

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

TREIZIEME ANNEE

AVR MAI JUN

Bruxelles, le 13 avril 1992

S O M M A I R E

Convocation à l'A.G. du 9 mai et procuration  
Uitnodiging tot de A.V. van 9 mei en volmacht **+ BANQUET**  
Un mot du Trésorier  
Les nouvelles de l'Association  
La grande évasion par Bob Laumans  
Almanach des aviateurs 1909 (suite et fin)  
La Force aérienne expose en 1992  
Visite des usines V W le 13 mai  
Cérémonie du 11 mai au pont de Vroenhoven  
Les VIEUX COUCOUS de La Ferté Alais à la Pentecôte  
Aux anciens de Gossoncourt

*Sans tarder, retourner-meur les  
talons-réponses et effectuez le  
versement CCP qui s'y rapportent.*

LA CHANSON DU COCKPIT

dédié à tous ces  
" MERVEILLEUX FOUS VOLANT DANS LEUR DROLES DE MACHINES ",  
à ces gens qui savent encore ce qu' AMBIANCE veut dire ...  
sur l'air et d'après le succès d'Isabelle Aubret : La Source.

Refrain : Elle chante au milieu des airs - ma machine  
Et je me demande - s'il faut croire à cette légende  
Qu'un jour cette vie finira.

1. Lorsque les réacteurs ronronnent,  
Que tous les switch ils sont checkés,  
La tour de contrôle qui vous donne  
La permission de décoller  
Vers quelque pays enchanté. R.  
+
2. En altitude de croisière,  
Quand les nuages sont à mes pieds,  
Une charmante hotesse de l'air  
Vient vous apporter du café,  
Un petit standard ou bien un thé R.  
+
3. Quand le pilote automatique  
Permet à chacun de souffler,  
Je dégage bien vite mon pupitre  
Pour prendre à l'aise mon déjeuner  
Que le commis a réchauffé. R.  
+
4. Mais il faut bien que je digère;  
Je redemande un petit café,  
Au grand jamais je désespère;  
Je suis tellement gâté  
Par l'équipage attentionné. R.  
+
5. Déjà le vol se termine,  
Le "Fasten seat belt" est allumé;  
Mon Dieu ! mon Dieu! le temps passe vite;  
La grande vie va commencer,  
je n'ai encore que travaillé. R.  
+
6. Pour ce qui se passe en escale,  
Ici ce n'est pas mentionné,  
Il ne faut pas que les gens râlent  
Car sur les repos du guerrier,  
Ils n'ont vraiment qu'une vague idée !  
+
7. Le temps de prendre du bronzage  
Et de se rincer le gosier,  
Il faut refaire ses bagages.  
Ah! quel plaisir de voyager,  
Ce sont des congés payés.  
+
8. Vous les jeunes qui bien sages  
De ma vie veulent s'inspirer,  
Embarquez - vous pour le voyage,  
Par SABENA vous y seriez  
Et vous aussi vous connaîtrez -D.R.  
(bis)

Robert BECUDE

dit

*Bohly*  
*Bohly*  
*Bohly*  
Bien cordialement

CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1992, FIXEE AU SAMEDI 9 MAI,  
à 10.30 HEURES, AN CLUB PRINCE ALBERT, 20-22 RUE DES PETITS CARMES, à BRUXELLES.

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

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

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

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

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

ORDRE DU JOUR

1. Allocution du Président et rappel des membres décédés au cours de l'année.
2. Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale du 27 avril 1991 publié dans le bulletin du deuxième trimestre 1991. Toute remarque au sujet de ce rapport doit être adressée par écrit au Conseil d'Administration et lui parvenir au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.
3. Rapport du Secrétaire Général.
4. Rapport du Trésorier: bilan pour 1991 et projet de budget pour 1992.
5. Rapport des Commissaires aux comptes (MM. Georges DUBAR et Jo PREMONT) et décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
6. Nomination de deux Commissaires aux comptes et de deux suppléants pour 1992.
7. Elections statutaires. Suivant l'article 9 des Statuts, un tiers des membres du Conseil d'Administration est renouvelable chaque année, à l'occasion de l'Assemblée Générale. Les Administrateurs sortants sont rééligibles. Sont sortants pour 1992: MM. Jacques CAMBIER, Jacques DÔME, Pierre HALLET, Charles PEYRASSOL, Robert FEUILLEN. Tous se représentent à vos suffrages.

Les membres des catégories B et C désireux de poser leur candidature aux fonctions d'Administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au siège de l'association au moins 8 jours avant l'Assemblée Générale.

8. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à MM. Gustave DESMETH, Marcel JACOBS-JONGEN, Nicolas LEMPEREUR, Fernand MARECHAL, Achille VANHEE et Madame Fanny THIBOUT.

Remise des médailles de 50 ans de brevet à MM. Serge CASTERMANS, Albert DEBECHE, Alexandre DEHAIBE, Gaston DIEU, Henri FOSSION, Robert HIRSCH, Fernand JAUMOULLE, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU, Charles PHILIPPART de FOY, Georges WATELET, Jacques WUSTERFELD, Albert GOBIN et Madame Denise WISSOCQ-VAN LANCKER.

Ces listes sont dressées en se référant aux renseignements repris dans la liste des membres. Si, par un malheureux hasard, votre nom a été oublié, veuillez nous en faire part sans tarder.

Si vous ne pouvez vous déplacer pour recevoir cette distinction, veuillez nous le faire savoir et, si possible, donner le nom d'un ami qui vous représentera. .

9. Les membres désireux d'inscrire un point particulier à l'ordre du jour sont invités à le faire connaître par écrit au moins 8 jours avant l'assemblée.

UITNODIGING TOT DE STATUAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 1992, OP ZATERDAG 9 MAI,  
OM 10.30 UUR, IN DE PRINS ALBERT CLUB, KARMELIETENSTRAAT 20-22, 1000 BRUSSEL.

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

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

"B" Piloten gebreveteerd sedert meer dan 30 jaar;

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

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

---

D A G O R D E

1. Toespraak door de Voorzitter en herdenking van de verleden jaar overleden leden.
2. Goedkeuring van het P.V. van de Algemene Vergadering van 27 april 1991. (Zie tijdschrift van de tweede kwartaal 1991). Aanmerkingen over dit rapport moeten schriftelijk geadresseerd worden aan het Bestuur en toekomen minsten 8 dagen voor de Algemene Vergadering.
3. Verslag van de Secretaris.
4. Verslag over 1991 door de Schatbewaarder en voorstel voor 1992.
5. Verslag van de kommissarissen van de rekeningen (MM. Georges DUBAR en Jo PREMONT) en ontheffing van de Bestuurders voor de voorbije beheersperiode.
6. Aanduiding van twee kommissarissen en twee plaatsvervangers voor de rekeningen van 1992.
7. Statutaire verkiesingen. Volgens artikel 9 van de statuten, treedt tijdens de Algemene Vergadering èèn derde van de Bestuurleden af (na loting): uittredend en herverkiesbaar. De reeks die in 1992 uittreedt bestaat uit: MM. Jacques CAMBIER, Jacques DÔME, Pierre HALLET, Charles PEYRASSOL, Robert FEUILLEN. Allen zijn terug kandidaat.
8. Uitreiking van diplomas van 60 jaar brevet aan: MM. Gustave DESMETH, Marcel JACOBS -JONGEN, Nicolas LEMPREUR, Fernand MARESCHAL, Achille vanhee en Mevrouw Fanny THIBOUT.

Uitreiking van medailles van 50 jaar brevet aan: MM. Serge CASTERMANS, Albert DEBECHÉ, Alexandre DEHAÏBE, Gaston DIEU, Henri FOSSION, Robert HIRSCH, Fernand JAUMOULLE, Albert LAFORCE, Jean LAVIGNE, John MICHAUX, Roger MINNE, Joseph MOUREAU, Charles PHILIPPART de FOY, Georges WATELET, Jacques WUSTERFELD, Albert GOBIN en Mevrouw Denise WISSOCQ-VAN LANCKER.

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

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

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

# INSCRIPTION AU BANQUET DU 9 MAI.

Après l'Assemblée Générale, nous aurons notre banquet annuel dans les salons du Club Prince Albert. Même si vous n'avez pas participé à notre Assemblée Générale, vous y êtes cordialement invité.

A 12.45 heures, nous passerons à table où nous seront servis:

L'APERITIF (offert par notre association).

LE M E N U

$\frac{1}{2}$  Avocat aux crevettes grises

-----  
Crème de cresson

$\frac{1}{2}$  Pintadeau, sauce bigar<sup>de</sup>  
Barquette d'airelles et mirabelles

-----  
Charlotte au chocolat

-----  
Café.

VINS: 1/4 Pinot gris d'Alsace  
1/3 Bourgueil AC Domaine des Forges

COÛT: 1.200 Fr/personne

FORMALITES D'INSCRIPTION A RESPECTER STRICTEMENT POUR EVITER LES TRACAS QUE CAUSENT AUX ORGANISATEURS LES INSCRIPTIONS TARDIVES.

DELAI D'INSCRIPTION ET PAYEMENT: AVANT LE 30 AVRIL.

.....  
T A L O N D' I N S C R I P T I O N A U ~~FR~~ B A N Q U E T

PROCURATION à remettre au mandataire choisi ou à renvoyer à l'association.

Je soussigné(e) NOM .....Prénom .....  
Membre de la catégorie ..... de l'association "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE",  
donne par la présente pouvoir à NOM ..... Prénom .....  
à l'effet de le représenter à l'Assemblée Générale statutaire du samedi 9 mai  
1992, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur  
les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

DATE:

SIGNATURE:

POUR RAPPEL: Ne peuvent voter que les membres des catégories B et C, en règle  
de cotisation.

VOLMACHT over te maken aan de gekosen gevolmachtigde of terug te sturen naar de  
vereniging.

Ondertegetekende NAAM .....Voornaam .....  
lid kategorie ..... van de vereniging "LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE",  
volmachtigt hiermee NAAM .....Voornaam .....  
hem te vertegenwoordigen op de statutaire Algemene Vergadering van 9 mei 1992,  
deel te nemen aan alle beraadslagingen en in zijn naam te stemmen bij alle  
punten van de dagorde (met belofte van eventuele bekrachtiging).

DATUM:

HANDTEKENING:

OPGELET: Slechts leden van kategorie B en C, in regel met het lidgeld, mogen  
stemmen.

LE MOT du TRESORIER.

Au 08 avril, les membres dont les noms suivent ne sont toujours pas en règle de cotisation pour 1992. Les intéressés sont priés de verser d'urgence 500 francs (200 francs pour les veuves) au CCP 000-0356122-35 de Vieilles Tiges de Belgique.

BOEL C .	GOEMARE P.J.	GUERRA G.	GUTT E.
BOURKEL R .	BURNIAUX F.	HANZE G.	HAUET A
CASTELEYN G.	HERPHELIN A.	HOMBLE Ma.	JACOBS M.
COLLINET R.	JAMINE R.	KICK I.	KOLLER R.
DAUWE R..	KOTHER W.	LALLEMAND F.	LEJEUNE G.
DEBRUYN J.	LELEU A.	LEMOINE A.	LEMONNE F.
DECHAMBRE J.	LERoy J.	LIZOULET C.	MICHAUX J.
DEFour O.	MICHOTTE J.	MINNE R.	MORIAME I.
DEHAIBE J.	MOREAU J.	MOT G.	NOSSIN G.
DEKNOP M.	NEVE E.	NUTELET A.	NUTTINCK B.
de LIGNE A.	PAESSENS P.	POWELL W.	PROSMAN Y.
DENIS P.	RELLES F.	SCHOULS R.	STIERS E.
DE PERMENTIER W.	TAMBOUR R.	THIBOUT F.	TONET J.
DE VLIIEGER P.	VANDEBORNE J	VAN LAER G.	
DEWEERD E.	VAN DER STOCK R.	VERMEIRE P.	VERMEIREN J.P
DEWOLF G.	VERPOORTEN F.	VLEUGELS M.	WALLON W.
DILLLIEN M.	WALPOLE R.	WATELET G.	WEYGAERTS J.
DONCQ M.	SCHLIM A.		
DONNET M.			
DUBOIS J.			
ENGELS F.			
FAMENNE G.			
FOSSION H.			

et mesdames,

ANTOINE M.	AUDOUIN J.	BURHIN M.	BURNIAT P.
DELVAUX G.	DE MAN H.	DEMOL A.	DENEVE G.
DEPAUW V.	DEVALKENEER J.	DUMON.	JACOB R.
JANSSSEN L.	KINET J.	LEUNIS E.	MESMAEKERS G
MOLLE V.	NAVEZ M.	PAUWELS A.	PEETERS A.
PONCIN A.	SCHOUNE L.	SERVAES M.	TERLINDEN G.
VAN AERSSSEN M.		VUYLSTEKE L.	VERNAUX F.

*Paul L. Contreras  
le 17 de PICARD  
à un jour MICUY (G.V.)  
le 12 de 39  
à Gironcourt*



11848

VISITE A L'USINE V W A FOREST :::::

Date : le 13 mai 1992

Heure : 0945 précise

Où : devant l'église St-Denis de Forest RENDEZ-VOUS

Adresse de l'usine : boulevard de la 2e armée britannique 201

Vu les difficultés de parking, le STIB vous offre :

trams I8 et 52 place St-Denis

bus 50 et 54 place St-Denis

51 arrêt av 2 armée britannique

Durée : ± 2 heures

Impossibilité de se parquer devant VW

Début de la visite : 10.00 précises

Transport: en V W bien entendu.

A bientôt

Il faut que vous soyez invités avant le  
15 avril  
ou téléphoner à Jacques Dôme ou  
Charles Peyronel

**La Force aérienne  
s'expose...**

*Les... 24/3/92*

La Force aérienne organisera, cette année, deux meetings et trois journées portes ouvertes. Ces meetings auront lieu à Coxyde (4 et 5 juillet) et Beauvechain (6 septembre). Cette seconde manifestation pourrait être rehaussée par la présence de la patrouille acrobatique de l'US Navy, les Blue Angels, avec leurs six chasseurs-bombardiers F/A-18 Hornet.

Trois bases auront donc leur journée portes ouvertes : Brustem (St-Trond), le 26 avril; Melsbroek, le 2 mai; Florennes, le 12 septembre. Des appareils de la Force aérienne participeront aussi à une série de meetings organisés par des aéroclubs. Les organisateurs de l'Airshow de Chièvres ont renoncé cette année, notamment pour cause de travaux, à ce meeting. Le calendrier complet : 26 avril, portes ouvertes au 9<sup>e</sup> wing de Brustem; 2 mai, au 15<sup>e</sup> wing de Melsbroek; 23 et 24 mai, Sonaca Airshow à Gosselies; du 6 au 8 juin, Flanders Fly-In à Wevelgem;

4 et 5 juillet, meeting de la Force aérienne à Coxyde; 2 août, Airshow à Donkmeer; 9 août, Airshow à l'aéro-club Sanicole; 9 août; Airshow à Moorsele; 6 septembre, meeting de la Force aérienne à Beauvechain; 12 et 13 septembre, Namur Airshow à Suarlée-Temploux; 12 septembre, portes ouvertes au 2<sup>e</sup> wing de Florennes; 19 et 20 septembre, Oldtimers Fly-In à Anvers.



## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

Rectification: 8 janvier, Yvon ROBIENCE (et non ROBIENNE) breveté pilote de planeur le 14.5.1978 et pilote d'avion le 23.7.61 par l'Administration de l'Aé.

11 mars Emile FEYENS, breveté pilote d'avion le 1.10.1926 par l'Administration de l'Aéronautique.

Achille ROUMA, breveté pilote d'avion le 16.6.1953 par l'USAF.

Julien THYS, breveté pilote d'avion le 15.9.1951 par la FAé.

Pierre UYTENHOVEN, breveté pilote d'avion en juin 1955 par la FAé.

### ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES.

#### Parmi nos membres:

Le 10.1.1992 Gaby SEYDEL, décédé en Grande-Bretagne; breveté pilote d'avion en 41.

Le 25.2.1992 Nicolas DEGUEL breveté pilote d'avion en 1932.

? Frédéric VERBUSTEL, suivant un avis de la poste.

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

18.2.1992 Baron de COOMAN d'HERLINCKHOVEN

25.2.1992 Madame de GARADY, mère d'Alexandre de GARADY.

### NOS ACTIVITES PASSEES.

Le 12 février, à l'occasion de notre réunion, le Major d'Avi MUSETTE nous a présenté un montage audio-visuel sur l'opération "Blue Beam" au Zaïre.

### ACTIVITES A VENIR.

Samedi 9 mai, Assemblée Générale et Banquet annuel au Club Prince Albert.

Lundi 11 mai, cérémonie commémorative, au pont de VROENHOVEN, de l'attaque des ponts sur le canal Albert, par les Fairey Battle.

Mercredi 13 mai, visite de l'usine VW à Forest.

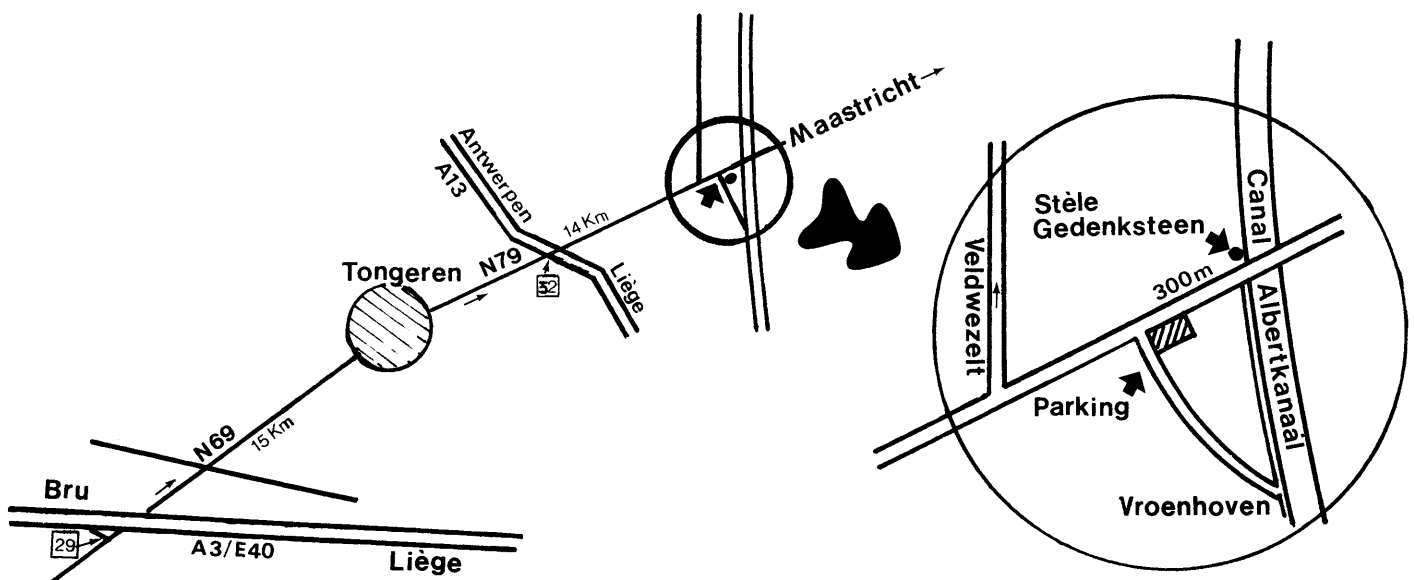
6 et 7 juin (Pentecôte), meeting des Vieux Coucous à La Ferté Alais.

☆ 11.5.1940 ☆

La cérémonie commémorative du bombardement des ponts sur le canal Albert, le 11 mai 1940 par 9 Fairey Battle des 5<sup>o</sup> et 9<sup>o</sup> escadrilles du 3<sup>ème</sup> Régiment de l'Aéronautique Militaire, à laquelle vous êtes invité, se tiendra le 11 mai 1992 devant la stèle érigée près du pont de Vroenhoven, suivant le programme suivant:

De herdenkingsplechtigheid van het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal op 11 mei 1940, door 9 Fairey Battle van de 5<sup>o</sup> en 9<sup>o</sup> smaldelen van het 3de Regiment van Militaire Luchtvaart, waarop U bent uitgenodigd, zal plaats hebben vóór de gedenksteen die zich bevindt naast de brug van Vroenhoven, op 11 mei 1992 volgens het programma hieronder:

Rassemblement sur le parking	10 <sup>h</sup> <sub>u</sub> 30	Verzameling op de parking
Départ du cortège: garde d'honneur, étendard et son escorte (Force Aérienne), fanfare, autorités civiles, associations patriotiques et Vieilles Tiges de Belgique	10 <sup>h</sup> <sub>u</sub> 45	Vertrek van de stoet: erewacht, vaandel en zijn escorte (Luchtmacht), fanfare, burgerlijkeoverheden, vaderlandsverenigingen en Vieilles Tiges van België
Survole du pont par 4 F16	11 <sup>h</sup> <sub>u</sub> 00	Overvliegen van de brug door 4 F16 van de Luchtmacht
Discours, dépôt de fleurs par le Président Léon Branders entouré des deux survivants de l'évènement, Alex Binon et Jacques Dôme et par le Comité du Souvenir de Mopertingen (VVOM)	11 <sup>h</sup> <sub>u</sub> 05	Toespraken, neerlegging van bloemen door de President Léon Branders bijgestaan door de twee overlevenden van het evenement, Alex Binon en Jacques Dôme en door het Herdenkingscomité van Mopertingen (VVOM)
Retour vers le parking et dislocation	11 <sup>h</sup> <sub>u</sub> 30	Terug naar de parking en ontbinding
Réception organisée par les Vieilles Tiges et par VVOM dans une salle du village de Vroenhoven		Receptie georganiseerd door de Vieilles Tiges en door het VVOM Comité in een zaal van het dorp van Vroenhoven



# MEETING AERIEN DES "VIEUX COUCOUS" à LA FERTE ALAIS, LE DIMANCHE 7 JUIN.

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

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

Pour réduire le coût de ce voyage et permettre ainsi à un plus grand nombre d'y participer, nous l'organisons sur deux jours.

Samedi 6 juin: - Départ de Bruxelles, en autocar, à 09.00 H. (Lieu de départ à préciser ultérieurement).  
- Repas de midi à l'hôtel Mercure, Porte de Pantin.  
- Après le repas, croisière sur la Seine et le Canal St-Martin.  
- Le soir, diner et logement à l'hôtel Mercure à EVRY, près de Milly La Forêt et à 23 km de La Ferté Alais.

Dimanche 7 juin: - Journée à l'aérodrome de Cerny La Ferté Alais.  
- Vers 17.30/18.00 H, départ vers Bruxelles.  
- Repas du soir à l'hôtel IBIS, à l'échangeur de Cambrai.  
- Arrivée à Bruxelles vers 22.30/23 H.

<u>COUT par personne.</u>	20 participants	30 participants	40 participants
- en chambre double:	7.000 Fr	6.100 Fr	5.700 Fr
- en chambre single:	7.900 Fr	7.100 Fr	6.700

Ces prix comprennent: - Le transport en autocar avec chauffeur expérimenté.  
- Le lunch du 6 juin à l'hôtel Mercure, Porte de Pantin.  
La croisière sur la Seine et le Canal St-Martin.  
- Diner, logement et petit déjeuner à l'hôtel Mercure à EVRY.  
- Diner du 7 juin à l'hôtel Ibis (Sans les boissons)  
- Logement et repas du chauffeur.  
- Taxes, TVA et péages autoroute.

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

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

Suivant le résultat du présent appel, nous adresserons DEBUT MAI, à ceux qui se sont inscrits, les conditions et les formalités d'inscription définitives.

TALON A RENVOYER (OU TELEPHONER AU 02/762 60 56), **AVANT LE 1 MAI**, à Jacques DÔME  
Rue de la Station 80  
1200 BRUXELLES

NOM ..... Prénom .....

a la ferme intention de participer au voyage à La Ferté Alais, accompagné des personnes suivantes:

.....

.....

# AUX ANCIENS DE GOSSONCOURT.

L'AMICALE DES ANCIENS DE GOSSONCOURT a chargé la société A R T V, mondialement connue pour la qualité de ses produits, de réaliser une cassette vidéo reprenant un film sur la formation des pilotes belges au cours des années 50 et couvrant l'écolage à l'EPE (Gossoncourt), à l'EPA (Kamina) et à l'Ecole de Chasse (Brustem).

Inutile de dire que cette cassette est un "MUST" pour les moniteurs et élèves de cette époque.

Sur la même cassette se trouve également le magnifique film sur la Patrouille des Diables Rouges réalisé début 70.

Cette cassette est en vente au prix de 400 Fr pour les membres de l'Amicale des Anciens de Gossoncourt et de 450 Fr pour les non-membres. A ces prix il faut ajouter 55 Fr pour frais de port. Les personnes désireuses de se procurer cette cassette doivent donc verser 455Fr ou 505Fr à:

Harry RAES

St Rochusstraat 7

3321 OUTGAARDEN CCP 000-0350346-79

en mentionnant CASSETTE VIDEO.

Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus en contactant:

Harry RAES au 016/76 61 85

OU Paul HUBIN au 016/62 25 25

---

## Pas de TIGES sans RACINES!

Si vous avez un ami mécanicien ou ancien mécanicien d'aviation, comptant au moins 30 ans de profession, dites-lui qu'il est attendu au sein de l'association "Les Vieilles Racines de Belgique".

Demandez-lui aussi de se mettre en rapport avec les personnes suivantes pour avoir plus d'informations à ce sujet:

Robert Winterhalder Tél: 02/770.25.12

Charles Peyrassol 02/771.12.48

Robert Feuillen 013/31.28.70

## ***La Grande Evasion***

“ La fable dit bien : “ tant va la cruche à l'eau, qu'à la fin elle se brise. ” C'est ce qui arriva le 1er juin 1942. Au retour d'une mission dans le Pas de Calais, quatre de nos Spitfires, dont moi même, furent pris à parti pas une escadrille de Focke Wulf 190, chasseur allemand redouté! Pendant que j'attaquais l'un d'eux, deux F.W.190 me tiraient dessus par l'arrière. Un obus explosa dans mon réservoir d'essence et en quelques secondes mon avion enflammé devint incontrôlable. Je n'avais plus que la ressource de sauter en parachute.

Ce combat qui avait duré une vingtaine de minutes nous avait amené au-dessus de la mer. En tombant dans l'eau j'ai pu ouvrir et déployer mon canot de sauvetage (dinghy), et ce n'est que trois jours plus tard que je fus récupéré dans un triste état par un bateau patrouilleur ennemi. On me débarqua à Nieuport, où la Kriegsmarine m'envoya à Coxyde, aérodrome occupé par la Luftwaffe...

*Robert (Bobby) Laumans,  
pilote belge de Spitfire de  
la RAF pendant la seconde  
guerre mondiale a parti-  
cipé activement à cette  
évasion.*



“ Après trois jours, je fus transféré en train en Allemagne où ma carrière de prisonnier de guerre commença. Deux jours dans un camp de sélection à Dulag Luft près de Franckfort, puis en route pour Stalag Luft III en Silésie. Ce camp, nouvellement construit sur les ordres de Goering

se targuait d'être un camp modèle d'où l'on ne pouvait s'évader. C'était en effet difficile puisque sur 10.000 P. de G. répartis en plusieurs camps moins de 30 parvinrent en Grande Bretagne.

Il était situé à SAGAN environ à mi-chemin entre Berlin et Breslau et au nord de Görlitz. La frontière Tchèque était à une cinquantaine de kilomètres. C'est pourtant de ce camp-là qu'eut lieu ce qui resta dans l'histoire comme la “ Grande Evasion ”.

Ce fut en effet une grande évasion, car elle détient un double record pour les deux guerres mondiales, ce fut le plus long tunnel (102 mètres) et le plus grand nombre d'évadés en une fois (76). Pour en parler il faut d'abord décrire le camp et ses gardiens.

Il fut construit au début de 1942 dans une forêt de pins et sapins sur un sol sablonneux. Au début il y avait deux camps, l'un pour les officiers aviateurs, le second pour les sous-officiers. Vu l'affluence des Prisonniers en 1944, il y en avait six. Dans le camp des officiers où je me trouvais (j'étais lieutenant à l'époque) il y avait 15 baraquements, comprenant chacun une vingtaine de chambrées de 4 m. sur 4 m. conçues pour accommoder six prisonniers. Fin 1944 nous étions de dix à douze personnes par chambrée. Les baraquements étaient construits sur pilotis

de manière à permettre aux gardes de circuler (ramper) sous les blocs. Dans chaque chambre il y avait un poêle placé sur une dalle en béton. Les planchers étaient en bois et doubles.

C'était un camp de la Luftwaffe commandé par le colonel baron von Lindeiner, un officier de la vieille école. L'officier de liaison était le capitaine Pieber, un autrichien, enseignant avant la guerre. C'est lui que l'on voyait presque journallement dans l'enceinte du camp. Il était assisté par un sous-officier très efficace le feldwebel Glimnitz, qui avait vécu plusieurs années aux U.S.A. C'était un homme juste avec un sens de l'humour prononcé. Il parlait très correctement l'anglais avec une teinte d'accent américain. Les soldats de troupe et caporaux étaient divisés en deux groupes; ceux que nous appelions les "goons" (du nom d'un personnage de B.D. d'un journal anglais) et ceux que nous nommions les "ferrets" (furets). Les premiers étaient les gardes, les sentinelles, les hommes de troupe. Les seconds étaient habillés d'une salopette et passaient leur temps à "fureter", ramper sous les baraquements à la recherche continue d'un tunnel ou de toute activité prohibée. En plus d'un pistolet, ils étaient armés d'une tige métallique servant à sonder le sol. Ils étaient commandés par le caporal Pilz que nous surnommions Charlie. C'était un homme dangereux, car il avait une grande expérience des camps et des prisonniers. Par contre il considérait l'évasion comme un sport et était toujours le premier à admirer l'exécution d'une évasion réussie.

Ici je ne parlerai que d'une seule évasion, celle qui nous intéresse: la Grande Evasion. Avant 1942 il n'y avait eu que des actions isolées sans coordination avec peu de réussites. Aussi fut-il décidé de créer une organisation qui allait centraliser et diriger les efforts. Le camp, vu de l'intérieur était considéré par les Anglais comme une station de la RAF, où il devait exister une discipline qui ne pouvait être que favorable à créer le plus d'ennuis possible aux Allemands et donc continuer un effort de guerre. Nous avons donc un chef hiérarchique qui était l'officier britannique le plus ancien dans le grade le plus élevé. Nous l'appelions SBO (Senior British Officer). C'était un group-captain, grade correspondant au grade de colonel.

Parmi les vétérans de l'évasion il y avait un nombre de POW (prisoner of war) qui avaient réussi à s'évader plusieurs fois et avaient été recapturés. En effet c'était une chose de sortir d'un camp ou d'une forteresse, et une autre, plus difficile, de sortir d'Allemagne. Le SBO décida donc de former un comité qu'il baptisa "the X committee". Il avait à sa tête le squadron-leader (major) Roger Bushell, que l'on nommait "Big X" et qui avait autorité sur une série de spécialistes (techniques et méthodes, langues, faux papiers, menuiserie, tailleurs etc.). Dans chaque bloc il y avait un "Petit X" qui était le délégué du comité central. Il y avait aussi un officier de sécurité qui avait un pouvoir presque absolu et qui avait seulement l'autorité du SBO au-dessus de lui.

Il y avait aussi les hommes de contact qui seuls avaient le droit de parler aux Allemands, car l'ennemi était en quarantaine et il n'y avait bien sûr pas question de fraterniser. La mission des 'contact men' était d'amadouer les gardes, de les corrompre, de les acheter et d'obtenir des objets pouvant servir à l'évasion, et ensuite d'exercer sur eux des pressions et un chantage pour obtenir de nouvelles choses. Il y avait les "Duty Pilots" (officier de garde). Il fallait naturellement connaître à tout moment quelles étaient les personnes non POW qui se trouvaient dans le camp. Le duty pilot travaillait du "Duty Room", petite chambre se trouvant près de la grille d'entrée. Le préposé tenait à jour des listes comprenant toutes les entrées et sorties. Les Allemands étaient au courant mais ne pouvaient l'empêcher. Un jour Charlie est venu frapper à la fenêtre et a dit au duty pilot de ne pas oublier de noter son entrée.

Ensuite il y avait les "Stooges" qui étaient en grand nombre, les auxiliaires qui surveillaient les Allemands à l'intérieur du camp, qui donnaient l'alerte nécessaire à interrompre toute activité clandestine; et qui aussi servaient à disperser le sable provenant du tunnel. Enfin il y avait les "Radio Men" qui étaient des opérateurs radio de bombardier et qui faisaient le montage et démontage de postes radio clandestins qu'on avait pu se procurer. Ils écoutaient aussi les communiqués de la BBC et de toute autre station alliée, y compris en Russe. Les prisonniers avaient par conséquent des nouvelles plus exactes que celles communiquées par les Allemands.

La Grande Evasion se fit par un tunnel. Le comité X voulait une évasion massive afin de mobiliser un maximum de troupes allemandes pour rechercher les prisonniers et également pour donner le plus de chances de succès à une majorité d'évadés. Avant cette période les tunnels qui avaient été creusés étaient de petite envergure et facilement découverts soit par sondage des "ferrets", soit par les chiens qui circulaient la nuit et qui pouvaient détecter l'odeur par les trous de ventilation. Il fallait donc que ce nouveau tunnel soit profond, afin d'échapper aux chiens, ainsi qu'à la détection par microphones disposés tous les 20 mètres sur le pourtour du camp et qui enregistraient toute vibration dans le sol; et la communiquait à un central d'écoute dans le camp allemand (vorlager). Il fallait donc que ce tunnel soit conçu et construit scientifiquement. Il fut donc élaboré par des ingénieurs (il y en avait plusieurs parmi nous).

Big X décida de construire trois tunnels. Comme cela allait être un travail de longue haleine il y avait un grand risque de détection. Mais si les Allemands en découvraient un, ou même deux, ils ne penseraient jamais qu'il puisse en exister un troisième. On les appela TOM, DICK et HARRY (comme on dirait chez nous Pierre, Paul et Jacques), de manière à ne jamais prononcer le mot tunnel dans les conversations qui pourraient être entendues par l'ennemi. On ne parlerait que de trois personnages. TOM partait du bloc 123 situé au centre du camp, près du barbelé et partait vers l'ouest. DICK partait du bloc voisin et aussi vers l'ouest;

tandis que HARRY partait du bloc 104 situé près du vorlager et était dirigé vers le nord, passant sous le vorlager.

Dans chaque bloc il y avait une petite cuisine commune, ainsi qu'un lavoir qui servait aux toilettes ainsi qu'aux lessives. La trappe d'entrée de Tom était creusée dans le béton de la cuisine. La trappe de Dick était dissimulée dans le sterput du lavoir. Et la trappe de Harry était creusée dans la dalle sur laquelle reposait le poêle dans la chambre du bout. Je ne vais décrire que Harry qui est celui qui a réussi. Il avait une longueur de 102 mètres (le plus long jamais creusé et son entrée était à 8,50 mètres de profondeur. La trappe était ingénieusement construite dans la dalle même. Le couvercle pouvait être enlevé et remplacé assez facilement et il fut indétectable. Comme il y avait des fondations en briques sous cette dalle, les "ferrets" n'ont jamais pu découvrir l'entrée en passant sous le baraquement. Au bas du puits d'accès il y avait trois chambres: un petit atelier, un réduit de stockage de sable et la chambre à pompe. En effet comme il fallait une aération adéquate, vu la profondeur, il a fallu créer un conditionnement d'air.

La galerie avait une section de 60 sur 60 centimètres. Comme le sous-sol était sablonneux, il a fallu étançonner le tunnel au moyen de bois. Celui-ci provenait de sources diverses. En partie des plafonds et doubles planchers mais surtout de la literie. Nous dormions sur des lits superposés constitués par des cadres de bois et une série de planches transversales sur lesquelles reposait la paille. Deux, trois, voire quatre planches furent prélevées de chaque lit. Les Allemands ne se sont pas aperçus de cette disparition du fait que les POW utilisaient les planches aussi pour fabriquer des étagères, des bancs supplémentaires, ce qui était toléré.

Le tunnel projeté était tellement long (102 m.) qu'il a fallu construire deux chambres de transit (half-way houses) au tiers et deux-tiers du trajet. Ils étaient nommés Piccadilly et Leicester Square, du nom de deux stations bien connues du métro londonien.

Le puits d'accès était aussi recouvert de bois et comportait une échelle fixe. Dans la galerie fut construit un chemin de "fer" ou devrais-je dire de bois. Des rails réalisés pour permettre le passage de wagonnets, aussi en bois, qui étaient nécessaires pour transférer le sable de la face de creusement à la chambre de stockage. Les essieux avaient été fabriqués avec des éléments provenant de la cuisinière de la cantine et les roues de bois étaient entourées de bandes métalliques provenant de boîtes à conserves que nous avions en quantités énormes. Il faut dire que 90% de notre diète journalière provenaient des colis des Croix Rouge britannique, canadienne et américaine.

La pompe à air avait été montée sur un cadre en bois, le soufflet fabriqué avec de la toile de kitbag (sac de soldat). Le mécanisme était aussi en bois et actionné à la main. L'air circulait dans des conduites confectionnées avec des boîtes de lait en poudre qui étaient cylindriques et



d'un diamètre de 15 à 18 centimètres, emboîtées l'une dans l'autre. L'air était pris derrière une brique alvéolée se trouvant dans la fondation même sous la poêle et l'air vicié était rejeté dans la cheminée de la chambre; et donc incontrôlable par les chiens.

On avait installé un éclairage électrique. Le câble nécessaire avait été volé par un prisonnier à un électricien allemand venu faire une réparation à l'intérieur du camp. Il avait, malheureusement pour lui, déposé un rouleau de câble derrière lui et en quelques secondes il avait disparu. L'électricien n'avait jamais osé parler de ce vol à ses supérieurs de crainte de sanctions spectaculaires.

Le travail commença en été 1943 et progressa d'une manière continue. TOM fut découvert en septembre 1943 tout à fait par hasard. Il avait déjà 95 mètres de longueur. C'était un "ferret" qui grillait une cigarette. Il se trouvait juste au-dessus de la trappe dans la cuisine et tapetait nonchalamment le sol avec sa sonde, lorsque un morceau de béton de la trappe s'est détaché. Cela l'a intrigué et il a investigué et découvert l'entrée du tunnel TOM. Pour le détruire les Allemands ont préféré le faire sauter. Mais ce fut une belle séance de rigolade pour les POW, qui ne manquaient pas une occasion pour se moquer des Allemands. L'artificier chargé de la destruction s'est trompé, a placé une charge beaucoup trop forte; et lors de l'explosion, des morceaux de béton ont volé à travers le toit du baraquement, ce qui a provoqué une hilarité monstre du cercle des prisonniers venu voir le "divertissement". Il a fallu réparer 4 m<sup>2</sup> de toiture et la fabrication d'une nouvelle chape.

Il fallait vider journallement la chambre de stockage qui se remplissait de sable. Le sable était alors dispersé à l'extérieur, principalement sur le "périmètre". C'est ainsi qu'on appelait le chemin qui longeait la clôture en barbelé et faisait le tour du camp. Le "périmètre" était utilisé quotidiennement à longueur de journée par des marcheurs et joggeurs avant la lettre qui maintenaient ainsi la forme. Très facile d'y répandre le sable du tunnel. Toutefois il fallait qu'il y soit déversé par petites quantités et sans que cela ne se voit par les sentinelles se trouvant dans les miradors ou patrouillant à l'extérieur du fil. Pour le faire, les tailleurs avaient imaginé des pantalons doubles. Le sable était stocké dans les jambes du pantalon et l'ouverture du sac ainsi formé était contrôlée au moyen d'une ficelle que le marcheur tirait à l'intérieur de sa poche. C'était très ingénieux. Ces marcheurs étaient appelés les "penguins". Ils étaient suivis des camoufleurs qui devaient, en le piétinant, mélanger le sable en provenance du tunnel avec celui de surface qui était de teinte légèrement différente. Mais d'autres endroits de déversement furent aussi utilisés, comme les petits jardins que les POW avaient aménagés autour des blocs; ou sur les divers travaux de réfection qui avaient souvent lieu dans le camp.

Il fallait aussi créer des diversions pour contenir l'attention des sentinelles. Nous pratiquions différents jeux de plein air, des séances de gymnastique, différents sports: match de rugby, de cricket, de baseball ou athlétisme. Parfois même quand il fallait détourner l'attention à un endroit bien déterminé, des disputes et pugilats étaient simulés avec cris à l'appui.

Lorsque TOM fut découvert, Big X décréta un arrêt complet de toute activité, et les trappes de DICK et HARRY scellées, de manière à endormir la méfiance de nos gardiens. Ce n'est que le 10 janvier 1944 que les travaux recommencèrent. Cela a commencé par une inspection générale. L'élançonnage était toujours bon. Par-ci par-là, il y avait eu des chutes de sable.



Le mécanisme de la pompe à air n'avait pas souffert mais la toile du soufflet était pourrie et a dû être remplacée. Le pipeline d'air était peu endommagé. Les réparations ont pris quatre jours, et les activités reprurent. Il fut décidé que DICK servirait à stocker le sable provenant de HARRY. En effet la neige recouvrait maintenant le sol et il était exclu de répandre le sable sur le périmètre. On le mis donc dans DICK ainsi que dans le théâtre. En 1942 les POW avaient obtenu l'autorisation de construire un théâtre où se donnaient des concerts, des pièces de théâtre et des revues de music-hall. L'auditorium était construit en

pente comme dans un théâtre professionnel, ce qui laissait un grand vide qui permit d'y mettre un grand nombre de mètres cubes de sable.

HARRY fut terminé le 14 mars 1944. 240 tonnes de sable avaient été déplacées durant le projet complet. Un record de dispersion eut lieu un soir, où 4 tonnes, soit 98 kitbags de sable furent transportés, représentant 4 mètres de tunnel et environ 18.000 promenades de dispersion.

Mais pour réussir une évasion il ne suffit pas de creuser un tunnel. C'est l'outil principal, mais il y a beaucoup d'activités connexes. Il y a la fabrication de vêtements, des cartes géographiques, des faux papiers et autre "ausweis", ainsi que la nourriture spéciale.



*Bobby Laumans*  
Commandant de bord de la SABENA

Pour réussir une évasion, il n'est pas suffisant de creuser un tunnel. C'est l'outil principal, bien entendu, mais il y a beaucoup d'activités connexes. Il y a la fabrication de vêtements, de cartes géographiques, de faux papiers, la nourriture.

Tailleurs, chapeliers, artisans du cuir (oui, tous ces métiers se trouvaient parmi les milliers de prisonniers du camp!) se chargeaient des vêtements. Les Tchèques et les Polonais étaient d'excellents artisans et trouvaient leur matière de base dans la réserve d'uniformes qui existait dans le camp. Il faut savoir en effet, que la plupart des prisonniers arrivant dans le camp avaient grand besoin d'un nouvel uniforme, le leur étant très souvent inutilisable, suite aux circonstances, parfois dramatiques, ayant précédé leur arrestation. La Croix-Rouge ainsi que des réquisitions dans les divers pays occupés, approvisionnaient le camp.

Les vêtements confectionnés en vue de l'évasion étaient pour la majeure partie des vêtements civils et dans une moindre mesure, des uniformes allemands contrefaits.

Les meilleurs costumes civils furent réalisés dans les uniformes de l'Aéro-Navale britannique (Fleet Air Arm), dont la coupe et la teinte bleu-marine étaient "presque civile". Il suffisait d'enlever les boutons cuivrés et les galons et de décinturer légèrement le veston pour obtenir un costume civil tout à fait seyant. Il y avait également les manteaux d'officier de la RAF, faits dans un beau tissu de ratine et d'un modèle plus civil que militaire. De légères transformations en faisaient un manteau à la couleur passe-partout. Les pantalons pouvaient être portés tels quels ou en culotte de golf, très à la mode en Allemagne en cette période. Nous possédions quelques vrais chapeaux-mous, obtenus par les "contact-men"; casquettes, alpinos, ski-caps et autres bérets étaient

fabriqués de toute pièce. C'étaient des couvre-chefs très utilisés par les travailleurs étrangers de l'époque, et passaient de ce fait assez inaperçus.

Il était plus difficile d'imiter les uniformes allemands, la couleur-feldgrau étant nettement plus grise que celle des uniformes de la RAF. La bonne teinte fut obtenue en frottant de la craie en poudre sur nos propres uniformes. Les manteaux allemands étaient plus amples que les nôtres. Ceux-ci nécessitaient dès lors des transformations très importantes. Tous les bonnets de police au monde se ressemblent et il suffisait de broder sur les nôtres l'aigle et la rondelle tricolore l'entourant, pour obtenir un presque véritable bonnet de la Luftwaffe. Les ceinturons et les gaines de pistolet étaient fabriqués avec des morceaux de roofing et de carton, le tout passé au cirage à chaussures.

Les boucles des ceintures comportant la croix gammée et une couronne de lauriers étaient coulées dans un moule obtenu à partir d'une véritable boucle. Les fusils étaient fabriqués en bois, peints et polis.

Pour dissimuler tout ces objets, une fois confectionnés, nous utilisions des caches se trouvant entre les doubles murs des baraques, dans des matelas, ou enterrés en attendant le jour-J. Dans une des chambres, nous avons même reculé de 60 cm. tout un mur, créant ainsi une vaste chambre de stockage.

Il fallait aussi divers outils, des pelles, pics, marteaux, burins, pinces coupe-fils, scies etc.

Quelques vrais outils furent "trouvés", d'autres furent fabriqués à partir de matériaux récupérés un peu partout, comme p.ex. une scie fabriquée avec un ressort de phonographe mécanique.

Les cartes routières furent dessinées à la main en grande quantité. Elles étaient réalisées à grande et petite échelle. Toute une équipe de "faussaires" s'occupait de la production de faux papiers. Les "contact-men" avaient réussi à obtenir quelques vrais "Ausweiss". Ceux-ci étaient imités minutieusement et copiés en de nombreux exemplaires. Un appareil-photo, obtenu par chantage auprès d'un de nos gardiens, servait à la production des photos nécessaires aux cartes d'identité. Les plumes et l'encre-objets interdits dans une prison- nous venaient également clandestinement par nos gardiens. Il faut dire ici qu'une fois "mouillé", il était difficile à un gardien de faire marche arrière ou de se soustraire au chantage que nos "contact-men" exerçaient sur eux avec bonheur. La crainte d'une dénonciation, du front russe ou même du peloton d'exécution assurait la poursuite de sa "collaboration". Il y eut même un gardien qui collaborait avec les prisonniers par pur dégoût et par opposition de principe au régime nazi. Pour lui, cela correspondait à une trahison, bien entendu, mais l'opposition clandestine existait même dans les rangs de l'armée.

Restait la nourriture spéciale. Avec les produits trouvés dans les colis que la Croix Rouge nous faisait parvenir régulièrement, nous fabriquâmes des cakes à haute valeur nutritive. Parmi les prisonniers se trouvait un expert en nutrition qui avait travaillé au Rowett Institute en Ecosse et était le co-auteur du livre qui servait de base au programme de rationnement pendant la guerre en Angleterre. Grâce à lui, un savant mélange de chocolat, sucre, margarine, porridge, lait en poudre, raisins secs et autres ingrédients produisit une sorte de cake, de goût agréable, facile à découper et à stocker. Nous en avons fabriqué des kilos et des kilos.

Le "Comite-X" fixa le moment de l'évasion à la nuit du vendredi 23 au samedi 24 mars 1944. D'abord parce que c'était une nuit sans lune, ce qui était propice à l'évasion proprement dite, mais faciliterait également les déplacements de ceux qui voyageraient en train (la majorité), car le samedi la fréquence des trains était plus grande qu'en semaine.

Tenant compte du temps d'obscurité disponible en la période de l'année et d'une estimation du temps de passage dans le tunnel, de 3 à 4 minutes par prisonnier, le comité avait limité à 200 le nombre de prisonniers pouvant participer à l'évasion.

Six à sept cents prisonniers, avaient collaboré au projet de l'évasion. Il fallait donc désigner parmi eux les 200 qui s'évaderaient effectivement. Une cinquantaine, de par leur mérite lors des travaux préparatoires, se vit désigné d'office et ce fut un tirage au sort qui détermina les 150 autres noms. Un briefing fut organisé pour expliquer à ceux qui n'avaient jamais encore pénétré dans le tunnel comment s'y déplacer, comment utiliser le wagonnet, quels bagages emporter, comment se disperser à la sortie du tunnel et bien d'autres conseils encore. Les quelques "ferrets" de service ce soir-là, furent attirés dans une chambre éloignée par les contact-men et invités à une petite soirée cigarette-cacao-biscuit-café.

Les 200 candidats à l'évasion se rassemblèrent dans le bloc 104, peu de temps avant la fermeture des portes. Les opérations débutèrent à 21.30 heures. Les spécialistes en la matière débloquent la trappe et prirent place à l'entrée, en bas du puits d'accès et dans les deux "half-way houses" du tunnel. Un autre creusa les derniers centimètres de terre obturant encore la sortie du tunnel qui devrait aboutir dans le petit bois situé à quelques mètres du "Vorlager" allemand.

Première déception : la sortie du tunnel était située à la lisière du petit bois, bien plus près du Vorlager que prévu, mais heureusement en dehors de la zone éclairée. On s'était donc trompé de quelques mètres, mais il est vrai que les architectes avaient dû travailler avec des instruments de fortune. Les sorties commencèrent.

Deuxième contretemps: les sorties se firent beaucoup plus lentement qu'escompté, en moyenne de dix à douze minutes. Un tas de petits incidents dans le parcours souterrain, dû au non-entraînement de ceux qui n'avaient jamais mis les pieds dans le tunnel, ainsi qu'une alerte aérienne qui avait provoqué l'arrêt de l'éclairage pendant de longues minutes, avaient singulièrement bouleversé les données de départ.

Ce que tout le monde redoutait depuis le début de l'opération se produisit à 04.55 hrs: un coup de feu dans la nuit. Le malheur a voulu qu'à ce moment, une des sentinelles patrouillant à l'extérieur du camp dut satisfaire à un besoin naturel. Il s'était retiré dans la zone obscure et était tombé nez à nez avec le 77ème évadé sortant de terre à deux pas devant lui... Sa réaction fut immédiate et il donna l'alerte en tirant en l'air. Et la réaction en chaîne se déclencha. Gardes et sentinelles se précipitèrent vers le petit bois, ce qui donna l'occasion aux prisonniers non encore engagés dans le tunnel, de rejoindre précipitamment leurs chambres respectives. Les observateurs dans le bloc 104 virent arriver le Colonel von Lindeiner, apoplectique, Pieber, Glimnitz, Charlie, catastrophés. Un peu plus tard, une troupe venue de l'extérieur du camp et fortement armée, vint renforcer nos gardiens habituels et les fouilles et comptages débutèrent aussitôt. Tous les blocs furent envahis par une troupe excitée, le doigt sur la gachette. Le résultat des comptages était catastrophique pour les gardiens du camp, certains d'être traduits devant la Cour Martiale. Une équipe de la Gestapo rejoignit le camp dès le lendemain ce qui nous a valu de nouvelles fouilles et des vexations de tous genres.

Le 26 mars, deux jours après l'évasion, le Commandant du camp fut relevé de ses fonctions et remplacé. Il passa en conseil de guerre, ainsi que d'autres membres de son Etat-Major. Tous furent condamnés à des peines de prison. Après la guerre, le Colonel von Lindeiner fut amené en Angleterre pour un interrogatoire par l'Intelligence Service.

Les 76 évadés étaient parvenus à disparaître dans la nature avant le coup de feu. Ceux qui parlaient la langue allemande allaient voyager en train; d'autres allaient voyager de diverses façons et certains envisageaient même de se déplacer à pied, voyageant la nuit et se cachant le jour.

L'alerte générale avait été déclenchée dans toute l'Allemagne. Il y eut une entrevue entre Himmler, Goering et Keitel, au cours de laquelle il fut décidé d'exécuter purement et simplement tous les évadés repris, ceci en contradiction flagrante avec la Convention de Genève. Il s'est avéré heureux pour certains des évadés d'avoir été repris très rapidement et reconduits au camp, avant que la mesure ne puisse être mise en application.

Le résultat de cette évasion, unique dans l'histoire, a été le suivant : 3 rescapés parvinrent à rejoindre l'Angleterre, 5 furent capturés et envoyés au camp de concentration de Sachsenhausen, 3 autres au camp de Barth, 15 furent reconduits au Stalag Luft III et 50 furent exécutés.

Parmi les trois qui parvinrent en Angleterre, il n'y avait pas un seul britannique. Deux norvégiens avaient pris le train jusqu'à Stettin (actuellement Szczecin) en Pologne où ils rencontrèrent des travailleurs français. Ceux-ci les mirent en contact avec des marins suédois qui parvinrent à les embarquer clandestinement à bord d'un bateau en partance pour Stockholm. De là, un avion les conduisit en Angleterre où ils arrivèrent en début du mois d'avril 1944.

Le troisième évadé qui réussit à rejoindre l'Angleterre était le Capitaine néerlandais Vander Stock. Etudiant en médecine avant la guerre, il avait rejoint la RAF dès le début de l'occupation de son pays. Lors de son évasion, il portait un costume civil fait dans une tunique de la Navy et était porteur de faux papiers de travailleur hollandais en Allemagne. Il était parti en train vers Breslau, via Berlin où il a dû attendre en gare la fin d'une attaque aérienne. De Breslau, il parvint à continuer son voyage vers la Hollande et se mit en rapport avec un réseau d'évasion qui le fit passer à Gibraltar via Bruxelles, Toulouse et l'Espagne. Un avion de la RAF le ramena en Angleterre le 12 juillet 1944.

Le sort de cinquante des évadés a été dramatique. Capturés en différents endroits en Allemagne, ils furent tous envoyés dans diverses prisons, principalement dans celles de Breslau et de Görlitz. Là, ils tombèrent dans les mains de la Gestapo qui, suite à la décision du conseil supérieur, les assassina par petits groupes ou individuellement. "Big X", le Major Bushell, organisateur de l'évasion était parmi ces malheureux, ainsi que le Lieutenant belge Henri Picard.<sup>1</sup>

Après la guerre, en 1947, une commission de répression de crimes de guerre se rendit en Allemagne, en Tchécoslovaquie, en Pologne et au Danemark. Des milliers d'interrogatoires furent menés et résultèrent en l'arrestation de 319 suspects, dont 25 furent ramenés en Angleterre pour enquête plus approfondie, puis traduits devant un tribunal à Hambourg sous l'inculpation d'assassinat des 50 prisonniers évadés. Quatorze d'entre eux furent condamnés à la peine capitale et exécutés; trois autres s'étaient suicidés avant le procès et quatre encore ont été réclamés par la Tchécoslovaquie et la Pologne où ils furent également condamnés et exécutés. L'enquête avait également identifié vingt-huit autres responsables, mais ceux-ci n'ont jamais pu être localisés, ni arrêtés. Ils avaient probablement disparu dans les pays de l'Est.

---

(1) Issu de la 82<sup>e</sup> I.C. de l'E.R.M., cet officier ajoutait à ses grandes qualités professionnelles un don de caricaturiste, et était le type du parfait gentleman (E.H.).

Votre conseil d'administration

Président : Branders Léon

Vice-présidents : Collignon Léopold  
Cambier Jacques

Secrétaire : Dôme Jacques

Secrétaire adjoint : Feuillet Robert

Trésorier : Jourez Paul

Membres : Mme Wissocq-Van Lancker Denise

Bouzin Eric

Custers Alberts

Dillien André

Hallet Pierre

Kamers Jean

Mojet Hubert

Peyrassol Charles

Vermander Gérard

Tenir une liste de membres à jour n'est pas facile,  
aidez-nous en nous communiquant toute erreur de notre part.

Trop de courrier nous revient inconnu

n'habite plus

a changé d'adresse

etc;;;...

MERCI.



« le *Scientific American*: 20-30 chevaux à 1.200 tours. Le premier moteur n'avait que 16 chevaux de puissance.

« 2 mai 1907. — M. Cortlant F. Bishop, président de l'« Aréo-Club » d'Amérique, est interviewé par l'*Auto*. Il confirme les informations de Robert Coquelle. Il a la foi.

### 1<sup>er</sup> Séjour en France

« 10 juin 1907. — Wilbur Wright est à Paris. Interviewé par l'*Auto*, il élude... Poussé à bout, il dit: « Je suis ici pour affaires et ne tiens nullement au bruit qui se fait autour de moi. Je ne puis parler pour le moment. »

« 17 juillet 1907. — Wilbur Wright exécute sa première ascension en ballon. Piloté par M. Charles Levée, il se rend du parc de l'A. C. F. (Saint-Cloud) à Patay (Loiret). Ballon: *Le Manche* (1.600 mètres cubes). MM. Allan, R. Hawley et Harrington étaient du voyage. M. Henry Deusch de la Meurthe lui offre peu après 300.000 fr. Il refuse.

« Octobre 1907. — Wilbur Wright, après un long séjour à Paris, visite avec son frère Orville, venu le rejoindre, à peu près toutes les capitales de l'Europe. Wilbur a assisté aux expériences de Henri Farman, à Issy-les-Moulineaux: « C'est à un jeu d'enfant », a-t-il déclaré.

### Au Fort Myers

« 1<sup>er</sup> février 1908. — Le *Signal-Corps* prend l'engagement d'acheter un aéroplane 125.000 fr. si la machine, montée par deux personnes, tient l'atmosphère pendant une heure au minimum, à la vitesse de 40 milles à l'heure (64,360 m.).

« Les frères Wright déposent une caution de 10 0/0, soit 12.500 fr. Si, dans les deux cents jours, — le temps expire le 18 août prochain, — les aviateurs n'ont pas rempli leur programme, ils perdent le montant de la caution.

« Si les performances dépassent les exigences du cahier des charges, le *Signal-Corps* augmentera notablement la somme prévue. Les essais de recette auront lieu sous le contrôle du *Signal-Corps* au fort Myers (Virginie).

« 15 mars 1908. — L'*Auto* annonce que les frères Wright ont commandé à la maison Barriquand-Mare sept moteurs de 40 chevaux. L'information est complétée le 22 mars.

« 17 mars 1908. — Le capitaine Ferber et le signataire de ces lignes interviewent, au Vélodrome Buffalo, en présence de Robert Coquelle, le coureur cycliste Charles Scherwood, qui assure avoir assisté à l'un des essais Wright. M. Scherwood aurait aperçu la machine volante à... 1.000 m. de hauteur! Il exagère évidemment. Aussi n'ai-je pas cru devoir, à l'époque précitée, publier cette interview.

« 10 avril 1908. — L'*Auto* annonce que M. Lazare Weiller est en pourparlers avec les frères Wright. M. Lazare Weiller se rendrait acquéreur de leur brevet français moyennant 500.000 fr. et sous certaines conditions de durée et de vitesse: 50 km. en une heure sur un parcours aérien fermé, c'est-à-dire avec retour au point de départ. Le contrat deviendrait nul, si, avant la fin de l'année, un autre aviateur parcourt cette distance.

### En Amérique

D'après le journal *L'Auto*, voici la chronologie des expériences faites par Wilbur et Orville Wright en Amérique avec un aéroplane à moteur, depuis 1903 jusqu'à l'arrivée en France de Wilbur en 1908, et l'origine des pourparlers dont l'aboutissement a été les belles expériences du Mans.

« 17 décembre 1903. — L'on apprend, en France, avec étonnement, qu'un aéroplane mécanique, monté, pesant au total 335 kg., a converti, à Springfield, aux environs de Dayton, 266 mètres en 59 secondes, contre un vent de 9 m. 20 (33 km. à l'heure). Moteur de 16 chevaux à 1.200 tours; deux hélices à l'arrière. Dans une lettre adressée à *L'Aérophile*, Orville Wright atteste ces chiffres divers. Il n'indique pas la différence de niveau de points de départ et d'atterrissage.

« Août 1905. — Le capitaine Ferber publie, dans la *Revue d'artillerie*, les documents qui lui furent transmis par M. O. Chanute. Son article se résume ainsi: après leur décisive expérience inaugurale d'aéroplane monté du 17 décembre 1903, les Wright exécutent, en août 1904, plusieurs parcours de 300 et 400 mètres. Le 15 septembre 1904, ils commencent à virer; le 20 septembre 1904, ils reviennent à leur point de départ après avoir décrit une volte complète. Enfin, en novembre 1904, ils exécutent successivement, avec des surcharges de 25, puis 35 kg. de barres d'acier, des vols de plus de cinq minutes, pendant lesquels auraient été décrits quatre grands orbes, représentant plus de 4 kilomètres.

« 9 octobre 1905. — Les frères Wright adressent au capitaine Ferber une lettre où ils l'informent qu'ils sont prêts à « fournir machines sur contrat, acceptées seulement après un essai de plus de 40 km., portant un aviateur et une provision d'es-sence pour plus de 100 km. ». Ils ajoutent pouvoir construire des machines enlevant plusieurs personnes.

« 4 novembre 1905. — Les frères Wright écrivent de nouveau au capitaine Ferber: « Nous consentirions à réduire notre prix au gouvernement français à 1 million de francs, payé après que la valeur de notre découverte aura été constatée, en présence des représentants officiels, par un vol de 50 km. en moins d'une heure. »

« Le capitaine Ferber leur répond qu'il est impossible d'obtenir la moindre subvention du gouvernement français, s'ils ne font pas authentifier leur découverte par une commission de savants américains ou français.

« 9 novembre 1905. — M. O. Chanute écrit au capitaine Ferber et l'assure qu'il peut avoir en les frères Wright toute confiance. M. O. Chanute dit n'avoir assisté qu'à une petite envolée de 500 m.

« 17 novembre 1905. — Les frères Wright adressent à M. Georges Besançon, directeur de la revue technique *L'Aérophile*, une lettre où ils détaillent leurs vols principaux:

- « Le 26 septembre, 17 km. 961, en 18 m. 9 s.
- « Le 29 septembre, 19 km. 570, en 19 m. 55 s.
- « Le 30 septembre (?), en 17 m. 15 s.
- « Le 3 octobre, 24 km. 535, en 25 m. 5 s.
- « Le 4 octobre, 33 km. 456, en 33 m. 17 s.
- « Le 5 octobre, 38 km. 956, en 38 m. 3 s.

« Le défaut d'essence ou l'échauffement des paliers consti-  
« tuent les seules causes d'arrêt de la machine.  
« Le 5 octobre 1905 marque la fin des expériences. Les  
« Wright redoutent la curiosité de leurs spectateurs. L'appar-  
« eil est démonté.

« 1<sup>er</sup> décembre 1905. — Réponse à un clichogramme adressé  
« par *L'Aéro*, le 29 novembre, à son correspondant de Londres:  
« Le rédacteur du *Scientific American*, autorisé de premier  
« ordre, dit que les journaux ont été dans l'impossibilité d'obte-  
« nir des informations sur les résultats des expériences des  
« frères Wright, en septembre. Les Wright refusent tout ren-  
« seignement. — John WERMORE. »

« 6 décembre 1905. — M. Weaver adresse, de Mansfield  
« (Ohio), à M. F. S. Lahm, une lettre dans laquelle il déclare  
« avoir vu les témoins des expériences et interviewé les frères  
« Wright. Il n'a pas assisté aux essais. Cette lettre, publiée par  
« *L'Atrophie*, exprime la foi profonde de M. Weaver, dont  
« M. F. S. Lahm se porte garant.

« 13 décembre 1905. — Les frères Wright adressent à M.  
« Georges Besançon une lettre où ils affirment que, dans leurs  
« vols des 3 et 4 octobre 1905, l'aéroplane a été constamment  
« maintenu à 25 m. de hauteur. Ils ajoutent qu'un aéroplane  
« bien étudié peut soutenir 30 kg. par cheval à la vitesse ordi-  
« naire des oiseaux, « ce qui donne amplement de la marge pour  
« les moteurs construits il y a cinquante ans ». Suivaient les  
« noms de dix-sept témoins.

« 13 décembre 1905. — Notre excellent camarade, Robert  
« Coquelle, se rend à Dayton, interviewe Wilbur et Orville  
« Wright, mais ne peut voir la machine volante. Il interroge  
« plusieurs témoins dans les environs du champ d'expériences,  
« notamment un juge de paix. Tous affirment que les Wright  
« volent comme des oiseaux... La foi emplit l'âme de Robert  
« Coquelle. Il regagne la France... et son bureau de *L'Aéro*,  
« pleinement convaincu. Coquelle avait adressé à *L'Aéro*, ce  
« jour-là, le clichogramme suivant, daté de Dayton: « Les frères  
« Wright refusent de montrer leur appareil. Mais j'ai vu des  
« témoins; il est impossible de douter. »  
« Robert Coquelle a publié dans *L'Aéro* des 23, 24, 25 et  
« 26 décembre 1905 le très intéressant compte-rendu de ses  
« visites à Dayton et à Springfield.

« 23 décembre 1905. — La Commission d'aviation de l'Aéro-  
« Club de France consacre sa séance aux frères Wright. Deux  
« partis se manifestent. MM. Dzewietcki, Besançon, Kapfeler  
« et le capitaine Ferber estiment la machine volante absolument  
« réalisée et expriment le désir de voir passer en France l'in-  
« dustrie ou le sport qui doit en résulter.  
« Le second parti, la majorité — il comprend: MM. E.  
« Archdeacon, L. P. Calliere, V. Bacon, le comte de Couët, le  
« vicomte Decazes, L. Bleriot, le commandant Ferrus, L. Cro-  
« dard, le capitaine Gérardville, V. Tatin, R. Sorreau — croit  
« l'invention à peine au point et espère avoir le loisir de ter-  
« miner une machine meilleure. Ce parti ne veut donc pas  
« acheter la machine américaine, préfère voir la libéralité des  
« souscripteurs français subventionner un consortium d'inven-  
« teurs.

« 26 décembre 1905. — Nouvelle séance de la commission  
« d'aviation de l'A. C. F.

« Etaient présents: MM. Ernest Archdeacon, président; Drs-  
« wietcki, Deutsch de la Meurthe, Louis Gockard, Louis Pillet,  
« Derable, Louis Bleriot, Henry Kapfeler, le capitaine Gérard-  
« ville, Esnault-Pelterie, le vicomte Decazes, Victor Bacon,  
« Victor Tatin, Maurice Guffroy, Rodolphe Sorreau, le capitaine  
« Ferber, Georges Besançon.

« M. Franck Lahm, introduit. Il y a une lettre très intéressante  
« d'un de ses correspondants: M. Weaver. Un certain nombre  
« de témoins des expériences ont été vus et interrogés; ils con-  
« firmant tous que la machine a volé un temps très long en  
« décrivant des cercles et des 8.

« M. Robert Coquelle, rédacteur à *L'Aéro*, rend compte de  
« l'enquête personnelle qu'il a faite à Dayton: il n'a pas vu la  
« machine, mais il croit, lui aussi, qu'elle fonctionne. Présenté  
« aux frères Wright comme acheteur de la machine, ces der-  
« niers ont nié avoir offert de la vendre.

« Malgré ces témoignages affirmatifs, le président de la  
« Commission, M. Archdeacon déclare qu'il persiste à croire  
« que la machine n'est pas au point, et que les Wright n'attendent  
« qu'une promesse d'un million pour trouver des capitaux leur  
« permettant de construire une meilleure machine. Les autres  
« membres manifestent en sens divers.

« 4 janvier 1906. — *The New-York Herald* annonce que M.  
« Fordyce, de Paris, a signé un contrat d'option avec les frères  
« Wright pour l'achat de leur invention. Ils doivent faire une  
« démonstration dans les trois mois, s'élever du sol par leurs  
« propres moyens, et couvrir 50 km. en une heure. Dans une  
« lettre adressée à M. F. S. Lahm, datée du 3 janvier, les  
« frères Wright annoncent la conclusion de ce contrat.

« M. Fordyce, apôtres-nous, représentait un syndicat formé  
« à la suite des communications du capitaine Ferber, partiel-  
« ment documenté sur les frères Wright. Ce syndicat se com-  
« posait de MM. Desouches, avoué; Cartier, joutier; et Leclé-  
« lier. M. Fordyce régagna Paris avec le traité stipulant que la  
« machine serait payée 1 million si elle accomplissait un vol  
« d'une heure à la vitesse de 50 km. avant le mois d'avril 1906.  
« Le syndicat déposa, en avril, une somme de 25.000 fr.,  
« destinée à revenir aux Wright, si l'altaire était abandonné,  
« par ce groupe de personnalités parisiennes, avant les essais.  
« Cette somme devait bientôt appartenir aux Wright. En effet,  
« le syndicat, envahi par le doute, céda l'option au gouverne-  
« ment.

« M. Etienne, alors ministre de la guerre, envoya une mis-  
« sion aux Etats-Unis. Il s'agissait de krater à meilleur marché.  
« Cette mission propose 600.000 fr., à la condition que l'aéro-  
« plane évoluera à 300 m. d'altitude. Les Wright refusent. Ils  
« attendront, suivant une rampe de 10 o/o, une hauteur de  
« 30 mètres, mais ne veulent pas la dépasser.

« Janvier 1906. — *L'Atrophie* publie un brevet Wright pris  
« en France.

« 21 mars 1906. — Le *Scientific American* fait une enquête. A  
« cette date, M. Charles Webber, de Dayton, lui adresse son  
« témoignage formel. Il a assisté à une expérience, dans la  
« seconde moitié d'octobre 1905. Orville Wright, à la hauteur  
« des arbres, tint l'aéroplane pendant une demi-heure et atter-  
« rit à son point de départ. Le moteur chautait; il écoutra  
« le vol. Onze autres témoins affirmèrent avoir vu voler l'appar-  
« eil à des vitesses variant entre 20 et 50 km. à l'heure.

« Janvier 1907. — *L'Atrophie* publie les caractéristiques et  
« la photographie du second moteur des frères Wright, d'après

### Le Pylône

On peut reprocher à Wright de ne pas être indépendant de son pylône; mais tout appareil est perfectible, et il est très possible qu'il finisse par s'en débarrasser complètement. N'a-t-il pas eu déjà la coquette idée de partir de son rail simplement par la traction de ses hélices, sans utiliser le déclanchement de ses diémarage; elles tournent lentement et sont à pas plutôt grand. Le rail pourrait lui être toujours nécessaire.

### Aéroplane d'acrobate ?

On a reproché à Wright d'avoir établi un appareil difficile à prendre en mains; c'était un aéroplane, d'acrobate, et il faudrait des mois pour se familiariser avec la manœuvre des leviers. M. le comte de Lambert, le premier des trois élèves-pilotes que doit former Wright, vient de faire justice de cette accusation, puisque sous l'œil du maître, il a appris à voler en quelques leçons, presque aussi facilement qu'on apprend à monter à bicyclette. Nous aurons, d'ici peu d'ailleurs, deux autres preuves vivantes à l'appui: M. Tissandier et M. le capitaine Lucas-Gérard.

### En résumé

L'appareil de M. W. Wright paraît donc actuellement se comporter dans les airs mieux que la plupart des autres et cette victoire américaine équivaut à celle de l'école des aéroplanes sans queue stabilisatrice.

## Les derniers grands succès de l'École Française

Mais qui dit victoire ne dit pas fatalement triomphe définitif et pour juger de la valeur de ses succès, il faut la rapporter à celle des dernières remarquables performances des aviateurs français: Delagrangé, Farman et Blériot.

On les lira plus loin.

## LE PRIX D'AVIATION DU "DAILY MAIL"

### Règlement du Prix :

Les propriétaires du *Daily Mail* s'engagent à payer la somme de dix mille livres (250.000 fr.) à la première personne qui réussira à effectuer le vol de LONDRES-MANCHESTER sous les conditions ci-après :

- 1° La distance à couvrir devra être comptée d'un point quelconque à moins de 5 milles des bureaux du *Daily Mail* à Londres à un autre point à moins de 5 milles des bureaux du *Daily Mail* à Manchester ;
- 2° Le vol devra être effectué en un jour de 24 heures avec, en plus deux escalas pour approvisionnement de pétrole.
- 3° Le vol devra être accompli par un aéroplane sur une machine plus lourde que l'air et ces machines ne devront emporter à l'intérieur ni gaz, ni aucun dispositif aérostatique ;
- 4° Les concurrents devront être membres d'une Société aéronautique ;
- 5° Les concurrents pourront se faire inscrire à n'importe quelle date.

« 1<sup>er</sup> mai 1908. — *L'Aérophile* publie les brevets français Wright numéros 384,124 et 384,125.

« 5 mai 1908. — On annonce un peu partout que les frères Wright ont réussi la veille, en présence des délégués du gouvernement américain, un vol de 2 milles (3.218 m.).

« 5 mai 1908. — Le vol du 30 avril est démenti. »

## Au Mans

### Premières Expériences

En France, on aime à voir: on apprend donc avec un sentiment de curiosité très vif que Wilbur Wright arrivait pour dissiper les doutes des esprits sur l'exactitude de ses performances. La preuve fut faite: le 8 août 1908, devant un public impatient, Wilbur s'envola pour la première fois aux Humaudières, dans la plaine où il avait établi son campement; son vol fut court, mais prestigieux.

L'appareil fut placé, au crépuscule, sur le rail de lancement, rail de bois de 24 mètres de longueur sur lequel devait glisser une barre transversale supportant l'aéroplane. Le temps étant absolument calme, il dut partir à l'aide de son pylône. Ce pylône était en bois et d'une hauteur de 6 mètres environ. Des disques de fonte d'à peu près 700 kgs furent hissés, au moyen d'un palan, à son sommet. Wright mit son moteur en marche, déclancha le système provoquant la chute des disques reliés au chariot porteur par un câble passant sur des poulies de renvoi. L'appareil projeté en avant glissa rapidement sur son rail et prit les ailes au bout de quelques mètres. Immédiatement il décrivait une demi-volte et montait à une dizaine de mètres. On put alors constater à loisir la maîtrise qu'avait acquise Wilbur Wright dans l'exercice du métier d'oiseau et l'on put se convaincre de la vérité des affirmations qu'il avait toujours maintenues concernant les vols antérieurs faits avec son frère. On distinguait très nettement les manœuvres du pilote, le gauchissement des ailes dans les virages, les allées et venues des gouvernails. Au bout d'une minute, 45 secondes, Wright touchait le sol de ses patins avec une légèreté inimaginable, il se posait par terre comme l'oiseau le plus expert dans l'art de voler.

Les vols continuèrent, toujours aussi étonnants; les orbés succédaient aux orbés, et l'aviateur montait de plus en plus haut; les records de distance et de durée établis jusque-là par Farman et Delagrangé allaient bientôt être battus.

## L'Aéroplane Wright

### Description

L'appareil est élégant dans les lignes de son armature souple et solide: deux ailes portantes atteignant 12 m. 50 d'envergure, qui sont parallèles, légèrement concaves en dessous, tendues de toiles. La surface portante est de 50 mètres carrés; la distance entre les deux plans horizontaux de 1 m. 80.

A l'avant, à 3 mètres des ailes, se trouve le gouvernail de profondeur, biplan aussi; — à l'arrière, à 2 m. 50 des mêmes ailes, le gouvernail vertical de direction, biplan également.

La longueur totale de l'appareil est de 10 mètres.

Deux hélices en bois servent à la propulsion en avant; elles tournent en sens inverse pour détruire le couple de torsion, disposition qui d'ailleurs concourt à la stabilité dans le sens transversal. Ces deux hélices sont actionnées par un moteur à quatre cylindres, refroidissement par eau, faisant 25 che-

vaux, pesant 75 kgs sans accessoires et 90 kgs en ordre de marche, soit 3 kgs 600 par cheval-vapeur. Ce moteur est à injection directe d'essence, il ne possède pas de carburateur; c'est en somme un moteur d'automobile que les frères Wright ont exécuté seuls.

Les hélices, commandées par deux chaînes, sont démontables dans le rapport de 33 à 9; elles tournent à 450 tours. Le poids total de l'aéroplane, monté par un seul aviateur, atteint 450 kgs.

Deux longs patins constituant une sorte de traineau supportent l'ensemble à 40 centimètres du sol à peine.

#### Manœuvre

L'appareil n'ayant pas de queue, la stabilité longitudinale est obtenue par la manœuvre du gouvernail de profondeur, que Wright exécute d'ailleurs machinalement, tout comme le cycliste rétablit à chaque instant son équilibre.

La stabilité latérale, très accrue déjà par la présence des deux hélices tournant en sens inverse, est assurée par la manœuvre du gauchissement qui consiste à ramener en avant, au moyen d'un levier actionnant des fils d'acier qui passent sur des poulies de renvoi disposés convenablement, l'extrémité arrière de la surface portante, du côté où l'aéroplane donne de la bande. L'incidence de ce côté augmente, le pivot portant croît au bout de l'aile qui se relève aussitôt. En même temps le mouvement du levier de manœuvre qui a gauche ainsi l'une des extrémités en augmentant son incidence, diminue cet angle du côté qui tend à s'élever. Le bord antérieur de l'aile reste fixe.

Un effet secondaire du gauchissement des ailes serait de tendre à faire tourner l'appareil tout entier autour d'un axe vertical; Wright l'a corrigé en rendant la manœuvre du levier de gauchissement solidaire de celle du gouvernail de direction.

Le virage se fait de la manière suivante: nous voulons tourner à droite par exemple; nous gauchissons alors l'aile gauche, en manœuvrant le levier de manière que son action sur le gouvernail vertical de direction fasse tourner l'appareil dans le rayon que nous voulons; l'aile gauche s'élève et l'aéroplane, se penchant légèrement à droite, suivra la courbe indiquée, exactement comme l'automobile prend un virage relevé sur une route ou une piste. C'est la manœuvre du gauchissement qui relève le virage aérien.

Ainsi deux leviers en tout et pour tout. Dans la main gauche, le levier qui commande le gouvernail de profondeur, levier de tangage; dans la main droite, le levier de roulis et des virages.

### La Série des Records au Camp d'Auvours

La simple énumération des performances de Wright au cours des mois de septembre et d'octobre, fait renaitre en nous chaque fois la stupéfaction première où nous fûmes lors de ces dates fameuses. Nous rapellerons les principales:

Le 5 septembre, Wilbur Wright vole 19", 48" 2/5.
Le 15 — — — — — 36" 14", 3/5.
Le 16 — — — — — 39" 19", —
Le 24 — — — — — 54" 3" 1/5
Le 21 — — — — — 1 h. 31' 25"
Le 28 — — — — — 1 h. 7' 24"

Ces vols ont été accomplis indifféremment avec un passager ou le pilote étant seul. Wright atterrissait toujours avec la même aisance. Les écus qui descendaient de son aéroplane racontaient l'émerveillement où les avaient laissés la sûreté de manœuvre de l'aviateur et la parfaite stabilité de son appareil dans les airs. L'un de ceux-ci, M. Franz Reichel, chef de la rubrique sportive du *Figaro* écrivait en particulier:

« Le Mans, 3 octobre. — J'ai, aujourd'hui, connu une ivresse impressionnante magnifique. J'ai connu la sensation de l'oiseau. J'ai volé! Oui, j'ai volé! J'en suis encore tout étonné, tout ému. Est-ce possible? C'est pourtant bien vrai. Oui, il n'y a pas de doute; j'ai, pendant près d'une heure, vécu le rêve audacieux et vaillamment poursuivi à travers les siècles par tant d'humainités tendrilles: voler, voler pour asservir l'espace, nous qui ne pouvons rien contre le temps!

« Ce fut, tout d'abord, la curieuse et subite impression d'un plongeon dans l'espace, qui me donna un coup à l'estomac; j'entendis la chute sous moi du chariot qui portait l'aéroplane. Nous avions quitté le rail, et, tout de suite, ce fut très doux: un bercement dans le tonnerre du moteur, claquant sec et avec courrage. Dans le bruissement pressé des hélices, nous volions. Je me tendis de tout mon être pour bien voir, bien sentir, rajûti, n'osant bouger, remuer, obéissant à l'action du gouvernail.

« Le grand oiseau blanc qui nous portait s'était élevé et sous moi le sol fuyait, fuyait... Nous filions vers l'horizon de dunes de sables et de collines de sapins avec la contradictoire sensation d'un glissement vertigineux, mais tapageur, le fluide et le moelleux. C'était étrange et exquis. L'air m'arrivait en un courant rapide, mais égal; il coulait sur moi la vie, caressant, mais non brutal. Je pouvais garder les yeux grandement ouverts; il me baignait, mais ne me touchait pas.

« Et ce fut le premier virage, à 700 m. du départ, au-dessus d'un tapis magnifique de bruyères mauves. De sa main droite, Wright, dans un mouvement simultané, avait commandé le gouvernail de direction et, comme les oiseaux, gauchi ses grandes ailes blanches.

« Oh! ce virage, ces virages! Si, en aéroplane, filer en ligne droite est une sensation délicieuse, le virage est, lui, une véritable ivresse. De quoi est faite cette ivresse? Que sais-je? De la courbe harmoniquement et parfaitement décrite peut-être? De l'inclinaison de l'appareil qui, comme pris d'une double vitesse, semble glisser plus doucement encore sur l'air qui le porte? Sans doute de réflexions aussi, car c'est à ces évolutions que je sentis vraiment que l'air était conquis et bien compris.

« Mais que ce fut pour ceci ou pour cela, ce fut en moi une grisette infinie. Une immense émotion s'empara de moi, mon cœur se gonfla et je sentis des larmes me monter aux yeux... »

Le dernier vol à deux, vol officiel puisqu'il avait lieu devant le Comité Lazare Weiller qui devait décider si les conditions du contrat de W. Wright étaient remplies, fut encore un triomphe. L'aviateur teste en l'air avec M. Painlevé, membre de l'Institut, pendant 1 h. 9' 45" couvrant une distance qui peut être évaluée à environ 70 kilomètres. Le Comité Lazare Weiller jugea qu'il avait droit aux 500,000 francs de prix qu'il était venu gagner en France; il ne lui restait plus qu'à former trois pilotes pour avoir rempli toutes les clauses de son engagement.

### Résultats acquis

Il existe donc à ce moment un homme qui, se tint des lois de la pesanteur, se promène à vingt ou trente mètres au-dessus du sol, quand il lui plaît et aussi longtemps qu'il le veut. Il vole dans le vent aussi bien qu'en air calme, peut-être même mieux; il décrit des cercles, des ellipses, des huites, des spirales; il prend son essor, vite et se pose à terre comme un véritable oiseau créé par le Génie humain. L'école américaine semble avoir triomphé.