

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



A.S.B.L. des Pionniers et Anciens de l'Aviation  
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Siège social  
1, rue Montoyer  
1040 BRUXELLES

CCP 000-0356122-35

Editeur responsable  
~~Léon Branders~~  
**André Dillien**

CINQUIEME ANNEE

JAN FEV MAR 83

Bruxelles, le 23 février 1983

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du Secrétaire

Le mot du Trésorier

Ma première mission sur le continent  
par le Lieutenant-général Avi. L. LEBOUTTE DFC

Convocation à l'Assemblée Générale

Notre voyage au Bourget

Procuration pour l'A.G.

et

NOTRE BANQUET à ne pas manquer

## NOTRE BANQUET

le samedi 26 mars 1983

Il y a lieu de s'en réjouir car, comme l'année dernière, il se tiendra dans les salons de " Chez Callens " à 200 mètres seulement de la Maison des Ailes.

Et l'année dernière, tout était pour le mieux, le service, la table, les bouteilles. Bien entendu, l'ambiance était de la partie, elle le sera encore.

Voici le menu qui nous est réservé :

*Apéritif*

*Velouté de tomates*

*Hors-d'oeuvres variés*

*Vol-au-vent à la  
toulousaine, en crôte*

*Bombe glacée aux  
amandes*

*Café*

*Mignardises*

*Les vins du patron*

Tout compris pour 600 Fr, il vous suffit de remplir le bulletin de versement ci-joint.

C'est à notre camarade Victor Winants, organisateur dévoué, que nous devons de pouvoir nous réunir ainsi en fête.

" Chez Callens "

rue du Commerce 73, 1040 Bruxelles

Parking, aucun problème le samedi

Vers 13.00 h, nous serons là.

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers Amis,

Je vous disais qu'à l'occasion de la cérémonie à Poelkappelle, nous avions rencontré le président des Vieilles Tigres de France.

Depuis lors, à son invitation, nous avons pris part, ma femme et moi, au banquet annuel des Vieilles Tigres à l'Crée du Bois, à Paris. Le président et Madame Libert étaient bien sûr là, toujours aussi accueillants, tout à leur affaire aussi: Il y avait 350 participants ! Pensez à l'émotion de ma femme d'être voisine de table d'un membre d'équipage de Mermoz, et à la mienne de pouvoir bavarder à l'aise avec le président des Alte Adler: Il est le premier pilote au monde, de l'aviation de la marine allemande 1914-1918, à avoir coulé un navire de guerre !

Très bon accueil donc, qui nous a permis de revoir de vieilles connaissances, et notamment monsieur et madame Belonte, qui m'ont demandé de les rappeler à votre bon souvenir.

Il va de soi que j'ai invité le président et sa femme à être des nôtres le 26 mars prochain, et nous nous promettions bien de leur faire honneur. Malheureusement, je viens d'apprendre qu'une obligation plus importante les attendait à Lyon. Le président me demande de l'en excuser près de ses amis belges, et les assure des sentiments amicaux qui unissent nos deux associations.

Ce ne sera que partie remise, car, je vous le rappelle, nous nous rendons au Bourget le 5 juin prochain, et j'espère bien que nous aurons l'occasion d'y rencontrer nos amis.

Avant cela, je vous recommande tout spécialement notre réunion plénière du samedi 26 mars et notre banquet annuel qui, comme l'année dernière, se tiendra chez Callens; tous ceux qui y ont participé l'an dernier, ont trouvé que cela s'était magnifiquement déroulé; le prix restera le même.

Alors, venez nombreux, vous n'aurez qu'à vous en féliciter. Un vrai bain d'amitié vous y attend.

Léon Branders

### NOTRE VOYAGE AU BOURGET

Le salon du Bourget est devenu depuis une décade le salon mondial n° 1 du domaine aéronautique.

Une visite s'impose à tout homme ou femme désireux de s'informer ou de garder le contact avec les choses de l'air. Pour l'ancien, une V T par exemple, il y a un plaisir intime en plus : revoir de près le musée avec ses vieux "coucous" de bois et de toile qui nous tiennent toujours chaud au cœur.

Alors, pourquoi-pas un week-end ensemble le 4 et 5 juin prochains, une réunion avec le V T de France est prévue.

Le show aérien est superbe.

Transport : au départ de Bruxelles en car TRANCONTINENTAL, bien connu et apprécié par les habitués à nos voyages

Logement : NOVOTEL de Aulnay-sous-bois à 9 Km du Bourget

Sont prévues, 11 chambres doubles et 3 simples

Prix : par personne, transport+dîner+petit-déjeuner+taxes(!)

chambre double par couple 2.990Fr, en chambre seul 3.650Fr

Décidez-vous rapidement, les réservations sont très difficiles à Paris pendant le salon. Utilisez avantageusement le bulletin de versement ci-joint.

Des renseignements complémentaires seront communiqués en temps utile. On rentrera tard le dimanche soir.

**Le Trésorier vous dit :**

**VOUS ETES VRAIMENT FORMIDABLES !**

---

En tout cas la plupart d'entre vous, tous ceux qui se sont précipités sur le bulletin de versement joint à notre dernier "Bulletin" trimestriel, en vue de régler leur cotisation pour 1983.

A la fin janvier les 3/4 de nos membres ont réglé cette cotisation. C'est d'autant plus magnifique que quelques uns d'entre vous avaient oublié de se mettre en règle pendant 3 ou 4 ans. Merci à eux de nous être revenus.

Alors vous qui appartenez au dernier quart, ne vous laissez pas prier plus longtemps, versez vite au C. C. P. n° 000-0356122-35, ou au compte en banque n° 310-0631060-64.

Hélas, nous perdons chaque année un bon nombre de nos membres. Alors, mes amis, aidez-nous à les remplacer par de nouveaux adhérents. Vous connaissez sûrement des amis qui ont toujours, accroché à leurs tripes, le bon métier d'aviateur. Leur place est parmi nous, dans la grande famille des "Vieilles Tiges".

Donnez-nous leurs coordonnées, nous leur enverrons un formulaire d'inscription.

Merci d'avance.

M. D.

## LE MOT DU SECRETAIRE GENERAL

Chers Amis,

Il me semble logique qu'avant de vous convoquer à l'assemblée générale annuelle, je vous rende succinctement compte des activités de notre association et de son comité.

Cette année 1982 aura été marquée par de nombreux décès, plus de vingt-cinq m'a dit Lucien Hariga, et surtout par la perte de notre président Georges Van Keerbergen. Ce qui a amené des changements dans la composition du conseil d'administration. Entre autres, ma prise de charge, en remplacement de Léon Branders, devenu notre président.

Le conseil d'administration s'est réuni mensuellement, et, après un essai de "bimestriation", a sagement gardé le rythme de la réunion mensuelle. A son initiative, il a été organisé le voyage à la Ferté-Alais, la participation aux cérémonies du souvenir de Poelkapelle, du monument aux aviateurs à Bruxelles, et à la pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles. Ce conseil a aussi veillé à assurer ou faire assurer notre présence aux cérémonies de départ de nos meilleurs amis pour le grand nuage bleu. Il règle des tas de petits problèmes d'intendance, et recrute de nouveaux membres.

Et ici se trouve le noeud du problème de notre association: Il faut recruter, sous peine de nous voir finir comme les Vieilles Racines, à l'extinction totale de l'association. Alors, si chacun de nos trois cents membres essaie de faire un nouveau membre... et si cela réussit dans vingt pour cent des cas, vous voyez la suite ?

En attendant le plaisir sado-masochiste de procéder à ces nouvelles inscriptions dans nos **rangs**, je vous annonce

1. Qu'il y aura assemblée générale le 26 mars 1983, à 11 heures.  
Vous trouverez la convocation dans les pages qui suivent.  
Si vous ne pouvez assister à cette assemblée générale, ayez l'obligeance de nous faire parvenir votre délégation. La formule de délégation figure également dans les pages qui suivent.
2. Qu'une visite des Etablissements Englebort U.S. Royal est en principe fixée au 28 avril, à 10 heures (C'est un Jeudi). Si vous désirez nous accompagner, faites-le nous savoir, afin d'arranger le transport pour les non-liégeois.
3. Que le voyage au Bourget est fixé aux 4 et 5 juin, et qu'il devient nécessaire de faire connaître votre participation éventuelle dès maintenant.
4. Que pour ceux qui se sentent concernés, l'EPE a décidé de renouer avec certaines traditions et organise une journée des anciens, à Gossoncourt, le 29 avril 1983. Ceux que cela intéresse (Godasse en a répertorié 85) et qui n'ont pas encore été invités voudront bien s'adresser à l'Ecole de Pilotage Elémentaire, Hannuitsesteenweg, 350, B3300 TIENEN, téléphone 016-81.34.41 extension 3200. Radio trottoir m'a dit qu'il y aura même possibilité de s'y rendre en avion ancien, grâce au club des vétérans, dont fait partie notre ami Bob Minnoye. Coût du souper: 500 francs.
5. Que je suis toujours heureux de recevoir les corrections d'adresses et de patronymes pour la tenue à jour de la liste des membres.
6. Que nous nous purléchons les babines à l'idée de pouvoir lire vos articles ou anecdotes dans le bulletin. Même les bandes enregistrées sont les bienvenues.

André Dillien.

CONVOCAATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1983

Cher Membre,

Nous avons l'honneur de vous prier d'assister à l'Assemblée Générale statutaire qui se tiendra le SAMEDI 26 MARS 1983 A 11 HEURES au siège de notre association, à la Maison des Ailes, rue Montoyer n° 1, à 1040 Bruxelles.

Si pour un motif impérieux, vous ne pouvez y assister, permettez-nous d'insister pour que, conformément à l'article 17, alinéa 2, vous nous fassiez tenir une procuration, soit directement, soit par un autre membre que vous chargerez de vous représenter.

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du président.
2. Lecture et approbation du procès-verbal de l'Assemblée Générale du samedi 27 mars 1982.
3. Rapport du secrétaire général.
4. Rapport du trésorier et proposition du budget.
5. Rapport des commissaires aux comptes.
6. Approbation du rapport et décharge aux commissaires aux comptes et aux administrateurs.
7. Nomination de deux commissaires aux comptes pour 1983.
8. Elections statutaires.

Sont sortants et rééligibles en 1983, dans la série A:  
MM. R. FABRY, J. CAMBIER, P. HALLET.

Sont proposés par le Conseil d'Administration:  
MM. E. WITMEUR, J. DOME, G. JASPIS.

Approbation par l'Assemblée Générale, des nominations du président Léon BRANDERS, du secrétaire général André DILLIEN.

Pour mémoire, l'article 9 de nos statuts est ainsi rédigé:

"Le renouvellement du conseil d'administration a lieu à l'assemblée générale annuelle par tiers tous les ans, suivant tirage au sort qui désignera trois séries d'administrateurs, chaque série comportant un tiers des administrateurs sortants et rééligibles. La série A sortant en 1980, la série B en 1981, la série C en 1982 et ainsi de suite".

9. Remise de diplômes de 60 ans de brevet et de médailles de 50 ans de brevet.
10. DIVERS.

Il est souhaitable de remettre par écrit au président, et si possible 24 heures avant l'assemblée générale, le point que vous désirez inscrire aux divers. Ceci dans le but d'accélérer la recherche des éléments de réponse.

Le secrétaire général  
André Dillien

Le président  
Léon Branders

L'assemblée générale sera suivie d'un apéritif et d'un banquet, vers 13 heures. Voir la note à ce sujet, plus loin.

L'apéritif vous est offert, à table, par le conseil d'administration.

## MA PREMIERE MISSION SUR LE CONTINENT

Par le Lieutenant-Général Lucien Leboutte

En 1942, la chasse de nuit dans la RAF était entièrement confinée sur le territoire de la Grande-Bretagne; il était strictement interdit aux équipages de s'éloigner de plus de dix miles de la côte anglaise, en raison du radar de bord, très secret, qui équipait nos avions.

Par suite de nombreuses pertes subies au cours de l'année écoulée, voilà qu'en janvier 1943, le 141 Squadron reçoit une dizaine de nouveaux équipages, pilotes et navigateurs-radar, frais émoulus d'un centre d'entraînement (O.T.U.). De ce fait, l'escadrille est déclarée "non-opérationnelle" et transférée dans un secteur tranquille, comme ignoré de l'ennemi; c'était à Predannack, près de Penzance, au sud-ouest de l'Angleterre.

Les nouveaux venus allaient pouvoir s'entraîner chaque nuit à effectuer des interceptions au radar, mais bien sûr, les pilotes et navigateurs chevronnés n'étaient pas très heureux d'être stationnés dans une base inactive. Et le Wing-Co Bob Braham qui, à l'époque était l'as des as de la chasse de nuit, maugréait car il n'aurait plus aucune occasion de s'attribuer une victoire. Fort des hautes distinctions qui l'honoraient, il s'était rendu au Fighter Command où il avait protesté violemment, en élevant la voix. Pour l'apaiser, les grands chefs lui avaient dit: "Bob, keep our wool on (calme-toi), on va te donner une nouvelle mission. Et c'est ainsi que le 141 Squadron fut chargé d'effectuer les premières missions "Ranger Operations", appelées ultérieurement "Intruders de nuit".

L'opération consistait à aller rechercher des objectifs sur le continent et visait particulièrement à aller attaquer et démolir des trains et des locomotives.

Pendant tout le mois de février et le début de mars, j'ai volé presque tous les soirs dans un secteur voisin du nôtre, au bénéfice de deux nouvelles batteries anglaises de projecteurs à l'entraînement, et j'ai acquis de ce fait une expérience de valeur, qui me sauvera la vie à plusieurs reprises.

+ + + + +

Le 15 mars, les instructions arrivent du Fighter Command. La Bretagne est choisie comme secteur d'opération. La mission Intruders prendra cours le 18 mars, et s'effectuera pendant une période de sept nuits englobant la pleine lune, afin de voir et de pouvoir suivre les lignes de chemin de fer.

Les équipages traverseront l'Atlantique à basse altitude -moins de cent pieds- car il faut rester hors de portée des radars allemands; toutefois, la traversée comporte plus de 200 kilomètres.

La mission s'effectuera à l'altitude de 2.500 pieds. Un silence radio complet est imposé, ce qui implique l'interdiction formelle d'utiliser la radio de bord, sauf au retour, à partir de la côte anglaise. Il faut absolument éviter d'alerter les postes d'écoute ennemis. Toute l'installation radar, qui constitue l'équipement essentiel des chasseurs de nuit, est enlevée des Beaufighters.

Comme on considère en haut lieu qu'il s'agit d'une opération d'essai, trois équipages seulement y participeront, mais je suis l'un des pilotes désignés pour l'accomplir.

Chacun des équipages reçoit sa mission particulière. La nôtre consiste à survoler pendant quinze minutes seulement la grande ligne de chemin de fer Brest-Paris, à partir de Landerneau vers l'est, donc vers Paris; mais on nous fixe un point d'entrée en Bretagne à Brignogan, petit port de pêche sur un estuaire minuscule.

Avec mon navigateur Harry Parot, j'étudie la carte avec soin, et bien vite nous réalisons tous deux que sans aide radio, nous avons bien peu de chance d'arriver à notre point d'entrée. Toutefois, sur cette carte, nous découvrons, à quelques kilomètres à l'ouest de Brignogan, un point de repère immanquable: Il est constitué de trois petits estuaires parallèles, inclinés nord-ouest/sud-est. Nous décidons de l'utiliser. En abordant la côte de Bretagne, quel que soit le point d'impact, je virerai à droite, donc vers l'ouest.

Les 18 et 19 mars, le temps est exécrable, il pleut. On ne vole pas. Le 20 mars, il fait meilleur, les nuages ne couvrent plus que la moitié du ciel; on effectue un vol d'essai dans l'après-midi, et on est placé en position d'alerte.

A 23.00 heures, le Wing-Co Bob Braham prend le départ. A 23.20 h. je décolle à mon tour. Le Flight-Lieutenant Mac Andrew s'envole à 23.45 heures.

Voler de nuit, dans le silence, sans aucun contact avec la tour de contrôle ni avec aucune autre station radio, c'est déroutant. Mais on s'y fait. Mon navigateur est debout derrière mon siège, un chronomètre pendu au cou. Il tient dans ses mains une carte et une lampe de poche occultée, mais qui laisse passer un minuscule rayon de lumière.

Au bout d'une demi-heure de vol, à vingt mètres au-dessus des vagues, nous abordons les côtes de Bretagne et j'aperçois juste devant moi une petite ville qui pourrait bien être Brignogan, mais je ne peux pas y croire et, comme décidé, je vire à droite. Quelques instants plus tard, je vois parfaitement mon repère infallible, les trois petits estuaires très visibles.

Je fais demi-tour en grimpant à 2.500 pieds et je retrouve Brignogan: C'est bien mon point d'entrée.

Nous identifions la ville et le port, et nous apercevons bien vite la ligne de chemin de fer qui part vers le sud, vers Landerneau.

L'officier de renseignement nous a assuré qu'il n'existait aucune défense entre ces deux villes. Alors nous suivons le chemin de fer, et nous nous sentons heureux de survoler la France pour la première fois. Nous apercevons même de temps en temps, les rails qui brillent dans la clarté de la lune, et nous nous congratulons mutuellement pour notre bonne navigation quand, tout-à-coup, six schrapnels éclatent autour de nous et six projecteurs s'allument au sol et nous cherchent.

Le temps de dire l'un à l'autre "que se passe-t-il ?" six autres obus éclatent à proximité et six projecteurs s'éclairent et nous captent. Déjà le Beau-fighter est en piqué, plein gaz, au grand pas des hélices. Cinquante projecteurs s'allument comme des soleils, nous accrochent, et nous suivent. Les éclats d'obus remplissent le ciel, il y en a partout, un vrai feu d'artifices.

Je vois les balles traçantes des mitrailleuses qui montent vers le ciel, puis qui s'inclinent vers nous. J'exécute des virages brutaux à gauche, à droite, dans tous les sens, et je descend en zig-zags continus. Notre avion danse une sarabande infernale, et mon navigateur me crie: "We are hit" (Nous sommes touchés).

Impossible de faire demi-tour dans cet enfer, ce serait un suicide, ce serait tomber de Charybde en Scylla, alors je plonge dans le gouffre, à toute vitesse, et je me trouve bientôt au niveau du toit des maisons. Alors, de crainte de percuter un clocher d'église ou une cheminée d'usine, et pour sortir de la nuée de balles qui nous entourent, j'effectue un puissant bond vers le haut, puis je replonge aussitôt droit devant moi. Je redresse mon avion au ras de l'eau, au beau milieu du port de Brest, car nous sommes à Brest! Par erreur, évidemment, mais quelle erreur tragique!



Brest est le nid bien défendu des sous-marins allemands de tout l'Atlantique. Devant moi, je vois les murs du môle, et, sur quatre d'entre eux, une gerbe de balles traçantes monte à la verticale. Les mitrailleurs ne visent même pas, c'est un rideau de feu tendu devant nous.

Alors, poussant mon avion sur la tranche, je fonce dans la passe navigable au milieu du môle, entre deux faisceaux de balles lumineuses. Je rétablis ma position au ras des eaux de l'Atlantique.

Les faisceaux de projecteurs se sont couchés sur l'horizontale, les canons cessent le feu, les mitrailleuses se taisent. Je m'éponge le front dont la sueur me coule dans les yeux, je ramène mes moteurs au régime de croisière, je vérifie les pressions d'huile et les pressions d'essence des quatre réservoirs. Tout me paraît normal.

A tout hasard, j'entame un grand virage à gauche sur l'océan, en regagnant de l'altitude. Pendant ce temps, mon navigateur scrute sa carte et après quelques instants m'annonce: "Je vois la gaffe que nous avons faite: Entre Brignogan et Landerneau, nous sommes passés à Lesneven et là, il y avait un embranchement de chemin de fer. A cause des nuages, nous n'avons pas vu la branche de gauche et nous avons suivi celle de droite, à quelques degrés plus à l'ouest, et elle nous a menés à Brest".

Sortant du virage, je remets le cap au nord, et je remonte sur les terres de Bretagne. Bientôt, j'aperçois un gros bourg; il est au bout d'une baie, il y a marée basse, les boues luisent sous la lune. Cela pourrait être Landerneau... On l'identifie. C'est bien cela, c'est Landerneau! Nous l'abordons par le sud, après l'avoir manqué par le nord.

Alors, nous allons commencer notre mission. Nous apercevons sans peine la grande ligne de chemin de fer qui va vers l'est, et nous la suivons, vérifiant au chronomètre tous les détails de son parcours. Mais après quinze minutes de vol, il n'y a pas un train en vue, pas une locomotive, rien. Alors je dis à mon navigateur: "Nous avons eu bien trop chaud à Brest pour abandonner aussi vite. Je continue vers l'est".

Au bout de quinze autres minutes de survol, toujours rien, pas le moindre trafic. Déçus et penauds, il faut bien se décider à rentrer. Et pendant que Harry Parrot fait un calcul sommaire du cap à prendre, j'aperçois une ligne de chemin de fer qui, partant de la ligne principale, remonte vers le nord. C'est celle qui passe à Lannion et aboutit à Perros-Guirec. C'est à peu près notre direction de retour. Nous survolons évidemment cette ligne et après deux minutes à peine, j'aperçois un beau panache de fumée qui me révèle un train. Je pique aussitôt vers ce convoi, mais au même instant, nous sommes entourés de balles traçantes. Des gerbes lumineuses passent à vingt mètres à ma droite, d'autres à trente mètres à ma gauche, et d'autres encore devant moi. Trois postes de mitrailleuses jumelées installées sur le train tirent vers nous.

Après une succession de zigzags très serrés et en piqué, j'arrive à bonne portée de tir à l'arrière du convoi. J'aligne posément le train dans mon colimateur et j'ouvre le feu de mes dix armes automatiques. Je vois mes balles traçantes filer vers l'objectif et je vois mes obus explosifs (un sur quatre) qui éclatent sur les wagons. Je maintiens le tir sur la locomotive pendant une seconde, mais une seconde représente quarante obus de 20 mm et 150 balles de mitrailleuse. Je vois la locomotive qui éclate, la vapeur qui se répand de toutes parts et le train qui s'arrête. Je fais demi-tour, un peu à l'écart du convoi mais sans le quitter des yeux, et je reprends de l'altitude. Je reviens vers l'arrière du train puis l'arrose de nouveau de bout en bout, de toute la puissance de mes armes.

A ma grande satisfaction, plus aucune mitrailleuse ne tire vers nous. Je recommence la même manoeuvre et, pour la troisième fois, je viens cribler ce train d'obus et de balles. Mais cette fois, je n'arrive plus jusqu'à la locomotive car mes canons sont vides: J'ai tiré 600 obus et 2.500 balles de mitrailleuse.

J'abandonne ce convoi fumant, et je reprends ma ligne de chemin de fer vers le nord. Je remonte à l'aise à 2.500 pieds, mais j'y suis à peine d'une minute que six projecteurs s'allument brusquement et nous captent du premier coup. Nous survolons, sans le savoir bien sûr, l'aérodrome de Lannion.

Les mitrailleurs, habitués sans doute à viser des avions en vol, tirent avec précision et frénésie. Je vois les gerbes de balles traçantes qui passent juste au bout de mes ailes et je crie à mon navigateur: "This time, we are hit" (Cette fois-ci, nous sommes touchés). Je me défends comme un beau diable, je vi- re, je plonge et je passe en trombe très bas au niveau du toit d'un hangar, puis je me retrouve en rase campagne.

L'alerte a été chaude! Inquiet, je crains des dégâts à l'avion, mais les moteurs tournent toujours bien. Je reprends un peu d'altitude et après quelques minutes, nous repassons la côte de Bretagne à Perros-Guirec. Je continue à grimper jusqu'à 3.000 mètres pour me sentir un peu plus en sécurité. Jamais le vrom- bissement des moteurs ne m'a paru aussi agréable et aussi rassurant. Le ciel s' est éclairci et après un peu de patience, la côte anglaise apparaît. Dès que je la franchis, j'enclenche la radio et demande un vecteur d'urgence. A quelques degrés près, nous sommes sur la bonne voie.

Je pousse un "ouf" en atterrissant à ma base à Predannack, mais nous avons un gros retard sur l'horaire: On nous croyait déjà manquants (missing). Dès que j'arrête les moteurs et que nous sortons de l'avion, les mécanos sont là et re- marquent que nous avons tiré. "Oui", dit Parrot, "nous avons un train".

Le Wing-Co, rentré depuis longtemps, est heureux: Il a attaqué et démoli un train, et détruit une locomotive.

En apprenant notre succès, il se précipite, et me serrant dans ses bras, m'interpelle: "Good show! Have a drink!".

"Moment", dit l'officier de renseignement qui doit établir le rapport, "d'abord me raconter votre petite histoire". Je la lui conte, mais bientôt il m'interrompt: "Comment dit-il "un train défendu par trois postes de mitrailleu- ses? Mais c'est un train de troupes! C'est la troupe elle-même qui organise sa défense. Les trains les plus importants, ceux qui transportent des munitions ou du carburant, quand ils défendus, ne le sont jamais que par une seule mitrailleu- se". Bien! Je continue le récit de notre aventure, et pendant ce temps, les mé- canos procèdent à une inspection de l'avion. Résultat: Il n'y a pas un trou, pas un éclat d'obus, pas une égratignure! Tout le monde s'en étonne et s'en réjouit, mais Parrot veut ajouter sa version au compte-rendu: "J'ai vu", dit-il, "toutes nos balles traçantes qui s'échelonnaient d'un bout à l'autre du convoi; toutes nos munitions ont atteint l'objectif, car à chacune de nos attaques les obus explosifs éclataient bien au milieu des wagons". "Bravo", dit l'officier de ren- seignement, "c'est du bon travail, vous avez tué dans ce train plus de 150 hom- mes et vous en avez blessé certainement le même nombre".

J'en étais ébahi. Mais en pensant, qu'ainsi que la plupart de mes concitoy- ens, j'avais longtemps souffert des lourdes contraintes de l'ennemi, j'étais très satisfait d'avoir pû, enfin, lui asséner un coup efficace.

Au cours des mois suivants, les 17 et 20 avril, j'ai encore eu la chance de démolir deux trains en Bretagne, dont un deuxième train de troupes au sud-ouest de Lamballe.

J'avais alors quarante-cinq ans.

PROCURATION

=====

A remettre au mandataire choisi, ou à renvoyer au président ou au secrétaire général avant la réunion.

Le soussigné (Nom et prénom) : . . . . .

(Adresse) : . . . . .

. . . . .

Membre de l'association " LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE "

donne par la présente pouvoir à :

. . . . .

. . . . .

à l'effet de le représenter à l'Assemblée Générale statutaire annuelle du Samedi 26 mars 1983, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tous les votes sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification au besoin.

Date : . . . . .

Signature : . . . . .

-----

P A I E M E N T S

=====

COTISATION : 300 francs                      Compte : 000-0356122-35  
VTB Rue Montoyer, 1  
B 1000 Bruxelles

BANQUET DU 26 MARS 1983 :                      Compte : 000-0356122-35  
600 francs par personne  
VTB Rue Montoyer, 1  
B 1000 Bruxelles

*Par le bulletin de versement ci-joint et une seule signature, vous pourrez participer à notre banquet (600) et au week-end du Bourquet (2.999/3650ph). Et si vous avez oublié la cotisation 83!, ajoutez-la à l'addition (300) - le détail de l'addition feraît plaisir au trésorier et au secrétaire, merci.*