

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



SOCIÉTÉ ROYALE

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

QUATORZIEME ANNEE
JAN FEV MAR 93
Bruxelles, le 04 mars 1993

S O M M A I R E

Le mot du Président
et celui du Trésorier
et le Secrétaire vous donne les nouvelles de l'Association
Notre réunion mensuelle du 14 avril se tiendra au
EURO SPACE CENTER et à REDU
Convocation à l'Assemblée Générale Statutaire 1993
Uitnodiging tot de Statutaire Algemene Vergadering van 1993
Souvenir de l'occupation nazie
Le Salon du Bourget nous ouvre ses portes le 19 juin 1993
Inscription au banquet
Les femmes et l'aviation en Belgique
Invitation - Uitnodiging VROENHOVEN II mai 1993
Le Lieutenant-colonel avi L. RENSON
Discours du Lieutenant-général avi G. VANHERK aux fastes
de la FORCE AERIENNE
et enfin la dernière édition de notre LISTING
elle est détachable

SOUVENIR DE L'OCCUPATION NAZIE

par A. CUISINIER

Au milieu de l'année 1943, le journal "Paris-Soir", à ce moment-là sous contrôle allemand, a publié les quelques vers que voici en l'honneur de Hitler :

*"Aimons et admirons le Chancelier Hitler
"L'éternelle Angleterre est indigne de vivre
"Maudissons et écrasons le peuple d'outre-mer
"Le nazi sur la terre sera seul à survivre
"Soyons donc le soutien du Führer allemand
"Des boys navigateurs finira l'odyssée
"A eux seuls appartient un juste châtiment
"La palme du vainqueur attend la Croix gammée.*

MAIS...MAIS...les Français, très habilement, découvrirent que si on lisait d'abord la moitié gauche de ces vers, et ensuite la moitié droite, on obtenait un texte... fort différent et que voici :

*"Aimons et admirons
"l'éternelle Angleterre
"Maudissons et écrasons
"le nazi sur la terre
"Soyons donc le soutien
"des boys navigateurs
A eux seuls appartient
"la palme du vainqueur.*

*"Le chancelier Hitler
"est indigne de vivre
"Le peuple d'outre-mer
"sera seul à survivre
"Du Führer allemand
"finira. l'odyssée.
"Un juste châtiment
"attend la Croix gammée.*

de PYGMALION n° 1/1992

avec nos remerciements

Le jeudi 29 avril, il sera procédé à l'inauguration d'un monument qui rappelle le fait d'arme du

Capitaine Avi Baron Jean de SELYS LONGCHAMPS DFC
(angle avenue Louise et avenue De Mot à Bruxelles)

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Comme chaque année, mes voeux vous arrivent bien tard. Ils vous ont pourtant été adressés en temps voulu mais la mise en page, l'impression et l'envoi de notre bulletin font qu'ils vous paraissent un peu dépassés. Je vous souhaite donc à tous et à toutes une bonne et heureuse année pour vous, votre épouse ou votre époux, vos enfants et petits-enfants

Je veux être votre interprète pour en faire de même auprès de nos amis de Lille. Vous avez su le décès de leur président, Monsieur Gérard VAN LAER. C'était un homme plein de gentillesse et d'humour: rappelez-vous son petit mot savoureux lors de notre dernier banquet. Nous avons cru un moment que tout allait s'arranger et puis le Docteur WEBER a bien dû nous faire connaître sa triste fin. Merci à lui de nous avoir tenus au courant.

Nos pensées allaient aussi à notre ami Jean-Jacques DESCHEPPER. Mais nous savons qu'il est rentré à la maison et se remet doucement. A lui tous nos voeux de prompt rétablissement.

Depuis, le Groupement Régional des Vieilles Tiges Edouard DELOZANNE (Nord-Pas de Calais) a un nouveau Président en la personne de Monsieur André DELFLY. Je profite de l'occasion pour répondre à son petit mot m'annonçant sa désignation, pour le féliciter et le remercier des voeux qu'il nous adresse avec ses camarades. Bonne année à eux tous et à bientôt nos retrouvailles dans la joie et l'amitié.

Dois-je insister pour que vous fassiez connaître très vite votre participation à notre Assemblée Générale et à notre banquet annuel. Est-il nécessaire de vous rappeler que nous sommes limités en nombre de places. Il ne peut être question de se présenter en toute dernière minute.

EN AVANT TOUTE POUR 1993 ! et à bientôt.

Le Président.

LE MOT DU TRESORIER.

Quelle année formidable. Vous avez été formidables.
Il ne reste QUE 100 membres, toutes catégories confondues qui n'ont pas encore eu le temps de payer leur cotisation 1993. Si vous trouvez une petite étiquette rouge sur votre bulletin, ne cherchez plus: vous êtes en retard. Versez au plus vite 500 Fb. (200 Fb. pour les veuves.) UNIQUEMENT au compte 090-0354122-35 en utilisant de préférence la formule de virement qui vous a été envoyée dans le bulletin de novembre.
N'utilisez pas le formulaire de virement qui se trouve dans ce dernier bulletin. Il ne doit servir que pour les inscriptions à banquet de l'assemblée générale et concerne un autre compte.
Merci de votre diligente coopération.
Pour finir, une devinette.
Mon premier a payé 400 Fb. au lieu de 500 Fb. mais il a rectifié.
Mon second a payé 400 Fb. mais n'a pas rectifié.
Qui est-ce? Si vous vous reconnaissezrectifiez. Merci.

SOYEZ EN RÉGLE DE
COTISATION ET JOIGNEZ-
NOUS LE **03 AVRIL AU**
CLUB PRINCE ALBERT,
CE SERA VOTRE PASSE-PARTOUT
POUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
LE BAR
ET LE **BANQUET.**
QUE D'OCCASIONS POUR REVIVRE
UN PASSIONNANT PASSÉ RICHE
D'UNE BELLE CAMARADERIE.
A BIENTÔT

*Cette carte de
cotisation est
à joindre en dernier
modèle.*

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- 18 novembre 1992 Francis VAN CUTSEM breveté pilote de planeur le 23.9.1962 et d'avion le 22.5.1964.
- 9 décembre 1992 Théo DE CLIPPEL breveté pilote d'avion le 2.2.1953 par l'USAF (53A).
- 13 janvier 1993 Claude MATHIEU breveté pilote d'avion le 24.12.1960 par l'Administration de l'Aéronautique, et pilote de planeur le 28.10.1962.
Edgard AUSPERT breveté pilote d'avion en 1954 par la FAé (127° prom.)
- 10 février 1993 Camille GOOSSENS breveté pilote d'avion en septembre 1958 par la FAé (135° prom.)
Marcel BAIKRY breveté pilote d'avion le 8.9.1953 par la FAé (124° prom.)

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTE.

Parmi nos membres:

- Le 22.11.1992, Gérard VAN LAER, Vieille Tige de France, Président du Groupement Edouard DELOZANNE (Nord-Pas de Calais).
- Le 30.11.1992, Henri FOSSION, breveté navigateur par la RAF en 1942. Président de l'association des plus grands blessés de la guerre.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

- VAN MOLKOT J.Ch.J. breveté en janvier 1940
GRIMART Pierre
WALKDEN Bob, président de la RAFA en Belgique.
L'épouse de notre ami Mike BRUNEEL.
CORBISIER Omer.

NOS ACTIVITES PASSEES.

Le 4.12.1992, notre Président et son épouse étaient invités au banquet annuel des Vieilles Tiges de France qui fêtaient le 70me anniversaire de leur association. C'est au cours de cette réunion qu'eut lieu la passation des pouvoirs entre Georges LIBERT, Président sortant, et le Général CHENET qui lui succède.

Le 16.12.1992, nous étions 27 pour la visite de l'exposition "Trésors du Nouveau Monde". Merci à Denise WISSOCQ et Charles PEYRASSOL qui ont organisé cette visite.

NOS ACTIVITES A VENIR.

Le samedi 3 avril, nous tiendrons notre Assemblée Générale et nous aurons notre banquet annuel au Club Prince Albert. Voir convocation dans le présent bulletin.

Le mercredi 14 avril, deuxième mercredi du mois, nous tiendrons notre réunion mensuelle à l'EURO SPACE CENTER de REDU. Voir tous renseignements et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le mardi 11 mai, au pont de VROENHOVEN, commémoration du bombardement des ponts du Canal Albert par 9 Fairey Battle, le 11 mai 1940. Voir invitation et programme dans le présent bulletin.

Le samedi 19 juin, comme tous les deux ans, nous assisterons, avec nos amis français, au Meeting International du Bourget. Ce voyage

est en préparation, mais nous devrions connaître le plus vite possible le nombre de participants probable. C'est pourquoi nous vous demandons de faire connaître sans tarder votre intention de participer à ce voyage. Voir invitation dans le présent bulletin.

Mercredi 14 avril 1993 (pas de réunion à la Maison des Ailes)

Voyage en Ardenne pour les V.T.B. et Sympathisants

Visites : EURO SPACE CENTER et REDU (village du livre).

Programme - départ en autocar de Bruxelles à 08.00 hr précise, l'autocar sera parqué dès 07.45 hr à W.St.Lambert à l'arrière du Woluwe Shopping Center, près du bureau de poste. adresse exacte : rue Saint Lambert 139, 1200 Bruxelles - Woluwe- Saint-Lambert.

10 - 13 hr Euro Space Center L'Europe-L'Accès-L'Exploration-
Les Fruits-Cap sur "l'Espace".

13 - 15 hr déjeuner

15 - 17 hr Redu 26 librairies et une fabrique de papiers

Pour le départ de Bruxelles - Metro de la ligne STOCHEL, sortie à la station ROODEBEEK (200 m du parking autocar).

Pour les personnes venant en voiture, parking de dissuasion à cette même station ROODEBEEK.

Prix : autocar- entrée - visite - déjeuner (sauf boissons)
1.250 frs par personne.

Inscriptions par virement avant le 30 mars 93 au C.C.P. :

001 - 1908100 - 83 V.T.B. JCUREZ 1470 Baisy-Thy.

=====

N.B. Pour les personnes habitant la province et des reuses de se rendre directement en voiture à Euro Space Center, le prix sera de 1.000 fr.

Dans ce cas, rendez-vous à 09.45 hr à Euro Space Center, Rue devant les Hêtres, 1 REDU-TRANSINNE 6890 LIBIN

Autoroute Bruxelles-Arion, Sortie 24

CONVOCAATION à L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1993, FIXEE AU SAMEDI 3 AVRIL,
à 10.30 HEURES, AU CLUB PRINCE ALBERT, 20-22,RUE DES PETITS CARMES,à BRUXELLES

REMARQUES: 1. Tous les membres sont les bienvenus, mais, en vertu des statuts, le droit de vote est réservé aux membres, en règle de cotisation, des catégories:

"A" Pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914 (cités pour mémoire, tous sont décédés);

"B" Pilotes d'aéronef brevetés depuis 30 ans au moins;

"C" Autres embres d'équipage titulaires d'un brevet depuis 30 ans au moins.

2. Si vous ne pouvez participer à cette assemblée, faites-vous représenter en nous renvoyant une procuration ou en la remettant au membre que vous aurez choisi pour vous représenter.

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du Président et rappel des membres décédés au cours de l'année.
2. Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale du 9 mai 1992 publié dans le bulletin du deuxième trimestre 1992. Toute remarque au sujet de ce rapport doit être adressée par écrit au Conseil d'Administration et lui parvenir au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.
3. Rapport du Secrétaire Général.
4. Rapport du Trésorier: bilan pour 1992 et projet de budget pour 1993.
5. Rapport des Commissaires aux comptes (MM. Georges DUBAR et Jo PREMONT) et décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
6. Nomination de deux Commissaires aux comptes et de deux suppléants pour 1993.
7. Elections statutaires. Suivant l'article 9 des Statuts, un tiers des membres du Conseil d'Administration est renouvelable chaque année, à l'occasion de l'Assemblée Générale. Les Administrateurs sortants sont rééligibles. Sont sortants pour 1993: MM. Léon BRANDERS, Hubert MOJET, Albert CUSTERS, Léopold COLLIGNON et Madame Denise WISSOCQ-VAN LANCKER. Les membres des catégories "B" et "C" désireux de poser leur candidature aux fonctions d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au siège de l'association au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.
8. Remise du diplôme de 60 ans de brevet à Monsieur Alex BINON.
Remise des médailles de 50 ans de brevet à MM. Jo PREMONT (53 ans de brevet), Henri BRANDERS, Léon BRANDERS, Louis BRULLEZ, Jean CORNET, Léon DEBACKER, Jacques DE GREEF, Jean-François DELORI, Marcel DONCK, Pierre ERKES, Charles FALLEUR, Pierre-Jean GOEMAERE, Guy HANZE, Robert JAMINE, Ivan KICQ, Jacques LACOSTE, Roger LAGASSE de LOCHT, André LELEU, Jean LEROY, Frédéric MOERMAN, Robert NEMRY, Edouard STIERS, Robert TECHY, Pierre TRIEST, Pierre VAN DE MEFERSCHE, Félix VAN DYCK, Albert VAN HAMME, Jean-P. VERMEIREN, René MAITRE (57 ans de brevet), Robert FRANCOIS.
Ces listes sont dressees en se referant aux renseignements repris dans la liste des membres. Si, par un malheureux hasard, votre nom a été oublié, veuillez nous en faire part sans tarder.
Si vous ne pouvez vous déplacer pour recevoir cette distinction, veuillez nous le faire savoir et, si possible, donner le nom d'un ami qui vous représentera.
9. Les membres désireux d'inscrire un point particulier à l'ordre du jour sont invités à le faire connaître par écrit au moins 8 jours avant l-assemblée.

UITNODIGING TOT DE STATUAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 1993, OP ZATERDAG 3 APRIL,
OM 10.30 UUR, IN DE PRINS ALBERT CLUB, KARMELIETENSTRAAT 20-22, 1000 BRUSSEL.

OPGELET: 1. Alle leden zijn welkom, maar volgens de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van categorie A, B, C, die hun liedgeld betaald hebben.

Ter herrinering:

"A" Stichtende pioniers: piloten gebreveteerd voor 2 augustus 1914 (allen overleden)

"B" Piloten gebreveteerd sedert meer dan 30 jaar;

"C" Andere leden van cockpitpersoneel sedert meer dan 30 jaar gebreveteerd.

2. Indien U niet aanwezig zijn op deze vergadering, stuur uw volmacht aan het bestuur of laat Uw vertegenwoordigen door een lied van categorie B of C

D A G O R D E

1. Toespraak door de Voorzitter en herdenking van de verleden jaar overleden leden.
2. Goedkeuring van het P.V. van de Algemene Vergadering van 9 mei 1992. (Zie tijdschrift van de tweede kwartaal 1992). Aanmerkingen over dit rapport moeten schriftelijk geadresseerd worden aan het Bestuur en toekomen minsten 8 dagen voor de Algemene Vergadering.
3. Verslag van de Secretaris.
4. Verslag over 1992 door de Schatbewaarder en voorstel voor 1993.
5. Verslag van de kommissarissen van de rekeningen (MM. Georges DUBAR en Jo PREMONT) en ontheffing van de Bestuurders voor de voorbije beheersperiode.
6. Aanduiding van twee kommissarissen en twee plaatsvervangers voor de rekeningen van 1993.

7. Statutaire verkiesingen. Volgens artikel 9 van de statuten, treedt tijdens de Algemene Vergadering èèn derde van de Bestuurleden af (na loting): uittredend en herverkiezbaar. De reeks die in 1993 uittreedt bestaat uit: MM. Léon BRANDERS, Hubert MOJET, Albert CUSTERS, Léopold COLLIGNON en Mevrouw Denise WISSOCQ.

Leden van categorie B en C die hun kandidatuur willen stellen worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op de zetel van de vereniging uiterlijk 8 dagen voor de Algemene Vergadering.

8. Uitreiking van diploma van 60 jaar brevet aan M. Alex BINON.

Uitreiking van medailles van 50 jaar brevet aan: MM. Jo PREMONT (53 jaar brevet) - Henri BRANDERS, Léon BRANDERS, Louis BRULLEZ, Jean CORNET, Léon DEBACKER, Jacques DE GREEF, Jean-François DELORI, Marcel DONCK, Pierre ERKES, Charles FALLEUR, Pierre-Jean GOEMAERE, Guy HANZE, Robert JAMINE, Ivan KICQ, Jacques LACOSTE, Roger LAGASSE de LOCHT, André LELEU, Jean LEROY, Frédéric MOERMAN, Robert NEMRY, Edouard STIERS, Robert TECHY, Pierre TRIEST, Pierre VAN DE MEERSCHE, Félix VAN DYCK, Albert VAN HAMME, Jean-P. VERMEIREN, René MAITRE (57 jaar brevet) Robert FRANCOIS.

Deze lijsten worden opgesteld met de vermeldingen op de ledenlijsten. Indien U om een of andere reden vergeten werd, gelieve ons te verwittigen.

Indien U zich niet kunt verplaatsen voor deze ceremonie, delieve ons te verwittigen en duid zo mogelijk iemand aan die U mag vertegenwoordigen.

9. Leden die een punt willen toevoegen aan deze dagorde, worden verzocht ons uiterlijk èèn week vóór deze Algemene Vergadering te verwittigen.

INSCRIPTION AU BANQUET DU Samedi 3 Avril 1993

Après l'Assemblée Générale, nous aurons notre banquet annuel dans les salons du Club Prince Albert. Vous y êtes tous cordialement invité.

A 12.45 hr nous passerons à table :

Apéritif (Toast au Roi)

Assiette Scandinave de poissons fumés

Magret de canard aux chicons caramélisés
Pommes croquettes

Profiteoles fourrées à la crème St Honoré - Sauce Ganache

Café

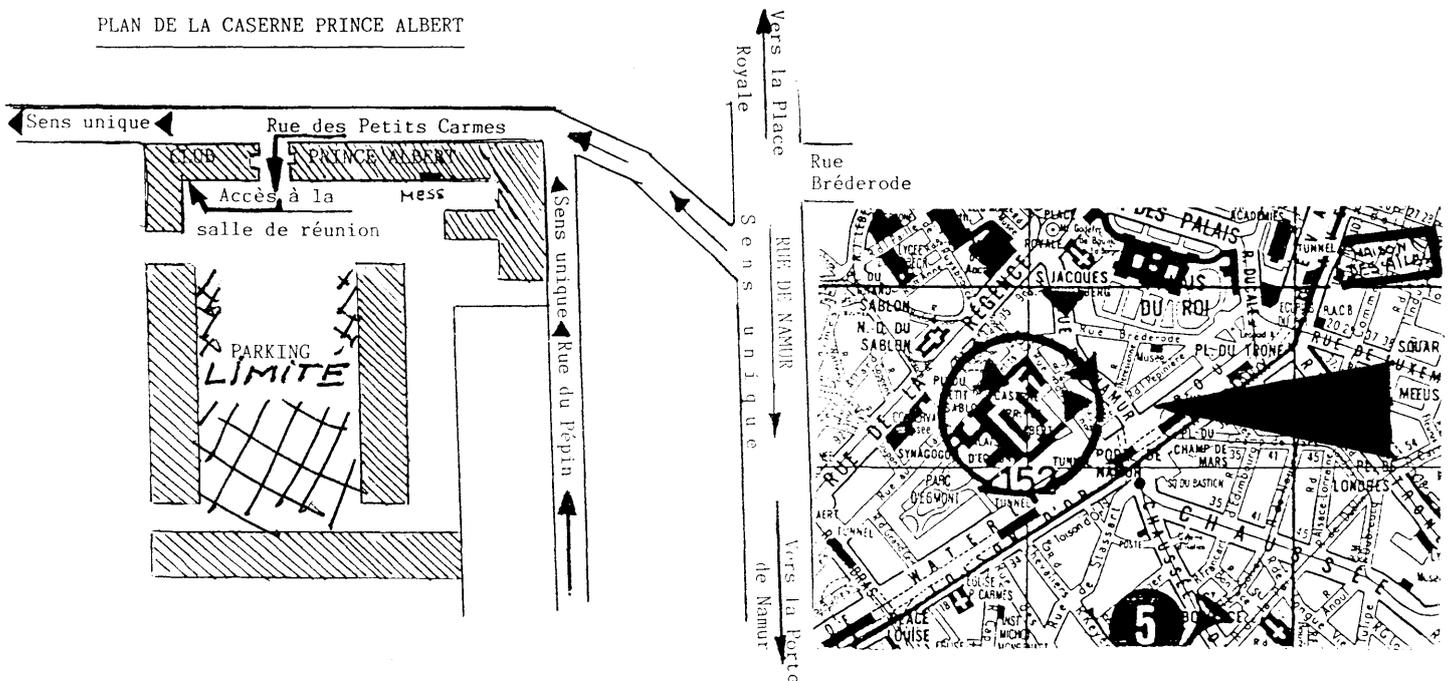
1/4 Pinot Gris d'Alsace

1/3 Lussac St Emilion

Coût : 1.250 Fr/personne

Inscription dans l'ordre des versements - aucune inscription acceptée après le 25 mars.
Formulaire de virement ci-joint.

PLAN DE LA CASERNE PRINCE ALBERT



VISITE AU SALON AERONAUTIQUE DU BOURGET LE SAMEDI 19 JUIN 1993.

Les 18 et 19 juin, nous prévoyons un voyage à PARIS pour assister avec nos amis français, au meeting international aérien du BOURGET. Le programme de ce voyage est en cours de préparation, mais nous souhaitons connaître le plus rapidement possible, le nombre de participants. Voici le schéma.

VENDREDI 18 JUIN.

08.00 H Départ de Bruxelles en autocar. L'autocar sera parqué dès 07.45 à l'arrière du WOLUWE SHOPPING CENTER, rue Saint Lambert, face au bureau de poste.

Repas de midi, soit en cours de route, soit à PARIS, suivant l'activité touristique à prévoir.

Repas du soir et logement à l'hôtel IBIS, près de la porte Maillot.
Soirée libre.

SAMEDI 19 JUIN.

Matin (horaire à préciser), après le petit déjeuner à l'hôtel, nous rejoignons nos amis français des Vieilles Tiges à l'Orée du Bois, Porte Maillot, pour nous rendre en colonne au BOURGET.

10.00 H Cérémonie avec dépôt de fleurs au monument élevé à la mémoire des pilotes d'essais et équipages tombés en vol.

Après cette cérémonie, entrée au meeting où chacun est libre de visiter l'exposition statique et le musée de l'air (ce dernier en vaut la peine).

Pour le repas de midi, toutes les indications seront fournies sur place.

Après midi nous assisterons à la présentation des avions en vol.

Vers 17 ou 18 H. (Heure à préciser dès l'arrivée), rassemblement près du monument aux pilotes d'essais pour embarquer dans l'autocar vers Bruxelles.

En cours de route, arrêt pour le repas du soir.

PRIX comprenant: - transport en autocar,
- repas du soir à l'hôtel IBIS, logement et petit déjeuner,
- logement et repas du chauffeur,
- taxes et service hôtelier,

- sur base d'un groupe de 20 personnes minimum, en chambre double 5.322 Fr/personne
en chambre single 6.165 Fr/ ..
- sur base d'un groupe de 30 personnes minimum, en chambre double 4.358 Fr/ ..
en chambre single 5.742 Fr/ ..

A prévoir en supplément: - Boissons,
- Repas de midi le 18,
- Repas de midi au Bourget,
- Repas du soir le 19,
- Activité touristique le 18.

Afin de préciser le coût de ce voyage et réserver les chambres en temps utile, il est indispensable que nous connaissions, pour le 15 AVRIL, le nombre de participants. C'est pourquoi nous vous demandons de renvoyer le talon ci-après pour le 15 AVRIL au plus tard ou de téléphoner à

Charles PEYRASSOL, rue Cayershuis 7 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/771 12 48
ou à Jacques DOME, rue de la Station 80 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/762 60 56.

NOM Prénom Téléphone

désire participer au voyage à PARIS LE BOURGET, les 18 et 19 juin 1993.

Je serai accompagné de (*) Réservation logement: ...ch. double(s)
...ch single(s)

(*) Non seulement les conjoints et les enfants sont les bienvenus, mais aussi les amis. Dans ce dernier cas, veuillez préciser les nom et adresses.

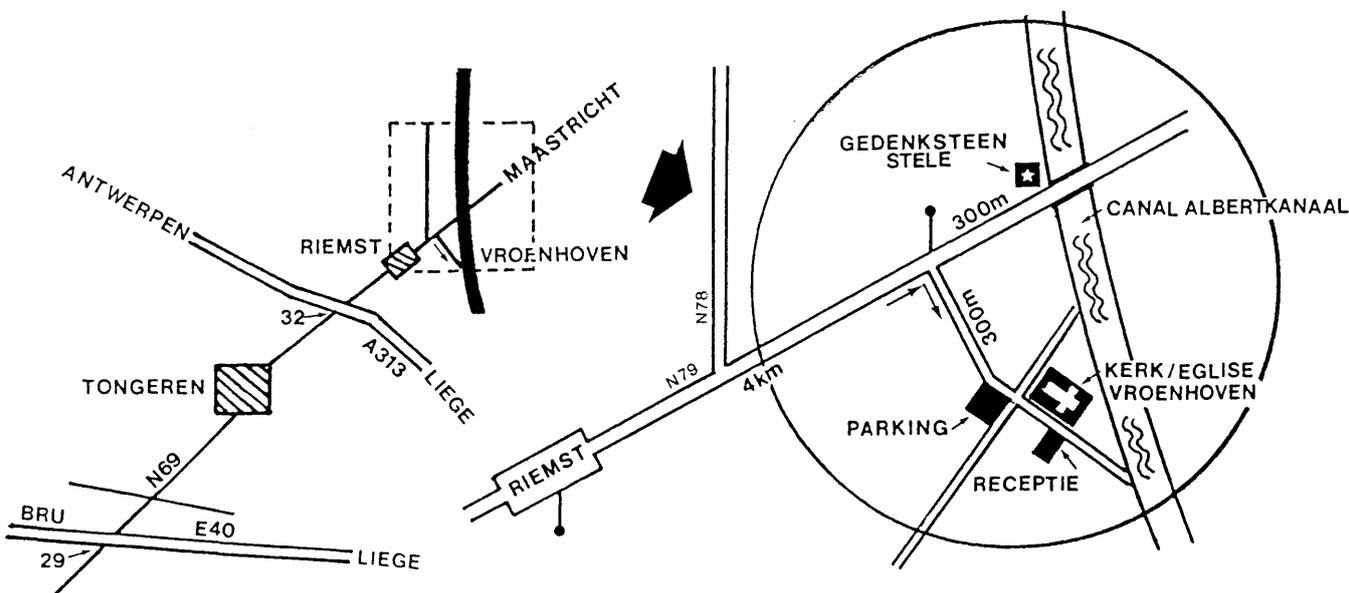
Invitation-Uitnodiging Vroenhoven 11.5.1993



Les Vieilles Tiges de Belgique et Comité du Souvenir de Mopertingen (VVOM), ont l'honneur de vous inviter à la cérémonie de la commémoration du bombardement des ponts du canal Albert, le 11 mai 1940, par des avions du 3ème Régiment d'Aéronautique. Elle se déroulera le 11 mai 1993, à 11h00, à Vroenhoven, suivant le programme ci-après:

De Vieilles Tiges van België en het Herdenkingscomité van Mopertingen (VVOM), hebben de eer U uit te nodigen aan de herdenkingsplechtigheid van het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal, op 11 mei 1940, door vliegtuigen van het 3de Luchtvaartregiment. Ze zal plaats hebben op 11 mei 1993 om 11u00 te Vroenhoven volgens programma hierna:

Rassemblement des participants sur le parking à côté de l'église de Vroenhoven.	10 ^h _u 30	Verzameling van de deelnemers op de parking naast de kerk van Vroenhoven.
Départ du cortège vers la stèle érigée sur le fortin qui défendait le pont de Vroenhoven.	10 ^h _u 45	Vertrek van de stoet naar de gedenksteen geplaatst op het fortje die de brug van Vroenhoven verdedigde.
Survole du pont par 4 F16 de la Force Aérienne. Discours. Hommage des Autorités Civiles, de VVOM et des Vieilles Tiges avec la participation des deux survivants de l'opération: Alex Binon et Jacques Dôme.	11 ^h _u 00	Overvliegen van de brug door 4 F16 van de Luchtmacht. Toespraken. Hulde van de Burgelijke Autoriteiten, van VVOM en van de Vieilles Tiges met de deelneming van de twee overlevende van de operatie: Alex Binon en Jacques Dôme.
Retour du cortège vers le parking et dislocation	11 ^h _u 30	Terug van de stoet naar de parking en ontbinding.
Réception offerte aux participants dans la salle paroissiale de Vroenhoven, par VVOM et par les Vieilles Tiges.	12 ^h _u 00	Receptie aangeboden aan de deelnemers in de parochiezaal van Vroenhoven, door VVOM en door de Vieilles Tiges.



Fidèles à la tradition, nous nous retrouvons, comme chaque année, au pied de ce monument des aviateurs, érigé à l'initiative de l'Aéro Club Royal de Belgique. L'objectif de cette cérémonie était et reste la commémoration de tous ceux qui ont perdu la vie au service de notre Force Aérienne.

Cette cérémonie s'est toujours déroulée sobrement et consistait exclusivement en un dépôt de fleurs. Sans vouloir changer cette tradition et, après une longue hésitation, je pense qu'il s'avère nécessaire d'étendre la portée de cet hommage fleuri annuel et de consacrer un peu d'attention au présent et au futur, afin que la génération présente et future des gens de la Force Aérienne se sentent concernées par cette journée de la Force Aérienne.

C'est aussi pour ces raisons, qu'aujourd'hui, des médailles du mérite militaire ont été décernées.

Au cours de ces dernières années, la Force Aérienne s'est, seule ou au même titre que les autres forces, distinguée dans nombre de missions humanitaires et militaires. Afin d'honorer les nombreuses personnes qui se sont investies dans les opérations Ace guard, Anchor guard, Flying carpet, Green bean et Blue beam, il a été procédé à la remise de cette décoration à une délégation restreinte.

Au pied de ce monument sont inscrits les noms des aviateurs qui périrent au cours de la Première Guerre Mondiale. Ils faisaient partie de la "Compagnie des Aviateurs", qui en était alors à ses premiers balbutiements. Ils sont tombés pour la patrie et pour leur idéal, dans une période où l'arme aérienne n'était pas encore prise au sérieux mais, où il fût prouvé pour la première fois, qu'en

matière de Défense et de tactique, la troisième dimension existait bel et bien. Pour beaucoup de gens de "l'Aviation Militaire Belge", le combat aérien, lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, fut une lutte inégale.

La période précédant cette guerre fut caractérisée par une foi non fondée, en une paix durable d'une part, et d'autre part, les désarmements unilatéraux, consécutifs à des décisions politiques imprévoyantes eurent comme conséquence que nos aviateurs durent, avec des appareils dépassés, insuffisamment armés, insuffisamment entraînés et en trop petit nombre, faire face à la suprématie d'une arme bien entraînée et disposant d'un équipement moderne : la Luftwaffe allemande.

En conséquence, au cours de la campagne des Dix-Huit jours, 115 appareils furent perdus et beaucoup de pilotes payèrent de leur vie la facture d'une décision préalable de "désarmement".

Cependant, beaucoup de pilotes n'acceptèrent pas cette défaite. Ils s'échappèrent des territoires occupés et rejoignirent la Grande Bretagne, le Congo Belge ou l'Afrique du Sud afin d'y continuer le combat contre l'opresseur. Ils surent se rendre utiles, comme membre de la RAF ou de la SAAF, en participant à des opérations aériennes en Libye, en Tunisie, au Proche Orient et dans bien d'autres endroits de par le monde.

Aussi, notre attention particulière se porte aujourd'hui à ceux qui ont enrayé la progression de l'envahisseur durant la Bataille de l'Angleterre. Les "so few", qui ont tant été loués par Churchill et qui ont depuis lors été trop facilement oubliés par certains, ont fait en sorte que la liberté et la démocratie purent être préservées. Dans beaucoup de cas, ils ont payé de leur vie afin d'offrir à notre pays ainsi qu'à d'autres une seconde chance pour qu'on ne nous y reprenne plus.

Après la guerre, une Force Aérienne autonome fut développée sous l'autorité compétente de ces anciens. En effet, la Seconde Guerre mondiale n'avait que trop clairement démontré qu'on ne pouvait gagner une guerre moderne sans disposer d'une arme aérienne experte et autonome.

Dans ce pays, où l'on n'avait pas encore oublié les leçons de la guerre, les mesures nécessaires furent prises pour développer, à côté des autres forces, une Force Aérienne complète, efficace et bien équipée.

Pendant 46 ans, cette Force Aérienne a loyalement servi la nation et, là où la Force Aérienne disposait dans les années 50 d'un peu moins de 700 avions de combat, les modernisations et les économies successives ont désormais réduit ce nombre à 126 appareils. Bientôt, la Force Aérienne ne comptera plus que 72 avions prêts au combat, plus une réserve opérationnelle.

Les lourdes économies imposées à nos forces armées, sont en fait la conséquence ou la traduction pratique de ce qu'on appelle communément les dividendes de la paix.

Permettez-moi d'épiloguer un peu plus sur ce sujet.

Notre pays connaît une paix durable depuis plus de 47 ans. Ce résultat est dû surtout à l'intégration de nos forces armées dans la structure de l'OTAN et au respect consciencieux de chacun des partenaires de l'OTAN, de ses responsabilités et de ses devoirs.

La paix était et reste préservée et les dividendes de la paix peuvent être perçus pour autant que chaque partenaire continue à payer l'entièreté de sa part de cette assurance sur la paix, aussi bien sur terre, en mer que dans les airs. Le même principe sera valable dans une Europe unie.

Ici, au pied du monument de ceux qui sont tombés au champ d'honneur, il convient de rappeler à certaines personnes, réclamant avec insistance les dividendes de la paix tout en ignorant souvent les problèmes réels de la défense, qui a investi surtout dans la paix. Ce sont surtout les forces armées qui, toutes ensemble et grâce à leur ardeur et leur dévouement, ont fait en sorte que la paix règne maintenant. Elles sont le capital qui a produit les dividendes de la paix. Pour cette raison, il ne faut surtout pas confondre le "paiement des dividendes de la paix" à la dilapidation du capital.

La garantie qui a permis le paiement de ces dividendes de la paix, se traduit, pour la Force Aérienne, en chiffres secs mais lourdement chargés de sens. Depuis 1947, 340 membres du personnel navigant ont perdu la vie en service aérien commandé. 340 hommes, jeunes et en bonne santé, pleins d'idéaux et de dévouement, ont donné leur vie pour le maintien d'une force de dissuasion efficace. Présentons les choses d'une manière un peu plus concrète : depuis que je fais partie des forces armées, plus de 140 membres du personnel navigant ont laissé leur vie au service de la nation. Bien que leurs noms ne soient pas inscrits sur ce monument, ces hommes constituent pour nous, leurs amis et collègues, autant de sacrifices consentis pour la paix. Nous insistons dès lors pour que l'on ne néglige pas ces faits et ces sacrifices à l'occasion d'une restructuration des forces armées.

L'évolution de la stratégie et de la tactique militaire montre l'importance de plus en plus croissante de l'arme aérienne. Elle sera à l'avenir, par sa souplesse et son rendement, le vecteur idéal pour assurer et préserver la paix. Elle est la force qui, en cas de conflit connaît le plus haut rendement opérationnel avec le moins de pertes en vies humaines.

Il va donc de soi que nous demandons les moyens nécessaires en "hommes" et en crédits de fonctionnement pour faire fonctionner de façon efficace, opérationnelle et en sûreté cette force aérienne déjà réduite de moitié par décision ministérielle , . Nous insistons pour qu'on nous octroie le personnel suffisant pour garantir la mise en oeuvre et maintenir le haut degré de préparation de la force aérienne.

Suffisamment d'appareils pour pouvoir exécuter l'entretien et les modernisations sans descendre sous le nombre de 72 appareils opérationnels requis et pour pouvoir garder opérationnelle une force aérienne déjà très réduite et ce, au delà de l'année 2010. Cela est possible en rentabilisant et en conservant les investissements que nous avons déjà payés chèrement.

Suffisamment de moyens pour garantir les modifications de sécurité et suffisamment d'heures pour permettre aux pilotes de s'entraîner afin d'éviter de revivre le temps où nous avons beaucoup d'accident principalement dûs au manque d'heures de vol. Suffisamment de pilotes pour garantir un fonctionnement normal et une considération correcte de ces hommes qui se sont investis avec idéalisme et un don total de soi. Nous, à l'Etat-Major de la Force Aérienne, faisons notre possible pour absorber la soudaine diminution de moitié de nos pilotes et pour les convertir d'une manière humaine et acceptable. Nous demandons dès lors qu'il soit aussi tenu compte, dans la détermination du nombre de pilotes, d'avions et d'heures de vol des avis et arguments des experts en la matière, des hommes qui savent ce que voler représente et qui pilotent eux-mêmes et que l'on se défie des pseudo-experts et des simplifications à outrance de problèmes complexes par des incompetents en la matière.

De pareilles mesures radicales exigent des modalités transitoires étalées sur une période raisonnable et acceptables pour les hommes et les pilotes, même si ceux-ci ne protestent pas, ne déclenchent pas de grève ou n'occupent pas leur poste de travail. En échange de ce que nous demandons, nous offrons, les forces armées en général et la force aérienne en particulier, notre engagement. Il sera un trait d'union pour la Nation et garantira que dans le futur les dividendes de la paix puissent continuer à être perçus, à condition que les problèmes de défense et de structures soient abordés d'une manière réaliste.

En échange, nous offrons nos connaissances et notre aptitude, l'efficacité d'une arme moderne et hautement technologique, comme taillée sur mesure pour un petit pays très industrialisé comme le notre. En échange, nous offrons notre motivation et notre confiance dans le triomphe du bon sens pour les décisions à venir.

En échange, nous offrons notre jeunesse, notre expérience, notre dynamisme et notre dévouement et pour certains d'entre-nous, en totale abnégation, le don de notre personne.

Beaucoup de ceux dont nous nous souvenons aujourd'hui ont laissé leur vie pendant, entre et après les guerres mondiales afin que la paix soit sauvegardée. A eux tous, nous adressons nos sincères remerciements et nous témoignons de la reconnaissance de la Force aérienne et de la Nation entière. Ils sont le passé, le présent et la garantie pour le futur de notre pays.

Vive la Force aérienne, Vive la Belgique

TOESPRAAK VAN DE STAFCHIEF,
LUITNANT-GENERAAL VL VANHERK,
AAN DE FASTEN VAN DE LUCHTMACHT.

Traditiegetrouw bevinden we ons zoals elk jaar aan de voet van dit monument van de vliegers, opgericht op initiatief van de Koninklijke Belgische Aero Club. De bedoeling van deze ceremonie was en is het herdenken van allen die binnen onze Luchtmacht hun leven hebben gelaten.

Deze ceremonie verliep altijd zeer sober en ingetogen, en bestond uitsluitend uit een bloemenhulde. Zonder deze traditie te willen veranderen en na lang aarzelen denk ik dat het nuttig is deze jaarlijkse bloemenhulde uit te breiden en tevens wat aandacht te besteden aan het heden en de toekomst, teneinde de huidige en toekomstige generatie van de Luchtmacht mensen te betrekken bij deze dag van de Luchtmacht.

Om die redenen werd dan ook vandaag overgegaan tot het uitreiken van de Medailles van Militaire verdienste. In de voorbije jaren heeft de Luchtmacht zich herhaaldelijk samen met de andere machten of alleen onderscheiden in tal van humanitaire en militaire akties : Teneinde de vele personen te eren die zich in de operaties ACE Guard, Anchor Guard, Flying Carpet, Green Bean en Blue Beam hebben ingezet werd hier vandaag aan een beperkte representatieve delegatie dit ereteken uitgereikt.

Op de voet van dit monument staan de namen van de vliegers gesneuveld tijdens de eerste wereldoorlog. Zij maakten deel uit van de "Compagnie der vliegtuigbestuurders" die toen nog in haar kinderschoenen stond. Zij zijn gesneuveld voor hun vaderland en voor hun ideaal in een periode waar het luchtwapen nog niet "au sérieux" genomen werd maar waar voor het eerst werd aangetoond dat er ook een derde dimensie bestond in oorlogvoering en Landsverdediging.

Voor velen van het "Belgisch Militair vliegwezen" werd het luchtgevecht bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog een ongelijke strijd.

De voorafgaande periode van ongefundeerd geloof in een duurzame vrede en de unilaterale ontwapeningen als gevolg van de toenmalige kortzichtige politieke beslissingen hadden als gevolg dat onze vliegers met verouderde toestellen, onvoldoende bewapend en getraind en in te kleine aantallen het hoofd moesten bieden aan een modern uitgeruste en getrainde overmacht, de Duitse Luftwaffe. Gedurende de achttiendaagse veldtocht gingen er dan ook 115 toestellen verloren en heel wat vliegers betaalden de rekening van de voorafbesloten "ontwapening" met hun leven.

Vele vliegers echter legden zich niet neer bij deze nederlaag. Zij ontsnapten uit de bezette gebieden en vertrokken naar Groot-Britannië, Belgisch Kongo of Zuid Afrika om er verder te strijden tegen de overweldiger. Als lid van de RAF of van de SAAF maakten ze zich verdienstelijk in luchtoperaties in Libië, Tunesië, Italië, het Nabije Oosten en op zoveel andere plaatsen. Onze speciale aandacht gaat vandaag ook naar dezen die er tijdens de Slag om Engeland voor gezorgd hebben dat een halt werd toegeeroepen aan de bezetter.

De door Churchill geroemde en sindsdien door sommigen maar al te makkelijk vergeten "so few" hebben er voor gezorgd dat vrijheid en democratie nog een kans kregen. Zij hebben in vele gevallen met hun leven betaald om ons land en tal van andere landen een tweede kans te geven en om het een volgende keer beter te doen.

Na de oorlog werd dan onder deskundige leiding van deze anciëns een autonome Luchtmacht opgericht. Met de tweede wereldoorlog was maar al te duidelijk aangetoond dat men zonder een deskundig uitgebouwd luchtwapen geen moderne oorlog kon winnen en in dit land, waar men de lessen van de voorbije oorlog nog niet vergeten was, werden dan ook de nodige beslissingen genomen om samen met en naast de andere machten een volledige, efficiënte en degelijk uitgeruste Luchtmacht op te bouwen.

Gedurende 46 jaar heeft deze Luchtmacht de natie trouw gediend en daar waar in de jaren 50 de Luchtmacht over bijna 700 gevechtsvliegtuigen kon beschikken hebben opeenvolgende modernisering en besparingen dit getal nu terug gebracht tot 126. Weldra zal de Luchtmacht nog slechts 72 gevechtssklare inzetbare vliegtuigen tellen, plus een operationeel reserve. De zware besparingen die op de krijgsmacht wegen zijn in feite het gevolg of de praktische vertaling van wat men de uitkering van de vredesdividenden pleegt te noemen. Laat mij toe hierop even verder in te gaan. Reeds meer dan 47 jaar kent ons land een duurzame vrede. Dit resultaat is vooral te danken aan de integratie van onze strijdmachten in een NAVO structuur en aan het gewetensvol opnemen van elk van deze NAVO partners van zijn verantwoordelijkheden en verplichtingen. De vrede werd en wordt gevrijwaard en de vredesdividenden kunnen slechts uitbetaald worden als en zolang elke partner zijn deel en zijn volledig deel, te land, ter zee en in de lucht van deze vredesverzekering blijft betalen. In een verenigd Europa zal dit zeker evenzo waar zijn.

Hier aan de voet van dit monument van de gesneuvelden is het wel gepast, de personen die met aandrang en soms met gebrek aan kennis voor de defensieproblematiek de vredesdividenden opeisen, er op te wijzen wie vooral in de vrede geïnvesteerd heeft. Vooral de stijdkrachten hebben door hun gemeenschappelijke inzet en toewijding ervoor gezorgd dat er nu vrede heerst. Zij zijn het kapitaal dat de dividenden heeft opgeleverd. Het uitbetalen van vredesdividenden moet dan ook niet verward worden met het "op souperen" van het kapitaal.

De waarborg die deze vredesdividenden hebben mogelijk gemaakt kan onder meer voor de Luchtmacht vertaald worden in harde maar zwaar belaste cijfers. Sinds 1947 hebben 340 leden van het varend personeel het leven gelaten in bevolen luchtdienst. 340 jonge gezonde mensen vol ideaal en toewijding hebben hun leven gegeven voor het bewaren van een afdoende ontradingsmacht.

En om de zaken nog wat konkreter voor te stellen : sinds ikzelf de strijdmachten verwoegd heb, hebben meer dan 140 leden van het varend personeel het leven gelaten in dienst van de natie. Al staat hun naam niet op dit monument, toch betekenen zij voor ons, hun vrienden en collega's, zoveel malen een offer gebracht voor de vrede.

Wij vragen dan ook met aandrang dat men bij een herstructurering van de strijdmachten niet zou voorbijgaan aan deze harde feiten en offers van het verleden. De evolutie van de oorlogsvoering toont meer en meer het toenemend belang van het luchtwapen aan. Door zijn soepelheid en rendement is het de ideale "vredesbewarende" vektor van de toekomst. Het is de macht die in conflict situaties met het minste verlies aan mensenlevens het hoogste operationeel rendement kent. Het spreekt dan ook vanzelf dat wij de nodige middelen in "manpower" en in werkingskredieten vragen om de bij ministeriële beslissing reeds gehalveerde operationele capaciteiten van onze Luchtmacht op een veilige, efficiënte en operationele manier te kunnen uitbaten. Voldoende mensen, om de tewerkstelling en de spreekwoordelijke hoge paraatheid van het luchtwapen te garanderen.

Voldoende vliegtuigen, om het onderhoud en de modernisering door te kunnen voeren zonder onder het vereiste aantal van 72 parate vliegtuigen te komen en om de reeds sterk afgeslankte Luchtmacht operationeel te kunnen houden tot wel voorbij het jaar 2010 met de bestaande vliegtuigen en dit door rentabilisering en behoud van de vroegere gedane investeringen.

Voldoende middelen om de veiligheidsmodificaties te garanderen en voldoende uren om de piloten in staat te stellen voldoende te trainen teneinde niet te hervallen in de voorbije periodes van ongevallen te wijten aan gebrek aan vliegreuen. Voldoende piloten om een normale tewerkstelling te vrijwaren en een korrekte behandeling van deze mensen die met idealisme en volledige overgave zich inzetten voor hun ideaal.

Wij, op de Staf Luchtmacht, doen ons best om het door de plotse halvering ontstane teveel aan personeel en piloten op te vangen en om te scholen op een menselijke en aanvaardbare manier. Wij vragen dan ook dat rekening gehouden wordt in het bepalen van aantal piloten, vliegtuigen en vliegreuen, met de adviezen en argumenten van de experts terzake; van mensen die weten wat vliegen is en die zelf vliegen, en dat men zich hoede voor pseudo-experten en oververeenvoudiging van complexe problemen door onbevoegden in de materie.

Dergelijke ingrijpende maatregelen vergen overgangsmodaliteiten die uitvoerbaar zijn, gespreid over voldoende tijd en aanvaardbaar voor de mensen. Ook al betogen deze niet, staken ze niet of bezetten ze hun arbeidsplaats niet.

In ruil voor wat wij vragen, bieden wij de strijdkrachten in het algemeen en de Luchtmacht in het bijzonder, onze inzet aan.

Deze kan een bindteken zijn en blijven voor de natie.

Deze zal er voor zorgen dat in de toekomst de vredesdividenden verder uitbetaald worden op voorwaarde dat de defensieproblemen en -structuren op een realistische manier benaderd worden.

In ruil bieden wij onze kennis en vaardigheid aan, de efficiëntie van een hoogtechnologisch en modern wapen, als op maat geknipt voor een klein maar sterk geïndustrialiseerd land.

In ruil bieden we motivatie en vertrouwen in de overwinning van het gezond verstand bij de komende beslissingen.

In ruil bieden wij jeugd, ervaring, dynamisme en toewijding en voor sommigen onder ons zelf in volledige overgave bieden we onszelf aan.

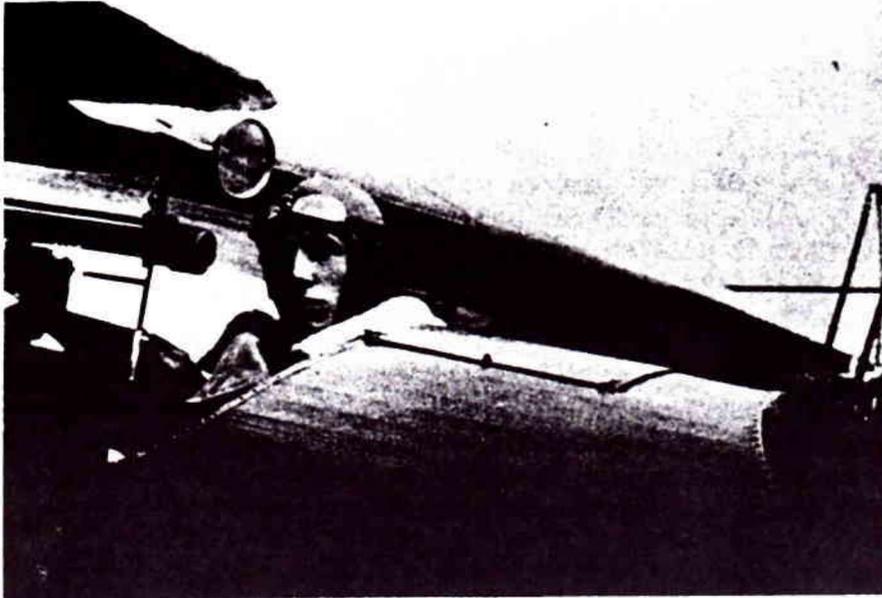
Velen die wij vandaag herdenken hebben hun leven gelaten tijdens, tussen en na de wereldoorlogen opdat de vrede zou bewaard blijven. Aan hen allen de innige dank en erkentelijkheid van de Luchtmacht en van de ganse Natie.

Zij zijn het verleden, het heden en de garantie voor de toekomst van ons land.

Leve de Luchtmacht, Leve België

Le Lieutenant-Colonel Aviateur
Léon RENSON, parrain de la
promotion d'élèves-pilotes 81A.

Luitenant-Kolonel Vlieger
Léon RENSON, peter van de leerling-
piloten promotie 81A.



Le Lieutenant-Colonel Aviateur
Léon Renson naquit à Liège le
21 juin 1899.

Il a à peine 17 ans en janvier
1917, qu'il s'évade du pays occupé
pour s'engager comme volontaire de
guerre.

Il posait là son premier acte de
patriotisme.

Déclaré inapte au service combat-
tant vu son jeune âge et désigné
pour une unité non combattante, il
est malgré tout affecté à une unité
combattante, à sa propre demande.
Il rejoint d'abord le 12^o Régiment
d'Artillerie puis est muté au
9^o Régiment d'Artillerie à la fin
de la guerre.

Il termina le conflit avec le
grade de Maréchal des Logis.

Il choisit alors l'Aéronautique
Militaire et servit au 2^{ème} Régi-
ment d'Aéronautique et plus précé-
sément à la base de Bierset.

Le 10 mai 1940, il était Major
Aviateur, Sous-Chef d'Etat-Major
à la Défense Aérienne du
Territoire.

Luitenant-Kolonel Vlieger
Léon Renson werd geboren te Luik
op 21 juni 1899.

Reeds heel jong geeft hij blijk
van vaderlandsliefde door in janua-
ri 1917 bezet België te ontvluchten
en als oorlogsvrijwilliger dienst
te nemen. Hij is dan amper 17 jaar
oud.

Hoewel ongeschikt verklaard voor
gewapende dienst - vanwege zijn
jeugdige leeftijd - en bijgevolg
ingedeeld bij een niet-strijdende
eenheid, wordt hij toch op eigen
aanvraag bij een strijdende eenheid
ingelijfd. Eerst vervcegt hij het
12^o Regiment Artillerie en op einde
van de oorlog het 9^o Regiment
Artillerie. Hij beëndigt de oorlog
als Wachtmeester.

Hij verkiest daarna over te gaan
naar de Militaire Luchtvaart en
dient bij het 2de Luchtvaartregi-
ment, meer bepaald op de basis van
Bierset.

Op 10 mei 1940 is hij Majoor
Vlieger, Onderstaafchef van de
DAT.

Il fut fait prisonnier durant la campagne des 18 jours mais il parvint à s'évader et à gagner la Grande-Bretagne le 1er juin 1940, en compagnie du Capitaine Aviateur De Soomer.

Le 15 juin, il fut renvoyé en France pour prendre le commandement d'une unité qui avait reçu l'ordre de rentrer en Belgique.

Il s'évada une seconde fois de la Belgique occupée le 24 juillet 1941 pour rejoindre la Grande-Bretagne

A 42 ans, il retrouva une place au combat après avoir vaincu toutes les difficultés dues à son âge.

Le 14 janvier 1942, il passa à la Section Belge de la RAF. Versé au 141 Squadron comme pilote de chasse, il prit part à plusieurs opérations de nuit au-dessus du continent.

Il disparut le 18 novembre 1943 dans l'accomplissement d'une mission au-dessus de l'Allemagne, à bord d'un Beaufighter.

A la fin du conflit, grâce au concours de la Croix-Rouge, on apprit qu'un avion d'un type non identifié s'était abattu à Gronau (RFA) et que l'équipage avait été inhumé sur place dans le cimetière catholique.

Un des deux aviateurs fut identifié comme étant le Flying Officer Baldwin, observateur-radio du Major Renson. On put ainsi conclure que l'avion était celui du Major Renson.

Par arrêté du 18 juin 1946, le Major Renson fut promu au grade de Lieutenant-Colonel Aviateur, avec effet rétroactif au 26 mars 1941.

Hij wordt gevangen genomen tijdens de 18-daagse veldtocht maar kan ontsnappen en op 1 juni 1940 vervoegt hij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië, in gezelschap van Kapitein Vlieger De Soomer.

Daarna wordt hij op 15 juni 1940 naar Frankrijk teruggestuurd om er de leiding te nemen van een eenheid die bevel krijgt naar België te trekken.

Op 24 juli 1941 ontsnapt hij opnieuw uit bezet België en bereikt voor de tweede keer Groot-Brittannië

Hoewel reeds 42 jaar oud, dringt hij aan om opnieuw zijn plaats in het gevecht in te nemen en overwint hij alle moeilijkheden verbonden aan zijn leeftijd.

Op 14 januari 1942 gaat hij over naar de Belgische RAF-Sectie. Ingedeeld bij het 141 Squadron neemt hij als jachtpiloot deel aan talrijke nachtoperaties boven het vasteland.

Op 18 november 1943 wordt hij verdwenen gemeld bij het volbrengen van een zending boven Duitsland, aan boord van een Beaufighter.

Pas na de oorlog en dank zij de tussenkomst van het Rode Kruis verneemt men dat een vliegtuig van een niet-geïdentificeerd type werd neergehaald en dat de bemanning werd begraven op het katholiek kerkhof van Gronau (DBR).

Eén van beide geïdentificeerde airmen was Flying Officer Baldwin, radio-observator van Major Renson. Het kon dus alleen het vliegtuig van Major Renson betreffen.

Bij besluit van 18 juni 1946 is Major Renson aangesteld tot Lieutenant-Kolonel Vlieger met terugwerkende kracht op datum van 26 maart 1941.

LES FEMMES ET L'AVIATION EN BELGIQUE

Depuis les premières heures de l'après-guerre '40-45, les femmes ont voulu prouver que l'aviation et elles, ne sont pas du tout incompatibles.

Cela n'a cependant pas été facile dans notre petit pays et, pour admettre leur vraie valeur dans ce domaine, les Administrations compétentes ont dû réfléchir pendant près de 30 ans !

Heureusement (devrais-je dire: enfin!) aujourd'hui les femmes prennent tout doucement leur place dans ce métier si jalousement gardé par les hommes.

On ne peut pas encore dire qu'elles sont "légion". Il faut reconnaître que ce métier n'est pas précisément très compatible avec une vie de "femme au foyer"; mais faut-il absolument que toutes les femmes deviennent épouses et mères ?

Il y en a pour qui l'attrait du ciel, de la liberté d'action, peut-être aussi un peu de "l'aventure" dans son sens le plus beau, pousse le dessus sur le désir de mener une vie destinée - par tradition - au sexe faible.

Bien avant la seconde guerre mondiale, les américains et les anglais avaient compris la valeur et l'efficacité d'une femme aux commandes, même d'un bi- ou quadri-moteur. C'est ainsi que fut créé les A.T.A. (Air Transport Auxiliary) qui prouva, sans conteste possible, que les femmes-pilotes valent bien leurs homologues masculins.

Pourtant, la paix revenue, les voilà soudain devenus "inaptes" à travailler comme pilotes pour les grandes compagnies... alors qu'elles avaient affronté tous les dangers d'une guerre.

Ce n'est que vers la fin des années 1950 que les anglaises ont pu prétendre à un emploi dans les compagnies de transport aérien.

Mais, pour les belges... pas question d'en entendre parler.

Nous avons toujours (hélas!) un quart de siècle de retard !

Pourtant, dès 1946, une première jeune-fille belge (une ostendaise) obtient son brevet de tourisme et travaille bénévolement comme pilote convoyeur d'avions monomoteur vers l'Allemagne, la Suisse, l'Angleterre, la France, etc.

Mais, pas question qu'elle présente les examens du brevet de Travail Aérien... c'est réservé aux hommes (lui répond-on à l'Administration de l'Aéronautique.

En 1949 cependant, cette Administration revoit ses positions et autorise Jacqueline COUSIN, brevetée "B" le 22 avril 1947, à se présenter aux examens professionnels, qu'elle réussit d'ailleurs avec brio.

Cécile Heems la suivra un an plus tard (question de moyens financiers !). (A noter qu'elle fut aussi la première femme parachutiste, le 30 mai 1953, avant même l'autorisation du parachutisme civil en Belgique.)

Mais, à cette époque, pour faire l'entraînement à l'acrobatie, au vol de nuit, au P.S.V., aux atterrissages de précision, etc. il faut être bien nanti financièrement.

Une heure de vol en Piper-Cub ou Aéronec coûte la coquette somme de 1.200 frs. Ajoutez à cela 300 frs pour le moniteur et les taxes d'atterrissages. C'est faramineux lorsqu'on sait qu'une très bonne secrétaire gagne (à l'époque) 2.500 à 3.000 frs par mois.

- Quant au vol de nuit (dont 10 heures sont nécessaires pour le T.A.) il fallait ajouter encore 10.000 frs par nuit pour le balisage de la plaine de Melsbroeck (non encore en activité pour les lignes régulières).

Bien des jeunes-gens ont reculé devant ces dépenses, et on les comprend. Pour la plupart, leur entraînement se terminait après le brevet "A".

Le brevet professionnel requérait, en outre, 10 heures d'acrobaties, généralement exécutées sur Tiger Moth (coût 1.800 fr l'heure + 300 frs moniteur); ainsi que 10 heures en Pilotage Sans Visibilité (P.S.V.)

Tout cela réuni dépassait les 200.000 frs dans les années 46/50, autant dire une fortune pour les jeunes-filles obligées de gagner leur pain quotidien.

C'est sans aucun doute, la raison pour laquelle les jeunes-gens et jeunes-filles furent si peu nombreuses ou si peu enthousiastes à suivre les cours de pilotage. Nombre d'entre eux allèrent jusqu'au brevet élémentaire ("A") pour abandonner ensuite faute de moyens, ou par manque de courage pour se priver de tout, parfois même de l'essentiel, pour pouvoir accéder à ce brevet tant convoité par les plus courageux.

Longtemps, Cécile Heems et Jacqueline Cousin restèrent les deux seules femmes-pilotes de Belgique. Mais les années qui suivirent ne furent pas beaucoup plus prolifiques.

Un recensement transmis par l'Administration de l'Aéronautique (en 1986) démontre que de 1947 à 1986, le nombre d'élèves-pilotes (femmes) variait entre 1 et 4 par an (parfois même 0) avec une exception pour l'année 1979 qui vit le nombre atteindre les 16.

Toutefois, pour toutes ces années, la plupart ne dépassait pas le stade du brevet élémentaire. Quant à celles qui passaient le brevet de Travail Aérien, elles étaient rares car ce brevet très coûteux n'offrait que peu ou pas de débouchés.

Ce n'est qu'en 1974 que l'on vit -enfin- une femme accéder au brevet de Transport Public: Yvonne CUNHA. Et encore lui fallut-il suivre les cours en Amérique !

Mais la Sabena ne voulait toujours pas entendre parler de la gente féminine aux commandes de ses avions.

Il a donc fallu 28 ans à la Belgique pour se mettre au diapason des autres pays en matière de sexe dans l'aviation !

Mais, pour celles qui furent brevetées ~~xx~~ avant cette date, il était évidemment trop tard.

Aujourd'hui l'on voit timidement disparaître cette discrimination, même dans la Force Aérienne (une seule femme-pilote en 1992, la première: Melle Janssen).

Si l'on constate - avec regret - que ce métier n'est pas encore tout à fait entré dans les moeurs, chez nous, il faut cependant reconnaître que le nombre de femmes-pilotes est en augmentation.

Il était temps !

... Et les hommes sont bien forcés de reconnaître qu'ils avaient tort de ne pas admettre qu'elles ont les mêmes capacités à devenir de bons pilotes à conditions qu'on les laisse suivre les mêmes entraînements.

ne
Aujourd'hui, les femmes sont plus obligées de se contenter d'être pilote de taxi-aérien, de convoyage, de traction de panneaux, de monitrice. Elles peuvent, enfin, prétendre à égaler les pilotes de Transport-Public.

C'est une victoire... mais après combien de lutte, de privations, d'espoir et de désespoir, connus par celles qui les ont précédées.

Espérons que les années qui viennent verront de plus en plus de jeunes-filles attirées par ce beau métier.

C'est si merveilleux de vivre et de travailler entre ciel et terre !

C.H.



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

1993

CARTE DE MEMBRE

NOM ET SIGNATURE DU TITULAIRE :

1993

LIDKAART

NAAM EN HANDTEKENING
VAN DE TITULARIS :

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	041.52.29.17
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire: Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire-adjoint: Feuillen Roberts	013.31.28.70
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres: Mme Wissocq-Van Lancker Denise	081.85.61.33
Bouzin Eric	02.242.57.74
Custers Albert	02.736.76.47
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.731.17.88
Mojet Hubert	02.770.93.71
Peyrassol Charles	02.771.12.48
Vermander Gérard	02.770.98.22
NIELS NORBERT	016.58.10.86

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.