

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



SOCIÉTÉ ROYALE

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

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME  
Avenue de Foestraets 42  
1180 Bruxelles

DIXIEME ANNEE

JAN, FEV, MAR

Bruxelles, le 23 février 1988

S O M M A I R E

Le mot du Président  
Les nouvelles du Secrétaire  
Le Trésorier sait voir ROUGE  
Adieu à Pierre Pacco  
Qui a connu "Pitou" ?  
"Mimile" et "Louistje"  
Notre déjeuner mensuel d'avril à BIERSET  
Les "Vieux COUCOUS" de LA FERTE ALLAIS  
Les ailes belges en Afrique, suite et fin  
En avion du lac Albert à Bruxelles  
Le Congo en 73 heures !  
Notre magasin est ouvert  
L'aviation dans ma carrière  
Votre carte de membre (si vous êtes en règle de  
COTISATION 1988)  
et  
la liste de nos membres au 25 janvier 1988

ADIEU A PIERRE PACCO prononcé par le Président, Léon BRANDERS, lors des funérailles.

Notre Vice-Président d'Honneur, notre ami Pierre PACCO était l'âme de notre association, et pour de bonnes raisons. Membre dès 1965, il devient Administrateur et Secrétaire Général en 1969 et sera donc son moteur pendant trois présidences, celles des Généraux LEGROS et DESMET et celle du bouillant Teddy FRANCOME. C'est pourquoi, malgré son handicap, nous l'avons élu Vice-Président en 1981 et n'avons accepté sa démission qu'il y a à peine un an. Il était notre mémoire, notre source de confiance, ses avis nous étaient nécessaires, son accord indispensable même s'il n'était pas exprimé;

Pierre aura été un homme remarquable, d'un courage, d'une ténacité sans égale, il a combattu sa maladie pendant 18 ans, sans désespérer, lui riant au nez, lui jouant mille tours, tout en sachant que la fin était inévitable. Bel exemple de courage tranquille et souriant. Son seul but dans la vie aura été de servir. D'où le soin, l'obstination avec lesquels il a abordé tout ce qu'il a entrepris.

Breveté pilote en 1935, il était prêt à participer aux opérations dès le 10 mai 1940 avec la 3ème Escadrille basée à Gossoncourt. Evadé de Belgique, prisonnier en Espagne, il rejoint l'Angleterre et la 350ème escadrille où il effectuera plus de 150 heures de vol en opérations jusqu'à la fin de la guerre. Oui, c'est un héros de la RAF, un rescapé de ces quelques-uns dont parlera CHURCHILL.

Sans arrêter là son besoin de pilotage, de service, dès après la guerre, il passe au transport. Il y effectuera plus de 5.500 heures jusqu'au moment de sa mise à la retraite en 1958. Près de 7.000 heures de vol au total, c'est un bail. Nombreux sont ceux parmi nous qui ont fait partie de son équipage.

Mais il veut continuer à servir les ailes belges. C'est l'Association des Officiers de Réserve de la Force Aérienne, c'est la Maison des Ailes, c'est l'Aéroclub Royal de Belgique à qui il s'est dévoué corps et âme sans esprit de retour, pendant de nombreuses années.

C'est à notre association qu'il aura donné le meilleur de lui-même, montrant un dévouement sans borne à notre cause, véritable créateur de l'esprit qui règne parmi nous. Vie bien remplie, il en méritait d'autres et pourtant il nous a quittés.

Nous croyons qu'en nous quittant il a connu en son cœur toute notre affection.

A son épouse, à ses enfants et petits-enfants, à son frère Francis, Vieille Tige lui aussi, nous disons toute notre tristesse mais aussi toute notre reconnaissance.

Merci Pierre pour tout ce que tu nous as donné de toi. Tu as bien mérité le repos dans le plus beau paradis, celui des pilotes, et la musique y est céleste.

## LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Ce n'est jamais trop tard, par ce premier numéro de l'année, je vous souhaite une bonne et heureuse année 1988. Elle a d'ailleurs bien commencé puisque le Roi Baudouin a bien voulu nous honorer du titre de Société Royale à l'occasion de nos 50 ans d'existence.

Par contre nous avons des problèmes avec la Maison des Ailes, notre maison. Faute de pouvoir obtenir un menu convenable à un prix abordable pour notre banquet annuel, nous avons dû nous tourner vers le Club Prince Albert. Comme c'est un endroit fort couru, nous avons dû retarder notre assemblée générale annuelle au premier samedi du mois de juin, c'est à dire le 4 juin.

C'est assez triste comme situation. Certains d'entre nous, qui sont administrateurs de la Maison des Ailes, feront part de notre désappointement et essayeront de trouver une solution. Après tout, nous sommes très nombreux parmi les Vieilles Tiges à être membres de la Maison des Ailes et donc avons bien droit à quelques avantages.

Mais je me demande si nous ne sommes pas un peu en faute? C'est en fait une question de "spirit". Bien sûr, nous sommes nombreux le jour de notre réunion mensuelle, mais est-ce suffisant pour faire vraiment impression?

Je suggère, et ceci en toute liberté, que nous nous fixions un jour supplémentaire de réunion, de 5 à 7 par exemple, le dernier vendredi du mois, nous y prendrions le verre de l'amitié et ainsi convaincrerions ceux qui en ont encore besoin de ce que nous aimons notre maison, que nous voulons la défendre envers et contre tous. Nous avons besoin de la Maison des Ailes. Que ceux qui la gèrent veillent bien le comprendre et faire le nécessaire.

Léon BRANDERS.

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE à : le 4 novembre 1987 5411

André DEPIEREUX, Devant-le-Bois 291 AYE. Tél: 084/31 10 61. Breveté pilote d'avion le 30 juillet 1954 par l'USAF.

Henry SANA, avenue de Visé 62 - 1170 BRUXELLES. Tél: 02/672 44 18. Breveté pilote d'avion en août 1954 par l'USAF.

le 9 décembre 1987

Michel BRUNEEL, Hoefijzerpad 6 - 1860 MEISE. Tél: 02/269 33 51. Breveté pilote d'avion le 24.10.1952 par l'USAF.

Armand VERVOORT, avenue des Constellations 10 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/770 29 69  
Breveté pilote d'avion en 1946 et pilote d'hélicoptère en juin 1950 par l'Administration de l'Aéronautique.

le 13 janvier 1988

André GOEDERT, Hockeylaan 13 - 1940 SINT-STEVENS-WOLUWE. Tél: 02/720 09 88  
Breveté observateur le 10.11.1939 par l'Aéronautique militaire.

Georges WATELET, Tomberg 95 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/770 87 68. Breveté pilote d'avion en 1942 par la RAF.

Pierre HOUSIAUX, Chemin du Beau Vallon 5 - 5170 PROFONDEVILLE. Tél: 081/41 28 26  
Breveté mécanicien de bord le 01.10.1954 par l'Administration de l'Aéronautique.

Hubert DUQUESNE, avenue d'Oppem 146 - WEZEMBEEK OPPEM. Tél: 02/731 36 73  
Breveté pilote d'avion le à';à\_\*ç(' par l'USAF.

Henri de SERRET, avenue Brugmann 499 Bte 14 - 1180 BRUXELLES. Tél: 02/344 10 56  
Breveté pilote de planeur probablement en 1928.

Xavier de RIBAUCCOURT, avenue J & P Carsoel 89 Bte 4 - 1180 BRUXELLES. Tél: 02/374 42 96 . Breveté observateur en 1939 par l'Aéronautique Militaire.

### DEMISSIONNAIRES.

En vertu de l'article 5 des Statuts, sont considérés comme démissionnaires d'office: Jean de GOBERT, Mme Amaury DIDIER, Marcel FLAMION, Mme VAN BRABANT, Robert WALKDEN et Guy WERY qui, malgré plusieurs rappels, étaient en retard de cotisation de plus de deux ans.

### ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES.

Pierre PACCO, VicePrésident d'Honneur, breveté pilote d'avion en 1935. Décédé le 21.11.1987

Emile WITMEUR, ancien Administrateur, brveté pilote d'avion en 1927. Décédé le 6.12.1987

Raymond LIEVENS, breveté pilote d'avion en 1949. Décédé le 20.12.1987

Suzy PIRARD , veuve d'un de nos membres. Décédée le 22.12.1987

Joseph BERGMANS, breveté radio de bord en 1923. Décédé le 29.12.1987

Désiré GUILLAUME, breveté pilote d'avion en 1923. Décédé le 26.01.1988

Parmi les figures marquantes de l'aviation:

L'Aumonier PATERNOTTE, décédé fin octobre 1987. Il fut une figure inoubliable du 2 Wing, à Florennes, et s'était distingué dans le résistance.

#### NOS ACTIVITES PASSES.

Nous étions près de 50, le vendredi 4 décembre, pour participer à la visite du Musée d'Art Moderne organisée par Madame Denise WISSOCQ-VAN LANCKER qui, récemment opérée à la hanche, n'a pu être des nôtres pour constater le succès de cette visite. Merci Madame WISSOCQ !

Le Président, Léon BRANDERS, et le Vice-Président, Jacques CAMBIER, ont été invités, le mercredi 18 novembre, à une réunion des Vieilles Tiges de Lille. Réunion très sympathique qui augure bien des contacts qui se nouent entre les VT de Lille et nous.

#### NOS ACTIVITES A VENIR.

Le mercredi 13 avril prochain, nous tiendrons notre réunion mensuelle à BIERSET. Le transport est prévu au départ de Bruxelles en autobus. Nous comptons sur vous pour être aussi nombreux à y participer que lors de nos réunions à Bruxelles. Les détails et le programme font l'objet d'un avis dans le présent bulletin.

Le week-end de la Pentecôte, c-à-d les 21, 22 et 23 mai, nous prévoyons de reprendre notre traditionnelle visite à la Ferté Allais pour assister au meeting des vieux coucous. Tous ceux qui ont vu ce show en ont gardé un tel souvenir qu'ils y reviennent. Pour y participer, voir aussi l'avis particulier dans le présent bulletin.

Jacques DOME

---

#### LE MOT DU TRESORIER

Si l'étiquette-adresse de votre bulletin est décorée d'un point rouge, vérifiez : VOUS N'AVEZ PAS ENCORE REGLE VOTRE COTISATION 1988. Soyez sympathique, mettez-vous en règle d'urgence en versant 400 francs à notre CCP 000.0356122.35

---

#### QUI A CONNU ALBERT JANSENS dit "PITOU" ?

Son petit-fils, Albert JANSENS, rue Hochelette 17 - 5250 ANTHEIT, qui ne l'a pas connu, souhaite obtenir des renseignements sur la carrière de pilote militaire de son grand-père.

Suivant les renseignements dont nous disposons, Albert JANSENS a dû être breveté en 1932 avec la 67<sup>ème</sup> promotion. Que ceux qui l'ont connu veuillent bien se mettre en rapport avec son petit-fils.

## "UN VOL DE 73 HEURES JUSQU'AU CONGO POUR UN EXPLOIT D'IL Y A 50 ANS".

Article paru sous ce titre dans LE SOIR du 4 novembre 1987 et qu nous reproduisons avec l'aimable autorisation de Monsieur Yvon TOUSSAINT, rédacteur en chef.

Cinquante ans déjà. Il y a eu cinquante ans ce 22 octobre que Monsieur DEHART, de Forest, et ses compagnons, le Père BRADFER et son instructeur Monsieur VAN DAMME partaient d'Anvers pour Léopoldville à bord de deux petits avions. Il s'agissait là du premier voyage en vol groupé Belgique-Congo: 10.000 km en 72h 50 dans un avion sans radio où l'on naviguait au compas et à la boussole. Monsieur DEHART est le dernier survivant de l'aventure.

"Le but du voyage était d'organiser une aviation sanitaire au Congo. C'est à dire d'aller chercher les malades en brousse et de les ramener au centre hospitalier," nous explique Edmond DEHART. Il précise: "Le transport des avions par bateau coûtait vraiment trop cher, c'est pourquoi on a préféré les conduire là-bas par les airs!".

Mais pourquoi donc s'est-on adressé à Monsieur DEHART pour faire partie de ce raid? "J'avais fait la connaissance d'un missionnaire. Je travaillais à l'époque, c'est à dire en 1937, comme mécanicien au champ d'aviation de Saint-Hubert. Ce religieux est venu me voir un jour et m'a demandé si cela m'intéressait de partir au Congo. J'ai trouvé cela formidable. J'avais 24 ans et comme les choses allaient mal durant les années 30 ...j'ai accepté".

Malgré tout, il y avait un petit "hic": Edmond DEHART ne possédait pas son brevet de pilote. "J'avais beaucoup volé à Saint-Hubert, mais uniquement comme passager. Bien souvent je servais à faire le poids dans des vols expérimentaux en altitude." Il s'est alors rendu à Anvers où il parvint à obtenir son brevet.

Edmond DEHART est un homme modeste, jamais il n'avouera que ce voyage était une véritable expédition semée d'embûches. Pourtant, quand on l'écoute, on se rend compte que tout n'a pas toujours été simple. "Le départ s'est fait en octobre 1937. Il y avait de la brume et les avions ont décollé avec 4 heures de retard sur l'horaire prévu. De plus, au cours de la première étape, Anvers-Marseille, le Père BRADFER nous a perdu de vue. Nous avons alors été forcés d'atterrir à Dijon. Là, pas moyen de retrouver les traces du Père. On a téléphoné à tous les champs d'aviation qu'il avait pu rencontrer ...rien! On a continué. Ce n'est qu'à Lyon qu'on a appris que le Père avait atterri je ne sais plus où. On s'est alors donné rendez-vous à Marseille."

D'autres difficultés ont surgi au cours du voyage: "Au départ de Beaune, on nous avait dit que la visibilité était bonne. En fait, au cours de cette étape nous avons rencontré le "Simoun". Ce vent soufflait à 100 km/heure. IL allait aussi vite que notre avion."

Quand on lit les quelques pages consacrées à cette étape dans le livre de L. BRADFER "A grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire" qui relate toute cette aventure, on constate que les pilotes l'ont vraiment échappé belle.

La plus grande frayeur de Monsieur DEHART ne semble pourtant pas être celle-ci. Le survol de l'Atlas n'a pas été de tout repos en raison des énormes trous d'air. "Je me suis dit que je n'arriverais jamais à surmonter les crêtes de l'Atlas. Au petit bonheur, j'ai tiré le stick à moi et j'ai mis plein gaz. Je me suis dit: il faut que je passe, il n'y a rien à faire. J'ai réussi... Alger était devant nous."

Son plus beau souvenir se résume en quelques images: c'était à Bidon V, en pleine région désertique... le calme plat. Deux gardiens jouent un air oriental, Edmond chante.

Quand on lui demande de nous raconter une petite anecdote sur ce raid, c'est sa femme Denise qui prend la parole: "Mon mari était tout jeune. Il venait de Saint-Hubert, une petite ville à l'époque. Quand il est arrivé en Afrique et qu'il a vu toutes ces nègresses nues, il était tellement intimidé qu'il n'osait pas les regarder!"

## "M I M I L E"

Pour ceux qui l'avaient approché, ce n'était pas Emile WITMEUR, mais "Mimile" une fois pour toutes. Sa gentille frimousse toujours souriante dégelait les plus récalcitrants à une franche amitié.

Au sortir des Humanités, après un séjour de quelques mois en Pologne à la recherche d'une "Marie Waleska" rencontrée à la côte belge mais rentrée dans son ghetto de Varsovie, Mimile rentre à l'Ecole de Pilotage à Wevelgem.

Dans son livre "Contact! ...Enlevés les cales!", Mimile relate avec humour la vie à la fois dure, exaltante et amusante de l'élève pilote toujours prêt à jouer des blagues.

Nanti de son brevet de pilote, Mimile est versé en escadrille à Bierset, où il termine son engagement de 3 ans. Quelques étourderies propres à son jeune âge, comme un rase-motte très remarqué au dessus de la ville de Liège, ont compromis son avancement, et il quitte le service actif.

C'est à l'Université de Liège que je me lierai d'amitié avec lui au point qu'il m'inculque le virus de l'aviation.

Etant passé à la Réserve, Mimile effectue régulièrement les vols d'entraînement que cette situation permet. Il s'inscrit en plus au club d'aviation civile de Spa où il effectue des vols d'entraînement, baptêmes de l'air et déplacements.

Les mobilisations de 1938 et 1939 le ramènent à la 11ème Escadrille, à Bierset. Il n'a rien perdu de son habileté ni de son caractère jovial et farceur. Il n'en est pas moins poète aussi. La preuve: en mars 1940, j'effectue, avec Mimile comme pilote, un exercice de tir sur manche à air au dessus de la mer, lorsque, à la dernière approche de l'objectif, le moteur de notre Renard 31 s'arrête net. Alors que l'avion planait vers un banc de sable entre une lagune et la mer, Mimile ne peut s'empêcher d'admirer la paysage et de me dire par interphone: "Regarde comme c'est joli ce vol de mouettes en dessous de nous." L'atterrissage fut parfait.

A partir du 10 mai 40 et jusqu'à la capitulation du 28 mai, Mimile participa à de nombreuses missions d'observation au dessus du front. Après un séjour relativement bref dans un Oflag en Allemagne, il peut rentrer à Liège où il est bientôt embarqué dans un réseau de résistance s'occupant, entre autres, du rapatriement d'aviateurs anglais et de sabotages.

Ses diverses tentatives pour passer en Angleterre ayant échoué, il est contacté par son ancien commandant d'escadrille, HENRY de la LINDI, parachuté en Belgique en vue de mettre sur pied un réseau de renseignement. Il échappe de justesse à la rafle qui coûtera la vie au capitaine Henry et plusieurs de ses collaborateurs.

Après les hostilités, Mimile fera partie des Vieilles Tiges dès 1956. Il sera bientôt du Conseil d'Administration où sa collaboration et son éternelle bonne humeur furent appréciées de tous.

*Qu verso, votis Bulletin  
d'intention pour  
LA FERTÉ-ALLAIS  
une visite plus que valable.*

*à dicouer*

# VOYAGE à LA FERTE ALLAIS LES 21-22-23 MAI

## MEETING DES "VIEUX COUCOUS"

A CERNY-LA FERTE-ALLAIS (30 km au Sud de Paris) existe un aérodrome privé où subsistent de vieux avions tels que: BLERIOT XI qui a été le premier à traverser la Manche, CAUDRON G3, DEPERDUSSIN (premier monocoque), MORANE parasol, LEOPOLDOF L55, BUKKER, DEWOITINE D26, SPAD, ALBATROS, FOKKER triplan, FISSELER STORCH, LATECOERE 17, BREGUET XIV, et un tas d'autres anciens et moins anciens, notamment des SPITFIRE et DC3.

Tous ces avions sont en état de vol. Ils ont servi au tournage de plusieurs films d'aviation tels que: "Les Faucheurs de Marguerites", "Le temps des As", "Le Temps de l'Aéropostale", et d'autres. C'est avec ces avions que Jean SALIS, successeur de Jean-Baptiste SALIS fondateur de cette collection, organise, chaque année, à la Pentecôte, un meeting aérien extraordinaire.

Tous ceux qui ont assisté à ce meeting souhaitent le revoir. Quant aux autres, ils doivent y aller; c'est en tous cas l'avis du Général LEBOUTTE.

L'année dernière, nous avons dû annuler ce voyage faute d'un nombre suffisant de participants pour couvrir les frais d'autobus. Cette année, nous nous y prenons tôt assez pour connaître, le plus tôt possible le nombre de ceux qui souhaitent s'y rendre.

Voici le programme en cours de préparation:

Samedi 21 mai Départ de Bruxelles en autobus. En cours de route, arrêt pour le repas de midi et visite d'un site touristique (Château de CHANTILLY par exemple).  
Souper et logement dans un hôtel aux environs de La Ferté-Allais.

Dimanche 22 mai. Départ pour l'aérodrome de La Ferté-Allais où se déroule le meeting. Repas de midi sur place.  
Le soir souper et logement à l'hôtel, comme la veille.

Lundi 23 mai. Retour vers Bruxelles avec arrêt en cours de route pour le repas de midi et une visite intéressante (Le nouveau Musée de la Science, à PARIS, par exemple).

COUT. Nous espérons, cette année, limiter le prix 5.000 à 6.000 FB/personne en chambre double (+ 1.000 FB environ en single). Ce prix comprenant: le transport, le logement, le petit déjeuner, le repas du soir. Ne sont pas compris: les boissons, le repas demidi.

Pour nous permettre de mettre au point ce voyage et de réserver en temps utile le transport et le logement, faites nous connaître DES A PRESENT votre intention d'y participer en renvoyant le bulletin ci-dessous.

N.B. Ce voyage est ouvert à vos amis.

NOM . . . . . Prénom . . . . .

ai l'intention de participer au voyage à LA FERTE-ALLAIS, les 21, 22 et 23 mai 1988.  
Je serai accompagné de ..... personnes.

N.B. Cette déclaration d'intention ne constitue pas un engagement.



et "L O U I S T J E"

La fin de l'année 1987 fut décidément fatales à de fidèles Vieilles Tiges. Après Mimile, ce fut le tour de Joseph BERGMANS qui, pour ses nombreux amis, était "Louistje".

Breveté en 1933, il rentra comme radio navigant à la SABENA et il participa comme tel à la deuxième liaison régulière BELGIQUE-CONGO. Il effectua plusieurs liaisons jusqu'à la mobilisation de 1939. Il fut alors rappelé sous les armes. Attaché à la 3ème Escadrille basée à Evere et équipée de Fairey-Battle, il fit partie d'une mission ayant pour but la destruction d'un pont du canal Albert. Son avion fut malheureusement pris à partie par notre DCA et son pilote et lui furent blessés.

Dès la fin des hostilités, il reprit du service à la SABENA où il fut nommé chef radio dès 1947. Il participa très activement au développement de la Société après la guerre. Il termina sa carrière comme chef du Service Radio Navigant où il fut unanimement apprécié pour sa compétence et sa serviabilité.

Il participait très régulièrement à nos réunions mensuelles au cours desquelles ses anciens collègues aimaient à le retrouver.

Maurice DANS.

---

NOTRE MAGASIN A VOTRE DISPOSITION

Les articles "Vieilles Tiges" suivants sont à votre disposition :

CRAVATE	350 Francs
INSIGNE BLAZER	400
INSIGNE REVERS	350
AUTANT-COLLANT VOITURE	25
ECUSSON "50 ANS" VTB SUR BOIS	500

Ces articles sont disponibles

AU BAR DE LA MAISON DES AILES  
AUPRES DU TRESORIER

En cas d'envoi postal, veuillez ajouter 40 Francs pour frais de timbre.

---

*Scissors icon* **On verra! votre bulletin de  
PARTICIPATION à notre déjeuner  
mensuel à  
BIERSET  
le 13 AVRIL.** *Scissors icon*

à découper

# MERCREDI 13 AVRIL NOTRE REUNION MENSUELLE SE TIENDRA A BIERSET.

Cette exception à nos habitudes a été décidée pour permettre à ceux de nos membres qui habitent l'Est du pays de se joindre à nous. Nous comptons donc sur eux.

Nous en profiterons aussi pour inviter nos amis Vieilles Tiges du Grand Duché de Luxembourg.

## P R O G R A M M E

### DEPART EN BUS DE BRUXELLES

08.45 H. Maison des Ailes

09.00 H. Caserne Prince Albert, rue des Petits Carmes, où la cour de la caserne sert de parking pour les voitures privées.

10.30 H. environ arrivée au Mess Officiers de la Base de Bierset où nous rejoignons ceux qui seront venus par leurs propres moyens.  
Débarquement des Administrateurs qui tiendront leur réunion du Conseil au Mess. Les autres membres poursuivent la route vers LIEGE sous la conduite de Madame Simone FABRY qui leur prépare une visite particulièrement intéressante.

12.30 H. environ : Apéritif suivi du déjeuner au Mess.  
Après le repas, visite de la Base et retour à Bruxelles Vers 18 ou 19 H.

COUT : - pour ceux qui viennent de Bruxelles par autobus:

Prix de la journée (transport + repas, vin compris): 550 à 650 F. /personne, suivant que nous sommes 40 ou 30 personnes à prendre l'autobus.

- pour ceux qui nous rejoignent à Bierset: Prix du repas : 250 F/personne. (vin compris).

LES PAYEMENTS SE FERONT SUR PLACE, MAIS IL EST INDISPENSABLE QUE NOUS SACHIONS LE PLUS TOT POSSIBLE, ET AU PLUS TARD LE 26 MARS, COMBIEN DE PERSONNES PRENNENT L'AUTOBUS. INSCRIVEZ-VOUS DONC DES A PRESENT EN RENVOYANT LE BULLETIN CI-DESSOUS OU EN TELEPHONANT AU SECRETAIRE : Jacques DOME 02/374 24 14.

Il est également indispensable que le Mess sache le nombre de repas à servir.

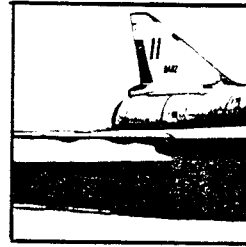
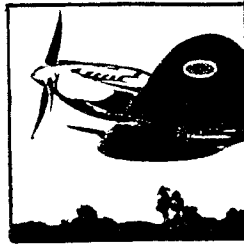
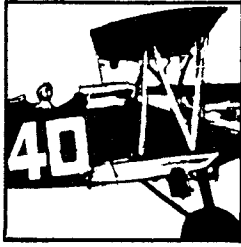
---

### PARTICIPATION A LA REUNION DU 13 AVRIL A BIERSET.

NOM . . . . . Prénom . . . . . N° téléphone:  
+ . . . personne(s)

TRANSPORT PAR AUTOBUS : OUI / NON (barrer mention inutile)

Bulletin à adresser à : Jacques DOME  
Avenue de Foestraets 42  
1180 BRUXELLES



E D I T O R I A L  
= = = = =

### LES AILES BELGES EN AFRIQUE

(suite et fin)

La guerre surprend le Congo belge complètement démuné d'une aviation militaire. Au début de l'année 1939, on avait bien estimé nécessaire de disposer d'une escadrille de surveillance aérienne de l'estuaire du fleuve, artère vitale de la colonie, mais les moyens font défaut pour réaliser ce projet.

En février 1940, le major aviateur Leboutte est chargé d'étudier la possibilité de créer une aviation militaire coloniale. Lorsqu'il dépose son plan visant à constituer trois groupes de deux escadrilles de reconnaissance et de bombardement, équipées chacune de neuf bimoteurs, il est malheureusement trop tard, la Belgique vient d'être envahie par les forces armées du Reich.

A la demande du Gouverneur général, la Sabena prête alors à la Force publique deux avions Fokker F VII pour être à la disposition de l'hôpital militaire de campagne basé au Kenya sous le commandement du colonel-médecin Thomas. Ces deux appareils vont accomplir de véritables prodiges, dans des conditions très difficiles et souvent périlleuses, pour évacuer des milliers de blessés et de malades en provenance des différents fronts d'Afrique orientale.

Le 17 décembre 1940, le capitaine aviateur Frans Burniaux arrive à Léopoldville où on lui confie le commandement de l'embryon de la future aviation militaire du Congo, à savoir quatre avions de tourisme réquisitionnés: le Bolikoko, un Caudron 510 "Pélican", propriété de l'adjudant Micha, planteur à Wamba; le De Havilland DH 60 "Gipsy Moth" appartenant à un médecin de Stanleyville; le De Havilland DH 80 "Puss Moth" de l'avocat Jeanty; et le De Havilland DH 80 "Puss Moth" de Mlle Lippens.

Grâce à divers aménagements, ces machines volantes sont rendues opérationnelles. Mais avec leurs moteurs de 100 ou 130 chevaux, elles ne peuvent évidemment engager le combat contre les Caproni italiens, chasseurs modernes développant de 1.000 à 2.000 chevaux. Basés à Watsa, ces petits zincs pilotés notamment par les adjudants Micha, Mackels et Gheysens rempliront donc de nombreuses missions d'observations aériennes. Ils vont également assurer, avec deux Junker 52 de la Sabena, l'approvisionnement du Corps expéditionnaire belge en Abyssinie ainsi que l'évacuation des blessés graves vers l'arrière.

Après que le ministre des Colonies Albert De Vleeschauer eut admis le principe de doter la Force publique de cinquante-quatre bimoteurs de bombardement, Frans Burniaux s'adresse en mars 1941, par l'intermédiaire de Radio-Léopoldville, aux jeunes Belges âgés de 17 à 35 ans, les invitant à s'engager pour devenir pilotes, radiotélégraphistes et mécaniciens d'aviation.

Grâce à l'intervention d'Albert Moolaert, ministre plénipotentiaire de Belgique à Prétoria, le capitaine Burniaux est officiellement reçu en Afrique du Sud, au cours du mois d'avril 1941. Il obtient du maréchal Smuts, à l'époque premier ministre, que les jeunes recrues belges puissent recevoir leur formation dans les écoles de pilotage et de maintenance de la South African Air Force (SAAF), à raison d'un contingent de vingt hommes chaque mois.

Entre-temps, le commandant aviateur Fernand Rucquoi est arrivé au Congo, venant des Etats-Unis. Au début du mois de juillet 1941, c'est lui qui commande, assisté du capitaine Gaston Dieu et de l'adjutant Micha, le premier convoi à destination de l'Union sud-africaine.

Plus de 230 jeunes Belges vont passer par Littleton, Vereniging et Wakkerstroom au Transvaal. A l'issue de leur écolage, quarante-neuf d'entre eux s'engagent dans l'aviation sud-africaine. La plupart appartiendront à la 12ème escadrille de bombardement moyen, forte de 24 avions Douglas Boston et basée à Ismaïlia, sur le canal de Suez. Cette escadrille va d'abord connaître la retraite devant les troupes de Rommel, puis les victoires successives qui la conduiront en Tripolitaine, dans l'île de Malte, et enfin dans les Pouilles. Elle sera équipée de Marauder B 26 pour ses opérations sur le territoire italien.

C'est le lieutenant aviateur Gérard Greindl qui donne le coup d'envoi à la célèbre bataille d'El Alamein en lâchant de son appareil l'écran de fumée permettant l'assaut des Australiens au départ de leurs retranchements.

A différentes reprises, Frans Burniaux et Gérard Greindl vont avoir sous leurs ordres des boxes de 6, 12, voire même 18 avions. Le 20 mars 1943, le colonel Koetze commandant l'escadrille étant blessé, le capitaine Burniaux commande le "Squadron Bomber" tout entier lors d'un bombardement sur la ville de Mareth. Blessé au genou par un éclat d'obus, il mène à bien sa mission avant de recevoir les premiers soins.

Quant à Gérard Greindl, nommé capitaine de la SAAF et Deputy Flight Commander, il conduit quelques jours plus tard une escadrille de 36 appareils (12 Boston sud-africains, 12 Baltimore britanniques et 12 Mitchells de l'United States Air Force) au cours d'un pilonnage des fortifications allemandes de la ligne Mareth, à la frontière tunisienne. Le 31 mars 1941, il commande une imposante formation de 54 bombardiers escortés de 30 chasseurs contre l'aérodrome de Sfax. Ce jour-là, il venait d'effectuer son 80ème raid, le record le plus élevé de son Wing.

En juin 1944, le capitaine Greindl est affecté à la 31ème escadrille de bombardement lourd qui détruit les raffineries de pétrole de Trieste et de Fiume en Istrie, ainsi que de Ploesti en Roumanie. Son escadrille pose également des mines dans le Danube, ravitaille les partisans de Tito et détruit plusieurs cargos ennemis dans le port de Split. En août 1944, son "Squadron Bomber" équipé de Liberator B 24 ravitaille les insurgés de Varsovie et perd huit appareils en trois jours. Gérard Greindl sera le seul pilote de la SAAF à accomplir successivement deux missions en Pologne et à en revenir vivant. Décoré de la Distinguished Flying Cross, il sera cité en exemple à ses compagnons d'armes. Quatre années plus tard, le destin l'attendait à Libenge. Son avion Sabena, pris dans une tornade, s'écrase le 13 mai 1948 dans la forêt proche de l'aérodrome.

Ne pouvant citer toutes les actions d'éclat de nos compatriotes, signalons toutefois l'équipée du capitaine Dieu qui fut le seul survivant de l'équipage de son avion abattu par l'artillerie ennemie. Il parvint à rejoindre sa base au terme d'une randonnée de sept jours, après avoir semé ses poursuivants allemands.

Dix jeunes Belges, soit le cinquième des volontaires engagés dans la SAAF, sont tombés en service commandé au cours d'opérations effectuées en Afrique ou dans le bassin méditerranéen. Le général-major Therone, commandant de la South African Air Force au Moyen-Orient et en Méditerranée centrale rendit hommage à nos compatriotes en ces termes: *"Ils ont fait leurs preuves dans le danger par leur ingéniosité et leur courage et renforcé nos liens d'amitié. Nous sommes honorés d'avoir eu comme camarades ces hommes qui ont, dans une large mesure, contribué à rehausser la gloire de l'aviation sud-africaine"*.

Vingt-neuf de ces braves ont été cités à l'ordre du jour de la Force publique. Parmi eux, notamment, le capitaine-commandant Frans Burniaux, promu lieutenant-colonel de la SAAF; le capitaine-commandant Gaston Dieu, promu major de la SAAF; le capitaine aviateur Jean Ceuppens, promu major de la SAAF; le lieutenant aviateur baron Gérard Greindl, promu major de la SAAF; le lieutenant aviateur Annez de Taboada, promu capitaine et Chief of Flight à la SAAF.

Tout en laissant à nos combattants le droit de porter leurs insignes nationaux, "les autorités sud-africaines ont permis aux Belges qu'elles accueillait d'épanouir leur personnalité et de développer leurs aptitudes. Tous les Belges qui ont eu la chance de servir dans les rangs de la SAAF en ont conservé un souvenir reconnaissant et sympathique" écrivait en 1983 le lieutenant-général aviateur DFC Frans Burniaux dans l'ouvrage "Vingt héros de chez nous, 1940-1964".

Parmi les autres élèves sortis des écoles du Transvaal, septante-deux se sont engagés dans la Royal Air Force; six d'entre eux ont disparu au combat. Enfin cinquante-trois ont été affectés à la Force publique.

Au Congo, l'aviation coloniale passe, dès la fin 1941, sous le commandement de Fernand Rucquoi qui s'applique à préparer et organiser la réception des escadrilles annoncées par le ministre des Colonies ... mais dont on ne vit jamais le moindre appareil.

Le nouveau commandant ne perd pas courage et il s'active dans tous les domaines. C'est d'abord sous son impulsion que notre Colonie est dotée d'une carte de navigation aérienne répondant aux normes internationales, ce que bien peu de pays d'Afrique réalisaient. Dessinés par deux adjudants du service cartographique de Léopoldville, les feuillets de ce document sont imprimés en Afrique du Sud sur les conseils du major Delvaux, directeur du service.

Les Etats-Unis ayant demandé au gouvernement de la Colonie que soit édiflée une piste d'atterrissage en béton de 1.500 mètres de longueur, avec une extension possible de 2.000 mètres, ce travail est réalisé en un temps record malgré un matériel désuet et une main d'oeuvre peu habituée à ce genre d'exercice. Les gros porteurs américains faisant route vers la Malaisie, via l'île de l'Ascension, pourront ainsi faire escale en Afrique centrale.

Ensuite, les Anglais font part de leur désir d'acheminer du matériel de guerre de l'océan Atlantique au Nil. Les possibilités d'accostage du port de Matadi sont alors doublées et les transports par eau, fer et route considérablement améliorés. Ainsi, chaque mois, 12.000 tonnes de marchandises transiteront par le Congo vers le Moyen-Orient.

Au cours des premières semaines de l'année 1943, avec l'arrivée massive des jeunes recrues formées en Afrique du Sud, l'aviation de la Force publique (AVI/FP) prend réellement naissance sous le commandement de Rucquoi qui dispose déjà des petits zincs réquisitionnés au début de la guerre. Le ministère de l'Air britannique accorde alors au Congo une priorité d'achat pour six bimoteurs légers Airspeed Oxford, tandis que la France rend cinq SV 4bis provenant de l'école de pilotage de Wevelgem qu'elle avait confisqués au début des hostilités.

En quête d'une piste de secours à proximité de l'océan, le commandant de l'AVI/FP reconnaît déjà le fameux plateau de Kitona qui deviendra, dix ans plus tard, l'une des bases métropolitaines au Congo.

A la fin de l'année 1945, Fernand Rucquoi est remplacé par plusieurs officiers d'infanterie ou d'artillerie, soit successivement les capitaines Petitjean, Piet Verbruggen et André Six. A la demande de ce dernier qui souhaite que l'AVI/FP soit commandée par un officier supérieur aviateur, le gouverneur général nomme à sa tête le major aviateur Daniel Colin qui s'empresse de faire édifier des hangars adéquats pour abriter les divers appareils, d'abord à N'Dolo, ensuite à N'Djili.

x

x

x

Au fil du temps, l'aviation de la Force publique reçoit de nouveaux équipements et le nombre de ses appareils s'accroît, d'abord de six Airspeed Consul, ensuite de deux bimoteurs De Havilland 104 "Dove". En 1950, le gouvernement général achète trois hélicoptères Sikorsky S-51 qui sont spécialement affectés aux campagnes d'épandage d'insecticides sur les terrains entourant l'aérodrome, puis sur toute l'étendue de la capitale du Congo.

La même année, l'as de la voltige aérienne Manu Geerts réalise un exploit en reliant Bruxelles à Kamina à bord de son appareil SV 4. Il conduit son petit avion au coeur du Katanga où l'on transférait les Harvard de la Force aérienne belge ainsi que l'équipement et le personnel de son Ecole de pilotage avancé.

Après deux grands conflits au cours desquels la Belgique avait été chaque fois occupée, on avait enfin compris en haut lieu l'intérêt d'installer le réduit national dans cette colonie qui avait rendu, dans le passé, tant de services au pays. Le considérable effort de guerre 1940-1945 et les remarquables prestations de la Force publique avaient fini par convaincre les plus timorés.

Rappelons pour mémoire que toutes les dépenses de guerre du gouvernement de Londres (plus de dix milliards de frs) ont été couvertes par le Congo. Par ailleurs, si la Belgique est sortie de la guerre sans devoir un centime à ses alliés, c'est principalement grâce au produit de la vente de minerais et produits stratégiques en provenance de nos Territoires d'outre-mer.

La création de l'impressionnante base de Kamina est donc décidée. Avec ses équipements ultramodernes et son personnel hautement qualifié, elle va permettre à des centaines de jeunes pilotes de notre Force aérienne de parfaire leur formation dans des conditions optima. Un Centre d'instruction technique, avec ses trois sections: "Moteur", "Cellule" et "Forge-Soudure" va former chaque année une trentaine de techniciens congolais de haut niveau.

Voici en quels termes émouvants un élève s'adressait au colonel aviateur Deman, il y a exactement trente ans, lors de la remise annuelle des brevets: "*Mon colonel, permettez qu'en cette circonstance où nous voici arrivés à la fin de notre apprentissage et à la réception de notre diplôme, nous vous exprimions publiquement nos sentiments avec allégresse. Cette date inoubliable nous restera gravée dans l'esprit de chacun. Elle nous fait penser à tout ce que la Mère-Patrie a apporté à ce pays lointain. Après moins d'un siècle de découverte et depuis six ans déjà, ses Congolais travaillent sur l'oiseau métallique...*

Suivent alors divers remerciements adressés aux officiers instructeurs, puis cet élève poursuit: "*Nous avons peiné durant notre apprentissage, nous avons même été parfois punis mais nous n'oublions par le proverbe qui dit que les souffrances du début sont le prix du bonheur. Nous avons paraît-il la réputation d'avoir fait quelques fois la tête dure; nous nous reconnaissons indignes mais un enfant modèle n'a pas toujours été 100 % bon envers son père. Il nous reste à implorer les chefs des unités qui nous reçoivent de bien vouloir nous pousser dans notre métier de mécanicien; nous essayerons de donner entière satisfaction dans l'exécution du travail. Et enfin, mon Colonel, nous terminons en criant: Vive Baka, Vive la Belgique, Vive le Congo".* Tel était le soldat congolais d'avant le 30 juin 1960, fidèle à Bula Matari jusqu'au dernier jour ...

En mars 1954, le général-major Emile Janssens a achevé la tâche qui lui avait été confiée: l'édification et l'organisation de la base de Kamina. Nommé commandant en chef de la Force publique, il s'attache immédiatement à moderniser les troupes congolaises ainsi que l'aviation coloniale.

L'ancien parc aérien est vendu à une société sud-africaine spécialisée dans la chasse à la baleine. L'AVI/FP est alors dotée de douze bimoteurs De Havilland 104 "Dove" et d'un quadrimoteur De Havilland 114 "Héron". Cet appareil va transporter le roi Baudouin et sa suite lors du mémorable voyage de "Bwana Kitoko" en 1955. Par la suite, la reine Elisabeth et le roi Léopold III seront également conduits en diverses régions du Congo par des appareils de la Force publique.

Trois De Havilland seront perdus au cours d'accidents de vol dont deux mortels. C'est ainsi que périrent le capitaine-commandant Hubert Pieraerts, le lieutenant José Despontin, et les adjudants Robert Verdrengh, Camille Maertens et Walter Vertonghen.

En juin 1957, une escadrille de Cannuck CF 100 canadiens de la Force aérienne réalise la première liaison aller et retour Bruxelles-Léopoldville-Kamina, en avions à réaction.

Après les émeutes du 4 janvier 1959, l'AVI/FP est dotée de deux hélicoptères Sikorsky S-55 dont les pilotes sont formés par le commandant aviateur Emmanuel Kervyn de Meerendré et l'adjudant-chef Jean Michotte qui avaient suivi un cours de perfectionnement sur giravions aux Etats-Unis.

A partir de janvier 1960, les opérations de maintien ou de rétablissement de l'ordre public monopolisent complètement notre aviation coloniale qui effectue d'innombrables reconnaissances aériennes, transporte diverses autorités civiles et militaires, amène à pied d'oeuvre des troupes ou du matériel, notamment dans les régions secouées par des luttes tribales.

Le 1er avril 1960, la Force publique reçoit de la Sabena deux hélicoptères Sikorsky S-55. Puis, devenue en style télégraphique "Avimil", l'AVI/FP s'enrichit en mai 1960 de deux alouettes A-51, de trois Alouettes A-52 et de trois Piper Cub L-18C. Le lieutenant Jean-Jacques Mans est chargé de former les pilotes de ces petits engins de reconnaissance.

Le 30 juin 1960, arborant leurs nouvelles cocardes aux couleurs de la jeune République, l'escadrille de liaison de la Force publique et ses hélicoptères survolent le défilé organisé à l'occasion de l'accession du Congo à l'indépendance.

Sept jours plus tard, l'Armée nationale congolaise se mutine. A partir de ce moment, les appareils de l'AVI/FP vont être sans cesse sur la brèche pour effectuer des reconnaissances aériennes, transporter des autorités civiles ou militaires, ravitailler les assiégés et évacuer les blessés ainsi que des femmes et des enfants. Au cours de ces diverses opérations, le commandant Kervyn de Meerendré est capturé et assassiné, en même temps que le jeune administrateur territorial André Ryckmans, fils de l'ancien gouverneur général Pierre Ryckmans. Le lieutenant Baudouin de Changy est également massacré, son appareil ayant été abattu par des mutins.

Ce sont des Fairchild Packet C-119 de la Force aérienne qui vont assurer le transport vers le Congo des bataillons de marche appelés à protéger les personnes et les intérêts belges durant cette période cruciale. Les équipages du Wing de transport font preuve de courage, de résistance et d'abnégation durant les jours sombres de l'été 1960, opérant de jour et de nuit et permettant aux unités de la Force terrestre de remplir leurs missions dans ce vaste Congo et l'échelle d'un continent. Plusieurs appareils sont descendus par les armes légères des rebelles et un C-119 s'écrase sur les montagnes du Nord-Kivu, entraînant dans la mort tous ses passagers et membres d'équipage.

Ne pouvant être rapatriée avec les troupes belges, l'AVI/FP passe en vrac à la Gendarmerie katangaise et devient l'Avikat dans les rangs de laquelle périront les lieutenants Raymond Buyschaert et Gilles Giddelo et les adjudants Gaétan Humblet et Fouquet.

Quatre années plus tard, la province Orientale est entraînée dans un bain de sang. La mission humanitaire conduite par le colonel Laurent sur Stanleyville et Paulis est exécutée par les parachutistes belges transportés depuis l'île de l'Ascension sur des C-130 de l'aviation américaine. En 1978, c'est au tour du Shaba, l'ancien Katanga, de subir une épreuve sanglante. On assiste alors au largage de nos para-commandos sur Kolwezi dont ils évacuent la population civile qui venait de subir un atroce cauchemar.

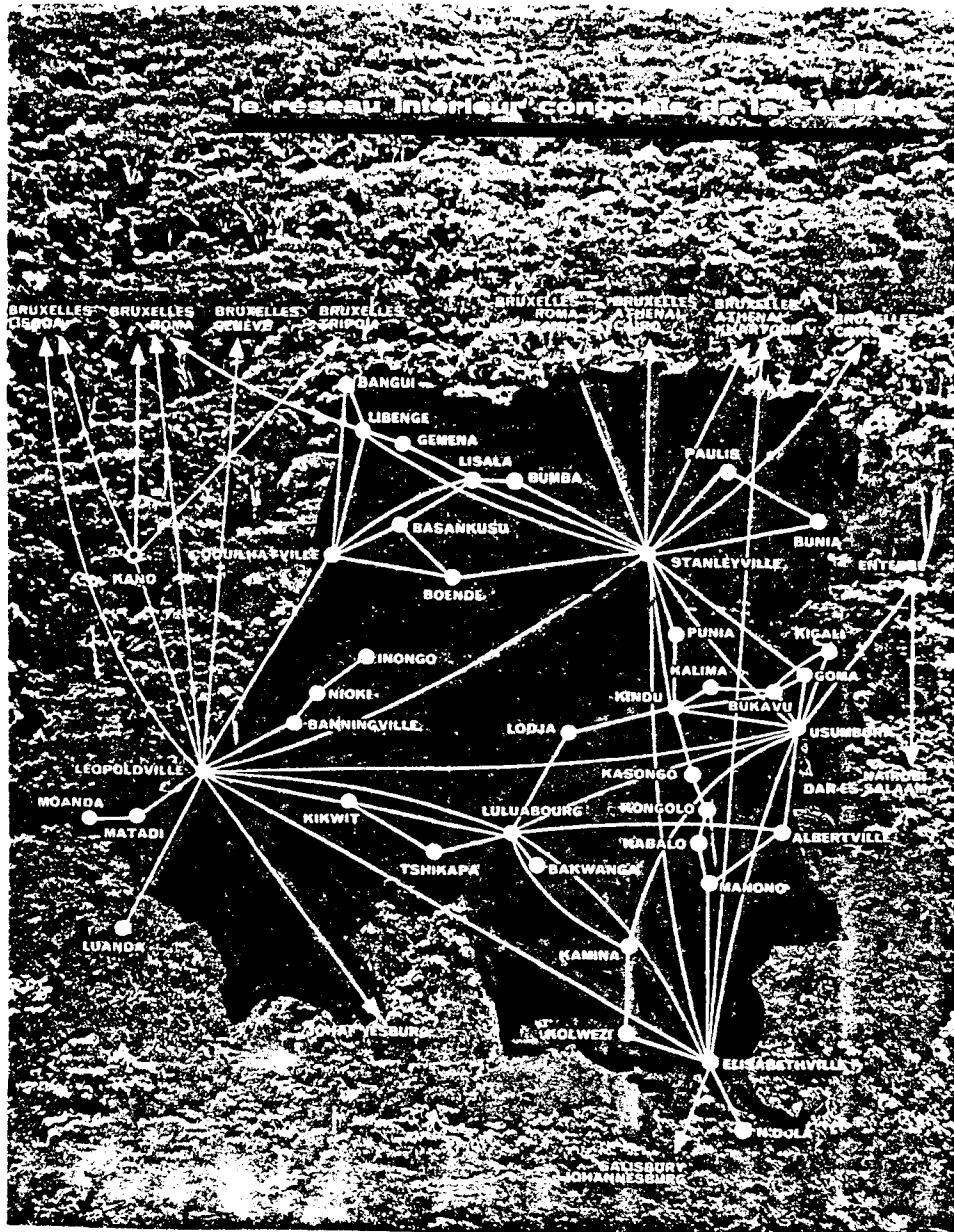
X

X

X



Les anciens qui se trouvaient en Afrique durant la dernière guerre se souviennent certainement de cette émission de deux timbres-poste dits "Spitfire". D'une valeur chacun de 10 + 40 frs, ces timbres étaient ornés d'un lion héraldique soutenant un écusson frappé de la lettre "V". Ils portaient en outre l'inscription bilingue: "Belgique renaîtra - België zal herrijzen". Le produit de la vente de ces vignettes, parues le 17 février 1942 au Congo belge comme au Ruanda-Urundi, fut ajouté à celui d'une souscription générale pour atteindre le montant, respectable pour l'époque, de 44 millions de frs. Cette somme servit à l'achat d'une escadrille de chasseurs Spitfire destinée à l'aviation britannique où tant des nôtres combattaient.





La guerre de 1940 avait interrompu les exploitations de Sabena-Europe, mais la compagnie s'organise aussitôt au Congo en vue de participer à l'effort de guerre allié. Tony Orta qui dirige Sabena-Afrique est rejoint par le président Firmin Van Brée et l'administrateur-délégué Gilbert Périer.

Alors qu'une quinzaine d'appareils sont perdus en Europe, abattus par l'ennemi, sabotés à l'approche des Allemands ou simplement livrés aux Italiens par le gouvernement de Vichy, les dirigeants de la compagnie s'occupent activement de renforcer la petite flotte de Junker 52 et de Fokker VII basée à Léopoldville. Les Britanniques ayant demandé aux Belges d'assurer la liaison régulière entre Accra et le Caire, ainsi que la ligne joignant l'Afrique occidentale à Johannesburg et Capetown, nos compatriotes le réalisèrent tout au long des cinq années que dura le conflit.

La Sabena assure même les transports de la France Libre à ses débuts, et c'est d'un Junker 52 que le général de Gaulle débarque pour la première fois à Bangui et à Brazzaville.

En septembre 1940, deux Lockheed 14 de la régie française Air Afrique qui se rendaient à Tananarive sont mis à la chaîne lors de leur escale à Elisabethville, puis confiés à la Sabena. C'est de bonne guerre. Leurs équipages sont échangés contre des pilotes belges retenus dans ses territoires africains par le gouvernement de Vichy, dont Félicien Pirson qui deviendra directeur technique de la compagnie et Jo Van Ackere.

L'année suivante, la Sabena parvient à racheter aux Etats-Unis deux Lockheed 18 destinés eux aussi à Air Afrique. En 1943, l'administration de guerre américaine alloue au Congo cinq autres Lockheed 18.

Les pièces de rechange pour les Junker 52 faisant défaut, on va les chercher jusque dans les dépôts d'équipements capturés aux Allemands en Libye.

C'est avec de tels moyens, qui paraissent bien dérisoires, que Sabena-Afrique porte en quatre ans son réseau de 5.500 à 32.000 km. Elle transporte aux quatre coins de l'Afrique du personnel, des soldats, du matériel ainsi que les intendants, civils ou militaires, de cette logistique gigantesque qui permet aux Alliés de gagner la guerre.

Dès février 1944, une mission conduite aux Etats-Unis par Gilbert Périer commande les premiers DC-4 qui sont livrés en mars 1946 et se révèlent alors particulièrement précieux pour mener à bien la relève des coloniaux.

En 1946, le premier Rallye aérien du Kivu est mis sur pied par L. de San, secrétaire de légation et lieutenant aviateur de réserve, qui avait déjà réalisé plusieurs voyages par ce qu'il appelait la véritable route touristique d'Europe vers l'Afrique qui lui semblait avoir été créée par la Providence pour aplanir les difficultés devant le navigateur inexpérimenté.

Il suffisait de suivre les côtes de la Méditerranée, de survoler la Corse, d'exécuter un petit saut de mer vers Tunis, de longer la côte africaine jusqu'au Caire, puis de remonter la vallée du Nil qui mène tout droit aux grands lacs mystérieux d'Afrique centrale.

Dans un article publié par la Revue belgo-congolaise illustrée (juillet 1965) Gaston Dieu, directeur général adjoint de la Sabena et ancien directeur de la compagnie en Afrique, raconte le développement extraordinaire pris par l'aviation congolaise à partir de 1946.

*"La paix retrouvée, nous entrons dans une période de développement économique extraordinaire. Les Belges sont décidés à faire du Congo le pays d'Afrique noire le mieux organisé, le plus dynamique, le plus prospère; ils y réussirent pendant quinze ans.*

*La Sabena, elle, est devenue tout simplement indispensable, privilège qui implique des servitudes et le souci d'un progrès constant.*

*Le nombre de ses escales congolaises est passé de 19 à 38, celui de ses passagers en trafic intérieur est quintuplé et atteint le chiffre annuel de 100.000. Le fret aérien, devenu très important d'un point de vue industriel et commercial a, en outre, transformé la vie de la brousse par une distribution régulière de vivres frais.*

*Les territoires limitrophes (Angola, Afrique équatoriale française, Est africain britannique, Rhodésies) sont reliés au Congo.*

*La liaison Belgique-Congo dessert directement Stanleyville, Usumbura et Elisabethville, au même titre que Léopoldville, et est prolongée jusqu'à Johannesburg; le DC-6, le DC-7, le Boeing 707, ont succédé au DC-4.*

*En 1955, c'est une escadrille de cinq avions Sabena qui accompagne le roi Baudouin et le gouverneur général Pétillon, dans tout le Congo, en une visite royale qui est triomphale.*

*La politique belge vis-à-vis de l'Afrique et des Africains n'a-t-elle pas été, parmi toutes les autres, la meilleure? Faite comme elle l'était de progrès matériel rapide, d'éducation pratique et de tutelle politique sagement évolutive. Mais "c'est une grande folie de croire qu'on peut être sage tout seul". André Siegfried nous rappelle cette maxime de La Rochefoucauld en 1957... et en 1960, c'est déjà l'indépendance du Congo. Indépendance suivie immédiatement d'une période de désordre détestables".*

Le pont aérien Belgique-Congo de 1960 constitue sans doute l'acte le plus extraordinaire que l'aviation belge ait posé depuis le premier vol par un de nos compatriotes et, sans pour autant négliger la collaboration importante de quelque 25 compagnies étrangères et de plusieurs Forces aériennes, c'est principalement la Sabena qui, tant en vol qu'au sol, va porter l'essentiel du poids de l'organisation.

Du 9 au 28 juillet, les cinq Boeing 707 nouvellement mis en service, les huit DC-7 et les 13 DC-6 et DC-6 B effectuent un total de 209 vols (406 trajets) représentant 6.217 heures de vol effectif. Ils avaient permis le rapatriement de quelque 30.000 passagers dont 8.327 enfants, 1.888 bébés et 9.742 femmes.

Un record absolu fut d'ailleurs établi à l'occasion d'un de ces vols de rapatriement: 293 passagers et 10 membres d'équipage, soit 303 "âmes" dans le corps d'un seul B 707.

A la veille de l'accession du Congo à l'indépendance, le réseau aérien intérieur de notre colonie était le plus étendu d'Afrique avec ses 33.500 km. Telle une immense toile d'araignée, cent lignes différentes recouvraient l'entière du territoire, se croisant au-dessus des trois aérodromes déjà cités et des 36 plaines locales. Sans compter les centaines de pistes de secours distantes de 30 à 40 km l'une de l'autre.

*"La plupart sont l'oeuvre de la Territoriale qui, parmi d'autres tâches s'est toujours vouée avec le plus grand coeur à l'aménagement de voies et moyens qui ont rendu le Congo pénétrable". (Gaston Dieu).*

La flotte de Sabena-Afrique comprenait à l'époque 5 C-47, 2 C-49, 9 DC-3 et 9 DC-4.

Quant à la compagnie Sobelair, elle exploitait depuis l'année 1949 la ligne reliant l'Est de la colonie à la Belgique, par Khartoum, Le Caire, Athènes et Rome. Elle avait aussi organisé, à partir de 1957, une exploitation de taxis aériens en utilisant des appareils Cessna.

Le Ruanda-Urundi possédait à Usumbura une plaine internationale disposant de deux pistes, l'une de 2.200 mètres de longueur pouvant être portée à 3.000 mètres, et l'autre de 1.900 mètres. Le Territoire sous tutelle comptait également quatre aérodromes plus modestes, Kigali, Kamenbe, Kitega et Astrida, ainsi que 35 aires d'atterrissage pour hélicoptères.

Enfin, le nouvel aérodrome de Léopoldville édifié en 1957 sur le plateau de N'Djili disposait, avec une longueur de 4.700 mètres, de la piste la plus longue du monde. Aujourd'hui, la Sabena est toujours l'une des principales compagnies desservant l'Afrique centrale.

José CLEMENT

## LE VOYAGE EN AVION DU LAC ALBERT A BRUXELLES

=====

Notre ami Joseph-Nicolas Meessen a bien voulu nous communiquer cet article écrit il y a plus de 56 ans et que l' Essor colonial et maritime avait publié le 31 décembre 1931. Nous pensons qu'il intéressera nombre de nos lecteurs d'apprendre comment l'on pouvait rejoindre, à l'époque, le Congo en huit jours de voyage aérien, ce qui constituait alors un progrès considérable...

-----

En mars 1861, Sir Samuel W. Baker, quittait le Caire dans le but de découvrir les sources du Nil; il arrivait au lac Albert le 14 mars 1864.

Le voyage effectif, en défalquant le temps nécessaire au recrutement et à l'organisation de sa caravane, ainsi qu'une étude des affluents abyssiniens du Nil, avait duré 370 jours.

On quitte présentement par avion Butiaba, le port anglais de la côte orientale du lac, le vendredi à 2 heures, et on atterrit à Héliopolis le lundi suivant à 2 heures. La durée du vol est de vingt-cinq heures.

Voici une rapide relation du voyage:

Le "City of Alexandria", hydravion de trois moteurs pouvant contenir dix passagers, venant de Kampala, descend lentement pour accoster non loin du "Robert Coryndon" qui nous a amené du Congo dans la matinée.

Le lac est comme une nappe d'acier; dans la cabine il fait une chaleur atroce. Dès le plein d'essence fait, le mécanicien met les moteurs en marche et nous sommes bientôt à 1.200 mètres d'altitude, emportés dans un ciel bleu, laissant derrière nous les monts de la Lune des Anciens, le beau pays de l'Ituri.

Les montagnes bordant le lac s'évasent, le gräben de l'Afrique Centrale est fini - nous sommes aux bouches du Nil et je cherche bientôt après les "Murchinsons falls".

Ici l'on comprend les difficultés, les hésitations, les erreurs des explorateurs arrivant devant les grands confluent perdus souvent dans des étendues d'eau considérables et devant identifier les cours principaux. De notre avion, il nous faut déjà beaucoup d'attention pour suivre dans cet écheveau le grand fleuve.

Un avion du "Survey" de Masindi, que nous croisons, nous fixe sur Packwage, où les Anglais veulent établir un barrage fameux qui régularisera les eaux du Nil Blanc et pourra constituer des réserves considérables d'eau.

Toute la province de l'Equatoria où régna mollement Emin-Pacha, se déroule sous nos yeux. Les villages semblent des champignonnières, les pistes raient la savane, on aperçoit au milieu d'elle des formes minuscules qui regardent passer le grand n'deke.

Nous sommes au coucher du soleil à Juba, nouveau Redjaf. Le Nil semble un fleuve de plomb, aux eaux épaisses et lourdes.

Le lendemain les boys viennent nous réveiller qu'il fait encore nuit, et à 5 heures précises nous prenons la route de Karthoum. Nous devons y arriver le soir. C'est la plus longue traversée, onze heures de vol.

Je regarde de tous mes yeux, Lado la province perdue. Le temps se couvre, nous passons au-dessus d'une tramée de nuages blancs parallèles à la vallée du Nil. Le pays change brusquement, nous arrivons au-dessus des marais du Bahr-el-Jebel. C'est un pays immense, que nous survolons durant deux heures, un pays d'un vert foncé fait de plantes aquatiques et de touffes de papyrus, striées parfois de lignes sinueuses que sont les canaux qui font du marais un vrai puzzle.

Je pense au drame poignant du Gessi-Pacha ramenant de Wadelaï ses troupes à Fachoda. Son bateau est arrêté dans les marais par les papyrus, il s'égaré plusieurs fois dans le dédale des canaux, ses hommes luttent pour se frayer un passage qui se referme constamment. La famine se met bientôt de la partie, elle décime la petite troupe. L'horreur règne, les soldats mangent les morts, puis se tuent entre eux pour manger. Le journal de Gessi relatant ces jours est peut-être la plus tragique page des débuts de la colonisation dans le Haut-Nil.

Comme si cette région était toujours maudite, nous commençons à être violemment secoués. L'appareil passe lui aussi à travers une voûte difficile semée d'embûches invisibles, de grands précipices, dans lesquels on semble tomber à tout moment. Le barographe marque une série d'oscillations très prononcées.

Nous devons être au-dessus de Fachoda, mais je ne vois que quelques villages perdus dans la savane.

Nous arrêtons à Malakal, puis à Kosti.

Les moteurs ronflent; malgré l'altitude, l'atmosphère de la cabine est lourde; tous les passagers dorment dans leur fauteuil. Leur vie est entre les mains du pilote; le télégraphiste est aux écoutes dans sa toute petite cabine; le mécanicien dans sa combinaison graisseuse dort. Au tableau de bord, les aiguilles oscillent peu.

Le grand oiseau traverse l'Afrique.

Je me réveille, nous sommes au-dessus du désert.

Je regarde l'horaire; nous devons arriver à 17h45. Nous approchons. Le confluent du Nil Blanc et du Nil Bleu, un pont, une ville dans le désert, la ville mystérieuse, la ville où plane l'ombre de Cordon, de Kitchener et celle mystique du Mahdi. Nous sommes à Karthoum.

Nous abandonnons, le lendemain, notre hydravion pour prendre le "City of Arundel" avion convenant mieux pour la traversée du désert. Une étape à Atbara, carrefour des chemins de fer vers Port-Sudan, Karthoum et Wadi-Halfa. Huit heures de vol au-dessus de la mer de sable, au-dessus des solitudes infinies du désert de Nubie.

Nous atterrissons pour la nuit à Wadi-Halfa, frontière du Sudan et de l'Egypte. Le Nil, quelques palmiers, une gare, des maisons en briques sèches, 47° de température.

Le lendemain, quatrième étape. Ce sera la journée égyptienne. Nous sommes partis qu'il faisait nuit encore. L'avion passe près des colosses d'Abou Simbel à l'heure où le soleil se lève au-dessus de la vallée du Nil, comme pour honorer le grand Ramsès et Amon-Râ.

A dix heures, nous sommes au-dessus de l'île Eléphantine, nous atterrissons à Assuan, puis à Assiout.

L'antique vallée se déroule sous nos yeux, c'est une bande verte serpentant dans des étendues jaunes et nues.

On aperçoit les pyramides à degrés de Saggarah et de suite le Caire avec sa forêt de minarets; l'appareil décrit quelques cercles au-dessus d'un faubourg aux larges avenues et descend savamment dans l'aérogare d'Héliopolis.

Le restant du voyage est connu: les relais sont Alexandrie, Athènes, Naples et Bruxelles.

Le Congo n'est plus qu'à huit jours de la Belgique. Nous n'avons plus l'impression, nous qui vivons là-bas, d'être perdus au fond d'un continent éloigné de la mère-patrie par des semaines de voyage, et cela nous conforte singulièrement. N'oublions pas que ce sont des nôtres, des Belges, les lieutenants Medaets et Verhaegen qui, les premiers, en mars 1926, ont ouvert la route aérienne du Nil; que cette autre route, par la partie occidentale de l'Afrique, dont les journaux ont annoncé dernièrement la création, fut également ouverte par notre as Thieffry.

J.N. MEESEN

## L'AVIATION DANS MA CARRIERE.

Depuis l'âge de 10 ans (soit en 1919), je nourrissais une véritable passion pour les moteurs à grande vitesse donc motocyclettes, automobiles et avions. En 1919, voyant passer une des premières motos de grand sport et de grand luxe construites par Saroléa après la guerre, j'avais demandé à ma mère si j'en aurais une. Ma maman m'a répondu "tu en auras une quand tu seras Ingénieur".

Admis à l'Université à 17 ans, j'avais choisi de devenir Ingénieur Civil Métallurgiste, afin de bien connaître les matières à hautes performances, puis de faire mon service militaire à l'aviation puis de prendre le diplôme d'Ingénieur Mécanicien spécialisé en aéronautique. J'ai réalisé toutes ces décisions.

Pendant mes études de métallurgiste, je suivais en élève libre (à 20 ans) les cours des moteurs à grande vitesse donnés par le Professeur JACOVLEFF. Ces cours se donnaient de 17 à 19 heures et ne perturbaient pas mes autres travaux.

Qui était le Professeur JACOVLEFF?

En 1917, il était Directeur Technique de l'aviation militaire russe, avec un grade correspondant à celui de Général. Echappé en Angleterre en 1917, il avait été nommé CONSEILLER TECHNIQUE chez ROLLS-ROYCE. Apprenant que les universités de l'état belge créaient les études d'Ingénieur Aéronautique, il avait postulé et de suite avait été nommé Professeur à Liège et à Gand (Cours de moteurs à grande vitesse). A ce moment, Gand était uniquement français.

Un détail : Quelques années plus tard, le Recteur de Gand fait appeler JACOVLEFF et lui dit "je suis désolé, dans trois mois vous allez devoir nous quitter car votre cours va se donner en néerlandais. Mais pas du tout répond JACOVLEFF : dans trois mois je donnerai mon cours en néerlandais". Et il l'a fait jusqu'à sa retraite c'est-à-dire à 70 ans.

Je suivais avec la plus grande admiration le cours de ce savant qui étudiait au jour le jour les rapides progrès de la technique.

J'avais à exécuter un projet de moteur et j'avais choisi un projet de moteur d'aviation 12 cylindres en V.

Lorsque j'ai remis mon projet (dessins et calculs), le Professeur l'a soigneusement examiné et quelques jours plus tard il m'a dit " Je vous félicite : c'est un travail exceptionnel. Je vais vous faire obtenir une récompense avec l'accord de l'Université et de la SABENA".

Effectivement, un peu plus tard, j'ai appris que je recevais un voyage (aller et retour) sur la plus longue ligne exploitée par la SABENA : il s'agissait de la nouvelle ligne Bruxelles-Anvers-Dusseldorf-Brême-Hambourg. Le parcours total était d'environ 600 Kms donc plus long que Bruxelles-Londres qui devenait, ainsi, deuxième en kilométrage.

De tout nouveaux avions venaient d'être mis en service : il s'agissait de FOKKERS monoplans tri-moteurs construits partiellement et en tout cas assemblés par la SABCA y compris les trois moteurs GNOME et RHONE, 5 cylindres de 225 CV.

J'avais eu heureusement en 1928 le plaisir de recevoir mon baptême de l'air à Bruxelles dans un trimoteur HANDLEY-PAGE, biplan affecté à la ligne Bruxelles-Londres (seule ligne exploitée par la SABENA) et ceci grâce à l'action du CPAS (Cercle de Propagande Aéronautique) de l'Université de Liège dont je devins d'ailleurs Président 2 ans plus tard.

Donc me voici fin mars 1930 au départ d'Evere. A ce moment, je fais la connaissance du pilote JUDE. Il était âgé de 22 ans et moi de 21. Nous étions seuls à bord : c'était un essai de la SABENA. Mais je trouvais cela vraiment

extraordinaire de voir un trimoteur de ligne régulière prendre son vol avec seulement un passager de 21 ans et un équipage d'une seule personne de 22 ans.

JUDE était un pilote militaire qui avait quitté l'Armée pour entrer à la SABENA. A l'escale d'Anvers, deux passagers sont montés puis à partir de l'Allemagne, l'avion était complet avec ses huit passagers, plus son pilote. Celui-ci assurait tout le Service, c'est-à-dire pilotage, navigation et radio. Il s'agissait de radio téléphonie c'est-à-dire que le pilote parlait au sol et écoutait les réponses exactement comme nous le faisons avec notre appareil téléphonique.

Très intéressant : le pilote était renseigné sur sa position par radio-goniométrie. Et je vous assure que ce dispositif fonctionnait à merveille avec rapidité et grande précision. Le son était reçu par deux bases qui communiquaient leurs angles à un bureau. Sur une planche à dessin, on traçait les deux droites et le point d'intersection, c'était la position de l'avion.

JUDE avait accueilli avec sympathie son "passager" qui semblait s'y connaître mieux qu'un passager normal (grâce au Professeur JACOVLEFF) et il m'avait invité à prendre place à côté de lui (donc le siège réservé à un deuxième pilote ou à un navigateur).

JUDE m'avait dit " A Hambourg, je loge chez l'habitant et si vous le voulez, vous pouvez partager ma chambre confortable à deux lits" ce que j'avais accepté avec très grand plaisir.

Nous étions un samedi et il n'y avait pas de vol le dimanche. JUDE m'avait proposé de visiter avec lui le plus grand jardin zoologique du monde qui était le "HAGENBEKKS TIDER PARK". Ce fut notre promenade du dimanche. Ce jardin zoologique avait ceci de particulier que tous les animaux étaient en liberté, séparés du public par des fossés appropriés mais qui permettaient de voir à merveille les fauves en presque liberté : ils disposaient évidemment d'une cage où ils s'abritaient par temps de pluie mais dont la porte restait ouverte.

Nous avons aussi (donc le dimanche) effectué une promenade en bateau-touristes. C'était magnifique car, de plus, le temps était ensoleillé.

Donc le lundi matin, nous sommes au départ. JUDE met en marche le moteur de gauche : OK, puis le moteur de droite : OK. Mais une des deux magnétos du moteur central ne tourne pas.

Les mécaniciens démontent le couvercle central, support des magnétos et s'aperçoivent que l'arbre d'entraînement d'une des deux magnétos s'est bloqué (buselure et arbre grippés par suite d'un mauvais montage).

L'avion pouvait voler avec 2 + 2 + 1 magnétos mais JUDE ne voulait pas assurer la ligne avec passagers. L'avion FOKKER précédent avait mal atterri à Brême et était immobilisé l'aile cassée (un bout d'un mètre) par contact avec un piquet de clôture, et lors de notre voyage aller, nous avons pu examiner l'avion.

Nous avons volé jusqu'à Brême (JUDE plus deux mécaniciens plus moi-même) et les mécaniciens ont prélevé du moteur central les pièces de remplacement. Ensuite, retour à Hambourg où on a rapidement remonté et essayé.

Vous vous rendez compte si moi, j'étais "au paradis". A ce moment, un troisième FOKKER a atterri : c'était le Chef Pilote COCQUYT qui nous a dit " Je viens voir ce qui se passe avec "tous ces avions" qui s'en vont et ne reviennent pas". Il a laissé JUDE effectuer la ligne régulière et je suis revenu avec lui (donc Hambourg-Evere) sans escale.

J'ai fait partie d'une organisation qui était créée par l'aviation militaire et qui s'appelait "Le Cercle des Cadets Aviateurs". Le but était d'intéresser les jeunes gens à l'aviation afin qu'ils s'inscrivent comme volontaires lors de leur présentation au service militaire.

NICOLAS LEMPEREUR

, à suivre -



SOCIÉTÉ ROYALE  
A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI  
Rue Montoyer 1 Montoyerstraat  
Bruxelles 1040 Brussel

CARTE DE MEMBRE 1988 LIDKAART

NOM ET SIGNATURE DU TITULAIRE :  
NAAM EN HANDTEKENING VAN DE TITULARIS :

A DECOLIPER

Si vous avez versé  
votre cotisation 88,  
découpez votre carte de  
membre.

Sinon, joignez sympathique  
comme le demande notre  
Trésorier, et effacez un  
point ROUGE. Il vous  
en remercie.

