



SOCIÉTÉ ROYALE
a.s.b.l. Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ
v.z.w. Pioniers en Anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Périodique trimestriel - Driemaandelijks tijdschrift

Dix-septième année - Zeventiende jaar

N° 2/97
Avril-Mai-Juin

Nr 2/97
April-Mei-Juni



Le Colonel Aviateur Remy Van Lierde, DFC
Kolonel Vlieger Remy Van Lierde, DFC

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE
Association sans but lucratif
Vereniging zonder winstgevend doel
Siège social - Maatschappelijke zetel
Maison des Ailes-Huis der Vleugels
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles-Brussel

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1150 Bruxelles 15

SOMMAIRE - INHOUD

- Le Colonel Aviateur BEM Van Lierde, DFC, parrain de la promotion d'élèves-pilotes 89A
- *De Kolonel Vlieger SBH Van Lierde, DFC, peter van de promotie leerling-piloten 89A*
- Procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 15 mars 1997
- *Notulen van de statutaire algemene vergadering van 15 maart 1997*
- Nouvelles de l'association
- *Nieuws van de vereniging*
- Vroenhoven et/en Deurne-Antwerpen
- Nos prochains déjeuners-causeries
- *Onze volgende voordracht-diners*
- *Het woord van de secretaris-generaal*
- Le mot du Trésorier
- *Het woord van de Schatbewaarder*
- Visite de la 40^e escadrille à Coxyde et du domaine de Raversijde le 22 mai
- *Bezoek van het 40ste smaldeel te Koksijde en van het domein van Raversijde op 22 mei*
- Les tribulations du Général-Major Aviateur Albert Henry
- *De beproeving van Generaal-Majoor Vlieger Albert Henry*
- L'escadrille belge du Tanganika en 1916
- *Het belgische smaldeel uit Tanganika in 1916*
- Voyage en Angleterre les 4 et 5 septembre 1997
- *Reis naar Engeland op 4 en 5 september 1997*
- L'expansion belge par l'aviation (suite et fin)
- Petite histoire d'un monument oublié
- Carnet de vol d'un pilote du 15 Wing de Transport Aérien en juillet 1960
- Guillaume Deguel, premier mécanicien de l'Aviation militaire
- L'Aermacchi MB-326GB sous le ciel zaïrois
- Billet d'inscription pour le voyage à Coxyde et à Raversijde le 22 mai
- *Inschrijvingbiljet voor de reis naar Koksijde en Raversijde op 22 mei*
- Poème de Cécile Heems

Le Colonel Aviateur, breveté d'Etat-Major Remy VAN LIERDE, DFC

Le Colonel Aviateur BEM Remy VAN LIERDE est né à Overboelaere le 14 août 1915.

Il entre au service actif en septembre 1935 et est admis dans le personnel navigant élève en novembre de la même année.

Breveté pilote en avril 1938, il passe au 1er Régiment d'Aéronautique. Affecté à la 3ème escadrille, il effectue plusieurs missions de reconnaissance au cours des premiers jours de la Campagne de 1940. Abattu par la DCA allemande le 16 mai, il sera transféré dans divers hôpitaux dont celui de Bruges d'où il parvient à s'évader le 29 mai.

En septembre 1940, il quitte la Belgique occupée et passe en France puis en Espagne. Il est malheureusement arrêté par les autorités espagnoles pour avoir franchi illégalement la frontière et doit subir les rigueurs des prisons espagnoles dont celle du tristement célèbre camp de Miranda. Il parvient néanmoins à rejoindre l'Angleterre en juillet 1941 où il s'engage immédiatement dans la Royal Air Force.

Passé à la Section belge de la RAF, il effectue une conversion et, promu Pilot Officer, il est versé au 57 Operational Training Unit en octobre 1941 avant d'être affecté en janvier 1942 au 609 Squadron où il totalise 250 heures de vol sur Typhoon. C'est dans cette unité que, le 26 mars 1943, il effectue une mission dans la région de Chièvres où se trouve une base d'aviation allemande, située non loin de l'endroit où vit sa famille. Alors qu'il se trouve à quelques kilomètres seulement de cet aérodrome Van Lierde voit décoller un appareil de transport ennemi. Il le prend en chasse et l'abat sous les yeux de sa femme et des habitants de Chièvres accourus pour assister au spectacle. Quelle ne fut pas sa surprise après la guerre, de trouver dans le fond de son jardin, des débris de cet appareil, jalousement conservés par sa femme.

Flight Lieutenant en septembre 1943 et Squadron Leader en février 1944, Van Lierde est successivement désigné pour la Central Gunnery School et pour la RAF Section de Manston.

Il demande de reprendre du service en opération, acceptant ainsi d'abandonner son grade de Squadron Leader et est affecté d'abord au 3d Squadron et ensuite, au 164 Squadron en août 1944. Nommé à nouveau Squadron Leader, il participe à la tête de cette escadrille britannique à la défense aérienne des forces d'invasion.

Le Colonel Van Lierde compte, à la fin de la guerre, un sérieux palmarès à son actif: 7 avions détruits, 1 endommagé, 37 bombes volantes V1 abattues, 250

Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Remy VAN LIERDE, DFC

Kolonel Vlieger SBH werd geboren te Overboelaere op 14 augustus 1915.

Hij begint met de actieve dienst in september 1935 en wordt in november van datzelfde jaar als leerling toegelaten tot het varend personeel.

Gebrevetteerd piloot in april 1938 gaat hij over het 1ste Regiment van het Vliegwezen. Aangesteld bij het 3de smaldeel voert hij tijdens de eerste dagen van de Veldtocht van 1940, verscheidene verkenningsvluchten uit. Neergehaald door de Duitse DCA op 16 mei, wordt hij overgebracht naar verschillende hospitalen waaronder dat van Brugge van waaruit hij slaagt te ontsnappen op 29 mei.

In september 1940 verlaat hij bezet België en trekt naar Frankrijk, en nadien naar Spanje. Hij wordt spijtig genoeg aangehouden door de Spaanse autoriteiten wegens illegale grensoverschrijding en moet de gruwelen van de Spaanse gevangenissondergaan in het bijzonder die van het beruchte kamp van Miranda. Hij slaagt er nochtans in Engeland te bereiken in juli 1941 waar hij onmiddellijk dienst neemt bij de Royal Air Force. Ingelijfd bij de Belgische Sectie van de RAF ondergaat hij een omscholing en, bevorderd tot Pilot Officer wordt hij ingedeeld bij de 57 Operational Training Unit in oktober 1941 alvorens ingelijfd te worden in januari 1942 bij het 609 Squadron waar hij 250 vluchten totaliseert op Typhoon. Het is in deze eenheid dat hij, op 26 maart 1943, een zending uitvoert in de streeks van Chièvres waar zich een Duitse vliegtuigbasis bevindt niet ver verwijderd van de woonplaats van zijn familie. Op het ogenblik dat hij nog slechts op enkele kilometers van die basis verwijderd is, ziet Van Lierde een vijandig transportvliegtuig opstijgen. Hij zet de achtervolging in en haalt het neer onder de ogen van zijn vrouw en de inwoners van Chièvres die kwamen aangelopen om met spektakel te aanschouwen. Hoe groot was zijn verrassing na de oorlog, achterin zijn tuin stukken van dat vliegtuig te vinden, die zijn vrouw trots had bewaard.

Flight Lieutenant in 1943 en Squadron Leader in februari 1944 wordt Van Lierde achtereenvolgens aangesteld aan de Central Gunnery School en aan de RAF Section van Manston.

Hij vraagt echter de operationele dienst te hernemen, en aanvaardt hiermee afstand te doen van zijn graad van Squadron Leader en wordt ingedeeld eerst bij het 3de Squadron en vervolgens bij het 164 Squadron in augustus 1944. Opnieuw Squadron Leader benoemd, neemt hij aan het hoofd van dit Brits eskader deel aan de luchtsteun voor de invasietroepen.

Kolonel Van Lierde kan op het einde van de oorlog een belangrijk palmares voorleggen: 7 vliegtuigen neergehaald, 1 vliegtuig beschadigd, 37 vliegende V1

véhicules et 6 navires endommagés, 9 locomotives détruites. Cet impressionnant tableau de chasse aide à forger sa réputation. Il est d'ailleurs le seul pilote belge à porter "2 bars" sur sa Distinguished Flying Cross (DFC) accordée par Sa Majesté le Roi d'Angleterre. Surnommé l'as belge des bombes volantes, le Colonel Van Lierde n'a cependant pratiqué qu'une fois la technique dite de déviation des VI, technique trop dangereuse, étant donné qu'un détonateur pouvait être attaché à l'aile et que la manoeuvre pouvait endommager l'aile de l'avion. Il était plus simple, selon lui, de l'abattre au canon.

En mai 1945, le Squadron Leader Van Lierde est désigné successivement pour le 84 Group Support Unit et le Belgian Recruiting Mission for Liaison Duties au Quartier Général de la 2d Tactical Air Force.

En août 1945, il est affecté au 350 Squadron puis, de retour en Belgique, est commissionné major en juin 1946 et prend le commandement du "A" Wing (1 Wing de Chasse à Beauvechain) en novembre de la même année.

D'octobre 1947 à novembre 1950, il est chef du Bureau Opérations au Groupement des Opérations. C'est pendant cette période qu'il suit les cours au RAF Staff College en 1948.

Désigné d'abord comme Chef de détachement de la base de Chièvres et ensuite, commandant du 7 Wing de Chasse le 1er décembre 1950, il obtient en 1953, son brevet d'Etat-Major à l'Ecole de Guerre pour occuper ensuite l'emploi de Chef d'Etat-Major du groupement des Opérations.

Le Major Aviateur BEM Van Lierde est nommé Aide de Camp du Roi Léopold III en septembre 1953. C'est en novembre 1958 qu'en compagnie du capitaine Yves Bodart, il se rend en Angleterre au terrain d'essai de la Hawker Aircraft Ltd à Dunsfold, afin de prendre contact avec le monoplace d'interception "Hawker Hunter" dont la Force Aérienne Belge sera dotée prochainement. Pour la première fois, deux pilotes belges vont traverser le mur du son à bord d'un chasseur à réaction.

Promu lieutenant-colonel en septembre 1954, il est nommé Chef de Cabinet Adjoint du Ministre de la Défense nationale en septembre 1956.

Nommé colonel en septembre 1958, Remy Van Lierde prend début 1959, le commandement de la base de Kamina au Congo-Belge. Il s'y distingue en maintenant intact, par sa compétence et son énergie, le dynamisme des troupes des Forces terrestres et aériennes perpétuellement en alerte et lancées inopinément dans des opérations très délicates et très urgentes. Il a réussi dans ses relations avec l'ONU à sauvegarder le prestige et l'honneur des Forces Belges et à maintenir l'autorité nationale sur la Base jusqu'à l'extrême limite permise par les impératifs politiques. Son action a également permis le sauvetage d'un grand nombre de réfugiés.

onschadelijk gemaakt, schade toegebracht aan 250 voertuigen en 6 schepen en 9 locomotieve vernield. Deze indrukwekkende lijst heeft niet weinig bijgedragen tot de opbouw van zijn reputatie. Hij is overigens de enige Belgische piloot die "2 bars" draagt op zijn Distinguished Flying Cross (DFC) dat hem werd toegekend door Zijne Majesteit de Koning van Engeland. Bijgenaamd de "Held van de vliegende bommen", heeft kolonel Van Lierde nochtans slechts éénmaal de zogenaamde afwijkingstechniek van de VI toegepast, omdat het risico, dat een ontstekingsmechanisme op de vleugel van de VI geplaatst zou zijn, te groot was. Het was eenvoudiger volgens hem de bom met het kanon neer te halen.

In mei 1945, wordt Squadron Leader Van Lierde achtereenvolgens aangesteld bij de 84 Group Support Unit en de Belgian recruiting Mission for Liaison Duties in het Hoofdkwartier van de 2nd Tactical Air Force.

In augustus 1945, wordt hij ingedeeld bij het 350 Squadron. Terug in België, wordt hij belast met het commando van de "A" Wing (1ste Jachtwing te Bevekom).

Van oktober 1947 tot november 1950, is hij Chef van het bureau Operations van de Groepering Operaties. Tijdens deze periode volgt hij de lessen aan het RAF Staff College in 1948.

Hij wordt Detachmentchef van de Basis te Chièvres en vervolgens op 1 december 1950, commandant van de 7de Jachtwing. In 1953, behaalt hij het stafbrevet aan de Krijsschool, om vervolgens het ambt van Stafchef te bekleden van de Groepering Operaties.

De majoor vlieger SBH Van Lierde wordt in september 1953 benoemd tot Vleugeladjutant van Koning Leopold III. In november 1958, samen met kapitein Yves Bodardt, begeeft hij zich naar Engeland op het proefterrein Hawker Aircraft Ltd te Dunsfold om de interceptie éénzitter "Hawker Hunter" te bezichtigen waarmee de Belgische Luchtmacht zal uitgerust worden. Voor de eerste keer zouden twee Belgische piloten de geluidsmuur doorbreken aan boord van een straalvliegtuig.

Bevorderd tot luitenant-kolonel in september 1954, wordt hij in september 1956 benoemd tot Adjunct kabinetchef van de Minister van Lansverdediging.

Benoemd tot kolonel in september 1958, neemt Remy Van Lierde het commando over de Basis Kamina in Belgische-Kongo. Hij onderscheidt er zich door onder zijn vakkundige en energieke leiding het dynamisme van de Landtroepen levendig te houden alsook deze van de Luchtmacht die voorturend voor onverwachte en delicate opdrachten stonden. In UNO-verband is hij erin geslaagd het prestige en de eer van de Belgische Strijdkrachten hoog te houden en het nationale gezag op de Basis tot het uiterste te handhaven zoals opgelegd door de politieke instanties. Door zijn ondernemingsgeest verwezenlijkte hij tevens de redding van een groot aantal vluchtelingen.

De retour en Belgique, il occupe successivement les fonctions de Chef du bureau Ops à la Présidence du Comité des Chefs d'Etat-Major et Commandant du 7 Wing de Chasse à Chièvres.

Pensionné le 1er janvier 1968, le colonel aviateur BEM Van Lierde est décédé le 8 juin 1990.

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DU 15 MARS 1997

En application de l'article 17 des statuts, les membres de l'association Les Vieilles Tiges de Belgique, se sont réunis en assemblée générale statutaire, le samedi 15 mars 1997 à onze heures, dans la salle de conférence du Club Prince Albert, 20 rue des Petits Carmes à Bruxelles, sur convocation parue dans le bulletin trimestriel numéro 1/97.

Il est dressé une feuille de présence signée par chaque membre effectif en entrant en séance et une seconde feuille pour l'inscription des procurations.

Le Colonel Aviateur e.r. Léon Branders, président de l'association, prend la parole.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. Pourquoi ce genre de mise en route? Parce que vous l'aurez remarqué l'an dernier, nos épouses participaient à notre assemblée générale. A mon étonnement d'ailleurs. Oui mesdames, cela nous est agréable. Pour celles que nous retrouvons chaque mois, elles savent combien nos réunions sont faites d'amitié, de cordialité. Cette façon de faire est bonne: bon nombre d'entre vous, arrivées avec leur mari, devaient attendre en se demandant ce qu'ils pouvaient bien se dire, si cela allait durer ... et bien vous le saurez cette fois et qui sait un jour, vous aurez peut-être envie de suggérer des changements, de manifester votre satisfaction aussi mais n'oubliez pas, cela doit se faire selon des règles bien établies; ce qui ne veut pas dire qu'elles ne peuvent pas être changées.

Je vous remercie d'être venus aussi nombreux. Nous avons enregistré 53 présences de membres effectifs et 26 membres nous ont fait parvenir une procuration. Nous serons 117 au banquet.

Laissez-moi dire notre bienvenue au Général et Madame Chenet. Jean, tu sais combien nous sommes honorés que le président des Vieilles Tiges soit des nôtres. Nous saluons Camille Montaigu, président des Vieilles Tiges Luxembourgeoises. Bienvenue également au Président André Delfly du Groupement Delozanne Nord-Pas-de-Calais et son Trésorier, Alfred

Terug in België, bekleed hij achtereenvolgens de functies van Chef van het bureau Ops bij het Voorzitterschap van het Comité van de Stafchefs en Commandant van de 7de Jachtwing van Chièvres. Op rust gesteld op 1 januari 1968, overlijdt de kolonel vlieger SBH Van Lierde op 8 juni 1990.

NOTULEN VAN DE STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 15 MAART 1997

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwamen de leden van de vereniging "Les Vieilles Tiges" van België op zaterdag 15 maart 1997 om elf uur samen in statutaire algemene vergadering, in de conferentiezaal van de Prins Albertclub, Karmelietenstraat 20 te Brussel, op uitnodiging, verschenen in het kwartaalbulletin Nr 1/97.

Er werd een aanwezigheidslijst opgesteld, door elk effectief lid getekend bij het binnenkomen in de zitting en een tweede blad voor inschrijving van de volmachten. Kolonel Vlieger b.d. Léon Branders, voorzitter van de vereniging, neemt het woord.

Ik wens U allen hartelijk welkom. Waarom dit soort start? Omdat U verleden jaar reeds heeft vastgesteld, dat onze echtgenoten onze algemene vergadering bijwonen. Trouwens tot mijn verwondering. Ja, dames, dat is ons aangenaam. Diegene, die wij elke maand ontmoeten weten hoezeer onze bijeenkomsten de stempel dragen van vriendschap en hartelijkheid. Dit is de goede manier: velen onder U, die samen met hun echtgenoot aankomen, moesten wachten en vroegen zich wellicht af wat ze allemaal wel moesten vertellen, of het lang zou duren ... wel, ditmaal weet U het en wie weet, op zekere dag U misschien zelf zin hebben, bepaalde veranderingen te suggereren, ook uw voldoening uit te drukken ... maar vergeet U het niet, dat moet volgens welomschreven regels gebeuren, wat nog niet wil zeggen dat die niet kunnen veranderd worden.

Ik dank U voor uw talrijke aanwezigheid. Wij noteerden 53 aanwezigheden van effectieve leden en 26 leden hebben een volmacht uitgeschreven. Wij zullen 117 aan het banket deelnemen.

Staat U mij toe, ons welkomstwoord te richten tot Generaal en Mevrouw Chenet. Jean, U weet hoe vereerd wij ons voelen, dat de voorzitter van de Vieilles Tiges hier bij ons is. Wij groeten ook Camille Montaigu, voorzitter van de luxemburgse Vieilles Tiges. Ook hartelijk welkom aan Voorzitter Delfly van de Groepering Delozanne, Nord-Pas-de-Calais en

Bauer qu'accompagnent Madame Bauer, Monsieur Robert Mouy et son épouse.

Je ne peux pas manquer de bien recevoir notre Président d'honneur, le Général Henry et son épouse. Nous vous savions en Espagne, vous nous avez rapporté le printemps. Vous savez combien nous apprécions votre présence.

Bienvenue à notre membre d'honneur, le Général Médecin Evrard dont nous avons fort aimé l'histoire de l'ultime vol du Fairey-Fox 0-80.

Laissez-moi dire à nos deux nonagénaires que nous les aimons beaucoup, que nous avons besoin d'eux et que nous les remercions pour leur participation à nos activités. Victor, tu le sais, tu seras mis à contribution pour la remise des diplômes de 60 ans de brevet.

Le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne ne pourra pas assister au banquet mais sera des nôtres pour l'apéritif. Ce sera l'occasion pour nous de lever notre verre à la santé de notre Force Aérienne et de son chef.

Se sont excusés, le Prince de Ligne, Georges Libert, membre d'honneur de notre association et président d'honneur des Vieilles Tiges, il rentrait d'Afrique du Sud et Dominique Weibel, membre d'honneur et président des Vieilles Tiges Suisses, qui revenait d'Indonésie après 21 heures de voyage. Nous lui enverrons sa médaille de 50 ans de brevet.

Nous sommes sans nouvelles du Docteur David et d'Archie Vanhee. Quant à Georges Libert, il nous faudra préparer son diplôme de 70 ans de brevet, il est pilote de 1929.

Le Président donne alors lecture du message qui a été adressé à Sa Majesté le Roi:

"Réunis ce 15 mars 1997 en assemblée générale, année du soixantième anniversaire de la constitution de leur association, le Président et les membres de la Société Royale Les Vieilles Tiges de Belgique, expriment à Sa Majesté le Roi Albert II, leur profond et indéfectible attachement".

Mon ami le "Van" Albert Van Eeckhoudt et Albert Custers. Ils étaient tous deux avec nous lors de notre dernier banquet. Le Colonel Guy Van Eeckhoudt, fils d'Albert, commandant du 15 Wing, était notre hôte et nous nous rappelons la chanson des "haricots" à laquelle nous a fait participer le Colonel Custers, malgré ses difficultés respiratoires. C'était un homme extraordinaire, toujours présent à nos réunions et y participant, notamment comme administrateur. Il occupait une place énorme de par sa nature, sa voix. J'ai rarement connu quelqu'un qui comme lui pouvait à l'improviste lever son verre et plaquer en quelques mots un toast chaleureux et tout à fait à propos. Je prends au Général Donnet, dont je salue la présence, une anecdote qui date des années 48/49. Vous savez qu'on lui avait trouvé une ressemblance frappante avec Gary Cooper. Sortant de l'aérogare d'Evere pour se rendre à son avion, quelqu'un attire l'attention du Colonel Donnet à cette époque, sur un groupe de

haar schatbewaarder Alfred Bauer, vergezeld van Mevrouw Bauer, de heer Robert Mouy en zijn echtgenote.

Ik mag zeker niet verzuimen onze Erevoorzitter Generaal Henry en zijn dame goed te ontvangen. Wij wisten dat U in Spanje was, U heeft ons de lente meegebracht. U weet hoezeer wij uw aanwezigheid op prijs stellen. Welkom ook aan ons erelid, Generaal Geneesheer Evrard, waarvan wij zijn verhaal van de laatste vlucht van de Fairey-Fox 0-80 naar waarde geschat hebben. Laat U mij ook onze beide negentigers zeggen dat wij erg veel van hen houden, dat wij ze nodig hebben en dat wij ze bedanken voor opnieuw aan het werk zetten voor de overhandiging van de diploma's voor 60 jaar brevet.

De chef van de Generale Staf van de Luchtmacht kan het banket niet bijwonen, maar zal ons vervoegen voor het aperitief. Voor ons dus de gelegenheid ons glas te heffen op de gezondheid van onze Luchtmacht en haar Chef.

Verontschuldiginggen werden ons toegezonden door Prins de Ligne, Georges Libert, erelid van onze vereniging en erevoorzitter van de Vieilles Tiges, hij kwam gisteren terug uit Zuid-Afrika, en Dominique Weibel, erelid en voorzitter van de Zwitserse Vieilles Tiges, die uit Indonesië terugkwam na 21 uur reizen. Wij zullen hem zijn medaille van 50 jaar brevet toesturen. Wij zijn zonder nieuws van Dokter David en van Archie Vanhee. Wat Georges Libert betreft, wij zullen zijn diploma van 70 jaar brevet moeten voorbereiden, hij is piloot sedert 1929.

De Voorzitter leest dan een boodschap voor, die aan Zijne Majesteit de Koning wordt toegestuurd:

"In algemene vergadering op deze 15de maart 1997, het jaar van de zestigste verjaardag van de stichting van hun vereniging, wensen de Voorzitter en de leden van de koninklijke vereniging De Vieilles Tiges van België aan Zijne Majesteit Koning Albert II hun diepste en onvervangelijke gehechtheid te betuigen".

Mijn vriend de "Van" Albert Van Eeckhoudt en Albert Custers. Op ons vorige banket waren ze nog bij ons. Kolonel Guy Van Eeckhoudt, zoon van Albert, commandant van de 15de Wing, was onze gast en wij herinneren ons nog het liedje van de "prinsessebonen" waarvan Kolonel Custers ons niettegenstaande zijn ademmoeilijheden deed meezingen. Hij was een buitengewoon man, altijd aanwezig op onze vergaderingen, waaraan hij actief deelnam, onder andere als beheerder. Hij bezette een enorme plaats, gezien zijn gestalte en zijn stem. Ik het zelden iemand gekend, die zoals hij plots zijn glas kon heffen en in enkele woorden een warme en absoluut treffende heildronk kon uitbrengen. Ik ontleen aan Generaal Donnet, die ik hier begroet, een anecdote uit de jaren 48/49. U weet dat vele vonden dat hij fel geleek op Gary Cooper. Bij het verlaten van het vliegveld van Evere om zich naar zijn vliegtuig te begeven, vestigde iemand de aandacht van (destijds) Kolonel Donnet op

personnes se dirigeant vers un avion civil et surtout sur Gary Cooper qui était du nombre. Et bien nous dit-il, j'ai été regarder de plus près et pour moi, Albert Custers lui était plus ressemblant.

Il va de soi que ses chansons vont nous manquer au point que je serais prêt, si on me faisait connaître les paroles, à prendre sa succession.

Treize de nos amis nous ont quittés. Nous avons fait 24 nouveaux membres. Nous sommes donc 452 membres dont 406 effectifs.

Je vais vous faire maintenant lecture des noms des membres et épouses des membres décédés au cours de l'exercice écoulé: Comtesse Anne de BOUSIES, Mady VAN KEERBERGEN, Félix CALLEBAUT, Albert CUSTERS, Henri DE BOECK, Emile FEYENS, Charles LAWARREE, Jean-Pierre MULLER, Aloïs PAQUET, Pierre TRIEST, Albert VAN EECKHOUDT, Jean VAN LEERBERGHE, Félix WAUTIE et Madame BLADT.

Noms auxquels je désire ajouter celui du Général Yves EZANNO, dont je viens d'apprendre le décès le 20 octobre 1996. Pilote de chasse, "corsaire" de l'air sur Typhoon que nos amis de la "Six-O-Nine" ont bien connu.

Je vous demande une minute de silence.

Mady, membre d'honneur de notre association, amie de tous, modèle de courage, de patriotisme. Reconnue comme une de nos héroïnes pour sa participation à la reconquête de notre liberté mais aussi pour l'abnégation qu'elle a montré dans les camps en aidant autour d'elle celles qui n'avaient pas son moral, sa confiance dans l'avenir. Nous ne sommes donc pas les seuls à lui être reconnaissants. Nous avons perdu une Grande Dame d'une grande générosité, d'une grande discrétion. Nous savons très bien que nous ne pouvons pas l'oublier.

Six anciens de la Royal Air Force nous ont quittés. Notre ami le "petit" Paquet qui bien que contrôleur au sol, a voulu et obtenu de participer en vol à des opérations aériennes au-dessus du territoire ennemi.

Charles Lawarrée, mitrailleur de bord. Nous pouvons imaginer tout ce que ce boulot représente de risques en cas d'attaque par chasseur. A bord de ces Mitchell, auront pris place plusieurs de nos amis dont Pierre Triest qui sera d'ailleurs blessé au cours d'une mission de guerre. Missions auxquelles nous avons participé en couverture aérienne, plein d'admiration pour ces six Mitchell approchant leur objectif en formation serrée, en box, à basse altitude, à travers la Flak qui pour une fois, n'était pas pour nous. Enfin, trois pilotes de chasse. Notre ami Van Lerberghe, "l'Abbé", secret, solitaire, nous lui avons envoyé nos vœux de prompt rétablissement.

Je ne voudrais pas passer aux choses sérieuses sans remercier pour vous les membres de notre conseil. Nos deux vice-présidents: Jacques Dôme, toujours en forme

een groep personen die op weg waren naar een burgerlijk vliegtuig, onder hen Gary Cooper. Wel, zei hij ons, ik ben van dichtbij gaan kijken en volgens mij geleek Albert Custers veel meer op hem.

Vanzelfsprekend zullen wij zijn liedjes missen, zo erg zelfs, dat ik eraan zou denken, hem op te volgen, indien men mij de woorden kon geven.

Dertien van onze vrienden hebben ons verlaten. Wij hebben 24 nieuwe leden aangesloten. Wij tellen dus 452 leden waarvan 406 effectieven.

Ik deel U nu de namen mede van de leden en echtgenoten van leden, die in de loop van het voorbije dienstjaar overleden zijn: Gravin Anne de BOUSIES, Mady VAN KEERBERGEN, Félix CALLEBAUT, Albert CUSTERS, Henri DE BOECK, Emile FEYENS, Charles LAWARREE, Jean-Pierre MULLER, Aloïs PAQUET, Pierre TRIEST, Albert VAN EECKHOUDT, Jean VAN LEERBERGHE, Félix WAUTIE en Mevrouw BLADT. Aan deze namen wens ik nog die van Generaal Yves EZANNO toe te voegen, ik heb onlangs gehoord dat hij op 20 oktober 1996 overleden is. Hij was "piraat" jachtpiloot op Typhoon, welbekend bij onze vrienden van de "Six-O-Nine"

Mag ik om een minuut stilte verzoeken.

Mady, erelid van onze vereniging, vriendin van iedereen, model van moed, van vaderlandsliefde. Ze werd erkend als een van onze heldinnen voor haar deelname aan de herovering van onze vrijheid, maar ook omwille van de zelfopoffering, waarvan ze blijk gaf in de kampen door hulp te bieden aan diegene, die niet haar sterke moraal, haar vertrouwen in de toekomst hadden. Wij zijn dus niet de enigen, die haar dankbaar zijn. Wij hebben een Grote Dame verloren, met een grote edelmoedigheid, een grote discretie. Wij weten heel goed dat we haar niet kunnen vergeten.

Zes "anciens" van de Royal Air Force hebben ons verlaten. Onze vriend de "kleine" Paquet was weliswaar controleur op de grond maar hij slaagde erin toelating te krijgen om deel te nemen aan luchtoperaties boven het vijandelijke grondgebied. Charles Lawarrée was boordmitrailleur. Wij kunnen ons indenken wat een dergelijke job betekend met al de risico's ingeval van aanval door jachtvliegers. Aan boord van deze Mitchell namen vele van onze vrienden plaats, daarbij Pierre Triest die trouwens gewond werd in de loop van een oorlogsopdracht. Wij hebben als luchtvaartdekking deelgenomen aan deze opdrachten en waren vol bewondering voor deze zes Mitchell die hun doelwit in gesloten formatie, in box, benaderen, op lage hoogte, doorheen de Flak die voor een keer niet voor ons bedoeld was. Tenslotte drie jachtpiloten. Onze vriend Van Lerberghe, "l'Abbé", gesloten, solitair, wij hebben hem onze beste wensen voor spoedige beterschap toegestuurd.

Ik wil niet op ernstige zaken overschakelen zonder in

Jean Kamers, toujours souriant et efficace et tous les autres. Vous les connaissez, vous les voyez à l'oeuvre; ils sont formidables, dites-le leur quand vous avez l'occasion, cela leur fera grand plaisir. Vous pouvez les applaudir.

Aucune remarque ne nous est parvenue concernant le procès-verbal de la dernière assemblée générale qui eut lieu le 16 mars 1996 et qui parut dans le bulletin du deuxième trimestre 96. En conséquence, je le déclare adopté.

Je passe maintenant la parole à notre secrétaire-général.

Rapport du Secrétaire-général

Je vous rappelle que notre réunion mensuelle à lieu le deuxième mercredi du mois à 12.00 heures à la Maison des Ailes à Bruxelles. Depuis peu, quelques déjeuners sont animés par des causeries. Le Colonel Van Eeckhoudt, commandant du 15 Wing, a fait un exposé sur les opérations humanitaires effectuées par son unité. Le Commandant Evens de la Sabena, nous a parlé avec brio de l'Airbus A-340.

Le 14 mai prochain, un délégué de l'Etat-Major de la Force Aérienne Tactique nous parlera des problèmes de survie en milieu occupé par l'ennemi. Et le 11 juin, nous aurons un exposé sur l'Antarctique.

Tous les détails concernant ces causeries seront publiés dans le bulletin du 15 avril.

Le 12 mai, jour du soixantième anniversaire de la fondation de l'association, nous irons déposer des fleurs au pied du monument de Jan Olieslagers, un de nos pionniers-fondateurs, à l'aéroport de Deurne-Anvers.

Cette année, nous organisons deux voyages. Le premier aura lieu le 22 mai. Nous rendrons visite à la 40^e escadrille à Coxyde, puis l'après-midi, nous nous rendrons à Raversijde à la découverte de l'ancien domaine du Prince Charles transformé en musée. Nous y visiterons aussi les vestiges du Mur de l'Atlantique.

Les 4 et 5 septembre, nous comptons nous rendre en Angleterre pour découvrir le Musée de la Royal Air Force à Hendon, l'église St Clement Danes à Londres, le Mémorial de la RAF à Runnymede et le Leeds Castle dans le Kent.

Les "gentils organisateurs" Jean Kamers et Charles Peyrassol, sont à votre disposition pour vous donner plus de détails sur ces déplacements.

Notre réunion du mois d'août sera organisée cette année à l'aérodrome de Hasselt-Kiewit, Créé avant 1914, cet aérodrome est un des plus anciens de Belgique. C'est un symbole.

uw naam de leden van onze raad te bedanken. Onze twee ondervoorzitters: Jacques Dôme, altijd in vorm, Jean Kamers altijd met de glimlach en doeltreffend ... en alle anderen. U kent ze, U ziet ze aan het werk, ze zijn formidabel, zeg het hun wanneer U de gelegenheid daartoe heeft, het doet hun veel plezier. U mag ze toejuichen.

Wij ontvingen geen enkele bemerking in verband met de notulen van de laatste algemene vergadering die op 16 maart 1996 plaats had en die afgedrukt werden in het bulletin van het tweede kwartaal 1996. Bijgevolg verklaar ik die notulen als aanvaard.

Nu geef ik het woord aan onze secretaris-generaal.

Verslag van de Secretaris-generaal

Ik herinner U eraan, dat onze maandelijks bijeenkomst plaats heeft op de tweede woensdag van de maand, om 12.00 uur in het Huis der Vleugels te Brussel. Sedert onlangs worden deze lunches verlevendigd met spreekbeurten. Kolonel Van Eeckhoudt, commandant van de 15de Wing heeft een uiteenzetting gehouden over de humanitaire operaties die door zijn eenheid verricht werden. Commandant Evens van Sabena sprak met brio over de Airbus A-340. Op 14 mei e.k. zal een afgevaardigde van de Generale Staf van de Tactische Luchtmacht komen spreken over overlevingsproblemen in een door de vijand bezet gebied. Op 11 juni, krijgen wij dan een spreekbeurt over Antarctica. Alle details over deze spreekbeurten zullen in het bulletin van 15 april verschijnen.

Op 12 mei, de zestigste verjaardag van de stichting van onze vereniging, gaan wij bloemen neerleggen aan de voet van het monument van Jan Olieslagers, een van onze pioniers-stichters, op het vliegveld van Deurne-Antwerpen.

Dit jaar organiseren wij twee reizen. De eerste zal plaats hebben op 22 mei. Wij brengen dan een bezoek aan het 40ste smaldeel in Koksijde, nadien begeven wij ons in de namiddag naar Raversijde op ontdekkingsstocht naar het vroegere domein van Prins Karel, omgebouwd tot museum. In dit gebied bezoeken wij ook de overblijfselen van de Muur van de Atlantiek.

Op 4 en 5 september is het onze bedoeling naar Engeland te gaan om er het museum van de Royal Air Force in Hendon te ontdekken, ook de kerk van St Clement Danes in Londen, de Memoriaal van de RAF in Runnymede en het Leeds Castle in Kent.

De "vriendelijke organisators" Jean Kamers en Charles Peyrassol zijn te uwer beschikking om U meer details mede te delen over deze verplaatsingen.

Onze vergadering van de maand augustus zal dit jaar gehouden worden op het vliegveld van Hasselt-Kiewit. Dit vliegveld werd vóór 1914 ingericht, het is een van de oudste van België. Een symbool.

Vous avez très certainement remarqué que nous essayons de diversifier les articles qui paraissent dans nos bulletins, grâce notamment, à des conteurs talentueux, le Général Henry et le Général-Médecin Evrard.

Nous faisons aussi les efforts nécessaires pour publier le plus possible d'articles écrits dans les deux langues nationales, ceci grâce au travail de dévoués traducteurs, Madame Van den Broeck, Jean Kamers et Jan Govearts. Mais ce travail de traduction a ses limites, aussi j'adresse un vibrant appel aux membres néerlandophones pour qu'ils me fassent parvenir des récits écrits en néerlandais. Un grand merci d'avance. Je vous remercie pour votre attention.

U zal zeker vastgesteld hebben dat wij trachten afwisseling te brengen in de artikels die ons tijdschrift afgedrukt worden, dank zij onder andere talentrijke vertellers, Generaal Henry en Generaal-Geneesheer Evrard.

Wij doen de nodige inspanningen om zoveel mogelijk artikels in beide landstalen te publiceren, dit dank zij het werk van toegewijde vertalers, Mevrouw Van den Broeck, Jean Kamers en Jan Govaerts. Maar dit vertaalwerk heeft ook zijn grenzen, daarom doe ik een dringende oproep opdat de nederlandstalige leden mij in het Nederlands geschreven verhalen zouden toesturen. Hartelijk dank bij voorbaat. Ik dank U voor uw aandacht.

Rapport du Trésorier

Situation au 31 décembre 1996

<u>Recettes - Ontvangen</u>	
Cotisations - Bijdragen	28.684 Fr
Magasin - Winkel	38.871
Dons - Giften	21.300
Intérêts - Intresten	8.211
Divers - Varia	<u>11.572</u>
	298.915 Fr
Total - Totaal:	365.638 Fr

<u>Avoirs - Activa op 31.12.1996</u>	
CCP	126.606 Fr
Compte - Rekening ES	327.150
Caisse - Kassa	<u>38.095</u>
Totaal - Totaal:	495.851 Fr

Verslag van de Schatbewaarder

Toestand op 31 december 1996

<u>Dépenses - Uitgaven</u>	
Secrétariat - Secretariaat	31.978 Fr
Fleurs & Cadeaux - Bloemen & Geschenken	41.880
Imprimés - Drukwerken	170.682
Divers - Varia	<u>54.375</u>
Total - Totaal:	
<u>Inventaire réalisable - Realizeerbaar inventaris</u>	
50 autocollants-zelfstickers à Fr 25	1.250 Fr
12 insignes de revers-Reverskentekens à Fr 350	3.150
110 cravates-Dassen à Fr 500	55.000
22 plaquettes-Plaketten 50° Anniv/verjaar à Fr 500	11.000
62 médailles-Medailles 50 ans/jaar brevet à Fr 126	7.812
90 insignes/Kentekens Blazer à Fr 500	45.000
Cartes de vœux-Wensenkaarten & Posters	<u>25.000</u>
Total - Totaal:	148.212 Fr

Le Trésorier signale qu'à ce jour, une centaine de membres n'ont pas encore payé leur cotisation pour cette année. Un rappel sera adressé dans le prochain bulletin du mois d'avril. Les membres en retard de deux ans de paiement de la cotisation sont radiés d'office en vertu d'une résolution adoptée précédemment. C'est ainsi que le Docteur DAVID, Madame Fanny THIBAUT, Madame Lucien JANSSEN et Madame THONON sont radiés de nos rôles.

En complément de cette mesure, le trésorier propose la suppression de l'envoi du bulletin aux membres qui, après un an, n'auront pas réglé leur cotisation. (Le bulletin coûte, affranchissement postal compris, 60 francs pour l'intérieur du royaume et 110 francs pour une expédition à l'étranger).

La proposition est approuvée à l'unanimité. Pour conclure, le trésorier estime que la situation financière est saine et qu'il ne faut pas envisager une augmentation du montant de la cotisation en 1998.

De Schatbewaarder doet opmerken dat vandaag de dag een honderdtal leden hun bijdrage voor dit jaar nog niet betaald hebben. In het volgend nummer van ons bulletin van april, zullen de telatkomers hieraan herinnerd worden. De leden met twee jaar achterstallige lidgeldbetaling zullen automatisch geschrappt worden, krachtens een voorheen goedgekeurde resolutie. Zo zullen Dr DAVID, Mw THIBAUT, Mw JANSSEN en Mw THONON niet langer op onze lijsten vermeld staan. Om deze maatregel aan te vullen stelt de Schatbewaarder voor, het bulletin niet langer toe te sturen naar leden, die na een jaar hun bijdrage nog niet zouden betaald hebben. (De kosten van het bulletin, met inbegrip van de postzegels, 60 Fr bedragen in het koninkrijk en 110 Fr in het buitenland). Het voorstel wordt eenstemmig goedgekeurd. Om te besluiten vindt de schatbewaarder dat de financiële toestand van de vereniging gezond is en dat er geen behoefte is om het bedrag van de bijdrage voor 1998 te verhogen.

Rapport des commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs pour la gestion écoulée

Le rapport des commissaires Marcel BAIKRY et Georges DUBART 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. L'assemblée donne son accord par applaudissement.

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 1997

Marcel BAIKRY et Georges DUBART acceptent de poursuivre leur mission pour l'exercice 1997 et sont reconduits dans leur fonction par l'assemblée.

Elections statutaires

Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 1997 sont: Eric BOUZIN, André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Gérard VERMANDER. Aucune autre candidature n'ayant été reçue, les administrateurs sortants sont réélus.

Remise du diplôme de 60 ans de brevet et de la médaille de 50 ans de brevet

Notre vétéran, Victor Winants, plus de 70 ans de brevet, procède à la remise du diplôme de 60 ans de brevet à: Général Albert HENRY, Daniel COLIN, Edmond DEHART, Jacques DOME, Paul-Albert SIROUX et Albert VAN DEN BEMDEN.

André CATALA, Albert GOBIN et Gaston MERSCH se sont excusés. Le diplôme leur parviendra par la poste.

Robert BAYART, Joseph CARPENTIER, Léon DE VILLE de GOYET, Jean FLORENT et HARRY SAEYS reçoivent la médaille de 50 ans de brevet.

Pierre DAUBRESSE, André FIRLEFYN et Dominique WEIBEL se sont excusés.

Clôture

Tous les points repris à l'ordre du jour étant épuisés et l'assemblée n'ayant pas formulé de remarques, le président lève la séance à 12.00 heures.

Verslag van de rekeningscommissarissen en ontlasting van de beheerders voor het voorbije beheer

Uit het verslag van commissarissen Marcel BAIKRY en Georges DUBART, blijkt dat de door de schatbewaarder voorgelegde cijfers inderdaad overeenstemmen goed te keuren en ontlasting te verlenen aan de commissarissen voor hun opdracht, alsook aan de raad van beheer. De vergadering betuigt haar instemming met applaus.

Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 1997

Marcel BAIKRY en Georges DUBART aanvaarden voortzetting van hun opdracht voor het dienstjaar 1997 en worden door de vergadering in hun functie verlengd.

Statutaire verkiezingen

De uittredende en herkiesbare beheerders voor het dienstjaar 1997 zijn: Eric BOUZIN, André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS en Gérard VERMANDER. Aangezien geen enkele andere kandidatuur werd ingediend, zijn de uittredende beheerders herkozen.

Overhandiging van het diploma van 60 jaar brevet en de medaille van 50 jaar

Onze veteran, Victor Winants, meer dan 70 jaar brevet, reikt het diploma van 60 jaar brevet uit aan: Generaal Albert HENRY, Daniel COLIN, Edmond DEHART, Jacques DOME, Paul-Albert SIROUX en Albert VAN DEN BEMDEN.

André CATALA, Albert GOBIN en Gaston MERSCH zonden verontschuldigen. Het diploma zal hun per post toegestuurd worden.

Robert BAYART, Joseph CARPENTIER, Léon DE VILLE de GOYET, Jean FLORENT en Harry SAEYS ontvangen de medaille van 50 jaar brevet. Pierre DAUBRESSE, André FIRLEFYN en Dominique WEIBEL zonden verontschuldigen.

Slot

Aangezien alle punten op de agenda afgewerkt zijn en de vergadering geen opmerkingen formuleert, wordt de zitting om 12.00 uur geheven door de voorzitter.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION NIEUWS VAN DE VERENIGING

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES - WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

Admission du 12 février

DECOCK Jean-Pierre

Breveté pilote de planeur le 13.08.1958 par Centre National de Vol à Voile

Admis dans la catégorie "Vieille Tige"

Parrains: H. Mojet et A. Dillien

SONCK Jean-Pierre

Admis dans la catégorie "Sympathisant"

Parrains: R. Feuillen et Ch. Peyrassol

VANHEE Christine

Admise dans la catégorie "Sympathisant" (Nièce d' Archie)

Parrains: L. Branders et R. Feuillen

Toelating van 12 maart

VERMEIR Piet

Gebrevetteerd boordwerktuigkundige in juli 1960 door de Luchtmacht

Toegelaat in categorië "Vieille Tige"

Peters: Ch. Peyrassol en R. Feuillen

ANNIVERSAIRES - VERJAARDAGEN

Edgard BALASSE, 80 ans le 31 mars

Général DONNET, 80 ans le 1er avril



Chaleureuses félicitations à ces deux octogénaires

CELUI QUI NOUS A QUITTE

Jean (l'Abbé) VAN LERBERGHE, le 3 mars 1997

Coxyde et Raversijde

le

22 mai

(voir plus loin)

Koksijde en Raversijde

de

22 mei

(Zie verder)

VROENHOVEN - 11.5.1997

La traditionnelle cérémonie d'hommage aux aviateurs militaires belges tombés au cours de la mission de bombardement des ponts du canal Albert, le 11 mai 1940, aura lieu le dimanche 11 mai 1997 à 11.00 heures, au pont de Vroenhoven.

Rassemblement des participants sur le parking à côté de l'église, à 10.30 heures.

Une réception est organisée après la cérémonie, dans la salle paroissiale.

Le Président Léon Branders et les deux survivants de l'opération, Alex Binon et Jacques Dôme, vous y invitent très cordialement.

De traditionele huldeplechtigheid aan de Belgische militaire vliegers gevallen met het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal op 11 mei 1940, zal plaats hebben op zondag 11 mei 1997 te 11.00 uur, aan de brug van Vroenhoven.

Verzameling van de deelnemers op de parking naast de kerk om 10.30 uur.

Na de plechtigheid, zal een receptie ingericht worden in de parochiezaal.

De Voorzitter, Léon Branders en de twee overlevende, Alex Binon en Jacques Dôme, nodigen U vriendelijk uit.

DEURNE-ANTWERPEN 12.5.1997

Le 12 mai à 11.00 heures, jour du soixantième anniversaire de la fondation de notre association, nous irons déposer des fleurs au pied du monument de Jan OLIESLAGERS, un de nos pionniers-fondateurs, à l'aéroport de Deurne-Anvers.

Op 12 mei om 11.00 uur, dag van de zestigste verjaardag van de stichting van onze vereniging, zullen we bloemen neerleggen aan het monument van Jan Olieslagers, een van onze pioniers-stichters, aan de Luchthaven van Deurne-Antwerpen.

Nos prochains déjeuners-causeries *Onze volgende voordracht-diners*

14 mai Comment survivre en territoire occupé par l'ennemi

Un délégué du commandement de la Force Aérienne Tactique exposera les moyens de survie des équipages tombés en territoire occupé par une force adverse.

11 juin Les Gerlache, trois générations d'explorateurs polaires

Durant un siècle, trois générations de "de Gerlache de Gomery" se sont relayées au service de l'exploration et de la recherche scientifique polaire.

Monsieur Charles-Emmanuel Schefhout, auteur d'une biographie de cette illustre famille, nous parlera des expéditions entreprises. L'exposé sera illustré de diapositives.

Les membres qui désirent assister à ces déjeuners-causeries *et qui ne participent pas régulièrement à nos déjeuners mensuels*, sont aimablement priés de s'inscrire chez le secrétaire-général (Tél/Fax 013/31.28.70) pour la réservation du repas. Merci.

Leden, *die niet regelmatig deelnemen aan onze maandelijkse maaltijden* en die wensen deel te nemen op hoger vermelde data, worden vriendelijk verzocht zich in te schrijven bij de secretaris-generaal (Tel/Fax:013/31.28.70) voor het reserveren van de maaltijd. Dank U.



Het woord van de sekretaris generaal

Wij doen ons best om het trimestriële bulletin in de beide landstalen te doen verschijnen.

Tot op heden, zijn de meeste artikels die we ontvangen, geschreven in het frans, en wij doen ons best om de belangrijkste ervan te vertalen. Dit wordt mogelijk gemaakt door het talent van Mevrouw Gil Vanden Broeck, Jan Govaerts en Jean Kamers. Dit werk, volledig gedaan op vrijwillige basis, heeft nochtans zijn limieten.

Daarom, vraag ik nogmaals met aandrang, aan onze nederlandstalige leden, mij artikels op te sturen in het nederlands.

Dank bij voorbaat.



Notre association rassemble des aviateurs unis dans une communion d'idées dont une des principales, est la camaraderie. Elle n'est engagée dans aucun mouvement; elle ne recherche que la fraternité au sein de ses membres.

Permettez-nous cependant de faire une petite parenthèse en reproduisant les paroles prononcées dernièrement à la Chambre par Monsieur Stefaan De Clerck, ministre de la Justice, au sujet d'une institution importante de notre pays.

"On accepte que le Parlement ait le mot de la fin et que ce soit lui qui décide à quoi va ressembler la nouvelle magistrature sur les bases des nouvelles lois. Ce qui est essentiel, c'est qu'au sein de la magistrature et grâce aux travaux de la commission d'enquête, les choses changent de façon radicale. Avec derrière soi la pression du public, les comités blancs, les parents, la presse, nous en avons besoin..."

Le mot du trésorier - Het woord van de schatbewaarder

Si l'étiquette-adresse de votre bulletin est ornée d'un point rouge, ceci vous concerne.

Malgré plusieurs rappels, vous n'êtes pas en règle de cotisation pour 1997.

Si vous souhaitez rester membre de notre association, veuillez de toute urgence verser:

500 Fr (200 Fr pour les veuves)
exclusivement au compte 000-0356122-35 de

Vieilles Tiges de Belgique

1, rue Montoyer à 1000 Bruxelles

Un formulaire de virement était à votre disposition dans le bulletin N° 4/96 du 15 novembre 1996.

Faute de vous mettre en règle, ce bulletin trimestriel est le dernier qui vous sera envoyé.

Indien U op uw adres-etiket van het bulletin een rood merkpunt bemerkt, belangt dit U aan.

Ondanks meerdere herhalingen, bent U nog steeds niet in orde met uw bijdrage voor 1997.

Indien U lid wenst te blijven van onze vereniging, gelieve dan dringend te storten:

500 Fr (200 Fr voor de weduwen)
uitsluitend op rekeningnummer 000-0356122-35 van

Vieilles Tiges van België

1, Montoyerstraat te 1000 Brussel

Een overschrijvingsformulier was bijgevoegd in het bulletin N°4/96 van 15 november 1996.

Indien U zich niet in orde brengt met uw bijdrage, is dit het laatste bulletin dat U ontvangt.

Le 22 mai, nous allons à Coxyde et à Raversijde

Programme de la journée

07h30: Départ, rue St Lambert-Shopping Center

Op 22ste mei, gaan we naar Koksijde en Raversijde.

Programma van de dag

07u30: Vertrek, St Lambrechtsstraat -Shopping center

B KOKS (Base Coxyde)



09h15: Arrivée (R. Vandammestraat 100)
09h30: Café, salle de conférence
09h50: Briefing sur le fonctionnement de la base
Présentation d'un court-métrage réalisé par la
BRTN, intitulé "Windkracht 10".
10h45: Mouvement vers la 40° escadrille.
11h00: Visite de Wing Ops, Sea King et Alouette III.
Démonstration d'un scramble.
Démonstration SAR.
12h15: Déjeuner au restaurant Castello
238, Zeelaan, Koksijde.
13h45: Départ vers Raversijde

B KOKS (Basis Koksijde)

09u15: Aankomst (R. Vandammestraat 100).
09u30: Koffie, conferentiezaal.
09u50: Briefing op de functionering van de basis.
Voorstelling van een korte film opgenomen
door de BRTN. Titel: "Windkracht 10".
10u45: Vertrek naar de 40° smaldeel.
11u00: Bezoek van Wing Ops, Sea King, Alouette III.
Demonstratie van een scramble.
Demonstratie SAR.
12u15: Middagmaal in restaurant Castello
238, Zeelaan te Koksijde.
13u45: Vertrek naar Raversijde.

DOMAINE RAVERSIJDE



14h30: Arrivée, Nieuwpootsesteenweg

Mémorial Prince Charles

La maison où vécut le prince de 1950 à 1983, a été scrupuleusement restaurée grâce à la Liste Civile. Dans la salle flamande, une exposition biographique retrace la vie du prince.

Musée du Mur de l'Atlantique

C'est un musée en plein air. Il présente un ensemble unique des fortifications côtières des deux guerres: plus de 60 constructions et 2 km de souterrains. Certaines constructions ont été restaurées et réaménagées avec des objets authentiques.

Walraversijde

Depuis 1992, une campagne archéologique met à jour les vestiges du village médiéval de Walraversijde.

DOMEIN RAVERSIJDE

14u30: Aankomst, Nieuwpootsesteenweg.

Memoriaal Prins Karel

Het Paviljoen waar de prins vanaf 1950 verbleef werd met de medewerking van de Civiele Lijst heringericht. De vlaamse zaal brengt een biografisch overzicht van het leven van Prins Karel.

Atlantikwall

Het voormalig Domein Prins Karel bevindt zich in een unieke historische site van de moderne vestingbouw: 60 constructies uit de twee wereldoorlogen, verbonden door 2 km open of onderaardse gangen. Sommige constructies werden in hun oorspronkelijk staat hersteld en met authentiek voorwerpen heringericht.

Walraversijde

Sedert 1992, worden de resten van het middeleeuwse vissersdorp Walraversijde blootgelegd.

FRAIS DE PARTICIPATION - DEELNEMINGSPRIJS

(Déjeuner et vin compris - Middagmaal en wijn inbegrepen)

Autocar: 1.600 Fr - Avec véhicule personnel/Met persoonlijke wagen: 1.200 Fr

Informations pratiques et billet d'inscription: dernière page du bulletin

Praktische inlichtingen en inschrijvingsbiljet: laatste pagina van het tijdschrift

Les tribulations du Général-Major Aviateur Albert Henry

Après l'Ecole Militaire où il entra en 1934, Albert Henry demanda son affectation à l'Aéronautique militaire et fut rattaché à la 79ème promotion d'élèves-pilotes. Il est breveté pilote en 1939.

Il effectue trois missions aériennes au cours de la campagne des 18 jours en mai 1940. Le 28 mai, il est fait prisonnier, après avoir démobilisé tout le personnel de son unité.

Le capitaine-aviateur Henry ne supporte pas la captivité et tente une première évasion de l'OFLAG 2A de Prenzlau, le 9 avril 1942, mais il est repris à Berlin le lendemain. Le 9 décembre, il fausse encore compagnie à ses gardiens allemands et cette fois, avec succès. Il sera l'un des 13 officiers belges à s'être évadé parmi les 3.000 autres prisonniers dans les OFLAG.

Le texte qui suit, de la main du général Henry, a paru dans "Rendez-vous à Gibraltar" de Guy Weber. Nous avons pu convaincre le général, avare de confidences et homme intègre, à le publier dans le bulletin de notre association dont, faut-il le rappeler, il est le Président d'honneur.



Les quelques lignes qui suivent sont les seules que j'ai écrites depuis la guerre 1940-1945. Malgré de nombreuses sollicitations, j'ai toujours résisté à la tentation d'écrire le récit de mes tribulations; j'ai toujours pensé que mes actes étaient la conséquence logique de mon état d'officier.

Je me limiterai donc à raconter deux ou trois péripéties, plutôt étonnantes, survenues au cours de mes deux évasions et à mon arrivée à Londres et je ferai part de quelques réflexions.

Première évasion

Par un tunnel construit au cours de nombreuses semaines de travail harassant, et grâce aussi à l'esprit ingénieux de certains officiers, (système d'aération d'un tunnel long d'une douzaine de mètres, faux papiers de travailleurs belges en congé), je suis sorti avec dix autres officiers dans la nuit du 14 avril 1942, du camp de Prenzlau (à mi-distance de Stettin et Berlin).

De beproeving van Generaal-Majoor Vlieger Albert Henry

Na de militaire School, waar hij begon in 1934, vroeg Albert Henry zijn aanwijzing voor de militaire Luchtvaart en werd ingelijfd bij de 79e promotie leerling-piloten. Hij werd piloot gebrevetteerd in 1939.

Tijdens de achttien-daagse veldtocht in mei 1940, vloog hij drie zendingen. Op 28 mei werd hij gevangen genomen na eerst het voltallig personeel van zijn eenheid te hebben gedemobiliseerd.

Kapitein vlieger Henry dulde geen gevangenschap en poogde een eerste ontsnapping in Prenzlau vanuit OFLAG 2A tot een goed einde te brengen en dit op 9 april 1942, helaas werd hij de volgende dag opgepakt in Berlijn. Op 9 december was hij weer eens de duitse bewakers te slim af en dit keer met succes. Hij werd een van de dertien belgische officieren te midden van de 3.000 andere gevangenen die uit de verschillende OFLAG's konden ontsnappen.

De tekst die nu volgt, geschreven door Henry zelf, verscheen reeds in "Rendez-vous à Gibraltar" van Guy Weber. Wij zijn er in geslaagd de Generaal te overtuigen, eerder gierig met zijn vertrouwelijke mededelingen en een rechtschapen man, deze tekst te laten publiceren in het bulletin van onze associatie waarvan, moeten we het nog herhalen, hij de Ere Voorzitter is.



De enkele regels die hier volgen, zijn de enige die ik geschreven heb sinds de oorlog 1940-1945. Niettegenstaande het herhaaldelijk verzoek, heb ik me steeds geweerd tegen de verleiding mijn logisch gevolg zijn van mijn staat van dienst als officier.

Ik zal me dus houden aan het verhaal van twee of drie wederwaardigheden, eerder verbazend en meegemaakt in de loop van mijn twee ontsnappingen en tijdens mijn aankomst te Londen om te eindigen met enkele overdenkingen.

Eerste ontsnapping

Via een tunnel gegraven in de loop van verscheidene weken van bikkelhard labeur en mede dankzij het ingenieus vernuft van zekere officieren, (luchtverversingssysteem in een tunnel van zowat 12 meter lang, vervalste papieren voor zogezegde belgische arbeiders met verlof) ben ik ontsnapt met tien andere officieren tijdens de nacht van 14 april 1942.

Ce coin de ciel bleu, ce souffle d'air frais, à la sortie du tunnel, ont laissé chez moi un souvenir inoubliable; le moment, tant attendu, de retrouver la liberté était arrivé.

Avec mon compagnon d'évasion, également aviateur, nous étions porteurs de notre uniforme, sous un loden bleu. Nous sommes arrivés le soir à Berlin, sur le quai du métro à Siemensstadt, avec quelques marks en poche (nous n'avions pas pu échanger, comme prévu, notre billet de 1.000 frs au camp de travailleurs belges ... devenus polonais, à notre grande déconvenue); nous nous sommes donc trouvés dans l'impossibilité de prendre le train-express du soir, Berlin-Aix-la-Chapelle. Que faire, s'avouer perdant et se rendre à la police ou risquer le tout pour le tout?

La décision a été rapidement prise, et je me suis adressé à la jeune fille d'une boutique, située sur le quai, et où nous avons dégusté un verre de bière, quelques minutes plus tôt, pour soutenir notre moral très chancelant.

J'ai expliqué, à cette jeune alsacienne, ce que nous étions réellement et je lui ai demandé si elle pouvait nous aider en changeant nos deux billets de 1.000 francs; une heure plus tard, elle m'a rappelé et je me suis trouvé devant un civil allemand, qui sans me dire la moindre parole, m'a échangé les billets contre l'équivalent en marks; à cet instant, les dieux se sont trouvés à nos côtés!

Le train-express ne nous ayant pas attendus, nous avons décidé de passer la nuit dans une pension, car nous avons besoin de repos. Nos faux papiers d'identité nous ont permis d'entrer, sans difficulté, dans un petit hôtel; dans la chambre, en laissant tomber le loden, nous nous sommes regardés dans un grand miroir et nous sommes partis d'un fou rire: se voir, à Berlin, le 15 avril 1942 en tenue d'aviateur belge, c'est une image étonnante que j'ai encore devant les yeux, plus de 50 ans plus tard!

Sortis de l'hôtel, dès six heures du matin, et après avoir fait le tour de Berlin en métro, assisté à une séance de cinéma, nous nous sommes rendus à la "POTSDAMER BAHNHOF" et là, la chance nous a définitivement laissé tomber; deux agents de la Gestapo nous ont mis la main au collet, en nous disant dans un excellent français, qu'ils ont vu les mêmes papiers, chez huit autres officiers déjà arrêtés, la veille au soir dans le train-express vers Aix-la-Chapelle.

Nous avons donc eu un jour de répit! Nous avons passé la nuit dans une caserne de cavalerie à Berlin, où le colonel nous a offert le réconfort d'un grand verre de "Schnaps". Le lendemain, notre randonnée s'est terminée par un mois de cachot à la caserne d'artillerie, située à deux kilomètres du camp.

Vanuit het kamp van Prenzlau (halfweg tussen Stettin en Berlijn).

Dit hoekje van blauwe hemel, deze zucht van frisse wind bij het verlaten van de tunnel, hebben mij een onvergetelijke souvenir gelaten; dit zolang verhoopte moment bij het hervinden van de vrijheid, was aangebroken.

Ik en mijn collega ontsnapper, net zoals ik vlieger, droegen ons uniform onder een blauwe loden. 's Avonds zijn we aangekomen in Berlijn op het perron van de metro van Siemensstadt met slechts enkele marken op zak (het voorziene biljet van 1.000 frank konden we helaas niet wisselen in het kamp van de Belgische arbeiders ... tot onze grote teleurstelling Polen geworden); hier waren we dan in de onmogelijkheid die avond de exprestrein Berlijn-Aachen te nemen. Wat nu gedaan, zich gewonnen geven en ons in de handen van de politie werpen of, alles op alles zetten?

De beslissing was rap genomen toen ik me tot het jonge meisje van het winkeltje richtte, waar we net een glas bier hadden gedronken om ons eerder wankelend moreel wat op te vijzelen.

Ik legde toen aan deze jonge Elzasische uit, wat en wie we echt bleken te zijn en vroeg haar of ze ons kon helpen om die twee biljetten van 1.000 Fr om te zetten; een uur later riep ze me, en bevond ik me voor een Duits burger, die me zonder een enkel woord de biljetten omzette in Duitse marken; op dat moment bleken de goden met ons te zijn!

Spijtig genoeg was de exprestrein reeds vertrokken en bleef er niets anders over dan te gaan overnachten in een kosthuis, en we hadden de slaap nodig. Onze valse papieren bleken goed genoeg om zonder problemen een kamer te krijgen in een klein hotel; in de kamer lieten we onze loden vallen en keken samen in een grote spiegel en kregen we de slappe lach: zich zo te zien in Berlijn, op 15 april 1942, in het uniform van Belgisch vlieger, zulk een ongelooflijk beeld kan ik me meer dan 50 jaar later nog steeds voor ogen halen.

Bij het buitengaan van het hotel, zowat zes uur in de morgen, na de tour van Berlijn per metro te hebben gedaan, een film voorstelling te hebben meegepikt, begaven we ons naar het "POTSDAMER BAHNHOF" en daar heeft geluk ons definitief in de steek gelaten; twee agenten van de Gestapo grepen ons bij de kraag, die ons in een perfect Frans mededeelden dat zij, onze papieren reeds bij acht andere officieren hadden gezien toen deze laatsten de vorige avond werden aangehouden in de exprestrein naar Aachen.

Wij hadden dus nog één dag respijt gekregen. De nacht brachten we door in een cavaleriekasern te Berlijn, waar de kolonel ons trachtte te troosten met een glaasje "Schnaps". De volgende dag werd onze omzwerfing bestraft met een maand cachot in de kasern der artillerie zowat twee kilometer van het kamp.

Ce séjour m'a permis de bien connaître les arrières de cette caserne, ce qui m'a beaucoup aidé pour ma seconde évacion.

En conclusion, cela ne s'était pas trop mal passé mais des renseignements précis, de l'argent allemand et un vêtement civil étaient indispensables.

Deuxième évacion

Le 9 décembre 1942 vers 10.30 heures, j'ai été averti par le Service organisateur des évacions, que j'avais une demi-heure pour m'équiper d'un vêtement civil (reçu dans un colis), et de revêtir, par-dessus, un équipement de soldat.

A l'heure prévue, je me suis introduit dans la corvée des soldats belges, occupés à charger une charrette de la Wehrmacht avec des emballages de colis. Protégé par des amis qui devaient distraire la sentinelle et le conducteur, j'ai rapidement basculé dans le véhicule et ai été immédiatement recouvert d'emballages par les soldats de corvée. La charrette est ensuite repartie vers la caserne d'artillerie, en passant à travers le contrôle à la sortie du camp.

A la caserne, comme il était midi, le conducteur a dessellé ses deux chevaux et s'est dirigé vers les écuries. J'ai eu, de ce fait, toute liberté de me hisser hors du véhicule, de courir à toutes jambes vers le bois jouxtant l'arrière de la caserne et de me débarrasser de l'équipement de soldat.

Je suis, dès lors, repassé devant le camp où j'ai pu revoir quelques amis aux fenêtres. Ne disposant d'aucun papier ni de nourriture mais bien d'un paquet de cigarettes et d'une liasse de billets de marks, mon plan a été de faire vite en prenant le premier train vers Berlin et de là, faire le détour par le sud (Leipzig, Wurzburg, Mayence, Coblenze, Prüm), en empruntant des trains omnibus. C'est au cours d'un arrêt, vers minuit, à la gare de Wurzburg, que j'ai passé les deux heures les plus longues de cette évacion. Je me suis trouvé, seul jeune civil, au milieu de centaines de militaires allemands, de tous grades, tous équipés se rendant vers l'Est ou l'Ouest. Pas un seul ne m'a approché pour me poser la moindre question.

L'arrivée du train m'a heureusement permis de sortir de cette situation difficile et de pousser un "ouf" de soulagement. Cette randonnée m'a pris trois jours et deux nuits pour arriver à St Vith et rejoindre à pied, une ferme, dont j'avais l'adresse, à Oberremmels, à nouveau territoire allemand. De la gare de St Vith, je me suis dirigé vers ce village, à 6 kilomètres. En cours de route, j'ai été dépassé par un civil, à bord d'une charrette; il m'a regardé avec insistance, s'est arrêté quelques mètres plus loin et m'a interpellé par le mot "Kriegsgefangene"? A bout de forces, n'ayant ni mangé, ni dormi depuis la sortie du camp, j'ai pris tous les risques en lui répondant affirmativement.

Dit verblijf heeft me wel geholpen, bij het bestuderen van het achterste van die kazerne, om mijn volgende ontsnapping voor te bereiden.

Tot besluit mag men stellen, het ging niet slecht maar, betere inlichtingen, Duits geld en burger kledij waren een must!

Tweede ontsnapping

Op 9 september 1942, werd ik rond 10.30 uur op de hoogte gebracht door de Dienst Organisatie ontsnappingen, dat ik over een half uur een burger plunje moest aanhebben (ontvangen via een collie), met daarover de uitrusting van een soldaat.

Op het voorziene uur, infiltreerde ik me onder de Belgische soldaten van karwij, belast met het laden van collie verpakkingen op een voertuig van de Wehrmacht. Beschermd door vrienden die de taak hadden de begeleider en de voerman bezig te houden, wierp ik me snel op de wagen om even snel onder een vracht verpakkingen bedolven te worden door de soldaten van karwij. De wagen vertrok vervolgens naar de artillerie kazerne niet zonder de controle te passeren bij de uitgang van het kamp.

In de kazerne werden de paarden door de voerder ontzadeld, het was immers middag geworden, en naar de stallingen gebracht. Ik had toen plots een zee van tijd om uit de wagen te glijden, en liep halsoverkop naar het bosje aan de achterkant van de kazerne daar kon ik me rustig ontdoen van hert soldaten plunje.

Vervolgens kon ik, op mijn dooie gemak voorbij het kamp lopen niet zonder een blik te werpen op mijn vrienden aan de vensters. Ik beschikte over niets wat papier betrof noch over voedsel, wel over een pakje cigareten en een bundel biljetten Duitse marken, mijn plan was eenvoudig, zo snel mogelijk de eerste trein te nemen naar Berlijn en van van daar af, met een omweg via Zuiden (Leipzig, Wurzburg, Mayence, Coblenze, Prüm) de omnibus treinen. Het is tijdens een halte, zowat rond middernacht dat ik in het station van Wurzburg, de twee langste uren van mijn ontsnapping heb doorgebracht. Ik bevond me gans alleen als jong burger temidden honderden Duitse militairen, van elke rang, met pak en zak uitgerust, op weg naar het Oosten of het Westen. Geen van hen gunde me een blik of stelde me een vraag.

De aankomst van de trein deed me gelukkig uit deze kritieke situatie heenkomen en een "ouf" van opluchting slaken. Deze rondreis heeft me drie dagen en twee nachten gekost alvorens in St-Vith aan te komen om vervolgens te voet een hoeve te bereiken waarvan ik het adres bezat, Oberremmels terug in Duits grondgebied. Vanaf het station van St Vith richtte ik mijn stappen naar dit dorp, 6 km verwijderd. Tijdens deze voettocht werd ik voorbij gereden door een burger op een kar; die me eerder nadrukkelijk bekeek, hij stopte even verder en sommeerde me het volgende woord: "Kriegsgefangene"? Ten einde krachten, verzwakt door een gebrek aan eten en slaap sinds mijn

Il m'a alors invité à l'accompagner; il m'a conduit directement à la ferme où je devais me rendre et dont il était le fils! Rempli de joie et d'émotion, je l'ai longuement serré dans mes bras.

Le lendemain, j'ai traversé la frontière, à travers bois, guidé par une jeune fille de 15 ans.

Je suis resté deux mois en Belgique, pour me remettre de toutes ces émotions et pour trouver une filière.

Vers l'Angleterre

J'ai rencontré trois aviateurs-parachutistes mais aucun n'a pu m'aider à repartir. Parti à Paris le 9 mars 1943, j'ai rencontré un inspecteur de police qui m'a fortement conseillé de me rendre en Suisse pour y rencontrer l'Attaché de l'Air anglais à Berne.

J'ai malheureusement suivi son conseil; le lendemain, je suis entré clandestinement en Suisse, après avoir marché une courte distance dans la neige, jusqu'à mi-corps. J'ai été arrêté par ce que je croyais être des soldats allemands mais qui, en fait, étaient des soldats suisses, casqués et équipés comme les allemands. Enfermé dans une cellule, pendant un mois, à la prison de Porrentury, j'ai été traité comme un prisonnier de droit commun et très mal nourri. A la fin de mars, j'ai été remis au Consulat Belge à Genève qui m'a aussitôt placé dans une pension. Une visite chez l'Attaché de l'Air à Berne, m'a enlevé tout espoir de sa part. *"Boy, this is a trap; I have in Switzerland, hundred of RAF crews who must stay here and wait until the end of the war"*

A la pension, j'ai fait la connaissance d'un civil qui s'est avéré être commissaire de police. Je lui ai parlé de mes intentions; deux mois plus tard, la police de Genève m'a procuré tous les papiers nécessaires ainsi que les timbres de ravitaillement pour traverser le sud de la France; très tôt, un matin, elle m'a fait franchir la frontière française à Anemasse, en échappant à la patrouille allemande.

La suite de l'aventure, c'est l'histoire connue par tous les évadés de Belgique: traverser la France pour franchir la frontière espagnole, à travers les embûches de toute nature, connaître les prisons de Figueras, de Gerone et le célèbre camp de Miranda d'où j'ai été extrait à la Noël 1943.

in het kamp, nam ik alle risico met hem positief te beantwoorden.

Hij nodigde mij vervolgens uit, plaats te nemen op zijn kar en voerde me onmiddellijk naar de hoeve die mijn uiteindelijk doel was en waarvan hij de zoon des huizes bleek te zijn! Vervuld van vreugde en emotie kon ik niet anders dan hem in mijn armen te drukken.

De volgende dag, passeerde ik de grens dwars doorheen het bos, voorafgegaan door een jong meisje van amper 15 jaar oud. Twee maanden verbleef ik in België om al mijn emoties te boven te komen en teneinde een "filière" ofte "vluchtroute" te vinden.

Naar Engeland

Ik ontmoette drie vlieger-parachutisten maar geen van hen kon me helpen weer te vertrekken. Op 9 maart 1943, ontmoette ik bij mijn vertrek naar Parijs, een politie inspecteur die me zeer nadrukkelijk aanraade naar Zwitserland te gaan en daar contact op te nemen met de engelse Lucht Attaché in Bern. Ongelukkiglijk heb ik zijn raad opgevolgd; de volgende dag ben ik op een clandestiene manier Zwitserland binnen getrokken na een korte afstand te hebben afgelegd tot aan het middel in de sneeuw. Ik werd aangehouden door zwitsers waarvan ik dacht, gezien hun identieke uitrusting met Duitsers te maken te hebben. Gedurende een maand werd ik opgesloten in een cel van de gevangenis van Porrentury, ik werd behandeld als een gevangene van gemeen recht en zeer slecht gevoed; Einde maart werd ik overgedragen aan het Belgische Consulaat te Geneva die mij onmiddellijk in een kosthuis plaatsden. Een bezoek aan de engelse Air Attaché in Bern deed me de moed in de schoenen zinken. Botweg zegde hij me het volgende: *"Boy, this is a trap; I have in Switzerland, hundreds of RAF crews who must stay here and wait until the end of the war"*.

In het kosthuis, ontmoette ik een burger die naderhand een politie commissaris bleek te zijn. Ik bracht haar op de hoogte van mijn intenties; twee maand later werden mij door de politie van Geneva de nodige papieren overhandigd alsmede voedselbonnen die mij in staat zouden stellen het Zuiden van Frankrijk door te trekken; zéér vroeg op een morgen, hielp ze mij de franse grens te passeren in Anemasse, en alzo aan een Duitse patrouille te ontsnappen.

Het vervolg van dit avontuur is een gekende geschiedenis voor al de Belgische ontsnapt; dwars doorheen Frankrijk om dan de Spaanse grens te overschrijden; hinderlagen van elke aard ontlopen, kennis maken met de gevangenis van Figueras, Gerone en het beruchte kamp van Miranda dat ik kon verlaten met Kerstmis 1943.

Londres, Eaton Square

Arrivé à Londres au début de janvier 1944 et fier d'avoir atteint ce courageux pays de liberté, j'ai cru, dans ma candeur naïve, que l'accueil des Autorités belges serait amical et encourageant; cela a été tout sauf cela!

A Londres, j'ai subi mes plus grandes déceptions, par le seul fait d'officiers "fonctionnaires" dont je me suis demandé pour quelles raisons ils avaient rejoint l'Angleterre!

Comme tout Belge, arrivant de l'étranger, je suis passé au Bureau de recrutement où j'ai rencontré un officier de la Force Terrestre, sans recevoir le moindre mot de bienvenue. J'ai été prié de décliner mon identité et mon grade. Cet officier a, ensuite, sorti un annuaire de 1938 et m'a déclaré que j'y étais renseigné comme observateur. Je lui ai sèchement répondu que j'étais pilote breveté en août 1939; après cette courte et peu courtoise conversation, j'ai été remercié.

En passant le lendemain à l'Etat-Major de l'Aviation, au 107 Eaton Square, j'ai été reçu à bras ouverts par un ami qui m'a fait lire une lettre adressée à l'Etat-Major par l'officier du Bureau de recrutement; cette lettre disait textuellement ceci:

"Un officier du nom de Henry s'est présenté hier à mon bureau et a déclaré être breveté pilote en 1939. D'après les documents en ma possession, cet officier est cité comme observateur; si cet officier a menti, veuillez le renvoyer à la Force Terrestre".

Saisi d'un rage subite, j'ai demandé à garder cette lettre, car mon intention a été de me rendre, sans coup férir, au Bureau de recrutement pour secouer violemment cet officier et pour exiger des excuses. Mon ami, se rendant compte de ce qui allait arriver, m'a conseillé de garder mon calme et il a déchiré cette lettre sans y donner la moindre réponse.

Quelques jours plus tard, mon beau-frère, pilote à Benson (Unité de reconnaissance photographique-PRU), m'a invité à lui rendre visite sur cette base. J'y ai été très amicalement reçu par l'Air Commodore, commandant de la base, et qui m'a déclaré que tout était prêt pour me faire suivre un cours de rafraîchissement au pilotage et de me faire entrer ensuite dans une de ses escadrilles, équipées du Spitfire. (Ces avions volaient, sans armement, à très haute altitude et photographiaient les dégâts causés dans l'une ou l'autre ville allemande, par les bombardements de la nuit précédente).

Heureux de l'avenir qui m'étais promis, je me suis rendu au 107 Eaton Square, chez le Group-Captain, responsable des mutations du personnel navigant, pour l'en informer.

Londen, Eaton Square

Ik kwam in Londen aan in het begin van januari 1944, fier dat ik uiteindelijk dit heldhaftige vrijheidsland kon bereiken; ik dacht, in een eerder naïve argeloosheid dat, de ontvangst door de belgische autoriteiten vriendelijk en aanmoedigend zou zijn; het was alles behalve dat!

In Londen heb ik mijn grootste desillusies moeten ondergaan die in de hand werden gewerkt door officieren "ambtenaar"; waarvan ik me afvroeg waarvoor ze naar Engeland waren gekomen!

Zoals elke belg die vanuit het buitenland aankwam moest ik langs het Recruiteringsbureau waar ik werd ontvangen door een officier van de Landmacht die me zelfs geen goedendag waardig achtte. Ik werd verzocht mijn identiteit en mijn graad op te geven. Vervolgens haalde deze officier een annuaire van 1938 te voorschijn en verklaarde dat ik daarin stond aangegeven als observator. Ik antwoordde hem bits dat ik piloot werd gebrevetteerd in augustus 1939; na dit zéér kort en weinig hoffelijk gesprek, werd ik bedankt. De volgende dag liep ik even binnen bij de Generale-staf van de Luchtmacht, 107 Eaton Square, waar ik met open armen werd ontvangen door een vriend die me stande pede een brief liet lezen gericht aan de Generale-staf en geschreven door een officier van het Recruiteringsbureau; daarin stond letterlijk te lezen, ik citeer: *"Een officier met de naam Henry heeft zich gisteren aangeboden in mijn bureau en verklaard piloot te zijn gebrevetteerd in 1939. Volgens de documenten in mijn bezit staat deze officier vermeld als observator; indien deze officier gelogen heeft, wilt U hem dan terug naar de Landmacht sturen".*

Overmand door een plots opkomende razernij, vroeg ik om deze brief te mogen behouden, want het lag in mijn bedoeling me zonder slag of stoot naar het Recruiteringsbureau te begeven om deze officier eens heftig aan te grijpen en zijn verontschuldiging te eisen. Mijn vriend, die zich bewust was van hetgeen er zou kunnen gebeuren, gaf me de raad kalm te blijven en verscheurde de brief zonder er een antwoord op te geven.

Enige dagen later werd ik door mijn schoonbroer, piloot in Benson, uitgenodigd om een bezoek aan deze basis te brengen. Ik werd zeer vriendelijk ontvangen door de Air Commodore, kommandant van de basis die me kon vertellen dat alles klaar was om me een verfrissingscursus te geven in vliegtuigbesturing en me dan later toe te treden in een van zijn smaldelen uitgerust met Recce-Spitfires (ze vlogen zonder enige bewapening).

Ten zeerste verheugd voor de toekomst die me beloofd werd, begaf ik me naar 107 Eaton Square bij de Group-Captain, verantwoordelijke voor de mutaties van het varend personeel en dit om hem op de hoogte te brengen.

A ma grande déception, je me suis entendu dire que j'étais "trop vieux" pour voler sur Spit et que j'allais être entraîné sur bimoteur.

Quel accueil chaleureux et encourageant reçu à Benson, comparé à ma réception à Londres! Il est vrai que j'ai eu à faire, d'un côté à des opérationnels qui faisaient la guerre, et de l'autre, à des bureaucrates.

Il va sans dire qu'après la guerre, mon attitude vis-à-vis de ces deux officiers supérieurs (l'un a été ministre de la Défense Nationale, l'autre a été promu au plus haut grade!) a été marquée d'un profond dédain.

Malgré tous ces avatars, j'ai eu, cependant, la grande satisfaction de finir la guerre sur l'aérodrome d'Osnabrück, en Allemagne, avec une escadrille de B-25 Mitchell.

C'était l'heureuse conclusion de mon aventure!

Quand on pense à l'issue des dix-huit jours de 1940, aux cinq années passées derrière les barbelés par des milliers de militaires de tous grades, on se pose la question de savoir pourquoi les Chefs responsables de la conduite des opérations, n'ont pas eu le souci et le cran de laisser toute liberté d'action à leurs subalternes?

Ce faisant, ils auraient rendu un très grand service au Pays. Il est heureux que quelques centaines d'hommes de toute classe, ont rejoint l'Angleterre pour continuer le combat. L'honneur de la Belgique était sauf.

Tot mijn grote ontgoocheling hoorde ik me vertellen dat ik "te oud was" om nog Spit te vliegen en dat ik me moest gaan bekwamen op tweemotorige toestellen.

Na de warme en bemoedigende ontvangst in Benson, viel deze van Londen ten zeerste tegen. Het is een feit dat ik enerzijds te maken had met operationelen en anderzijds met bureaucraten.

Het spreek vanzelf dat mijn houding na de oorlog ten opzichte van deze twee hogere officieren (de ene werd Minister van Landsverdediging; de andere verkreeg de hoogste legergraad) gepaard ging met mijn diepste gerinschatting.

Niettegenstaande al deze perikelen, heb ik nochtans de grootste voldoening gehad de oorlog te beëindigen op het vliegveld van Osnabrück in Duitsland, met een smaldeel B-25 Mitchell.

Het was het verheugende besluit van mijn avontuur!

Als we even terugblikken op de afloop van de achttien dagen in 1940, op de vijf jaren door duizenden militairen van welke rang ook, achter de prikkeldraad, dan kan men de vraag stellen waarom zij, de verantwoordelijken voor het verloop van de operaties, niet over de bezorgdheid of zelfs de lef beschikten, vrijheid van actie te laten aan hun ondergeschikten?

Mocht dit gebeurd zijn dan hadden ze een grote dienst aan het land kunnen bewijzen. Het is een heuglijk feit dat enkele honderden mensen, uit alle klassen, Engeland hebben kunnen bereiken om het gevecht voort te zetten. De eer van België werd alsoo gevrijwaard.

Vertaling: Jan GOVAERTS

In memoriam Albert Custers

Le Président du 219 Squadron Royal Air Force Association, dont fit partie Albert Custers, a adressé à Bob Nyssens, compagnon d'armes d'Albert, ces mots que nous avons le plaisir de reproduire:



"It is with great sadness that members of 219 Squadron Royal Air Force Association have learnt of the death of their gallant brother in arms, Albert Custers. With his good looks, fine physique, charm and wonderful sense of humour, he was adored by all the members of the Squadron, not only the aircrews but the groundcrews as well. Albert was a very skillful pilot and a friend to all. It is with a great sense of love that we make our farewell salute to a old aviator and gallant friend, for those comradeship we shall always be most grateful".

1916 - L'ESCADRILLE BELGE DU TANGANIKA

LA MAITRISE DES LACS

En août 1914, les Forces Allemandes de l'Afrique de l'Est (Deutsches Ost Afrika - DOA) ne respectèrent pas la neutralité du Congo-Belge et franchirent sa frontière du Kivu, tandis que leur flotille du Tanganika coulait le vapeur "Alexandre Delcommune". En réponse à ces actes d'hostilité, le gouvernement belge replié en France, décida de faire participer la Force Publique du Congo-Belge, à la lutte aux côtés des Alliés. Un contingent de soldats congolais fut envoyé pour combattre au Cameroun avec les troupes coloniales françaises et anglaises.

Depuis Le Havre, où le Ministère des Colonies avait trouvé refuge, Jules Renkin décida la constitution d'une véritable armée pour lutter contre les forces ennemies de la DOA et ordonna l'envoi au Congo-Belge, d'un personnel d'encadrement et du matériel nécessaire à la formation de deux brigades indigènes à deux régiments et d'un régiment supplémentaire destiné à la défense du Tanganika, dénommé, "Détachement des Lacs". L'ensemble fut commandé par le général-major Tombeur, dont le principal souci était de ravir la maîtrise du lac Tanganika aux Allemands en détruisant leur flotille.

A diverses reprises, il envoya des dépêches au Havre, réclamant avec insistance, des vedettes lance-torpilles, un sous-marin et des hydravions. Sa dépêche datée du 15 juillet 1915, reçue 24 heures plus tard, décida le ministre Renkin de tenter quelque chose. Il convoqua un aviateur expérimenté qui l'assura de la possibilité d'employer l'aviation en Afrique centrale. Le 21 novembre suivant, il chargea le commandant aviateur de Bueger d'organiser et de diriger l'expédition d'hydravions au Katanga. Le commandant recruta trois officiers-aviateurs, deux observateurs, trois mécaniciens et deux menuisiers d'aviation.

A la recherche du matériel nécessaire, il s'adressa à l'aéronautique française mais n'obtint guère de succès. Par contre à Londres, où le Conseil de l'Amirauté avait été alerté sur les dangers que faisaient courir la flotille allemande à la Fédération de Rhodésie-Nyassaland, il eut plus de chance. Convoqué devant les membres de l'Amirauté, de Bueger exposa son projet et reçut un appui inconditionnel. Dès le lendemain, il put choisir dans les réserves de l'aviation navale, le matériel qu'il désirait.

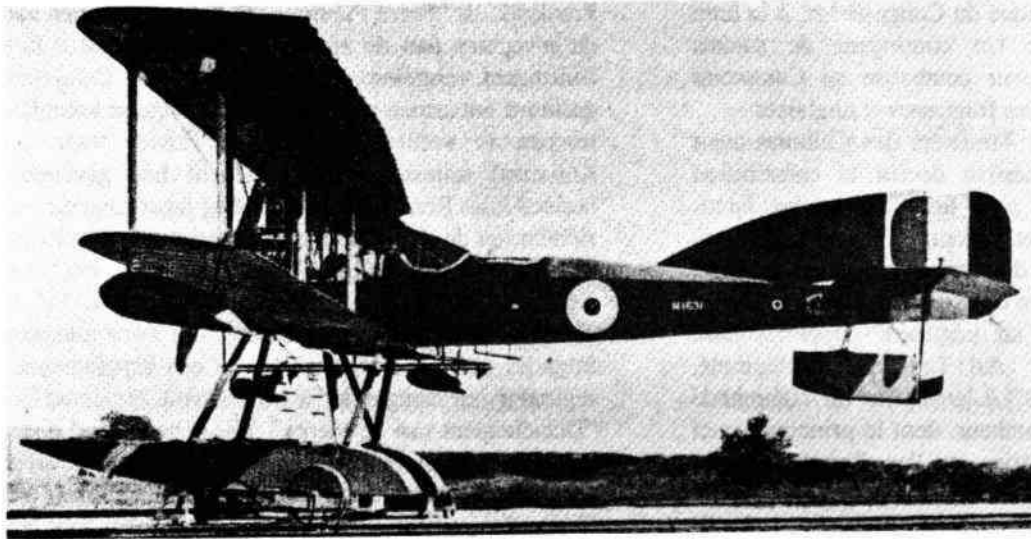
Son choix se porta sur l'hydravion Short-827 qui avait démontré dès 1914, le rôle prépondérant qu'il pouvait

1916 - HET BELGISCHE SMALDEEL UIT TANGANIKA

HET MEETERSCHAP OVER DE MEREN

In augustus 1914, respecteerde de Duitse macht van Oost-Afrika (Deutsches Ost Afrika-DOA) niet de neutraliteit van Belgisch Congo en overschreed haar grens in Kivu, terwijl hun Tanganika vloot het stoomschip "Alex Delcommune" deed zinken. In antwoord op deze vijandelijke acties, besloot de Belgische regering, die was teruggetrokken in Frankrijk, de "Force Publique" te laten deelnemen aan de gevechten aan de zijde van de Geallieerden. Een contingent congolese soldaten werd naar Cameroun gestuurd om samen met de Franse en Engelse koloniale troepen te vechten. Vanuit Le Havre, waar het Koloniaal ministerie zijn toevlucht had gevonden, besloot Jules Renkin een waarachtig leger samen op te richten om de strijd aan te gaan tegen de vijandelijke troepen van het DOA en gaf het order om naar Belgisch Congo kader personeel en materiaal te zenden, nodig bij de oprichting van twee inlandse brigades met twee regimenten, en een supplementair regiment om Tanganika te verdedigen, genoemd het "Détachement van de Meren". Het geheel stond onder het bevel van generaal-majoor Tombeur, wiens voornaamste zorg was, de meesterchap over het Tanganika meer te ontrukken aan de Duitsers door hun vloot te vernietigen. Herhaaldelijk stuurde hij ijelbootschappen naar Le Havre om met aandrang de beschikking te krijgen over vedetten met lanceerbuizen, een onderzeeboot en watervliegtuigen. Zijn bericht, gedateerd op 15 juli 1915, ontvangen door minister Renkin 24 uur later, deed deze laatste besluiten iets te ondernemen. Hij riep een ervaren vlieger op, die hem verzekerde dat het gebruik van vliegtuigen mogelijk was in Centraal Afrika. De daaropvolgende 21 november, belastte hij kommandant de Bueger met de organisatie en de begeleiding van een expeditie watervliegtuigen naar Katanga. De Bueger recruteerde drie officier vliegers, twee observatoren, drie mecaniciens en twee houtbewerkers van het luchtwezen. Bij zijn opzoekingen naar het juiste materiaal, richtte hij zich naar de Franse luchtvaart, echter zonder succes. In Londen echter, waar de Raad van Beheer van de Admiraliteit gealarmeerd werd over het gevaar dat de Duitse vloot deed lopen over de Federatie Rhodesia-Nyassaland, kreeg hij meer gehoor. Opgeroepen voor de Raad van de Admiraliteit, legde de Bueger zijn kaarten op tafel en verkreeg onvoorwaardelijke steun.

jouer au sein de la Royal Navy. C'était un appareil biplan caractérisé par deux plans inégaux de 18 mètres d'envergure. Ces plans pouvaient se replier le long du fuselage. L'empennage horizontal était constitué par un plan rectangulaire auquel étaient articulés deux volets de gauchissement. Sur le dessus du fuselage, était montée une quille de dérive triangulaire en arrière de laquelle était pendu un petit flotteur servant à soutenir l'arrière en cas de cabrage ou à l'amerrissage. Deux autres petits flotteurs d'ailes soutenaient l'hydravion en cas d'amerrissage penché et deux grands flotteurs catamaran de trois mètres de long et de 52 centimètres de large étaient fixés au fuselage par des traverses. Grâce à son moteur Sunbeam de 150 CV, il atteignait la vitesse maximale de 125 km/h et possédait de bonnes qualités de vol et une excellente tenue sur l'eau due à son centrage parfait.



LE TRANSPORT VERS ALBERTVILLE

Avec l'aide de la Royal Navy, quatre Short-827 furent démontés et mis en caisses, ainsi que deux moteurs et des pièces de rechange. Ce chargement fut embarqué le 7 janvier 1916 à bord de l'Anversville à Falmouth. Trois jours après l'escale de La Rochelle et alors que le navire terminait la traversée du golfe de Gascogne, un incendie se déclara sur le pont arrière où étaient stockés 100.000 litres de carburant et il fallut en jeter une partie à la mer. Heureusement, les caisses d'hydravions et le chargement de 3.000 tonnes de bombes d'avion, d'obus et de cartouches arrimés dans la cale arrière ne furent pas atteints.

Le voyage se poursuivit sans autre incident et début février, l'Anversville déchargea son chargement sur le quai de Matadi. C'est alors que les difficultés commencèrent, car le chemin de fer reliant ce port à Léopoldville n'avait qu'une capacité limitée. Le commandant de Bueger, chef de la mission, organisa le transport suivant un ordre convenu, de manière à ce

De volgende dag reeds, kon hij in de reserves van de marine luchtvaart uitzoeken wat hij nodig had. Zijn keuze ging naar het watervliegtuig Short-827 hetgeen reeds sinds 1914 had aangetoond welke beslissende rol kon spelen in de schoot van de Royal Navy. Het was een tweedekker gekarakteriseerd door twee ongelijke vleugels van 18 meter spanwijdte. Deze vleugels kon men langs de romp plooiën. Het horizontale staartvlak bestond uit een rechthoekig vleugelstuk waarop twee rolroeren waren bevestigd. Boven op de romp was een driehoekige kiel bevestigd met onderaan een soort van vlotter die diende om het achterste gedeelte van het toestel boven water te houden bij het opstijgen of bij het landen. Twee kleinere vlotters aan de uiteinden van de lagere vleugel moesten de vleugels beschermen bij het landen in een licht bocht op het water. tenslotte twee grote catamaran vlotters, drie meter lang en 52 centimeter breed, bevestigd aan de romp met dwarsliggers.

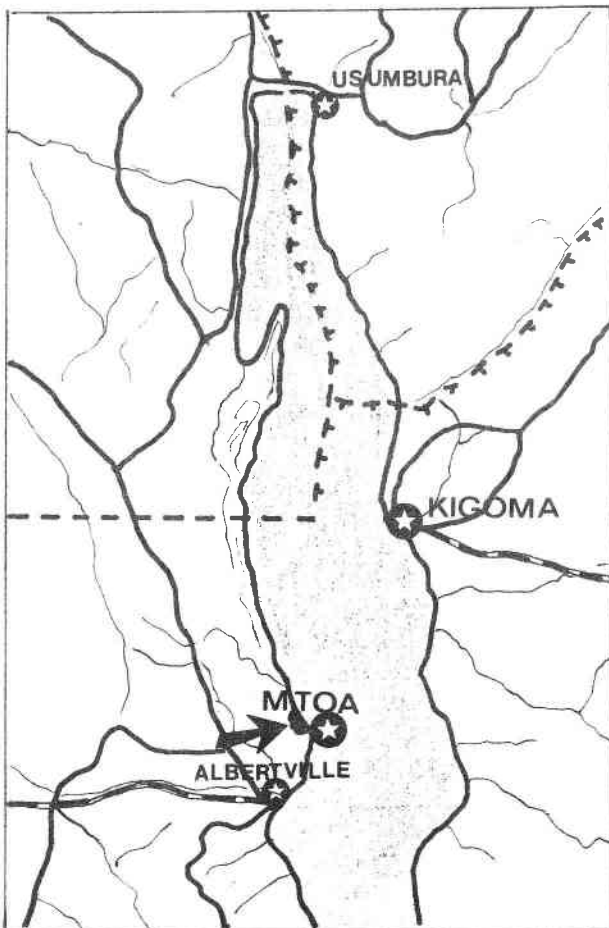
Dankzij de motor Sunbeam van 150CV, bereikte het toestel de maximum snelheid van 125 km/uur, had goede vliegen drijfkwaliteiten dankzij een perfecte centrage.

TRANSPORT NAAR ALBERTVILLE

Met de hulp van de Royal Navy werden er vier Short-827 afgebouwd en in kisten gestoken, evenals twee motoren en wisselstukken. Op 7 januari 1916 werd dit alles opgeladen aan boord van de Anversville in de haven van Falmouth. Drie dagen na te hebben aangelegd in La Rochelle en op het moment dat het schip de overtocht van de Golf van Gascogne ging beëindigen, ontstond er brand op het achterdek waar er zich 100.000 liter brandstof bevond, een deel hiervan werd overboord gekieperd. Gelukkig bleven de kisten met de delen watervliegtuigen, 3.000 ton vliegtuigbommen, obussen en kogels die zich in het achterste ruim bevonden, gevrijwaard. Verder bleef de reis van verder onheil gespaard en kon de Anversville zijn lading lossen begin februari op de kaai van Matadi. Het is dan dat de moeilijkheden begonnen daar de spoorlijn, die de haven met Leopoldville verbond, een eerder betrekkelijke capaciteit had. De Bueger, chef van de zending, organiseerde een passende

Que chaque hydravion arrive au complet au terme du transport à Albertville. De Léopoldville, les différents chargements devaient gagner Stanleyville par la voie fluviale et de Bueger accompagna le premier chargement, laissant à ses adjoints, le soin de poursuivre l'envoi des suivants.

Près de trois mois furent nécessaires pour amener ce premier chargement à son but, car à partir de Stanleyville, le transport s'effectuait alternativement par le rail du C.F.L. (Chemin de Fer des Grands Lacs), sur la Lualaba, jusqu'à Kabalo et à nouveau le C.F.L. jusqu'à Albertville. Dès son arrivée dans cette localité bordant le lac Tanganika, le chef de la mission se présenta au colonel Moulaert, chef du Détachement des Lacs, auquel son escadrille serait rattachée. Ce détachement avait établi ses quartiers au poste militaire de la Lukuga, où le commandant pensait construire sa base d'hydravions, mais la vue du lac Tanganika le fit changer d'avis. Ce lac est une véritable mer intérieure de 650 km de long sur 80 de large, soit une superficie plus grande que la Belgique, et le vent y soulevait une forte houle.



Il songea un instant à la baie de Burton, en face d'Usumbura, mais elle était trop éloignée d'Albertville. Finalement, le commandant Jadot, officier de Génie, mis à sa disposition par le colonel Moulaert, proposa l'endroit idéal proche du camp militaire de Mtoa, à 30 km de la Lukuga. Il s'agissait

schikking zodanig, dat elk watervliegtuig in zijn geheel het einde van het vervoer haalde in Albertstad. Vanuit Leopoldstad, moesten de verscheidene andere ladingen Stanleystad bereiken via de waterwegen, de kommandant begeleidde de eerste lading en liet aan zijn adjuncten de zorg van de resterende ladingen.

Men had bijna drie maanden nodig om de eerste lading zijn doel te laten bereiken vermits vanaf Stanleystad het vervoer beurtelings geschiedde per spoor C.F.L. (Chemin de Fer des Grands Lacs), dan op de Lualaba tot Kabalo en vervolgens weer op de C.F.L. tot Albertstad.

Vanaf zij aankomst in deze locatie gelegen aan de boord van het Tanganika meer, stelde de kommandant van de zending zich voor aan kolonel Moulaert, chef van het 3detachment der Meren" waar zijn smaldeel zou worden aan verbonden. Dit detachment had zijn kwartier bij de militaire post van de Lukuga, waar de kommandant van plan was zijn basis voor de watervliegtuigen te bouwen, maar bij het zien van het Tanganika meer veranderde hij van gedacht.

Dit meer was een echte binnenlandse zee, 650 km lang en zowat 80 km breed, met een oppervlakte groter dan België en de wind kon er lelijk thuis houden.

Even dacht hij aan de Baai van Burton, tegenover Usumbura maar dan was men te ver verwijderd van Albertstad.

Uiteindelijk stelde kommandant Jadot, Genie officier en ter zijner beschikking gesteld door kolonel Moulaert, de ideale plaats voor dicht bij het kamp van Mtoa op 30 km van de Lukuga. Het betrof hier van het kleine Tongwe meer, gescheiden van het Tanganika meer door een landengte. Zijn kalme wateren en oevers met kleine hellingsgraad maakten er de perfecte basis voor watervliegtuigen van, het was voldoende een geul te graven om er de sloepen door te laten.

Vanaf 6 april had de genie officier zijn herkenningpunten klaar voor de toekomstige implantatie en drie dagen later werden inboorlingen uit Mtoa en omstreken opgevorderd om een oppervlakte van 400 meter op 15 te ontginnen, langs de boord van de rivier.

OPBOUW VAN DE MARINEBASIS

Op 12 april installeerde kommandant de Bueger zich met de leden van zijn ploeg die hem vergezelden in een tent teneinde toezicht te houden op de constructie van de logementen van het varend personeel en niet-varend personeel van zijn smaldeel, twee ateliers, vier hangars, depots voor bommen en munitie en tanks voor de vliegtuig brandstof.

De 180 inboorlingen die opgevorderd waren voor deze werken, maakten ook hun eigen logementen en deze voor het peloton van de Force Publique die de basis moesten bewaken. Zij gebruikten het materiaal eigen aan de streek, boomtronken en riet, stenen werden ter plaatse gemaakt en gedroogd in de zon.

Na de opstelling van de hangaars werden de kisten met het eerste watervliegtuig vanuit Albertstad overge-

du petit lac de Tongwe, séparé du Tanganika par une bande de terre. Ses eaux calmes et ses berges peu inclinées, en feraient une base d'hydravion parfaite, il suffisait de creuser un passage pour permettre aux baleinières d'y accéder.

Dès le 6 avril, l'officier du génie fixait les repères de la future implantation et trois jours plus tard, des indigènes de Mtoa et des alentours furent réquisitionnés pour défricher une aire de 400 m sur 150, en bord de rive.

CONSTRUCTION DE LA BASE NAVALE

Le 12 avril, le commandant de Bueger s'installa sous la tente avec les membres de l'équipe qui l'avaient accompagné et surveilla la construction des logements destinés au personnel navigant et non-navigant de son escadrille, des deux ateliers, des quatre hangars; des dépôts pour les bombes et les munitions ainsi que pour les réservoirs pour le carburant d'aviation. Les 180 ouvriers indigènes recrutés pour ces travaux construisirent également leurs propres logements et ceux du peloton de la Force Publique destiné à protéger la base. Ils employaient le matériel fourni par la région environnante, troncs d'arbre et chaume et les briques étaient fabriquées sur place et séchées au soleil.

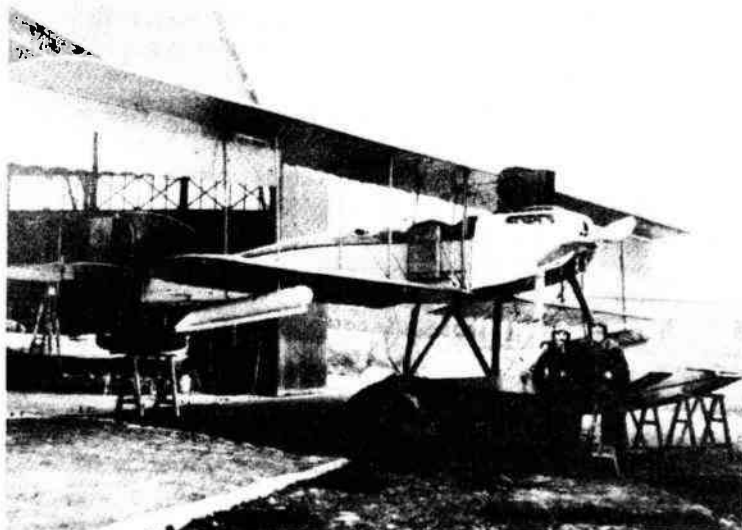
Après l'érection des hangars, les caisses du premier hydravion furent amenées d'Albertville avec les moyens du bord, deux baleinières accolées, remorquées par un petit navire armé "Le Vengeur". Il fallut opérer de nuit pour éviter d'éveiller la curiosité d'éventuels espions allemands et les caisses les plus encombrantes arrivèrent à Tongwe entre le 29 avril et le 17 mai 1916. Ensuite, ces caisses furent ouvertes et livrèrent les éléments du premier appareil que les mécaniciens, aidés des menuisiers et de quelques ouvriers indigènes, assemblèrent.

Malgré quelques pièces en mauvais état et la toile abîmée par le voyage, le montage du fuselage fut terminé en quelques jours et le moteur fut fixé puis mis en marche le 13 mai. Enfin, les ailes furent placées et le lendemain, des soldats et des ouvriers indigènes poussèrent l'hydravion sur son chariot et le mirent à l'eau. Lorsque le pilote démarra son moteur et s'élança sur le lac pour prendre son envol, tous les indigènes disparurent comme par enchantement, effrayés par cette monstrueuse machine volante.

Un deuxième appareil fut alors remonté et les vols d'entraînement avec charge de bombes débutèrent. Le 31 mai suivant, devant le colonel Moulaert venu en inspection, le sous-lieutenant Orta démontra les qualités de l'hydravion Short, malgré l'altitude du lac: 785 m.

PREMIERS RAIDS AERIENS

Pour assurer la sécurité de la Base, le chef du Détachement du Lac, fournit une batterie de canons de 75 mm qui fut mise en position face au lac et entourée de retranchements pour l'infanterie. Enfin, pour



bracht met hetgeen men voorhanden had, twee aaneengebonden sloepen gesleept door een kleine gewapende boot genaamd "Le Vengeur". Er moest 's nachts geopereerd worden teneinde de curiositeit van eventuele duitse spionnen niet op te wekken. De hinderlijkste kisten kwamen in Tongwe aan tussen 29 april en 17 mei 1916. Vervolgens werden deze kisten opengemaakt en kwam de elementen te voorschijn van het eerste toestel, dat onmiddellijk werd opgebouwd door de mecaniciens geholpen door schrijnwerkers en enkele inboorlingen.

Niettegenstaande de trieste staat van enkele stukken en gescheurde zeildoeken vanwege de reis, realiseerde men de opbouw in enkele dagen en kon de motor opgestart worden op 13 mei. Tenlaatste, werden de vleugels bevestigd en kon de volgende dag het toestel door mecaniciens en de inboorlingen op zijn wagen geplaatst worden en te water gelaten.

Toen de piloot zijn motor opstartte en zijn aanloop op het meer nam, verdwenen de inboorlingen als bij toverslag, afgeschrikt door dit vliegende monster.

Een tweede toestel werd vervolgens opgebouwd en konden de vluchten gewapend met bommen beginnen. Op 31 mei, kon onder-luitenant Orta en dit het bijzijn van kolonel Moulaert op inspectietoelt, de kwaliteiten van het watervliegtuig Short demonstreren en dit niettegenstaande de hoogte van het meer. 785 meter.

EERSTE LUCHT RAIDS

Teneinde de veiligheid van de Basis te verzekeren leverde de chef van het Detachement van het Meer, een batterij kanonnen van 75 mm die op zijn plaats

suppléer au manque de chariots servant à la mise à l'eau et pour faciliter le transport des caissons vers les hangars, un petit chemin de fer Decauville fut construit.

L'offensive terrestre contre les forces allemandes de la DOA, fut déclenchée le 18 avril 1916 et l'ensemble des troupes placé sous le commandement du général-major Tombeur y participa, soit les brigades Nord et Sud et le Détachement des Lacs.

Cette unité se subdivisait ainsi:

- les ouvrages de défense du Tanganika (artillerie de marine, etc);
- la flotille du lac;
- l'escadrille d'hydravions
- et le corps de débarquement.

Début juin, le colonel Moulaert ordonna le bombardement des navires en rade de Kigoma, mais le 2 juin, l'appareil de Tony Orta heurta un tronc d'arbre flottant, ensuite, l'absence totale de vent empêcha les décollages. La brise se leva le 11 et une mission de bombardement fut immédiatement préparée.

Le pilote Behaëge et l'observateur Collignon disparurent à l'horizon vers leur objectif et à peu près à mi-chemin, il survolèrent "Le Vengeur" qui les avait précédé sur le même itinéraire pour intervenir en cas de panne.

La distance à parcourir, 125 km, eut raison du moteur à cause de la chaleur et le pilote dut amerrir à 30 km de l'objectif. Repéré par les fusées de détresse, l'hydravion fut pris en remorque par le bateau et réapparut le lendemain matin à la base. Le moteur fut examiné et les mécaniciens découvrirent la cause de la panne: deux bouchons-purgeurs avaient cédés.

Dès la remise en état, une nouvelle mission fut lancée avec le même équipage, mais à la nuit tombée, l'appareil n'était toujours pas rentré. Il revint le jour suivant, encore remorqué par Le Vengeur.

Malgré la panne, la mission était un succès et l'aviateur fit son rapport de mission au commandant de Bueger qui le transmit immédiatement au Q.G. de la Lukuga, par un porteur de dépêches. Ce rapport relatait qu'ils avaient survolé le port de Kigoma où ils furent accueillis par des tirs de défense contre avions.

L'observateur réussit à lâcher ses deux projectiles de 65 livres sur le "Graf von Götzen" et l'un deux explosa sur le gaillard-arrière qu'il incendia. Collignon vida ensuite les chargeurs circulaires de sa Lewis sur les positions ennemies, jetant la panique parmi les défenseurs.

Ce rapport enthousiasma le colonel Moulaert qui cita l'équipage à l'ordre du jour de ses troupes.

La panne survenue lors du retour, faillit tourner à la catastrophe, mais par chance, Le Vengeur aperçut leurs dernières fusées.

Quinze jours plus tard, le problème des bouchons-purgeurs fut résolu par les ateliers du C.F.L. de Kindu qui fabriquèrent de plus solides, ainsi que des éléments

verd gezet zicht op het meer, en omgeven door verschaningen voor de infanterie. Tenslotte, om tegemoet te komen aan het gemis van wagens die de toestellen moesten te water laten en om de kisten naar de hangaars te kunnen brengen, werd er een kleine Decauville spoorweg aangelegd.

Het grondoffensief tegen de duitse strijdkrachten van de DOA, werd ingezet op 18 april 1916 waaraan het geheel van de troepen onder het bevel van generaal-majoor Tombeur deelnam, hetzij de Brigades uit het Noorden en het Zuiden en het Detachement der Meren. Deze eenheid was als volgt onderverdeeld:

- de verdedigingsvestingen van Tanganika (marine-artillerie, enz);
- de vloot van het meer;
- het smaldeel watervliegtuigen
- en het ontschepingskorps.

Begin juni, gaf kolonel Moulaert het order tot bombarderen van de schepen op de rede van Kigoma, maar op 2 juni raakte het toestel van Tony Orta een vlottende boomstronk vervolgens verhinderde een totale windstilte de kans om op te stijgen. Op 11 juni stak de weer op en werd er onmiddellijk een bombardementszending voorbereid. De piloot Behaëge met zijn observator Collignon verdwenen aan de horizon richting doelwit, om ongeveer halfweg "Le Vengeur" te overvliegen, die hen was voorafgegaan op het zelfde traject teneinde op te kunnen treden in geval van panne. De afstand af te leggen bedroeg 125 km en met een motor die het liep was er te veel aan, de piloot zag zich genoodzaakt op het water neer te strijken en dit op 30 km van het doelwit. Gelukkig werd hij opgemerkt dankzij de noodfakkels en door de sloep op sleeptouw genomen. De volgende dag verschenen ze terug op de basis. De mecaniciens onderzochten de motor en vonden uiteraard de panne: twee afblaaskraantjes van evenveel stoppen waren defect. Zodra het toestel hersteld was, werd er een nieuwe zending gevlogen door dezelfde bemanning, maar toen de avond viel was het toestel nog steeds niet terug. De volgende dag was het weer daar en opnieuw geremorkeerd door Le Vengeur.

Niettegenstaande de panne, was de zending succesvol beëindigd en kon de piloot bij zijn terugkeer rapport uitbrengen aan kommandant de Bueger die dit onmiddellijk doorzond naar het HK aan de Lukuga met een estafette. Dit rapport relateerde dat de bemanning de haven van Kigoma had overvlogen onder het vuur van de luchtafweer. De observator lukte erin zijn twee bommen van 65 pond te doen neerkomen op de "Graf von Götzen" waarvan er een op de achterplecht terecht kwam en er vuur deed ontstaan. Collignon deed vervolgens zijn Lewis ratelen en ledigde de cirkelvormige laders op de vijandelijke stellingen, alzo paniek zaiende onder de verdedigers. Dit rapport enthousiasmeerde kolonel Moulaert zodanig dat hij de bemanning eervol bij dagorde vermeldde aan de troepen. De panne tijdens de terugweg liep bijna faliekant af als er Le Vengeur niet was geweest die hun laatste noodfakkels opmerkte.

de radiateur qui furent ajoutés sur chaque appareil, la chaleur étant généralement la cause de ces pannes.

LA PRISE DE KIGOMA

Un troisième Short fut remonté le 26 juin et c'est en formation que les hydravions s'entraînèrent. Ils s'exercèrent également à la reconnaissance avec un appareil de téléphotographie pour lequel un laboratoire de développement fut construit. Les premières plaques ramenées de leurs missions montrèrent bientôt avec précision, les positions défensives ennemies, le Graf von Götzen toujours à flot et un autre navire en cours d'armement, "L'Adjutant".

Le chef d'escadrille avisa le Q.G. au moyen de la nouvelle station de T.S.F. pour lui dire que le Short endommagé le 2 juin, serait bientôt réparé et l'Etat-Major de la Lukuga décida d'intensifier les bombardements dès le 12 juillet pour soutenir l'offensive terrestre en cours.

Malheureusement, le jour fixé, un épais brouillard se leva forçant les appareils à rebrousser chemin, l'un d'eux subit des dommages à l'amerrissage et ne put être réparé avant le 30 juillet.

Enfin, le 17 juillet, deux Short s'envolèrent vers Kigoma avec une charge de bombes. Ils survolèrent l'objectif et y lâchèrent leur chargement de 12,5 et de 65 livres d'explosifs.

Revenu à la base, les équipages signalèrent que la faible opposition de la D.C.A. leur avait permis d'observer que le Graf von Götzen semblait désarmé et que le remorqueur "Adjutant" gisait sur son flanc, touché par les bombes.

Le raid du lendemain eut pour résultat d'incendier un dépôt de carburant ensuite, les appareils lâchèrent des centaines de tracts invitant les Askari (troupe indigène locale) à se rendre.

Une reconnaissance-photo effectuée le 20 juillet permit la découverte de nouveaux objectifs. Trois jours plus tard, les hydravions observèrent la ville abandonnée par ses défenseurs. Dans le port, les navires semblaient avoir été sabordés.

Kigoma fut occupée sans combats par les troupes du lieutenant-colonel Thomas, chef du 2ème Régiment de la Brigade Sud, le 27 juillet.

L'escadrille au complet s'envola de Mtoa le 10 août suivant et amerrit dans le port de Kigoma où ses membres furent reçus par le colonel Olsen, chef de la Brigade Sud, qui les félicita pour leur action et leur confia qu'à chacune de leur attaque aérienne, ses troupes avaient senti fondre la résistance ennemie.

Vijftien dagen later werd het probleem van de afblaaskraantjes opgelost door het atelier van de C.F.L. uit Kindu, die er meer solider maakte, alsook enkel elementen aan de radiators bijvoegden vermits de overhitting van de motors daaraan te wijten bleek.

DE INNEMING VAN KIGOMA

Een derde Short werd geassembleerd op 26 juni en konden de bemanningen zich bekwamen in het formatie vliegen. Zij oefenden ook met fotoherkenning waarvoor een laboratorium voor foto-ontwikkeling werd gebouwd. De eerste resultaten hiervan meegebracht van een zending, toonden duidelijk en met precisie de vijandelijke verdedigingsopstellingen, de Graf von Götzen nog steeds zeewaardig en een ander schip "Adjutant" dat bewappend werd.

De smaldeelbevelhebber adviseerde het HK dankzij een nieuw station T.S.F. dat de op 2 juni beschadigde Short weldra hersteld zou zijn, en de Generale Staf aan de Lukuga besliste de bombardementen vanaf 12 juli te intensifiëren om steun te verlenen aan het aan gang zijnde grondoffensief. Ongelukkelijk, kwam er de bewuste dag mist opzetten die de toestellen op hun stappen deed terugkeren, één van hen werd beschadigd bij het neerstrijken en kon niet meer voor 30 juli hersteld worden. Uiteindelijk, stegen er op 17 juli twee Short op richting Kigoma geladen met bommen. Zij overvlogen Kigoma en losten hun 12,5 en 65 pond explosieven. Bij hun terugkeer op de basis, vertelden de bemanningen dat gezien het weinige D.C.A. afweergeschut zij in staat waren de Graf von Götzen te observeren, die blijkbaar ontwapend was en langszij de Adjutant was gemeerd, geraakt door de bommen.

Bij de raid van volgende dag werd er een brandstof depot in brand gebracht en werden er vlugschiffen uitgeworpen om de Askari (een troep lokale inboorlingen) te doen bewegen zich over te geven.

Bij een fotoherkenningszending op 20 juli, werden er nieuwe objectieven gesignaleerd. Drie dagen later merkten de watervliegtuigen op dat de stad verlaten was door de verdedigers. In de haven scheen het dat de boten onder de waterlijn waren getroffen.

Kigoma werd bezet zonder gevechten door de troepen van luitenant-kolonel Thomas, bevelhebber van het 2e Regiment van de Zuidbrigade op 27 juli.

Het ganse smaldeel verliet Mtoa op 10 augustus en streek neer in de haven van Kigoma waar de bemanningen werden verwelkomt door kolonel Olsen, bevelhebber van de Zuid-Brigade, die hun feliciteerde en hun toevertrouwde dat hij bij elke luchtaanval opmerkte dat zijn troepen minder en minder vijandelijke weerstand ondervonden.

Sans objectifs à attaquer, la mission des hydravions devint inutile et les appareils furent démontés, remis en caisse et transportés en France, où l'Aéronautique Militaire Belge les mis en action contre les sous-marins, au départ de Calais.

Jean-Pierre SONCK

Photos: MRA et collection de l'auteur

Zonder doelwitten te moeten aanvallen, werd de zending van de watervliegtuigen nutteloos, de toestellen werden afgebouwd en in kisten gestouwd en vervoerd naar Frankrijk waar het Belgische Militaire Luchtvaart ze in actie bracht tegen de onderzeeboten vertrekkende vanuit Calais.

Vertaling: Jan Govaerts

Albertville fut fondée en 1891 et devint en 1914, la base du Groupement du Tanganika pour la campagne de l'Est-Africain. Depuis l'arrivée du rail du C.F.L. en 1915 et la création du port, la ville ne cessa de prendre de l'importance du point de vue stratégique.

Kigoma était la tête de la ligne de chemin de fer du Tanganikabahn et un port important sur le lac.

Albertstad werd gesticht in 1891 en word in 1914, de basis van het Tanganikagroepering voor de Oost-Afrikaanse campagne. Sedert de komst van de C.F.L. spoorweg in 1915 en het inrichten van een haven, de stad begint belangrijk te worden op strategisch gebied.

Kigoma was de kop van de spoorweg van de Tanganikabahn en een belangrijk haven op de meer.



Carte expédiée par le lieutenant Tony Orta le 4 février 1916 de Matadi, oblitérée à Boma le 17 février, acheminée via Alexandrie le 10 avril et arrivée à Calais le 24.

Postkaart verzonden door luitenant Tony Orta op 4 februari van Matadi, afgestempeld in Boma op 17 februari, passeerde via Alexandria op 10 april en aangekomen in Calais op 24.



**Les Vieilles Tiges
en Angleterre,
les 4 et 5 septembre 1997.**
Serez-vous des nôtres?



**De "Vieilles Tiges"
in Engeland
op 4 en 5 september 1997.**
Zult U van de onze zijn?

Nous visiterons

le 4 septembre:

- The Battle of Britain Memorial à Capel-le-Ferne (Folkestone).
- The Royal Air Force Museum à Hendon.

Le 5 septembre:

- The church of the Royal Air Force, St Clement Danes à Londres.
- The Commonwealth Air Force Memorial à Runnymede.
- Un château médiéval dans le Kent.

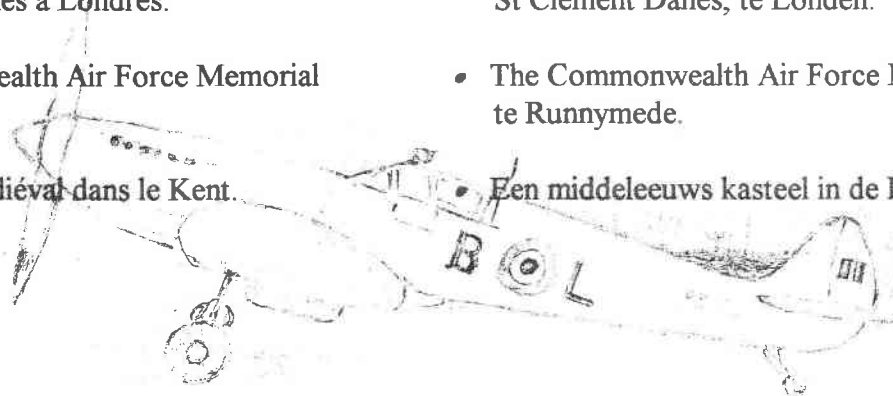
Wij zullen bezoeken

op 4 september:

- The Battle of Britain Memorial te Capel-le-Ferne (Folkestone).
- The Royal Air Force Museum te Hendon.

Op 5 september:

- The church of the Royal Air Force, St Clement Danes, te Londen.
- The Commonwealth Air Force Memorial te Runnymede.
- Een middeleeuws kasteel in de Kent.



Informations détaillées chez

Uitgebreide inlichtingen bij

Charles PEYRASSOL - Tel 02/771.12.48

✦ L' EXPANSION BELGE PAR L' AVIATION

Par le commandant-aviateur Georges Nélis

(suite et fin)

III

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'ORGANISATION DE L'AVIATION BELGE

A.- Ministère de l'air

La création d'un *ministère de l'air* serait le moyen le plus efficace de résoudre sans retard toutes les difficultés pratiques qui vont se présenter pour l'organisation et la mise en service d'une grande flotte aérienne. Cette réforme primordiale de la création d'un ministère spécial, seul moyen radical d'action intensive, l'Angleterre l'a osée déjà.

Vu l'état embryonnaire de notre aviation, je ne crois pas qu'en Belgique il soit possible de franchir, du coup, pareille étape dans la voie du progrès. En attendant, le *centre directeur unique de l'aviation, tant militaire que civile, semble devoir être rattaché au département de la guerre*. Le personnel et le matériel étant en ce moment exclusivement militaire, et le but immédiat de l'organisation à créer étant, pour un certain laps de temps encore, d'application surtout militaire.

B.- Direction générale de l'aéronautique

Je préconise, à cet effet, tout au moins comme mesure immédiate et à titre provisoire, la création, au ministère de la guerre, d'une "*direction générale de l'aviation civile et militaire*", *organe exécutif*, centralisant toutes les questions ressortissant à l'aviation, dans tous les domaines, en ce qui concerne les mesures prises par le gouvernement et le ministère de la guerre.

Cette direction générale serait confiée, logiquement, au plus ancien des officiers ayant commandé le plus longtemps l'aviation militaire.

Des spécialistes des divers ministères intéressés lui seraient adjoints en nombre suffisant, pour assurer une subdivision rationnelle du travail.

Dans ce but, la direction générale comprendrait deux *directions*: l'une de *l'aviation militaire*, comprenant un certain nombre d'officiers aviateurs adjoints, chargés respectivement des questions du budget, de renseignements, du personnel et du matériel; l'autre, de *l'aviation civile*, réunissant les délégués des divers ministères intéressés, spécialement des cinq premiers cités ou militaires, ayant les connaissances techniques ou administratives nécessaires, se rapportant au domaine de ces ministères.

Si le principe gouvernemental s'opposait à confier cette direction au ministère de la guerre, il ne resterait qu'une solution, en attendant la création du ministère de l'air, solution consistant à créer, outre une direction de l'aviation militaire au ministère de la guerre, une direction de l'aviation civile au ministère des voies de communication: chemin de fer, marine, postes et télégraphes.

Quoi qu'il en soit, ce *centre directeur* de l'aviation civile et militaire devrait être complété:

C.- Commission consultative d'aéronautique

1° Par une *commission consultative supérieure d'aéronautique*, sorte de conseil d'administration de l'aéronautique, à la disposition du gouvernement ou du ministre de la guerre, *groupant les qualifiés des services* tant militaires que civils, *spécialement intéressés au développement de l'aéronautique belge*, et *chargée de centraliser et de coordonner les études et projets relatifs à l'organisation de la navigation aérienne au point de vue national*, de soumettre au gouvernement ou au ministre de la guerre toutes les décisions de principe à

prendre et de déléguer, le cas échéant, sur l'ordre du gouvernement, un certain nombre de ses membres auprès des comités, commissions ou conférences interalliées, s'occupant des questions d'ordre international, intéressant la navigation aérienne.

Cette commission, placée logiquement sous la présidence du directeur général de l'aviation militaire et civile, délégué du ministère de la guerre, devrait comprendre, idéalement, les membres suivants:

- *Délégation de l'aviation militaire;*
- *Délégation de l'aérostation militaire;*
- *Délégation de l'aéronautique civile;*
- *Délégation des divers ministères civils intéressés;*
- *Délégation des Chambres législatives.*

D.- Commissions aéronautiques des Chambres législatives

2° Par des *organes de contrôle et de préparation des lois aériennes*, formés par des commissions parlementaires d'aéronautique, constituées au sein de la Chambre et du Sénat, ou par des sous-commissions parlementaires d'aéronautique, constituées au sein des commissions parlementaires de l'armée.

E.- Organisation de l'aviation sportive et de vulgarisation

Les organes centraux étant ainsi créés et constitués, il s'agit de leur fixer leur programme et leurs moyens d'action.

Il faut organiser et entretenir, même à grands frais, une aviation sportive et de vulgarisation.

L'organe d'exécution le plus indiqué de ce programme de vulgarisation serait, à mon sens, l'Aéro-Club de Belgique, transformé en une société d'encouragement à la navigation aérienne (SENA), société d'utilité publique à caractère national, à personification civile, patronnée et subsidiée par l'Etat et les services intéressés, organisée dans un but pratique de vulgarisation réelle et disposant de moyens suffisants, grâce aux subventions de l'Etat, des provinces, des grandes villes et des particuliers.

F.- Mesures transitoires de vulgarisation

L'organisation détaillée ci-dessus ne peut évidemment être mise sur pied en quelques jours. Il convient cependant de prendre immédiatement les dispositions nécessaires aux actions pratiques dans la voie de sa réalisation, par des mesures transitoires, facilitant dès maintenant, à tous ceux qui le désirent, la pratique de l'aviation et mettant sans retard en oeuvre le matériel et le personnel que l'armée possède en surabondance de nos besoins propres et qui bientôt seront inutilisables.

G.- Organisation de l'aviation militaire, arme spéciale

Quoi qu'il en soit, l'existence de l'aviation sportive et de vulgarisation étant ainsi assurée, il nous faut maintenant étudier l'organisation de l'aviation de paix, en vue de ses applications aux usages militaires et civils.

Nous avons vu qu'il était indispensable de conserver et de poursuivre la réalisation d'une forte aviation militaire. Malgré les immenses progrès réalisés en Belgique, l'organisation définitive est loin d'être atteinte. Les considérations qui suivent ne sont évidemment développées qu'à titre d'opinion personnelle, en vue de rechercher l'amélioration du statut organique de l'aviation militaire, qui, tel qu'il existe actuellement, est reconnu défectueux dans tous les pays où il est appliqué.

J'estime qu'une première réforme à réaliser est de former de l'aviation militaire une arme spéciale.

Les aviateurs militaires ont bien mérité, ce me semble, la charte de leur émancipation.

Pour le surplus, l'aviation est une arme complète, plus complète que les autres et est appelée à devenir une armée constituée, séparée de l'armée de terre au même titre que la marine de guerre.

C'est la solution adoptée en Angleterre; les aviateurs sont recrutés, soit dans l'armée de terre, soit dans la marine, soit dans le civil; le personnel faisant partie des forces aériennes ne conserve aucune attache avec son arme d'origine. L'avancement, les émoluments y sont fixés suivant des règles spéciales à l'aviation. Si un membre du personnel doit ou veut quitter les forces aériennes, il retourne à son arme ou dans le civil.

H.- Formation du cadre initial

Je préconise la création à Bruxelles d'une école aéronautique complète, avec laboratoire aérodynamique, école donnant le diplôme d'ingénieur d'aéronautique et accessible tant aux militaires qu'aux civils; les officiers ayant leur inscription payée par l'Etat et y étant considérés en service, les civils pouvant recevoir des bourses d'études.

Au besoin, dans le but de former rapidement un bon cadre de techniciens de valeur, un certain nombre d'officiers de carrière, choisis par le ministre, seraient chaque année, après avis du directeur général de l'aviation, détachés aux frais de l'Etat à l'école aéronautique de Paris, constituée de longue date et ayant déjà une valeur scientifique mondiale reconnue.

Le brevet d'ingénieur aéronautique donnerait lieu à une solde spéciale, si le titulaire prend son brevet d'aviateur militaire et entre en service dans l'arme de l'aviation.

Par ces diverses mesures et d'autres éventuelles à examiner, la formation initiale du cadre de l'aviation militaire serait assuré.

I.- Recrutement

Ce cadre étant formé, le *recrutement* se ferait uniquement par le bas.

Il serait assuré par deux moyens:

a) *Par l'école militaire.* On formerait une section spéciale de l'aviation, le programme des études étant au moins équivalent à celui de l'artillerie et du génie au point de vue scientifique général.

Les candidats officiers aviateurs, formés à l'école militaire, devraient à l'entrée être porteurs du diplôme d'aviateur, acquis pendant leur service militaire;

b) *Recrutement par les cadres.* Ce recrutement serait fait parmi les volontaires ayant fait des études supérieures et porteurs du diplôme d'ingénieur aéronautique; ce diplôme acquis, les jeunes gens feraient leur service militaire à l'aviation, y prendraient leur brevet de pilote et entreraient dans le cadre comme sous-lieutenant, après un stage éventuel à déterminer.

J. - Avancement

Mais, pour permettre la vitalité de cette arme spéciale de l'aviation, il faut évidemment que les officiers aviateurs ne piétinent pas sur place dans leur *avancement*, ce qui entraîne la *nécessité de conserver en temps de paix une aviation militaire suffisante*. Ce minimum nécessaire sera d'ailleurs obtenu sans exagération, *en maintenant uniquement en service permanent, les cadres principaux de l'aviation de guerre, réduits évidemment aux fonctions spécialisées, les unités actives étant elles-mêmes réduites aux unités d'instruction.*

Les exigences de l'évolution proposée se réduisent donc à un minimum indispensable, pour que l'aviation garantisse l'exécution de son rôle de guerre.

K.- Missions de l'aviation militaire en temps de paix

Ces cadres permanents ne seront d'ailleurs pas inactifs.

Nous avons vu que la flotte aérienne civile devrait, à notre avis, recevoir un développement très grand pour les besoins d'expansion purement économique du pays. Tout est à créer dans ce domaine.

D'autre part, le personnel et le matériel de cette flotte serait en temps de guerre le complément des cadres de l'aviation militaire de paix.

Ce personnel et ce matériel doivent naturellement être préparés à cette adaptation du temps de guerre. Le travail des cadres permanents de l'aviation militaire sera donc triple:

1° Instruction de tout le personnel spécialisé, nécessaire tant à l'aviation militaire qu'à l'aviation civile;

2° Exercice permanent des diverses fonctions spécialisées, dans le cadre même de l'aviation militaire;

3° Etude constante de l'adaptation du personnel et du matériel civils aux usages militaires.

Pour tirer le meilleur parti de ce cadre, tout en le préparant le mieux à son rôle de guerre, l'aviation militaire de paix doit donc être organisée:

1° Comme une vaste école chargée de l'instruction de tout le personnel spécialisé, tant de l'aviation civile que de l'aviation militaire (pilotes, observateurs, mitrailleurs, bombardiers, chefs d'escadrilles, techniciens, officiers, photographes, ouvriers spécialisés, etc.).

2° Comme un embryon d'aviation de guerre, de façon à ce que les unités du temps de guerre, existant à l'état embryonnaire dès le temps de paix, soient directement constituées ou susceptibles d'être complétées, sans transformations essentielles, par rapport de l'aviation civile.

Les détails pratiques de l'organisation n'entrent évidemment pas dans le cadre de ce travail.

L.- Organisation de l'aviation civile

Il nous est permis maintenant d'examiner les principes d'organisation de cette aviation civile, d'application industrielle, commerciale et coloniale, la plus importante au point de vue de l'expansion belge; cette organisation étant conçue sur des bases telles, que la Belgique puisse lutter efficacement contre la formidable concurrence étrangère ou obtenir d'elle les accords nécessaires, pour que l'exploitation du domaine national de l'air soit assuré avant aux Belges.

Comme nous l'avons vu déjà, outre son emploi à la cartographie, surtout dans les pays neufs et les colonies, emploi imposé par les progrès de la photographie aérienne, les applications civiles de l'aviation sont multiples. La première en date sera le transport des lettres et des colis postaux, puis des personnes et de certaines marchandises, la plus importante étant finalement celle des passagers.

Par la suite, les paquebots aériens seront spécialement organisés et aménagés pour le transport des passagers et de certaines catégories de marchandises, la poste et les colis postaux leur étant confiées comme ils le sont maintenant aux navires et aux chemins de fer, sans autre préoccupation.

Quelle doit être pour la Belgique l'organisation à préconiser pour l'exploitation des voies aériennes de transport public?

La poste est un monopole de l'Etat. Le transport des personnes et des marchandises n'en n'est pas un.

Certaines personnes auraient une tendance à croire qu'il y a lieu de faire organiser les transports aériens par l'Etat.

Je crois de mon devoir de réagir énergiquement contre cette tendance, car je suis absolument convaincu que l'aviation de transport organisée par l'Etat ne pourra fonctionner avec régularité que quand l'aviation sera au même point de perfectionnement et de progrès que le chemin de fer.

Tant que l'avion sera un organe délicat de maniement et d'entretien difficile, tant que le pilote ne jouira pas en avion du confort, des commodités et de l'absence de danger dont un fonctionnaire a besoin pour accomplir sa tâche journalière

avec régularité, tant que l'aviateur dépendra de l'état de l'atmosphère pour accomplir sa mission, *le service de transport aérien, organisé par l'Etat, ne marchera pas.*

Il faut savoir fixer les réalités en face!

Pour obtenir des aviateurs le risque habituel de leur vie, la volonté de voler par tous les temps, le désir d'arriver au but, malgré le danger, le vent, le froid, la pluie, le brouillard et, disons-le aussi, la vie chère, un seul moyen vraiment efficace existe, c'est le salaire élevé avec prime de rendement. Il faut qu'un pilote civil chargé d'un service régulier gagne largement sa vie et ait un intérêt important à risquer son existence. Il faut de même que tout le personnel spécialisé dont l'aide est indispensable à la bonne marche du service, soit fortement rémunéré.

Or l'Etat ne pourra jamais aller aussi loin qu'il le faut dans cette voie. Et ce sera ainsi tant que l'avion de transport ne sera qu'un avion de guerre, tant que le pilote courra des risques exceptionnels, tant que les ouvriers spécialisés seront une élite, c'est-à-dire pendant plusieurs années encore.

Alors, comment faire?

En ce qui concerne la *poste*, l'Etat devra rester peut-être pour le public le postier responsable qui vend les timbres, récolte les lettres ou les colis, les centralise, en assure le transport et les distribue à destination.

Pour en assurer le transport ne confie-t-il pas ses lettres dans certains pays et même chez nous à des compagnies de chemins de fer?

Je ne préconise pas autre chose.

Le meilleur moyen pour l'Etat d'assurer le transport de sa poste par la voie des airs, c'est dans l'état actuel d'affermier ce transport à une *entreprise civile*, conçue largement, industriellement, non dans un but de spéculation, mais de rendement national.

Les tarifs seraient fixés de commun accord entre la société civile et l'Etat, d'après les conditions d'exploitation, l'Etat prélevant éventuellement pour sa part le tarif ordinaire actuel.

En ce qui concerne les passagers et les marchandises les bases du problème sont identiques et la solution est évidemment la même *a fortiori*.

M.- Société nationale de transports aériens et de constructions aéronautiques

Le noeud de la question est évidemment la constitution de l'entreprise civile de transports aériens. Je préconise dans ce but la formation d'une Société nationale de transports publics aériens et de constructions aéronautiques, ou d'une Société générale belge d'aéronautique à caractère national, ayant la concession exclusive des transports aériens de la poste au-dessus du sol national, des colonies belges et de leurs eaux territoriales.

Il est évident, en effet, que l'exploitation du domaine national ne peut être attribuée qu'à une société composée exclusivement de nationaux, sans ingérence étrangère, étant bien entendu que les accords nécessaires à faire avec les sociétés étrangères réserveraient à la société belge tous les droits concessionnaires pour les sections nationales.

Aucune raison d'urgence n'écarte ni n'affaiblit cette prétention rationnelle, rien n'empêchant, en effet, en attendant la formation du groupement belge, de donner une concession provisoire réservant les droits des Belges à des sociétés étrangères se disant capables, dès maintenant, d'établir des services réguliers.

Le groupement *belge* que nous préconisons de former, devrait non seulement être uniquement belge, mais revêtir un caractère *national*, par l'union en une seule société de toutes les ressources et de tous les intérêts belges.

N.- Buts de la Société nationale

Les intérêts belges seraient ainsi entièrement sauvegardés et la Belgique disposerait d'un organisme puissant, susceptible d'assurer son avenir dans ce nouveau domaine de l'activité humaine.

La société nationale remplirait en effet les buts suivants:

1° L'étude de l'aéronautique et de ses applications dans les domaines sportifs, industriel, commercial et colonial;

2° L'exploitation, au-dessus du sol belge ou des colonies belges, des lignes nationales et internationales de transport public des personnes, des marchandises et de la poste;

3° La construction et la réparation du matériel aéronautique et de ses accessoires, nécessaires aux besoins civils et militaires.

Cette organisation, proposée même au point de vue de l'exploitation industrielle, n'empêcherait pas les initiatives privées. Tous les intérêts industriels actuels peuvent y être représentés. Sans la société nationale, ils seraient impuissants à se développer.

Tel serait en résumé l'organisme à créer, à caractère national se rapprochant le plus possible de l'exploitation par la communauté; assez souple pour permettre l'adoption de méthodes industrielles complètes; assez puissant pour sortir le plus vite possible du néant actuel, pour lutter à armes égales avec la formidable concurrence étrangère, ou obtenir d'elle les accords nécessaires à l'exploitation commune de la part de richesses appartenant aux divers pays dans le domaine de l'air.

CONCLUSIONS

Comme je l'ai annoncé au début, j'ai voulu démontrer que la Belgique avait le plus grand intérêt à développer son aéronautique dans ses applications militaire et civile. Devant le néant actuel, j'ai voulu fixer les premières bases du programme d'action à adopter et de l'effort à réaliser immédiatement. Je n'ai pas la prétention d'avoir embrassé, dans les quelques heures que j'ai consacrées aux notes hâtivement établies qui précèdent, l'ensemble des problèmes si vastes que l'aviation soulève dans son formidable avenir.

L'aviation belge est un peu mon enfant, j'ai voulu que celui-ci ne meurt pas d'inaction et que le sacrifice de tant de braves qui sont morts pour elle ne soit pas inutile.

Puisse mon faible effort profiter à mon pays si éprouvé!

C'est le vœu d'un patriote sincère, convaincu qu'un petit pays peut et doit avoir des idées larges et qu'il est aussi capable de les mener à bien que les grands pays, à condition de savoir vouloir, et d'avoir confiance dans l'efficacité de sa force agissante.

Commandant Nélis

Bruxelles, le 15 janvier 1919

Félix-Louis Liedel **premier officier-aviateur mort en service commandé**

Félix-Louis LIEDEL naît à Anderlecht, le 29 juillet 1888. Il présente et satisfait aux épreuves d'admission à l'Ecole Militaire, lorsqu'il est désigné par le tirage au sort, pour accomplir son service militaire comme milicien de la classe 1908. Incorporé au 12ème Régiment de Ligne le 30 septembre 1908, il est admis comme élève à l'Ecole Militaire le 28 octobre suivant et rattaché à la 59° Promotion, Infanterie-Cavalerie.

Il est nommé sous-lieutenant le 25 mars 1911 et est désigné pour le 10ème Régiment de Ligne à Arlon où il se fait vite remarquer par sa joie de vivre, son dynamisme et sa sympathie. Les milieux arlonais, réputés très fermés, s'ouvrent à lui.

Il se montre très vite attiré par une nouvelle arme qui naît et se développe: l'Aviation militaire. Il demande et obtient l'autorisation de suivre les cours de pilote d'aéroplane. Il est détaché à l'Ecole élémentaire de Sint-Job-in't-Goor, près d'Anvers, où il obtient le brevet civil le 26 septembre 1913. Il passe alors à Brasschaet où il reçoit le brevet militaire le 14 mars 1914 et est affecté ensuite à la Compagnie des Aviateurs, 1ère escadrille du lieutenant Demanet.

Fin juin, l'escadrille vient s'installer provisoirement sur la plaine de Waltzing près d'Arlon. C'est de cet endroit qu'il décolle le 27 juin à bord d'un Farman HF-20 "Jéro", pour effectuer un vol dans la région de Martelange. Au-dessus de la localité, l'avion est brusquement secoué par des courants rabattants qui provoquent la rupture d'un câble de haubannage qui, pris par l'hélice, bloque le moteur. L'appareil s'écrase d'une hauteur de 30 mètres.

Félix-Louis Liedel souffre de plusieurs fractures; d'abord soigné sur place, il est transporté à l'hôpital militaire d'Arlon où il décède, sans avoir repris connaissance, dans la nuit du samedi au dimanche 28 juin. Il venait d'être nommé lieutenant le jour de son accident. Il est le premier officier-aviateur mort en service commandé; il est inhumé à Anderlecht.

Peu de temps après sa disparition, un comité est créé dans le but d'ériger un monument à sa mémoire, à Martelange.

L'invasion allemande de 1914 fait capoter le projet.

Au cours des années 1920, l'idée est reprise par le régiment auquel Liedel appartenait et il est décidé d'élever le monument à Arlon où il avait été en garnison et d'où il décolla pour son dernier vol. Une souscription publique fut ouverte et le monument fut solennellement inauguré le 31 mai 1931, à la pointe de l'avenue de Longwy, au carrefour de la rue Godefroid Kurth et de la rue de Mersch, dans le cadre des fêtes célébrant le 100ème anniversaire du 10ème Régiment de Ligne.

Le monument de forme pyramidal, est en pierre de France et est surmonté d'une roue ailée. Il est dédié, bien sûr à Liedel, mais aussi aux aviateurs luxembourgeois morts en service commandé.

Vingt-cinq ans plus tard, en 1956, des travaux d'infrastructure routière imposent le déplacement du monument. Soigneusement démonté, il est entreposé dans la cour du Service communal des Travaux, dans l'attente d'une nouvelle affectation qui ne pourrait tarder ...

En fait, les Arlonais attendront près de 30 ans!

Les conseils communaux se succèdent et on oublie bientôt le monument. Les pierres sont évacuées au cimetière communal! Mais des démarches sont entreprises au cours des années 1970, en vue de trouver un endroit convenable pour rappeler le souvenir du lieutenant Liedel. Une action vigoureuse est menée par l' Union des Commerçants et grâce à l'aide de l'Administration des Ponts et Chaussées, les pierres, que recouvrait un amas d'immondices sont déterrées



Mais les restes du monument avaient subi l'outrage du temps; le comité ne put trouver les fonds nécessaires pour les réfections qui s'imposaient et devant une certaine inertie des pouvoirs, il fallut abandonner le projet.

En 1982, Monsieur Champagne propose au Cercle Royal Mars et Mercure dont il fait partie, de reprendre ce projet en main et de le mener à bien.

L'idée séduit d'emblée le comité du cercle; Monsieur Moat, officier-ingénieur britannique en fonction au dépôt de l'OTAN à Capellen et membre du cercle, très enthousiasmé, prend en charge les travaux.

L'Administration communale d'Arlon ayant cédé les restes du monument au cercle, Monsieur Moat entreprend le nettoyage et la réfection des pierres meurtries, répare lui-même les ailes brisées, puis commence le remontage.

Le Service communal des Travaux procède aux fondations et le Centre Logistique N°7, fournit les indispensables moyens de levage.

Les travaux s'achèvent fin septembre 1985 et le monument retrouve une place non loin de son emplacement d'origine.

Le 25 octobre 1985, 30 ans après le démontage, une cérémonie clôture une entreprise menée par le Cercle Royal Mars et Mercure d'Arlon, grâce à la ténacité de ses membres.

D'après un "bulletin" du Cercle Royal Mars et Mercure de la province de Luxembourg, intitulé: "Réédification du Monument au Lieutenant-Aviateur F.L. LIDEL à Arlon, le 25 octobre 1985, réalisé par Monsieur J.P. Champagne.

L'insurrection congolaise de juillet 1960

Carnet de vol d'un pilote du 15 Wing de Transport Aérien

Par le Lieutenant-Colonel Aviateur Pierre Uyttenhove

Dès les premiers jours de juillet 1960, la base de Melsbroek qui abrite le 15 Wing de Transport Aérien, est mise sur pied d'alerte, à la suite des incidents graves qui ont éclaté un peu partout au Congo, et particulièrement à Luluabourg, où nombre de nos concitoyens sont pris en otages par les insurgés de la Force Publique. Les congés sont supprimés, les équipages sont constitués, les avions sont préparés pour un départ rapide vers l'Afrique. Les premiers décollent à partir du 4 ou du 5.

Je suis revenu un mois plus tôt de mon vol de qualification de commandant de bord sur la ligne Belgique-Congo. La prochaine liaison Bruxelles-Kamina que j'effectuerai, sera donc ma première mission en qualité de seul responsable de mon équipage. Le Fairchild C119 que nous utilisons depuis 1953 pour assurer les besoins logistiques de nos Forces Armées de la Colonie, (de concert avec nos DC4 et DC6), est un avion bimoteur conçu pour une utilisation tactique, c'est-à-dire, le transport et le largage de matériels ainsi que le parachutage de troupes aéroportées.

Le 8 juillet, nous faisons le vol d'essai de l'avion qui sort de révision. Mon copilote est à peine "dégrossi" sans sa fonction, car arrivé depuis peu à l'unité. Cette lacune, qui nous sera imposée par la situation, est fort heureusement compensée par un niveau de compétence professionnelle très élevé dans le chef des autres membres de mon équipage: Fons, le navigateur, Philippe, le radio et Jean, le mécano de bord, sont de vrais pros, des "anciens" en qui j'ai toute confiance.

Le 10, à 4 heures du matin, nous décollons à destination de Luluabourg où nous devons conduire une antenne complète d'hôpital de campagne comprenant, outre le matériel, une équipe chirurgicale composée de deux chirurgiens, un anesthésiste, une infirmière et trois assistants infirmiers.

La soute est remplie à ras bord mais le volume de la cargaison est plus important que le poids, ce qui m'autorise un plein complet de carburant emporté, sans dépasser le poids maximal autorisé au décollage (31 tonnes): nos escales de ravitaillement seront donc réduites, nous pourrons sauter Marseille, Aoulef ou El Golea et aller de Niamey à Léopoldville sans passer par Doula au Cameroun. J'ai reçu l'autorisation de ne pas respecter les normes de sécurité en matière de limitation des prestations aériennes: en fait, il m'est demandé de me débrouiller de façon à arriver dans les plus brefs délais à destination. Après avoir ravitaillé à Alger, nous traversons le Sahara de jour et comme notre altitude de croisière se situe entre 2.500 et 3.000 mètres, c'est-à-dire, en pleine zone de turbulences, les conditions de vol sont assez éprouvantes mais cela n'affecte en rien le moral de l'équipe: nos passagers tiennent le coup nonobstant le manque total de confort car l'absence de sièges "passagers" les oblige à se satisfaire des banquettes "para". Et de surcroît, le bruit dans le cargo est très important car les moteurs de 3.500 CV entraînent des hélices de grandes dimensions: 5,50 mètres de diamètre. Le moral est donc assez bon, compte tenu des nouvelles inquiétantes qui nous arrivent de la colonie par

l'entremise de Philippe qui est en contact permanent avec Bruxelles, Léo et Kamina.

Nous arrivons le soir à 20 heures à Niamey. Après une courte nuit, nous mettons le cap sur Luluabourg vers 4 heures du matin, mais un contre-ordre nous intime bientôt de nous rendre à Léo. Cet ordre de déroutement sera rapidement suivi par une nouvelle injonction qui nous ordonne alors de nous poser à Kitona. Où nous arrivons à midi, plutôt fatigués: nous avons effectué en 32 heures, un voyage que nous accomplissons d'habitude en 3 jours et 2 escales de nuit. Nous voici donc en bordure de l'Atlantique, à proximité de l'estuaire du Congo, sur un aérodrome fraîchement construit mais non achevé.

Deux autres C119 nous arrivent le lendemain: nous formerons dorénavant une équipe de trois avions pour opérer dans le Bas-Congo, comme le souhaite l'Etat-Major des Forces Métropolitaines. D'autre part, tout l'effectif aérien disponible à Melsbroek se retrouvera très vite à Kamina d'où sera lancée une opération de sauvetage des otages de Luluabourg, en coopération étroite et avec l'assistance des Paras Commandons qui ont eux aussi été amenés à pied d'oeuvre à Kamina.

Une bonne vingtaine de C119 sera ainsi mise en opération dans la région Est (Luluabourg-Kindu-Stanleyville-Kolwezi et Kamina), pour porter secours aux coloniaux, les récupérer sur les petits aérodromes et les amener soit à Kamina, Usumbura ou Elisabethville où la Sabena les prend alors en charge pour le rapatriement en Belgique.

Nous ferons de même avec les deux autres C119, mais en travaillant principalement dans le Bas-Congo: nos réfugiés seront rassemblés à Léopoldville/N'Djili où ils embarqueront sur les gros porteurs de la Sabena qui vient heureusement d'entrer en possession de ses premiers gros jets, les B707.

Le 13, notre antenne chirurgicale reçoit l'ordre de rejoindre Léopoldville. En arrivant sur place, nous constatons que la situation s'y est fortement dégradée: l'insécurité s'étend en ville, toutes les armes des civils ont été saisies, la peur gagne un grand nombre de nos concitoyens. Le commandement décide de replier son Etat-Major, situé en pleine ville, sur Kitona. Mais à peine y sommes nous arrivés avec une première cargaison en provenance de Léo que nous apprenons que l'aérodrome de N'Djili a été investi par les mutins nous empêchant ainsi de continuer l'évacuation entamée. Il faut donc monter rapidement une opération de récupération de l'aéroport de Léopoldville. J'embarque 40 paras que je largue 1 heure 15 plus tard entre la piste et l'aérogare. Les deux C119 qui me suivent se posent tout aussitôt avec leur chargement de jeeps blindées. Les choses vont aller très vite, non seulement parce les gars du Régiment ParaCdo sont super bien entraînés, mais la vue des bérêts rouges provoque chez les rebelles une peur panique: le repli est immédiat - non sans de nombreux échanges de tirs, et au prix de plusieurs victimes congolaises - Le contrôle de l'aéroport est à nouveau assuré (*). Et nos vols peuvent reprendre à une cadence soutenue, entre Léo et Kitona.

Le 14, il m'est donné d'assister à une scène assez surprenante et plutôt inattendue. Je me trouve en effet sur le tarmac de N'Djili au moment où descend d'un avion de l'ONU, un militaire congolais en grand uniforme (à la Belge) et coiffé de surcroît d'un képi de général orné d'un liseré d'amarante qui est visible de loin tant il est neuf. Un peu distrait sans doute, l'intéressé se dirige tout droit sur mon petit groupe qui comprend un sous-officier aviateur qui a effectué un long séjour à la Force Publique au Congo-Belge; en s'approchant inconsciemment de nous, le "Général" nous découvre, ne sachant pas que mon sous-officier l'avait reconnu, en disant à haute voix et d'une façon où la surprise n'était pas exclue: "N..d..D, mais c'est pas possible!" Et à deux ou trois mètres de nous, ayant alors reconnu en la personne de mon sous-officier, un ancien "supérieur hiérarchique", le général s'est figé dans un impeccable garde-à-vous, accompagné d'un salut militaire de la meilleure facture, alors même que son interlocuteur lui adressait la parole en ces termes: "C'est bien toi, Victor?". Question à laquelle l'intéressé n'a pu que répondre, d'un air penaud: "Oui, oui, mon adjudant, c'est bien moi". C'était Victor Lundula, l'un des premiers sous-officiers de la Force Publique à profiter d'une promotion fulgurante (Mobutu ne sera nommé que "colonel"). Tellement rapide, en vérité, que les circonstances ne lui avaient pas permis de se procurer les étoiles de son grade de général: son uniforme rutilant était vierge de toute trace de sa nouvelle autorité ... Il ne me sera plus jamais donné de voir un général se caler au garde-à-vous devant un adjudant! Dommage ...

Les circonstances tout à fait particulières de la situation me permettront cependant de me distinguer un peu plus tard par une incongruité de dimension, en envoyant sur les roses un "vrai" général bien de chez nous, celui-là. La scène se passe à nouveau sur le tarmac de N'Djili, mais en soirée cette fois. En revenant parquer un véhicule militaire devant l'aérogare, je fais une fausse manoeuvre qui fait craquer les pignons de la boîte de vitesses. Sitôt sorti du véhicule, je me fais violemment apostropher par une voix forte qui m'interpelle depuis le premier étage en me reprochant mon manque de savoir-faire "alors même que le nombre de véhicules disponibles est tout à fait insuffisant". Je ne parviens pas à reconnaître mon interlocuteur car je suis aveuglé par les projecteurs qui illuminent le tarmac, mais mon intervenant termine sa diatribe en me disant "C'est le général ici". Très décontenancé par ces propos pour le moins mesquins en cette période de stress et de crise, je n'ai pu maîtriser mon exaspération et c'est d'une voix décidée que je réponds "Et moi, mon Général, je vous emm..." L'incident n'a connu aucune suite comme on pourrait le penser, car 10 secondes plus tard, je me suis trouvé nez à nez au premier étage avec l'injuré qui, me reconnaissant avec quelques retard, s'est empressé de me demander si mon équipage n'avait pas trop à souffrir des conditions d'inconfort qui lui étaient réservées pour la nuit: il fallait en effet dormir dans l'avion, faute de logement, ce que n'ignorait pas le dit général ...

Le 15, nous sommes chargés de convoier de Léopoldville à Kitona, un groupe d'officiers et de sous-officiers de la Force Aérienne qui sont venus en renfort de Bruxelles pour aider à une meilleure mise en oeuvre de notre aérodrome dont l'infrastructure opérationnelle n'est pas encore achevée. C'est ainsi, par exemple, que la piste d'atterrissage n'est pas encore balisée par un éclairage adéquat pour le vol de nuit. Sachant que notre retour à Kitona aurait vraisemblablement lieu après le coucher du soleil, j'avais demandé à Jean Dedoncker, notre officier responsable du contrôle aérien, de veiller à la mise en place de "goose necks" des lampes à pétrole, tout le long du côté sud de la piste, afin de me permettre de deviner le béton de la piste du côté nord, au moment de l'approche et de l'atterrissage. Il était en outre convenu d'attendre mon contact radio avant de faire procéder à la mise à feu de la petite vingtaine de lampes dont nous disposions. Tout s'est très bien passé, mais c'était pour moi une expérience sans précédent, car je n'avais jamais atterri un avion dans le noir.

Parmi les nouveaux arrivés, figure notamment le colonel Utens, un "administratif" de la plus belle eau dont on disait, mais ce n'étaient que des propos acerbes comme seuls les pilotes peuvent en tenir, que son boulot à l'Etat-Major de la Force Aérienne, consistait essentiellement à ne pas tomber en vrille autour de son crayon! Ces bien méchants commentaires allaient démontrer, une fois de plus, que la critique est aisée et pas toujours fondée car, au lendemain de son arrivée à Kitona, (c'était aussi son premier contact avec la terre congolaise) le colonel devait découvrir, en même temps que nous, que personne ne réagissait au niveau du commandement de la base, à l'annonce, arrivée dans le courant de l'après-midi, selon laquelle une de nos unités navales ancrées à Banane, avait été prise sous le feu de tirs effectués par les insurgés de l'endroit. D'après les messages reçus, il apparaissait que plusieurs marins avaient été blessés. Après une rapide entrevue avec le Commandant de la Base, le colonel D.... de la Force Terrestre, et dont on dit qu'elle fut orageuse plutôt que d'être efficace, Utens prit la décision de monter une expédition de volontaires pour porter secours aux marins blessés: tout le monde est rentré au milieu de la nuit, Utens, ses volontaires et les marins blessés. Chapeau, Colonel Utens! Faut-il préciser que cet incident a provoqué le limogeage du Commandant de la Base.

Le 16, nous allons récupérer des civils à Coquillatville. Le 17, il faut libérer l'aérodrome de Libenge: l'opération doit se faire de concert avec les DC6 de la Sabena qui seront utilisés pour le transport des Paras de soutien armé. Ma mission est identique à celle de N'Djili: larguer en tout premier lieu 40 paras solidement armés pour débiter l'opération de nettoyage. Les deux autres C119 se poseront aussitôt avec les jeeps blindées. Les deux DC6 Sabena doivent alors se poser dès que la situation le permettra.

Au cours du briefing qui précède, se trouvent donc rassemblés 6 commandants de bord: 3 Sabena et 3 Force Aérienne, mais cinq d'entre eux seulement participeront à la mise au point du plan d'intervention, car André F, un ancien copain d'escadrille, passé à la Sabena, refusera de participer sous prétexte que son statut ne lui permet pas de participer à des opérations à caractère militaire! (Quant à moi, je constate que mon statut ne me permet pas de comparer mon traitement mensuel au sien, car la différence en poids ne pencherait pas en ma faveur!).

Il est convenu que C119 et DC6 se retrouveront à 50 km au sud de Libenge, avant de commencer l'opération proprement dite. Ce rendez-vous est imposé par la différence de vitesse de croisière des avions concernés. Il faut que les C119 décollent en premier, bien avant les Sabena, puisqu'ils sont les plus lents du groupe.

A l'heure dite, nous étions sur place, au lieu de rendez-vous ... mais nous étions seuls: les DC6 ne sont jamais arrivés et nous avons donc dû nous débrouiller avec les moyens réduits dont nous disposions. La chance aidant (et aussi la trouille des bérêts rouges) tout s'est relativement bien passé et en fin d'après-midi, nous avons pu commencer l'évacuation des civils vers Léopoldville où nous sommes arrivés tard dans la soirée.

Le 19, le commandant Jef Seghers, du Régiment ParaCdo, me fait savoir qu'il envisage de monter une colonne à destination de Boënde où de nombreux civils appellent au secours. Mais la route est longue (Boënde est assis sur l'équateur, à l'est de Coq, en pleine cuvette centrale); il faudra donc beaucoup de temps pour y arriver. D'où la question de Jef Seghers qui me demande d'étudier la faisabilité d'une opération de sauvetage par air. Le problème est loin d'être facile car l'aérodrome n'est en fait qu'une petite piste en latérite pour DC3 mais pas conçue pour recevoir un C119. Du moins, pas dans des conditions d'utilisation normale, d'autant que les documents topographiques dont je dispose me démontrent que la piste est totalement emprisonnée dans la forêt vierge. Ce qui revient à dire que la manoeuvre d'approche pour l'atterrissage doit être très pointue car la vitesse doit descendre bien en dessous de la vitesse de sécurité, en étant suspendu aux hélices. Le toucher des roues devra se faire dans les premiers mètres de la piste, qui est vraiment très courte, et dès qu'elles seront en contact avec le sol, il faudra engager la pleine puissance des moteurs dont les hélices passeront en traction inversée pour agir comme frein de ralentissement efficace dans la course au sol. Au retour, pour le décollage sur place, il y aura lieu d'arracher l'avion sans attendre qu'il ait atteint sa vitesse de sécurité: il sera donc vital que les deux moteurs fournissent leur plein régime, sans aucune défaillance, aussi légère soit elle, car à défaut, les arbres en bordure du terrain, nous prendront en otages. Quant à l'état de la piste, aucune information, mais nous sommes fort heureusement en pleine saison sèche: il ne faudra donc pas craindre un état boueux.

J'explique la situation à mon équipage en lui faisant apparaître clairement que l'opération qui nous est demandée n'est pas sans risque et que de surcroît, je suis parfaitement en droit de refuser son exécution, sans que l'on puisse me le reprocher à quelque moment que ce soit, puisque cette mission sort largement des normes d'utilisation du C119. Je demande donc à mes quatre gars de me donner leur avis quant à la décision à prendre, décision que je ne pouvais pas prendre seul, même en étant "maître à bord". Comme bien je le pensais, la décision d'y aller a été prise à l'unanimité: nous étions tous très bouleversés par les récits entendus la veille, lors de l'arrivée à N'Djili de la longue colonne de réfugiés en provenance de Thysville où les sévices avaient été nombreux, spécialement à l'égard des femmes. Nous ne pouvions donc pas rester insensibles à un appel de détresse ...

Donc, nous avons satisfait à la demande qui nous avait été faite: après un vol de 2 heures 30, nous nous sommes posés à Boënde, selon le plan prévu ... mais nous étions quand même heureux d'avoir su arrêter l'avion ... tout en bout de piste.

Le décollage pour le vol de retour s'est déroulé comme convenu: dès que j'ai pu arracher l'avion, Richard, mon copilote, a rentré les roues de façon à ne plus être pénalisé par une trainée aérodynamique importante, et dès lors, tout s'est bien passé. A la plus grande satisfaction de nos passagers que nous avons déposés à N'Djili en fin de matinée et qui nous ont manifesté leur reconnaissance avec beaucoup d'émotion. Ce qui nous a invité à retourner à Boënde aussitôt, pour y récupérer un lot de passagers qui n'avaient pas trouvé place à bord dans la matinée. En fin de journée, nous étions donc particulièrement heureux du travail accompli.

Une autre anecdote, du genre comique, trouve sa place à ce moment-ci de ce récit, car je pense me souvenir que c'est le même jour que j'avais amené de Léopoldville un ensemble radio, émetteur-récepteur, destiné à assurer les liaisons de l'Etat-Major de Kitona à Bruxelles. Mais le lendemain, il semblait que ce matériel avait disparu ce qui a provoqué une ire sans précédent de la part du général G....., lequel, dans un moment de grand énervement, nous a rassemblés sur le tarmac (nous étions 12 ou 15?) pour nous haranguer vertement au sujet de cette disparition de matériel précieux et essentiel, dont il nous rendait responsables! Le colonel Utens, aussi surpris que nous par ce discours, a alors demandé au général, tout en le raccompagnant, s'il lui était permis de nous préciser les propos tenus. Ce qui lui fut accordé (mais était-ce bien nécessaire?) et en revenant auprès de nous, Utens nous tint alors ces paroles mémorables: "les gars, ce que le général a voulu dire, en vérité, c'est que vous avez accompli une besogne considérable, et il vous demande avec insistance de persévérer dans cette voie".

La soi-disant disparition fut rapidement élucidée quelques instants plus tard par Jean Dedoncker, qui était dans sa tour de contrôle au moment de la harangue du général G.... - fraîchement promu, comme Lundula, et sûrement à cause de cela), Jean avait tout bonnement, et avec beaucoup de logique, pris possession de l'émetteur-récepteur, en l'entreposant dans sa tour de contrôle.

Du 20 au 23, nous effectuons 9 rotations sur Kitona, au départ de Léo, et un vol sur Kikwit.

Le 27, nous sommes à Elisabethville, le 28 à Luluabourg, le 30 à Usumbura, le 1er à Albertville, le 2 à Kikwit et à Luluabourg où nous retournons le 4 pour la dernière fois: l'heure du retour est arrivée car le capital des heures de vol de l'avion est épuisé. Nous devons ramener l'avion à Melsbroek pour une mise en révision des moteurs.

Fons, le navigateur, me met au défi d'effectuer le retour en deux jours plutôt qu'en quatre, comme il est habituellement prévu au départ de Kamina vers Léopoldville. Puisque les règlements ont pu être enfreints pour le voyage "aller" pourquoi faudrait-il encore les respecter pour le retour?

Le défi est relevé: nous prenons le départ de Kamina le 5 août à 5 heures du matin, destination Bangui et Niamey où nous passerons la nuit. Départ le lendemain très tôt vers Adrar, ensuite, Alger et enfin Bruxelles où nous arrivons en fin de journée. Pari gagné. Le bilan de la mission est éloquent: nous avons effectué 138 heures de vol dont 21 de nuit en 28 jours, et nous avons le sentiment d'avoir été utiles à quelques dizaines de compatriotes en détresse.

Nous sommes évidemment exténués mais la vraie fatigue, celle qui fait mal partout, n'apparaîtra que le lendemain, pour ne s'atténuer que progressivement au fil des jours.

(*)Ndlr: Le colonel aviateur Bouzin, à l'époque, G2-G3 Air (Renseignement et Opérations) au QG des Forces Métropolitaines à Léopoldville et maintenant administrateur de notre association a personnellement participé à la reprise de l'aéroport de N'Djili.

□

Du début juillet à fin août 1960, les appareils du 15 Wing de Transport effectuèrent 3.075 heures de vol en 860 missions. Ils transportèrent 3.735 passagers et 460 tonnes de matériel.

□

Guillaume Deguel

“Premier mécanicien” de l’Aéronautique militaire belge

On évoque souvent le lien qui unit le pilote et le mécanicien. S’il est devenu plus ténu maintenant car la complexité des avions modernes ne permet plus à un seul homme d’assurer la maintenance de la machine, ce lien était capital à la naissance de l’aviation.

Le pilote avait foi en “son” mécanicien et se reposait entièrement sur sa compétence. En retour, le mécanicien accordait à “son” pilote, un dévouement absolu et accomplissait sa tâche parfois ingrate, avec abnégation.

Il nous est agréable de conter brièvement la carrière de l’un d’eux, Guillaume-Nicolas DEGUEL, premier mécanicien de notre Aéronautique militaire.

Guillaume naît à Grivegnée (Liège), le 31 décembre 1882. Il suit une formation de mécanicien d’automobile et entre au service du Chevalier Jules de Laminne en qualité de chauffeur-mécanicien.

Jules de Laminne, un de nos pionniers-fondateurs, s’enflamme

pour l’aviation en 1909 et entraîne dans son sillage, Guillaume Deguel qui suit la formation de mécanicien d’aviation à Mourmelon en France, sur avion Farman.

De retour en Belgique, il suivra les pérégrinations du chevalier de Laminne sur les aérodromes de Kiewit, Brasschaet et Beverlo.

Guillaume s’engage à l’Aéronautique militaire le 12 septembre 1912 et est versé à la 3ème escadrille de l’Ecole de Pilotage.

Le Ministre de la Guerre le nomme “Premier mécanicien d’aviation” par Arrêté Royal N° 8863 du 28 mai 1913.

Pendant la guerre 1914-1918, il est blessé à Furnes et évacué sur l’hôpital de Calais pour y subir une intervention chirurgicale.

Il recevra la Croix de Guerre avec Palmes pour “Le courage et le dévouement dont il a fait preuve au cours de sa longue présence au front”.

Après la Grande Guerre, Guillaume Deguel s’installa dans le Limbourg, à As où l’Ecole de Pilotage avait pris ses quartiers, puis, la suivra à Wevelgem.

Il est nommé adjudant-spécialiste le 1er juillet 1920 et adjudant de 1ère classe, le 26 septembre 1935.

La tourmente des événements de mai 40 l’amène à Caen/Carpique où l’école de pilotage a été évacuée et se retrouve à Oujda au Maroc après l’abandon de Carpiquet.

Il sera fait prisonnier le 18 septembre 1940 et envoyé au Stalag IIB; il sera libéré un an plus tard pour raison de santé.

Guillaume prendra une retraite bien méritée en 1945. Il est décédé le 19 janvier 1952.

En plus des nombreuses distinctions honorifiques dont il fut porteur, il reçut le diplôme de Membre des Comités Techniques des Expositions Nationales du Travail 1945-1950, dans la catégorie “Aéronautique”.

Un de ses fils, Nicolas, fut breveté pilote militaire en 1932. Il appartenait à la 67ème promotion. Membre des Vieilles Tiges de Belgique, il était le fruit d’une Vieille Racine.

Les éléments pour rédiger ce texte, nous ont été aimablement communiqués par son second fils, Jean et par sa nièce, Madame Nicole Peltier-Deguel, fille de Nicolas, membre de notre association. Nous les remercions très vivement.

Salon du Bourget - Communiqué

L’association Notre-Dame des Ailes à Paris, nous prie de publier l’avis suivant:

A l’occasion du 40e Salon International de l’Aéronautique et de l’Espace au Bourget, une messe radiodiffusée sur France Culture, sera célébrée le dimanche 22 juin à 10.00 heures, devant le premier prototype de Concorde entièrement restauré et placé dans le nouveau hall du Musée de l’Air et de l’Espace.

Les visiteurs qui désirent s’associer à cette célébration, sont priés de prendre place avant 09.45 heures.

Début février de cette année, le bombardement de la ville de Bukavu dans l'est du Zaïre par des jets zaïrois, fut à la manchette de tous les journaux. La presse internationale fut invitée sur l'aérodrome de Kisangani pour photographier et filmer ces avions. Pour la circonstance, des "pilotes" zaïrois furent placés à bord, pour parfaire la mise en scène.

On crut un moment que ces jets étaient des Macchi ressuscités. En réalité, c'étaient des SOKO J-21 JASTREB de fabrication yougoslave, pilotés par des Serbes et des Russes, recrutés par le gouvernement zaïrois. La ressemblance avec le Macchi étant frappante, voici l'histoire de cet avion qui équipa la Force Aérienne Zaïroise; elle nous est fournie par un de nos membres, Monsieur Jean-Pierre Sonck.

L'AERMACCHI MB-326GB SOUS LE CIEL ZAÏROIS



Lorsqu'il fut convenu d'assurer l'entraînement avancé des élèves-pilotes sur avion à réaction, l'ingénieur de la FIAT, Gabrielli, conçut les G80 et G82, mais ils n'obtinrent pas le succès attendu auprès de l'Etat-Major de l'Air italien. Entre-temps, l'ingénieur BAZZOCCHI de l'Aeronautica Macchi (Aermacchi) étudia un autre appareil d'entraînement dont une maquette grandeur nature fut présentée à la presse en septembre 1955. Ce projet, plus économique que celui de la Fiat, intéressa l'Aeronautica Militare Italiana car il était question de standardiser les méthodes d'entraînement des pilotes de l'OTAN et cet appareil pouvait concurrencer les projets étrangers.

Le premier prototype du Macchi-Bazzocchi MB-326, vola à Venegono près de Varese, le 10 décembre 1957. Il fut suivi d'un deuxième prototype et les deux avions subirent des tests d'évaluation au Reparto Sperimentale (Centre d'essais en vol) de Pratica di Mare. Hélas, il était trop tard pour concurrencer le Fouga Magister CM-170, déjà choisi par plusieurs pays, comme avion d'entraînement avancé, mais l'AMI passa commande d'une quinzaine de Macchi MB-326 de présérie, équipés d'un réacteur Bristol Siddeley Viper II de 1134 kg de poussée, pour

donner sa chance au projet national.

LA FABRICATION EN SERIE

Les premiers MB-326 furent livrés le 5 octobre 1960 et la première école à en bénéficier, fut celle des instructeurs en vol de Taranto. La commande totale de l'AMI atteignit 128 appareils dont la version MB-326E, qui pouvait être armée de deux mitrailleuses .50 avec 350 cartouches ou six paniers à roquettes de 68mm ou 4 bombes de 250 livres.

Alitalia commanda quatre MB-326D pour son école d'aviation civile. Les instruments de bord et le système de navigation étaient semblables aux avions de ligne.

Lorsqu'ils furent remplacés par les MB-329, le 12 mars 1981, les MB-326 avaient accumulés 400.000 heures de vol.

SUCCES A L'EXPORTATION

Aermacchi se lança dans une campagne de promotion internationale; un appareil remporta le record d'altitude de sa catégorie, en atteignant 15.233 mètres, le 4 août 1961.

La campagne porta ses fruits; la Tunisie lui acheta huit Macchi MB-326B pouvant être armés, suivi du Ghana qui préféra la version "F" plus sophistiquée et

ayant un plus long rayon d'action.

L'Afrique du Sud et l'Australie s'intéressèrent également au Macchi MB-326 et signèrent des accords commerciaux pour le construire sous licence. Au printemps de 1967, la version "G" plus puissante, vit le jour; elle était équipée d'un réacteur Viper-20 de 1540 kg qui lui permettait d'emporter une plus grande charge d'armement. Cette version, légèrement modifiée, devint le MB-326GB, que le Brésil construisit sous licence dans son usine Embraer, sous le nom de T-26 XAVANTE et que l'Argentine acheta pour sa Marine.

La Zambie et le Zaïre en commandèrent respectivement 18 et 17 exemplaires.

DEBUT DE CARRIERE A LA FORCE AERIENNE ZAÏROISE

Le 16 avril 1968, le général Bobozo, commandant en chef de l'Armée Nationale Zaïroise, offrit un cocktail en l'honneur du général Pappalardo, responsable du nouveau traité d'assistance technique signé avec l'Italie.

Un mois plus tard, le président Mobutu se rendit en visite officielle à Rome; le MB-326GB lui fut présenté sur le terrain de Venegono. Sa flexibilité d'emploi

et surtout, ses possibilités d'appui-feu l'impressionnèrent énormément. Il lui sembla l'avion idéal pour remplacer les B-26K rappelés par les Etats-Unis et autres T6 et T28 usés par les années d'opérations antiguérilla.

Malgré l'assistance italienne, le niveau des pilotes zaïrois restait en dessous de la moyenne et de nombreux accidents endeuillèrent la FAZA dont l'un causa la mort d'un moniteur italien.

Après diverses discussions, la commande zaïroise fut fixée à 17 MB-326GB. L'achat était en projet depuis 1965 et dès 1967, trois pilotes zaïrois brevetés sur T6 à la "Scuola Volo Basico Iniziale Elica" d'Alghero, passèrent directement sur Macchi à Lecce pour suivre un entraînement identique à celui des pilotes italiens. De plus, le lieutenant Eugène Yoka, un des douze premiers pilotes formé à Alghero sur T6 en 1964, fut envoyé à Lecce pour suivre un stage accéléré de deux mois sur MB-326GB. Il devint le premier pilote d'avion à réaction du Zaïre.

Pour des raisons de prestige, le président Mobutu voulut que les trois premiers appareils livrés survolent le défilé militaire du 24 novembre 1969, quatrième anniversaire de sa prise de pouvoir. Ils reçurent les immatriculations militaires FG-460, FG-461 et FG-462 et furent basés à Ndjili, dans les anciennes installations de l'Aviation militaire de la Force Publique.

Au cours de la cérémonie de réception officielle des avions, le colonel Nkulufa, chef de cabinet du ministre de la Défense Nationale, leur trouva un nom marquant "l'authenticité" zaïroise: SUKISA.☆

En modernisant et en renforçant sa Force Aérienne, Mobutu voulait que son armée soit capable de repousser une agression extérieure ou mater une rébellion interne. Les anciens



gendarmes katangais repliés en Angola constituèrent une menace latente et les rebelles Simbas restaient actifs dans le massif de l'Itombwe, près du lac Tanganika et dans la plaine de la Ruzizi. Des manoeuvres importantes se déroulèrent dans cette région du 1er au 6 juin 1970 avec la participation des Macchi en appui-fcu.

L'entraînement au combat était donné par des moniteurs italiens et l'impressionnant armement dont disposaient les appareils semblait suffisant pour écarter toute menace. Les biplaces italiens furent intégrés dans les nouvelles structures de la FAZA, de chacun de ses groupements aériens: le 1er Groupement comprenant le 12 et le 13ème Wing d'Appui Tactique rapproché dont les escadrilles étaient basées à Ndjili et Ndolo (Kinshasa) et le 2ème Groupement où les Macchi furent attachés à la 212e escadrille basée à la Base de Kamina.

A leur retour de Lecce en Italie, les pilotes de Macchi recevaient leur mutation pour l'une ou l'autre de ces escadrilles. Ceux issus de l'ethnie de Mobutu étaient avantagés et rejoignaient Ndjili ou Ndolo avec toutes les commodités de la capitale; les autres étaient mutés à Kamina qui n'offrait que le mess et quelques bars.

UN RECRUTEMENT PLUS STRICT

La modernisation de la FAZA alla de pair avec un recrutement plus strict bien que certains candidats réussirent malgré tout à s'insérer dans les nouvelles promotions grâce à leurs appuis politiques et à un certain laxisme dû en partie aux autorités italiennes peu désireuses de froisser le président Mobutu. Des 720 candidats ayant postulé au concours d'entrée en 1971, seulement 20 furent acceptés et suivirent les cours de pilotage élémentaire à Kamina Base. Treize d'entre eux obtinrent le brevet élémentaire et formèrent la 8ème promotion "Nguma" dont le chef était Oketo. Ils suivirent six mois d'instruction et apprirent l'italien à l'Académie militaire de Milan d'où ils partirent pour Alghero en 1973. Les neuf meilleurs de cette promotion rejoignirent Lecce en 1974. A partir d'avril 1974, l'école de pilotage d'Alghero ferma ses portes et l'entraînement des pilotes zaïrois se fit directement à Lecce. D'autres élèves-pilotes suivaient des cours en France depuis plusieurs années, car le Zaïre avait acheté des hélicoptères Alouette III auxquels s'ajoutèrent des Puma-350 en juin 1971 et des Mirage-V à partir de 1975. L'escadrille de Macchi de Kamina fut envoyée provisoirement à Kolwezi-Kengere pour s'opposer à d'éventuelles infiltrations de

frontière car Mobutu soutenait le F.N.L.A. de Roberto Holden et lui fournissait des hommes, des armes et des munitions avec le soutien financier de la C.I.A.

Les Macchi "Sukisa" répliquèrent aux bombardements du M.P.L.A sur les localités frontalières, notamment à Calanda où étaient signalés une partie des ex-gendarmes katangais, licenciés par l'armée portugaise et passés au service d'Agostinho Neto, leader du M.P.L.A.

LES MACCHI AU COMBAT

La victoire des troupes du MPLA sur le FNLA, sonna le glas des ambitions zaïroises et Agostinho Neto, devenu président de l'Angola, reconnut l'aide apportée à sa victoire par les Katangais et projeta de les faire participer avec d'autres opposants du régime de Mobutu, à la lutte armée contre la dictature zaïroise. Le 8 mars 1977, les Tigres katangais, combattant sous la bannière des Forces Armées Populaires du Congo (Zaïre) pénétrèrent au Shaba où leurs frères Lunda les accueillirent favorablement. L'escadrille des Sukisa, commandée par le lieutenant Tshitunda, fut mise en alerte le 13 mars et envoyée à Kolwezi; sa disponibilité opérationnelle fut nulle car les pilotes étaient paralysés par la peur des missiles dont les Katangais étaient, paraît-il, équipés. L'appui-feu des Macchi ne fut pas très efficace, l'un attaqua par erreur l'avant-garde d'une colonne des Forces Armées Zaïroises! Sans l'aide extérieure reçue, les troupes de Mobutu auraient été balayées par les Tigres. Les Macchi envoyés pour réduire les concentrations ennemies repérées se montrèrent en-dessous de tout et le général Singa menaça de remplacer tout le personnel de l'escadrille!

Le 12 avril, l'arrivée du colonel Kikunda Ombala, Chef d'Etat-Major des FAZA, coïncida avec un regain d'activité aérienne et

les "Sukisa" attaquèrent plus efficacement leurs objectifs. Le 29, l'appareil des lieutenants Siamune et Bokolo, bombardait par erreur le P.C. opérationnel des FAZ à Masoji. Bokolo, jugé responsable de cette méprise, fut sévèrement puni.

Au total, les Macchi effectuèrent 240 sorties dont celles contre leurs propres troupes! Effrayés par la possibilité d'une riposte sol-air, ils opéraient à haute altitude et leurs tirs manquaient de précision. Trois pilotes de l'escadrille furent arrêtés pour avoir causé des pertes amies et passèrent en conseil de guerre.

Un Macchi piloté par le sous-lieutenant Nyembo Pauni avec à bord Bokolo, crasha à Kolwezi le 24 mai; un autre s'était abattu en 1976 à Ndjili lors d'un décollage pour un vol d'entraînement, tuant son pilote, le sous-lieutenant Lho.

FIN DE CARRIERE POUR LES SUKISA

Un an plus tard, le 13 mai 1978 vers cinq heures du matin, les Tigres revinrent en force et s'emparèrent de Kolwezi par une offensive en tenaille. Les pilotes de l'escadrille 212 furent réveillés par des tirs ininterrompus. Leur villa, comme les autres du quartier, était la cible des Katangais, heureusement tenus à distance par des blindés Panhard des FAZ, mais ils étaient bloqués sur place, loin de leurs appareils. Vers 10 heures, ils apprirent par le réseau radio que le pilote d'un avion de tourisme, qui tentait d'atterrir à Kengere, avait dû reprendre de l'altitude sous les tirs et qu'il avait aperçu plusieurs appareils militaires en feu.

L'escadrille entière avait cessé d'exister car cinq Macchi furent détruits et deux autres endommagés; les Katangais avaient également mis hors service plusieurs avions légers et deux hélicoptères.

Vers 16.30 heures, un Mirage V survola Kolwezi sans intervenir, puis retourna vers BAKA. Le

lendemain, il réapparut et s'en prit à l'hôtel Impala, P.C. des Tigres qu'il rata. Il fut suivi de deux autres Mirage qui attaquèrent divers objectifs.

Sans nouvelles de BAKA, les pilotes abandonnèrent Kolwezi durant la nuit et partirent à pied avec d'autres militaires, vers BAKA, qu'ils rejoignirent quatre jours plus tard. A leur arrivée, ils apprirent le largage des légionnaires du 2e R.E.P., le soir près de la ville. Le lendemain, à l'aube, les paras belges intervenaient à leur tour et les Tigres reprirent le chemin de l'exil. Pour compenser ses pertes, la FAZA obtint six nouveaux Macchi MB-326K et deux MB-326GB, tandis que les deux appareils endommagés étaient réparés en Italie. Les nouveaux avions furent livrés à partir de 1979, mais malgré ces renforts, il ne restait plus que douze Macchi opérationnels en 1983, lorsque Mobutu décida d'intervenir au Tchad, aux côtés des troupes françaises.

Le contingent zaïrois se composait de trois Mirage V, un hélicoptère Puma et trois Macchi MB-326K (les FG-477, FG-479 et FG-482) et de 250 parachutistes.

L'année suivante, l'escadrille 212 reconstituée, participait à la lutte contre les maquisards Simba qui s'étaient emparés de Moba (ex-Baoundouville), sur le lac Tanganika.

Fin 1996, les Macchi survivants étaient immobilisés par manque de pièces de rechange.

(FIN)

☆ SUKISA: en lingala, qui va vite, qui est vite là

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION - UW RAAD VAN BESTUUR



Président	Léon BRANDERS	Voorzitter	02/734.63.77
Vice-présidents	Jacques DOME Jean KAMERS	Vice-voorzitters	02/762.60.56 02/731.17.88
Secrétaire-général	Robert FEUILLEN	Secretaris-generaal	013/31.28.70*
Trésorier	Paul JOUREZ	Schatbewaarder	067/79.03.37
Secrétaire-adjoint	Charles PEYRASSOL	Adjunct-secretaris	02/771.12.48
Administrateurs	Eric BOUZIN Georges de CONINCK André DILLIEN Pierre HALLET Hubert MOJET Norbert NIELS Jacques ROELAND Gérard VERMANDER	Beheerders	02/242.57.74 02/344.46.38 02/673.36.32* 02/344.07.05 02/770.93.71 016/58.10.86* 02/465.46.51 02/770.98.22

(*) + Fax



Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas de nous en aviser. Communiquez-nous aussi vos événements familiaux importants, de préférence par téléphone. Merci.

Secrétariat
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tél/Fax: 013/31.28.70



Indien U een adres-of telefoonwijziging hebt, laat het ons weten. Deel ook, bij voorkeur per telefoon, al uw belangrijke familiale gebeurtenissen mee. Dank U.

Secretariaat
Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel/Fax: 013/31.28.70

45

Visite de la 40° escadrille à Coxyde et du domaine Raversijde, le 22 mai

Bezoek van het 40° smaldeel te Koksijde en van het domein van Raversijde op 22 mei

◆
Informations pratiques
◆

◆
Praktische inlichtingen
◆

Départ à 07h30 par autocar, rue St Lambert, derrière le Shopping Center de Woluwé St Lambert (Station de Métro: Roodebeek).

Vertrek om 07u30 per autocar, St Lambrechtsstraat, achter de Shopping Center van St Lambrechts Woluwe (Metrostation: Roodebeek)

Clôture des inscriptions: 16 mai à 12h00

Sluiting van de inschrijvingen: 16 mei om 12u00

Mode de paiement:
chèque barré, libellé à l'ordre de VTB Jouez, à envoyer avec le billet d'inscription (voir ci-dessous)

Wijze van betaling:
gekruiste cheque, uitschrijven aan VTB-Jouez, op te sturen met het inschrijvingsbiljet (zie hieronder)

Fin de la visite à Raversijde: 17h30.

Einde van het bezoek in Raversijde: 17u30.



BILLET D'INSCRIPTION - INSCHRIJVINGSBILJET

à envoyer avec votre chèque avant le 16 mai à: te sturen met uw cheque, vóór 16 mei aan:

**Charles Peyrassol
rue Cayershuis 7
1200 Bruxelles**

*

NOM/NAAM:

Prénom/Voornaam:

N° de la carte d'identité/Identiteitskaart Nr. (Pour/Voor Koksijde):
sera accompagné par/zal vergezeld zijn door:

NOM/NAAM:

Prénom/Voornaam:

N° de la carte d'identité/Identiteitskaart Nr.:

Je joins un chèque barré d'un montant de:
Ik voeg een gekruiste cheque van een bedrag van:

COMPLAITE DES ANCIENS

Jadis, Seigneur, tu nous ouvrais ton ciel,
Nous partions vers de belles escales,
Animés d'un amour immatériel
Pour une vie loin d'être banale.

Jadis, Seigneur, nous étions comme l'oiseau
Plânant, heureux et avec volupté,
Dans l'azur transparent d'un ciel trop beau
Qui, à jamais, nous avait envoûtés.

Jadis, Seigneur, nous avions des ailes;
Suprême bonheur pour nous, les humains
Condamnés aux peines éternelles;
Aimant l'azur, les horizons lointains.

Ce jour d'hui, Seigneur, nous disons "Merci"
De nous avoir permis de connaître
Ce ciel sublime qui nous fit, ainsi
Que l'oiseau, vibrer de tout notre être.

Demain, Seigneur, sans bruit nous partirons,
Laisant ici nos amours charnelles.
Nos âmes pures au loin s'en iront;
A jamais nous ouvriront nos ailes.

Cécile Heems



Dernière minute!

La cotisation de solidarité qui est retenue depuis le 1er janvier 1996 a été déclarée illégale par l'arrêt du 12.12.1996 de la Cour du Travail, 8ème Chambre de Bruxelles.

Pour obtenir le remboursement des sommes indûment retenues, il faut adresser une demande, sous pli recommandé, à:

- Pension militaire
Ministère des Finances
Administration des Pensions
Tour des Finances, Bte 31
Boulevard Botanique 50
1010 Bruxelles
- Pension civile
Office national des Pensions
Tour du Midi
1060 Bruxelles

en n'oubliant pas de mentionner le numéro de la pension.



Laatste minuut!

De solidariteitsbijdrage, weerhouden sinds 1ste januari 1995, werd onwettig verklaard door het arrest van 12.12.1996, uitgesproken door de 8ste Kamer van de Arbeidsrechtbank van Brussel.

Bijgevolg, moet U om de terugbetaling te bekomen van de onwettig geïnde bedragen, een verzoek richten aan:

- Militair pensioen
Ministerie van Financien
Administratie der Pensioenen
Fianciëntoren, Bus 31
Kruidtuinlaan 50
1010 Brussel
- Burger pensioen
Rijksdienst voor Pensioenen
Zuidertoren
1060 Brussel

met vermelding van uw pensioennummer.

BULLETIN TRIMESTRIEL DES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VAN DE "VIEILLES TIGES" VAN BELGIË

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever.

Robert Feuillen
rue Montoyer/straat 1/13
1000 Bruxelles - Brussel

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et dans leur langue
Droits de reproduction réservés

De teksten worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de schrijvers en in hun taal
Nadruk voorbehouden