



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

SEPTIEME ANNEE
AVR, MAI, JUN 85
Bruxelles, le 20 mai 1985

Siège social
1, rue Montoyer
1040 BRUXELLES
CCP 000-0356122-35

Editeur responsable
André Dillien
rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles

S O M M A I R E

Procès-verbal de l'Assemblée
Générale Statutaire du 30 mars M. Andre DILLIEN
Les coins relevés du "Planeur" Rue des Cyclamens, 6
Fonavibel a un bureau juridique B1170 Bruxelles
Une aventure aéro-juridique
de Léon Gysen
Le magasin est ouvert
Nos amis disparus
Recherches

LA MAISON DES AILES

C'est notre maison, c'est la maison de tous les aviateurs,
mais être VTB n'implique pas que nous soyons automatiquement
membre de la MAISON DES AILES. Aussi, si votre budget vous le
permet, et que vous fréquentez régulièrement le bar ou le
restaurant, faites-vous donc membre de la MAISON DES AILES. Il
vous en coûtera une carte de membre de 400francs par an, à
acheter sur place, au bar du premier étage. Les cotisations et
quelques loyers sont les seules ressources pour l'entretien
de la maison.

Nous, les VTB, nous nous y retrouvons gaiement tous les premiers
mercredi du mois pour un déjeuner; naturellement nos dames sont
les bienvenues

AVEC UN SOURIRE DANS LE COIN

POÈME

Moi, j'suis secrétaire général,
J'porte un titre sans égal,
Par ma situation
J'suis l'vrai général de l'association
J'exerce un devoir de tout repos,
Je trône dans un chic bureau,
Où, dans un bon fauteuil,
J'mène une vie calme sans écueil.
Le secrétaire,
A tout faire,
Bonne poire,
C'est notoire,
C'est moi !
Je secrète,
D'une façon discrète,
Et voilà
Comment j'aime garder mon emploi.

Auguste Lemoine,
dit "Le Planeur".

LE MAGASIN DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE TIENT A VOTRE DISPOSITION:

CRA ATE VTB	350 francs
FANION TRICOLORE A L'INSIGNE VTB	450
AUTOCOLLANT POUR LA VOITURE	20
INSIGNE BRODE POUR LA POCHE DU BLAZER	400
INSIGNE DE REVERS A EPINGLE	200
INSIGNE DE REVERS A BROCHE POUR LA BOUTONNIERE	200
LISTE DES MEMBRES, REMISE A JOUR CHAQUE MOIS	50
BADGE D'IDENTIFICATION, POUR LES REUNIONS	30

PAIEMENT: PAR VERSEMENT AU COMPTE 350-0153150-09 DES VTB, ou bien
EN MAINS PROPRES AU TRESORIER GENERAL
AU SECRETAIRE GENERAL
lors de la réunion mensuelle.

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE
DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE, TENUE LE SAMEDI
30 MARS 1985 A LA MAISON DES AILES, RUE MONTOYER
N°1, A B-1040 BRUXELLES.

1. PRESENCES.

Était présent tout le conseil d'administration, à savoir le président Léon Branders, le président d'honneur Robert Fabry, les vice-présidents Pierre Pacco et Léopold Collignon, le secrétaire général André Dillien, le trésorier général Maurice Dans, les administrateurs Jacques Cambier, Jacques Dôme, Marcel Flamion, Pierre Hallet, Lucien Hariga, Georges Jaspis, Robert Thonon et Gérard Vermander,

plus 37 membres porteurs de 21 procurations,

soit un total réel de 51 membres et 72 voix valables aux délibérations et votes.

Les membres présents ont signé la liste de présence à l'assemblée générale et le livre d'or de l'association.

2. OUVERTURE DE LA SEANCE.

A onze heures vingt minutes, le président Léon Branders, en introduisant Georges Libert, président des Vieilles Tiges de France, qui nous fait l'honneur de nous rendre visite, nous propose que celui-ci soit immédiatement fait membre d'honneur, afin de pouvoir assister à notre assemblée générale, et nous présente son curriculum vitae:

Georges Libert, né le 17 octobre 1909, devenu boursier de pilotage à l'école Hanriot de Châlon-sur-Saône, a été breveté pilote militaire le 28 juillet 1929 sous le n° 22.520.

Il participa à la pénétration saharienne et à la Croisière Noire du général Vuillemin de 1933 à 1934.

Il devint pilote de transport public à Air Bleu, le 15 mai 1935, et participa à la postale de jour. Il battit le record France-Indochine, non officiel, sur Caudron Simoun, en 58 heures en février 1937. Il inaugura la postale de nuit sur Caudron Goëland en avril 1939.

Mobilisé en 1939, il fut affecté comme pilote d'essai réceptionnaire des avions de chasse Bloch 152. Avec une patrouille de Bloch 152, il abattit un Heinkel 111 à Châteauroux-Déols, le 10 mai 1940. Il commanda le SCLAM, Section Civile des liaisons Aériennes Métropolitaines à Vichy en 1941.

Engagé volontaire dans le réseau de résistance Ronsard Troëne le 1er octobre 1941, il fut recherché par la Gestapo, et évacué vers Londres par un avion anglais le 27 juillet 1943.

Affecté au BCRA comme pilote sur Lysander, il effectua 8 missions sur la Yougoslavie et la France, au départ de Brindisi et Calvi. Il fut démobilisé en octobre 1945.

Il entra à Air-France comme pilote moniteur et devint chef-pilote, puis chef du personnel navigant pendant plusieurs années. Passé sur Boeing 707 en 1960, il prit sa retraite le 1er janvier 1970.

Pour enfin se reposer, il devint pilote moniteur sur avions privés à Challes-les-Eaux en avril 1972, puis moniteur bénévole à l'aéroclub de Dreux puis président du même club pendant trois ans. Il forma des élèves à l'Aéroclub de France, devint vice-président de ce club pendant 7 ans, organisa durant cette période les manifestations aéronautiques et les rallyes, fut commissaire sportif, vice-président pendant trois ans de la section française de la F.A.I.; il est vice-président d'honneur de l'Aéroclub de France depuis 1980, membre du conseil d'administration des Ailes Brisées, président des Vieilles Tiges de France depuis le 1er janvier 1982.

Il a 24.475 heures dans son log-book!

Il porte les décorations suivantes: Médaille Militaire, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille de la Résistance, Croix de Guerre 1939-1945 avec Palme, Officier de la Légion d'Honneur, Médaille de l'Aéronautique, Grande

Médaille de l'Aéroclub de France, Diplôme Tissandier de la FAI, Médaille d'Or des Vieilles Tiges de France, Commandeur de l'Ordre National du Mérite.

L'assemblée générale accorde à l'unanimité le titre de membre d'honneur à Georges Libert. On lui remet solennellement son diplôme de VTB d'honneur, sa cravate et son insigne VTB.

Le président Léon Branders ouvre ensuite la séance, en demandant à l'assemblée générale d'observer une minute de silence pour ses morts de l'exercice écoulé :

Anselme Vernieuwe, décédé le 17.06.84.

André Novalet, décédé le 20.06.84.

Edmond Pierre, décédé le 30.08.84..

Jean Decraene, décédé en 09.84.

Ralph Dankers, décédé en 09.84.

Nestor Duchâtelet, décédé le 01.11.84.

Jules Piot, décédé en 11.84.

André Dobbelaere, décédé le 25.12.84.

Léopold Pochet, décédé le 13.01.85.

Et les autres navigants, qui furent nos amis,

Michel Vincentelli, sous-lieutenant, qui tomba à Alleur le 19.06.84.

Jean Drugmand, navigateur à la Sabena, décédé le 09.07.84.

Jacques Fromont, ancien de la RAF, décédé le 27.08.84.

Stanislaw Szygowski, ancien de la RAF, décédé le 07.09.84.

Le Général Comte Yves Dumonceau de Bergendael, ancien de la RAF, décédé en II.84.

Gérard Morel, décédé en 11.84.

Pierre Lemoigne, le constructeur français, décédé le 20.03.85.

Notre président nous parle ensuite, et nous dit :

Il me revient de vous faire connaître les changements apportés à notre conseil d'administration, et à vous demander de les entériner.

First and not least nous avons, en plus du Lieutenant-général aviateur Lucien Leboutte, un président d'honneur en la personne du colonel-aviateur Robert Fabry. Vice-président et âme de notre association, toujours soucieux que les choses aillent au mieux, il nous a demandé de pouvoir renoncer à ce poste pour permettre à un jeune de le remplacer, et Dieu sait si nous sommes heureux de le revoir dans nos rangs : Il s'agit, bien sûr, du colonel-aviateur Léopold Collignon, en qui les Liégeois ne pourraient avoir meilleur porte-parole et défenseur.

Pris par le remous, notre autre vice-président, le commandant-aviateur Pierre Pacco, a voulu par deux fois nous faire faux bond. Nous n'avons pas voulu en entendre parler. Membre du conseil d'administration depuis 20 ans, il en est la mémoire, le souvenir vivant. Nous ne pouvons nous en passer.

Je dois vous annoncer le départ de notre ami Mimile Witmeur, que je remercie encore en votre nom à tous pour l'aide qu'il nous a apportée. Pour le remplacer, un autre Liégeois, un jeune aussi, plein d'allant, le colonel aviateur Robert Thonon est le bienvenu.

Les autres, vous les connaissez, et je vous demanderai de les applaudir, en signe d'approbation pour ce qu'ils ont réalisé pour vous cette année :

Jacques Cambier, un ancien lui aussi, plein d'idées bien à lui.

Maurice Dans, notre trésorier général, plein de gentillesse, mais de malice aussi quand il s'agit de vous extorquer votre cotisation.

André Dillien, notre secrétaire général au dévouement incessant. Il mène son affaire à la baguette, parfois la mienne, mais toujours pour que cela marche, que chacun soit satisfait, et ce n'est pas simple.

Jacques Dôme, le dévoué, et gardien de notre livre d'or.

Marcel Flamion, encore un ancien, gardien de nos statuts.

Lucien Hariga, le plus jeune d'entre nous, et combien précieux.

Pierre Hallet, toujours bouillant, mais si efficace comme imprimeur de notre bulletin périodique.

Georges Jaspis, notre Sabénien qui est chargé de leur ouvrir nos portes, de les convaincre que chez nous il y a beaucoup d'amitié et de la joie d'être Vieille Tige.

Gérard (Micky) Vermander, toujours soucieux de nous aider, et qui le fait si bien.

Vous pouvez les applaudir encore, ils le méritent.

Et n'oubliez pas nos membres d'honneur, messieurs Libert, Lissarague, Renard, le docteur Evrard, l'aumônier Boone, et le général aviateur Leboutte.

Quels sont nos projets pour cette année ? Rien de bien nouveau, mais toujours bien dans la ligne: Visite du Salon Aéronautique du Bourget, mais aussi réception à la Mairie de Paris et participation à la cérémonie au monument au Pilote d'Essai et à l'Equipage. C'est devenu une tradition et je crois que c'est un peu rendre à nos amis les Vieilles Tiges de France la visite qu'ils font, si nombreux, à Poelkapelle. L'an dernier, ils étaient plus de cent ! Ce n'est pas trop d'avoir l'occasion de les rencontrer deux fois l'an. Nous irons évidemment à Poelkapelle cette année, mais aussi à la cérémonie du souvenir du Tigelot, à Jalhay, au mois d'Août. Nous avons beaucoup aimé la dévotion avec laquelle les habitants de cette commune célèbrent le souvenir d'un équipage anglo-canadien qui s'est écrasé sur leur territoire pendant la guerre. Un passage du discours du bourgmestre comparait leurs sacrifices à celui de Guynemer, d'où le parallèle avec la cérémonie de Poelkapelle.

Le secrétaire général met tout en oeuvre pour que vous soyez tous au courant dans le détail des dates, moyens de transport, coûts et autres renseignements. Mais de grâce, inscrivez-vous à temps, et en nombre.

J'arrive à ma séquence habituelle: Non Jef, tu n'es pas tout seul... Vous vous rappelez ? On sera bien tous les deux, on rechantera comme avant, comme quand on était beaux, comme quand c'était le temps d'avant qu'on soit poivrés ...

Une merveilleuse façon de se retrouver, c'est la réunion du premier mercredi du mois, sans façons; mais les nouvelles courent, c'est le moment si quelque chose ne va pas de se confier à un ami; il y a toujours un ami pour venir en aide. De toute manière, en se quittant, on ne pourrait pas se sentir mieux en selle.

Evidemment, encore faut-il savoir qu'il y a un problème. Nous n'avons pas su que notre ami Léopold Pochet était malade. Nous aurions pu lui rendre visite. La liste des membres vous donne presque tous les numéros de téléphone. Prenez la peine d'appeler au téléphone, cela fait tant plaisir.

La caractéristique de notre association, si bien dirigée par notre ancien président le docteur Georges Van Keerbergen et d'autres membres trop tôt disparus, ce qui la distingue de toutes nos "sociétés", c'est cet esprit d'amitié qui y règne naturellement, sans calcul, sans comparaison, sans contrainte. Alors, usons de cet état d'âme sans crainte d'abuser, sans crainte de devoir trop donner.

§§§§§§§

Le secrétaire général André Dillien fait ensuite rapport à l'assemblée de l'état de l'association.

Il y avait en 1981 259 membres, en 1982 le même nombre, en 1983 315 membres, et en 1984 341 membres, dont 34 nouveaux, et malgré 9 décès.

Le conseil d'administration s'est réuni 12 fois, d'où découlent 12 procès-verbaux de conseil d'administration, un procès-verbal d'assemblée générale et 4 bulletins d'information périodiques trimestriels.

Il y a eu 12 réunions mensuelles ordinaires. La participation moyenne a été de 45 personnes à table (Il nous faut la grande salle maintenant pour le déjeuner) et de 60 à 80 personnes au bar, les dames n'étant pas les moins actives. Nous avons introduit la formule du "déjeuner-conférence", inaugurée par notre président le colonel aviateur en retraite Léon Branders, suivi par notre célèbre membre d'honneur monsieur Alfred Renard. D'autres sont prévus.

Les déplacements de 1984 nous ont conduits successivement du 10 au 12 juin à la Ferté-Allais, avec 25 participants; le 1er août au Tigelot, à Jalhay, avec 6 participants; le 15 septembre à Poelkapelle, avec 9 participants; du 1 au 3 octobre à Hendon et Londres, avec 21 participants; le 15 octobre à Bruxelles au monument aux Aviateurs; le 11 décembre à Evere, à la SABCA, avec 30 participants.

Votre secrétariat a expédié 289 lettres (contre 255 en 1983). Votre "imprimeur" Pierre Hallet a préparé 4 X 360 bulletins périodiques. Ceux-ci ont été expédiés par un groupe de volontaires réunis chez Mady Van Keerbergen, en une séance de travail de cinq heures chaque fois. Il a été imprimé 12 listes mensuelles des membres de l'association, remises à jour chaque fois.

§§§§§§§

Le trésorier général Maurice Dans présente ensuite son rapport d'activité de l'année écoulée, et son projet de budget pour l'année qui vient de commencer.

§§§§§§§

Les commissaires aux comptes font ensuite rapport à l'assemblée générale, par la voix du colonel-aviateur en retraite Albert Custers, en ces termes:

Nous conformant aux dispositions légales et statutaires, nous avons l'honneur de vous rendre compte de notre mission au cours de l'exercice de 1984.

Le bilan et les comptes ont fait l'objet de divers pointages qui nous ont permis de constater que ces documents reflètent avec exactitude la situation de l'association. En conséquence, nous vous prions, Messieurs, d'approuver le bilan et les comptes tels qu'ils vous sont présentés par le conseil d'administration et de voter la décharge de notre mission pour l'exercice 1984.

§§§§§§§

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

§§§§§§§

Il est ensuite procédé aux élections statutaires au conseil d'administration. Sont sortants, rééligibles et réélus messieurs Marcel Flamion, André Dillien, et Gérard Vermander. Pour des raisons de santé, monsieur Emile Witmeur, sortant et rééligible, ne se représente plus. A sa place est élu monsieur Robert Thonon. Monsieur Léopold Collignon est élu administrateur et vice-président.

§§§§§§§§§§

La médaille de cinquante ans de brevet est remise aux membres suivants:

Charles CLASENS	Louis FONTAINE	Albert OGER
Joseph COLIGNON	Maurice HARDY	Pierre PACCO
Georges DELVAUX	Florian LALLEMAND	Denis ROLIN
Herman DE MAN	Jules LAURENT	Joseph SCHERENS
Henri DEWIT	Jacques LEGRAND	Robert THONON
Jacques DRION	Lucien LELARGE	Jean VAN MOSSEVELDE
Jean DUBREUCQ	Frans LEMONNE	

Le diplôme de soixante ans de brevet a été attribué à Messieurs

Lucien CLAERT	Lucien HARIGA	Henri NISSET
---------------	---------------	--------------

Le diplôme de Membre d'Honneur a été remis à Monsieur

Georges LIBERT

§§§§§§§§§§

Le secrétaire général,
André Dillien.

Le président,
Léon Branders,
Colonel aviateur en retraite.

RAPPEL DE LA LISTE DES AVIATEURS DECEDES ENTRE
LE 31 MARS 1984 ET LE 30 MARS 1985

VIEILLES TIGES DE BELGIQUE:

17.06.84 Anselme Vernieuwe
20.06.84 André Novalet
30.08.84 Edmond Pierre
...09.84 Jean Decraene
...09.84 Ralph Dankers
01.11.84 Nestor Duchâtelet
...11.84 Jules Piot
25.12.84 André Dobbelaere
13.01.85 Léopold Pochet

NON VTB mais aviateurs amis

19.06.84 Michel Vincentelli
(S/Lt accidenté à
Alleur)
09.07.84 Jean Drugmand (Nav.
Sabena)
27.08.84 Jacques Fromont
(Ex-RAF)
07.09.84 Stanislaw Szygowski
(Ex-Raf)
...11.84 Général Comte Yves
Dumonceau de Bergen-
dael (Ex-Raf)
...11.84 Gérard Morel
20.03.85 Pierre Lemoigne
(Le constructeur
français)

Ayez une pensée pour ceux qui sont partis vers notre grand
nuage bleu ...

Pierre Lemoigne, le grand chercheur et réalisateur français dans les do-
maines les plus avancés de l'aéronautique française, est décédé le 20 mars 1985,
dans l'indifférence générale. Il aurait eu 87 ans le 10 avril ...

En lisant Spare Wings, la revue trimestrielle de Fonavibel, nous décou-
vrons un article qui concerne les pensions de vieillesse. Et à ce sujet,
savez-vous qu'il existe au sein de Fonavibel un bureau juridique auquel peu-
vent faire appel tous les bénéficiaires de l'Oeuvre ?

Ce bureau a pour mission d'informer et de conseiller sur les problèmes
de pension de survie, et autres problèmes juridiques liés à l'objet social
de Fonavibel.

Le bureau juridique peut être appelé par téléphone au numéro 02-243.53.91.
Les juristes vous répondront par téléphone ou par lettre, ou vous fixeront
rendez-vous, pour un entretien en leurs bureaux.

Nous recherchons la nouvelle adresse de messieurs

Yves Dierckx de Casterlee
Mollet

Pouvez-vous nous aider ?

Une aventure aéro-judiciaire

Par Léon Gysen.

Avant cet incident, je n'avais jamais eu affaire à la justice de mon pays, sauf quand je reçus une convocation du commissariat de police de mon quartier, suite à une réclamation venant de la police d'Ostende. Je fus reçu par un commissaire, enchanté de recevoir pour la première fois de sa carrière un aviateur, et de plus, un pilote de la Sabena. La police d'Ostende m'accusait d'avoir survolé la ville à basse altitude, et je fus obligé de donner à ce brave commissaire des explications sur le décollage de l'aérodrome d'Ostende quand le vent venait de la mer. Cette affaire n'eut évidemment aucune suite.

Non, l'affaire que je vais raconter est plus sérieuse, et montre aussi que l'aviation, dans les années 20, et surtout l'aviation civile, n'était pas très connue, et même ignorée des services publics, et de la justice en particulier.

Un jour de printemps, c'était je crois en 1926, j'étais de "réserve" au champ d'Evere, dans le cas bien improbable où on aurait besoin d'un pilote et, qui sait, d'un avion spécial, ce qui je crois ne s'était jamais produit. Et pourtant...

Comme je n'aimais pas rester inactif, je faisais avec Cocquyt des travaux de statistiques, et des abaqués concernant les activités de la société quand je vis arriver vers moi, valise à la main, un type ayant l'air d'un homme d'affaires, et semblant assez pressé. En me voyant il eut un moment d'hésitation puis me tendit la main en disant "Tiens, Gysen, qu'est-ce que tu fais ici ? Tu ne me reconnais pas ?" Je reconnus alors un membre du Racing Club avec lequel j'avais fait de l'athlétisme au début des années 20. Nous avions fait du cross ensemble, et c'était d'ailleurs un assez bon coureur. Je lui dis alors que j'étais pilote, et pour le moment de réserve. Il m'expliqua que son souci était d'aller à Amsterdam dans le plus bref délai. Je lui répondis qu'il n'avait vraiment pas de chance, car l'avion de la KLM venant de Paris venait de décoller, et qu'il n'y en avait qu'un par jour. Il me demanda alors s'il n'y avait pas moyen d'avoir un avion spécial. "Bien sûr", répondis-je, "mais cela va te coûter assez cher. Cela ne fait rien", dit-il, "car je suis sur une affaire très importante". Je le conduisis à la Direction, très heureux d'amener un client de cette importance, et je le présentai comme "mon ami"; cela faisait toujours bien.

Comme j'étais de réserve, c'était à moi à le conduire, et on fit sortir un vieux DH9 transformé, ayant une cabine pour deux passagers. Une heure plus tard, j'atterrissais à Schiphol.

En roulant vers les hangars, je sentis que ma béquille avait rendu l'âme, et j'abandonnai l'avion au bout de la plaine pour continuer à pied. Mon passager me demanda comment arriver en ville, et comme je voyais l'autobus de la KLM qui s'appêtait à partir avec les passagers de la ligne régulière, je lui dis de se dépêcher de le prendre. Il me serra la main en me remerciant, et je sentis qu'il me glissait un billet que je voulus refuser, mais il courait déjà vers l'autobus en me disant "Mais c'est tout naturel, tu m'as rendu un très grand service". Je regardai le billet, c'était mille francs ! Pour l'époque, c'était beaucoup d'argent, mais je me dis que, comme il me connaissait, il voulait sans doute me faire un petit cadeau. Et puis, comme il faisait des affaires importantes ...

Les ateliers étant fermés pour la journée, je fis rentrer mon zinc au hangar, et un pilote de la KLM me conduisit à Amsterdam, où des chambres étaient régulièrement réservées à l'American Hotel pour les passagers en transit.

Le soir, avec quelques amis de la KLM, je n'eus aucune difficulté à dépenser mes mille francs. Le lendemain, rentré à Bruxelles, je fis mon rapport, et oubliai toute cette histoire.

Fin du premier chapitre.

Une quinzaine de jours après ce voyage, m'étant rendu au garage de la Sabena, je vis une Buick rouge au parking. Or, monsieur Nélis, notre directeur général, avait une Buick rouge, et je demandai donc au chef de garage si monsieur Nélis était là.

"Mais non", dit-il, "c'est la voiture de votre ami".

"Mon ami ? Quel ami ?"

"Mais celui que vous avez conduit à Amsterdam !"

Il me fallut quelques secondes pour réaliser, mais soudain j'eus comme un choc, et me précipitai vers le bureau de Renard, notre directeur.

En effet, depuis une quinzaine de jours, les journaux ne parlaient que d'une escroquerie portant sur plusieurs millions de francs. Un agent de change de Bruxelles était parti avec l'argent de ses clients, et il avait une Buick rouge. Tous les journaux et toutes les polices du royaume se demandaient où était passée la Buick rouge. Les gares, les frontières et les garages avaient été alertés, mais pas les aérodromes, et la Buick rouge restait introuvable. Renard m'entraîna chez le concierge, qui avait la manie de conserver les journaux. Et nous cherchâmes dans les vieux numéros la photographie de l'escroc, qui avait paru au début de cette affaire. En ce qui me concerne, je n'avais jamais vu cette photo et je connaissais mal, ou peu, son nom. En plus, je ne savais même pas qu'il était arrivé en voiture, et encore moins en Buick rouge. Nous trouvâmes la photo qui se trouvait à la une d'un journal: C'était bien mon passager, et son nom était Bienfaison.

Nous nous précipitâmes sur le téléphone pour alerter la police, et une demi-heure plus tard nous vîmes arriver trois voitures bourrées de policiers, qui se dirigèrent vers le garage pour identifier la voiture. C'était bien la Buick rouge de Bienfaison. Après un interrogatoire sommaire dans le bureau de Renard, je fus convié à accompagner ces messieurs au Palais de Justice, et je pris place dans la Buick rouge, à côté d'un policier conducteur. Nous traversâmes toute la ville sans encombre, à la grande indignation de mon chauffeur: "C'est tout de même incroyable, disait-il, que toute la police ait reçu la description de cette voiture qui frappe tout de même comme un coup de poing dans l'oeil, et que personne ne nous arrête !" En effet, en ce temps là, les feux aux croisements étaient rares, et c'étaient des agents de police qui réglaient la circulation aux carrefours importants mais il n'accordèrent pas un regard à notre voiture.

Notre arrivée au Palais de Justice fut assez mouvementée, et le cabinet du juge d'instruction était rempli de curieux, qui voulaient sans doute voir le complice de Bienfaison.

Et l'interrogatoire commença:

"Donc c'est bien vous qui avez conduit Bienfaison en Hollande ?

"Oui.

"Et où l'avez-vous déposé ?

"A l'aérodrome d'Amsterdam, qui s'appelle Schiphol.

"Et vous dites que c'était un de vos amis ?

"Pas un ami au sens propre du terme, mais je le connaissais pour avoir fait du cross avec lui au Racing. Je ne me rappellais en fait plus son nom.

"Pourtant vous l'avez présenté comme votre ami.

"Oui, je voulais dire par là que je le connaissais.

"Comment se fait-il qu'à Amsterdam, où nous avons pris des renseignements, on ignorait tout de l'arrivée de ce monsieur ?

"Probablement parce qu'il n'était pas arrivé par le vol régulier.

"Et pourquoi n'êtes-vous revenu que le lendemain ?

Je dus alors expliquer l'histoire de la béquille cassée, que les ateliers étaient fermés, etc...