

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



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

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

Editeur responsable
André Dillien
rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles

SEPTIEME ANNEE

JUL, AOU, SEP 85

Bruxelles, le 19 août 1985

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du nouveau Secrétaire

Le voyage au Bourget et aux
plages de débarquement

DEUX Vieilles Tiges à l'honneur:
le colonel FABRY
Geogeo LITT

Quelques avis Gynemer
Mariemont
Lysander

Compte-rendu du banquet

Geogeo Litt, femme de haut vol

Elle a conquis le titre de vice-championne d'Europe à Subotica (Yougoslavie)

Pour qu'il pleuve, il suffit, dit-on, d'organiser un championnat de vol à voile. La vieille ville yougoslave de Subotica - quelque 150 km au nord de Belgrade - a fait mentir ce dicton et il n'y a eu que deux jours de pluie, mais alors avec de violents orages, lors des 4es championnats d'Europe féminins de vol à voile. A moins que ces dames véliques n'aient exercé leur pouvoir de «sorcière sur un balais volant» pour s'attirer un ciel clément. Entendons-nous : clément dans le sens de quelques huitièmes de cumulus porteurs d'ascendance. Puisqu'on parle chiffres, faisons remarquer que les règlements internationaux imposent un minimum de quatre épreuves de jour pour attribuer un titre de champion - il y en eut DIX en Yougoslavie, le nombre augmentant évidemment la valeur des résultats, car il répartit les coups de chance... et de malchance aussi.

On se souviendra qu'il y a deux ans, lorsque la Belgique (et plus précisément Saint-Hubert) accepta l'organisation des 3es championnats d'Europe pour pallier le désistement tardif de l'U.R.S.S., les conditions météo très humides écourtèrent la distance des épreuves, dont la moyenne se situait autour des 180 kms.

Ce mois de juillet, à Subotica, seule la dernière épreuve de vitesse ne se disputait «que» sur 187 km et encore à cause d'exercices de la Force aérienne imposant l'atterrissage des

pilotes à 16 h 30, où qu'elles soient : sur le terrain de départ ou quelque part en campagne. Heureusement tout le monde rallia Subotica.

QUANTITE, VITESSE, DISTANCE. Championnats records donc et ce en termes de quantité - une trentaine de pilotes -, de qualité, de nombre d'épreuves, mais aussi de vitesse et de distance. Toutes les épreuves sauf la dernière comportaient des tâches de plus de 300 kilomètres et il y en eut même une de 518 km, ce qui permit à plusieurs concurrentes de conquérir l'insigne international de diamant et d'améliorer des records nationaux de distance. S'il n'y eut pas de record de vitesse officiels, c'est que le code sportif de la F.A.I. (Fédération aéronautique internationale) impose certaines proportions des branches composant le triangle et la situation géographique de Subotica compliquait considérablement ces impératifs. La proximité des frontières tant hongroise que roumaine n'était d'ailleurs pas sans effrayer quelque peu notre compatriote, Mme Geogeo Litt, de Verviers, seule représentante belge après l'abandon prématuré d'Annemarie Bertels. Mme Litt se souvenait trop bien de ses mésaventures des premiers championnats d'Europe 1979 à Dunaujvaros (Hongrie), lorsqu'une erreur de navigation la fit passer la frontière roumaine pour s'y poser en plein «kombinat» (kolchoze), avec toutes les difficultés qu'on s'imagine pour repasser cette même frontière dans l'autre

sens, mais cette fois par la route...

A Subotica, les quelques jours d'entraînement lui ont cependant permis de bien prospecter les environs du côté nord et nord-est et au cours des dix épreuves de championnat, Geogeo Litt ne commit aucune erreur de ce genre.

Elle a d'ailleurs mené un championnat très intelligent. La première épreuve, toutes les pilotes se posèrent «aux vaches», aventure que notre compatriote ne vécut plus qu'une seule fois, lors de la septième épreuve, mais alors relativement près de l'aérodrome de Subotica qu'aucune autre pilote ne réussit à rallier. La régulière montée de Mme Litt est d'ailleurs remarquable. Ses classements successifs furent les suivants : 1re épreuve : 7e, mais à 17 points seulement de la première; 2e épreuve : 5e; 3e épreuve : 2e et 3e au classement général; 4e épreuve : 4e en consolidant sa 3e place au classement général; 5e épreuve : 2e après la Tchecoslovaque Marie Kyzivatova, sur cette épreuve de vitesse de 518 km, avec l'excellente moyenne horaire de 81,08 km et ne quitte plus la 2e place au classement général; 6e épreuve : 5e; 7e épreuve : 5e; 8e épreuve : 2e, à UN seul point de la première, Kyzivatova (927-928 pts); 9e épreuve : 2e à DEUX points du vainqueur Giséla Weinreich. 10e épreuve : 10e, sans prendre de risques.

EXPERIENCE. Geogeo Litt a ainsi bien résisté à la tension nerveuse dans la lutte d'abord pour un classement honorable, ensuite pour une place sur le podium. Pour terminer avec une belle médaille autour du cou : le métal noble étant cette fois l'argent, après sa médaille de bronze il y a deux ans à St-Hubert, mais alors l'avantage de voler sur du terrain connu.

En vol à voile il n'y a pas de secret : il faut voler beaucoup pour acquérir l'expérience, qui reste le facteur déterminant en championnats.

S'y ajoutant une excellente condition physique, surtout dans de longues épreuves comme en Yougoslavie, où il fallait résister pendant quelque 5 à 6 heures par jour au soleil tapant dur sur le cockpit en plastique. Et il fallait garder la tête lucide pour prendre les décisions successives qu'impose le vol à voile en concours. Et puis,

il y a l'importance de l'équipe d'assistants au sol et dans ce secteur, la volubile Verviétoise était très bien entourée : de son mari expert (il défendit les couleurs aux championnats du monde à Leszno en 1968), de son plus jeune fils Manu très habile pour le montage et le démontage du planeur Ventus qu'il frotta au point de lui ajouter quelques points de finesse et donc de vitesse.

Présence belge très remarquée, on le constate.

PARTENAIRES BELGES.

Le classement général des championnats d'Europe e classe course (planeurs à l'envergure limitée à 15 mètres, mais avec volets de courbure) signala la présence de quatre planeurs Ventus. On y trouve également une bonne répartition des concurrents, surtout des pilotes allemandes de l'Ouest (celles de la D.D.R. n'avaient pas obtenu l'autorisation de participer) qui avaient fait très grosse impression à St-Hubert en 1983. Les valeurs s'équilibrent et cette fois le vol d'équipe réussit moins bien à la République fédérale.

Par contre, dans la classe standard, les trois pilotes françaises ont fait preuve d'un bel esprit d'équipe et ces efforts combinés ont donné de splendides résultats : championne et vice-championne d'Europe, Christine Moroko et Marie Françoise Gavaret, toutes deux sur Pégase, appareil français... plus. L'athlétique Maria Bolla (Hongrie) eut bien du mal à assurer une opposition valable avec le Jantar d'origine polonaise.

Reste à trouver la ou les partenaires belges pour appliquer le même système de vol d'équipe pratiqué depuis longtemps par les pays de l'Est. Et la prochaine mission que Geogeo Litt s'est imposée, consiste à trouver de jeunes pilotes belges à préparer pour les prochains championnats d'Europe, dans deux ans, soit en Suède, soit en Bulgarie, deux pays qui ont présenté leur candidature officielle. Deux ans : c'est beau coup, c'est peu. Alors, mesdames, mesdemoiselles... à votre gouvernail !

Gilberte
VANDEN BROECK.

Extrait de
Le Libre Belge
24 juillet 1985



Geogeo Litt, en compagnie de la célèbre pilote allemande, Hanna Reitsch. (Photo Burkamp)

Chers Amis,

Nous avons à vous faire part du décès de nos amis René Huens et Léon Gysen. La période de vacances fait que nous sommes moins bien renseignés, et c'est pourquoi je vous en parle.

René Huens était né en 1893, c'était donc l'ancien des anciens, et c'était pour moi une joie de le rencontrer chaque année au banquet des Vieilles Tiges. Pour lui, être présent à cette réunion était sacré. Pilote à Juvisy dès 1917, il doit avoir connu bon nombre d'anciens de la guerre 1914-1918. Plutôt que de me risquer à commettre des erreurs, je suggère que quelqu'un de plus averti m'envoie un petit article que nous ferions paraître dans le prochain périodique.

Léon Gysen, un autre ancien, était né en 1901. Vous vous rappelez tous ses merveilleuses histoires des premiers vols SABENA au Congo. Sans lui et son accompagnateur de fortune, Hergé n'aurait peut-être pas pu rendre aussi vivante son histoire de Tintin au Congo. Léon était si fier d'avoir été le premier à porter la tenue SABENA !

Gardons leur souvenir, il est précieux.

Quand vous recevrez ce périodique, je vous aurai représentés à la remise des ailes aux élèves-pilotes de la promotion 83b, promotion Capitaine Aviateur Georges DOUTREPONT, tombé en service commandé le 15 septembre 1940, en Grande-Bretagne.

Nous aurons également participé, en groupe, à la cérémonie d'hommage aux aviateurs alliés abattus dans les Hautes-Fagnes en 1944, et pour lesquels les habitants de Jalhay ont érigé un monument au lieu-dit Tigelot.

Reste la cérémonie annuelle du souvenir Guynemer. Elle aura lieu le Samedi 14 septembre 1985 à Poelkapelle. Réunion sur place à 11 heures, réception et repas en commun (650 francs), et cérémonie devant le monument à 15 heures. Chaque année nous nous y rendons nombreux. C'est d'ailleurs pour nous l'occasion d'y rencontrer nos amis des Vieilles Tiges de France. Vous êtes tous les bienvenus, mais... nous désirons connaître au plus tôt votre participation, de manière à pouvoir organiser le transport et surtout de faire parvenir, à temps, la liste des participants et le paiement; ceci devrait être fait, au plus tard, le Mercredi 4 septembre.

Je vous souhaite à tous un bel été, de bonnes vacances, et espère vous revoir nombreux à notre réunion du 1er mercredi de septembre, au cours de laquelle nous allons essayer de vous présenter des films réalisés par notre ami et ancien Président, le Docteur Georges Van Keerbergen, à bord du navire Mercator, films qui ont été rediffusés dernièrement à la RTB et que vous n'avez probablement pas eu l'occasion de voir.

Recevez toutes mes amitiés,

Léon Branders.

LE MOT DU NOUVEAU SECRETAIRE GENERAL

Hand-over André Dillien / Jacques Dôme

Pour des raisons personnelles et parce que ses activités professionnelles lui laissent de moins en moins de temps libre, André Dillien a demandé d'être déchargé du secrétariat général de notre association. Le Président et le Conseil d'Administration m'ont demandé de lui succéder.

C'est une succession difficile, car André Dillien a rempli cette tâche avec un souci de perfection peu commun. Qu'il s'agisse de la liste des membres qu'il a mise sur ordinateur, de la rédaction du bulletin trimestriel et de son expédition, de la présentation des demandes d'affiliation, de l'organisation des manifestations et voyages, de l'envoi de condoléances et de fleurs à l'occasion d'un décès, de la vente d'insignes et autres articles VTB, tout était fait avec méthode et précision.

Peu après son affiliation, André Dillien avait accepté, en 1982, d'aider le secrétaire général de l'époque, Léon Branders. Lorsque celui-ci, au décès de Georges Van Keerbergen, est devenu président en 1983, André Dillien est devenu secrétaire général. Il peut être fier du travail accompli au cours de ces quatre années. Nous l'en félicitons chaleureusement et nous lui en restons très reconnaissant.

Pour ma part, je ferai de mon mieux pour assurer la continuité du secrétariat général avec le même souci de perfection, mais en sollicitant dès à présent votre aide et votre indulgence.

Dispositions pratiques: J'assumerai seul les fonctions de secrétaire général à dater du 1er septembre. Depuis le 1er août, André Dillien et moi-même travaillons ensemble afin d'assurer ma mise au courant. Voici mes coordonnées:

Jacques Dôme,
Avenue de Foestraets, 42
B-1180 Bruxelles
Téléphone 02-374.24.14

Les LYSANDER de nuit en territoires occupés.

Une causerie (en anglais) par le Group Captain (colonel)
H. VERITY D.S.O., D.F.C., ancien commandant du 161 Squadron
RAF qui commentera les actions secrètes de cette unité.

Le jeudi 10 octobre à 2000 hrs au Schell Center,
60, rue Ravenstein, 1000 Bruxelles.

C'est une première en Belgique organisée par la Royal
Air Forces Association, Belgian Branch.

Pour tous renseignements complémentaires, B.Walkden

Tél 02- 673 2746

VISITE DES VTB AU 36ème SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE
AU BOURGET, SUIVIE D'UN VOYAGE EN NORMANDIE AUX PLAGES DE D2BARQUEMENT ET A
DIEPPE

Vendredi 7 juin 1985, 8 H.30, BRUXELLES, CLUB PRINCE ALBERT: Tous les participants sont dans l'autocar, sauf Albert Sorée. Après un quart d'attente, nous partons sans lui.

A 11 H.30, halte à LAON, à l'hôtel d'Angleterre, pour se rafraîchir et embarquer un casse-croûte. Nous essayons de téléphoner aux VTF pour les prévenir de notre retard, mais sans succès.

Vers 13 H.30, à VILLERS COTTERETS, la rupture d'un ressort de rappel de la commande d'accélérateur nous oblige à une halte technique de 30 minutes environ.

Une erreur de route engage notre chauffeur sur le périphérique de Paris, où c'est l'encombrement des départs en week-end. Enfin, vers 16 H.30, nous arrivons à LA FERTE-ALAIS. Les VTF et les autres délégations sont parties depuis une demi-heure. Un guide haut en couleur nous fait un exposé très vivant sur les anciens appareils garés dans les hangars et à l'extérieur. Personne n'a regretté ce passage par LA FERTE-ALAIS, et beaucoup se sont promis de revenir l'année prochaine voir voler ces vieux coucous.

Vers 18 H.30, départ pour l'hôtel "Climat de France", à Creil, où nous attendent un très bon repas chaud et un logement confortable. Ceux d'entre nous qui sont passés par Léopoldville entre les années 57 et 59 ont la surprise de trouver, à la tête de l'hôtel, le gérant du Guest-house Sabena de l'époque. Et les souvenirs racontés nous valent un traitement de faveur.

Samedi 8 juin, 8 H. Après un excellent petit déjeuner et une communication téléphonique enfin établie avec les VTF, départ vers LE BOURGET où, vers 9 H., nous retrouvons les VTF et autres délégations de Vieilles Tiges près du monument "Au pilote d'essai et à l'équipage". Après la cérémonie traditionnelle, nous gagnons l'entrée du Salon avec comme consigne de rejoindre la terrasse de l'aérogare vers 13 H. pour le déjeuner froid organisé par les VTF. Trois des nôtres n'en profiteront pas: Suzy Pirard qui n'a pas digéré son repas du Vendredi soir, Robert Noirhomme et son épouse qui ont vainement cherché le restaurant "La Terrasse".

Malgré une sérieuse averse vers 11 heures, nous avons tous pu visiter l'exposition statique et assister au programme complet des présentations en vol. Certains ont même bénéficié d'un coup de soleil.

Vers 17.30 H., les VTB entourent le président des VTF et Madame Libert et remettent à celle-ci, en signe d'amitié, une pochette décorée d'une fine broderie de Bruxelles.

A 18 H., rendez-vous au monument où nous attendons l'autocar en nous inquiétant de Robert Noirhomme et son épouse qui ont disparu depuis le matin. Ils sont dans l'autocar que, faute de restaurant "La Terrasse", ils ont pu rejoindre.

Vers 20 H. arrivée au Novotel de PARIS-ORGEVAL. Par chance, notre repas du soir est servi dans une salle particulière, ce qui nous permettra d'avoir un briefing de Léon Rubin sur les étapes de Dimanche et de Lundi. C'est par un exposé clair et vivant, précisé par des croquis au tableau, que Léon Rubin nous rappelle les événements qui se sont déroulés en juin 1944 sur les lieux que nous visiterons.

Dimanche 9 juin, 8 H., départ vers la région des plages OMAHA et UTAH. Comme nous sommes en avance sur l'horaire prévu, nous décidons de dépasser Caen et déjeuner à ISIGNY-sur-MER. Plusieurs en profitent pour déjeuner uniquement aux huîtres. Un délice!

Après le déjeuner, départ pour SAINTE-MERE-L'EGLISE, où l'effigie du G.I. John STEELE pend toujours à son parachute accroché au clocher. Puis c'est la visite de la POINTE-DU-HOC, avec ses falaises que devaient escalader les hommes du commando américain. Arrivés finalement sur le plateau, ils constateront que les batteries qu'ils devaient neutraliser avaient été retirées de leurs casemates. Visite des impressionnants mémorial et cimetière américains de SAINT-LAURENT-SUR-MER.

A ARROMANCHE, nous arrivons à l'instant où commence une visite guidée du musée qui présente notamment des maquettes du système de port préfabriqué commandé dès 1942 par Winston Churchill. Tous les éléments, caissons en béton, quais de déchargement dont le niveau suivait les marées, routes flottantes, etc... furent construits dans le plus grand secret.

A BENOUVILLE-SUR-ORNE, nous admirons la précision des pilotes de planeurs de la 6e Division Aéroportée Britannique qui, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, ont déposé le Major John Howard et ses hommes à 50 mètres du pont appelé depuis lors le Pegasus Bridge. Dans le café voisin qui existait déjà en 1944, nous avons la chance extraordinaire de rencontrer le major John Howard et le joueur de cornemuse Bill Millan. Celui-ci accompagnait sur sa cornemuse la marche des soldats de la 1e Brigade Commando qui, une minute après l'heure prévue, firent la jonction avec les hommes du major J. Howard.

Après cette rencontre mémorable, nous rejoignons CAEN pour loger à l'hôtel Métropole et souper au buffet de la gare.

Lundi 10 juin, 8 H., départ de CAEN vers DIEPPE, en passant par le pont suspendu de TANCARVILLE, long de 1.410 mètres et haut de 51 mètres. Arrêt au port pittoresque de HONFLEUR, avec ses vieilles maisons hautes et étroites: Certaines ont 7 étages. Remarquable aussi, l'église Sainte Catherine, entièrement construite en bois par des charpentiers de navires, à la fin du XVe siècle.

A l'approche de DIEPPE, Léon Rubin nous indique les sites qui virent les faits d'armes des Canadiens et Anglais qui, le 19 août 1942, eurent pour mission d'effectuer un raid sur DIEPPE, en attaquant sur un front de 25 kilomètres avec 6.000 hommes, 60 escadrilles et une centaine de bâtiments. Alors qu'à l'aile droite du front tout s'est déroulé comme prévu, avec démontage d'une partie de radar à ramener en Grande-Bretagne, le reste des attaquants fut cloué sur les plages par le feu des défenseurs allemands. Sur 30 chars, 28 atteignirent la grève, où ils patinèrent sur les galets. En six heures de combat, il y eut environ 1.000 morts et 600 blessés, 100 avions abattus, 28 chars et 30 péniches de débarquement perdus, ainsi qu'un destroyer.

Ce raid sur DIEPPE a été fortement critiqué, mais il servit d'expérience pour le débarquement de 1944.

A l'arrivée à DIEPPE, plusieurs se précipitent vers le marché aux poissons pour y faire l'achat d'huîtres et autres fruits de mer. Me déjeuner est pris sur le "roof" de l'hôtel Métropole, avec vue sur la plage.

Le retour vers BRUXELLES s'effectua sans histoires, avec une halte à l'entrée d'ARRAS.

Malgré un temps souvent menaçant, nous n'avons pas eu l'usage de nos parapluies, mais le vent froid nous obligea à porter la petite laine et la gabardine.

Tous les participants garderont un agréable souvenir de ce voyage bien organisé par André Dillien et Jean-Paul Smeesters. Un bravo tout particulier à Léon Rubin sans qui la visite des sites de débarquement eut été lettre morte.

Jacques Dôme.

VISITE DES VTB AU 36ème SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE
AU BOURGET, SUIVIE D'UN VOYAGE EN NORMANDIE AUX PLAGES DE D2BARQUEMENT ET A
DIEPPE

Vendredi 7 juin 1985, 8 H.30, BRUXELLES, CLUB PRINCE ALBERT: Tous les participants sont dans l'autocar, sauf Albert Sorée. Après un quart d'attente, nous partons sans lui.

A 11 H.30, halte à LAON, à l'hôtel d'Angleterre, pour se rafraîchir et embarquer un casse-croûte. Nous essayons de téléphoner aux VTF pour les prévenir de notre retard, mais sans succès.

Vers 13 H.30, à VILLERS COTTERETS, la rupture d'un ressort de rappel de la commande d'accélérateur nous oblige à une halte technique de 30 minutes environ.

Une erreur de route engage notre chauffeur sur le périphérique de Paris, où c'est l'encombrement des départs en week-end. Enfin, vers 16 H.30, nous arrivons à LA FERTE-ALAIS. Les VTF et les autres délégations sont parties depuis une demi-heure. Un guide haut en couleur nous fait un exposé très vivant sur les anciens appareils garés dans les hangars et à l'extérieur. Personne n'a regretté ce passage par LA FERTE-ALAIS, et beaucoup se sont promis de revenir l'année prochaine voir voler ces vieux coucous.

Vers 18 H.30, départ pour l'hôtel "Climat de France", à Creil, où nous attendent un très bon repas chaud et un logement confortable. Ceux d'entre nous qui sont passés par Léopoldville entre les années 57 et 59 ont la surprise de trouver, à la tête de l'hôtel, le gérant du Guest-house Sabena de l'époque. Et les souvenirs racontés nous valent un traitement de faveur.

Samedi 8 juin, 8 H. Après un excellent petit déjeuner et une communication téléphonique enfin établie avec les VTF, départ vers LE BOURGET où, vers 9 H., nous retrouvons les VTF et autres délégations de Vieilles Tiges près du monument "Au pilote d'essai et à l'équipage". Après la cérémonie traditionnelle, nous gagnons l'entrée du Salon avec comme consigne de rejoindre la terrasse de l'aérogare vers 13 H. pour le déjeuner froid organisé par les VTF. Trois des nôtres n'en profiteront pas: Suzy Pirard qui n'a pas digéré son repas du Vendredi soir, Robert Noirhomme et son épouse qui ont vainement cherché le restaurant "La Terrasse".

Malgré une sérieuse averse vers 11 heures, nous avons tous pu visiter l'exposition statique et assister au programme complet des présentations en vol. Certains ont même bénéficié d'un coup de soleil.

Vers 17.30 H., les VTB entourent le président des VTF et Madame Libert et remettent à celle-ci, en signe d'amitié, une pochette décorée d'une fine broderie de Bruxelles.

A 18 H., rendez-vous au monument où nous attendons l'autocar en nous inquiétant de Robert Noirhomme et son épouse qui ont disparu depuis le matin. Ils sont dans l'autocar que, faute de restaurant "La Terrasse", ils ont pu rejoindre.

Vers 20 H. arrivée au Novotel de PARIS-ORGEVAL. Par chance, notre repas du soir est servi dans une salle particulière, ce qui nous permettra d'avoir un briefing de Léon Rubin sur les étapes de Dimanche et de Lundi. C'est par un exposé clair et vivant, précisé par des croquis au tableau, que Léon Rubin nous rappelle les événements qui se sont déroulés en juin 1944 sur les lieux que nous visiterons.

Dimanche 9 juin, 8 H., départ vers la région des plages OMAHA et UTAH. Comme nous sommes en avance sur l'horaire prévu, nous décidons de dépasser Caen et déjeuner à ISIGNY-sur-MER. Plusieurs en profitent pour déjeuner uniquement aux huitres. Un délice!

Après le déjeuner, départ pour SAINTE-MERE-L'EGLISE, où l'effigie du G.I. John STEELE pend toujours à son parachute accroché au clocher. Puis c'est la visite de la POINTE-DU-HOC, avec ses falaises que devaient escalader les hommes du commando américain. Arrivés finalement sur le plateau, ils constateront que les batteries qu'ils devaient neutraliser avaient été retirées de leurs casemates. Visite des impressionnants mémorial et cimetière américains de SAINT-LAURENT-SUR-MER.

A ARROMANCHE, nous arrivons à l'instant où commence une visite guidée du musée qui présente notamment des maquettes du système de port préfabriqué commandé dès 1942 par Winston Churchill. Tous les éléments, caissons en béton, quais de déchargement dont le niveau suivait les marées, routes flottantes, etc... furent construits dans le plus grand secret.

A BENOUVILLE-SUR-ORNE, nous admirons la précision des pilotes de planeurs de la 6e Division Aéroportée Britannique qui, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, ont déposé le Major John Howard et ses hommes à 50 mètres du pont appelé depuis lors le Pegasus Bridge. Dans le café voisin qui existait déjà en 1944, nous avons la chance extraordinaire de rencontrer le major John Howard et le joueur de cornemuse Bill Millan. Celui-ci accompagnait sur sa cornemuse la marche des soldats de la 1e Brigade Commando qui, une minute après l'heure prévue, firent la jonction avec les hommes du major J. Howard.

Après cette rencontre mémorable, nous rejoignons CAEN pour loger à l'hôtel Métropole et souper au buffet de la gare.

Lundi 10 juin, 8 H., départ de CAEN vers DIEPPE, en passant par le pont suspendu de TANCARVILLE, long de 1.410 mètres et haut de 51 mètres. Arrêt au port pittoresque de HONFLEUR, avec ses vieilles maisons hautes et étroites: Certaines ont 7 étages. Remarquable aussi, l'église Sainte Catherine, entièrement construite en bois par des charpentiers de navires, à la fin du XVe siècle.

A l'approche de DIEPPE, Léon Rubin nous indique les sites qui virent les faits d'armes des Canadiens et Anglais qui, le 19 août 1942, eurent pour mission d'effectuer un raid sur DIEPPE, en attaquant sur un front de 25 kilomètres avec 6.000 hommes, 60 escadrilles et une centaine de bâtiments. Alors qu'à l'aile droite du front tout s'est déroulé comme prévu, avec démontage d'une partie de radar à ramener en Grande-Bretagne, le reste des attaquants fut cloué sur les plages par le feu des défenseurs allemands. Sur 30 chars, 28 atteignirent la grève, où ils patinèrent sur les galets. En six heures de combat, il y eut environ 1.000 morts et 600 blessés, 100 avions abattus, 28 chars et 30 péniches de débarquement perdus, ainsi qu'un destroyer.

Ce raid sur DIEPPE a été fortement critiqué, mais il servit d'expérience pour le débarquement de 1944.

A l'arrivée à DIEPPE, plusieurs se précipitent vers le marché aux poissons pour y faire l'achat d'huitres et autres fruits de mer. Me déjeuner est pris sur le "roof" de l'hôtel Métropole, avec vue sur la plage.

Le retour vers BRUXELLES s'effectua sans histoires, avec une halte à l'entrée d'ARRAS.

Malgré un temps souvent menaçant, nous n'avons pas eu l'usage de nos parapluies, mais le vent froid nous obligea à porter la petite laine et la gabardine.

Tous les participants garderont un agréable souvenir de ce voyage bien organisé par André Dillien et Jean-Paul Smeesters. Un bravo tout particulier à Léon Rubin sans qui la visite des sites de débarquement eut été lettre morte.

Jacques Dôme.

VISITE DES VTB AU 36ème SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE
AU BOURGET, SUIVIE D'UN VOYAGE EN NORMANDIE AUX PLAGES DE D2BARQUEMENT ET A
DIEPPE

Vendredi 7 juin 1985, 8 H.30, BRUXELLES, CLUB PRINCE ALBERT: Tous les participants sont dans l'autocar, sauf Albert Sorée. Après un quart d'attente, nous partons sans lui.

A 11 H.30, halte à LAON, à l'hôtel d'Angleterre, pour se rafraîchir et embarquer un casse-croûte. Nous essayons de téléphoner aux VTF pour les prévenir de notre retard, mais sans succès.

Vers 13 H.30, à VILLERS COTTERETS, la rupture d'un ressort de rappel de la commande d'accélérateur nous oblige à une halte technique de 30 minutes environ.

Une erreur de route engage notre chauffeur sur le périphérique de Paris, où c'est l'encombrement des départs en week-end. Enfin, vers 16 H.30, nous arrivons à LA FERTE-ALAIS. Les VTF et les autres délégations sont parties depuis une demi-heure. Un guide haut en couleur nous fait un exposé très vivant sur les anciens appareils garés dans les hangars et à l'extérieur. Personne n'a regretté ce passage par LA FERTE-ALAIS, et beaucoup se sont promis de revenir l'année prochaine voir voler ces vieux coucous.

Vers 18 H.30, départ pour l'hôtel "Climat de France", à Creil, où nous attendent un très bon repas chaud et un logement confortable. Ceux d'entre nous qui sont passés par Léopoldville entre les années 57 et 59 ont la surprise de trouver, à la tête de l'hôtel, le gérant du Guest-house Sabena de l'époque. Et les souvenirs racontés nous valent un traitement de faveur.

Samedi 8 juin, 8 H. Après un excellent petit déjeuner et une communication téléphonique enfin établie avec les VTF, départ vers LE BOURGET où, vers 9 H., nous retrouvons les VTF et autres délégations de Vieilles Tiges près du monument "Au pilote d'essai et à l'équipage". Après la cérémonie traditionnelle, nous gagnons l'entrée du Salon avec comme consigne de rejoindre la terrasse de l'aérogare vers 13 H. pour le déjeuner froid organisé par les VTF. Trois des nôtres n'en profiteront pas: Suzy Pirard qui n'a pas digéré son repas du Vendredi soir, Robert Noirhomme et son épouse qui ont vainement cherché le restaurant "La Terrasse".

Malgré une sérieuse averse vers 11 heures, nous avons tous pu visiter l'exposition statique et assister au programme complet des présentations en vol. Certains ont même bénéficié d'un coup de soleil.

Vers 17.30 H., les VTB entourent le président des VTF et Madame Libert et remettent à celle-ci, en signe d'amitié, une pochette décorée d'une fine broderie de Bruxelles.

A 18 H., rendez-vous au monument où nous attendons l'autocar en nous inquiétant de Robert Noirhomme et son épouse qui ont disparu depuis le matin. Ils sont dans l'autocar que, faute de restaurant "La Terrasse", ils ont pu rejoindre.

Vers 20 H. arrivée au Novotel de PARIS-ORGEVAL. Par chance, notre repas du soir est servi dans une salle particulière, ce qui nous permettra d'avoir un briefing de Léon Rubin sur les étapes de Dimanche et de Lundi. C'est par un exposé clair et vivant, précisé par des croquis au tableau, que Léon Rubin nous rappelle les événements qui se sont déroulés en juin 1944 sur les lieux que nous visiterons.

Dimanche 9 juin, 8 H., départ vers la région des plages OMAHA et UTAH. Comme nous sommes en avance sur l'horaire prévu, nous décidons de dépasser Caen et déjeuner à ISIGNY-sur-MER. Plusieurs en profitent pour déjeuner uniquement aux huîtres. Un délice!

Après le déjeuner, départ pour SAINTE-MERE-L'EGLISE, où l'effigie du G.I. John STEELE pend toujours à son parachute accroché au clocher. Puis c'est la visite de la POINTE-DU-HOC, avec ses falaises que devaient escalader les hommes du commando américain. Arrivés finalement sur le plateau, ils constateront que les batteries qu'ils devaient neutraliser avaient été retirées de leurs casemates. Visite des impressionnants mémorial et cimetière américains de SAINT-LAURENT-SUR-MER.

A ARROMANCHE, nous arrivons à l'instant où commence une visite guidée du musée qui présente notamment des maquettes du système de port préfabriqué commandé dès 1942 par Winston Churchill. Tous les éléments, caissons en béton, quais de déchargement dont le niveau suivait les marées, routes flottantes, etc... furent construits dans le plus grand secret.

A BENOUVILLE-SUR-ORNE, nous admirons la précision des pilotes de planeurs de la 6e Division Aéroportée Britannique qui, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, ont déposé le Major John Howard et ses hommes à 50 mètres du pont appelé depuis lors le Pegasus Bridge. Dans le café voisin qui existait déjà en 1944, nous avons la chance extraordinaire de rencontrer le major John Howard et le joueur de cornemuse Bill Millan. Celui-ci accompagnait sur sa cornemuse la marche des soldats de la 1e Brigade Commando qui, une minute après l'heure prévue, firent la jonction avec les hommes du major J. Howard.

Après cette rencontre mémorable, nous rejoignons CAEN pour loger à l'hôtel Métropole et souper au buffet de la gare.

Lundi 10 juin, 8 H., départ de CAEN vers DIEPPE, en passant par le pont suspendu de TANCARVILLE, long de 1.410 mètres et haut de 51 mètres. Arrêt au port pittoresque de HONFLEUR, avec ses vieilles maisons hautes et étroites: Certaines ont 7 étages. Remarquable aussi, l'église Sainte Catherine, entièrement construite en bois par des charpentiers de navires, à la fin du XVe siècle.

A l'approche de DIEPPE, Léon Rubin nous indique les sites qui virent les faits d'armes des Canadiens et Anglais qui, le 19 août 1942, eurent pour mission d'effectuer un raid sur DIEPPE, en attaquant sur un front de 25 kilomètres avec 6.000 hommes, 60 escadrilles et une centaine de bâtiments. Alors qu'à l'aile droite du front tout s'est déroulé comme prévu, avec démontage d'une partie de radar à ramener en Grande-Bretagne, le reste des attaquants fut cloué sur les plages par le feu des défenseurs allemands. Sur 30 chars, 28 atteignirent la grève, où ils patinèrent sur les galets. En six heures de combat, il y eut environ 1.000 morts et 600 blessés, 100 avions abattus, 28 chars et 30 péniches de débarquement perdus, ainsi qu'un destroyer.

Ce raid sur DIEPPE a été fortement critiqué, mais il servit d'expérience pour le débarquement de 1944.

A l'arrivée à DIEPPE, plusieurs se précipitent vers le marché aux poissons pour y faire l'achat d'huîtres et autres fruits de mer. Me déjeuner est pris sur le "roof" de l'hôtel Métropole, avec vue sur la plage.

Le retour vers BRUXELLES s'effectua sans histoires, avec une halte à l'entrée d'ARRAS.

Malgré un temps souvent menaçant, nous n'avons pas eu l'usage de nos parapluies, mais le vent froid nous obligea à porter la petite laine et la gabardine.

Tous les participants garderont un agréable souvenir de ce voyage bien organisé par André Dillien et Jean-Paul Smeesters. Un bravo tout particulier à Léon Rubin sans qui la visite des sites de débarquement eut été lettre morte.

Jacques Dôme.

CEREMONIE DU SOUVENIR AU MONUMENT GYNEMER A POELKAPELLE.

Cette année elle aura lieu le samedi 14 septembre. Le rendez-vous est fixé à 11 heures, à l'exposition GYNEMER, derrière l'église de POELKAPELLE. La participation au repas de midi qui réunit tous les participants est fixée à 650 FB qui sont à verser avant le 10 septembre au compte n° 105.3041011.87 du GYNEMER KOMITEE - 8921 POELKAPELLE.

MUSEE DE MARIEMONT

Nous sommes en pourparlers pour organiser une nouvelle visite au musée de Mariemont en Octobre prochain, à l'occasion d'une exposition particulière. Les Vieilles Tiges qui souhaitent y participer sont invités à se faire connaître dès notre prochaine réunion à la Maison des Ailes, le mercredi 4 septembre. Les détails pratiques seront communiqués aux participants en temps utile.

Ceux qui ont pris part à la précédente visite se souviendront de l'excellent accueil qui nous fut réservé par Mademoiselle Cécile BRUWIR, conservateur du musée de Mariemont.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Liège, le 3 juillet 1985.

L'Union Internationale Motonautique vient de décerner la "Médaille d'Honneur Européenne pour la Plaisance" 1984, à un liégeois, Robert FABRY, bien connu dans les milieux de yachting et d'aviation. Monsieur Paul LAMBERTS, président de l'Union Internationale Motonautique, a tenu à la remettre personnellement à son ami Robert Fabry, lors de son passage au Club House du Royal Motor Union. C'est un grand honneur pour la Cité Ardente de constater que les délégués des fédérations motonautiques du monde entier, ont su apprécier la compétence et le dynamisme d'un liégeois en lui accordant cette distinction honorifique à l'échelon européen.

Nous en sommes d'autant plus fier, que le dimanche 7 juillet prochain, à la demande de Madame Anne-Marie LIZIN, député européen, Bourgmestre de Huy, et de Monsieur Robert PIANCHAR, Directeur du port autonome de Liège, Robert Fabry conduira la flotille qui descendra de Huy à Liège par cette magnifique vallée Mosane, dans le cadre des festivités organisées à l'occasion du Millénaire du rattachement du Comté de HUY à la Principauté de LIEGE. La flotille arrivera vers 14 h 30 à hauteur de la Passerelle.

Ans, le 30 janvier 1985.

Curriculum vitae établi à la demande de l'Union Internationale Motonautique concernant :

Robert FABRY, né le 9 juillet 1899 à Liège.

- a le virus des bateaux depuis sa plus tendre enfance, à l'âge de 9 ans, dessine déjà des plans de bateaux dans ses cahiers d'écolier.
- 1926 : construit un premier catamaran avec deux flotteurs de bombardier allemand Friedrichhafen.
- 1928 : construit un hydroglisseur équipé d'une hélice d'avion actionnée par un moteur de moto 4 cylindres FN.
- 1929 : effectue avec l'hydroglisseur une croisière Liège-Namur et retour par les anciennes écluses.
- 1931 : construit une plate à redans avec un moteur hors-bord Johnson sans embrayage et sans marche arrière. Fait du 55 km/h.
- 6. 1934 : achète au Juge Laurent le "Nautilus", yacht allemand, en bois, de 11,50 m. Croise surtout vers la Haute Meuse, Waulsort.
- 1935-1936 : construit un "dinghy" métallique avec un moteur 4 cylindres FN 1300, moteur in-bord, identique au moteur qui équipait sa voiture FN lors du Raid au Cap.
- 1939 : avec ce dernier bateau, participe au PAVILLON d'OR - Fait le trajet Liège, Nijmegen, le Rhin, Moerdijk, Veere, Flessingue, Ostende, Gand, l'Escaut, Anvers, Liège. 94 bateaux de toutes nationalités participent à cette croisière internationale. Reçoit à l'unanimité du jury, le prix de la plus belle performance.
- 1946 : transforme le dinghy et l'équipe d'un moteur 40 CV Johnson hors-bord.
- 1947 : transforme à nouveau ce dinghy pour l'équiper de deux moteurs de 15 CV. Fait de nombreuses croisières en Belgique et en Hollande.
- 1954 : fait construire par le chantier Van Heygen à Boom en Belgique, un bateau habitable de 5,5 m. équipé de deux moteurs hors-bord de 25 CV. Nombreuses croisières en Hollande, le Rhin, Flessingue, Nieupoort, Ostende, Anvers, Liège et en France.
- 1962 : fait construire par le chantier Venneckens à Boom en Belgique l'actuel "TCHAD". La coque est étudiée par l'architecte naval belge Defrere, et la superstructure, l'aménagement intérieur sont faits d'après les plans de mon père.
- 1966 : participe à l'organisation du Pavillon Bleu, Hasselt-Liège-Huy et y participe avec son bateau, ayant à son bord Monsieur Maurice Destenay, bourgmestre de Liège et son épouse.
- 1967 : idem Pavillon Bleu.
- 1967 : entreprend une croisière de 4 mois vers la Côte d'Azur par les voies d'eaux intérieures. Le TCHAD est un bateau de 10 m., coque en acier et superstructure en bois. Cette croisière a mené le Tchad jusqu'à Saint Tropez à travers les rivières et canaux de France, et retour à Liège. A l'époque le Rhône n'était pas encore canalisé, donc très dangereux à parcourir de Lyon à Arles. Monsieur Raul Lamberts, bien connu dans le monde international du Yachting, eut la gentillesse d'organiser cette partie difficile du trajet pour mon père et notamment le confier à un pilote professionnel

chevronné pour parcourir le tronçon le plus dangereux. De retour à Liège le Tchad avait passé 470 écluses.

- Nombreuses croisières en Hollande (Leuwarden, Texel, Frise etc.), en France (Paris, Moselle, etc.), en Allemagne (Rhin, Dusseldorf, Cologne etc.).
Parti à 0, le compteur d'heures du moteur marque à ce moment 4.000 heures de marche.
- 1969 : 30 ans après, participe à nouveau au PAVILLON d'OR dont l'arrivée est à Amsterdam. La distance parcourue par le Tchad en 15 jours pour cette croisière internationale est de plus de 800 km. (Zuiderzee etc.).
- 1975 : organise avec l'Echevinat des Sports de la ville de Liège la première "Croisière de la Cité Ardente". 72 bateaux participants.
- 1976 : deuxième "Croisière de la Cité Ardente" 112 bateaux.
- 1977 : troisième "Croisière de la Cité Ardente" 135 bateaux.
- 1979 : organise pour la 10e année consécutive la "Croisière de l'Amitié" de l'Union Nautique de Liège. Liège - Huy - Liège, 52 bateaux participants.
- 1980 : avec Monsieur Planchar, directeur du port autonome de Liège, organise la partie Plaisance de la Croisière du Millénaire de la ville de Liège. 250 bateaux de plaisance ont défilé devant S.A. le Prince Albert de Liège, qui félicite mon père à l'arrivée.
- 1980 : lors de la visite à Liège du Roi et de la Reine, mon père a réuni 70 bateaux qui, malgré le régime de crue de la Meuse, ont escorté le bateau royal à travers la ville, sur la Meuse.
- En 1970, mon père a conçu et fabriqué un catamaran, composé de deux skiffs reliés par une nacelle en bois, avec un bord de 9 CV à l'avant. La vitesse atteinte était de 55 km/h.
- A été pendant de nombreuses années administrateur du Corps des Cadets de Marine de Belgique à Bruxelles.
- Il a été cité à l'ordre du jour de la section des Cadets de Liège pour avoir participé activement au sauvetage de la vedette L 29 qui coulait dans la Dérivation.
- Il a été nommé Cadet d'Honneur n° 2, Monsieur Destenay, bourgmestre de Liège étant Cadet d'Honneur n° 1.
- Assure depuis 14 ans, avec son bateau, la sécurité du célèbre MARATHON à l'AVIRON de Liège.
- Il a été membre du Comité Plaisance de l'Ancienne Fédération Royale Belge de Yachting pendant plusieurs années.
- Président de la section Yachting de l'Union Nautique de Liège pendant de nombreuses années. Il est actuellement Président d'Honneur de cette section.
- Membre Emérite de l'Union Nautique de Liège pour services rendus à la pratique des sports nautiques.
- Vice-Président de la section Yachting du R.M.U. pendant de nombreuses années.. Actuellement, Vice-Président Honoraire cette section.
- Administrateur Honoraire du Royal Motor Union.
- ADMINISTRATEUR PENDANT PLUSIEURS ANNÉES de la Ligue Régionale du Yachting Belge.
- Dans le cadre de ses activités nautiques, a reçu une médaille spéciale de la ville de Liège à l'occasion du 150e anniversaire de la Belgique.
- EN RECONNAISSANCE de son dévouement à la Plaisance, ses AMIS
REMERCIEMENT

yachtmen liégeois l'ont nommé "PACHA des Yachtmen liégeois", cérémonie au cours de laquelle lui fut remise une magnifique plaque en bronze représentant le Tchad.

- La ville de Liège lui a attribué le "Mérite Sportif Liégeois" pour l'année 1984.
- A participé à la création de l'école de navigation fluviale de l'Union Nautique de Liège reconnue par la Fédération Royale de Yachting Belge.
- Lors des dramatiques grèves des bateliers, a organisé avec ses amis yachtmen la Saint Nicolas des enfants des bateliers liégeois, geste qui est resté gravé dans la mémoire de nos amis de la navigation marchande.
- A 84 ans, grâce à la complicité de Mr Paul Lamberts, a eu la chance de faire avec Roger Jenckins, champion du monde de Formule 1, un essai, sur l'eau à 200 km/h.

LE BANQUET DU 30 MARS 1985

Comme il est de tradition, notre Assemblée Générale du 30 mars 1985 a été suivie d'un banquet qui réunissait près de 100 convives. Parmi eux, Monsieur Georges LIBERT, Président des Vieilles Tiges de France, et son épouse venus spécialement de Paris.

Ce fut l'occasion pour notre Président Léon BRANDERS de présenter Georges LIBERT reçu le matin même comme membre d'honneur de notre association. Sans entrer dans les détails du curriculum vitae du nouveau membre d'honneur, le Président a particulièrement fait valoir sa participation à la Croisière Noire organisée en 1933-34 par le Général WILLEMIM et dont il était le benjamin; ses missions comme pilote de nuit en Lysander pendant la guerre, pour déposer et reprendre des agents en territoire ennemi; son activité dans l'aviation civile et notamment à Air France où il fut chef pilote et chef du personnel navigant; son rôle de moniteur dans les clubs civils avec cette particularité d'avoir eu comme élève son épouse qui ainsi partage mieux avec lui son amour des choses de l'air. Le Président en profita pour remercier Madame LIBERT de son dévouement aux Vieilles Tiges en formant réellement équipage avec son mari.

Comme les années précédentes, le banquet fut une réussite grâce à notre ami Victor WYNANTS, son organisateur, et à Monsieur CALLENS, notre restaurateur. Il y eut même plus de participants que d'inscrits; ce qui obligea quelques uns à prendre place dans la salle du bar. C'est une situation dont il faudra tenir compte l'année prochaine.

Le rédacteur de service.