très peu de honte et beaucoup de vanité, de garder mes joues écarlates.

Mes collègues militaires, toujours vêtus de gris kaki plus proche de mes plumes de naissance, étaient je crois jaloux de mes nouvelles couleurs mais me reconnaissaient sous cette nouvelle peau un charme évident, peut-être même envoûtant !

A la mi-octobre de cette année bénie, j'ai compris que ce qui m'avait fait rougir était devenu réalité. A longueur de journée on me bichonnait avec amour pour que je sois en pleine forme. Et puis brusquement, affreux moment de panique, on me déplumait comme l'alouette de la chanson – la tête par-ci, la queue par-là, les plumes ailleurs – que resterait-il de moi ?

Après réflexion, longue en mon cerveau d'oiseau, je compris qu'on me remettait dans un nid douillet pour le long voyage qui m'attendait. Délicatement embarquée dans les cales du cargo brise-glace « MAGGA DAN », au début décembre j'ai quitté Anvers pour Cape-Town sans trop de pleurs sachant que je retrouverais tous mes

VEERTIG JAAR GELEDEN

trok een Belgische Alouette (leeuwerik) naar Antarctica !

Wat vreemd, zal u zeggen, een leeuwerik aan de zuidpool, nog nooit gezien. En toch heb ik er gevlogen tijdens de zuidelijke zomer van 1965.

Gezien mijn wat onbehouden uiterlijk van dikke hommel vroeg ik me wel af waarom men me bij mijn geboorte zo een charmante vogelnaam had gegeven. Maar pas uit het nest had ik het begrepen. Uitvliegen, vliegen en zachtjes weer op aarde neerkomen, ik had bijna alle kwaliteiten van mijn vogelvoorvaderen. Jammer genoeg kon ik niet als hen zingen bij het hoger klimmen in de blauwe lucht, ik brulde alleen.

Als ik via de "loods"-geruchten vernam dat ik naar het verre zuiden van onze planeet zou vertrekken, glom ik van plezier. Sinds die dag heb ik beslist met erg weinig schaamte maar met veel ijdelheid, om mijn scharlaken wangen te behouden.

Mijn militaire collega's die altijd gekleed gaan in kakigroen dat meer aanleunt bij mijn oorspronkelijke gevederte, waren allicht jaloers op mijn nieuwe tooi. In dit nieuwe kleedje biedt die echter een duidelijke charme die misschien zelfs betoverde !

Half oktober van dat gezegende jaar had ik begrepen dat wat me rood had doen worden, werkelijkheid was geworden. Ganse dagen werd ik liefdevol vertroeteld opdat ik in de beste vorm zou verkeren. En dan plots – vreselijk moment van paniek- werd ik gepluimd als de leeuwerik in het liedje : hier de kop, daar de staart, ginder de pluimen. Wat zou er van mij geworden ?

Na lang nadenken in mijn vogelkop begreep ik dat men me in een donsbed opborg voor de lange reis die me te wachten stond. Ik werd voorzichtig opgeborgen in het ruim van het vrachtschip-ijsbreker « MAGGA DAN ». Begin december verliet ik zonder tranen Antwerpen



amis de cœur dans une quinzaine de jours pour une petite aventure qui, je puis vous l'avouer, me « dopait ».

Le voyage Cape-Town Antarctique fut un peu chahutant mais pas insupportable pour moi, mes amis venant journalièrement s'enquérir de mon état.

Au treizième jour de navigation, la banquise nous arrêta à quelques 50 milles de notre destination, la « Base Roi Baudouin ».

Peut-être, pour beaucoup jour de peine, mais pour moi jour de joie.

Sortie de ma coquille et rapidement remise en forme par mes chers compagnons, je pouvais quelques heures plus tard à nouveau m'envoler.

Avec le Commandant du navire, je devais rechercher des chenaux d'accès. Joie, les glaces étaient suffisamment ouvertes et on pouvait continuer à avancer doucement mais sûrement.

Le surlendemain, arrivée dans la baie de débarquement. J'allais pouvoir, comme une mère poule sur sa couvée, veiller au bon déroulement du débarquement des avions et du matériel nécessaire à l'hivernage à venir. Ceci surtout par de nombreux survols de la banquise sur laquelle nous débarquions afin de vérifier l'évolution de son état car elle était zébrée de nombreuses crevasses et, chaque jour, perdait une grande partie de sa surface partant à la dérive.

J'ai bien sûr aussi participé activement à ces transports vers la Base. On m'avait pour ce faire accroché un filet sous le ventre où délicatement on déposait du matériel fragile et urgent. De nombreux manchots très curieux et peu farouches suivaient avec joie, me semble-t-il, toute cette agitation sur leurs terres.

A peine remise de mes fatigues du bord de mer, je me suis envolée vers des montagnes que j'apercevais, comme si j'y étais, à 300 kilomètres encore plus au sud. Jamais je n'avais vu d'horizon aussi fascinant et merveilleux ; et les terres glacées que j'ai survolées pour l'atteindre prenaient pour m'accueillir sous un brillant soleil toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Ce séjour à la montagne allait me faire le plus grand bien.

A mon arrivée, j'ai décidé de me poser au pied d'un glacier à 2800 mètres d'altitude. J'avais ainsi le plaisir de me voir entourée de sommets très fiers de leurs 3500 mètres mais ne ressemblant, à mes yeux, qu'à des pains sortis de leur sucre. Mes compagnons d'aventure dressèrent leurs tentes sous mes plumes. Ils étaient donc contents de mon choix.

J'avais sur place à m'occuper d'une équipe de géologues et de glaciologues que je transportais très haut en montagne tout en les surveillant pendant leur travail périlleux. Un avion chargé d'une mission photographique au-dessus de cette région non encore reportée sur une carte comptait aussi sur mon aide en cas de pépin. Tout s'est très bien passé et après une dizaine de jours nous fûmes tous rappelés vers la côte ; la banquise commençant à se refermer, nous devions quitter le pays au plus tôt.

Un peu fatiguée tout de même par toutes ces aventures, j'espérais pouvoir enfin me reposer à bord du bateau. Mais, hélas, ce ne fut pas le cas. La rampe d'accès de la

direction Kaapstad, in de wetenschap dat ik veertien dagen later al mijn hartsvrienden zou weerzien voor een avontuurtje dat me eerlijk gezegd wat « oppepte ».

De reis van Kaapstad naar Antarctica was wat rumoerig maar voor mij niet moeilijk te dragen, mijn vrienden kwamen immers elke dag kijken hoe het me verging.

Op de dertiende dag hield het pakijns ons tegen op zo een 50 mijl van onze bestemming, de "basis Koning Boudewijn".

Voor velen misschien een zware dag maar voor mij eentje vol vreugde.

Mijn dierbare metgezellen haalden me uit mijn schelp, brachten me snel weer in vorm en enkele uren later kon alweer vliegen.

Met de scheepskapitein moest ik zoeken naar toegangsheuvelen. We hadden geluk: het ijs was voldoende open, zodat we zachtjes maar zeker konden vorderen.

Twee dagen later kwamen we aan in de baai voor de ontscheping. Als een kloekhen op haar broedsel zou ik mee kunnen letten op het goede verloop van het lossen van de vliegtuigen en het materieel, nodig voor de komende overwintering. Daarom vlogen we vaak over het pakijns rond de ontschepingsplaats, om de staat ervan te controleren ; het was immers bezaaid met barsten en elke dag ging er een groot deel van verloren, doordat het op drift sloeg.

Natuurlijk nam ik ook actief deel die transportvluchten naar de basis. Hiervoor had men onder mijn buik een net gemonteerd, waar dan heel voorzichtig breekbaar en dringend materieel werd ingeladen. Heel wat nieuwsgierige, vriendelijke pinguïns volgen met plezier al die drukte op hun terrein, tenminste dat dacht ik.

Ik was net gekomen van de vermoeidheid over het water, of ik vloog weg naar de bergen die ik zag alsof ik er al was, zo een 300 km meer naar het zuiden. Zelden heb ik zo een fascinerende en wonderbaarlijke horizon gezien ; de bevroren aarde die ik overvloog om er te geraken verwelkomde me met een stralende zon in alle kleuren van de regenboog. Dat verblijf in de bergen zou me bijzonder goed doen.

Eens aangekomen besloot ik te landen bij de basis van een gletsjer, op 2800 meter hoogte. Zo had ik het plezier me omringd te zien door trotse toppen van 3500 meter, die in mijn ogen slechts leken op grote suikerbroden die uit hun laagje suiker waren gebarsten. Mijn reisgezellen zetten de tenten op onder mijn pluimen. Ze waren dus tevreden met mijn keuze.

Ter plaatse diende ik me bezig te houden met een ploeg geologen en gletsjerkundigen, die ik hoog in de bergen bracht en op wie ik tijdens hun gevaarlijke taak goed paste. Ook een vliegtuig dat een foto-opdracht uitvoerde boven deze streek die nog niet in kaart was gebracht, rekende op mijn tussenkomst, mochten er problemen rijzen. Alles verliep goed en na een tiental dagen werden we allemaal terug naar de kust geroepen ; het pakijns was zich opnieuw aan het sluiten en dus moesten we het land zo snel mogelijk verlaten.

Ik was wel wat moe na al die avonturen en hoopte eindelijk te kunnen uitblazen aan boord van het schip.



baie à la base venait de s'effondrer avec fracas. Il me restait donc à encore transborder en vol une vingtaine d'hommes et autant de tonnes de matériel. Cinq heures plus tard, c'était chose faite, mais j'étais à mon dernier voyage complètement éreintée et hors d'haleine. L'accueil qui m'attendait à bord du « MAGGA DAN » fut tellement chaleureux que très vite j'avais retrouvé souffle, courage et couleur. L'envie de voler me titillait à nouveau, mais c'était la fin de l'aventure.

L'âme en paix, tel un juste, je me suis plongée dans un profond sommeil dont je ne suis sortie qu'un mois plus tard dans le port d'Anvers.

Pourquoi ai-je pour vous dépoussiéré ces quelques souvenirs de jeunesse ?

Oiseau-hélicoptère bientôt devenu ancêtre mais toujours alerte, je vous l'assure, je tenais à remercier tous ceux qui m'ont permis de découvrir les terres de ma première folle migration vers un sud trop lointain pour mes faibles ailes.

Helaas, dat ging niet door. De toegangsplank van de baai naar de basis was net met veel geraas ingestort. Ik moest dus nog een twintigtal man via de lucht aan boord brengen, plus evenveel ton materieel. Vijf uur later was alles achter de rug maar was ik aan mijn laatste reis toe, compleet geradbraakt en buiten adem. De verwelkoming die me aan boord van de « MAGGA DAN » wachtte, was zo hartelijk dat ik al snel mijn adem weervond, maar ook fut en kleur. Het verlangen om te vliegen tintelde weeral, maar het avontuur was ten einde.

Met het gerust gemoed van de rechtvaardige viel ik in een diepe slaap, waaruit ik pas een maand later in de haven van Antwerpen ontwaakte.

Waarom heb ik u deze jeugdherinneringen van onder het stof gehaald ?

Als een weldra oeroude maar nog steeds alerte vogel-helikopter, wou ik al diegenen bedanken die het me mogelijk gemaakt hebben om het land te leren kennen, tijdens mijn dolle trek naar een zuiden dat te ver lag voor mijn frêle vleugeltjes.

Expédition saharienne au Niger, narrée par...le Piper Cub OO-HBC (Nov 70- Jan 71)

Alhoewel dit een lang artikel is, hebben we er toch voor gekozen om het in één keer te publiceren, op die manier wordt het reisverslag niet in twee stukken opgedeeld en dat leest prettiger. In het volgende bulletin komt dan de integrale Nederlandse vertaling.

Bien que cet article soit assez long, nous avons quand-même préféré de le publier en une seule fois. Ainsi, le récit de voyage ne sera pas scindé en deux, ce qui rend le texte plus agréable à lire. Le texte en néerlandais paraîtra dans le bulletin suivant.

Au loin, sur l'horizon, un scintillement, un reflet brillant vers les 10, 11 h. Surprenant quand on survole le désert à 1000' en Piper Cub. S'agit-il d'un véhicule, d'une personne en détresse ? L'avion leader, avec à son bord le major Robby de Bruin et le capitaine Willy Kother vire de 90° sur la gauche. Nous suivons en *trail*. J'ai à bord, le Lt Mich Mandl et exceptionnellement pour ce vol Chris, l'épouse du major. Nous nous dirigeons vers les éclats lumineux. Eh oui, il s'agit bien de véhicules à l'arrêt et de la réverbération du soleil sur l'un des parebrises... Mais à leur grand étonnement les pilotes découvrent qu'il s'agit de notre propre équipe d'accompagnement sol, composée de deux Land Rover et d'un Unimog. Les véhicules nous ont quitté la veille afin de préparer une piste à mi-chemin entre **Djanet** (Sud algérien) et **Bilma** (Est du Niger) en vue d'effectuer notre ravitaillement carburant. Notre autonomie ne permet en effet pas de couvrir cette distance en un seul vol. Afin de gérer cette délicate manœuvre d'atterrissage en campagne, notre mécanicien avion, l'Adjudant Bosmans, (dit le Boss) accompagne les véhicules. Le Boss, en service à la 255 Cie Ord à Butzweilerhof, est une figure emblématique dans le monde de l'Aviation légère et bien au-delà... Avec sa grande stature, son inséparable couvre-chef rouge et, pour la circonstance, sa veste de vol retournée orange, c'est bien le Boss que l'on voit s'agiter près des véhicules... Ils ont manifestement eu des problèmes vu qu'ils n'ont couvert qu'une centaine de km. Que s'est-il passé ? Nous le saurons dans quelques instants... après l'atterrissage !

Pour moi qui ne suis que rarement sorti de Belgique et de notre dixième province en RFA (République Fédérale d'Allemagne), participer à une telle expédition, c'est une aubaine et toute une aventure. Avant de partir, on m'a bichonné comme jamais par le passé. Je suis tout de blanc vêtu et j'arbore une grande bande bleue sur l'entièreté du fuselage, avec en petites lettres sous le canopy « Mission anthropologique belge au Niger ». Nouveau moteur, réservoir supplémentaire, poste HF... l'OO-HBC a fière allure. À part quelques problèmes de gyro et d'horizon, je fais donc l'affaire.

Avec mon collègue, l' OO-HLT, nous participons à une expédition dont le but essentiel est de récolter des échantillons sanguins sur les populations touboues à la frontière du Tchad et du Niger. En marge de cette opération, les différents spécialistes qui accompagnent la mission, effectueront une étude clinique, épidémiologique et parasitologique des dites populations. Notre mission consistera entre autres à assurer les éventuelles évacuations d'urgence, fournir des informations à l'ethnologue (le professeur Fuchs de l'Université de Göttingen nous attend déjà à Bilma) et aux biologistes sous forme d'observations aériennes et d'aider si nécessaire aux repérages de ladite population touboue.



Un premier groupe a quitté la Belgique début novembre 1970. Il est composé d'un biologiste chef d'équipe (Yvo Vandereyden), d'un médecin, d'une infirmière, de deux écologistes du Musée de Tervuren et d'un chauffeur mécanicien. Ils empruntent la route ouest via Tamanrasset (Algérie) et

Agadès (Niger) afin de récupérer du matériel prépositionné lors d'une mission précédente et de s'assurer que le carburant avion a bien, comme prévu, été acheminé au travers du désert Ténééré d'Agadès à Bilma.

Le deuxième groupe a quitté Liège en même temps que nous fin novembre et suit la route aérienne au départ d'Alger : Hassi-Messaoud, Djanet, Djado (Niger). La jonction des deux équipes s'effectuera à Bilma.

Personne ne manque à l'appel. Le parasitologue de Toulouse et le Docteur Huntsman de Londres ont rejoint le premier groupe respectivement à Marseille et à Tamanrasset.

Il aura fallu plus d'un an pour préparer cette expédition imaginée par le Dr Jean-Marie Wattiaux, spécialiste de génétique à la Faculté des Sciences à Namur. Malheureusement ce dernier a été victime d'un accident de voiture deux semaines avant le départ du premier groupe...Et c'est en quelque sorte le Major de Bruin qui assure le commandement de l'expédition.



Lourdement chargés de carburant, nous effectuons quelques passages à très basse altitude et faible vitesse en simulacre d'atterrissage. Le terrain est on ne peut plus dégagé. En fait, nos pilotes n'ont aucun point de repère pour juger de l'altitude. Nous nous posons le plus près possible des véhicules en espérant que le sol soit suffisamment dur à cet endroit pour ne pas nous enfoncer et capoter...L'atterrissage est loin d'être parfait, mais tout se déroule normalement.

Le récit de leurs déboires (pont arrière cassé sur une des Land Rover) nous laisse perplexe. La panne est réparable et ne les empêchera pas de repartir le lendemain. Quant à nous, rejoindre Bilma ? Ce sera tout juste. Mais en ce moment, nous réalisons l'extraordinaire chance qui nous a permis de retrouver notre convoi. Nous venons d'éviter le cauchemar de devoir nous poser à court de carburant, dans un désert qui subitement nous aurait paru drôlement hostile. Inoubliables cette soirée et cette nuit passées dans l'isolement total. Même le feu de bois fait partie du décor...Pour moi comme pour mon collègue, c'est une situation exceptionnelle. Nous pouvons enfin assister aux discussions animées d'après vol. Que se serait-il passé si l'équipage de l'HLT n'avait pas été intrigué par les miroitements solaires ? La panne sèche, l'atterrissage forcé... ? Et le Boss, qui s'est esquiné toute la matinée à nous appeler, ne comprend toujours pas pourquoi mon pilote n'a pas allumé le poste HF. Un Boss qui jure que l'on ne l'y reprendra plus à partager le sort de l'équipe sol...Ne l'a-t-on pas droppé le long de la piste avec un croûton de pain et une bouteille d'eau sous prétexte qu'avec ses connaissances en mécanique il serait plus utile dans la Land Rover qui commençait à donner quelques signes de fatigue...La Land Rover est passée, toute poussive, une heure plus tard...Heureux l'ami Boss !

Question émotions, le Boss avait pourtant déjà été servi. À commencer par le décollage à **Bierset**. Il faut dire que moi-même je me posais certaines questions après avoir senti comment mon équipage m'avait chargé ...

Roger Fagnoul, spécialiste de vols exotiques (Afrique, Asie), était venu nous saluer avant le départ. N'avait-il pas prédit en voyant avec quelle difficulté l'arrière du fuselage était soulevé que nous ne décollerions jamais... Ce fut effectivement laborieux et fort éducatif...Il était évident qu'à la première occasion, l'équipage allait devoir se séparer d'une grande partie du chargement. Toutes les pistes ne font pas 7 à 8000' !

Au départ à Bierset, le Boss a insisté pour que nous effectuions un premier atterrissage à **Dijon** après trois heures de vol afin qu'il puisse s'assurer de la bonne tenue des moteurs. Malheureusement Dijon n'étant pas douanier, nous sommes obligés 45 min plus tard d'atterrir sur le tout nouvel aéroport de **Lyon-Satolas...**

Pas de problème du côté des moteurs. Par contre en quittant la plate-forme du parking à Lyon, lors du passage d'une jointure de tarmac encore non goudronnée, je ressens un choc à la roulette de queue qui aurait dû alerter mon équipage...L'atterrissage en *twilight* à **Valence** (aérodrome de l'ALAT-Aviation légère), dernière étape du jour, se fait sur la piste en béton. Ce qui se veut être un *touch down* sur les

roues avant se termine, vu la charge, par un trois points et... la rupture de ma lame de roulette de queue. Nous avons évité l'embarquée, mais l'adrénaline a sérieusement monté dans le cockpit... Question dépannage, nous n'aurions pu mieux tomber... L'ALAT dispose encore de quelques pièces de rechange pour Piper Cub et dès le lendemain vers midi nous repartons, fraîchement chaussés... et surtout drôlement allégés... les bagages étant pris en charge par l'équipe sol qui nous a rejoint au cours de la nuit.

Valence-Gérone avec un passage frontière au Perthus dans des conditions météo on ne peut plus favorables. Un vent arrière, la tramontane, nous propulse au-dessus des Pyrénées. En fait nous sommes gâtés par un anticyclone qui couvre toute l'Europe. C'est l'été indien fin novembre... À Gérone pourtant, tout nouvel aéroport, le contrôle fait des difficultés parce qu'il n'y a pas 8 km de visibilité en route vers la prochaine destination **Valencia**... Il faudra à nouveau attendre midi avant de pouvoir décoller. Qu'à cela ne tienne, nous sommes *on schedule*... Petit incident après le décollage à Valencia, destination **Oran**... Le *clips* arrière de la cache moteur de l'HLT s'est ouvert. Passage « vent arrière », atterrissage début de piste, fermeture du clips par le Boss, moteurs tournants, et re-décollage avec un minimum d'explication à la tour. On devine la perplexité des contrôleurs...

La traversée de la Méditerranée s'effectue au départ de Carthagène. La mer est houleuse et le plafond des nuages nous oblige à descendre à 500'. Dans le cockpit cela ne cause pas beaucoup. Je sens que l'équipage est sous tension et aux aguets. Trente minutes qui paraissent bien longues. En fait, il n'y a pas de quoi s'inquiéter, car selon le Boss, notre moteur tourne à la perfection. Enfin la terre et Oran droit devant nous. Excellente navigation. À nous l'Afrique... Nous déchantons rapidement, car l'accueil à l'aéroport d'Oran est on ne peut plus réservé.

Le surlendemain, à **Alger**, les relations avec les responsables sécurité de l'aérodrome se gâtent vraiment. Interdiction pour les équipages de rejoindre les avions sans billets délivrés par l'une ou l'autre compagnie... Discussions, palabres, intervention de l'Ambassade rien n'y fait. Or nous devons ce jour effectuer un vol de 5 h à destination d'**Hassi-Messaoud**. Avec un coucher de soleil peu avant 18 h, il nous faut à tout prix décoller avant 13 h. J'ignore quel stratagème fut utilisé pour convaincre les sbires aéroportuaires, mais il semble que l'apposition d'un autocollant d'Air Algérie sur mon fuselage a permis de débloquer la situation... à midi trente. Ce sera tout juste.

Après le passage de l'Atlas aux sommets enneigés... nous descendons sur la ville d'Hassi-Messaoud. Au loin, de longs filets noirs de fumée s'élèvent sur l'horizon. Plus la luminosité diminue, plus les « torchères » (filets d'évacuation des gaz brûlés d'une raffinerie) sont visibles. C'est une course contre la montre. Les cartes dont l'équipage dispose sont à l'échelle 1/1.000.000° et je sens qu'il y a une certaine hésitation au niveau de la navigation. Le contact radio est établi avec la tour. Bonne chose de faite... Les torchères sont de plus en plus proches, mais toujours pas de piste en vue. Il nous reste quelques minutes de clarté quand le contrôleur nous propose tout bonnement d'allumer le balisage pour faciliter notre approche... Quelques instants plus tard les roues glissent sur la piste illuminée d'Hassi-Messaoud. J'ai réussi mon premier atterrissage de nuit... Dans le cockpit, j'entends un « *We did it* » de soulagement...



Dans la nuit, l'équipe sol nous rejoint, après une traversée Marseille-Tunis et quelques problèmes douaniers au passage frontière entre la Tunisie et l'Algérie. Elle se ravitaille en carburant, charge notre essence avion et repart avec une journée d'avance. Et nous, en route pour **In Amenas**, nous longeons la piste bitumée avec un sentiment non dissimulé de sécurité. Et après 5 h de vol sans histoire, c'est le *touch down* sur une belle piste goudronnée *in the middle of nowhere*...

Nous repartons dès le lendemain pour **Djanet**. Pour ce faire, il nous faut survoler le Tassili-n-Ajjer, plateau gréseux dont l'altitude moyenne avoisine les 1 300 m. D'accès difficile, il supporte toute une série de petits massifs secondaires, fortement érodés au travers desquels on circule par d'étroits couloirs que surplombent des falaises et des champs d'imposantes colonnes.

Quel spectacle !

À l'altitude où nous volons (7 à 800' sol), nous devinons une piste peu carrossable, une tôle ondulée qui va faire souffrir les véhicules. À Fort Gardel (ancien fort français), nous obliquons vers l'est et

longeons un escarpement rocheux de 5 à 700 m. Un spectacle grandiose, mis en valeur par l'éclairage d'un soleil qui glisse lentement sur l'horizon. Petit à petit, la chaîne du Tassili se désagrège et c'est dans un cafouillis de pierres et de terrils naturels que nous découvrons Djanet, la plus célèbre des oasis du sud algérien, la perle des palmeraies.

La piste en terre durcie de Djanet se trouve à une dizaine de km de la zone habitée qui se compose de trois villages autonomes d'environ 2 000 habitants. Pas de contact radio. Sauf pour les vols réguliers : une Caravelle d'Air Algérie par semaine...Le survol des deux Piper Cub n'est pas passé inaperçu et à notre atterrissage nous sommes accueillis par le responsable du terrain. Pour le ravitaillement carburant, on attendra l'arrivée des véhicules vu l'absence d'essence avion 100L.

Avec ses 30 000 palmiers et ses 200 points d'eau, Djanet est à n'en pas douter, le joyau du Tassili. C'est grâce aux nombreuses peintures rupestres découvertes par Henri Lhote en 1956 que Djanet a connu la notoriété. Celles-ci constituent de véritables archives qui permettent d'avoir une idée très nette du peuplement du Sahara et des différents types de populations qui s'y sont succédé. Ces gravures permettent de suivre l'évolution de la faune et l'évolution climatique qui a entraîné l'assèchement jusqu'à l'état désertique actuel.

Les Touaregs sédentarisés de Djanet sont de paisibles cultivateurs. Ils ne sont que quelques milliers au Tassili. Ils vivent essentiellement de la culture du blé, du mil, des tomates et bien sûr des dattes. Parfois une caravane venant du Soudan transforme pour quelques jours la vie de l'oasis. Notre passage à Djanet coïncide avec l'arrivée de l'une d'elle. C'est ensemble que pilotes et touaregs nomades rempliront les formalités d'arrivée. Coïncidence, trois jours plus tard, c'est ensemble qu'ils prendront congé des fonctionnaires algériens. Deux mondes se côtoient. Deux modes de civilisation se croisent l'espace de quelques heures...

La route de la caravane longe l'aérodrome. Ce qui frappe, c'est la lenteur de leur progression, le calme, la précision de leurs gestes. Des gestes que des générations de targuis se sont transmis. Assis sur leurs dromadaires, ceux-ci s'arrêtent un instant lorsqu'ils nous aperçoivent puis reprennent paisiblement la route vers le sud. 700 km de désert les attendent.



C'est cette même mer de sable que nous survolons après notre arrêt forcé à quelque 600 km de Bilma (Dirkou). Un désert (le grand erg Oriental) tel qu'on se l'est toujours imaginé, du sable avec de temps à autres de grandes dunes et cela à perte de vue...

Nous volons au cap 140, en formation de *loose battle* (même hauteur latérale). Pour l'équipage, cela permet de s'observer du coin de l'œil sans vraiment devoir tourner la tête...Points de repère ? Néant. À Paris, lorsque les pilotes s'étaient procuré les cartes IGN, ils avaient d'ailleurs estimé que pour ce tronçon, cela ne valait pas la peine d'acheter un deuxième jeu de cartes...Un tracé à main levée sur une feuille A4 résume le trajet de 7 h de vol. Après 3 h, nous voyons comme annoncé poindre le pic Zumri. La visibilité excellente dépasse les 50 km... Nous sommes *on track*. Nous virons vers le sud et longeons un léger escarpement qui doit nous mener à l'aérodrome de Dirkou qui dispose d'une piste en dur Nord-Sud. Le spectacle est surprenant. Des lacs à demi asséchés se succèdent tout au long d'une fine falaise longée à l'ouest par une piste chamelière bien visible. Mais nos pilotes n'ont pas vraiment le temps d'apprécier car le carburant diminue. Nous approchons de notre réserve. Pour juger exactement du carburant disponible, mon pilote a vidé intentionnellement le réservoir de l'aile droite. Il nous reste du carburant pour une vingtaine de minutes lorsque la piste macadamisée de Dirkou (aérodrome construit quelques années auparavant par les Français) apparaît au loin. Spectacle étonnant que cet aérodrome sans la moindre infrastructure. Pas un *taxi-track*, pas un seul bâtiment.

À l'atterrissage, nous sommes accueillis par des militaires chargés de la surveillance des installations...car Dirkou est en fait un aérodrome militaire.

À Bilma, situé à quelques dizaines de km au sud de l'aérodrome, nos pilotes retrouvent l'équipe du groupe I partie, comme déjà précisé début novembre de Bruxelles. Retrouvailles chaleureuses, tempérées toutefois par le fait que le groupe vient à peine d'arriver 4 jours auparavant. Retard occasionné d'une part par des tracasseries administratives lors des divers passages de frontières (dues entre autres à la présence d'un Unimog militaire...) et d'autre part, par une traversée du Ténééré particulièrement laborieuse.

Yvo, le responsable du groupe, présente de plus depuis Tamanrasset un syndrome neurologique périphérique aigu. Son état restant plus ou moins stable, il a courageusement décidé de poursuivre la mission. Leur passage via Agadès fut pourtant loin d'être inutile. Constatant en effet que le carburant avion n'avait pas été livré à Bilma, ils parvinrent grâce à la bienveillance d'un pilote de Noratlas de l'Armée de l'Air française à acheminer 4 touques d'essence de 200 l vers Dirkou. Nous devons à ce pilote une fière chandelle et une reconnaissance profonde.

Dans la soirée, le deuxième groupe arrive également à Bilma. L'équipe est au complet. Pas pour longtemps, car comme pour saluer l'événement, le vent se lève. Un vent qui devient de plus en plus violent et qui rappelle aux pilotes qu'ils ont abandonné leurs Pipets dans le désert sans aucune possibilité de protection ni même de véritable arrimage. En effet, les tire-fonds utilisés (sorte de grand tire-bouchon que l'on enfonce dans le sable) me paraissent bien légers si le vent continue à souffler de la sorte. Les pilotes sautent dans une des Land Rover, direction aérodrome par une nuit noire que l'on ne rencontre que dans le désert. Pas de lune, un ciel voilé sans étoiles, on se croirait dans une chambre noire.

Je les entends. Ils ont manifestement quelques difficultés à nous retrouver... Ils suivent les traces laissées par les véhicules à notre arrivée, tournent en rond pour éclairer l'horizon sur 360 °... Ils sortent du véhicule et parcourent tous azimuts une centaine de mètres. J'aperçois le faisceau des lampes de poche. Nous sommes tout proches...mais pas moyen de nous retrouver...Heureusement, comme par enchantement, le vent se calme, et ce n'est qu'avec un demi-sentiment de culpabilité que nos cochers se résignent à rejoindre Bilma.

Le retard pris par le groupe I n'a pas permis à celui-ci d'effectuer les missions planifiées de repérage des populations touboues dans le Sud de Bilma. Dès le lendemain, nous effectuons un vol vers l'ancienne forteresse d'Agadem à la recherche des Toubous....Le terrain survolé est couvert de dunes quasi infranchissables. Nous arrivons dans les environs d'Agadem après 30 minutes et découvrons au sol, l'inscription de l'ancien aérodrome, mais pas de trace d'habitations ni d'une quelconque activité humaine. À notre retour, en accord avec l'ethnologue, nous prenons la décision de centrer les activités dans le Nord (Séguédine, Djado que nous avons déjà survolé) où, aux dires du sous-préfet de la région, un militaire très hospitalier, une importante population touboue s'est établie fuyant les zones de combat au Tchad.

Avant de remonter vers le Nord et de poursuivre les tâches ayant justifié leur présence dans cette région aux décors et paysages bibliques, nos *crews* s'accordent quelques instants de repos, le temps de visiter Bilma et ses environs.



Bilma, localité principale des hameaux qui longent l'écran bleuâtre des monts Kaouar, signifie « belle-eau ». Cette eau qui coule à profusion des puits artésiens, jaillit au milieu des dunes. Grâce à de minuscules petits canaux en terre, elle ruisselle et irrigue les potagers dans tout le village. Les principales ressources de Bilma sont toutefois les dattes et les salines. Le sel, c'est l'âme du désert. Les écrivains arabes relatent que Bilma et ses environs fournissaient déjà du sel dès le 14^e siècle. Ce sel traversera le

Ténéré sous forme de grand champignon appelé canton.

Les caravaniers touaregs amènent le mil et le troquent d'abord contre les dattes. Par la suite, ils s'approvisionnent en sel. Pour préparer le chargement d'une caravane, il faut plusieurs jours.

Les salines se trouvent dans une dépression où la nappe d'eau souterraine, riche en sel, n'est qu'à deux mètres de la surface du sol. De formes irrégulières, les mares salées sont séparées par des murets de terre. Deux fois par jour, pieds nus sur ces murets, des enfants et adolescents désagrègent, par aspersion d'eau, la fine pellicule de sel cristallisée à la surface de l'eau. Le sel se dissout puis recristallise en surface et ainsi de suite. Peu à peu, l'eau s'évapore, et le dépôt de sel augmente. Au bout de quinze jours, on dit qu'il est « mûr ». Après l'avoir pulvérisé et à nouveau humidifié, les Kanouris, principale peuplade de la région, en façonnent des pains dans de petits moules. C'est le sel de première qualité. Celui destiné au bétail est un mélange de sel gemme et d'un peu de limon. Cette mixture est alors versée dans de grands moules et en sort sous forme de cantons.

Pèsant de 20 à 30 Kg, ceux-ci sont empaquetés avec précaution dans des nattes pour éviter l'émiettement. La piste est longue de Bilma à Agadès. Quotidiennement, vers 11 h, des caravanes quittent les salines. Chaque jour des hommes sans nom renouvellent cet exploit et aucun d'eux ne se retourne avant d'affronter le Ténéré.

Nous quittons donc Bilma pour nous rendre à Séguédine. Le Professeur Fuchs et le Boss font partie de *l'advance party* qui nous a quittés il y a deux jours. Le premier a pour mission d'établir les contacts avec la population touboue (depuis les nombreuses années qu'il les fréquente, il parle leur langue), le second, avec son expérience récente en la matière... de préparer la zone d'atterrissage.

Afin d'accélérer le déménagement et aider au transfert du matériel, plusieurs rotations Pipets et Unimog sont organisées.

À notre premier vol, nous découvrons que le Boss a délimité une zone d'atterrissage libre de tout obstacle. Il s'est positionné en début de piste avec une Land Rover et grâce à un fumigène on ne peut plus rouge, nous découvrons... qu'il n'y a presque pas de vent... En fait nous devons attendre que la fumée se dissipe pour pouvoir atterrir...

Nous nous sentons vraiment utiles. À plusieurs reprises nous longeons les monts Kaouar à quelques km à l'est de la piste pour arriver à Séguédine et prenons le temps de découvrir un spectacle insoupçonné à l'aller. Les lacs recouvrent en fait d'anciennes salines et tout au long de la falaise nous apercevons de petits hameaux. S'il s'agit des Toubous, la mission de récolte de sang en sera grandement facilitée.

Ces Toubous, c'est le moment d'en parler et d'expliquer pourquoi les scientifiques de tous bords s'intéressent à cette peuplade qui ne compte pas plus de 200 000 individus dans une région grande comme la France.

On considère généralement les Toubous comme l'une des plus vieilles ethnies africaines présentant des caractères de profonde originalité. Cela sous-entend une occupation du Sahara depuis de nombreuses générations, permettant une très longue sélection naturelle, d'où cette capacité remarquable d'adaptation à l'environnement. Leur endurance et leur résistance à la faim, la soif et la chaleur leur confèrent un degré d'adaptation exceptionnel aux conditions désertiques. Ils s'alimentent très peu : le matin du thé, à midi quelques dattes, le soir du mil ou des dattes... De quoi donner des idées aux diététiciens... Quant à l'eau, chacun met son point d'honneur à n'emporter qu'une outre juste assez remplie pour atteindre le prochain point d'eau.

Les échantillons sanguins prélevés sur la population touboue, donneront grâce à l'étude des marqueurs génétiques de précieux renseignements sur les affinités de la race touboue avec d'autres ethnies africaines. Forment-ils vraiment, comme certains le prétendent, une entité isolée ?

L'analyse des prélèvements permettra également d'obtenir de plus amples renseignements sur la base héréditaire de cette adaptation aux conditions extrêmes et qui sait, de trouver certaines applications dans le domaine médical.

Ces échantillons sanguins permettront d'étudier également certains caractères biochimiques liés à la diététique. En effet, il est par exemple très intéressant de savoir si la pauvreté de la flore et de la faune qui impose aux Sahariens une alimentation peu variée, parfois carencée en vitamines et souvent déficiente en protéines affecte le taux de glucose dans le sang.

La récolte des échantillons nécessite par ailleurs une information aussi précise que possible sur les antécédents familiaux, le système de mariage, l'origine récente des groupes, les contacts avec les autres populations. Cette information fait l'objet de l'enquête ethnographique. Quant à l'enquête sanitaire elle a, entre autres, pour but de détecter les carences alimentaires et les maladies contagieuses.

Mais comme la vie nomade est étroitement liée aux impératifs climatiques, à la distribution de la végétation et à celle des points d'eau, il était indispensable pour dresser un tableau complet de tous les aspects environnementaux d'associer également à la mission, des spécialistes de la flore et de la faune et d'effectuer une étude biotope en vue du dépistage des parasitoses. C'est la mission de nos deux écologistes de Tervuren.

L'accueil à Séguédine est extrêmement cordial. Il dépasse toutes les prévisions. En quelques heures les Toubous ont érigé de grandes huttes pouvant servir de dispensaire. Ils comprennent non seulement qu'il est souhaitable de se faire examiner et le cas échéant se faire soigner, mais il se chargent eux-mêmes de rassembler les nomades des campements environnants. Le discours que leur a tenu le Professeur Fuchs est apparemment fort convaincant car dès le matin de bonne heure, hommes, femmes et enfants font la file et se prêtent avec une facilité déconcertante et une extrême gentillesse à la prise de sang.

Comme les avions sont tout proches du campement, nous assistons avec grand étonnement à ce rassemblement fort coloré de toutes les couches de la population touboue. Il en vient de partout. Ils ont rapidement compris que les membres de l'expédition sont intéressés par l'acquisition de l'un ou l'autre souvenir et la matinée le campement se transforme, à leur grande joie et leur grand intérêt, (les membres de l'expédition ne disposent que de billets...) en brocante touboue.

Comment l'opération de récolte de sang est-elle organisée ?

Le professeur Fuchs s'entretient d'abord avec le Toubou, afin de s'assurer de ses origines et rassembler un maximum d'informations à son propos (âge, liens familiaux, etc.). Le Dr Oosterbosch et le Dr Magnaval de Toulouse passent les examens cliniques et confient ensuite le Toubou à notre infirmière, Marie-Rose. Elle est en charge de la prise de sang. Un peu hésitante au début, elle deviendra rapidement experte en la matière...



Yvo Vandereyden, malgré son handicap physique et le Professeur Huntsman se chargent des manipulations devant permettre la conservation des échantillons sanguins. Une des méthodes consiste à enlever le plasma à l'aide d'une centrifugeuse et à congeler les éprouvettes. La méthode du Dr Huntsman consiste à prélever sur plaquette de verre un échantillonnage du sang récolté.

En guise de remerciement, les Toubous reçoivent des couvertures, des vêtements, des biscuits militaires... et, en fin de parcours, je vois mon pilote qui les prend en photo et leur offre un bien beau souvenir sous forme d'un instantané polaroid...

Pour clôturer l'opération « Séguédine », nous effectuons un vol local avec le chef coutumier. Son proche adjoint veut également prendre place dans l'avion... Mon pilote a toutes les peines du monde pour l'en dissuader. À chaque passage de son chef, l'adjoint se prosterne... C'est une scène hautement cocasse qu'Yvo Vandereyden s'empresse de photographier.

Autre vol que j'ai le plaisir d'effectuer, une reconnaissance dans la région de Djado, prochaine étape de l'expédition. À bord, Yvo qui emporte plusieurs appareils photos (noir et blanc, couleur...). La navigation se déroule sans problème. Je sens toutefois que mon pilote est quelque peu tendu. À tout hasard, une copie de la route suivie dans le dédale des monts Kaouar a été remise à l'autre équipage resté au sol... On ne sait jamais.

Et puis, subitement, c'est le coup d'adrénaline ! Mon pilote est lui-même en train de filmer (caméra super 8), avion bien trimé... quand le moteur se met brusquement au ralenti. Le nez pique. Le temps de reprendre les commandes et surtout de réaliser que la manette des gaz a été coupée... nous n'avons perdu que quelques pieds. Que s'est-il passé ? L'une des courroies d'un des appareils photo d'Yvo s'est accrochée à la manette et par inadvertance il a coupé les gaz... Dans le cockpit c'est l'hilarité ! Quelques instants plus tard, nous nous posons sans problème pour la dernière fois à Séguédine tandis que mon collègue l'HLT, s'envole à destination de Dirkou pour y amener le Dr Huntsman et son thermos d'échantillons... Il rentre à Londres via Agadès en Noratlas.

Djado constitue donc l'étape suivante de notre remontée vers le Nord. Pour faciliter les contacts avec la population, le chef de village de Séguédine accompagne l'équipe au sol. Peu habitué à circuler dans un véhicule, il sera malade tout au long du trajet.

L'accueil des Toubous de Djado est tout aussi chaleureux qu'à Séguédine et le schéma de travail qui a déjà fait ses preuves, est à nouveau adopté.

L'endroit d'atterrissage et le campement sont proches de l'ancien fort français de Chirfa. L'ambiance de travail est excellente et au bout de quelques jours, le nombre d'échantillons jugé nécessaire au départ de la mission est dépassé. 180 échantillons sont ainsi récoltés. Il reste à les ramener en Belgique.



Pour y arriver, l'équipe sol devra encore vaincre pas mal d'obstacles. En effet, les échantillons sont conservés dans deux grands congélateurs alimentés par un groupe électrogène. Comme ce dernier doit tourner jour et nuit... il commence à montrer des signes de fatigue. Les bougies s'encrassent. Les filets d'ancrage des bougies s'usent... Il est temps de rentrer...

Pour nous aussi, la mission se termine.

Guy Waeghenaere, notre para, effectuera un saut en chute libre, question de démontrer qu'en cas d'urgence, différents modes d'action auraient pu être utilisés...

Et nous voilà reparti sur **Djanet**, cette fois non-stop.

À **Hassi-Messaoud**, nous décidons d'attendre 24 h car pour la première fois depuis notre départ la météo ne nous sourit pas : vent de sable avec visibilité plus que réduite. J'approuve cette décision car je ne suis pas fait pour voler dans de tels éléments. Lors de l'inspection avant-vol, le Boss est encore plus attentif que d'habitude. Du sable dans un moteur, il n'aime pas cela.

Nous traversons l'Espagne, sans problème jusqu'au passage frontière. C'est à croire que la tramontane n'a cessé de souffler depuis notre passage à l'aller. Cette fois, vent de face. Notre arrivée à Perpignan est annoncée en vue de l'aérodrome au passage du Perthus... Dix minutes se passent. Nouvel appel au contrôle, nous sommes toujours au même endroit... Monter en altitude, descendre dans la vallée, rien ne semble améliorer cette situation on ne peut plus cocasse... Pour finir, c'est la dernière solution qui nous permet de rejoindre la destination...

Le lendemain, réajustement des plans et du plan de vol. Épais brouillard à Perpignan et dans toute la vallée du Rhône. Par contre, à l'ouest la météo est meilleure.

Décollage en formation jusqu'au dessus de la couche vers les 3000' et attendre que les éclaircies annoncées apparaissent. C'est le cas, et nous nous posons sans problème sur le sympathique aéroport de la Chambre de Commerce de Poitiers.

Poitiers-Liège et Liège-Cologne, le lendemain.

Je ne m'attendais pas à un grand comité d'accueil à l'aérodrome de Butzweilerhof (notre *home base*), mais ce qui m'arriva lorsque les deux appareils furent parqués m'a quand même sidéré.

Le moteur est à peine coupé qu'un jeune membre du Club, que je ne connais d'ailleurs pas, se dirige vers nous et sans même se présenter à mon pilote, lui demande s'il reste assez de carburant parce qu'il « doit » faire un baptême...

10' plus tard, je reprends les airs pour un tour de Cologne et environs...

Pas de dernière photo... Pas même le temps de se dire adieu.

Mais des souvenirs plein la tête... souvenirs que 35 ans plus tard j'ai pris beaucoup de plaisir à raviver...

Signé : OO-HBC



Made in Belgium ...

...of voor wie te kort van geheugen is!

Op de tentoonstelling die georganiseerd werd voor de 175^e verjaardag van België, hebben de organisatoren in het gedeelte "Congo" slechts één vliegtuigfoto uit 1938 getoond, om bezoekers het 78-jarig bestaan van Sabena te tonen. De organisatoren reageerden scherp tegen de vereniging van lijnvliegers van de vroegere maatschappij dat *"het doel van de tentoonstelling erin bestond Belgen te tonen die winnen en die slagen"*. Ze voegden er aan toe *"dat Sabena niet in het collectieve geheugen blijft als alleen maar een symbool van een winnend België"*!

We delen de verontwaardiging die de oud-vliegeniers t.o.v. de organisatoren hebben uitgedrukt. Misschien is het nuttig te herinneren aan een paar feiten die bewijzen dat de maatschappij –die we trots "nationaal" noemen- een onlosmakelijk deel uitmaakte van de Belgische geschiedenis van de laatste driekwart eeuw.

Sabena schrijft haar eerste vliegtuig in op 23 mei 1924 en kent vanaf 1925 met het Europese en Afrikaanse netwerk een enorm succes. Op 23 februari 1935 wordt de regelmatige lijn tussen België en Congo geopend en in 1938 viert Sabena al haar 100^{ste} verbinding. In de zomer van 1946 heeft ze net DC-4's verworven in de VSA en wordt daarmee een der eerste Europese maatschappijen die een regelmatige lijnvlucht naar de Verenigde Staten inlegt; wat later komt er een dagelijkse verbinding met Afrika. Herinneren we er ook nog aan dat in juli 1960 op drie weken tijd 60.000 burgers werden geëvacueerd die op de vlucht waren voor de Congolese rebellie.

Als deze voorbeelden al niet volstaan om Belgen te tonen die winnen!

Onze maatschappij werd overgeleverd in vreemde handen die ze zo snel mogelijk hebben geplunderd, dit dankzij de slordigheid en de naïviteit van wie belast waren met de verdediging van dat Belgische uithangbord. Dat is nog geen voldoende motief om een maatschappij uit het collectieve geheugen te wissen, die gedurende 78 jaar overal ter wereld de kleuren "Made in Belgium" heeft gevoerd.

LIERNEUX

16 SEPTEMBRE 1944

Peu après la libération des Ardennes belges, un avion P-38 Lightning américain s'écrase dans le Bois de Groumont

Le pilote est tué dans la désintégration de son avion contre une colline boisée de la commune de Lierneux. La plaquette d'identité permet une identification rapide : il s'agit de

Charles Finley PAGE, Second Lieutenant, matricule O-766668

né le 17 septembre 1921

appartenant au 394th Fighter Squadron du 367th Fighter Group

de l'US Army Air Forces.

Il sera inhumé dès le 19 septembre 1944 au cimetière temporaire américain de Fosses (province de Namur).

Il recevra une sépulture définitive le 12 novembre 1948 au « Henri-Chapelle American Cemetery » (province de Liège) où sa tombe est identifiée : Plot E Row 14 Grave 19.

Charles F. Page est détenteur de la « Air Medal with Oak Leaf Cluster ».

Le 16 septembre 1944, un gamin de 13 ans, Jacques, et sa sœur Geneviève viennent traire des moutons pas loin du lieu où vient de tomber le Lockheed P-38 Lightning. Ils vont jusqu'aux restes éparpillés de l'avion près duquel les gendarmes de Lierneux cherchent les premiers indices devant permettre d'identifier l'appareil et son pilote.

Ce gamin, né en 1931, c'est Jacques Choque. Nous le connaissons bien aujourd'hui puisque, après une longue carrière de navigant, il est devenu membre VT de notre association en 1999.

L'émotion et la tristesse ressenties sur les lieux du crash sont restées vivaces dans les souvenirs du grand garçon, du jeune navigant, du pilote expérimenté maintenant devenu « Vieille Tige » ! Aussi, voici une bonne année, Jacques Choque décida-t-il de lancer le projet d'ériger un petit monument afin que le douloureux sacrifice du jeune aviateur américain, mort pour notre liberté, ne tombe pas dans l'oubli.

Une stèle à la mémoire du Lieutenant Charles PAGE

Ce projet a été rondement mené à terme. Et le 16 septembre 2005 il a été couronné de la meilleure manière par la cérémonie officielle d'inauguration d'une stèle commémorative faite en pierre du pays, à proximité immédiate de la colline du Bois de Groumont contre laquelle le P-38 s'est fracassé voici soixante et un ans.

Dans son allocution, dont voici des extraits, Jacques Choque a accueilli les participants :

Monsieur le Bourgmestre, Messieurs les Officiers, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, vous tous, militaires et civils en vos titres et qualités, nous sommes très honorés et heureux de votre présence pour l'inauguration de la

LIERNEUX

16 SEPTEMBER 1944



Enkele dagen na de bevrijding van de Belgische Ardennen, stort een Amerikaanse P-38 neer in het bos van Groumont.

De piloot wordt gedood wanneer zijn vliegtuig in de gemeente Lierneux tegen een beboste helling uiteenspat. Met het identificatieplaatje is zijn naam snel gevonden : het gaat om

Charles Finley PAGE, Second Lieutenant, stamnummer O-766668

Geboren op 17 september 1921

Hoorde tot het 394th Fighter Squadron van de 367th Fighter Group van de US Army Air Forces.

Op 19 september 1944 wordt hij begraven op de tijdelijke Amerikaanse begraafplaats van Fosses (provincie Namen).

Op 12 november 1948 krijgt hij een definitieve rustplaats op het « Henri-Chapelle American Cemetery » (provincie Luik) waar zijn graf als volgt genummerd is : Plot E Row 14 Grave 19.

Charles F. Page is drager van de « Air Medal with Oak Leaf Cluster ».

De 16 september 1944 komen Jacques, een jongen van 13 jaar en zijn zus Geneviève, schapen melken niet ver van de plek waar de Lockheed P-38 Lightning is neergestort. Ze geraken tot bij de verspreide resten van het vliegtuig, waar de rijkswacht van Lierneux naar de eerste aanwijzingen zoekt om toestel en vlieger te kunnen identificeren.

De jongen is geboren in 1931 en heet Jacques Choque. Vandaag kennen we hem goed want na een lange vliegeniersloopbaan, is hij in 1999 als VT lid geworden van onze vereniging.

De emotie en het verdriet die hij toen op de plaats van de crash ervoer, bleven doorleven in zijn jonge gemoed, maar later ook in zijn herinneringen als jonge vliegenier, als ervaren piloot die nu Vieille Tige geworden was ! En zo vatte Jacques Choque een jaartje geleden het plan op om een klein monumentje op te richten, opdat het pijnlijke offer van de jonge Amerikaanse vlieger die voor onze vrijheid stierf, niet zou vergeten worden.

Een gedenksteen ter herinnering aan Lieutenant Charles PAGE

Het plan werd prompt ten uitvoer gebracht. En op 16 september werd het op de best mogelijke manier bekroond door de officiële inhuldigingssceremonie van het monument in steen uit de streek, vlak bij de helling bij het bos van

stèle en mémoire du Lieutenant Charles Page de l'US Army Air Forces.

Nous avons le plaisir d'avoir parmi nous en ce jour des invités de marque que j'ai l'honneur de vous présenter :

Monsieur le Docteur L. Gaiotti, Bourgmestre de Lierneux ; Monsieur Jacques Genen, député bourgmestre de Vielsalm ; le Général Major Aviateur Michel Audrit, commandant de la Composante Air des Forces armées ; le Colonel Aviateur Renard, commandant de la base aérienne de Florenne, le Lieutenant Colonel Aviateur Paul Rorive, commandant de la 7^e Escadrille ; la Major Soo, des services de l'Attaché militaire auprès de l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique à Bruxelles.

(...) Pourquoi avoir choisi ce site pour l'érection de la pierre ? Simplement pour que cet accident ne tombe pas dans l'oubli. Si je vous dit que l'avion s'est écrasé ici, ce n'est pas tout-à-fait exact ; en réalité, il est tombé sur la colline en face. Eriger le monument à l'endroit précis du crash ne servait à rien, personne ne l'aurait vu. Ici, il est bien protégé et à la vue de tous.(...)

Pourquoi aujourd'hui ? Simplement parce que, il y a 61 ans exactement, c'est le 16 septembre 1944 que l'accident s'est produit, entre la libération du pays et la bataille des Ardennes.

(...) En rendant hommage au Lieutenant Charles F. Page, nous pensons à tous ces jeunes militaires du monde libre, officiers, sous-officiers, soldats, fantassins, tankistes,

Groumont, waartegen de P-38 eenenzestig jaar geleden uiteenvloog.

Hier volgen wat citaten uit de toespraak van Jacques Choque waarmee hij de deelnemers verwelkomde :

Mijnheer de burgemeester, heren officieren, dames en heren, U allen, militairen en burgers, wij zijn erg trots en vereerd met uw aanwezigheid bij de inwijding van deze gedenksteen, ter herinnering aan Lieutenant Charles Page van de US Army Air Forces.

We hebben vandaag het genoeg om onder ons vooraanstaande genodigden te hebben, die ik u graag zou willen voorstellen :

De heer dokte L. Gaiotti, burgemeester van Lierneux ; de heer Jacques Genen, plaatsvervangend burgemeester van Vielsalm ; generaal-majoor vlieger Michel Audrit, commandant van de Luchtcomponent van de Krijgsmacht ; kolonel-vlieger Renard, commandant van de luchtmachtbasis van Florennes; luitenant-kolonel vlieger Paul Rorive, commandant van het 7^e smaldeel; de majoor Soo, van de dienst van de militaire Attaché bij de ambassade van de Verenigde Staten in Brussel.

(...) Waarom deze plaats werd gekozen voor het oprichten van de steen ? Eenvoudig opdat dit ongeval niet in de vergetelheid zou geraken. Als ik u dan vertel dat het vliegtuig hier is neergestort, dan is dat niet helemaal waar ; in



pilotes d'avion, parachutistes et marins qui ont trouvé la mort pour notre liberté. Ils aimaient la vie, ils ont aimé, ils étaient aimés. Ils ont souffert et ont causé une souffrance extrême à leurs familles, les mères, les épouses, les fiancées, les enfants qui vivaient dans la hantise, dans la peur de voir arriver le porteur de mauvaises nouvelles venant annoncer que c'était fini, que l'être aimé ne reviendrait plus jamais. La mort était confirmée, bien souvent sans ménagement; on indiquait l'endroit où il était tombé, c'était loin, très loin, dans un pays inconnu dont beaucoup n'avaient même jamais entendu parler. Des milliers de familles ont été ainsi meurtries par cette guerre.(...)

Charles Page, tu avais ton anniversaire le lendemain de l'accident : 23 ans ! Tu es venu de l'Amérique lointaine pour que ce monde reste libre, ta mort n'était pas prévue. Nous pensons à toi, à ta jeunesse brisée, pour que nous soyons aujourd'hui heureux d'ouvrir notre porte le matin au premier coup de sonnette, avec la certitude que derrière cette porte, il n'y aura que le laitier, le boulanger, le facteur ou simplement un ami.

Je ne parle pas de religion. Pourquoi ? Simplement parce qu'elles sont toutes bonnes, inspirées par les circonstances. Je ne sais pas à quelle religion Charles appartenait, je ne veux pas le savoir. Je la respecte.(...) A chacun sa manière et ses convictions. Aussi je vous demande un instant de silence pour vous recueillir, en réfléchissant à ce problème complexe de la vie et de la mort ; et à Charles tombé pour nous en terre d'Ardenne, loin des siens.

Après ce moment de recueillement, Jacques a invité le Docteur Gaiotti, bourgmestre de Lierneux, et le Général Major Aviateur Audrit, COMOPSAIR, à couper le ruban tricolore, donnant ainsi accès à la stèle. Puis il a invité la Major Soo à dévoiler la pierre et la plaque commémorative recouvertes jusque là par le drapeau des États-Unis d'Amérique. A ce moment de la cérémonie, pendant la sonnerie du Last Post et l'exécution des hymnes nationaux américain et belge, les honneurs étaient rendus par les porte-drapeaux de nombreuses associations patriotiques et par un détachement militaire en armes venu de la base de Florenne. Les différentes autorités présentes déposèrent ensuite des fleurs au pied du monument.

La grisaille du ciel s'étant enfin levée en ce début d'après-midi, une formation de trois avions F 16 de la Base de Kleine Brogel fit un passage impeccable au-dessus de la forêt, saluant ainsi symboliquement leur frère d'arme américain tombé là en terre ardennaise au cours d'une mission de guerre.

werkelijkheid is het tegen de helling hier tegenover gecrasht. Het monument op de precieze plaats van de crash oprichten diende tot niets, niemand zou het hebben gezien. Hier staat het goed beschermd en in het gezicht van iedereen.(...)

Waarom vandaag ? Gewoon omdat het precies 61 jaar geleden is dat het ongeluk gebeurde, tussen de bevrijding van het land en de Slag om de Ardennen.

(...) Door eer te betuigen aan lieutenant Charles F. Page denken we aan alle jonge militairen van de vrije wereld, officieren, onderofficieren, soldaten, infanteristen, tankisten, vliegtuigpiloten, valschermspringers en zeelui die voor onze vrijheid zijn gestorven. Ze hielden van het leven, ze hebben liefgehad en werden liefgehad. Ze hebben geleden en onnoemelijk leed berokkend aan hun familie, hun moeders, hun echtgenoten, hun kinderen die leefden in angst, met de vrees om de bringer van slecht nieuws te zien aankomen, die hen zou vertellen dat het afgelopen was, dat hun beminde nooit meer terug zou komen. De dood werd bevestigd, vaak zonder veel omwegen; men wees de plaats aan waar hij was gevallen, ver, zeer ver weg in een onbekend land waarvan velen nog niet eens hadden horen spreken. Duizenden families werden op die manier getekend door de oorlog.(...)

Charles Page, de dag na de crash zou je zijn verjaard : 23jaar! Je was uit het verre Amerika gekomen opdat de wereld vrij zou blijven, je dood was niet gepland. We denken aan jou en aan je gebroken jeugd, zodat we vandaag gelukkig kunnen zijn om bij het eerste belgeluid op te staan, met de zekerheid dat er achter die deur slechts de melkboer, de bakker, de postbode of gewoon een vriend zou staan.

Ik spreek niet over godsdienst. Waarom ? Gewoon omdat ze allemaal goed zijn en ingegeven door de omstandigheden. Ik weet niet welke godsdienst Charles beleed, ik wil het ook niet weten. Ik eerbiedig ze.(...) Ieder zijn eigen opinie en overtuiging. Daarom zou ik u om een ogenblik van stilte willen vragen om u te bezinnen, door te denken aan die complexe vraag van leven en dood ; en aan Charles die voor ons in de Ardennen is gevallen, ver van de zijnen.

Na dit ogenblik van bezinning heeft Jacques dokter Gaiotti, de burgemeester van Lierneux, en generaal-majoor vlieger, COMOPSAIR, verzocht om het driekleurige lint door te knippen en zo de toegang tot de steen te openen. Vervolgens heeft hij majoor Soo gevraagd om de steen en de herinneringsplaat te onthullen, die tot dan overdekt waren met de vlag van de Verenigde Staten. Op dat ogenblik en onder het spelen van de Last Post en de nationale hymnes van de VSA en van België, werd de eer gebracht door de standaarddragers van talrijke vaderlandslievende verenigingen en door een militair detachement van de basis van Florennes. Daarop legden de verschillende autoriteiten bloemen neer aan de voet van het monument.



De grijze hemel was in die vroege namiddag intussen opengeboken, een 3 F-16 van de basis van Kleine Brogel voerden een vlekkenloze formatie-overvlucht boven het bos uit. Op die manier groetten zij symbolisch hun Amerikaanse wapenmakker die tijdens een oorlogsopdracht in de Ardennen het leven liet.



Made in Belgium ...

...ou quand la mémoire est trop courte !

Dans l'exposition organisée pour les 175 ans de la Belgique, les organisateurs ne réservent qu'une photo d'un avion de 1938 dans l'espace « Congo » pour signaler aux visiteurs les 78 ans d'existence de la Sabena. Les organisateurs rétorquent à l'association des navigants de ligne de l'ancienne compagnie que : « *le but de l'exposition a été de montrer des Belges qui gagnent et qui réussissent* » et ajoutent : « *que la Sabena ne reste pas dans la mémoire collective comme justement un symbole de la Belgique qui gagne* » !

Nous partageons l'indignité exprimée aux organisateurs de cette exposition par ces anciens navigants. Nous croyons utile de rappeler quelques faits qui démontrent que la compagnie que nous appelons avec fierté « nationale » fit partie intégrante de l'histoire de la Belgique durant plus de trois quarts de siècle.

La Sabena immatricule son premier avion le 23 mai 1924 et dès 1925, le réseau européen et le réseau africain connaissent un essor prodigieux. Le 23 février 1935 a lieu l'ouverture du service régulier entre la Belgique et le Congo et en 1938 la Sabena fête déjà sa 100^{ème} liaison. Dès l'été 1946, équipée de DC4 nouvellement acquis aux Etats-Unis, elle fut une des premières compagnies européennes à ouvrir une ligne régulière vers les Etats-Unis et bientôt, réalisa une liaison journalière avec l'Afrique. Rappelons aussi qu'en juillet 1960 elle procéda en trois semaines de temps à l'évacuation de 65.000 civils qui fuyaient la rébellion congolaise.

Est-ce que ces exemples ne suffisent pas à montrer des Belges qui gagnent !

L'abandon de notre compagnie entre des mains étrangères qui s'empressèrent de la spolier grâce à l'incurie et la naïveté de ceux qui étaient chargés de défendre le pavillon belge n'est pas un motif suffisant pour effacer de la mémoire collective une société qui pendant 78 ans porta les couleurs « Made in Belgium » à travers les cieux du monde entier.

La nouvelle tour à zaventem

De nieuwe toren van Zaventem

L'automatisation poussée procure entre autres un outil de surveillance et de contrôle plus performant ainsi qu'une gestion plus efficace des avions sur et aux alentours d'un aéroport. Des nouveaux radars sol, en interaction avec les systèmes radar d'approche et d'en route, assurent une surveillance de la plus grande précision, spécialement utile en cas de mauvaises conditions météorologiques. Ces innovations ouvrent aussi de nouvelles perspectives à la notion de « contrôle » et offre, notamment, un dispositif d'alarme qui avertit le contrôleur aérien de l'occurrence d'une situation potentiellement dangereuse.

L'intégration de ces nouvelles fonctionnalités dans l'AMS (Airport Movement System) en liaison avec le traitement des données de plans de vol, également amélioré et automatisé grâce à des développements internes, déploiera les nouvelles fonctions de Guidance (balisage automatisé des taxiway) et de Routing/Planning (assistance à la sélection de taxiway pour chaque avion/planification de l'ordre de succession des avions au départ).

En corrélation avec ces nouveaux systèmes, le concept CDM (Collaborative Decision Making) tend à maximiser l'efficacité des échanges d'informations entre les contrôleurs aériens, exploitants d'aéroport, handlers et compagnies aériennes.

Une référence européenne

La nouvelle tour de contrôle de l'aéroport de Bruxelles-National est entrée en service fin 2004.

Beaucoup plus qu'un nouveau bâtiment, cette nouvelle tour a permis d'intégrer de manière optimale les technologies de contrôle aérien les plus récentes, d'optimiser la visibilité des contrôleurs, de repenser complètement l'ergonomie des postes de travail et enfin, de regrouper dans un même bâtiment les services impliqués dans le contrôle aérien : le contrôle et le management, le développement informatique, les services d'informations aéronautiques et météorologiques. La tour permettra à Belgocontrol de faire face aux développements de l'infrastructure de l'aéroport et à l'évolution du trafic aérien, tout en garantissant le plus haut degré de sécurité – priorité absolue de Belgocontrol – et une gestion optimale du trafic aéroportuaire.

(*) La nouvelle tour est située à l'est de l'aéroport (commune de Steenokkerzeel

De grondige automatisering verschaft onder andere een instrument voor performante radarbewaking, wat het beheer van de vliegtuigen op en rond een luchthaven doeltreffender maakt. Nieuwe grondradars, die in interactie staan met de systemen voor naderingsradars en en-route radars, verzekeren een bewaking met de grootste precisie, in het bijzonder nuttig bij slechte weeromstandigheden. Ook op het vlak van de "controle" werden nieuwe perspectieven gecreëerd, en krijgt de verkeersleider via een alarmvoorziening een waarschuwing wanneer er zich een mogelijk gevaarlijke situatie voordoet.

De integratie van deze nieuwe functionaliteiten in het AMS (Airport Movement System) samen met de verbeterde en geautomatiseerde verwerking van de vluchtplangegevens die intern ontwikkeld werd, zal zorgen voor de ontplooiing van nieuwe Guidance – functies (geautomatiseerde bebakening van de taxiwegen) alsook van de Routing/Planningfuncties (ondersteuning bij de keuze van taxiwegen voor elk vliegtuig/planning van de volgorde waarin de vliegtuigen elkaar opvolgen bij het vertrek). In samenhang met deze nieuwe systemen, is het CDM-concept (Collaborative Decision Making) erop gericht de efficiëntie te maximaliseren door te zorgen voor een betere informatie-uitwisseling tussen luchtverkeersleiders, luchthavenbeheerders, handlers en luchtvaartmaatschappijen.

Een Europese referentie

De nieuwe controletoren voor de luchthaven van Brussel-Nationaal werd eind 2004 in dienst gesteld.

De bouw van deze toren was een unieke gelegenheid om de meest recente technologie betreffende verkeersleiding optimaal te integreren, om het zicht van de verkeersleiders te optimaliseren, en om de ergonomie van de werkposten op punt te stellen. Bovendien werden alle diensten die betrokken zijn bij de torenluchtverkeersleiding in eenzelfde gebouw verenigd: de verkeersleiding en het management, de softwareontwikkeling, de meteo- en luchtvaartinlichtingendiensten.

De toren zal Belgocontrol de mogelijkheid bieden om gelijke tred te houden met de ontwikkelingen van de luchthaveninfrastructuur en de evolutie van het luchtverkeer, waarbij de hoogste graad van veiligheid gewaarborgd blijft – de topprioriteit van Belgocontrol – en tevens om het luchtverkeer op de luchthaven optimaal te blijven beheren.

(*) De nieuwe toren is gevestigd in het oosten van de luchthaven (gemeente Steenokkerzeel)

RAAD VAN BESTUUR — CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur - Erevoorzitter

Léon BRANDERS

Membres du bureau - Leden van het bureau

Voorzitter - Président	Jean KAMERS	02 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067 79 03 37
Vice-voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* robert.feullen@skynet.be
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* alex.peelaers@pandora.be
Redacteur - Wilfried TERSAGO		011 68 98 78* wilfried.tersago@pandora.be

Autres membres du conseil- Andere leden van de raad van bestuur

Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79* - al.dumoulin@skynet.be
Michel MANDL	02 768 16 06 - michel.mandl@pandora.be
Hubert MOJET	02 770 93 71
Norbert NIELS	016 58 10 86*
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - g.wuyts@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX	02 02 343 93 77 – jph5@skynet.be

(* = Fax incl.)

Secrétariat - Secretariaat

Wijngaardstraat 4

3290 DIEST

Tél & Fax: 013 312 870

E-mail :

robert.feullen@skynet.net

La boutique

De boetiek



€ 0,75
10 ea: € 7,00



€ 0,25



€ 20,00



€ 1,00



Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: €0,44 (sticker), €1,00 (kaarten), €1,50 (das of badge). Opgelet: dit zijn benaderende prijzen!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,44 €(autocollant), 1,00 €(cartes postales) et 1,50 €(cravate ou écusson brodé). Attention : il s'agit de montants approximatifs

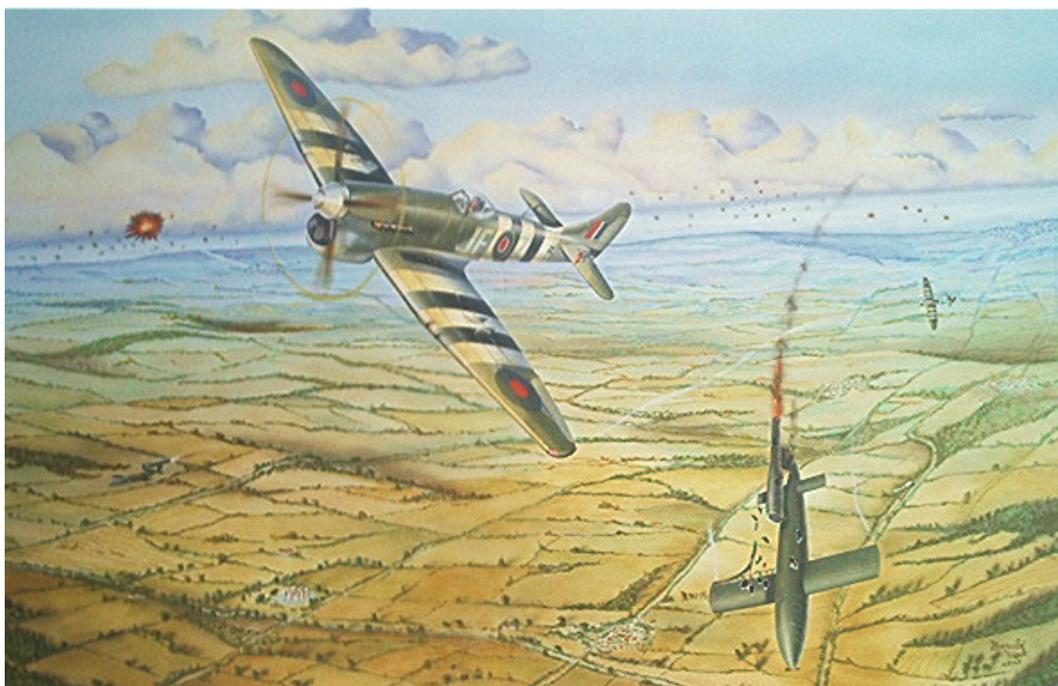
We hebben in België al niet veel ‘aviation artists’ maar Kurt Basslé is er alvast een van. Dit is zijn nieuwste realisatie.

*

En Belgique, nous n’avons pas beaucoup d’ ‘aviation artists’ mais Kurt Basslé en est au moins un. Voici sa plus récente réalisation.

The specialist – Remi Van Lierde

On July 4th 1944, Flt Remi Van Lierde shot down four V1's in a single sortie. A unique fact in the battle against the “ Flying bombs”. Remi Van Lierde, flying his Tempest V, became one of the topscorers in destroying the so called “Divers”.



- Dimensions : 43 X 63 cm, as previous prints , 300 gr. Paper.
- Limited series : 200 ex.
- Price : € 20
- Postage and packing : € 4,5 (Belgium)

Interested? Please contact

Aviation Art Basslé Kurt
Daverlostraat 297
8310 Brugge
Belgium
Tel 050 35 23 74 Email: aviationartbassle @ scarlet.be

