

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

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

DOUZIEME ANNEE

AVR MAI JUN

Bruxelles, le 17 mai 1991

S O M M A I R E

Rapport de l'assemblée générale du 27 avril

L'allocution du Président

Rapport de notre Secrétaire

Nouvelles de notre association

A Temploux le 21 août

Cocktail au musée le mardi 4 juin, inauguration du stand aérostation  
10e rallye de la Fédération nationale belge d'aviation  
à Caen

Meeting de la Force aérienne à Kleine Brogel le 1er septembre

Henry Combez Président des VTB de 1944 à 1947

Hélène DUTRIEU, la pionnière belge

Eric BOUZIN dit comment " Ceux-là ne franchiront pas la Tschuapa "  
(Troisième et dernière partie)

Les ponts du canal Albert

L'arbre à BALBO

ATTENTION, la Maison des Ailes est fermée en août; notre  
réunion mensuelle aura lieu le TROISEME (3e) mercredi  
21 août et à TEMPLoux

FÉDÉRATION NATIONALE BELGE D'AVIATION  
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF  
BELGISCHE NATIONALE FEDERATIE VOOR LUCHTVAART  
VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

AUX MEMBRES DES

"VIEILLES TIGES DE BELGIQUE"

Rue Montoyer, 1

1040 BRUXELLES  
=====

Cher(e) Membre,

Depuis 10 ans, notre Fédération organise annuellement un Rallye Aérien National. Cette année, il se déroulera les 7 et 8 septembre prochains, fera escale à CAEN (Carpiquet) et sera baptisé "RALLY SIX ZERO"

Nous avons pensé que cette destination et les souvenirs qui s'y rattachent seraient susceptibles de vous intéresser.

Dans cette intention, nous informerons les pilotes (20 à 30 avions) de cette initiative en leur demandant de mettre à notre disposition les places inoccupées. Le montant de la participation au vol sera laissé à l'appréciation du pilote mais ne sera pas supérieur à 4000 frs.

Le programme de ces journées comportera:

- Rassemblement à Charleroi (Gosselies). Selon votre domicile, certains embarquements pourraient avoir lieu sur d'autres aérodromes du pays.
- Quelques épreuves de radionavigation auxquelles il vous plaira certainement d'assister.
- Accueil à l'atterrissage à CAEN par un club local et, peut être, par des Vieilles Tiges Françaises.
- Visites des plages de débarquement, musées et autres souvenirs.
- Dîner, vraisemblablement au restaurant de l'aérodrome.
- Le dimanche, chaque pilote choisira sa route de retour avec escale(s) éventuelle(s) (ex: Jersey - Le Touquet etc...)

Un complément d'informations et les règlements du "Rally" vous seront adressés en temps opportun.

Le bulletin de participation doit parvenir à l'adresse suivante: R. WACHEUL, 4 rue Peterinck Bte 18, 7500 TOURNAI (Tel 069/22.07.73) IMPÉRATIVEMENT AVANT LE 30 MAI.

Cette initiative ne sera concrétisée que si elle réunit au moins 20 participants. En cas d'insuffisance de places disponibles, il sera tenu compte de l'ordre de réception des bulletins de participation.

Au très grand plaisir de vous accueillir, nous vous prions de croire, cher(e) Membre, à nos sentiments les meilleurs.

Le Président de la F.N.B.A.  
V. WIEME

R. WACHEUL



PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DES  
VIEILLES TIGES DE BELGIQUE TENUE LE SAMEDI 27 AVRIL 1991,  
AU CLUB PRINCE ALBERT, RUE DES PETITS CARMES 20-22 A 1000 BRUXELLES

---

La séance est ouverte à 11h15 par le Président Léon Branders qui demande à l'assemblée d'écouter l'appel des morts durant l'année écoulée.

Parmi les membres: en mai 1990 Marcel BURHIN  
le 25.6.1990 Charles van STRAELEN  
le 13.7.1990 Jacques DRION  
le 22.8.1990 François YERNAUX  
le 4.9.1990 Joseph KINET  
le 7.9.1990 Walther WALLON  
le 21.9.1990 Mme VERBEEK (Vve WITMEUR Emile)  
en novembre Louis SCHOUNE  
le 1.12.1990 Robert KEGELEIRS  
le 7.12.1990 Jean VAN MOSSEVELD  
le 28.12.90 Maurice DANS  
le 21.1.1991 Roger LENOIR  
le 24.1.1991 Gus PONCIN  
le 14.2.1991 Gérard MOT  
le 18.4.1991 Herman DEMAN  
en août 1990 Marcel PESCH, des VT luxembourg.

Autres décès survenus: Henri DE CONINCK, Mony VAN LIERDE,  
Roland ORTA, Général de CUMON, de GOBERT,  
Dr DEGANT, Jean DABRY, Dr ADANT, Bill ONGENA,  
Roger VEEVAETE, PAX, Pierre AREND,  
Robert MEERBERGEN, Edouard HUBERT et  
Jean GUILLAUME

L'assemblée observe debout une minute de silence.

ALLOCUTION DU PRESIDENT.

Chers amis,

Nous venons d'entendre les noms de nos amis qui nous ont quitté cette année. Gardons les en mémoire, ils furent et restent nos amis.

Plus particulièrement, nos pensées vont à Jean VAN MOSSEVELDE, un de nos plus anciens membres. Jeune sportif, vivant sur les rives de l'Escaut, il devient tout naturellement pilote, champion international de hord-bord. Mais ce dont il parlait le plus souvent, c'était le meeting d'hydravions auquel il avait assisté à Tamise dans les années 20. Bien sûr il devint pilote d'avion et c'est ainsi qu'il fut membre des Vieilles Tiges, Administrateur et Trésorier général de notre association. Attaqué brutalement chez lui par de jeunes malandrins, il ne s'en est jamais remis "mentalement". Seuls ses yeux nous disaient combien il était heureux de revoir ses amis des Vieilles Tiges.

Autre Administrateur et Trésorier, notre ami Maurice DANS. Comme l'écrivait Marcelle, sa femme: "Il a donc suffi de 26 jours pour qu'il rejoigne les chevaliers du ciel". Elle ajoutait: "Je souhaite que vous gardier le souvenir d'un homme bon, sincère, honnête et qui servit l'aviation avec passion". Vous savez qu'il était en Angleterre, navigateur à la RAF pendant la dernière guerre. Vous savez aussi l'amitié qui le liait à notre ami VERNIEUWE avec lequel il a fait de nombreuses premières à bord des nouveaux avions de la SABENA, après guerre, pour devenir grand patron de la SOBELAIR où il s'est fait de nombreux amis. Pourquoi ne pas relire ce qu'Albert CUSTERS a si bien écrit à son propos:

M Monument du Devoir, disciple de Justice  
A Avec au coeur la Foi et les Verus d'un preux  
U Un ami sûr et droit, à l'âme sans artifice  
R Repose désormais au Royaume des cieux  
I Il restera de lui dans nos coeurs,nos esprits  
C Ce souvenir profond dont l'éclat est sans prix  
E Et nous demeurons fiers d'avoir serré sa main.

Ne pas les oublier, ce sera le but de notre réunion le 11 mai prochain, à 11 heures, devant le monument qui, grâce à notre ami G. CASTELEYN, a pu être édifié à la mémoire des 7 aviateurs belges qui ont donné leur vie en attaquant à la bombe, sans aucun espoir les ponts du canal Albert. Si vous pensez participer à cette cérémonie, faites le nous savoir pour que nous puissions organiser les transports.

Ainsi nous avons perdu cette année 15 amis, mais nous en avons fait de nombreux nouveaux. Nous sommes aujourd'hui 436 dont 370 membres effectifs et 66 membres sympathisants dont 49 veuves ou parents du décédé. Vous êtes 58 à assister à cette assemblée. 27 nous ont fait parvenir une procuration. Nous serons plus de cent au banquet qui suivra cette réunion.

Je salue pour vous, à cette occasion, nos membres d'honneur. Notre Président d'honneur, le Lieutenant-Général BURNIAUX qui ne pourra malheureusement être des nôtres ayant subi une opération assez sérieuse, tout comme le Docteur EVRARD d'ailleurs. Nous leur envoyons un postogram par lequel nous leur souhaitons plein rétablissement. Merci Mady d'être avec nous, nous savons tes soucis, crois bien que nous sommes avec toi en toute amitié. Surprise! le Docteur DAVID est présent, nous nous inquiétions, non pas au point de vue santé, mais tout de même nous avons bien droit à sa visite amicale!

Vous les avez déjà rencontrés, ils sont présents, ce dont nous les remercions: mon ami Hubertus SCHRÖDER, Président des Alte Adler; mon ami Dominik WEIBEL, Président des Vieilles Tiges de Suisse, tous deux membres d'honneur. Vous l'avez déjà rencontré à Temploux, notre ami René BOURKEL, Président des Vieilles Tiges Luxembourgeoises qui a bien voulu accepter notre invitation au banquet et subir l'épreuve de cette réunion. Vos applaudissements nous assurerons que nous ne nous sommes pas trompés et que vous l'acceptez comme membre d'honneur. Mon ami, Georges LIBERT, Président des Vieilles Tiges de France, membre d'honneur de notre association, m'a fait savoir qu'il est "au boulot" ce jour à Bordeaux. Eh oui! le métier de Président d'un grand pays n'est pas toujours de tout repos. Nous regrettons son absence; nous le rencontrerons en juin au Bourget.

N'oublions pas nos amis de Lille et souhaitons la bienvenue au Président du Groupement "Colonel DELOZANNE" du Nord-Pas-de-Calais, Monsieur Gérard VAN LAER et à notre ami très fidèle Jean-Jacques DESCHEPPER, tous deux membres de notre association. Nous nous rappellerons longtemps notre magnifique journée à Lille.

Je désire ajouter à tous ceux-ci un fidèle et très ancien ami que je vois chaque année à notre assemblée, et j'apprends qu'il participera au banquet, c'est mon ami Victor WINANTS. Il semblerait qu'il soit le cinquième plus jeune d'entre nous, après les Docteurs EVRARD et DAVID, bien entendu.

Les membres de notre Conseil vont toujours bien et se dépensent sans compter pour vous satisfaire. Malheureusement, coup sur coup, trois nous ont quittés et pour faire bonne mesure nous les avons remplacés en cooptant Jean KAMERS, Robert FEUILLEN et Albert CUSTERS. Vos applaudissements les intégreront définitivement à notre Conseil; coyez-moi, ils ont déjà été mis à l'oeuvre. Un grand merci tout de même à Jacques DÔME et à Paul JOUREZ. Vous pouvez les applaudir.

Dois-je encore attirer votre attention sur notre réunion du deuxième mercredi du mois à la Maison des Ailes, sauf en août où nous retournerons à Temploux. Rappelez-vous la merveilleuse journée que nous avons vécue entre amis, l'année passée, grâce à Hubert MOJET. Ce fut l'occasion, une fois encore, comme à La Ferté Alais, de voir la passion de Denise WISSOCQ pour les choses de l'air, à moteur ou sans.

Notre Secrétaire général va vous parler de nos prochaines activités et notamment d'une proposition de René WACHEUL qui pense qu'un rallye aérien à Caen, en septembre, pourrait intéresser certains de nos membres.

Vous m'avez entendu plus de 20 fois jusqu'ici prononcer les mots "ami" et "amitié". Je ne pourrais pas assez insister sur le fait que notre association est avant tout un groupe d'amis. Par ces temps d'affrontement, d'égoïsme, de dispersion, c'est vraiment une chance de pouvoir en faire partie; chérissons la, vivons la pleinement. Longue vie à notre association royale des Vieilles Tiges de Belgique! Longue vie à cette grande amitié des gens de l'air!

## APPROBATION DU PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 19 MAI 1990

A été publié dans le bulletin du 3 août 1990 (3ème trimestre)

Ce P.V. qui n'a fait l'objet d'aucune remarque, est approuvé par l'assemblée.

### RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR L'ACTIVITE DE NOTRE ASSOCIATION.

Depuis notre Assemblée Générale du 19 mai 1990, 15 de nos membres nous ont quittés pour un dernier envol. Notre association qui comptait 410 membres le 19 mai 1990 en compte aujourd'hui 436.

Nos réunions mensuelles se sont tenues tous les deuxièmes mercredi de chaque mois, en la Maison des Ailes, sauf au mois d'août où, le restaurant étant fermé, nous avons tenu notre réunion à l'aérodrome de Tempoux.

C'est aussi le deuxième mercredi, à 10.30 H. que se réunit le Conseil d'Administration qui compte 15 membres avec une moyenne de 11 présents.

En plus de ces réunions régulières, nous avons participé à des manifestations et organisé des réunions spéciales. En voici le calendrier:

Les samedi 2 juin et dimanche 3 juin, nous étions 54 pour visiter le palais de Versailles et nous rendre à l'aérodrome de La Ferté-Alais pour assister au meeting des Vieux Coucous. Ce meeting original organisé chaque année à la Pente-côte par les amis de Jean SALIS a de plus en plus de succès.

Le mercredi 8 août nous étions plus de 120 à l'aérodrome de NAMUR-TEMPLOUX où nous accueillait notre ami Hubert MOJET. Une douzaine de participants ont eu le plaisir et la chance de faire un vol en planeur. Vu le succès de cette réunion, nous recommencerons cette année.

Le Dimanche 26 août, une délégation d'une vingtaine de membres a participé à la cérémonie commémorative annuelle au mémorial Canadien du Tigelot à JALHAY.

Le samedi 8 septembre, une délégation de 5 membres a participé à la cérémonie célébrant la mémoire du Capitaine Georges GUYNEMER. Pour la première fois cette cérémonie se déroulait à MALO-LES-BAINS, près de DUNKERQUE d'où Georges GUYNEMER a décollé pour sa dernière mission.

Le jeudi 20 septembre, beaucoup parmi nous ont participé au cocktail offert par les "Amis du Musée de l'Air" pour fêter le 20ème anniversaire de leur fondation.

Le dimanche 14 octobre, à l'occasion des Fastes de la Force Aérienne, le Président a déposé des fleurs au monument aux morts de l'Aviation, avenue Franklin Roosevelt. Plusieurs de nos membres étaient présents.

Le jeudi 1 novembre, le Président, au nom du Comité de la Pelouse d'honneur, a accueilli les délégations des associations patriotiques, le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et les autorités civiles de la ville de Bruxelles qui ont déposé des fleurs et se sont recueillis devant les tombes des aviateurs morts par fait de guerre en 1940-45.

Le dimanche 4 novembre, nous avons assisté à la messe solennelle célébrée en l'église Saint Jacques sur Coudenberg, à la mémoire des morts de la Force Aérienne

Le 7 décembre, grâce à Denise WISSOCQ, 35 parmi nous ont bénéficié d'une visite guidée de l'exposition INCA-PERU.

Voilà un rappel de ce que furent nos activités depuis notre Assemblée Générale de l'année dernière. Que prévoyons-nous pour les mois à venir ?

Le 11 mai prochain, devant la stèle commémorative de la mission de bombardement du 11 mai 1940 sur les ponts du canal Albert qui fut inaugurée l'année dernière, aura lieu la première cérémonie, désormais annuelle, organisée par les Vieilles Tiges de Belgique et les associations locales d'Anciens Combattants avec l'appui de la Force Aérienne qui assure la présence d'un étendard avec escorte, une garde d'honneur de 10 hommes et deux clairons. Tous les 5 ans, la cérémonie sera rehaussée par la présence d'une clique. Un survol est également prévu si la cérémonie a lieu en semaine.

Le 4 juin à 19.30 H. Le Musée de l'Air invite les Vieilles Tiges de Belgique au cocktail organisé pour l'inauguration du stand aérostation.

Les 21 et 22 juin, répondant à l'invitation des Vieilles Tiges de France, nous avons prévu de nous rendre au Salon international du Bourget en passant par Reims où nous visiterons la cathédrale et une cave à champagne. A ce jour, une douzaine de participants sont inscrits; s'il en est encore parmi vous qui désirent nous accompagner, faites le nous savoir aujourd'hui afin que nous puissions fixer le nombre de chambres à réserver.

Les 7 et 8 septembre, notre ami René WACHEUL, de la Fédération nationale Belge d'Aviation, organise un rally aérien sur Caen. Il propose aux Vieilles Tiges de Belgique d'y participer en prenant place, comme passager, à bord des avions. Une dizaine se sont déjà inscrits et ont reçu tous les renseignements nécessaires. S'il en est encore que ce projet intéresse, qu'ils prennent contact aujourd'hui avec René WACHEUL.

Enfin, nous avons demandé à la Force Navale de pouvoir monter à bord du bateau qui chaque année, en septembre, effectue le trajet Zeebrugge-Antwerpen à l'occasion des manifestations qui commémorent la libération du port d'Anvers. Nous avons reçu un accord de principe. Mais c'était avant la guerre du golfe. Nous devons reprendre contact au mois de juin.

D'autres visites nous ont été suggérées, notamment au parlement et chez le constructeur d'autobus Van Holl; reste à les organiser.

Quant à la charge du secrétariat qui va plutôt croissant qu'en diminuant, je la partage maintenant avec Charles PEYRASSOL que je remercie chaleureusement, et bientôt aussi avec Robert FEULLEN. C'est donc maintenant une équipe, sinon un équipage, qui assure le secrétariat.

## RAPPORT DU TRESORIER (Présenté à l'aide de tableaux)

### BILAN DE L'ANNEE ECOULEE - 1990

<u>Recettes</u>		<u>Dépenses</u>	
Cotisations	154.470	Secrétariat	89.099
Ventes magasin	41.205	Fleurs et Cadeaux	22.677
Dons	6.791	Divers	67.486
Intérêts	6.493	Magasin	70.578
Divers	31.460		
	<hr/>		<hr/>
	240.419		249.840
 <u>DISPONIBLE AU 31.12.1990</u>		 <u>INVENTAIRE REALISABLE</u>	
CCP	68.929	200 Autocollants à F25	5.000
Compte ES	153.143	37 Insignes de revers	
En caisse	2.734	à F350	12.950
	<hr/>	203 Cravates à F500	101.500
224.806		163 Médailles	
		"50 ans de brevet"	20.538
		32 Plaquettes 50ème	
		anniversaire à F500	16.000
		128 Insignes de blazer	
		à F500	64.000
			<hr/>
			219.988

Vu l'augmentation des dépenses, le trésorier propose à l'assemblée de porter la cotisation à F500 dès 1992. La proposition est approuvée.

#### RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le rapport des commissaires constate que les chiffres présentés par le trésorier correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'Assemblée d'approuver le bilan et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au Conseil d'Administration pour sa gestion.

L'Assemblée marque son accord en applaudissant.

#### NOMINATION DE DEUX COMMISSAIRES AUX COMPTES POUR 1992

Sur proposition du Président, Monsieur Georges DUBAR est reconduit dans sa fonction.

Monsieur Albert CUSTERS ayant été nommé administrateur est déchargé de la fonction de Commissaire aux comptes et est remplacé par Monsieur Jo PREMONT.

#### ELECTIONS STATUTAIRES

Les administrateurs sortants cette année sont: MM. André DILIEN, Jan GOVAERTS, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Gérard VERMANDER.

Tous se représentent aux suffrages de l'Assemblée et sont réélus par applaudissements.

#### REMISE DE DIPLOMES DE 60 ANS DE BREVET ET DE MEDAILLES DE 50 ANS DE BREVET

Reçoivent le diplôme de 60 ans de brevet:

MM. Clément CARPENTIER, Roger GILLYNS, Auguste LEMOINE, Robert NYSENS, Léon PAULET, Joseph SCHOMBROODT et Henri de SERRET.

Reçoivent la médaille de 50 ans de brevet:

MM. Jean BRUART, Albert CUSTERS, Georges DELTOUR, Constant FOGUENNE, Pierre HALLET, William POWEL, Gaby SEYDEL et Jean VAN LERBERGHE.

#### DIVERS

Le Conseil n'ayant reçu aucun point particulier à inscrire à l'ordre du jour, le Président lève la séance et fixe rendez-vous à 13h00 à table pour le banquet.

Peer, 17 april 1991

Staf  
Vliegbasis KLEINE BROGEL  
3990 PEER

Tf : 011/632581 Ext : 2210

Monsieur, Madame.


Après une interruption de quelques années, le meeting de la Force Aérienne Belge sera de nouveau organisé à KLEINE BROGEL, le 1-er septembre 1991.

Nous pensons qu'il est utile et nécessaire d'en informer à temps les passionnés d'aviation et ce, de façon aussi complète que possible.

L'événement sera placé sous la signe du 40-ème anniversaire des deux escadrilles de vol : la 23-ème, les Diabls et la 31-ème, les Tigres. Le 10-ème anniversaire de l'arrivée du premier F16 à KLEINE BROGEL fera aussi l'objet d'une attention particulière.

Les activités seront réparties sur deux jours. Le samedi 31 août sera pour les "spotters", une journée inoubliable. La fête de l'aviation atteindra son paroxysme le dimanche 1-er septembre, avec une démonstration aérienne qui promet vraiment d'être de qualité exceptionnelle. Les THUNDERBIRDS, patrouille acrobatique de la Force Aérienne Américaine, de renommée mondiale, volant sur F16, formeront l'attraction principale. De plus, le public sera gâté de par la participation de Forces Aériennes et d'avions encore jamais vus à ce jour. Le programme complet de ces deux jours sera présenté lors d'une conférence de presse, prévue à KLEINE BROGEL vers la fin du mois de juillet.

Nous espérons que cette information vous amènera à réserver dans vos agendas les dates du 31 août et du 1-er septembre. C'est de tout coeur, en tout cas, que nous vous souhaitons la bienvenue.

  
A. JANSENS  
Colonel Aviateur BEM  
Commandant 10 Wing Tac



## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION DU 21 FEVRIER AU 27 AVRIL 1991.

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

- Le 13 mars. Ferdinand DAUW, Naamse Steenweg 483 - 3001 HEVERLEE. Tél: 016/22 08 98  
Breveté pilote de planeur le 30.4.1959 par l'Aéro-Club et pilote  
d'avion le 17.7.1974 par l'Administration de l'Aéronautique.
- Le 10 avr. Freddy CAPRON, Clos J. Wagner 21 - 1080 Bruxelles. Tél: 02/465 65 48  
Admis comme membre sympathisant. Fondateur de l'Association des  
Sous-Officiers de Réserve.
- Le 27 avr. Charles DE RUDDER, Place du Roi Vainqueur 25 - 1040 BRUXELLES.  
Tél: 02/735 03 62. Breveté pilote d'avion le 26.11.1957 PAR l'Admi-  
nistration de l'Aéronautique.

### ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES.

#### Parmi nos membres:

18.4.1991 Herman DE MAN Breveté pilote d'avion en 1934. Fut commandant de la  
Base de Kamina et Attaché militaire à La Haye.

#### Autres décès dont nous avons eu connaissance:

- 4.1991 Edouard HUBERT (et son épouse) qui fut Comd d'Escadrille et du  
Groupe de vol à Florennes.
- 18.4.1991 Jean GUILLAUME qui fut navigateur à la RAF.

### NOS ACTIVITES PASSES.

11 mai. Cérémonie à la mémoire des aviateurs belges tués lors de la mission  
de bombardement des ponts du canal ALBERT, le 11 mai 1940, par 9 Fairey  
Battle.

### NOS ACTIVITES A VENIR.

Le mardi 4 juin, à 19.30 H. Le Musée de l'Air invite les Vieilles Tiges de  
Belgique au cocktail organisé pour l'inauguration du stand AEROSTATION.  
Voir détails et modalités d'accès dans le présent bulletin.

Les vendredi 21 et samedi 22 juin. Voyage à PARIS/LE BOURGET via REIMS.  
Les 24 participants inscrits à ce jour vont recevoir le programme détaillé de  
ce voyage et tous les renseignements quant au montant à payer.

Les samedi 7 et dimanche 8 septembre. Les Vieilles Tiges de Belgique sont  
invité par notre ami René WACHEUL à participer comme passagers au rallye  
aérien qu'il organise avec la Fédération nationale Belge d'Aviation. Voir  
détails et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

---

## Henry CROMBEZ FUT PRESIDENT DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE DE 1944 à 1947

Nous avons très peu de renseignements sur ce Président sinon qu'il était  
Tournaisien et qu'il mourut à Bruxelles le 27 janvier 1960 dans sa 67ème  
année. Grâce à l'extraordinaire gentillesse de Madame R. TREHOUX-BACHELY,  
Tournaisienne et cousine de notre ami Gérard VERMANDER, nous avons reçu des  
photos et une documentation complète. Voici l'extrait de "Biographies Tournai-  
siennes" qu'elle nous a fait parvenir.

Henry CROMBEZ, Ecuyer, est né à Lombardzijde le 16 mai 1893. Il appartenait  
à une très ancienne famille libérale tournaisienne. Son oncle, Louis CROMBEZ,  
était bourgmestre de Tournai tandis que son père, Henri CROMBEZ, grand propri-  
étaire foncier, possédait l'une des écuries de courses les plus réputées du  
pays, il était sénateur et bourgmestre de Taintignies. C'est là qu'Henry  
CROMBEZ passa toute sa jeunesse.

Passionné par l'aviation, il obtint, à 17 ans, son brevet de pilote qui porte le n° 27. Il concourut aux nombreux meetings aériens qui sont de mode à l'époque. En 1911, il participa au tour de Belgique mais, pour des raisons techniques, il dut abandonner avant l'étape Mons-Tournai. En 1912, il réussit la traversée, aller retour, de la Manche et, l'année suivante, il se classa troisième de la course Gordon-Bennet. Il enleva encore d'autres coupes, notamment en grimpant jusqu'à 3.000 mètres, battant ainsi le record d'altitude. Il réalisa aussi la première liaison postale aérienne Bruxelles-Gand. Pendant la guerre 1914-1918, Henry CROMBEZ pilota l'avion personnel du Roi Albert. Il l'emmena plusieurs fois sur le front de l'Yser. Après les hostilités, il poursuivit sa carrière au service du Souverain.

Madame R. TREHOUX-BACHELY nous a aussi fait parvenir un article de journal où Henry CROMBEZ raconte deux incidents qui survinrent lors de vols qu'il fit avec le Roi Albert. Voici ces récits.

"Après la guerre, le Roi qui adorait voler, prenait tous les prétextes pour s'élancer dans les airs. Un coup de téléphone et les appareils étaient sortis. Quelques minutes après, le Roi arrivait avec son officier d'ordonnance et généralement avec STAMPE comme co-équipier.

"Un jour, le but du voyage était Namur. Au début tout allait bien, quand, arrivés aux environs d'Ottignies, mon moteur s'arrêta net. J'étais à 600 mètres d'altitude. Le coeur un peu serré, car on ne sait jamais comment se termine un atterrissage en campagne, je descendis tout en tripotant mes manettes pour tâcher de faire repartir le moteur. Mais il n'y avait rien à faire. J'avais repéré un beau champ labouré où l'atterrissage se fit en douceur. Et je poussai un "ouf" de n'avoir point rencontré un fossé qui aurait pu nous faire capoter. STAMPE n'avait pas vu que nous descendions en panne et continuait tranquillement son chemin. Plus tard, ne nous voyant plus, il retourna à l'aérodrome de Bruxelles, mais sans pouvoir dire où nous étions. L'inquiétude régna à ce moment là à Bruxelles. Coups de téléphone du Palais et d'un peu partout! Après deux bonnes heures, un officier anglais est arrivé de Wavre et a invité le Roi et moi-même à déjeuner. Après le déjeuner, le Roi et moi sommes rentrés dans une auto anglaise."

La panne qui avait immobilisé l'appareil avait été occasionnée par la rupture de deux contacts de magnétos. Cette mésaventure qui fit dire au Roi Albert: "J'ai vu ainsi ce qu'était un atterrissage forcé", ne fut pas la seule qui arriva au pilote militaire CROMBEZ. Celui-ci en a rappelé une autre qui aurait pu tourner au tragique. Cette fois-là Henry CROMBEZ eut peur, ainsi qu'il l'a lui-même raconté en ces termes:

"La seule fois où le Roi courut un grand danger, la seule fois où j'ai eu peur, fut au retour d'un voyage à Calais. Cela s'est passé peu de temps après la fin de la guerre. Je n'ai jamais osé raconté au Roi l'incident. Les seules personnes qui furent mises au courant furent mes chefs directs.

"En arrivant au dessus de Bruxelles, retour du voyage, je descendis de 2.000 mètres d'altitude en spirales assez serrées, ainsi que je le faisais souvent. Arrivé à 1.200 mètres, je voulus me redresser, et je m'aperçus avec terreur que mon "manche à balai" flottait dans mes mains.

"Le stick n'actionnait plus les ailerons. Je n'avais plus que le gouvernail de profondeur à la main et la direction aux pieds. Je mis les commandes à zéro, l'avion ne se redressa pas. Je portai la direction à droite, l'avion continua à tourner sur la gauche. J'avoue qu'à ce moment une sueur froide me passa dans le dos. Je me suis dit: Nous allons nous tuer et on ne saura jamais pourquoi.

"J'étais encore à 1.000 mètres, je piquai alors à la verticale, plein moteur, avec le gouvernail de direction bloqué à droite. J'avais la terreur de sentir mon gouvernail casser sous la pression de l'air. Heureusement, vers 500 mètres l'avion se redressa d'un bond. Une fois à plat nous étions sauvés. Je fis un large tour et atterris normalement. Mais je devais être un peu pâle. Le Roi me dit: Vous avez piqué très fort, cette fois-ci."

"Après l'examen de l'avion, on vit que la patte de commande d'ailerons avait sauté hors d'un boulon d'appui, incident qui aurait pu provoquer une catastrophe."

A TEMPLoux 1e 2I AOuT 1991

Comme l'année dernière, Hubert MOJET, Président du Royal Club National d'Aviation et instructeur de vol à voile, vous invite à l'aérodrome de NAMUR-TEMPLoux, 1e MERCREDI 2I AOuT

Programme pour la journée :

11.30 arrivée à l'aérodrome  
12.00 à 12.45 réunion sur la terrasse et au bar  
13.00 à 14.45 déjeuner buffet froid à volonté préparé par le chef  
L'apéritif sera offert par M. G. Bertrand de  
PUBLI-AIR et propriétaire de l'aérodrome de Temploux

Activités planeur :

3 planeurs biplaces seront à la disposition de ceux qui aimeraient voler en planeur( et ce jusqu'au sunset)

Informations particulières :

Transport individuel  
MESDAMES? s'il entre dans vos intentions de planer,  
un pantalon est INDISPENSABLE.

Votre INSCRIPTION ne sera retenue qu'après un versement de 600 F pour le buffet (boissons non comprises) effectué au plus tard le 5 AOuT au compte

001.1908100.89 de

VTB JOUREZ

Avenue du Prince Royal II

1410 Waterloo

avec la mention " Réunion Temploux 2I août "

COCKTAIL AU "BRUSSELS AIR MUSEUM", LE MARDI 4 JUIN, A 19.30 H., A L'OCCASION  
DE L'INAUGURATION DU STAND AEROSTATION.

Monsieur E.A. JACOBS, Conservateur en chef du Musée Royal de l'Armée,  
Le Colonel Avi. BEM (r) M. TERLINDEN, Président des "Amis du Musée de l'AIR",  
Le Colonel Avi.(r) Ch. MARINUS, Secrétaire général de la "Foundation"  
et leurs collaborateurs invitent les Vieilles Tiges de Belgique à ce cocktail.

Les organisateurs souhaitent connaître le nombre de participants. A cette fin, veuillez informer avant le 26 mai:

- soit Charles PEYRASSOL, rue Cayershuis 7 - 1200 Bruxelles. Tél: 02/771 12 48

-soit Jacques DÔME, rue de la Station 80 - 1200 Bruxelles. Tél: 02/762 60 56

DE VOTRE INTENTION DE REPOUDRE à CETTE INVITATION

Pour l'accès au cocktail, veuillez présenter le talon ci-dessous:

-----  
" BRUSSELS AIR MUSEUM"

INVITATION DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

au cocktail du 4 juin 1991

# INFOS RÉGION

## En Forêt d'Eawy près de Bully l'arbre à Balbo...

### *Une nouvelle variété pour favoriser la paix*

**Mission souvenir d'un aviateur belge sur les lieux d'un drame survenu le 26 août 1944.**

Alors que l'actualité a pour cadre le Moyen-Orient et qu'à nouveau les hommes se font la guerre, avait lieu, en forêt d'Eawy, près de Saint-Saëns, une cérémonie du souvenir, un devoir rendu à un ami tué le 26 août 1944...

"Cérémonie" ou plutôt dernière mission d'un pilote de l'escadrille 609 de la Royal Air Force ; c'est le commandant belge, Georges Jaspis, qui avait souhaité que l'avion de son ami le capitaine Røelandt soit déterré. Son escadrille, qui comprenait quatre "typhon", était partie le matin de Bayeux-Martragny, pour une mission de reconnaissance. Quarante-cinq minutes plus tard, survolant la forêt d'Eawy, elle repéra un convoi allemand. Premier passage. Chaque pilote lâcha deux roquettes de 30 kilos. Mais une D.C.A. toucha l'avion du capitaine Røelandt qui tomba en flammes dans la forêt.

Le nez de l'avion s'enfonça à la verticale dans le sol... Celui que tout le monde surnommait familièrement "Balbo" avait été tué sur le coup.

La première mission du commandant Jaspis fut de faire connaître à la famille de Balbo l'endroit de la chute, pour qu'une sépulture décente lui soit donnée. C'est ainsi qu'en novembre 1944 il était enterré au cimetière de Bully.

La seconde et dernière mission fut donc d'extraire l'épave de sa gangue de terre et d'humus.

Tout commença il y a trois ans, lors d'un meeting aérien à Bayeux, auquel assista le commandant Jaspis : il y fit la connaissance du conservateur du Musée Mémorial de la Bataille de Normandie, M. Jean-Pierre Benamou.

délégation belge était également sur le terrain : elle avait reçu pour mission de représenter le conservateur du Musée des Armées, M. Jacobs, le général-major Moriau, commandant en chef de la Force Aérienne Belge, et du Président de la section aérienne du Musée, le colonel Terlinden : cette délégation était composée de MM. Jean Michotte, Christian Bury et Georges Duquennois, qui sont, eux aussi, des passionnés de la Bataille de Normandie, et leurs travaux de recherche concernent plus particulièrement la Royal Air Force. Toutes les opérations de déblayage et d'exhumation ont eu lieu dans un décor assez irréel. La forêt était saisie de froid ; une brume estompait la cime des hêtres centenaires. On entendait le bruit des scies des forestiers, qui travaillaient dans une parcelle non loin.

L'excavatrice travaillait avec une grande précision, effleurant la terre là où apparaissait l'amas de ferraille. Le moteur était enterré à un peu plus de deux mètres de profondeur. Assez rapidement, les canons, les roquettes et le moteur furent dégagés... mais il fallut beaucoup de prudence pour enlever les roquettes. En fin de journée, le mercredi, elles étaient acheminées vers les ateliers des spécialistes et le lendemain moteur, canons et quelques vestiges rouillés quittaient définitivement la forêt...

Deux "reliques" émurent particulièrement le commandant Jaspis : un morceau du siège du pilote et la poignée du parachute.

Et puis, tout-à-coup, le décor reprenait sa place. La grande fosse était comblée. La terre remuée était aplanie. Il ne restait plus trace de cette dernière mission.

Possédant toujours ses notes de vol, il put donner de précieux renseignements topographiques... et avec l'aide d'un professeur du lycée de Neufchâtel-en-Bray, correspondant du Musée de Bayeux, M. Pierre Axelrad, l'opération put être menée à terme.

Elle s'est déroulée mercredi 30 et jeudi 31 janvier. Il avait fallu aussi d'autres concours, dont celui essentiel du Service de Déminage de Rouen.

En effet, les six roquettes, que l'avion portait encore au moment de sa chute, étaient intactes, au point que l'on pouvait d'ailleurs lire parfaitement les plaques portant leurs numéros de série... Lorsque ces engins auront été désamorçés, ils prendront place non seulement au Musée de Bayeux, mais aussi au Musée Royal de l'Armée de Bruxelles... En effet, une

Toutefois, en souvenir de son ami qui avait donné sa vie pour la liberté, le commandant Jospis a exprimé un souhait : Placer sur le tronc du plus vieux des hêtres, qui justement dominait les restes de l'avion, une plaque toute simple mais très symbolique, qui porterait cette seule mention "Arbre à Balbo".

Ce doit être également simple à réaliser.

Ah, si seulement cette nouvelle variété... d'arbres pouvait préserver la paix, on irait en planter sur toute la planète, et pas seulement sur les rivages sur Golfe.

HELENE DUTRIEU, PREMIERE FEMME PILOTE BELGE ET SECONDE FEMME PILOTE AU MONDE.

ELLE FUT MEMBRE DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE.

Le Service de documentation du Musée de l'Air a bien voulu nous remettre une photocopie des documents en sa possession concernant Hélène DUTRIEU. Parmi ces documents nous avons choisi de reproduire une biographie de Mr. A. VAN HOORE-BEECK qui donne le plus de détails sur les débuts et les exploits d'Hélène DUTRIEU en aviation. Nous les avons complétés par des renseignements nous communiqués par Madame Raymonde TREHOUX-BACHELY, cousine de notre ami Gérard VERMANDER, et extraits des "Biographies Tournaisiennes des XIXème et XXème siècles" de Gaston LEFEBVRE.



DUTRIEU Hélène, Marguerite, naquit à TOURNAI le 10 juillet 1877. A l'âge de 14 ans elle dut abandonner l'école pour gagner sa vie. Sportive dans l'âme, elle participa à de nombreuses courses cyclistes. En 1895, à 18 ans, elle remporta le record de l'heure ainsi que le championnat du monde, catégorie dames. En 1897, à Ostende, elle remporta le championnat du monde de vitesse sur piste et, en 1898, le Grand Prix d'Europe.

Délaissant alors la bicyclette, Hélène DUTRIEU gagna Paris où elle fit carrière de comédienne. Après avoir assisté au spectacle à la mode "looping the loop", elle décida d'en faire autant, sinon mieux. Elle devint la "flèche humaine", effectuant dans le vide un saut sur sa bicyclette lancée à toute allure d'un plan incliné.

Lorsqu'elle eut assisté à un vol de WRIGHT, elle voulu aussi devenir pilote. Un de ses amis lui proposa de piloter un appareil du type "Demoiselle". Les usines Clément BAYART avaient acquis la licence Santos-Dumont. Il fallait un pilote léger pour la "Demoiselle". Une femme pouvait convenir par son poids et constituer en même temps une publicité de premier ordre.

A 31 ans, elle n'avait jamais piloté. Santos Dumont, à qui elle demanda conseil, la renvoya assez froidement. Le jour prévu pour le vol, en décembre 1908, un mécanicien donna quelques recommandations à Hélène DUTRIEU. Elle décida, monta comme une flèche, mais effrayée, poussa le manche vers l'avant et atterrit brutalement. L'avion fut complètement détruit. Assagée par cette expérience, Hélène DUTRIEU apprit à manier la "Demoiselle", mais l'appareil n'était pas stable. Après quelques semaines, elle démissionna.

Elle réussit toutes les épreuves, mais à la suite d'une réclamation injustifiée, l'Aéro-Club de France décida de la faire recommencer (23 août 1910). Or elle avait un engagement. Blankenberge, à cette époque avait organisé une manifestation aérienne. Hélène DUTRIEU décolla le 3 septembre de la plage de Blankenberge ayant à son bord son premier passager: BEAU, sonmécanicien. Elle piqua résolument sur la campagne en direction de Bruges. Elle survola la vieille ville flamande, contourna son admirable beffroi, puis reprit le chemin de la plage d'où elle s'était en volée. Hélène DUTRIEU venait, sans le savoir, réussir plusieurs grandes premières et d'entrer dans la légende:

- première femme belge pilote d'avion;
- première femme ( au monde) ayant exécuté un vol au dessus de la campagne;
- premier aller-retour, ville à ville sans escale, accompli par une femme pilote;
- premier aller-retour, ville à ville sans escale, accompli par une femme pilote avec passager;
- première femme ayant effectué un vol avec passager;
- record (officieux) d'altitude: environ 400 m.;
- record (officieux) de durée: environ 35 à 40 minutes;
- record (officieux) de distance: environ 45 km.

Le lendemain, elle était célèbre.

L'Aéro-Club de Belgique décida de lui octroyer son brevet de pilote: il porte le N° 27 et est daté du 23.11.1910. Vingt-six pilotes masculins l'ont donc précédée en Belgique, mais au niveau mondial féminin elle se classe deuxième, devancée uniquement par l'aviatrice française, la baronne de la ROCHE, qui a obtenu son brevet six mois auparavant.

Le 5 décembre 1910, elle gagna la coupe Fémina, parcourant 60 km,800 en 1 h 09 min. Elle devint ainsi la première femme à tenir l'air durant plus de 60 minutes.

Toute l'année 1911 fut consacrée aux meetings et exhibitions par toute l'Europe. En mai, elle remporta la coupe du Roi d'Italie, battant tous ses concurrents masculins, parmi lesquels VEDRINES et TABUTEAU.

En octobre, à New York, elle inscrivit son nom sur la liste des records américains avec un vol de 1 h 05 min 15 sec. Elle remporta enfin, en décembre de la même année, la deuxième coupe Fémina avec un vol de 254 km 800 en 2 h 58'.

Le 9 janvier 1913, le gouvernement français lui accorda la Légion d'Honneur, récompense insigne pour une femme.

Elle écrivit alors à René SOMMER. Celui-ci venait de construire le biplan portant son nom, avion énorme comparé à la frêle "Demoiselle". Convaincu par Hélène DUTRIEU de ses qualités de pilote, SOMMER lui confia son avion. L'aviatrice décolla; à peine en l'air, elle aperçu la Meuse et voulu absolument éviter le fleuve, pourtant pas bien large. Elle réussit ainsi, contre son gré, son premier virage. Revenue au dessus de la prairie d'où elle avait décollé, elle vit bien les gestes d'appel lancés par SOMMER et les quelques témoins du vol mais elle n'atterrit pas. Elle n'osait pas atterrir. Après 20 minutes de vol, elle dut bien prendre la décision de se poser et réussit parfaitement. C'était en avril 1910.

Le mois suivant, elle participa au meeting d'Odessa. Au cours d'un passage à basse altitude, elle accrocha la cheminée d'une petite maison et se trouva au sol, son appareil complètement démoli. SOMMER cassa le contrat. Il avait appris que son aviatrice ne savait pas piloter.

Revenue en France, à Mourmelon, elle y rencontra Dick FARMAN qu'elle avait connu à l'époque où ils faiaait tous deux du vélo. Il accepta de lui confier un avion ... sans moteur. Il se refusait à effectuer pareils frais. Hélène DUTRIEU s'en alla trouver Monsieur Seghin, Directeur de GNOME. Elle obtint son moteur. FARMAN insista pour qu'elle prenne son brevet de pilote.

En 1914, la grande guerre mit fin à la brillante carrière d'aviatrice d'Hélène DUTRIEU. Au début du conflit, elle servit au front comme ambulancière de la Croix Rouge française; mais sa célébrité restait intacte, et, à la fin de l'année 1914, le Général GALLIENI lui demanda officiellement de participer à des conférences de propagande aux Etats-Unis, ce qu'elle fit avec enthousiasme en 1915 et 1916. Puis elle regagna la France où elle dirigea un hopital jusqu'à la fin du conflit.

En 1922, à 45 ans, elle épousa Pierre MORTIER, journaliste, écrivain et député, obtenant par son mariage la nationalité française. Son mari lui confia alors l'administration de revues qu'il avait créées et qu'il animait. Mais, à partir de 1946, après la disparition de son époux, Hélène DUTRIEU cessa définitivement ses activités d'administratrice. Elle tint désormais à se consacrer plus étroitement à la promotion de l'aviation en général et de l'aviation féminine en particulier. Vice-Présidente de la section féminine de l'Aéro-Club de France, elle créa la coupe Hélène DUTRIEU-MORTIER, dotée de 200.000 F de prix pour l'aviatrice qui, seule à bord de son appareil, parviendrait à parcourir la plus grande distance en ligne droite sans escale.

Hélène DUTRIEU, pionnière incontestée de l'aviation féminine, mourut à Paris le 25 juin 1961 âgée de 84 ans.

---

N'oubliez pas  
la visite au  
Salon aéronautique  
de Bourget  
les 21 & 22 juin

CEUX - LA  
NE FRANCHIRONT PAS LA TSHUAPA.

"Si COQUILHATVILLE tombe, LEO suivra...! Et comme pour souligner la portée dramatique de ce laconisme, le CenC(1) laisse lentement glisser sa main posée sur la carte murale, depuis la CUVETTE CENTRALE jusqu'au POOL, où il la referme, étrangeant progressivement la Capitale.

Nous sommes seuls dans son vaste bureau, en cette fin d'après-midi du 10 Septembre 1964. Son coup de fil, à cette heure-ci, m'a surpris. Il est, en effet, inhabituel pour lui d'être au QG au delà de 1400 hrs. Ses après-midis il les consacre, en principe, à des réunions diverses tenues à sa résidence. Mais, ainsi qu'il vient de la résumer en une phrase aussi brève que percutante, la situation dans la PROVINCE de l'EQUATEUR est particulièrement préoccupante. Elle est très grave. La prise de COQUILHATVILLE par l'ARMEE POPULAIRE DE LIBERATION (APL) aurait des répercussions insoupçonnables au sein du gouvernement central et un effet désastreux sur le moral déjà tellement chancelant de l'ARMEE NATIONALE (ANC). La fidélité de bon nombre d'officiers, même de haut rang, est des plus aléatoire. Ce n'est pas qu'ils soient nécessairement acquis aux doctrines mulélistes, gizenguistes ou autre gbeneyistes mais ils craignent, plus prosaïquement, de se trouver du mauvais bord au mauvais moment. Pas mal d'entre eux sont d'ailleurs des rebelles repentis (sic), qui n'hésiteraient guère à retourner leur veste une foi de plus. Légitimement, quelle confiance peut-on accorder à pareils individus.?

Durant un long moment nous restons silencieux, ruminant toutes ces pensées et revisant les événements de ces tout derniers jours.

Mais comment en est-on arrivé là ?

La situation militaire, dans cette région du CONGO, qui est notre souci majeur pour le moment, est des plus fâcheuse et ne cesse de se dégrader suite aux replis successifs et incessants de l'ANC, fuyant la progression de deux colonnes de l'APL lancées de STANLEYVILLE par leur Commandant en Chef, "l'auto-Général OLENGA"

Une de ces colonnes, progressant quasiment plein SUD, après s'être emparée d'OPALA sur la LOMAMI, a pris IKELA sur la TSHUAPA. Mais là, mauvaise surprise, l'ANC, dans sa retraite précipitée, comme toujours, a détruit le seul bac de l'endroit, ainsi qu'elle l'a également fait, un peu prématurément, en aval, à BOKUNGU.

(1) Commandant en Chef, en l'occurrence le Gal-Mjr. J.D. MOBUTU.



Pendant ces échanges en phonie, nous avons progressé et notre destination est maintenant clairement en vue. Et, ainsi que je le mentionnai plus haut, l'aérodrome de COQ est depuis ce matin un endroit très couru. Alors que nous sommes dans le circuit d'atterrissage, je constate la présence sur le tarmac : du JDM du CenC; du CONVAIR du Colonel USAF JONES; d'un C46 de WIGMO amenant équipe et matériel de maintenance, ainsi que des munitions pour nos B26; d'un DC4 et d'un DC3 d'AIRCONGO et finalement du BEECHCRAFT tricycle (C45) d'AIRBROUSSE.

Quant à l'aérogare, si ce matin il y avait foule, à présent toute la population de COQ, toutes ethnies confondues, semble s'y être rassemblée, avide d'obtenir une confirmation des rumeurs répandues par les rapports des avions qui ont capté des bribes de conversation entre les B26 et surtout de notre communication avec la tour. Des centaines de mouchoirs s'agitent durant notre approche. Admettons que ce soit pour nous (un petit péché d'orgueil de temps à autre peut être absout.),

"Touch down"(31): 1205 Local, soit après 3:30 hrs d'un vol harassant, mais oh combien exaltant. Au parking c'est la foule aussi. Toutes les autorités sont présentes, y compris le Major I\* en tenue de campagne(!) Mais qu'est-ce que ce groupe de civils ? Bon Dieu...des journalistes... Il ne manquait plus qu'eux. Voilà donc la raison de la présence du BEECH d'AIRBROUSSE. Mais j'apprendrai bientôt que le JDM en a amené tout un lot également, en lieu et place de l'escorte prévue initialement par le Chef d'EM. Je saisi tout à coup la cause du sourire entendu du CenC hier soir lorsqu'il lui fut suggéré d'emmener un peloton de Para pour sa protection.

Pour l'heure mon dilemme consiste à me soustraire à cette meute, tout en faisant rapport au Général. Heureusement, ce dernier veille au grain. A peine ai-je les pieds au sol qu'il se précipite vers moi; me prenant par les épaules et formant écran il m'éloigne rapidement vers le groupe des officiers US, en criant, à l'adresse des gens de la Presse: "Pas lui, pas lui...!" On peut en effet imaginer la tête qu'aurait fait Mr. SPAAK, notre Ministre des Affaires Etrangères de l'époque découvrant la mienne à la une de "la Libre" -le quotidien qui le renseigne le mieux- le lendemain matin au petit déjeuner. Gageons que son oeuf à la coque lui serait resté sur l'estomac à la perspective d'une interpellation virulante à la Chambre.

Son Chef de Cabinet, le Vicomte Etienne DAVIGNON, m'a confié qu'à plusieurs reprises son Ministre lui a demandé comment il se faisait que "ce colonel qui est censé se tenir dans son bureau du QG/ANC auprès du CenC, est le plus souvent ailleurs...!" Quand ils le souhaitent,

(31)Atterrissage, en fait l'instant où les roues du train touchent la piste.

nos Ministres peuvent vraiment être très mal renseignés. Heureusement!

Saisissant la situation, le Colonel JONES et ses collègues m'entourent aussitôt, me mettant à l'abri des photographes inquisiteurs, qui se rabattent sur les équipages cubains. (Ce sera mon tour de réclamer des autographes...) Mes "protecteurs", tout heureux d'être les premiers à la source, me harcèlent de questions; manifestement, eux aussi ont capté des bribes et morceaux et veulent tout savoir. A ce moment, quittant pour un instant les journalistes, le CenC rejoint notre cercle, ses adjoints tenant la Presse à distance, ce qui n'est pas une sinécure. Assisté d'une manière très imagée par mes ailiers, je lui relate la mission dans ses moindres détails. Il me pose de nombreuses questions et insiste particulièrement sur certains points: le nombre d'embarcations repérées, l'endroit exact de leur interception l'importance du convoi motorisé, l'estimation des effectifs ennemis, les pertes infligées, etc, etc. Avant de quitter notre groupe pour aller porter la bonne nouvelle à la population qui trépigne d'impatience et d'excitation et que la troupe a toutes les peines à contenir, il nous serre longuement la main et d'une voie émue nous dit simplement: "Merci..."

Repris aussitôt en main par les officiers US, je poursuis le debriefing en anglais, avec l'aide du Capitain ALVAREZ et de nombreuses interventions des autres membres de l'équipe qui rapportent chacun les faits qu'ils ont observés.

Quelle conclusion tirer de l'opération ? Qu'elle constitue un sérieux revers pour les hordes de l'APL opérant dans la PROVINCE de l'EQUATEUR est indiscutable. Leur progression en direction de COQ est très probablement, sinon définitivement stoppée, au moins fâcheusement compromise pour un temps. Temps que l'ANC devrait mettre à profit pour ses resaisir, reprendre l'initiative et refouler l'agresseur, tout en préparant son extermination définitive. Partant, la menace sur cette importante localité peut être considérée comme virtuellement levée(32). D'ailleurs rien n'empêche de nouvelles interventions des B26 et autres T28. L'essentiel, c'est que tout soulagement de la pression ennemie sur COQ a une répercussion immédiate et favorable sur la situation politique à LEO. Le Gouvernement Central révigore par ce succès militaire quasi inespéré, voit son prestige et son autorité renforcés dans l'ensemble du Pays.

Ceci est important car il n'y a pas que la PROVINCE DE L'EQUATEUR qui est en jeu. Les hordes rebelles sont actives quasiment<sup>dans</sup> la totalité du territoire du CONGO. En de très nombreux endroits, les contenir même est une gageure. Jusqu'à présent, pour ainsi dire, les rebelles (32)Une unité APL progressera encore dans cette région, mais ne constituera plus une menace pour COQ.

n'ont fait que progresser et étendre leur main mise sur une part toujours plus vaste du Pays. Leurs succès ininterrompus crée une véritable psychose, tant au sein de la population non encore conquise, que parmi les autorités civiles et politiques.

Aujourd'hui c'est la première fois qu'une importante unité de l'APL subit une défaite aussi cuisante et dont les échos vont se propager comme une trainée de poudre, tant parmi les troupes de l'APL que parmi celles de l'ANC.

Sans prétendre que "l'opération BOENDE" soit la cause du tournant dans le sort des armes, disons quand même que c'est à partir de ce succès que l'éclaircie tant attendue et espérée, se matérialise enfin. Certes les prochains mois verront encore d'âpres accrochages, mais le reflux est amorcé. Citons, en particulier, les actions de la 5ème Brigade Motorisée, mieux connue sous le vocable de "l'OMMEGANG" du Colonel B.E.M: VANDEWALLE, qui, au départ de la Base de KAMINA (BAKA), soutenue par le détachement de la FAé Belge basée à BAKA, nettoiera l'EST du CONGO, en remontant jusqu'à STANLEYVILLE où elle fera la jonction avec l'opération USAF/Pcdo belges; DRAGON ROUGE(33) sous les ordres du Colonel Para Charles LAURENT. Ces opérations porteront des coups décisifs à l'APL et au gouvernement de la République Populaire du CONGO. Pourtant de longs mois seront encore nécessaires à la 5ème BRIGADE et aux équipes logistiques belges pour venir à bout de cette plaie purulente qui aurait fini par gangrèner tout le pays et qui aura fait le malheur de dizaines de milliers d'innocents. Pauvre AFRIQUE !!

Pour l'instant, notre petit groupe, là sur le tarmac, pris par l'euphorie de notre succès, pour la première fois, depuis le début des hostilités, contemple les perspectives d'avenir sous un angle moins sombre.

Considérant que j'en avais assez fait pour la journée, le Colonel JONES m'offre de rejoindre la capitale à bord de son CONVAIR. La proposition me paraît bien tentante et j'accepte avec reconnaissance. Je confie le flight au Capitain ALVAREZ, qui me donne rendez-vous ce soir à leur logement. Cela promet...!

Avant de monter à bord du CONVAIR, je vais à l'assure auprès du CenC qu'il n'a plus besoin de mes services. A ses côtés je retrouve le Major I\* qui me gratifie d'un salut impeccable, que je lui rends avec autant de grâce. Le CenC n'est, bien sûr, pas dupe et c'est en souriant qu'il m'accompagne jusqu'à l'avion m'exprimant encore toute sa satisfaction et me demandant de le retrouver au QG demain matin.

(33)Ça c'est une autre histoire.

En route pour LEO à bord du CONVAIR, c'est BYZANCE ! Des rations K au choix...accompagnées, tenez vous bien, de Don Pérignon frappé...  
~~WWWWWW~~ oui mon cher. Qu'on vienne encore essayer de me convaincre que les américains ne savent pas vivre...!

Voyage de retour sans histoire, pour trouver à notre arrivée à NDJILI le fidèle Antoine, au volant de sa voiture, arborant un large sourire. "La" nouvelle a déjà atteint LEO.

Après un debriefing général au QG/ANC, la journée (ou est-ce la nuit?) se termine par une party à la cubaine dont je garde un souvenir..ému.

#### POSTFACE.

A l'occasion d'une de mes visites à LANGLEY PARK(34) lors de mon voyage aux USA en MAI 1965, invité par le Département d'Etat, l'un des responsables du Bureau Afrique, le Colonel Joseph, Richard. JOHNSON me confia le rapport d'un de leurs agents au CONGO. Il s'agissait d'un jeune agronome en poste dans les environs immédiats de BOENDE. Il avait quitté les lieux le 08 Septembre, emmenant le dernier camion de la société et les quatre travailleurs indigènes restés à ses côtés. La société possédait remorqueurs, barges et péniches dont le point d'attache était WATSI KENGO, sur la SALONGA, un affluent de la BUSIRA, à moins d'une centaine de Km au SUD de la plantation.

Arrivé sur les lieux, il y trouva une barge à moteur et deux péniches gardés par des zamu(35) particulièrement zélés. Il embarqua le camion et les quatre travailleurs. Les Zamu étant de la région préférèrent disparaître dans la brousse qui leur était familière.

Le convoi, composé des trois embarcations, descendit la SALONGA en vue de rejoindre la BUSIRA, s'arrêtant à divers petits postes pour y recueillir les retardataires éventuels. Mais ces incursions furent vaines, tout était désert partout. Tout le monde avait fui. Par mesure de sécurité le chef du convoi décida de passer la nuit ancré dans les matete d'une petite île au milieu de la rivière.

Le lendemain matin plusieurs heures furent perdues par suite de l'entêtement du moteur de la barge refusant de démarrer. Heureusement l'un des travailleurs était un mécanicien de véhicule et, grâce à sa science, le moteur finit par céder.

Lorsqu'ils atteignirent la BUSIRA, au lieu de poursuivre leur<sup>route</sup> vers la sécurité, l'américain convainquit ses compagnons de la nécessité de remonter cette rivière jusqu'à l'embarcadère du même nom, qu'ils

(34)QG de la CIA à WASHINGTON

(35)Gardiens, sentinelles.

atteignirent à la nuit tombante. Il avait, bien sûr, une idée derrière la tête.

En dépit de l'obscurité, le camion fut déchargé: Deux travailleurs acceptèrent de rester sur place pour garder les embarcations. Accompagné de ses deux autres acolytes, l'agronome se rendit alors, avec le camion à la mission protestante de MONIEKA dont les trois pasteurs et leurs familles étaient de ses amis.

Après des heures de palabres il parvint à les convaincre de fuir avec lui, dès l'aube, profitant de son convoi fluvial.

Peu avant le lever du jour, il quitta la mission, emportant les bagages, les passagers (une douzaine) accompagneraient au second trajet.

Arrivé à une bonne centaine de mètres de l'appontement, il aperçu, sur la piste, accourant vers lui, les deux travailleurs restés sur place pour la nuit. Tout essouffés et tremblants, ils racontèrent, avec peine, qu'ils venaient d'échapper de justesse à des Simba "mingi-mingi"(36), arrivés quelques minutes auparavant en pirogues.

Camouflant le camion dans un taillis, en faisant le moins de bruit possible, notre agronome, n'écoutant que son courage, décida d'aller se rendre compte sur place de la situation. Si cela s'avérait exacte, d'abord il courait un grave danger, mais en plus cela contrariait sérieusement ses plans d'évacuation du petit monde de la mission. Prenant mille précautions, il parvint, sans se faire repérer, aux abords immédiats de l'appontement et ceci au moment où les rebelles (car s'en étaient) tout aussi circonspects, quittaient leur pirogue et procédaient à l'inspection des lieux.

Figé sur place, n'osant se déplacer de crainte d'attirer l'attention des Simba, ce qui serait sa perte, il va, par la force des choses, assister à toute la tragédie, depuis l'arrivée du petit groupe, jusqu'à l'intervention décisive des B26.

C'est son rapport, dont copie m'a été confiée, qui m'a permis de reconstituer dans le détail cet épisode de mon récit.

Je remercie le Colonel US JOHNSON pour cette contribution, certes involontaire à l'époque, mais qu'il aurait approuvée. Affecté à LEO-POLDVILLE dès Juillet 1965, en remplacement du Colonel Jack ANDERSON, JOHNSON et moi collaborerons étroitement et deviendrons des amis très proches.

(36)Beaucoup, beaucoup.

Pour les âmes sensibles, qu'elles sachent<sup>M</sup> que l'agronome et ses amis évacuèrent les lieux au moyen du camion et rejoignirent sans encombre majeurs COQUILHATVILLE où ils trouvèrent la sécurité.

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

MAGASIN VTB

## MAGASIN VTB

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

MAGASIN VTB  
 CRAVATE 500-  
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
 -- SUR BOIS 500-  
 INSIGNE DE REVERS 350-  
 AUTOCOLLANT 25-  
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB  
 CRAVATE 500-  
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
 -- SUR BOIS 500-  
 INSIGNE DE REVERS 350-  
 AUTOCOLLANT 25-  
 LIVRE DU MICH' 100-



## Les ponts du canal Albert

---- 11 mai 1940 ----



1<sup>ere</sup> mission à Woenshoven  
Ont décollé des gentlemen

1<sup>ere</sup> mission - mission de guerre  
Ils allaient anoblir la terre .

Ils avaient reçu pour mission D'aller faire sauter des ponts  
Avec des bombes dans leurs avions A 300 m de plafond .

A deux dans leur Fairey-Battle Ils formaient ainsi équipage  
Comme si chacun portait une aile

Pour mieux traverser les nuages .

Lorsqu'ils virent le canal Albert

Le cœur frappait dans leur poitrine

Dans leur tête ils étaient Guynemer

Les mains pilotant leur machine .

Ils foncèrent alors sur ces ponts

Où les attendaient des canons

Furent transpercés de mitrailles

Avions - Corps - Entrailles .

Très peu rentrèrent de cet enfer

Restent graves dans leur mémoire

En lettres de sang et de fer

Ceux qui périrent en pleine gloire .

1<sup>ere</sup> mission à Woenshoven Dernière mission - un goût amer  
En pensant à vous Gentlemen Combien " Liberté " nous est chère

Gentlemen ou bien Artistes - Le " Grand cirque " des Aviateurs  
Mais il suffit d'un tour de piste - Pour que tout s'envole et se meurt