

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



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

Siège social  
1, rue Montoyer  
1040 BRUXELLES

CCP 000-0356122-35

Editeur responsable

~~LEON GYSEN~~  
A.Dillien

CINQUIEME ANNEE

AVR MAI JUN 83

Bruxelles, le 25 mai 1983

S O M M A I R E

Compte-rendu de notre Assemblée Générale  
du 26 mars 1983

La splendide balade Belgique-Congo du  
Comte de Loos-Corswarem

La SABENA des années 20, par Léon Gysen

Comment peut-on devenir pilote de "chasse"  
par M. Jacobs

Histoire des avions du musée

Recherche de renseignements

Notre magasin

## HISTOIRE DES AVIONS DU MUSEE

---

Depuis que l'homme existe, il s'est efforcé de laisser une trace de son passage sur terre et de préserver les outils et les machines qu'il a créés pour les générations futures. Le 20<sup>e</sup> siècle a vu la naissance et le développement de l'aviation et l'homme a pensé à sauvegarder les premiers aéroplanes dans un musée. A présent cette collection témoigne de l'évolution constante de la technique aéronautique. Mais ces avions ont leur propre histoire qui est liée aux mécaniciens, menuisiers, techniciens et pilotes qui les ont entretenus, réparés et pilotés. Maintenant qu'ils sont exposés dans un musée, les visiteurs se posent parfois certaines questions concernant ces merveilleux engins qui ont marqué une partie de notre histoire. Pour chaque avion il faudra retracer son histoire pendant sa période opérationnelle, ses caractéristiques techniques, le récit de son acquisition, de sa récupération, les différentes phases de sa restauration ainsi que les problèmes pour les mener à bien, une explication sur sa livrée actuelle, diverses photos et le récit d'un vol effectué sur cette merveilleuse machine. J'aimerais pour réaliser cette série d'articles qui seraient dans un premier temps publiés dans la revue A.E.L.R. (Amis du Musée de l'Air et de l'Espace) et ensuite regroupés pour réaliser un livre sur l'histoire des avions du musée, contacter d'anciens pilotes, navigateurs, bombardiers, pouvant me fournir un récit d'un vol à bord d'un de ces avions, également des personnes possédant des informations des documents, des photos etc..... Tous les documents seront restitués à leurs propriétaires.

Lecocq Marc

S'adresser à:

Lecocq Marc

71, av Zénobe Gramme

1030 Schaerbeek

Tél: 02/2163325

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DES VIEILLES  
TIGES DE BELGIQUE, QUI S'EST TENUE LE SAMEDI 26 MARS 1983,  
A LA MAISON DES AILES, A BRUXELLES.

-----

1. PRESENCES.

Tout le conseil d'administration était présent, soit douze conseillers, et quarante-sept membres, soit un total de cinquante-neuf présents. En y ajoutant les trente-trois procurations reçues, cela donnait nonante-deux voix délibératives.

2. OUVERTURE DE LA SEANCE.

Le président Léon Branders ouvre la séance à onze heures, par un hommage à nos morts, et parmi ceux-ci nos vingt-trois membres décédés en 1982 et 1983, depuis la dernière assemblée générale:

Le 10.05.82 Le Docteur Georges Van Keerbergen, président des VTB.  
Le 11.05.82, Monsieur Olivier De Keyzer.  
Le 13.05.82, Monsieur Robert Lenain.  
Le 20.05.82, Monsieur Robert Husson.  
Le 20.06.82, Monsieur Jules Kaisin.  
Le 25.07.82, Monsieur de Diesbach de Belleroye, président des VTF et  
membre d'honneur des VTB.  
Le 12.08.82, Monsieur Ronald Davidson.  
Le 22.08.82, Monsieur J.L. Ganshof van der Meersch.  
Le 16.09.82, Monsieur Alphonse Radar, membre du conseil d'administration.  
Le 17.10.82, Monsieur Georges Vanderbeck.  
Le 25.10.82, le Comte Arnold de Looz-Corswarem.  
Le 28.10.82, Monsieur Robert De Mot.  
Le 12.11.82, Monsieur Franz Dumonceau.  
Le 22.11.82, Monsieur José-Marie Miette.  
Le 03.12.82, Monsieur Gaston Mesmaeckers.  
Le 05.12.82, Madame H. de Rasse, épouse de notre distingué membre.  
Le 06.12.82, Monsieur Yvon Harnould.  
Le 17.12.82, Monsieur Bob Buyse, membre du conseil d'administration.  
Le 23.01.83, Monsieur Georges Terlinden.  
Le 01.02.83, Monsieur André Robyt, membre du conseil d'administration.  
Le 11.02.83, Monsieur Bob Mulders.  
Le 15.03.83, Monsieur Charles Gordinne.

A une date qui ne nous a pas été communiquée précisément, Monsieur Pestiaux.

Non membres: Monsieur Hurel, vice-président des Vieilles Tiges de France.  
Monsieur Albert Toussaint, parachuté, créateur du service  
d'observations météorologiques, en 1941.

A la demande du président, l'assemblée observe une minute de silence et de pensée à tous nos camarades de l'aviation, décédés.

Ensuite, Léon Branders nous parle, et plutôt que de résumer son allocution, je préfère reproduire ci-après son premier discours de président des VTB, car il reprend tous nos souvenirs de 1982, tous nos soucis, tous nos espoirs et toutes nos réalisations.

DISCOURS DU PRESIDENT LEON BRANDERS A L'ASSEMBLEE GENERALE DES VTB  
DU 26 MARS 1982  
-----

Au risque de donner à cette réunion une atmosphère mélancolique, je désire parler une dernière fois de certains de nos amis qui nous ont quittés et, avant tous autres, de notre président, le Docteur Georges Van Keerbergen. C'était un battant; il aura tout fait pour redonner à notre association l'allant voulu, mais aussi le prestige nécessaire à sa représentativité, seule condition valable pour y attirer de nouveaux membres. Et nous savons combien est précieuse l'ambiance toute d'amitié que nous pouvons retrouver lors de nos rencontres mensuelles, amitié dont tout être humain a un pressant besoin.

Inutile de rappeler qui était le Docteur Georges Van Keerbergen, quelle a été sa vie étonnante et bien remplie. Il nous a tracé le chemin à suivre; nous penserons souvent à lui en allant de l'avant. Je désire associer à son action celle de notre grande amie Maddy Van Keerbergen qui, sans avoir l'air d'y toucher, a tant fait pour l'aider dans sa tâche.

Quatre administrateurs nous ont également quittés. Tous quatre également actifs, décidés à donner un maximum de leurs efforts pour la cause de notre association:

Henri Wuyts, réservé mais combien utile et nécessaire dans les moments de mésentente, décidé et même batailleur quand il s'est attaché à une bonne cause. Nous en avons pour preuve la pelouse d'honneur où sont rassemblés un grand nombre de nos héros aviateurs de la guerre. J'ai présidé, comme il l'avait demandé, la dernière cérémonie au cimetière de Bruxelles. J'ai été très impressionné, mais j'ai beaucoup pensé à lui: Quelle oeuvre magnifique!

André Robyt, rouscaille mais d'une jovialité à toute épreuve. Travailleur, il a été notre trésorier pendant de nombreuses années, et notre représentant au musée de l'air, toujours présent à toutes les manifestations tant qu'il a pu se déplacer. Nous avons eu la joie de découvrir que, bien qu'il fut isolé à la fin de sa vie, il avait autour de lui un grand nombre d'amis; des photos, des dédicaces de tous ceux qu'il a eus comme élèves, et qui pour lui étaient toujours présents, ses enfants. C'était le type parfait de la Vieille Tige.

N'oublions pas notre ami Alphonse Radar, trop vite disparu pour pouvoir donner toute sa mesure.

Enfin, last but not least, notre ami Bob Buyse, trop vite handicapé, trop vite condamné. Je me rappellerai toujours sa rage de ne pas voir sa fin le prendre suffisamment rapidement. Membre très actif, pour lui, il n'y avait que les Vieilles Tiges. Plaisantin, aiguillonnant plus souvent qu'à son tour les camarades qui manquaient de foi en notre association, il n'avait de cesse que les choses se fassent comme elles devaient l'être. C'était un semeur d'amitié, un rassembleur de bonnes intentions, un réalisateur.

Ils nous ont quittés, mais la relève est là, bien présente: Très honoré mais très inquiet d'être votre président. J'étais votre secrétaire général, mon successeur tout indiqué était André Dillien. Et Dieu sait s'il a fait ses preuves depuis qu'il a repris les commandes. D'un dévouement à toute épreuve, il va de l'avant, rien ne l'arrête. Même les critiques. C'est un grand réconfort pour nous tous, nous avons notre "battant", les choses sont en bonnes mains.

Notre ami Maurice Dans a repris les soucis d'argent des mains d'André Robyt. Ce ne fut pas facile, mais en homme d'ordre, il a bien vite remis le train sur les rails. Il a même trouvé le joint, grâce à l'humour qui le caractérise, pour vous mettre dans l'état d'âme voulu pour lui faire parvenir votre cotisation. Nos intérêts sont bien défendus!

Les nouveaux arrivés au conseil d'administration, ou plutôt presque désignés malgré eux, mais qui ont accepté finalement de grand coeur sont:

Mimile Witmeur. Je ne voudrais pas vous faire l'injure de vous le présenter: Mimile, c'est Mimile! Liégeois rayonnant, amiteux, présent, toujours actif, c'est important.

Georges Jaspis. Oh, il y a bien longtemps que nous l'attendons dans nos rangs. Bourru mais fidèle ami, il est connu de tous, et peut convaincre les plus réticents: Voir le "Cheval". Il sera notre lien avec les anciens de la Sabena, qui en très grand nombre nous viennent de la RAF, et ont tant à nous raconter de leurs souvenirs.

Jacques Dôme enfin, qui a déjà accepté d'être notre contrôleur aux comptes. Pondéré, décidé, il nous sera d'une grande aide.

Quant aux plus anciens, Pierre Hallet, Jacques Cambier, Marcel Flammion et Lucien Hariga, ils vont bien, merci. Tous, ils font l'impossible pour vous satisfaire. Et puis parmi eux, je ne voudrais pas oublier nos vice-présidents, le Colonel Robert Fabry et Pierre Pacco. Une fois de plus, je ne voudrais pas vous faire l'injure de vous les présenter: Ils vont bien. Merci encore. En bons vice-présidents, ils sont actifs, de bon conseil, donc précieux pour notre association. Par leur présence, leur action, leur ténacité à vouloir que les choses se réalisent. Ce sont des moteurs particulièrement utiles et nécessaires pour nos atterrissages.

Il faut regarder de l'avant. Tous ceux qui participent à nos réunions de premier mercredi du mois savent qu'elles valent leur pesant d'or. C'est là que l'action débute, c'est là que les choses prennent forme, c'est là que chacun se promet de faire quelque chose pour l'association, même si par après la vie nous reprend, même si on oublie, c'est là que notre association se fait en toute amitié.

Pour qu'elle soit bien vivante, il nous faut beaucoup de membres. A nous de les décider à s'inscrire, à participer. Croyez qu'il n'en manque pas: Depuis janvier nous avons fait près de trente nouveaux membres, et de très bonne qualité, croyez-moi!

Il faut aussi des visites, des petits voyages, d'autres rencontres. Elles existent, notre secrétaire général vous les rappellera. Encore faut-il que vous vous décidiez à y participer. Et dites-vous bien que plus on est nombreux, moins cela coûte, et plus c'est agréable. A vous de faire l'effort, à vous de décider.

Ne croyez pas que mon intention soit de vous faire des reproches, au contraire, je dois vous féliciter de votre présence aujourd'hui. Nous sommes cinquante-neuf plus trente-trois procurations; nous serons quatre-vingt-six au déjeuner organisé de main de maître par notre ami et ancien administrateur Victor Winants. Merci de tout coeur.

J'escomptais la présence du président des Vieilles Tiges de France, ainsi que celle du chef d'état-major de la Force Aérienne. Tous deux ont dû se décommander du fait d'obligations plus importantes; nous le comprenons et espérons beaucoup les avoir parmi nous l'an prochain.

Je ne voudrais pas terminer sans vous remercier encore de votre présence, vous assurer de mon entier dévouement, et souhaiter avec vous longue vie à notre association.

3. Lecture du procès-verbal de l'assemblée générale du 27 mars 1982.  
Le secrétaire général lit le procès-verbal de la séance de l'assemblée générale de 1982. L'assemblée générale approuve sans commentaire.
4. Rapport du secrétaire général André Dillien à l'assemblée générale, sur les activités de l'année écoulée.  
Définition des Vieilles Tiges:  
"Vieille Tige" est l'appellation fraternelle des pilotes de 1914-1918, équivalent des "vieille branche" et autres gentilles dénominations de nos jours.  
Cette définition est de notre regretté administrateur Bob Buyse, récemment disparu. Il me paraissait nécessaire de nous la remettre en mémoire, ou de la citer aux nouveaux membres.  
Messieurs, votre présence me conforte dans mon travail; il y a ici cinquante-neuf présents, et nous avons reçu trente-trois procurations de vote.

Pour vous donner une idée de la santé de l'association, je vous cite les chiffres des membres: 259 membres en 1982, 295 en 1983.

Plus prosaïquement, le conseil d'administration s'est réuni dix fois en 1982, pour assurer le travail de routine et préparer les rencontres et manifestations. Je rappelle les voyages à la Ferté-Alais, où il y avait dix-neuf participants, à Mariemont, où il y en avait vingt-six, et à Poelkapelle, où nous étions onze.

Ce qui me chiffonne un peu, c'est que sur deux cent nonante cinq membres, nous n'arrivions pas à en réunir plus de dix pour cent pour ces voyages. Cela m'amène à poser la question: Ces voyages sont-ils désirés? Sont-ils utiles? La question étant posée, à vous d'y répondre...

Cette année, nous irons au Bourget, départ le samedi après-midi et retour le dimanche soir, pour visiter le salon de l'aéronautique et y rencontrer les VTF. Nous irons également à Liège visiter l'usine de pneus Englebert, et à Saint-Hubert assister à la fête couronnant le troisième championnat féminin de vol-à-voile. Etes-vous intéressés? Un peu? Beaucoup? A la folie? Pas du tout? La connaissance de votre enthousiasme ou de vos critiques nous obligerait.

Comme vous l'a dit le président Léon Branders, nous en sommes à un stade de grand renouvellement dans l'association: Le président Georges Van Keerbergen, quatre administrateurs et dix-huit membres sont décédés. Ce qui a eu pour premier résultat, en ce qui me concerne, de me pousser à accepter la fonction que j'occupe parmi vous. Mais déjà trente nouveaux membres nous rejoignent. Ce renouvellement est nécessaire à la survie de l'association. Je ne désire pas la voir s'éteindre comme l'association des Vieilles Racines, pour laquelle j'ai récemment répondu par écrit au service des impôts qu'elle s'était éteinte, faute de membres!

Votre confiance en me nommant au poste de secrétaire général m'honore. Mais elle me charge de travail. Puis-je vous rappeler que vos critiques sont aussi nécessaires et bienvenues que vos suggestions? Je ne peux pas tout sucer de mon pouce, et elles me permettent d'orienter la marche de l'association, quitte à donner de temps en temps un coup de palonnier dans les pieds de notre président; qui me le rend bien par un bon coup de manche à balai dans le ventre. Mais on finit par pousser ainsi la machine à la bonne place, au bon moment.

Un mot encore sur la réunion mensuelle du premier mercredi du mois: Il y avait vingt-et-un convives à table le premier mercredi de janvier, il y en avait vingt-quatre en février, et quarante-et-un le premier mercredi de mars. Ajoutez-y ceux qui dînent uniquement d'un beefsteak liquide au bar, et vous aurez une idée du succès de cette réunion mensuelle. Et ce ne seront pas les nombreuses dames présentes qui me contrediront. J'en pleure à chaque fois. De tabagie.

En confidence, l'année dernière, vu que je travaille encore, je prenaï  $\frac{1}{2}$  heure de repos compensatoire pour venir au déjeuner du premier mercredi du mois. Maintenant, j'ai compris, je prends congé toute la journée, car après la réunion du conseil d'administration, l'apéritif, le déjeuner, le café, le pousse-café et le rafraîchissement nécessaire ensuite, cela ne vaut plus la peine d'aller au travail, il passe seize heures, on ne s'en est pas aperçu, et je suis de toute manière plus fatigué qu'il n'aurait été si j'avais travaillé!

Je vous rappelle enfin ce qui suivra la présence réunion:

1. Jeter un coup d'oeil sur l'exposition de photos et commenter.
2. S'inscrire pour les voyages.
3. Aller chez Callens prendre l'apéritif, et ensuite se retrouver à table à treize heures précises.

Ce rapport est approuvé par l'assemblée générale.

5. Rapport du trésorier général Maurice Dans à l'assemblée générale des VTB sur la situation financière au 31 décembre 1982.

<u>RECETTES</u>		<u>DEPENSES</u>	
Report au 01.01.82			
CCP	13.581	Imprimés	15.697
BANQUE	7.470	Timbres	8.625
TOTAL	21.051	Fournitures et frais d'administration	8.696
Cotisations	116.610	Fleurs & couronnes	34.185
Voyages	1.680	Banquet	45.560
Banquet assemblée générale	41.000	Voyages	10.060
Vente cravates, insignes, etc	11.675	Achat insignes	10.331
Intérêts bancaires	3.623	Frais de banque	1.111
Dons	7.150	Remboursements divers	1.236
		Divers	3.451
Total	<u>202.789</u>	Total	<u>138.952</u>

Réalisation des obligations:

Obligations Belgique 74/82	25.000	
Obligations Belgo-congolaises	19.250	
	<u>44.250</u>	
	<u>247.039</u>	

Solde créditeur:

CCP	51.657	
Banque compte courant	8.943	
Banque dépôt	46.279	
Caisse	1.208	108.087
		<u>247.039</u>

Réalisable.

-Inventaire

407 Autocollants à 20 francs	8.140
45 Epingles-insignes à 200 fr.	9.000
32 Badges brodés or à 400 fr.	12.800
120 Cravates à 350 fr.	42.000
62 Médailles "Brevet de 50 ans" à 120 fr.	7.440
	<u>79.380</u>

Commentaires sur le bilan à fin d'année 1982.

- Par rapport à fin 1981, le solde créditeur fait apparaître un accroissement de 38.000 francs environ, mais cette amélioration est purement fictive et est due au fait qu'un grand nombre de cotisations pour l'année 1983 ont été réglées dès avant la fin de 1982. Le total des cotisations perçues en 1982, soit 116.610 francs, correspond en effet à 388 versements, alors que le nombre de membres à fin 1982 était de 259.
- A fin 1981, nous possédions des obligations en dépôt à la banque. Les unes venaient à échéance en mars 1982 et ont été encaissées pour une valeur de 25.000 francs. Les autres, soit des obligations du Fonds Belgo-Congolais, ont été réalisées par la même occasion, et ce, comme convenu déjà lors de l'assemblée générale précédente. Le montant de la vente, soit 19.250 francs, a été versé, de même que le produit des obligations précédentes, sur un carnet de dépôt ouvert à cette fin. C'est ainsi qu'apparaît donc au solde créditeur de 1982 un poste "Dépôt en banque" de 46.279 francs, constitué par les ventes ci-dessus mentionnées, augmenté des intérêts.

3. Au tableau des inventaires, nous avons supprimé les timbres-poste Thieffry et les albums du Meeting de 1909. En effet, ces deux postes ne nous paraissent plus susceptibles d'une réalisation quelconque. De ce fait, le "réalisable" est revenu de 112.600 francs à 79.380 francs compte tenu évidemment des différentes ventes réalisées en cours d'exercice, qui se sont montées à 11.675 francs.

6. Rapport de vérification des commissaires aux comptes Jacques Dôme et Nestor Duchatelet.

Les commissaires aux comptes ont vérifié la situation financière en cours d'année et au 31 décembre 1982. Ils ont été satisfaits de la tenue des comptes et de la manière de procéder du trésorier général, qui leur a ouvert tous ses livres de comptes et leur a fourni toutes les explications qu'ils demandaient.

7. Décharge aux responsables de la gestion.

L'assemblée générale donne décharge au trésorier général, aux commissaires aux comptes et aux administrateurs de leur gestion de l'année écoulée.

8. Elections statutaires.

Devant procéder au renouvellement du tiers "A" des membres du conseil d'administration, l'assemblée a réélu dans leurs fonctions les administrateurs sortants Robert Fabry, Jacques Cambier et Pierre Hallet, par applaudissements, sans commentaires. Il n'y avait pas de candidats extérieurs au présent conseil d'administration.

Sans obligation statutaire, l'assemblée générale a approuvé les nominations du président Léon Branders, du secrétaire général André Dillien et des administrateurs Emile Witmeur, Jacques Dôme et Georges Jaspis.

9. Election de deux vérificateurs aux comptes.

Pour 1983, l'assemblée générale a élu messieurs Albert Custers et Jean Kleyn comme vérificateurs aux comptes. Leurs réserves sont messieurs Nestor Duchatelet et Henri Branders.

10. Cotisation pour 1983.

L'assemblée générale, sur proposition du trésorier, maintient le montant de la cotisation annuelle à 300 francs pour 1983.

11. Remise de la médaille de cinquante ans de brevet.

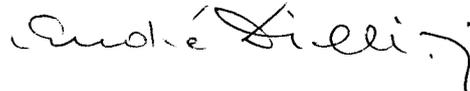
Les anciens dont les noms suivent ont reçu la médaille rappelant leurs cinquante ans de brevet:  
Messieurs Nicolas Deguel, Nestor Duchâtelet, Gustave De Smet, Marcel Jacobs, Fernand Mareschal, André Novalet, Robert Nyssens, Léon Paulet et Albert Pauwels.

Les plus anciens dont les noms suivent ont reçu le diplôme rappelant qu'ils furent brevetés il y a soixante ans:  
Messieurs André Challe, Oscar de Schaetzen, Robert Fabry, Léon Gysen, Robert Martin, Auguste Poncin, Ernest Theys et Camille Verdin.

Ils ont été longuement applaudis par l'assemblée générale.

Le président Léon Branders lève la séance à onze heures cinquante-cinq, en donnant rendez-vous aux membres chez Callens pour l'apéritif.

Le secrétaire général,  
André Dillien



Le président,  
Léon Branders



Col. avi. g.r.

AMENDEMENTS A LA LISTE DES VTB DE 1983

Selon les renseignements collectés jusqu'à fin avril 1983:  
MM.

- Bergmans Joseph-Louis. Tél: 02-269.51.83 à 13 & 19 heures uniquement.  
Bocquet Charles. Nouvelle adresse: Avenue de la Conception, 27 -B7450  
Nimy. Tél: 065-31.25.97.  
Chavée Roger: Téléphone 02-215.61.22 .  
Mlle Cousin Jacqueline: Téléphone 02-660.23.36.  
M. Dehaibe Alexandre: C au lieu de F.  
M. De Keersmaeker Pierre, Rue du Warichet, 11 -B5864 Nil-Saint-Vincent,  
1952 B118 010-65.58.16.  
M. Desmeth Gustave. Téléphone 010-22.37.65.  
M. Dillien André. Téléphones Habitation 02-673.36.32. Bureau 02-722.44.08.  
M. Dillien Michel. Tél. habitation 02-660.52.42. Bureau 02-649.96.20- ext.  
23.63.  
M. Dobbelaere André. Nouvelle adresse, Pennemanstraat, 13 -B9800 Deinze  
(Astene). Tél: 091-86.72.30.  
M. Doncq Marcel Rue du Bois, 61 -B6480 Bourlers.  
M. Drion Jacques téléphone 082-61.10.20.  
M. Geerts Louis (Manu) Hogeduinenlaan, 22-24 -B8470 De Panne. Téléphone  
058-41.19.07.  
M. Gordinne Charles: Décédé en mars 1983.  
M. Gysen Léon. Téléphone 02-649.52.44.  
M. Haubert Gabriel. 1939 C & 1940 B.  
M. Huens Charles. Philipslaan, 5 -B3000 Leuven. Tél: 016-25.07.93. F.  
M. Jacobs Marcel. Téléphone 02-512.72.92.  
M. Jeanmotte Omer. Nouvelle adresse: Rue Marcel Gérard, 11 -B4341 Awans.  
M. Jaspis Georges. Rue de Thorembais, 15 -B5922 Perwez.  
M. Legrand Paul. Avenue de la Renaissance, 21, boîte 7 -B1040 Bruxelles.  
F. Téléphone 02-733.00.19.  
M. Legrand Jacques. Téléphone 02-734.89.15.  
M. Leva Paul. 1942 B86.  
M. Martin Robert. 1922 B13.  
M. Nemry Robert. Nouvelle adresse: Champ d'Alvau -B1328 Ohain. Téléphone  
02-653.08.31.  
M. Nyssens Robert. Avenue des Statuaires, 100. 1931 C & 1932 B  
M. Paulet Léon. Téléphone 065-72.84.67.  
M. Peeters Armand. Deux adresses: du 01/05 au 01/11, Oosterveldlaan, 59  
B2610 Wilrijk. Du 01/11 au 01/05, Edificio Guayarmina, n°1 Avenida  
Juan XXIII, 1-5-H, Las Palmas, Espagne.  
M. Platteau Etienne. Téléphone 069-22.10.07.  
M. Schombroodt Joseph. Téléphone 02-751.85.37.  
M. Theys Robert. B-2018 Antwerpen.  
Mme Thibout Fanny. Téléphone 041-42.28.56.  
M. Van Wersch Albert. 1938 B76. Téléphone 02-770.64.02.  
M. Vermander Gérard. 1939 B78.  
M. Verpoorten Ferdinand. 1940 B80.  
M. Vivane Paul. 1941 C. Téléphone 02-241.13.69.

Tous changements ou corrections à signaler au secrétaire général s.v.p.

## LA SABENA DES ANNEES 20

Par Léon Gysen

Pour comprendre ce que fut l'aviation de transport des années 20, il ne faut pas oublier qu'elle n'était pas préparée ou équipée pour affronter les difficultés des voyages internationaux, et qu'elle ne disposait que de très peu de documentation, de renseignements météorologiques, d'instruments de navigation ou de radio à longue portée. L'aviation militaire nous avait appris à voler autour d'un aérodrome et, si mes souvenirs sont exacts, il nous était interdit de nous éloigner à plus de quinze kilomètres de nos centres. Les seuls voyages que nous avons faits étaient ceux des brevets civils et militaires. La vie en escadrille était monotone, et je m'y ennuyais ferme.

C'est dans cet état d'esprit que je demandai mon affectation au groupe technique d'Evere, comme essayeur pour les avions sortant de réparation. Là, les règles étaient un peu moins strictes. Nous devions livrer les avions réparés aux escadrilles, et des essais divers me conduisirent souvent vers l'Ardenne ou la côte. Ceci me rapprocha de la Sabena, où j'entrai à la première occasion.

Les pilotes étaient alors Van Ackere, Cocquyt, Lambotte et Van den Eynde. La flotte de la Sabena comprenait un vieux Rumpler de la guerre 14/18 qui servait aux baptêmes de l'air, un DH9 transformé, avec cabine pour deux passagers, un Goliath avec deux moteurs Salmson, un Fokker monomoteur, deux ou trois Handley-Page bimoteurs avec deux Rolls, et deux ou trois Handley-Page trimoteurs, avec un Rolls central et deux Siddeley latéraux.

Je fus lâché sur multimoteur par Wouters, essayeur de la Sabca, et après quelques heures d'entraînement, je dus voler pour l'assurance. En effet, à cette époque, la compagnie d'assurance exigeait qu'une délégation assiste au vol des nouveaux pilotes avant de signer leur contrat. Naturellement, ces Messieurs n'y connaissaient rien, mais telle était la règle. C'est la raison pour laquelle notre ami Crooÿ, excellent pilote s'il en fut, fut refusé à la suite d'un mauvais atterrissage.

Les deux lignes régulières existantes étaient Bruxelles-Bâle et Bruxelles-Londres. En plus, nous avions dans la bonne saison, les vols pigeons, car un bimoteur Handley-Page et le Goliath avaient été aménagés pour recevoir des cages en aluminium et transporter environ deux mille pigeons.

Tous les samedis à l'aube nous allions chercher ces volatiles à Anvers, Liège, ou au départ de Bruxelles, pour aller les lâcher à Valenciennes, au Bourget, à Etampes, à Romorantin ou à Angoulême; et même à Barcelone pour le grand prix annuel. Ces vols nous mirent en contact avec les milieux colombophiles, où régnait une ambiance extraordinaire. Des sommes considérables étaient mises, et nous nous rendions compte de notre responsabilité à mener à bien ces transports. Deux ou trois membres des sociétés colombophiles nous accompagnaient pour soigner, nourrir et lâcher les pigeons en présence des autorités françaises, et je me souviens, lors d'une panne à Noyon et atterris-

sage dans un champ avec une béquille cassée, avoir tendu des bâches pour récolter l'eau de pluie qui dégoulinait des ailes, afin d'abreuver ces pauvres bêtes. Lambotte devait venir atterrir pas loin de moi pour prendre mon chargement et continuer vers le sud, car le lâchage devait avoir lieu le lendemain à l'aube. Le Goliath, avec ses ailerons non compensés, était un avion très fatigant par temps remuant. En plus il était lent, et ses moteurs pas très fiables. Tandis que le HP, avec ses deux Rolls était plus sûr, plus agréable à piloter, et en plus, la visibilité était parfaite car l'habitacle (en plein air) était bien en avant des deux moteurs, ce qui était très important par mauvais temps.

Ceci me rappelle qu'ayant quitté Bruxelles vers Paris un samedi matin avec un chargement de pigeons, les nuages étaient bas, et je suivais la ligne de chemin de fer, plutôt à l'aise, car pendant le week-end la ligne française Paris-Amsterdam ne fonctionnait pas et je croyais être seul. Quand tout à coup je me trouvai face à face avec un avion français qui suivait comme moi le chemin de fer, mais dans l'autre sens, et également contre les nuages. Nous avons heureusement eu le même réflexe de virer à droite, mais le pilote français, atterrissant à Bruxelles, fit un fameux raffut: Il pilotait un "spécial" et croyait aussi être seul sur la ligne. La bonne visibilité du HP-bi était, dans ce cas très appréciée.

Je fus affecté principalement à la ligne de Londres, qui se faisait en général avec des trimoteurs Handley-Page. Nous faisons également la ligne avec d'autres avions, dont le Fokker monomoteur, lorsqu'il n'y avait pas ou peu de passagers, mais l'essentiel était la régularité, pour maintenir la Sabena en activité.

Cette ligne de Londres, en hiver ou par mauvais temps, avec les instruments dont nous disposions (un compte-tours, un indicateur de pression d'huile, un altimètre et une boussole) était certes l'une des plus dangereuses d'Europe. C'était l'avis des pilotes anglais, français et de ceux de la KLM. En trimoteur, nous volions avec un mécanicien qui maniait une radio rudimentaire, à portée très limitée. Il fallait en effet être dans les Flandres pour capter Saint-Inglevert, près du cap Gris-Nez, qui nous donnait le temps sur la Manche. Et ce n'est qu'à hauteur de Biggin Hill que nous avions Croydon. Nous connaissions le temps de Londres au départ de Bruxelles, mais comme il fallait de deux à quatre heures pour faire le trajet, ce temps pouvait changer. Un jour, par vent favorable, j'ai mis deux heures pour arriver à Londres, mais mon collègue fit le trajet inverse en quatre heures, et était presque en panne d'essence.

Nos avions, lourds et lents, mettaient un temps infini à prendre de la hauteur, et nous passions rarement au-dessus des nuages, car la distance était trop courte. Mais quand cela arrivait, nous risquions de trouver un plafond complètement bouché en arrivant à Londres, et il fallait alors entrer dans les nuages sans savoir très bien ce que nous allions trouver en dessous. Cela m'est arrivé, et je me suis retrouvé en plein Londres. Heureusement, j'avais habité cette ville pendant la première guerre, et je m'y suis retrouvé. Un pilote anglais m'avait donné un bon truc, ce qui prouve que les autres pilotes avaient les mêmes problèmes: Il existait alors un bâtiment qui datait de l'exposition de 1900, le Crystal Palace, flanqué de deux tours; il suffisait de prendre les deux tours en enfilade pour arriver à Croydon.

Entre la côte anglaise et Londres, le pays est très valonné, et, venant de Bruxelles avec des nuages bas, nous avions deux alternatives: Ou suivre le chemin de fer qui relie en ligne droite Folkestone à Londres, mais nous risquions alors de rencontrer un avion venant dans l'autre sens, ou suivre une des nombreuses vallées dont les sommets des collines étaient souvent dans les nuages. Mais certaines de ces vallées étaient en cul-de-sac et, n'ayant pas assez de place pour faire demi-tour étant donné la lourdeur du Handley-Page, nous devions entrer dans les nuages, attendre quelques minutes angoissantes, puis rendre la main lentement pour voir si on était passé de l'autre côté. C'est dans ces collines que Schoonbroodt s'est tué.

Le brouillard était notre autre ennemi, étant donné notre manque de renseignements météorologiques. Mon expérience avec la "soupe aux pois" vaut la peine d'être contée. Je connaissais la "pea soup" car pendant la première guerre, j'avais vu les tramways circuler à Londres, précédés d'un sonneur de cloche. Il fallait bien connaître son quartier pour retrouver sa maison. Ce jour là, nous avions quitté Bruxelles par un soleil radieux. Dils était mon mécano. Même en passant dans la vallée à la hauteur de Biggin Hill, il faisait ensoleillé. Je vis Dils écouter attentivement sa radio, puis il me cria dans l'oreille que Croydon se bouchait complètement, ce qui semblait incroyable. Au bout de quelques minutes, je vis dans le lointain un mur vertical de brouillard jaune et sale, qui avançait lentement. Comme nous n'étions plus qu'à quelques kilomètres et à cheval sur une route que je connaissais bien, je criai à Dils que j'allais essayer d'atterrir. Dils remonta son antenne, et j'entrai dans le brouillard. Je ne vis plus rien et m'empressai de virer lentement à gauche, pour me retrouver subitement dans le soleil. Dils déroula son antenne et Croydon nous dit que nous étions passés juste au-dessus du champ. Je décidai de tenter une seconde et dernière fois d'atterrir. Si je ne voyais rien, il était toujours temps d'aller à Biggin Hill. Au deuxième essai, une fusée éclata à ma gauche, et je distinguai vaguement l'ombre des hangars. Je continuai mon virage et atterris sans autres problèmes. Le chef pilote de l'Imperial Airways, qui avait tiré la fusée, monta à bord et me dit que l'avion français du jour était allé à Biggin Hill. Il est vrai qu'il inaugurait le premier vol Paris-Londres avec déjeuner à bord, et il aurait pu casser de la vaisselle. Quelques jours plus tard, à Bruxelles, le commandant Renard, qui dirigeait la Sabena et qui était à Londres le jour de la "pea soup" me fit appeler à son bureau et, après interrogatoire et explications, me dit que si cela se reproduisait, je serais viré.

Cela n'empêche que quelques semaines plus tard, étant à Paris avec Closset pour un vol pigeons avec deux bimoteurs, le temps n'étant pas fameux, je décidai, étant le plus ancien, d'attendre le lendemain pour rentrer à Bruxelles. Cette fois, je me fis ramasser parce que j'augmentais les frais généraux ! Moralité: "You can't win".

La boussole, seul instrument pour nous diriger, était l'objet de nos soins attentifs. Périodiquement, Cocquyt faisait mettre les avions sur trétaux et, moteurs tournants, compensait au mieux les boussoles. Cela n'empêche que certains d'entre-nous n'avaient confiance que dans leur instinct. C'est ainsi que l'un d'entre nous étant sans visibilité au-dessus

de la Manche, que nous traversions en vingt à trente minutes, vit sa boussole tourner lentement et se figura qu'elle était dérégulée. Il continua à voler en ne voyant que de l'eau en dessous de lui et, frisant la panne d'essence, vit enfin des vagues déferler sur une plage. Il s'empessa d'atterrir: Il était à Boulogne-sur-Mer. Je crois que les explications données aux passagers auront été plutôt confuses. Et, après examen, la boussole s'avéra en excellent état.

Un autre, allant à Londres avec des nuages très bas, suivit un chemin de fer et fut surpris de voir apparaître des terrils sur sa route. Il reconnut même le clocher bulbé de Mons. Il rejoignit cette fois-là la côte en rase-mottes. Il est vrai que quand on volait très bas et qu'il faisait très remuant, on ne regardait pas souvent la boussole, mais plutôt les ponts et les clochers.

Je crois que pour se mettre dans l'ambiance des années 20, il serait bon de raconter un voyage de Londres à Bruxelles par mauvais temps, avec mauvaise visibilité. J'assurais un jour la ligne et, au départ de Croydon l'agent de la Sabena me dit qu'il n'y avait qu'un seul passager et un peu de courrier, et qu'il avait reçu des instructions de Bruxelles, de sortir le Fokker monomoteur. On me demandait aussi d'atterrir à Ostende pour m'enquérir du temps à Bruxelles. Les anglais avaient aussi prévu une signalisation spéciale chiffrée, se trouvant sur le toit du hangar de Lympne, et donnant le vent et la visibilité sur la Manche et au-delà. Le sens unique avait déjà été imposé en Angleterre pour rejoindre le continent: Les pilotes au départ de Londres devaient survoler Redhill, puis suivre le chemin de fer vers Folkestone. Dans l'autre sens, les avions devaient suivre une vallée bien déterminée et reconnue sûre.

Arrivé à Lympne, je pris note des signaux et traversai la flotte en essayant de ne pas entrer dans un mât de bateau. Je regardai mon passager par la petite fenêtre qui se trouvait dans mon dos; il écrivait des cartes postales. Au-dessus de la côte franco-belge, pas de problèmes, c'était l'hiver, il n'y avait que des oiseaux, et on survolait la plage à quelques mètres. Ayant atterri à Ostende, je roulai pour rejoindre le bureau du chef de gare, quand un de mes pneus creva. Je devais apprendre par la suite que l'on avait répandu sur la plaine des résidus d'une cokerie voisine, qui contenaient souvent des morceaux de verre. Pas de roue de rechange naturellement, et je pris contact avec Bruxelles qui me demanda de persuader mon client de prendre le train pour Bruxelles, car on n'allait pas envoyer un autre avion pour une seule personne. Ce que je fis, et un taxi nous conduisit à la gare d'Ostende, avec mon petit sac de courrier. Je fis plus ample connaissance avec mon passager, qui était Argentin, et qui revenait à Louvain où il avait fait ses études. Il me demanda alors ce qui serait arrivé si "mes" moteurs s'étaient arrêtés lorsque nous volions au-dessus de l'eau. Je lui dis que c'était un monomoteur et qu'après tout, il n'y avait que vingt minutes de flotte. Il fut horrifié et voulut introduire une réclamation car à l'agence de Londres, on lui avait montré une belle photo de trimoteur. Tout finit par s'arranger.

Ostende n'avait pas une très bonne réputation comme terrain d'aviation. Il était exigü, le long d'une route au-dessus de laquelle nous devions passer très bas pour atterrir. Les vents dominants venant de la mer nous obligeaient à survoler la ville à basse altitude au décollage, ce qui m'avait valu une contravention et une convocation dans un commissariat de Bruxelles. Mais surtout, il y avait une briquetterie avec une haute cheminée à côté du champ, et nous avons maintes fois déposé des réclamations qui restaient sans effet. Un jour, l'accident se produisit, et Lambotte qui transportait toute la famille de Hesse au couronnement du roi d'Angleterre, rentra dans la cheminée par temps de brouillard. Il n'y eut aucun survivant.

Pendant la bonne saison, nous n'avions pas beaucoup d'ennuis, mais nous devions être présents au champ, comme réserve, pour essayer et régler les avions, ou pour donner des baptêmes de l'air. Un jour, je fus appelé par le commandant Renard, et il me demanda de dessiner et de faire faire un uniforme pour les pilotes. Il me laissait carte blanche. Jusqu'alors, nous volions en civil, mais certains étaient par trop fantaisistes, et il importait que la Sabena ait une bonne réputation, surtout à l'étranger. C'était pour moi un travail agréable, dessiner et faire confectionner ou fabriquer non seulement l'uniforme, mais aussi les boutons, le képi, etc... Quand tout fut prêt, je pris le vicinal à l'église Sainte-Marie (Aucun de nous n'avait une voiture, et seul Cocquyt possédait une motocyclette). Mon arrivée au champ fut sensationnelle! Tout le monde sortait des hangars et du garage pour voir la nouveauté! Renard était très content et il m'envoya chez Bouin, en ville, pour avoir son approbation. A partir de ce jour, petit à petit, tout le monde fut en uniforme.

C'est avec une appréhension certaine que nous voyions arriver les mauvais mois, car c'est en hiver que nous perdions beaucoup de nos amis. Un matin d'hiver, il gelait ferme et le temps était clair. Nous avons fait chauffer les moteurs au maximum. Je pris le départ, mais je n'étais pas encore à Alost que la pression d'huile du Rolls tomba à zéro. Malgré les deux Siddeley à plein régime, je me rendais compte que je ne rejoindrais pas l'aérodrome, mais je ne désirais pas atterrir dans ce fouillis de rails qui précède Evere. Je vis soudain à ma gauche un terrain dégagé qui formait la berge du chemin de fer. J'avais heureusement comme mécano Jef De Bruycker, qui ne paniquait jamais, ce qui n'était pas le cas pour tous. Comme ce terrain de fortune était en pente, l'atterrissage fut sans histoire. Après un coup de téléphone, la Sabena envoya un bus pour prendre les passagers, et nous refîmes chauffer les moteurs. Il y avait une foule de curieux gardés par un agent de police de Schaerbeek. J'avais insisté pour repartir seul, mais Jef ne voulut rien entendre, et le décollage dans la descente se fit facilement.

Quelques semaines plus tard, je devais partir pour l'Afrique, où d'autres aventures m'attendaient. J'espère vous les raconter bientôt.

# AERO-CLUB

## La splendide balade Belgique-Congo du Comte de Looz-Corswarem

« Si maintenant l'utilisation régulière de cette voie facilitait dans quelques années nos relations avec notre belle colonie, je me réjouirais d'avoir pu, dans la mesure de mes faibles moyens, contribuer pourtant un peu à la réalisation d'une œuvre utile à mon pays ». Ainsi conclut celui qu'on a dénommé l'« ALAIN-GERBAULT » de l'air à son retour d'un voyage Belgique-Congo et retour, en solitaire, à bord de son avion privé, un Saint-Michel (100 CV) GULDENTOPS S.G.2, de construction belge.

Le rapport du Jury du Trophée National du mérite sportif qui lui sera décerné à l'unanimité pour l'année 1935 nous dit : « Il voulait simplement prouver que les hypothèses qu'il avait faites siennes à la suite d'études personnelles, pouvaient être vérifiées par des faits. Il voulait établir que la liaison aérienne Belgique-Congo était réalisable d'une manière plus rapide et par là même plus économique et plus pratique, qu'en empruntant le tracé suivi par les avions de ligne. Il obéissait ainsi à un désintéressement complet et révélait un amateurisme intégral, n'ayant reçu ni aide, ni appui, ni subvention d'aucune nature. Sa performance est remarquable par les conclusions pratiques et d'immédiate utilité auxquelles elle donna le jour ».

Parti de Bruxelles le 17 décembre 1934, il arrive à Léopoldville le 5 janvier à 17 h 30, donc en moins de trois semaines. Reparti le 7 janvier par l'itinéraire classique, il atterrit à ALICANTE le 14 janvier. C'est là qu'au décollage, après glissement sur l'aile, il devra renoncer à boucler la boucle.

Son itinéraire : BRUXELLES - LYON - MARSEILLE - ROME (que d'eau !) - TUNIS - TRIPOLI - MOURZOUK - BILMA (que de sable !) - FORT-LAMY - FORT-ARCHAMBAULT - BANGUI - COQUILHATVILLE - LEOPOLDVILLE.

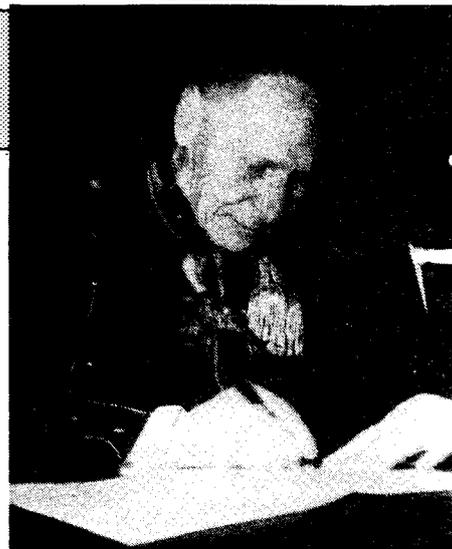
Prenez vos cartes et mesurez : la distance de ORAN à FORT-LAMY est de quatre mille kilomètres ; celle de TRIPOLI à FORT-LAMY, de deux mille kilomètres seulement. Ses considérations sont étonnantes : « Par l'itinéraire habituel (celui que j'ai emprunté au retour), on rencontre des difficultés nombreuses dues à la nature peu hospitalière du terrain : l'ATLAS et les hauts plateaux d'ORAN, à COLOMB-BECHAR ; pays accidenté de BECHAR à ADRAR ; le TANEZROUFT, enfin, qui sans le balisage artificiel qui y est établi serait pratiquement infranchissable.

Entre TRIPOLI et le TCHAD, par contre, rien de tout cela ; la traversée de la LIBYE italienne, soit la moitié du trajet, se fait sans la moindre difficulté ; la traversée de l'Afrique occidentale française entre THUMMO et le TCHAD n'est pas actuellement aussi aisée. Des cartes exactes et détaillées de cette région faisant malheureusement défaut... L'itinéraire le plus rationnel y sera alors :

THUMMO - MADANA - SEGUEDINE - BILMA - AGADEM - LE TCHAD ».

Et pourtant, rappelez-vous, il est seul à bord, il nous raconte son vol MOURZOUK-BILMA au-dessus du TENERE (vous connaissez le désert des déserts ?), il cherche le KAOUAR, l'oasis au sud de laquelle se trouve BILMA.

« ... Le temps qui jusqu'ici était superbe, va brusquement changer. Le beau ciel bleu s'estompe. Un vent de sable l'a obscurci ; l'atmosphère est opaque. Je vole maintenant au ras du sol. Il faut faire attention. La hauteur exacte à laquelle on se trouve est difficile à estimer. Pour mieux y voir, j'ouvre tout en grand le carlingue. Un air surchauffé y pénètre. Les minutes passent... Depuis une demi-heure, je cherche méthodiquement mais vainement le Kaouar. Sous mes ailes du sable et toujours du sable. Pourtant, je voudrais voir la falaise, l'oasis. Parfois je crois discerner quelque objet familier. Vite je m'approche. Désillusion : ce n'est qu'une dune, une pierre de table, une tache de sel. C'est un phénomène fréquent au désert : il est la conséquence de la difficulté que l'on éprouve à y apprécier les distances. On s'imagine apercevoir dans le lointain une forêt, un village, mais sitôt qu'on s'est avancé de cinquante, cent mètres, l'illusion se dissipe. Quelques cailloux, une tache de sable, rien : c'était cela la forêt. Ainsi, à un moment donné, je crois voir une ferme. Oui, une ferme : bâtiment et meule tout à proximité. Je m'approche : deux pierres rougeâtres et anguleuses. Plus loin, c'est la charpente d'un grand hangar en construction. Curieuses visions, ici... ce sont quelques stries sur le sable. Après chaque désillusion, résigné, je reprends le cap. Depuis quarante-cinq minutes déjà je cherche. Dans un quart d'heure, si je n'ai pas trouvé le Kaouar, je devrai atterrir. Voici sur notre gauche une chaîne de dunes. Allons voir s'il y a de la vie à proximité, une trace de piste peut-être. Les hautes dunes sont, pour les nomades, des bons points de repère et d'observation. Mais non, ici non plus il n'y a rien. Ne ferais-je pourtant pas bien d'atterrir ? Quand le ciel se sera éclairci, peut-être pourrai-je voir quelque chose du haut d'un de ces merveilleux observatoires. Depuis plus d'une heure déjà je devrais être au but. Pourtant non, mieux vaut suivre rigoureusement le plan de travail établi lors de la



préparation du voyage. Peut-être plus loin, d'autres, y a-t-il encore d'autres dunes. Pour le moment, continuons. D'un œil surveillant la boussole, de l'autre je scrute le terrain. Dans dix minutes, atterrissage. Me poser, pourtant, ne me dit rien qui vaille. La manœuvre, par ce mauvais temps, offre beaucoup de risques. Avec attention et amour j'écoute le bruit de mon moteur. Il tourne comme un charme. Est-ce pourtant sa dernière chanson ? Dans cinq minutes... Que vois-je donc à présent ? Est-ce encore une apparence trompeuse ? Voici des palmes, une piste, la falaise. Non, ce ne peut être une illusion ! C'est bien le Kaouar, terre hospitalière qui nous sauve. Virons à droite, puisque Bilma est par là. Ce mouvement à peine esquissé, une masse imposante et claire surgit majestueusement des sables : c'est le fort de Bilma. Souvent, en pensée, je l'ai vu ; aussi ai-je l'impression de le retrouver plutôt que de le découvrir. De le retrouver avec bonheur, comme un très cher ami longtemps absent et qu'on est bien heureux de revoir ».

N'est-ce pas extraordinaire ? C'est magnifique !

Le 6 octobre 1935 il repartait d'Evere faisant équipe avec M. Mahieu et le capitaine-aviateur D'Hoore. Son second raid devait lui permettre un travail de prospection plus poussé et de compléter ses connaissances par des photographies et autres documents du plus haut intérêt.

« Sa proverbiale affabilité, son cran extraordinaire, le désintéressement qu'il sait mettre dans tous ses gestes, lui ont valu en Belgique une réelle popularité qui s'est manifestée d'ailleurs par sa nomination à la présidence de la Fédération des clubs belges d'aviation de tourisme » dit la Conquête de l'air de l'époque.

Vous vous rappelez Frédéric Jamar, le « Monsieur Jourdain » pionnier sans le savoir du premier vol en solitaire d'Elisabethville à Bruxelles en 1932 ? En voici un autre, pionnier réfléchi, solitaire également, mais quelle audace, quelle confiance en leur monomoteur et en leurs pauvres instruments ! Ils étaient tous deux présents à Gossoncourt en 1976 pour célébrer le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Aéroclub Royal de Belgique. Joie des retrouvailles au milieu des Vieilles Tigres de Belgique, joie de pouvoir parler de leurs souvenirs aux plus jeunes et quels souvenirs !

Ils nous ont tous deux quitté, le Comte de Looz-Corswarem le 25 octobre 1982. Il valait la peine qu'on rappelle ses exploits.

B.L.F.

RECHERCHE DE RENSEIGNEMENTS

=====

Nous voudrions savoir ce que sont devenus les membres dont les noms suivent, et quelle est leur adresse actuelle.

Monsieur Yves DIERCKX DE CASTERLEE, précédemment Avenue Messidor, 186, boîte 21, B1180 Bruxelles. Courrier revenu avec la mention "N'habite plus à l'adresse indiquée".

Monsieur Armand PEETERS, précédemment Oosterveldlaan, 59, B2610 Wilrijk. Courrier revenu avec la mention "Inconnu".

Madame Caroline BOLLEKENS, précédemment Zorgenvlietstraat, 11, B2850 Sint-Katelijne-Waver. Courrier revenu avec la mention "N'habite plus à l'adresse indiquée".

~~Monsieur Robert NENRY, précédemment avenue Alfred Solvay, 11, B1170 Bruxelles. Courrier revenu avec la mention "Parti sans laisser d'adresse".~~

Si vous pouvez donner des informations, écrivez-le nous. Il faut s'entr'aider et ces membres ont peut-être un problème.

Monsieur Georges Delvaux, rue F. Dons, 1, B1050 Bruxelles. Courrier revenu avec la mention "N'habite plus à l'adresse indiquée".

---

MACASIN DES VTB

Objets en vente, à demander au trésorier ou au secrétaire général:

Livre de photos de 1909 .....	1.400 -
Insigne de blazer .....	500 - <i>450 ACO</i>
Fanion VTB .....	450 -
Cravate VTB .....	350 -
Insigne VTB pour le revers de la veste ..	200 -
Autocollant VTB .....	<i>25 - 20</i>
Timbre VTB tirage du 19.05.73 - 7 F non obl.	10 -
Oblitéré 1er jour ...	30 -
Timbre VTB tirage du 19.03.75 - 10 F non obl.	30 -
Oblitéré 1er jour ...	45 -

---

Le secrétaire général prie les membres ayant obtenu plusieurs brevets ou licences de vouloir bien lui en donner les détails, sur formulaire d'affiliation par exemple, pour la mise à jour de la liste.

Exemple: Haubert Gabriel : 1939 Observateur - 1940 Pilote  
                  Dillien André     1951 Pilote         - 1961 Radionavigant

 <p>A.S.B.L. des Pionniers et Anciens de l'Aviation sous le Haut Patronage de S.M. le Roi</p> <p>RUE MONTOYER 1 - 1040 BRUXELLES</p>	Avis du Conseil d'Administration
	Date :

### BULLETIN D'AFFILIATION

Je soussigné sollicite mon affiliation à l'Association  
" Les Vieilles Tiges de Belgique "

CATEGORIE DEMANDEE (Voir au verso) :	B	C	D	E	F
--------------------------------------	---	---	---	---	---

NOM	
PRENOM(S)	
ADRESSE	
TEL	DATE DE NAISSANCE

CATEGORIE DE BREVET		DELIVRE LE	PAR(autorité)	PROMOTION N°
PILOTE	Avion			
	Planeur			
	Hélicoptère			
	Ballon			
	ULM			
OBSERVATEUR				
NAVIGATEUR				
RADIO DE BORD				
MITRAILLEUR				
BOMBARDIER				
MECANICIEN DE BORD				

SYMPATHISANT
--------------

#### PARRAINS

NOM		NOM	
SIGNATURE		SIGNATURE	

DATE DE LA DEMANDE ET SIGNATURE DU CANDIDAT

N. 3277 Annexe au Moniteur belge  
du 3 avril 1980

### Les Vieilles Tiges de Belgique

Rue Montoyer 1  
1040 Bruxelles

Numéro d'identification : 1788/37

#### NOUVEAUX STATUTS

L'assemblée générale extraordinaire du samedi 24 mars 1979 a modifié les anciens statuts et adoptés les nouveaux statuts ci-après :

Article 1er. L'association prend le titre de : « Vieilles Tiges de Belgique », en abrégé : « V.T.B. », et a pour but :

- a) de maintenir des liens de camaraderie entre les anciens de l'aviation;
- b) de propager le goût de l'aviation et de créer une émulation parmi ceux qui s'y intéressent;
- c) de venir en aide, de toutes manières, aux membres de l'association et de leur famille qui auraient besoin d'assistance.

Art. 2. Cette association sans but lucratif, régie par la loi du 27 juin 1921 et par les présents statuts, a une durée illimitée. Son siège est fixé à Bruxelles ou dans son agglomération.

Les discussions politiques, religieuses ou raciales sont interdites au sein de l'association.

Art. 3. L'association se compose de :

a) Membres pionniers fondateurs. En font partie tous les pilotes aviateurs brevetés avant le 2 août 1914, par un aéro-club régi par la Fédération aéronautique internationale.

b) Membres pilotes d'aéronefs, titulaires depuis trente ans au moins d'un brevet de pilote équivalant à ceux délivrés par un aéro-club régi par la Fédération aéronautique internationale.

c) Tous autres membres d'équipage d'aéronefs ayant pratiqué la navigation aérienne depuis au moins trente ans.

Les membres de la catégorie a) sont membres d'office. Pour être membres des catégories b) et c) il faut être présenté par deux membres, être agréé par le conseil d'administration à la majorité des membres présents.

d) Membres d'honneur. Toutes personnes rattachées à l'aviation belge ou étrangère, qui auront rendu des services signalés à l'association ou à l'aviation.

e) Membres donateurs. Tout donateur de la somme de cinq mille francs, indexés sur la base de l'index coût de la vie au 1er janvier 1979.

f) Membres sympathisants. Les conjoints d'un membre décédé.

Seuls les membres des catégories a, b et c peuvent être administrateurs et ont seuls droit de vote aux assemblées générales ou extraordinaires.

Art. 4. Les cotisations sont payables chaque année, avant le trente et un mars ou pour un nouveau membre, dans le mois de son admission.

Le taux des cotisations peut être modifié chaque année, par décision du conseil d'administration.

Il est tenu, au jour le jour, une comptabilité deniers par recettes et par dépenses.

Le membre démissionnaire ou exclu et la succession du membre décédé n'ont aucun droit sur le fonds social et ne peuvent jamais réclamer le remboursement des cotisations versées.

Art. 5. La qualité de membre de l'association se perd

par la démission adressée par lettre recommandée au président du conseil d'administration,

par l'exclusion prononcée par l'assemblée générale et à la majorité des deux tiers des voix, l'intéressé ayant été préalablement appelé à fournir des explications.

Est démissionnaire d'office celui qui n'aura pas payé sa cotisation après rappel.

Art. 6. L'association est administrée par un conseil d'administration composé de six membres au moins et de quinze membres au plus et dont la moitié au moins doivent être membres des catégories a ou b.