

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME  
Rue de la Station 80  
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



*Les Vieilles Tiges de Belgique*

SOCIÉTÉ ROYALE

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

ONZIÈME ANNÉE

JAN - FEV - MAR

BRUXELLES, le 7 février 1990

SOMMAIRE

Le mot du Président  
Le Secrétaire et ses nouvelles  
Le Trésorier vous parle  
Le meeting des vieux "CONCOUS" à la Fête d'Alain  
"Pour une poignée de cartouches" par C. Bouzin  
"Histoire de l'hélicoptère" par J. Van Obergen  
Les saisons du manoir d'Enjeu  
Pour un courrier plus rapide  
Nouvelles dispositions pour nos déjeuners mensuels  
et le dernier LISTING (détachable) des VTB  
et les poésies de CACHALOU

Ami ...

Ce mot qu'on appelle - Amitié  
Il ne faut pas le galvauder  
Lorsque je pense à "un ami"  
Mon coeur d'Amour - en est rempli

Cette personne - je sais qu'elle m'aime  
Puisqu'un jour elle m'a dit  
J'te donne le meilleur de moi-même  
C'est maintenant - que j'ai compris

C'est naturel en - Amitié  
Plus vous donnez - plus vous recevez  
Lorsque je pense à "mon ami"  
J'en ai le coeur trop petit

Le temps que je passe avec elle  
C'est pareil à du pain béni  
Il ne me manque que des ailes  
Pour être vraiment au paradis

Rappelez-vous ...  
Le Petit Prince - apprivoiser  
Le bruit du vent dans le blé  
Ces choses qu'apportent "les amis"  
Merci - Antoine de Saint Exupéry

Quand apparaît dans ma mémoire  
Ce doux visage qui me sourit  
Ne me racontez plus d'histoire  
Je n'ai de place que pour lui

Certains vous disent - Amitié  
Sans jamais y avoir pensé  
Lorsque je parle "d'un ami"  
Toutes mes pensées vont vers lui

Et si un beau jour il s'envole  
A la recherche d'autres nids  
Je sais - qu'il n'a qu'une parole  
Il sera toujours "mon ami"

Et vous signez - Amitiés  
C'est du commerce - vous le savez  
Lorsque j'écris à "un ami"  
J'aimerais être auprès de lui

Pour rencontrer cette - Amitié  
Etre aimé - Savoir aider  
Interrogez-vous le matin  
Voyez s'il vous en reste un brin

L'Humanité - Réalité  
Tant de possibles - Amitiés  
En rêvant à tous ces pays  
Mon coeur - un sang nouveau l'enrichit

QUE VOUS SOYEZ RICHE OU MENDIANT  
SI VOUS REGARDEZ UN ENFANT  
FIBRES ET LIENS TOUCHENT VOTRE MOI  
DE PAIX - D'AMOUR ET DE FOI

Amitié - il ne faut pas te galvauder  
Oui - Ceux qui nous ont - Tout donné  
Nos "amis" qui nous ont quittés  
Méritent ce terme - Amitié  
Amitié - il ne faut pas te galvauder

Non - il ne faut pas chialer  
Là-haut dans leur félicité  
Sûrement qu'ils doivent nous guider  
Pour ne pas - Marcher à côté  
Des joies que procure - l'Amitié

En pensant à ces pionniers  
Croisés - Aviateurs - Ouvriers  
Mon coeur est rempli de fierté  
Lorsque je pense à "ces amis"  
J'en ai le coeur regaillard

## LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Les membres du Conseil se joignent à moi pour souhaiter à chacun d'entre vous ainsi qu'aux membres de votre famille une bonne et heureuse année.

Nous avons adressé nos vœux à chacun de nos membres d'honneur et nous leur redisons encore toute notre sympathie. En retour, malheureusement, nous avons appris le décès de notre ami Fred WELTER, Président des Vieilles Tiges Luxembourgeoises. Sans avoir l'air d'y toucher, son abnégation était extraordinaire; il fut le véritable pionnier de l'aviation luxembourgeoise. N'a-t-il pas dû se battre envers et contre tous pour obtenir pour lui et ses amis les brevets nécessaires? C'est grâce à ses amis Suisses, dont Willy EICHENBERGER qui vient de quitter la Présidence des Vieilles Tiges de Suisse, et que nous saluons au passage, qu'il est parvenu à ses fins. Mais quel acharnement ne lui a-t-il pas fallu apporter à sa tâche! Nous nous rappelons avec grand plaisir la magnifique journée que nous avons passée avec nos amis au Luxembourg. De la fenêtre du restaurant où nous nous étions arrêtés, il nous a montré, le long de la Moselle, le petit champ d'où il s'était élancé pour ses premiers ébats dans les airs.

Un grand merci encore à Madame WELTER de nous avoir guidés si gentillemeent ce jour là. Nous participons à sa peine pour la perte de son mari, d'un homme aussi exceptionnel. Nous attendons un signe de nos amis luxembourgeois pour renouer avec eux nos très bonnes relations.

Nous avons appris également le décès du Colonel Edouard DELOZANNE, Président des Vieilles Tiges du Nord-Pas-de-Calais. Un ami trop vite disparu avec lequel nous avons créé des liens de bon voisinage. Lille n'est pourtant pas si loin, mais les désordres de la vie moderne ne nous ont pas permis d'atteindre vraiment les résultats espérés. Ce sera à notre ami Jean-Jacques DESCHEPPER d'amener ses frères de Lille à nos réunions du deuxième mercredi.

A tous nos membres aussi nous lançons cette invitation: venez rejoindre la quarantaine d'habitues. Vous verrez par vous-même que c'est vraiment le meilleur groupe d'amis et que se rencontrer ainsi n'a pas de prix.

Longue vie aux Vieilles Tiges de Belgique!

Léon BRANDERS

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- Le 8 nov. 1989, Roger MEULEMANS, rue Vandenhoven 93 - 1200 BRUXELES. Tél: 02/770 24 60. Breveté pilote d'avion en juillet 1953 par la FAé.  
Jo PREMONT, avenue L. Bertrand 102 Bte C 16 - 1030 BRUXELLES  
Tél: 02/215 11 04. Breveté observateur le 9.5.1940 par l'Aéronautique Militaire et navigateur en novembre 1948 par la FAé.  
Marcel TERRASSON, James Ensorlaan 3 - 8450 NIEUWPOORT. Tél/02/243 64 00. Breveté pilote d'avion le 10.5.1958 par la FAé.
- Le 13 déc.1989 Marcel HOMBLE, Verenigingstraat 1 - 3200 LEUVEN. Tél:016/25 17 50  
Breveté pilote d'avion le 25.10.1952 par l'USAF.  
Gaston CASTELEYN, Justitiestraat 29 - 2018 ANTWERPEN. Tél: 03/237 11 36. Admis comme membre sympathisant.  
André HERPHELIN, boulevard Joseph II 24 Bte 01 - 6000 CHARLEROI.  
Tél: 071/31 97 90. Breveté pilote d'avion en 1954 par l'USAF.
- Le 10 jan.1990 Auguste JANSSENS, rue des 18 Bonniers 121 - 4330 GRACE-HOLLOGNE.  
Tél: 041/46 48 65. Breveté pilote d'avion le 20.2.1960 par la FAé.  
Théophile LAPORTE, rue Saint Gilles 343 Bte 061 - 4000 LIEGE. Tél: 041/52 12 88. Breveté pilote d'avion le 19.11.1961 par la FAé.  
Admis temporairement comme membre sympathisant jusque fin 1961.

### ADIEU A CEUX QUI ONT PRIS LEUR DERNIER ENVOL.

#### Parmi nos membres:

- Madame Norah MARNEY, épouse de notre ami Albert LAFORCE.  
Alfred LANGEN, breveté pilote d'avion en 1953.  
Madame veuve Henri VAN ROS.  
Jean DEVALKENEER, breveté mécanicien de bord en 1958.  
Fred WELTER, breveté pilote d'avion en 1932. Président des Vieilles Tiges du G.D. de Luxembourg et membre d'honneur chez nous.  
Camille DAUNAU, breveté pilote d'avion en 1928.

#### Autres décès dont nous avons été informés:

- Ghislain de BEHAULT qui fut navigateur à la RAF et à la FAé.  
Geo BERNIER qui fut navigateur à la RAF et à la FAé.  
Paul VROONEN qui fut breveté pilote en 1937.  
Edmond-Marcel LEMAIRE qui fut élève pilote de la 84e promotion.  
Freddy DESCAMPS Commandant avi. e.r.  
Edouard DELOZANNE Président du Groupement Nord-Pas-de-Calais des Vieilles Tiges de France.

### NOS ACTIVITES PASSEES.

Lundi 20 novembre, nous étions 34 pour la visite de l'exposition " L'homme et son image" organisée dans le cadre d'EUROPALIA JAPON. Pilotés par des guides charmantes mais aussi très érudites, les participants se souviendront des magnifiques pièces d'art ancien japonais qui leur furent présentées.  
Un grand merci à Denise et Guy WISSOCQ qui avaient parfaitement préparé cette visite.

Mercredi 13 décembre, suite à des travaux à la Maison des Ailes, nous dûmes changer de lieu de réunion et envoyer une circulaire pour en informer tous nos membres. Finalement, après bien des démarches, Charles PEYRASSOL obtint de la gérante du Club sportif AVIA de recevoir les 76 participants à cette réunion au cours de laquelle le Colonel P.P. VAN LISHOUT nous présenta le film "Victims of independence", résultat d'un reportage de la chaîne de télévision américaine NBC sur les événements de 1960 à 1965 dans la jeune république indépendante du Zaïre.

Mercredi 10 janvier 1990, nous étions 50 au premier déjeuner de l'année.

NOS ACTIVITES A VENIR.

Le samedi 19 mai, nous tiendrons notre Assemblée Générale annuelle suivie du banquet traditionnel. Faute de pouvoir disposer de la grande salle de la Maison des Ailes déjà retenue pour cette date, nous tiendrons exceptionnellement notre Assemblée Générale au Club Prince Albert. La convocation et les formalités d'inscription paraîtront dans notre prochain bulletin début mai.

Le dimanche 3 juin, jour de la Pentecôte, nous prévoyons d'assister au Meeting Aérien des "Vieux Coucous", à La Ferté Alais, au Sud de Paris. Pour réunir un plus grand nombre de participants, nous proposons cette année une formule 2 jours/une nuit plus avantageuse. Mais il est indispensable de réserver dès maintenant les chambres d'hôtel, c'est pourquoi nous lançons un premier appel dans le présent bulletin.

Le Secrétaire.

---

Le Trésorier nous dit :

Chers Amis :

A ce jour, 126 membres n'ont pas encore payé la cotisation 1990.

Retardataires, une réaction rapide S.V.P. MERCI

De Schaatbewaarder zegt ons :

Beste vrienden :

Meer dan honderd leden hebben hun lidgeld voor 1990 nog niet betaald.

Nalatens : gelieve vlug te reageren A.U.B. DANK U

---

*MAGASIN VTB*

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



# MEETING AERIEN DES "VIEUX COUCOUS", A LA FERTE ALAIS, LE DIMANCHE 3 JUIN.

En alternance avec le meeting international du BOURGET, nous avons pris l'habitude d'organiser, tous les deux ans, un voyage à l'aérodrome de Cerny La Ferté Alais, au Sud de Paris, où les amis de Jean SALIS entretiennent un musée volant de l'aviation. Chaque année, le dimanche de la Pentecôte, ils organisent un meeting aérien au cours duquel évoluent des avions allant de l'avion sur lequel Louis BLERIOT traversa La Manche le 25 juillet 1909 jusqu'aux derniers avions à hélice tels que Spitfire et Mustang. C'est une véritable histoire de l'aviation qui est retracée dans le ciel. Cette magnifique présentation est habituellement clôturée par l'exhibition de la Patrouille de France.

Le spectacle commence à 10 heures pour se terminer vers 17.30/18.00 H.

Les années précédentes, nous avons organisé ce voyage en trois jours: départ le samedi et retour le lundi. Cette année, pour en réduire le coût et permettre à un plus grand nombre d'y participer, nous proposons la formule suivante:

Samedi 2 juin: - Départ de Bruxelles, en autocar, à 09.00 H.  
- Repas de midi en cours de route ou à Paris.  
- Après midi, visite probable de la Cité des Sciences à Paris-La Vilette. Sinon, une autre visite.  
- Le soir, diner et logement à Rambouillet.

Dimanche 3 juin: - Journée à l'aérodrome de Cerny La Ferté Alais.  
- Vers 17.30/18.00 H, départ vers Bruxelles.  
- Repas du soir en cours de route;  
- Arrivée à Bruxelles vers 23.00 H.

COUT par personne: - en chambre double: 2.715 FB'  
- en chambre single: 3.248 FB

Autre formule: 3 jours/2 nuits:

Dimanche, après le meeting, retour à RAMBOUILLET.

Lundi matin: - Départ vers Bruxelles avec repas de midi et une visite touristique ou culturelle en cours de route.

COUT par personne: - en chambre double: 4.683 FB  
- en chambre single: 5.708 FB

LES PRIX sont valables pour un minimum de 40 participants. Ils devraient être revus si on atteint pas ce nombre. ILS COMPRENNENT:

- la demi-pension à l'hôtel avec un quart de vin au repas du soir;
- la location du car,
- le logement et les repas du chauffeur,
- la TVA de 2,47 %

SI VOUS PREVOYEZ DE PARTICIPER A CE VOYAGE FAITES LE NOUS SAVOIR SANS TARDER CAR IL EST URGENT DE PRENDRE UNE OPTION SUR LES CHAMBRES.

Si vous avez des parents ou amis qui souhaitent y participer, ils seront les bienvenus.

Suivant les résultats du présent sondage, nous publierons dans le prochain bulletin (début mai) le programme détaillé, les conditions et les formalités d'inscription définitives.

---

A RENVOYER (ou TELEPHONER au 02/762 60 56) à Jacques DÔME, rue de la Station 80  
1200 BRUXELLES

NOM .....Prénom ..... a la ferme intention de participer au voyage à La Ferté Alais avec ..... personnes en plus de lui-même.

Formule préférée: 2 jours ou 3 jours ? (souligner la formule préférée.)

L'allusion est limpide: demain il fera beau, donc il faut profiter de l'occasion et remettre ça derechef. L'équipage, lui ne l'entend pas de cette oreille. Non seulement, depuis des semaines, quasiment sans répit, tout le personnel de la FATAC est lourdement mis à contribution, mais en plus la sortie d'aujourd'hui mérite au moins une pause de 24 heures. Je ne demanderais pas mieux que de la leur accorder, mais nous sommes en opérations, la situation est grave et les efforts répétés et harassants sont inévitables. Il me faut tout de suite trouver la solution.

Pour des raisons diverses mais évidentes, le C en C ne tient pas beaucoup à ce que ses collaborateurs les plus proches s'absentent plusieurs jours de suite. Il considère leur présence à ses côtés comme primordiale, surtout en périodes de crise telles que nous en subissons depuis quelques mois. Mon initiative risque de ne pas être approuvée. D'autre part, il est clair que pour lever les objections légitimes de l'équipage, la meilleure formule consiste à payer de ma personne. Je fais donc part à mon entourage de ma décision d'accompagner à nouveau le lendemain. Très réticent, ainsi que je m'y attendais, le Général finit par se laisser convaincre, saisissant les raisons profondes qui m'incitent à repartir demain avec le même équipage. De plus, lorsqu'il constate la réaction favorable du commandant de bord et de ses hommes, il se rallie à ma proposition. Quant au Ministre BOMBOKO, toujours aussi exhubérant, il me félicite chaudement me répétant sans rire combien il me considère comme un grand ami du CONGO (sic).

Sur ces bonnes paroles, nous nous dispersons. Antoine, mon fidèle chauffeur, a déjà embarqué mes affaires personnelles dans la voiture. Sans plus attendre, nous prenons la direction du QG où l'EM, averti de notre retour prématuré, attend les instructions pour la suite des opérations. Au sortir de l'aérodrome, en abordant la route de la NSELE, un "fula-fula" surchargé (ce n'est non plus un pléonasme) nous fonce dessus à toute allure. Par une manoeuvre habile, Antoine esquive le poids lourd mais manque d'emboutir un autre véhicule en panne au beau milieu de la route. Avertisseur hurlant, zigzagant pour éviter ce nouvel obstacle et les badauds qui l'entourent, sans demander notre reste, nous filons vers la ville sous les quolibets de la foule. La route est vraiment un endroit dangereux pour les aviateurs.

Au QG, les différents bureaux concernés rédigent dans l'heure et expédient leurs instructions pour la répétition de la mission. Le Major Avi. COUCKE, Chef du bureau Ops/Air, essaye de me convaincre que ma place est au QG et que c'est à lui à y aller demain. Toutefois, lorsque je lui présente les raisons de ma décision, il comprend et s'incline.

Après le QG, rendez-vous, en petit comité, à la résidence du C en C où nous passons en revue la situation générale et, bien sûr, les événements de la journée. On devait s'y attendre, le Major DEMOLE n'accepte pas l'excuse du mauvais temps. Il accuse tout bonnement la FATAC de sabotage et la rend responsable du malheur qui pourrait arriver. On peut s'attendre au pire de sa part. A la première occasion, c'est la fuite en faisant supporter la faute aux autres. C'est bien lui: toujours aussi courageux.

Le C en C est très conscient de tout cela, mais il espère encore que notre mission apportera une bulle d'oxygène et ravivra le moral plus que chancelant de sa troupe. Et surtout que cela lui donnera suffisamment de coeur au ventre pour tenir jusqu'à l'arrivée de renforts que, par ailleurs, l'EM ne sait pas très bien où il pourra les prélever. J'assure le Général que le maximum sera fait demain pour que cette mission soit une réussite.

Ainsi donc, le matin de ce 07 septembre, nous nous retrouvons, équipage, para et escorte, voguant vers notre objectif via COQ. A l'escale de COQ, le Commandant de la garnison, un Major dont le nom ne m'est pas resté, instruit par le QG/ANC de ma présence à bord, s'est déplacé à l'aérodrome pour me communiquer les dernières nouvelles de son secteur. BOENDE tient toujours, mais s'attend à un assaut imminent de la part des simbas massés sur la rive



droite de la TSHUAPA. Ce major me paraît bien nerveux et très peu rassuré quant à l'issue de l'affaire. Qu'attend-t-il pour, soit passer chez les rebelles, soit filer vers un endroit moins exposé ? En tous cas, il ne faudrait pas compter sur lui si les choses devenaient vraiment sérieuses dans la région.

Les pleins étant terminés et ayant extirpé du brillant commandant des troupes de la Cuvette la quintessence de ce qu'il pouvait savoir, nous reprenons l'air. Une heure et demie plus tard, nous sommes en vue de notre objectif. Les B26 nous précèdent de quelques minutes et pendant que l'un se tient en orbite au dessus de l'aérodrome pour tenter d'identifier ses occupants, le deuxième fait une reconnaissance sur l'autre rive. Les rebelles, qui par expérience connaissent la puissance de feu de ces appareils, se tiennent cois. C'est précisément le but recherché.

Avant de nous poser, nous procédons également à une reconnaissance en effectuant un passage à basse altitude afin de nous assurer qu'il s'agit bien de militaires de l'ANC. Non pas que ce soit une garantie de sauvegarde, mais c'est préférable aux simbas. Ce que nous pouvons distinguer est plutôt édifiant et confirme certaines de nos craintes. De petits groupes d'individus, dans ce qui semble être la tenue de l'ANC, sont dispersés en différents points de l'aérodrome. Un rassemblement plus important se tient près du bâtiment qui sert d'aérogare. Ils portent tous sur eux des lambeaux de chiffons rouges. Le Colonel IKUKU, venu me rejoindre dans le cockpit, m'assure apercevoir le Major DEMOLE et d'autres officiers qu'il connaît personnellement. Il n'empêche que, même si on ne nous tire pas dessus - pas encore! - cette troupe est plus menaçante qu'accueillante. Il faut cependant se résoudre à atterrir en s'arrangeant pour être prêt à redécoller à la moindre alerte sérieuse. Finalement, on se pose sans problème et on rejoint l'aire de parking sous des regards peu amènes. Le Colonel IKUKU, prêt à toute éventualité, a disposé ses hommes de manière à pouvoir intervenir à la moindre menace. Il connaît ses confrères et s'en méfie probablement encore plus que nous. Quel paradoxe! nous amenons des armes, des munitions, du ravitaillement et nous devons être prêts à défendre notre peau. Cela me rappelle des situations semblables dans le KWILU, il y a peu.

A peine immobilisé, le PKA est entouré de toutes parts. Mais, dès que le mécanicien de bord entrouvre la porte, IKUKU bondit sur le sol aussitôt suivi de quatre de ses hommes armés jusqu'aux dents et qui prennent immédiatement une position défensive. Les autres, se tenant à l'intérieur, couvrent leurs camarades. Belle manoeuvre! L'apparition soudaine et inattendue du Colonel Para et de ses lascars a pour effet immédiat de provoquer un mouvement de recul de la horde qui nous entoure. Comme par magie, l'atmosphère se détend, les armes cessent d'être menaçantes. Ouf!

Du haut de l'habitacle, nous avons tout le loisir de contempler le comité d'accueil. Le spectacle est affligeant. Les gradés ne portent pas les insignes de leur grade. Beaucoup d'hommes sont chaussés de baskets: cela permet de détalier plus vite. Quasiment tous portent une sorte de foulard rouge autour du cou, un bandeau rouge autour de la tête, parfois même autour du casque, et des bandelettes rouges attachées aux épaulettes. Dans la même tenue que ses hommes, avec des sandales en plastique aux pieds, le Major DEMOLE vient, avec beaucoup de déférence, saluer le Lt Colonel IKUKU dont la réputation de baroudeur est bien connue de toute l'ANC.

Lorsque j'apparais à la porte de l'avion, DEMOLE m'aperçoit et, se faisant accompagner de deux de ses officiers, vient me saluer en feignant d'être heureux de me revoir. IKUKU est sur ses talons et ne le lâche pas de l'oeil. Les paras restés à bord non plus. Exprès, c'est sans arme que je descend serrer la main de tout ce beau monde. En l'occurrence, une arme n'aurait pas servi à grand chose, sauf donner un faux sentiment de sécurité.

Vu de près, le spectacle est encore plus désolant. Ces gaillards ne sont pas du tout prêts à se battre. L'expérience m'a appris la signification de cette mascarade en rouge. C'est un des "dawas" utilisés par l'ANC pour conjurer le maléfice des sortilèges mulélistes. C'est un très mauvais présage que le Colonel IKUKU me confirmera tout à l'heure.

Après une courte palabre - ce ne serait pas l'Afrique sans ce rituel - le déchargement peut commencer. Il est mené rondement. L'équipage pousse à la manoeuvre de manière à abréger au maximum notre séjour en cet endroit. Après tout, l'ennemi n'est vraiment pas très éloigné. Il nous observe certainement et, n'étant la présence des B26, il pourrait à tout moment nous prendre pour cible. Heureusement, les Simbas se terrent et retiennent leur feu. Maï Mulele est une chose, les mitrailleuse .5 et les roquettes d'un B26 en sont une autre. Jusqu'à ce jour, de mémoire de Simba, aucun B26 ni T28 n'a été descendu par ses propres roquettes renvoyées par l'effet Maï Mulele si efficace en d'autres circonstances.

Sur notre rive, une petite réunion d'Etat-Major rassemble tous les officiers présents. Le Major DEMOLE m'expose la situation. Comme entrée en matière, un reproche à peine voilé pour la mission de hier. Passons. Puis, en montrant le fleuve, il affirme que des milliers (sic) de Simbas fortement armés se préparent à attaquer d'un moment à l'autre. Lui n'a à leur opposer qu'une malheureuse petite troupe (une bonne compagnie avec armes lourdes). J'évite d'entamer une palabre quant à la réalité des effectifs avancés et quant à l'importance de l'armement des deux camps. Par contre j'exalte le courage et la pugnacité des soldats de l'ANC. Me faisant le porte parole du C en C, je lui rappelle combien cette position est cruciale et ses défenseurs des héros. DEMOLE n'est pas dupe un seul instant mais fait semblant de m'écouter avec intérêt. J'ajoute, et j'insiste, surtout pour la galerie, que les reconnaissances aériennes n'ont décelé aucune embarcation du côté des rebelles. Le seul bac existant se trouve sur la rive amie. Les rebelles n'envisagent certainement pas de traverser le fleuve à la nage avec armes et bagages. DEMOLE n'est pas convaincu. Et si les Simbas avaient des pirogues cachées dans les "matetes" (hautes herbes)? La nuit, ils pourraient les amener sans bruit et passer à l'attaque. Les officiers approuvent leur chef de la tête. Ils y croient dur comme fer. Je leur explique alors à tous qu'au moment du départ des B26, l'un d'entre eux videra toutes ses munitions, canons et roquettes, sur les matetes le long de la berge pendant que l'autre fera de même sur les positions ennemies. Cette fois la réaction est très favorable. C'est même l'hilarité dans le cercle de mes interlocuteurs. Pourtant, observant les B26 qui inlassablement surveillent le secteur, DEMOLE laisse entendre que lorsque moi, je me déplace, je suis sous bonne escorte tant terrestre qu'aérienne ajoute-t-il en jetant un coup d'oeil au Colonel IKUKU. Involontairement il joue mon jeu. J'abonde donc dans son sens avec emphase, exagérant mon importance au sein du QG/ANC et justifiant ainsi cette protection importante. Si, une fois de plus, le Major DEMOLE ne s'en laisse pas conter, il ne le montre pas, car le reste de l'auditoire est manifestement impressionné par ma fanfaronnade. Le Colonel IKUKU et moi terminons en mettant tous les deux à contribution toute notre éloquence pour exhorter, une fois encore, ces valeureux guerriers à résister de toutes leurs forces à une attaque qui, de toute manière, a peu de chance de se matérialiser. Toute l'astuce consiste à ridiculiser les soi-disant exploits des Simbas tout en justifiant les revers de l'ANC qui, en fait, comme chacun sait, ne sont que des replis stratégiques. IKUKU a parfaitement saisi la manoeuvre; il l'a probablement utilisée lui-même dans des circonstances similaires. Il termine en reprenant l'essentiel de mon argumentation en lingala à l'intention de la troupe.

La réunion prend fin sur une nouvelle promesse de renfort et l'assurance que je reviendrai personnellement chaque fois que cela s'avérera nécessaire. On me répond que ce qu'il faut de toute urgence ce sont des T28 et des B26. Je m'attendais à cette requête depuis le début de l'entretien. La réponse est prête: à la moindre alerte sérieuse justifiant un appui aérien, les B26 seraient là dans les plus brefs délais et ils resteraient le temps nécessaire. Sur ces bonnes paroles, le déchargement étant terminé, tout le monde reprend place à bord en poussant un soupir de soulagement. Tout s'est finalement mieux passé que nous l'avions craint.

Nos amis cubains confirment ne rien déceler sur l'autre rive. Comme prévu, ils vont rester sur place jusqu'à la limite de leur endurance, puis, avant de quitter les lieux, videront leurs munitions sur les positions rebelles.

A l'issue de 3.10 heures de vol sans histoire, le PKA ramène tout son petit monde sain et sauf à LEO, mission accomplie cette fois.

Pour la petite histoire, la même nuit, le Major DEMOLE et son unité désertèrent les lieux abandonnant armes et bagages y compris, bien entendu, le chargement amené le jour même. Mon intuition ne m'avait pas trompé. Malgré cette défection injustifiée, mais bien dans les traditions de son auteur, les Simbas n'ont pas traversé la TSHUAPA. Mais ça c'est une autre histoire .....

E. BOUZIN

Mes archives de l'époque ayant été détruites, et ma mémoire étant fréquemment défaillante, des erreurs de lieux, de dates de personnes et de faits peuvent s'être glissées dans mon récit. Je demande l'indulgence du lecteur. C'est avec plaisir et intérêt que j'accueille critiques et rectifications.

E.B.

---

#### NOUVELLES DISPOSITIONS POUR NOS DEJEUNERS MENSUELS

En nous écrivant pour annoncer les nouveaux prix qui seront en vigueur à partir du 1 mars, le restaurateur demandait que les convives réservent leur repas en téléphonant individuellement au restaurant et jusqu'à la veille au soir. Cette inscription préalable est particulièrement importante en ce qui concerne le nombre de menus à servir. Le nombre de filets américains est beaucoup plus souple.

Pour vous éviter de devoir téléphoner chaque mois, nous avons préféré fixer à priori, chaque mois, le nombre de menus à servir. En achetant votre ticket-repas, vous aurez normalement le choix entre le menu (plat du jour) et le filet américain, mais, lorsque tous les menus prévus auront été vendus, les derniers venus devront opter pour le filet américain, quitte à trouver un convive qui accepte de faire l'échange (ce qui devrait être souvent possible).

Une première expérience sera faite ce deuxième mercredi de février où nous avons prévu 35 menus.

#### NOUVEAUX PRIX EN VIGUEUR A PARTIR DU 1 MARS 1990.

- |   |         |
|---|---------|
| 1° Potage, Plat du jour, Dessert, Café, 1/4 de vin.   | 490,-Fr |
| 2° Potage, Filet américain, Dessert, Café, 1/4 de vin | 610,-Fr |

#### NIEUW : 2e WOENSDAG

Toen de uitbater van het restaurant ons zijn nieuwe prijzen liet weten (vanaf 1 maart), wilde hij ook dat de deelnemers zouden telefoneren ten laatste 's avonds de dag voordien. Voor hem is dat belangrijk voor het bestellen van zijn menus. Het aantal gehakte biefstukken is minder belangrijk.

Opdat U niet zou moeten reserveren, hebben wij besloten maandelijks een aantal menus te voorzien. Als U dan op Woensdag Uw ticket koopt voor de maaltijd hebt U de keuze tussen de menu en gehakte biefstuk. Eenmaal al de menus verkocht rest U enkel de mogelijkheid gehakte biefstuk te bestellen. U kan natuurlijk verwisselen met een andere deelnemer!.

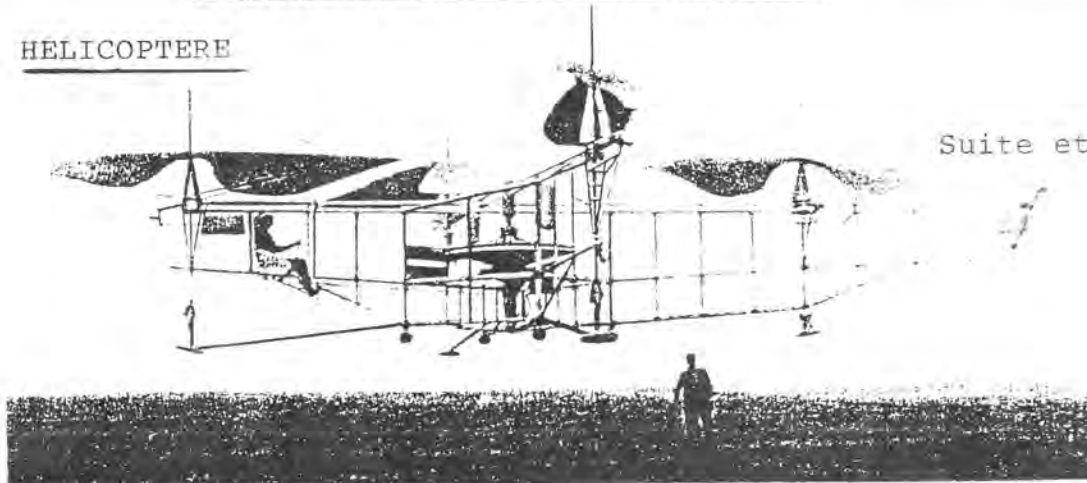
Voor onze eerstvolgende vergadering voorzien wij 35 menus. Eerste test-case!

Nieuwe prijzen vanaf 1 maart 1990:

- |   |       |
|---|-------|
| 1°. Dagsoep, dagschotel, Dessert, Koffie, 1/4 wijn:       | 490Fr |
| 2°. Dagsoep, gehakte biefstuk, Dessert, Koffie, 1/4 wijn: | 610Fr |

L'article ci-dessous est une primeur qui nous est offerte par notre ami, Joé VANOBERGEN. Ce document, qui retrace l'histoire de l'hélicoptère depuis l'origine jusqu'en 1930, devrait être complété par l'histoire jusqu'à nos jours. L'ensemble formera un ouvrage qui pourrait être édité. C'est pourquoi TOUTE REPRODUCTION, MEME PARTIELLE, EST INTERDITE.

## HÉLICOPTÈRE



L'hélicoptère de Cehmichen, débarassé de tout ballon, avait quatre hélices sustentatrices, quatre petites hélices à axe vertical dites "évolueurs", un gyroscope de stabilisation et des surfaces orientables de direction qui s'opposaient aussi à la rotation de l'appareil. Au poids total de 850 kg et avec un moteur Rhône de 120 CV, l'Cehmichen n° 2 (voir ci-dessus) accomplit du 6 novembre 1922 au 15 janvier 1923, une trentaine de vols à une altitude variant de 1 à 3 m, couvrant jusqu'à 80 m et tenant l'air pendant 2 minutes 37 secondes.

En 1924, l'appareil avec un moteur de 180 CV, se stabilisait à 9 ou 10 m de hauteur et couvrait, plus près du sol, 1 km en circuit fermé en 7 minutes 40 secondes.



Dès la fin de 1922, DE BOTHEZAT avait fait voler aux Etats-Unis, un hélicoptère sustenté par quatre hélices à six branches qui démontrait une grande stabilité. (voir ci-contre).

Cet ensemble de performances permettait de considérer l'hélicoptère comme une machine volante. A dater du 1 avril 1924, il lui fut fait une place sur les listes officielles des records. A la fin de l'année, Pescara détenait par 736 m le record de distance en ligne droite ; Cehmichen par 1.00 m les records d'altitude avec charges de 100 et 200 kg.

Il faudra attendre la fin de 1930 pour que l'hélicoptère améliore ces résultats.

C'est au début de 1923 qu'on connut en Europe les premiers résultats obtenus par un jeune ingénieur espagnol JUAN DE LA CIERVA, avec une machine volante que son créateur appelait "Autogyre" (voir ci-contre) : nom justifié par le fait que la voilure sustentatrice tournante, apparemment semblable à celle d'un hélicoptère, n'avait aucune liaison avec le moteur. Ce dernier actionnait une hélice tractive ordinaire et s'était sous

la seule action du vent résultant de la course de l'appareil que la voilure sustentatrice, entrant en auto-rotation, acquérait, peu à peu, le régime compatible avec le vol libre. Une fois en l'air, l'autogyre évoluait comme un avion mais était capable d'atterrir presque sans vitesse horizontale.



C'est sur l'aérodrome de Quatro Vientos, que le premier autogyre LA CIERVA piloté par le lieutenant-aviateur espagnol GOMEZ SPENCER, accomplit le 31 janvier 1923, un circuit de 4 km en 3 minutes 30 secondes.

Près de Madrid, le 12 décembre 1924, piloté par le lieutenant CIROGA, l'autogyre type C/6 à moteur de 110 CV et pesant 780 kg joignait en 8 minutes 12 secondes, les aérodromes de Quatro Vientos et de Gestafe distants de 12 km.

La journée du 18 septembre 1928 mérite d'être retenue parmi les dates techniques importantes de l'aviation. Pour la première fois, ce jour-là, un aéronef plus lourd que l'air, différent de l'avion classique, a franchi la Manche et joint Londres à Paris. C'est l'autogyre LA CIERVA C/8-II piloté par l'ingénieur-inventeur qu'accompagnait Henri Bouché, que revenait cet honneur.

La Manche fut franchie entre Lympne et Calais à 1.200 m d'altitude et l'autogyre voyageait de conserve avec un Goliath du service régulier Londres - Paris. Il démontrait ainsi aux passagers de l'avion, sa stabilité de vol remarquable. Insensible aux remous, il donnait l'impression d'être suspendu dans les airs,

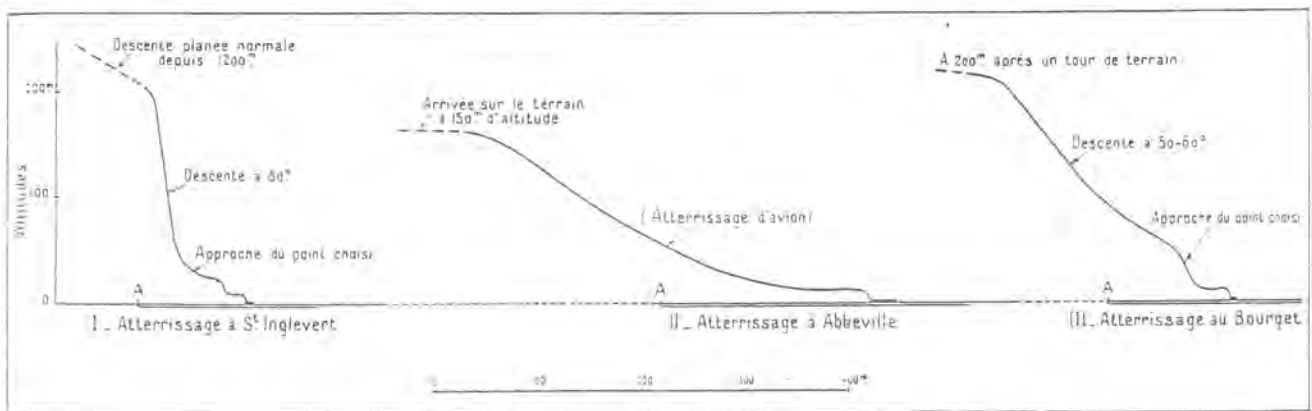
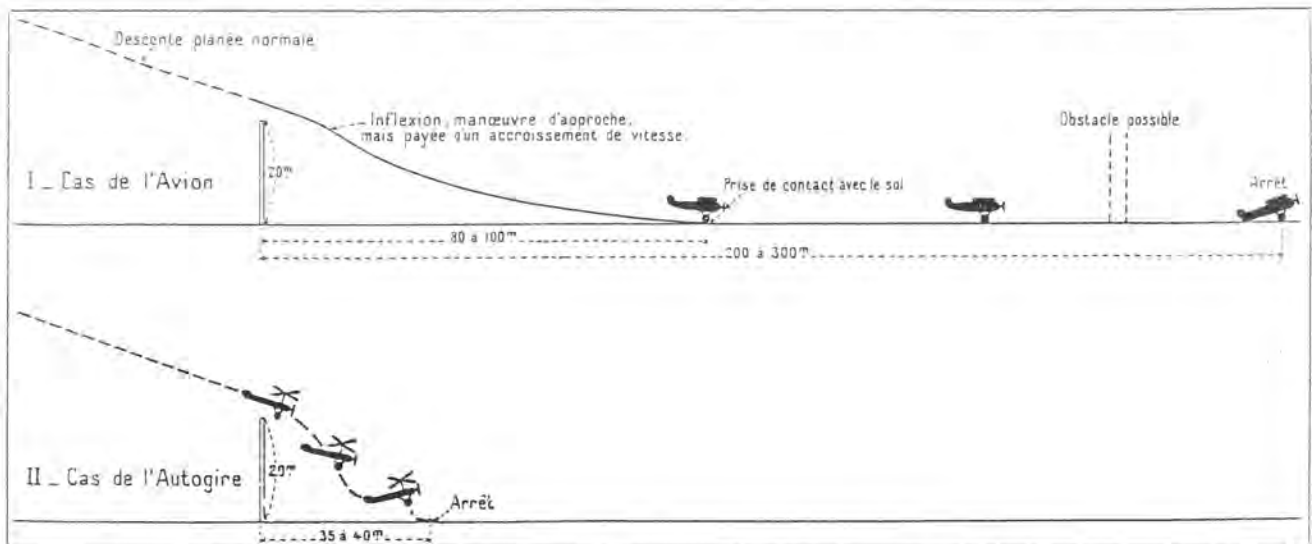


Schéma des trois atterrissages de l'autogyre au cours du premier voyage Londres-Paris (18 septembre 1928).  
 Les descentes sous très grands angles, de 50 à 80°, sont obtenues en faisant s'enfoncer l'appareil que la voilure tournante soutient comme le fessif un patineur : le fuselage reste donc sensiblement horizontal. En A, l'angle du terrain du côté où il est abordé.



Atterrissages normaux d'un avion et d'un autogyre, au plus près d'un obstacle de 20 mètres de haut bornant un terrain de fortune.  
 L'avion, en réalité, doit être plus cabré au moment où il touche le sol, pour éviter le capotage (voir le schéma d'atterrissage page 512).

Le tournoisement des pales porteuses à deux tours par seconde semblait très rapide et d'autant plus logique que cette rotation "libre" inspirait moins d'inquiétude. Les haubans coupés de sandows qui réunissaient, dans un plan horizontal, les pales articulées, dessinaient dans le ciel comme une auréole vibrante.

La Manche fut traversée entre 10.45 h et 11.03 h soit 18 minutes pour plus de 40 km. L'autogyre atterrit à 11.08 h sur l'aérodrome de Saint-Inglevert. Les étapes Saint-Inglevert - Abbeville et Abbeville - Le Bourget furent sans histoire.

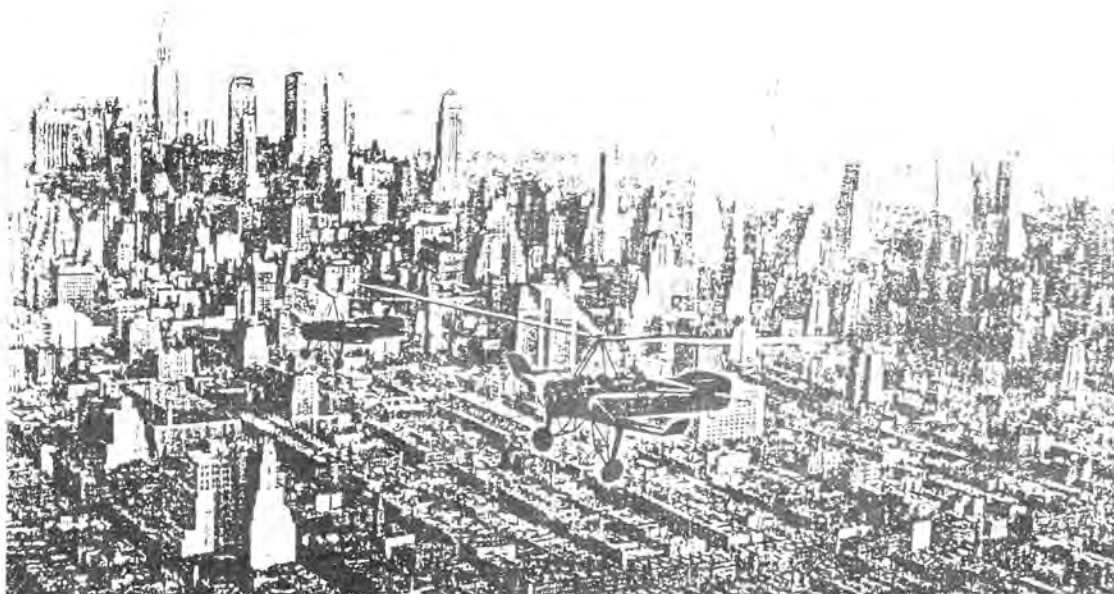
Les trois atterrissages démontrèrent la possibilité entièrement nouvelle apportée par l'autogyre : le libre choix entre 15° et 80° sur l'horizontale, de l'angle de planement voulu selon les dimensions et la nature du terrain dont on dispose. Les distances de roulement au sol furent de 2 m à Abbeville et de 2 à 3 m au Bourget. L'autogyre interrompait toujours, aux approches du sol, la descente sous grand angle, planait alors comme un avion, puis se laissait tomber de 1 à 2 m de haut seulement pour ne pas fatiguer inutilement le train d'atterrissage.

Ainsi, le nouvel "avion à voilure tournante" dont l'insensibilité à la perte de vitesse était déjà reconnue, démontrait la valeur pratique et les qualités de vitesse qu'on s'était encore porté à lui contester.

A vrai dire, les départs étaient encore laborieux. Faut-il d'un démarreur capable de donner sur place aux pales tournantes un régime voisin de celui qui assurait la sustentation, il fallait longtemps rouler sur le terrain et infliger à l'autogyre et à ses passagers, si le sol était dur et mal aplani, des cahots qui pouvaient amener les pales à heurter l'empennage.

Dès 1929, Juan de la Cierva réalisait un empennage déflecteur qui, déviant sur la voilure tournante le souffle de l'hélice mise en marche, supprimait un long manège incompatible avec un emploi courant.

La même année, les firmes américaines qui avaient acquis la licence Cierva, PITCAIRN entr'autres (voir ci-dessous) créaient un démarreur mécanique qui transmettait à la voilure rotative, une partie de la puissance du moteur. La rotation des pales redevenait libre lorsque le régime de sustentation était atteint. L'autogyre, débloquant alors ses freins, décollait sur 10 à 20 m.



Joe M. VANOBERGEN.

Et pour terminer en beauté  
Allez - dites-vous - Bonne- Année  
=====

Bonheur - Argent - Santé

Votre conscience sera sauvée  
-----

C'est rituel - c'est dépassé

Il est grand temps d'y penser

Avec toutes nos capacités  
Pourquoi - ne pas faire éclater  
Ce " MASQUE " que la SOCIETE  
=====

Au fil des ans - nous a forgé  
-----

Et à chacun - nous souhaiter  
De " VIVRE " chaque jour  
qui nous sera donné  
en parfaite - Amitié.

LORSQUE JE PENSE À " MES AMI - AMIE "

AH ! QUE C'EST BEAU - C' EST BEAU " LA VIE "

ETRE - ENTRE " AMIS - AMIES "

OUI - OUI - C'EST BEAU

C'EST BEAU " LA VIE "

ATTENTION !

LE SAMEDI

19 MAI

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE  
ET BANQUET.

OPGELET !  
OP ZATERDAG

19 MEI

ALGEMENE VERGADERING  
EN FEESTMAAL