

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

DOUZIEME ANNEE

JUL AOU SEP

Bruxelles, le 1er août 1991

S O M M A I R E

Le mot du Président

Nouvelles de l'Association

Un 'MOT' du Trésorier

Compte rendu de notre voyage à Reims et le Bourget

Notre réunion mensuelle du mois d'AOUT se tiendra à TEMPLOUX
comme l'année dernière (quel succès!)

Inscrivez-vous sans retard.

Cérémonie annuelle au mémorial de Tigelot

Appel pour un uniforme----d'avant guerre

Le campagne de la 1/I/1Aé en mai 1940

Avec la FN de Zeebrugge à Antwerpen le 2 septembre

Une visite, le 10 septembre : Van Hool à KONINGSHOIKT

Commémoration du bombardement des ponts du canal Albert le 11 mai

Herdenking van het bombardement van de bruggen over het

Albertkanaal op 11 mei

Een bezoek, op 10 september : Van Hool te KONINGSHOIKT

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

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

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

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

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

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis,

Nous avons tous encore en mémoire la journée de notre Assemblée Générale et de notre banquet annuel. Ce fut, comme disent certains, une belle fête. Ainsi, le moment plein d'émotion où notre ami André CHALLE a remis à Auguste LEMOINE son diplôme de 60 ans de brevet. Trois autres récipiendaires, Henri de SERRET, Léon PAULET et Robert NYSSSENS recevaient leur brevet des mains de notre ancien Administrateur Victor WINANTS. Tout cela s'est passé magnifiquement et nous remercions tous ceux qui ont mis la main à la pâte.

Notre Président d'Honneur, le Lieutenant-Général Aviateur F. BURNIAUX DFC, m'a dit qu'il était remis de ses ennuis. Il doit en être de même du Général Médecin Ed. EVRARD, membre d'Honneur. Par contre notre Vice-Président, Léopold COLLIGNON, a eu un sérieux accroc. Il va mieux et vous remercie tous de vos vœux de bon rétablissement.

Le Président des Vieilles Tiges de France était dans une forme éblouissante à Paris et au Bourget. Nous leur devons à lui et à son épouse un grand merci pour leur accueil très chaleureux.

Nous étions invités, ma femme et moi, au banquet des Vieilles Tiges, à Paris, à l'occasion duquel notre ami Georges LIBERT s'est vu remettre la cravatte de la Légion d'Honneur. Nous lui présentons encore toutes nos félicitations. C'est un grand Président et, pour notre plus grande joie, il a accepté de rester en fonction jusqu'à l'année prochaine, 70ème anniversaire de l'existence des Vieilles Tiges. Il sera remplacé alors par le Général CHENET que vous aurez bientôt l'occasion de rencontrer.

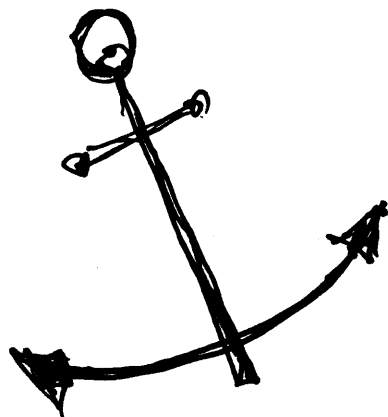
Un autre ami français que j'aimerais vous faire connaître est le Président des Vieilles Racines, Jean HERBEMONT. Je lui dois beaucoup, non seulement parce qu'il est pratiquement devenu notre chauffeur attitré, mais parce qu'il nous a toujours accueillis avec énormément de gentillesse. J'aimerais aussi, avec son aide, essayer de faire renaître en Belgique cette belle association des Vieilles Racines. Nous avons, en son temps, été témoin de son agonie, mais je ne vois pas pourquoi elle ne renaîtrait pas de ses cendres. Elle pourrait être conduite, par exemple, par les mécaniciens de bord que nous comptons parmi nos membres et bien d'autres auxquels je pense et que nous pouvons retrouver parmi les membres de la Fraternelle des Belges anciens de la RAF.

Je vous rappelle notre réunion à l'aérodrome de Temploux, le mercredi 21 août. Si le temps nous est favorable comme l'an dernier, c'est une magnifique journée en perspective. Et, pour les habitués, les cérémonies commémoratives à Jalhay auront lieu le dimanche 25 août prochain.

A bientôt donc et en toute amitié.

Léon BRANDERS

Président.



LUNDI 2 SEPTEMBRE, VOYAGE ZEEBUGGE- ANTWERPEN A BORD DE LA FREGATE "WIELINGEN" DE LA FORCE NAVALE

Pour des raisons de repas à bord, nous sommes limités à 40 personnes. Il y a donc lieu de s'inscrire sans tarder.

Nous nous rendrons à Zeebrugge en autocar. Nous embarquerons à bord de la frégate "WIELINGEN", probablement entre 9 et 10H. L'autocar se rendra à vide au port d'Anvers où nous débarquerons probablement vers 17H. pour reprendre l'autocar vers Bruxelles.

Grâce à nos aviatrices, les dames sont autorisées à bord, mais seuls les membres et leur conjoint sont acceptés.

Les 40 premiers inscrits recevront une circulaire avec le programme précis et les modalités de paiement.

INSCRIPTIONS DES A PRESENT:

- soit en téléphonant à Jacques DÔME, au 02/762 60 56 APRES 14H.
 - soit en lui adressant le talon ci-dessous: Rue de la Station 80
1200 BRUXELLES
-

Je soussigné (NOM).....Prénom

réserveplace(s) pour le voyage du lundi 2 septembre à bord de la frégate "WIELINGEN" de la Force Navale.

Signature:

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION DU 28 AVRIL AU 21 JUILLET 1991.

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Le 12 juin, Jacques ANCIAUX de FAVAUX, Château de Hody, Grand'Route 17 - 4162 HODY - Tél: 041/83 60 72. Breveté pilote d'avion le 5.7.58 par l'Administration de l'Aéronautique

Le 10 juillet, Georges BERY, Haachtsesteenweg 222 - 1820 MELS BROEK - Tél: 02/751 82 41. Breveté navigateur en septembre 1951 par la FAé.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES

19 mai	Albert PAUWELS	81 ans,	breveté pilote d'avion en	1935.
2 juin	Albert DEMOL,	74 ans,	1946.
	Georges DELVAUX	1935
12 juin	Madame de SERRET,	épouse du Baron Henri de	SERRET.	
18 juin	Madame HELMAN (MOUCKY),	mère de Jacques ROELAND.		
28 juin	Gerardus DENEVE,	breveté pilote d'avion en	1928.	
14 juil.	Paul LEVA,	1942.

NOS ACTIVITES PASSEES

Le mardi 4 juin, nous étions nombreux au cocktail, très réussi, organisé par le Musée de l'Air pour l'inauguration du stand "Aérostation".

Les ²¹ vendredi et samedi 22 juin, nous étions 22 pour notre visite au salon bisannuel du Bourget. Le compte rendu de ce voyage est donné par Bob FEUILLEN dans le présent bulletin.

NOS ACTIVITES A VENIR

PAS de réunion le mercredi 14 août, à la Maison des Ailes (fermeture du restaurant)
Le mercredi 21 août, réunion à l'aérodrome de TEMPLoux, comme l'année dernière. Voir précisions dans le présent bulletin concernant les inscriptions.

Le dimanche 25 août, cérémonie commémorative annuelle au Mémorial Canadien du Tigelot (JALHAY). Voir programme et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le lundi 2 septembre, nous serons reçus à bord d'une frégate de la Force Navale pour un voyage ZEEBRUGGE-ANTWERPEN. Voir modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Les samedi 7 et dimanche 8 septembre, ceux qui se sont inscrits auprès de notre ami René WACHEUL participeront au rallye aérien qu'il organise avec la Fédération Nationale Belge d'Aviation.

Le mardi 10 septembre, grâce à notre ami Albert CUSTERS, nous sommes invités à visiter les établissements VAN HOLL, grands constructeurs d'autocars. Voir programme et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le mercredi 11 septembre, nous reprenons nos réunions habituelles à la Maison des Ailes.

En octobre, à une date qui ne nous a pas encore été communiquée, les Fastes de la Force Aérienne. Ceux qui souhaitent y participer peuvent téléphoner, fin septembre ou début octobre, au secrétaire: Jacques DOME 02/762 60 56.

Le vendredi 1 novembre, cérémonie du souvenir à la Pelouse d'honneur du cimetière de Bruxelles. Cette cérémonie est présidée par notre Président qui assure également la présidence du Comité de la Pelouse d'Honneur. Pour ceux qui veulent se joindre à cette cérémonie qui débute à 11 heures, l'accès à la Pelouse d'Honneur se fait par un entrée latérale du cimetière, rue de l'Arbre Unique, à gauche de l'entrée principale. Parking dans la rue de l'Arbre Unique.

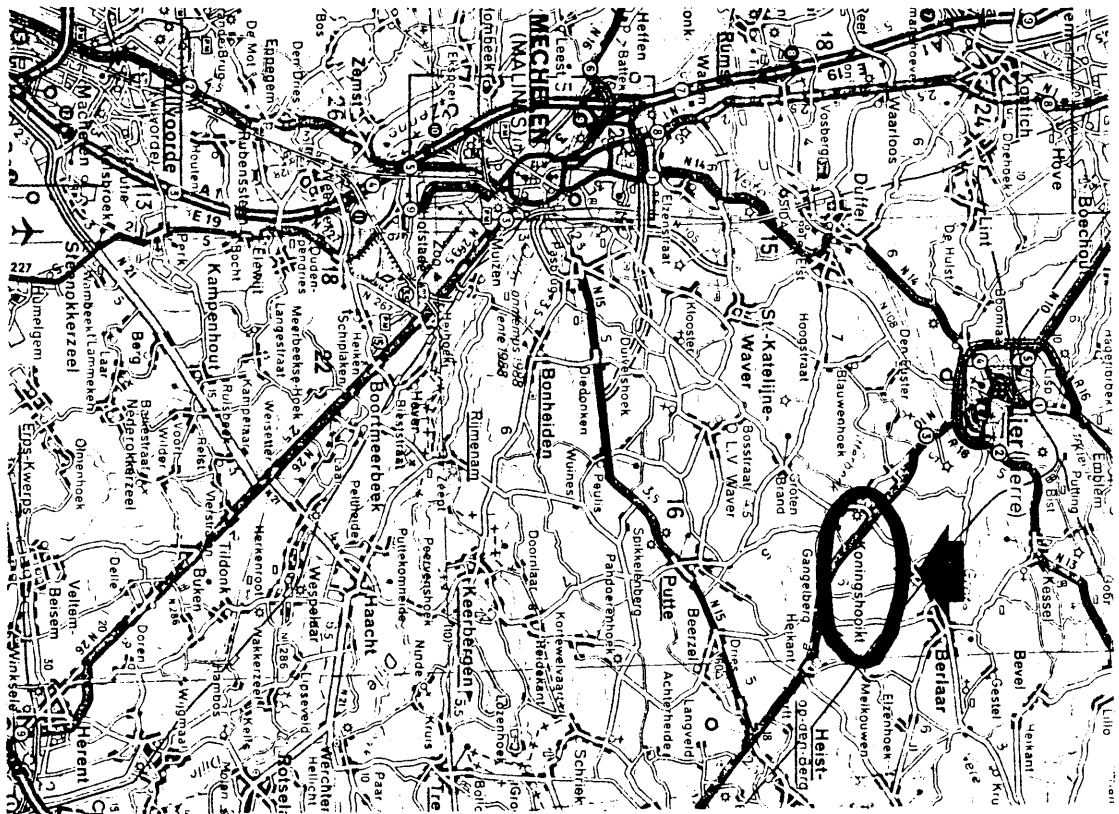
VISITE DE LA S.A. VAN HOOL A KONINGSHOOIKT

A l'initiative d'Albert Custers, qui eut sous ses ordres au 89ème Groupe à Deurne, un des fils du fondateur de la firme, une visite de la S.A. VAN HOOL, constructeur de cars, est organisée le mardi 10 septembre 1991, à 13h30.

La société ne peut recevoir que 35 participants et la visite est "Men only". Les candidats à la visite doivent se rendre sur place par leurs propres moyens.

Les inscriptions et le groupage éventuel des candidats non motorisés sont reçus par Jacques Dôme, dès réception de la présente circulaire (Tél: 02/762.60.56).

Pour se rendre à Koningshooikt au départ de Bruxelles (48 Km)



1. Autoroute E19 vers Anvers.
2. A hauteur de Mechelen, sortie DUFFEL-RUMST, direction DUFFEL.
3. A Duffel, direction de LIER.
4. A l'entrée du ring à Lier (GB à gauche), prendre à droite, direction HEIST-OP-DEN-BERG et AARSCHOT.
5. Usine Van Hool à plus ou moins 7 Km, à la droite de la route. Rendez-vous sur le parking.

Le mot du Trésorier

A défaut d'un GROS MOT, c'est un mot gros d'AMERTUME.
En effet, malgré de nombreux rappels, 49 membres n'ont toujours pas payé leur cotisation pour 1991. Il est rappelé que tout membre qui n'est pas en règle de cotisation pour DEUX années consécutives est rayé d'office. En 1991, CINQ membres ont été rayés.

Voici, arrêtée au 15 juillet 1991, la liste des retardataires:

Antoine M. (Mme)	Dubcis J.	Mesmaekers (Mme)
Burhin M. (Mme)	Dumon (Mme)	Molle (Mme)
Colignon J.	Engels F.	Navez M. (Mme)
Collinet R.	Falleur C.	Nibelle P.
Defour O.	Fossion H.	Nyssens R.
De Haibe J.	Franchomme M.	Peeters A. (Mme)
De la Croix A.	Geunig C.	Prosman Y.
Delori J.F.	Guffens J.	Schouls R.
Denis P.	Haegeman P.	Terlinden G. (Mme)
De Permentier W.	Kinet J. (Mme)	Thibout F. (Mme)
De Valneneer J. (Mme)	Koller R.	Vandeborn J. (Mme)
Devlieger P.	Korb R. (Mme)	Vandenbroeck A.
Dewalheyns J.	Lamon W.	Vleugels M.
Deweerd E.	Lawarrée G.	Walpole R.
Dillien M.	Leleu A.	Yernaux F. (Mme)
Doornaert R.	Leunis E. (Mme)	
Lajoune G.	Lievens J. (Mme)	

Pour se mettre en règle, une seule méthode :

VERSER D'URGENCE 400 Fr (200 Fr POUR LES VEUVES)

AU CCP 000-0356122-35 des Vieilles Tiges de Belgique
rue Montoyer 1 B13
1040 Bruxelles
en mentionnant " Cotisation 1991"

M E R C I

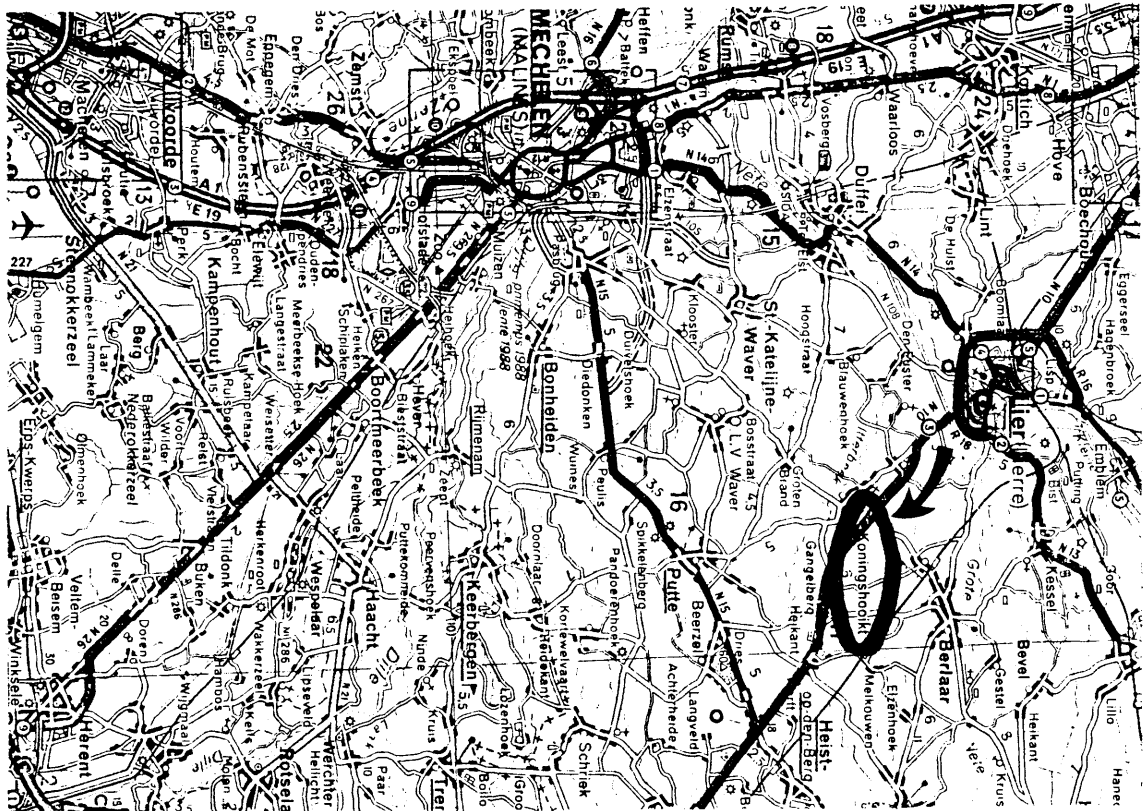
BEZCEK AAN DE N.V. VAN HOOL TE KONINGSHOOIKT

Dank zij het initiatief van Albert Custers die onder zijn bevel in de 89de Groep te Deurne, een der zonen van de stichter van de firma gehad heeft, wordt een bezoek aan de N.V. VAN HOOL, constructeur van bussen, ingericht op dinsdag 10 september 1991, te 13u30.

De maatschappij kan slechts 35 deelnemers ontvangen en dit bezoek is "Men only". De deelnemers moeten zich met eigen middelen ter plaatse begeven.

De inschrijvingen en een eventueel groepering van kandidaten zonder vervoer, kunnen vanaf heden gebeuren bij Jacques Dôme (Tel: 02/762.60.56).

Om zich naar Koningshooikt te begeven uit Brussel (48 Km)



1. Autosnelweg E19, richting Antwerpen.
2. Te Mechelen, uitrit DUFFEL-RUMST, richting DUFFEL nemen.
3. In Duffel, richting LIER.
4. Aan de ingang van de ring van Lier (GB links), rechts draaien naar HEIST-OP-DEN-BERG en AARSCHOT.
5. Het fabriek is meer of min 7 Km rechts van de weg.
Afspraak op de parking vanaf 13u30.

Réunion des Vieilles tiges à Temploux, le 21 Aout 1991.

Comme l'année dernière, les Vieilles Tiges vont, au mois d'Août, délaissér la Maison des Ailes, pour derechef, tel le sous-préfet; se rendre au champ - d'aviation-, s'entend, de Namur-Temploux.

C'est donc pour le 21 Août prochain, que l'invitation est lancée, de se retrouver, à 11,30 heure, au bar "Le Petit Prince" de l'aérodrome, ou même plus tôt, pour ceux qui ne détestent pas, prendre un bon bol d'air.

Le programme des festivités comprend: à 13 heures, les agapes confraternelles -bien sûr - qui, en 1990, n'ont laissé personne indifférent. Elles seront présédées, d'ailleurs par le drink de bienvenue, offert par Monsieur Georges Bertrand, maître des lieux. La partie sportive de la journée, permettra aux amoureux des choses de l'air, de se faire remorquer jusqu'a 500 mètres, à bord d'un des quatre planeurs, biplaces, qui seront alignés en piste, à leur intention. Ils seront pilotés par, au moins trois vélivolistes V.T.

Les salles du restaurant n'étant pas extensibles, et le nombre de places disponibles se cantonnant autour de 100 participants, il convient de s'inscrire avant le 8 août, en versant la somme de 600Fr. par personne, pour le diner, servi, à volonté (boissons non comprises), au compte 001.1908100.89 de V.T.B. JOUREZ, Avenue du Prince Royal 11, 1410 WATERLOO, avec la mention "Réunion Temploux 21 Aout".

Une participation aux frais sera demandée, sur place, aux V.T. qui se laisseront tentés par le plaisir un vol sans moteur aucun. Le port du pantalon est conseillé, aux dames.

A bientôt, à Temploux.

H.M.

CEREMONIE ANNUELLE DU SOUVENIR AU MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT (JALHAY)

en hommage aux aviateurs belges et alliés abattus dans les hautes fagnes en 1944.

Le Comité organisateur nous convie à cette journée commémorative le DIMANCHE 25 AOUT 1991 En voici le programme:

- 10.30 H., en l'église de JALHAY, messe solennelle avec la participation de l'excellente chorale de Manihant.
- A l'issue de cet office, dépôt de fleurs au monument de la commune de Jalhay à la mémoire de ses morts des deux guerres.
- Ensuite, les participants se rendront en voiture au lieu-dit "Tigelot", sur la route vers le barrage de La Gileppe, où existe un parking. On se dirigera en cortège jusqu'au Mémorial Canadien où on entendra l'allocution de circonstance suivie des dépôts de fleurs, de l'exécution de sonneries et des hymnes nationaux des pays concernés.

Le Comité organisateur s'est assuré la présence des attachés militaires auprès des Ambassades des Etats-Unis d'Amérique, d'Angleterre et du Canada, des Hautes Autorités militaires ainsi que d'anciens aviateurs de la R.A.F. et de sa section belge.

Sont également conviés à ces cérémonies, les autorités civiles et judiciaires régionales ainsi que tous les anciens combattants et sympathisants désireux d'exprimer leur reconnaissance à nos libérateurs.

Les organisateurs ont prévu de terminer fraternellement cette journée du souvenir en organisant un REPAS AMICAL au "Restaurant du Monument", voisin du parking du départ.

M E N U

Apéritif (offert par Mr et Mme BOULET-ADAMS)

Melon au jambon

Roti de boeuf sauce poivrade

Pois et carottes

Salade

Croquettes - Frites

Tarte aux fruits

Café

Le coût de ce repas (autres boissons non comprises) est de 700Fr./personne.

Cet écôt est à verser au compte B.B.L. N° 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot. Seul le versement vaut inscription dont la clôture définitive est fixée au samedi 19 août. SUR VOTRE VIREMENT INDIQUEZ: DELEGATION V.T.B.

Pour les besoins d'organisation de cette journée, veuillez renvoyer le formulaire ci-dessous à Mr André HORGNIES, rue Victor Boulienne 11
4800 VERVIERS

MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT - PARTICIPATION V.T.B. aux cérémonies du 25.8.1991

Je soussigné (en caractères imprimés)

- participe à la messe OUI/NON avec en plus personnes

- participe au repas OUI/NON avec en plus personnes

Je paye x 700 Fr au compte 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot. Comptetenu dunombre de places limité à 60, les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre de leur réception.

DATE..... SIGNATURE.....

Voyage des Vieilles Tiges à Paris-Le Bourget, les 21 et 22 juin

Une vingtaine de membres et d'épouses se sont rendus au 39ème Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace, le 22 juin, à l'aéroport du Bourget.

Le groupe quitta Bruxelles la veille à 8h00 pour visiter la cathédrale et une cave de Champagne à Reims.

Capitale de la province romaine de Gaule Belgique, Reims fut le siège d'un évêché dès 290. Evangélisée au milieu du IVème siècle par saint Sixte et saint Sirice, dévastée par les Vandales, puis par les Huns, la ville se releva sous l'épiscopat de saint Remi, qui décida Clovis à se convertir au catholicisme et le baptisa. Chef d'oeuvre de l'art gothique, la cathédrale Notre-Dame a une longueur de 149,17m et une hauteur de 37,95m. Sa construction commença en 1211 et se poursuivit jusqu'en 1480 avec l'achèvement des tours. Un grand incendie en 1481 dévasta la toiture et les flèches projetées ne furent pas exécutées.

La sculpture du grand portail qui date du milieu du XIIIème siècle, présente une série de statues célèbres par leur caractère et la pureté de leurs lignes: la Vierge de l'Annonciation, le Groupe de la Visitation, saint Joseph, l'Ange de l'Annonciation et celui du Sourire. Le portail est surmonté d'un vitrail en forme de rose de grande beauté.

Reims fut occupée par les Allemands du 4 au 12 septembre 1914. Evacuée le 13, la ville fut systématiquement bombardée jusqu'en 1918. La cathédrale fut gravement endommagée: la toiture périt, les voûtes furent crévées, tous les vitraux furent détruits ainsi que de nombreuses oeuvres d'art.

La reconstruction commença après l'armistice et se poursuivit jusqu'en 1936. La charpente de la toiture fut reconstruite en béton armé et l'exécution des nouveaux vitraux fut confiée à une famille rémoise de Maîtres-vitriers qui, grâce au mécénat des marchands de champagne, purent donner un éclat particulier à leurs oeuvres. L'un des vitraux représente d'ailleurs toutes les étapes de la viticulture rémoise et de la commercialisation du champagne. Un autre montre la tête de tous les architectes qui se succédèrent dans la construction de la cathédrale. Les médaillons et personnages se détachent sur des fonds de treillis bleu et rouge. Dans l'abside, un vitrail au dessin moderne créé par Chagall se distingue par ses bleus nuancés propres à l'artiste et parfaitement reproduits par les maîtres-vitriers.

La visite intérieure se termina quelques minutes avant midi, au pied d'une horloge antique et très caractéristique, afin d'écouter les douze coups frappés sur une cloche par deux personnages pendant que défile un groupe représentant la Fuite en Egypte.

Après un excellent déjeuner, le groupe rendit visite aux caves à champagne de la Maison Piper-Heidsieck. Elles s'étendent sur 16 Km - dont quatre sont aménagés pour les visites - à 18m sous terre. Le parcours s'effectue dans un train de petits wagons tirés par un tracteur électrique.

Au cours de quelques haltes, des montages audio-visuels retracent l'histoire de la maison et du champagne.

Les premières grandes maisons de Champagne s'édifièrent au début du XVIIIème siècle, sous la houlette d'entrepreneurs producteurs-négociants, souvent d'origine allemande. La maison Piper-Heidsieck fut fondée le 6 mai 1785 par Florens-Louis Heidsieck.

Le vin d'Ay, vin de Dieu, religieusement élevé par les moines-vignerons, était fort prisé des monarques qui sacrés à Reims, en usaient volontiers pour leurs festivités de leur couronnement. On attribue généralement à dom Pérignon, intendant de l'abbaye bénédictine de Hautvillers, la découverte de la propriété des vins de Champagne à prendre mousse. Il est semble-t-il plus sage de considérer que le premier vin mousseux est dû à une fermentation accidentelle mais considérons que dom Pérignon comme père du champagne, tant étaient grands son amour de l'oenologie, sa connaissance approfondie du vin, son esprit d'observation et sa gourmandise monacale.

Le champagne est produit à partir des cépages Chardonnay (blanc), Pinot noir et Pinot meunier. C'est un vin d'assemblage. Pour une cuvée non millésimée, le Maître de chai recherche une qualité constante et suivie par l'apport de vins d'années antérieures. Pour l'assemblage d'un millésime, l'année étant choisie pour ses qualités propres, il essaiera d'en tirer parti avec les meilleurs effets.

Le vignoble champenois est un vignoble de coteaux qui se situe principalement sur la falaise de l'Ile-de-France, à la jonction des terrains d'âge secondaire et tertiaire. La vigne pousse sur la craie, recouverte sur une faible épaisseur par des glissements de terrains de nature souvent sableuse ou argileuse. Grâce à cette nature, le sol champenois régule la quantité d'eau mise à la disposition de la plante et apporte sa contribution à la qualité.

Il faut savoir que la température moyenne annuelle de la région est de 10°C et qu'en dessous de 9°C, le raisin ne peut plus mûrir. Mais cette difficulté a ses avantages. En effet, les vignes qui "souffrent" sont souvent celles qui donnent les vins les plus fins.

Les caves de Champagne, véritables cathédrales souterraines, jouent un rôle prédominant sur la qualité du vin. Le calcaire permet de creuser des galeries sans les étayer et ces caves ont une grande inertie à toute variation de température (de 9°C à 10,5°C). Le taux d'humidité y est remarquable (jusqu'à 90%). Le sol, facile à creuser, permet la mise en place de cheminées "essorts" qui donnent une aération statique.

Pour être commercialisée, la bouteille doit obligatoirement mentionner:

- l'appellation "Champagne" en caractères très apparents;
- le nom de la marque ou de l'expéditeur;
- le numéro d'immatriculation de la marque, délivré par le Comité interprofessionnel du vin de Champagne et précédé des initiales suivantes:

N.M.: (Marque principale appartenant à un négociant manipulant;

M.A.: (Marque secondaire appartenant à un négociant manipulant ou marque appartenant à un négociant commercialisant le champagne fait par un autre négociant ou vigneron;

R.M.: (Marque appartenant à un propriétaire vigneron manipulant et vendant lui-même son vin;

C.M.: (Marque appartenant à une coopérative de récoltants.

Le lendemain, après avoir passé la nuit dans un hôtel du quartier de la Défense, la délégation se rendit au Bourget en compagnie des Vieilles Tiges de France, pour participer à la cérémonie d'hommage au pilote d'essai et à l'équipage, à 10h00, devant leur monument élevé devant l'aérogare.

Un peloton armé et la musique de l'Armée de l'Air ainsi que plusieurs personnalités civiles et militaires françaises, dont le Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, le Général Fleury, étaient présents.

Léon Branders, au nom des VTB, déposa une gerbe de fleurs au pied de la stèle, encadrée de plusieurs drapeaux dont celui, tout neuf, de notre association.

Les portes du 39ème Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace furent franchies après cette cérémonie.

Une terrasse de l'aérogare, dont l'accès était sévèrement filtré par Henri Branders, était réservée à la délégation ce qui permit de suivre très confortablement les évolutions des avions de démonstration.

Le Bourget est le dernier salon où l'on cause de la guerre du Golfe. Toutes les stars du "Desert search" étaient présentes, certaines encore revêtues de leur tenue "sable". Nous eûmes même droit à assister à une présentation du célèbre F117 dont la démonstration fut presque furtive.

En lever de rideau, les nouveaux avions de voltige français, allemand, américain et soviétique, dont la construction fait appel de plus en plus aux matériaux composites, firent leurs exhibitions dans un ciel dégagé. Ils cédèrent la place aux évolutions de Mirage-2000 et autre Mig-31, dans le tonnerre des post-combustion.

En exposition statique et à côté du célèbre Musée de l'Air, il y avait une fusée Ariane en grandeur nature et la navette spatiale Hermès.

Dans le Hall N° 1, réservé aux géants de l'aéronautique, le GEBECOMA (Groupement belge des constructeurs de matériel aéronautique) et le FLAG (Flemish Aerospace Group), partageaient pour la première fois, un même "Belgian Stand". De bonne augure!

Avant de quitter le salon, nous apprîmes que le constructeur belge de l'avion léger Epervier, avait des bons de commande signés pour dix exemplaires et des options pour huit autres. Bravo!

Herdenking van het bombardement van de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940

Een afvaardiging van de VTB, geleid door haar president, Léon Branders, heeft zich op 11 mei naar Vroenhoven begeven om er de herdenkingsplechtigheid van de bombardementen van de bruggen over het Albertkanaal door 9 Fairey Battle van het 5de en 9de smaldeel van het 3de Luchtvaartregiment, bij te wonen.

Namen ook deel aan deze manifestatie, een detachement van de Luchtmacht en het vaandel, de burgemeesters van Riemst en Bilzen, de Luchtvaartattaché van de ambassade van Groot-Brittanie, het komitee van de VVOM (Vaderlandslievende Vereniging voor Vergeten Oorlogsherdenkingen en Vervallen Oorlogsmonumenten) van Mopertingen, afgevaardigden van de RAFA, de Heer PROESMANS, Adjunct Nationaal Voorzitter van de BNB, de Heer MARAITTE, Voorzitter van het Gemeenschappelijk Front en verschillende lokale vaderlandslievende verenigingen.

Redevoeringen werden gehouden vóór het gedenkteken door de Heer MAHIEU van het VVOM komitee en door de Heer STEVENS, burgemeester van Riemst.

Nadat er bloemen werden neergelegd, heeft onze voorzitter, omringd door de twee overlevenden van deze tragisch dag, Alex Binon en Jacques Dôme, de doden herdacht en vroeg hij aan de omstaanders één minuut stilte in acht te nemen.

"Last Post" uitgevoerd door twee klaroenen van de kliek van de Luchtmacht en de Branbançonne gespeeld door de Harmonie van Keukelom, beëindigden de ceremonie.

Alle deelnemers vonden elkaar daarna terug in de parochiezaal van Vroenhoven waar het komitee van de herdenking een sympatieke receptie had ingericht.

De Luchtmacht heeft beslist om ieder jaar deel te nemen aan deze herdenkingen door het leveren van een detachement. Een luchtdéfilé zal plaats hebben indien 11 mei noch op een week-end noch op een feestdag valt. Ieder vijf jaar zal haar deelname nog feestelijker zijn met onder andere, de deelname van de muziek.

Afspraak te Riemst/Vroenhoven op 11 mei 1992 en onthoud reeds de datum van 11 mei 1995!

Commémoration du bombardement des ponts du canal Albert
le 11 mai 1940

Une délégation des VTB conduite par son président, Léon Branders, s'est rendue le 11 mai à Vroenhoven à la cérémonie commémorative des bombardements des ponts du canal Albert par 9 Fairey Battle des 5ème et 9ème escadrilles du 3ème Régiment d'Aéronautique.

Participaient aussi à cette manifestation, un détachement de la Force Aérienne et l'étendard, les bourgmestres de Riemst et de Bilzen, l'Attaché de l'Air de l'Ambassade de Grande-Bretagne, le Comité du VVOM (Vaderlandslievende Vereniging voor Vergeten Oorlogsherdenkingen en Vervallen Oorlogs Monumenten) de Mopertingen, des représentants de la RAFA, de Mr PROESMANS, Président National Adjoint du MNB, de Mr MARAÏTTE, Président du Front Commun et plusieurs associations patriotiques locales.

Des allocutions furent prononcées devant la stèle par Mr Mahieu du VVOM et par Mr Stevens, bourgmestre de Riemst.

Après un dépôt de fleurs, notre président entouré des deux survivants de cette journée tragique, Alex Binon et Jacques Dôme, fit l'appel des morts et demanda à l'assistance d'observer une minute de silence.

La sonnerie "Last Post" exécutée par deux clairons de la clique de la Force Aérienne et la Brabançonne jouée par l'Harmonie de Keukelom clôturèrent la cérémonie.

Tous les participants se retrouvèrent ensuite dans la salle paroissiale de Vroenhoven où le Comité du Souvenir avait organisé une sympathique réception.

La Force Aérienne a décidé de participer chaque année à la commémoration en fournissant un détachement, un défilé aérien si la journée du 11 mai n'est ni un week-end ni un jour férié et tous les cinq ans, sa participation sera plus solennelle avec entre autres, le concours de la musique.

Rendez-vous à Riemst/Vroenhoven le 11 mai 1992 et retenez déjà la date du 11 mai 1995!

CAMPAGNE AERIENNE DE LA 1ère Escadrille du I Groupe du 1er Régiment d'Aé. en mai 40.

Le texte qui suit est du Col Avi e.r. Léon PAULET qui était Capitaine en mai 1940 et commandait la 1/I/1 Aé. Etant donné l'utilisation de nombreuses abréviations, en voici la signification.

Aé M	Aéronautique Militaire	Et.Aé.	Etablissements d'Aéronautique
Aé M B Belge	Gl.Avi.	Général Aviateur
C.A.	Corps d'Armée	G.Q.G.	Grand Quartier Général
Cdt	Commandant	P.F.	Position Fortifiée
Col Avi	Colonel aviateur	P.N.	Personnel Navigant
D.A.T.	Défense Aérienne du Territoire	P.P.	Pied de Paix
D.T.C.A.	Défense terrestre contre avions.	P.P.R.	Pied de Paix Renforcé
E.M.	Etat-Major	P.S.V.	Pilotage sans visibilité
E.M.G.	Etat-Major Général	T.A.Aé.	Troupes auxiliaires d'aérodrome

Mars 1935 : Fin du Traité de Versailles. L'Aé.M.B. avec six escadrilles d'Observation de C.A. (avions Fairey-Fox Renard) a pour mission d'attaquer les troupes au sol en cas de franchissement des ponts du Rhin par la jeune Armée Nazie suivant Plan du Col.Av.Tapproge Chef d'E.M. Aé.M.

Mars 1936 : Réoccupation de la Rhénanie .Sans aviation,avec 19 Boms et 6 bies d'Aie ,les Alliés n'osent agir alors que le Reich capitulait en cas de riposte .Signature du Pacte Franco-Russe .

Mars 38 à Mai 40 :La puissance du Reich s'amplifie sans réaction adverse ; Anschluss, Guerre d'Espagne (banc d'essai Nazi) Humiliation de Chamberlain à Munich, Axe Rome-Berlin Cte Ciano, Pacte Germano-Russe (Ribbentrop-Molotov). Invasion de la Pologne Septembre 39 .Danemark, Débarquement en Norvège (Uranium) en Avril 40, pour finir en Mai 40 par l'offensive foudroyante à l'Ouest .

Rappels ; En juillet 1939 ,au Meeting d'Evere ,les Stukas sont en démonstration de Publicité ,mais nos contrats sont signés avec la G.B. et les U.S.A. et le 10 mai 40, nous nous défendrons avec 160 avions de 1935 contre 3500 avions dont 350 Stukas de la Luftwaaffe .

En 1938, notre politique de Neutralité nous oblige de nous établir sur deux Fronts EST et SUD .Au cours d'une Inspection de la Commission Militaire Mixte à Nivelles, le Plan de Défense contre la France est ignoré des Bases Aériennes.Après Enquête, le Chef E.M.G. Gl Vandenberg, le Cdt Aé.M.B. Gl Av Iserantant et le Chef E.M. Aé.M. Col.Av. Tapproge sont démis de leur fonction et le Col.Av. Hiernaux Ct 2 Aé devient GlAv. Cdt Aé.M.B.

En 1939, notre Politique de Neutralité nous oblige à rester très prudent quant au survol par l'ennemi de notre Territoire. Evitons de créer prétextes à conflit .Le Lt Av.Henrard sur Hurricane se fait descendre par un He-111 alors qu'il se limitait à le forcer à atterrir sur nos Aérodrômes .

Septembre 1939 :L'Armée Belge est passée sur P.P.R. les C.A. sont en position défensive sur le Canal Albert, les P.F. de Liège et de Namur . Six escadrilles d'Observation de C.A. sont à leur disposition . Quatre escadrilles d'Observation d'Armée et six escadrilles de Chasse sont affectées au G.Q.G.

La 1/I/1Aé occupe l'Aérodrome de Deurne pour la Défense d'Anvers au profit des IV et V C.A. (Cdt Gl Vandenberg),son Terrain de campagne bien camouflé, aménagé par les T.A.Aé. est situé à Hingene au S.E. de Termonde . Nos missions de Liaison, d'Artillerie,d'Attaques de Tr.-au-Sol sont courantes ,tant de jour que de nuit .

La liaison Radio Sol-Air en Morse est inexistante en Obs.C.A. Elle se fait encore par Panneaux d'Identification SOL-Air très vulnérables en Campagne. Seules les escadrilles d'Ob. Aéé ont les liaisons bilatérales en Morse (A.M.A.G.).

Vieux Règlement d'Aie 1914 rénové au IV C.A., les missions se feront en Surveillance par axe N.S. permettant la souplesse des Tirs sans dévoiler les Batteries .

A Deurne, nos prestations sont lourdes, de jour comme de nuit : Garde d'Aérodrome tant à Deurne qu'à Hingene notre Terrain d'Alerte, Régime de Quart pour les quatre pons de trois avions soit 24 P.N. avec relève à 13h; Contrôle Aérien, Poste Météo, Maintenance avions avec 27 Spécialistes et 30 hommes de Troupe . Le Groupe I-1Aé comprend 1 E.M. + 1 Escadrille de Parc avec charroi-FN , Tracteurs Latil avec Remorques Stevens. En fait, Groupe très mobile apte à déplacements et Opérations Aériennes . Six Sections de Mi et une Section DTCA de C.40 assurent la Défense. Nos rapports avec les Officiers des IV et V C.A. et nos Officiers Aé C.A. étaient toujours très cordiaux . Le Lt Gén. Vandenberg venait voler chez nous et nous en profitions pour survoler le Canal Albert et échanger nos points de vue.

La Guerre devant soi-disant être longue, l'E.M.G. décide de créer des Ecoles de Pilotage en Afrique du Nord en puisant parmi nos meilleurs pilotes ayant environ cinq ans de métier pour devenir Instructeurs en Vol .

C'était vraiment agir avec légèreté car nous avions besoin de nos Forces pour lutter efficacement contre un ennemi aguerri par de nombreuses campagnes .

Tous nos efforts d'instruction, d'organisation, d'esprit d'escadrille étaient à recommencer avec un renfort de jeunes pilotes sans expérience du combat aérien . Le Lt Av. Pigault de Beaupré se tue le 20 mars 1940 en exercice de combat aérien, son ailier le perdant de vue le happe avec son hélice et l'écrase au sol, son parachute en torche . Ce n'est pas sans émotion que l'on découvre l'un des siens enfui dans la glaise, encore si jeune, victime de son devoir .

9 mai 1940 vers 18h, malgré une période d'Alerte grave, les congés sont rétablis . Les Ordres et Contrordres sont affaires courantes. Obligé d'assurer la Maintenance d'activité aérienne, je décide de n'exécuter cette prescription que le lendemain à 13h, à la relève de la Garde . La chance me sourit car le 10 mai à 0h au cours d'une soirée au G.Q.G. IV C.A. , le Lt Gén. Vandenberg m'annonce discrètement l'entrée des Forces Allemandes en Belgique. Le Plan d'Alerte est immédiatement exécuté et c'est ainsi que la 1ère escadrille échappait au massacre et occupait au complet son Terrain de Campagne à l'abri des bombardements adverses . Grâce au Lt Av Philipart en stage en 39 à la R.A.F. nous atterrissons de nuit , moteur au ralenti, à l'aide de lampes tempêtes disposées en L ; heureusement car l'emploi des phares de D.T.C.A. en temps de Guerre eût été un non-sens suite à occultation complète du Pays . A l'aube, l'Aérodrome de Deurne était bombardé mais seule une faible A.G. encaissait le choc .

Campagne Aérienne des dix-huit jours .

Du 10 au 28 mai 40, nous allons vivre sur nous-mêmes sans aucun soutien logistique, les ET.Aé d'Evere ont évacué les rechanges vers le Sud de la France d'où nous seront ainsi coupé vu la percée allemande sur la Somme .

Nous occuperons quatre Aérodromes : Hingene du 10 au 16 mai 40 , Belcele du 16 au 17, Ursel du 17 au 23 et Ostende-Steenedu 23 au 28 mai 40 .

Nous réquisitionnerons de l'essence et des vivres avec l'argent de notre Officier-payeur .Nous serons survolés, bombardés jour et nuit, des mannequins éclairants jetteront la panique parmi nos mitrailleurs non aguerris . Tout civil à allure bizarre sera soupçonné d'espionnage et les réfugiés sur nos routes rendront nos mouvements de repli fort difficiles .

La Guerre des nerfs commence .Le G.Q.G. est sans nouvelles précises de ses C.A. Les ponts sur le Canal Albert seront la principale préoccupation du Commandement .

Nos missions primordiales consisteront dans des Ordres aux Unités isolées, par messages lestés ; au survol du Canal Albert fortement défendu aux points cruciaux par des Batteries de D.T.C.A. expertes des Campagnes précédentes .

Sans Gonio en 1940, nous naviguons au Compas à vue, en rase-motte vu la supériorité aérienne adverse. Avec nos Fairey-Fox de 1935 avec 2 Mi de capot, 1 Mi de tourelle, 250 Kmh, nous devons subir le joug des Me109 Do17 He111 à 400-500Kmh; 3500 avions ennemis dont 350 Stukas s'étaleront sur un Front de 300 Km contre 170 des nôtres disponibles . Seuls 11 Hurricane récents seront à même de se mesurer à l'assaillant .

Malheureusement, après quatre jours de combats restent seulement en action trois escadrilles d'observation de C.A. les 1-I-1Aé 9-V-1Aé 11-VI-1Aé qui passent en Observation d'Armée à disposition du G.Q.G.

Six escadrilles de Chasse et sept escadrilles d'observation sont toutes décimées sur leur aérodrome du P.P. , par occupation tardive de leur Terrain d'Alerte, par attaques des ponts sur le Canal Albert ou en combats aériens .

Le Ciel de mai 40 sera toujours bleu durant toute cette campagne de dix-huit jours .Pas de camouflage en P.S.V. alors que nous aurions eu avantage sur l'adversaire moins drillés à cette méthode . Hommage à ces Pilotes et Observateurs au Baptême du Feu qui acceptent ce combat inégal avec le sourire par amour du Devoir .

Du 10 au 16 mai 40 nous récupérons quelques avions Fairey-Fox abandonnés par des Unités en retraite. Du Terrain de Hingene , nos recherches de Renseignements se font sur le Canal Albert d'Anvers à Herenthal. Eben-Emal tombe sous l'attaque de 60 Paras bien drillés contre une garnison de 1400 hommes profondément enterrés , bombardés en piqués par Stukas .Hélas, le 11 mai 40 EBEN-EMAL capitule ,il avait coûté si cher à la Defense Nationale .

Les ponts du Canal Albert de Vroonhoven, Veldwezelt et Briegden sont intacts. Responsabilité primordiale des Cdts de C.A. trop hésitants, la percée allemande s'y engouffre face au I C.A., nécessitant une Retraite urgente sur la ligne K.W. Toutes ces Divisions encombrant les routes, assommées par les bombardements en Piqué des Stukas aux sirènes terrifiantes .

L'effondrement de ce Front est renversant en si peu de jours .

L'E.M.G. sans nouvelles de ses C.A. fait appel à la Force aérienne sur ces ponts bétonnés, alors que nos avions ne sont conditionnés que pour des Attaques de Troupes-au-Sol .Ce sera un désastre surtout pour nos Fairey-Battle .

Nos missions de Reconnaissances sur les grands axes d'accès seront soumises aux tirs même des Troupes Belges malgré tant d'exercices du P.P.;heureusement ces tirs de faibles calibres seront sans effets marquants sur nos ailes .

Notre Section de C.40 bien aguerrie abat un Helll visant le pont de Tamise .Nous récupérons ces Mi à balles traçantes incendiaires sans maillons ni recul. Petites merveilles que nous emploierons pour notre propre défense en leur renvoyant la "balle".

La Défense Aérienne du Territoire (D.A.T.) Avions et D.T.C.A. est sous Commandement unique . Son Commandant en Chef, le Lt Gen.Aie Duvivier nous rend visite et inspecte notre organisation .

Un Caudron-Simoun Français atterrit à Hingene avec un Plan urgent pour le G.Q.G. au Fort de Breendonck . Des Observateurs restituent des photos urgentes à E.M.G. du V C.A.

Une Division Française motorisée sont chez nous, en route pour Bréda Sans soutien de Chasse ,elle encaissera des bombardements en Piqué sur l'Auto-route Boom-Anvers.

La 11-V-1Aé avec ses Renard R31 atterrit à Hingene , évacuant d'urgence Hannut après repli du I C.A. Sans niches supplémentaires prévues sur notre Aérodrome, ces avions font tâche blanche sur la plaine . Notre effort de camouflage devient vain devant cette cible de choix pour l'adversaire .Je regrette notre froide réception de nos amis,elle était bien plausible . Heureusement en soirée la 11-V quitte Hingene pour Peuthy.

Un Hurricane Anglais atterrit criblé de balles, son pilote blessé est évacué par nous sur Wevelghem.

La nuit ,ce sont des survols permanents avec fusées éclairantes et parachutes jetant encore la panique dans notre Défense.Guddenkauf Pilote Officier de Garde intervenant,est blessé et évacué sur l'Hôpital Militaire d'Anvers .

Depuis le 14 mai 40 les trois escadrilles restées au combat font des Recherches de renseignements au profit du G.Q.G. sur le Canal Albert et de Campine, missions à basse altitude pour toujours se soustraire à la Chasse et la D.T.C.A. adverses .

En deux jours ,quatre avions descendus, 1 P.N. tué, 5 P.N. blessés et 2 PN prisonniers soit 25% de perte .

L'espionite règne et nos P.N. parachutés ont des difficultés à regagner nos lignes tant auprès des Troupes Belges que des civils. La plupart se retrouveront à l'hôpital d'Anvers .

Le 16 mai 40 nous gagnons l'aérodrome de Belcele laissant un Pon de trois avions en A.G. à Hingene en mission .

Des Battles calcinés par bombardement jonchent la plaine. Sans fiche de Terrain, nous réquisitionnons le château de Belcele plein de richesses abandonnées. Par précaution, nous installons nos liaisons et Bureau de Renseignements en sous-sol .

La nuit se passe en défilé ininterrompu de réfugiés quittant Anvers pour Gand et la mer .

Une vieille camionnette cherche refuge de sécurité pour la nuit ; elle transporte sous ce déguisement tous les billets de Banque des C.C.P. Discrètement à l'aube, elle nous quittera vers un but ?

Près du Terrain de Belcele, un immense Dépôt de Munitions d'Armée est abandonné intact, de quoi faire sauter toute la Région .

Le 16 mai 40 nous quittons Belcele pour Ursel, suite à la foudroyante avance allemande qui nous menace .

Le Lt Wauters et sa Sonde de C.40 quittent Belcele pour Langerbrugge sur la ligne Gand-Terneuzen où toute notre Armée est repliée .

Notre Terrain de Campagne est, cette fois,sans Défense efficace .

Ursel comme Hingene sont merveilleusement aménagés par nos T.A.Aé. Le P.C. renseigné par Fiche Aé est un café en bordure de route. Ce bistrot regorge de monde avec des civils à allures douteuses qui guettent nos moindres mouvements . Mal à l'aise, nous quittons ce lieu suspect, coupons le téléphone et nous installons dans une ferme bien isolée .Une Son de Mi Helll assure notre Défense .

Nos missions de Reconnaissances se portent sur le Canal Gand-Terneuzen où tous nos C.A. sont étalés sur un Front de 30 Km . Convoqué à l'E.M.G. pour appui Aérien en projet d'une offensive entre Anvers et St-Nicolas, une Division allemande ayant déjà jeté un pont sur l'Escaut . Après bien de considérations, le Gn. Cdt Aée est obligé d'annuler la mission d'attaque de Fr-au-Sol ,le Soutien Logistique offrant tant d'arguments de Carence . Au retour à Ursel, passant par Gand, nous emportons une moto-side car contre un simple Bon d'un Dépôt d'Armée abandonné. Cette moto nous rendra bien de service comme Estafette .

Le 18 mai 40 ,nous sommes survolé par une imposante Formation de Helll .Nous en profitons pour leur renvoyer la balle avec les Mi récupérées sur leurs avions .Hélas, le calibre est trop faible pour être réellement efficace . Nous sommes épargnés, mais le Terrain d'Aeltre encaisse ce bombardement et les derniers Battles et Fox-Hispano concentrés sans camouflage au centre de la plaine reçoivent le coup de grâce . Ces Escadrilles, abandonnant tout, évacueront vers la France . Le Gen.Av.Hiernaux Cdt de l'AÉM. en visite à Ursel nous avise de reprendre à Aeltre un Fox-Hispano en état après légère mise au point. Ce Fox-Hispano 860 cv nous servira pour des missions spéciales .

Missions de Reconnaissance de NUIT sur le Canal Gand-Terneuzen. On oublie le Pays en occultation complète. Sans Beacon en 1940, nous naviguons uniquement à vue, dans une nuit d'encre.Heureusement le Lt Av.Philipart grâce à atterrissage en L avec lampes tempêtes,nous évitons d'être repérés comme avec nos anciens Phares de D.T.C.A. C'eut été la catastrophe . Un feu discret de broussailles permit le retour délicat sans risquer de se perdre et d'atterrir sans casse en pleine campagne .

Missions d'Artillerie sur Flessingue où l'Aérodrome est occupé par l'Aviation Allemande . Ironie du sort, nous travaillons pour l'Armée Française avec postes Radio à fréquences différentes. Nos observations de Tirs se feront par messages lestés avec promenade Aérienne entre But et Batteries ,et cela en 1940 avec une supériorité adverse sans égal.

Comme prévu, le bistrot d'Ursel est bombardé avec les P.C. des I et VI laé ?

Le 22 mai 40 nos derniers Terrains de Campagne occupés sont à portée de l'Artillerie adverse . Le G.Q.G. donne Ordre de Départ pour Mandstone. Nous allons donc apporter notre faible Soutien à l'Angleterre avec nos dix Fairey-Fox restants . Faute d'avion de Transport, seuls 20 P.N. pourront s'envoler . Honneur aux P.N. j'établis la liste des élus sans un serrement de coeur pour ceux qui restent, ceux qui sont morts,nos blessés, nos disparus, nos prisonniers et tous ceux qui, dans l'ombre, nous ont aidés à soutenir la lutte .

Changement de STRATEGIE, de nouveau CONTROLDRE du G.Q.G. ; l'Armée Belge a encore besoin de vos services, étalée à présent sur un front de Courtrai à la Mer du Nord .

En conséquence, nous rejoindrons le petit Aérodrôme du Steene-Ostende où nous exécutons annuellement nos Tirs à la côte.

Adieu nos feintes de dissimulations à l'ennemi sur ce mouchoir de poche, pas un arbre et en oordure un fossé et un cimetière .

En tout, un hangar et un Bungalow E.M. , sur la plaine des Bréguets¹⁹ la queue en l'air , détruits par bombardement .

Les erreurs d'Aeltre sont déjà oubliées et nos avions destinés à une destruction certaine .

Dernière partie de Poker; le seul hangar est vide, tous les avions y seront remisés, portes fermées, sortis au fur et à mesure de départ en mission .

Solution heureuse, la reconnaissance aérienne allemande, au vu des Breguets calcinés ne s'est jamais doutée qu'une escadrille à l'abri des vues allait lutter jusqu'au dernier jour .

Gardant nos avions, nous pouvions espérer continuer la lutte en Angleterre comme prévu le 22 mai 40.

Dans le grenier du Bungalow, une quantité impressionnante de grenades Sega sont abandonnées; elles compléteront notre réserve ; leur efficacité est excellente sur colonnes de Troupes au Sol dans un rayon de 200m. Nos missions de Bombardements légers sur colonnes de charroi auraient été si efficaces sur nos routes encombrées. Elles ont souvent été oubliées par le G.Q.G. .

Nos missions au Steene seront surtout des reconnaissances sur la Lys, secteur de Courtrai où l'équipage Degreeef-keulers sera porté disparu à jamais, nos recherches ultérieures étant restées sans résultat. Peut-être tombés en mer tirillés par la Chasse adverse. Missions d'attaques de Tr.-au-sol sur l'axe encombré de colonnes sur la route Bruxelles-Ostende .

Attaque d'un Ballon-captif en ascension à Courtrai et ajustant ses tirs sans entraves sur nos troupes à l'ouest de la Lys.

Le Fairey-Fox Hispano conviendra à cette mission qui fut un échec malgré plusieurs essais, tant la D.T.C.A. adverse était puissante. Ironie du sort, chacun de nos C.A. disposait d'un Ballon-captif d'observation sur le Canal Albert, aucun n'osa prendre l'air le 10 mai 40 .

Le 25 mai visite du Prince Charles au Steene ; il repart avec une Mi-Helll et des chargeurs spéciaux . Le lendemain , retour de son Officier d'Ordonnance qui reprend encore quelques chargeurs . En conversation, je soupçonne l'approche d'un départ en Angleterre S'il avait su ?

Des missions de reconnaissances dans le Secteur Bruges Maldegem Ecclo . Cette fois Mission Photo à 3000m d'altitude constante par recoupement en bandes parallèles et cela à 240Kmh sans appui de Chasse Anglaise pourtant promise . L'avion rentrera avec des éclats dans le fuselage .

Le 26 mai 40 un Bombardier Wellington rentrant d'Allemagne en détresse , renonce à repasser la Manche et atterrit au Steene.

"too short your airdrome" Après contact avec sa Base, enlèvement du matériel Top Secret, l'appareil est détruit. Le rapatriement du P.N. anglais par nos soins (1/2h de vol) est refusé par E.M.G. et c'est une vedette rapide en rade du Steene qui les libèrera .

Des Tracs ennemis montrant l'Armée Belge encerclée inondent la Côte Belge "Camarades, la Guerre est finie, vos chefs vont s'enfuir, Bas les Armes " .

Heureusement, pour nous Aviateurs, tant que nous aurons des Ailes nous pourrons toujours gagner Mandstone .

Un Fox-Hispano venu de Tours avec un pli urgent pour l'Aé.M. atterrit au Steene; dans l'approche, il se fait mitrailler et le Lt Av Rousseau blessé est évacué sur l'Hopital Militaire de Ravensyde.

Le 27 mai 40 la pression aérienne ennemie s'accroît en intensité. Les bombardements se succèdent sans arrêt, de jour comme de nuit. L'Armée s'entasse dans ce dernier réduit de Résistance; les nerfs sont à bout, la fatigue s'installe, nous agissons en automates. Nos missions d'attaques de Tr.-au-sol se concentrent dans le Secteur de la Lys.

Nous vivons toujours sur nous-mêmes, nos réserves s'épuisent et l'Ordonnance est inexistante .Nous réquisitionnons pain vivres essence avec parcimonie, des comptes seront peut-être à rendre.

La Contre-Attaque Française sur Abbeville échoue, l'Armée Belge est bien encerclée sauf pour nous qui gardons toujours nos Ailes. La nuit se passe sans sommeil avec ses survols et ses Tirs incessants .

Le 28 mai 40 à 4h40 un motocycliste du G.Q.G. apporte une note urgente : "Ordre de Capitulation .Le Roi a décidé de déposer les armes. Le matériel sera considéré comme Butin de Guerre. Comme moi, vous serez prisonniers. Sera considéré comme Déserteur et traité à la Patrie celui qui enfreindra cet Ordre". Tout est consommé comme si la guerre était terminée à jamais. Nous avons été oubliés dans la Bagarre. Nous étions pourtant si petits à nous évader facilement parmi un si grand nombre de combattants .

Le drame de conscience commence, les grands principes d'Ecole Militaire reviennent en mémoire "Fidélité au Roi.Obéissance à la Constitution et aux Lois du Peuple Belge.Honneur.Patrie.Discipline" Ce serment tout rituel en nos jeunes années n'avait jamais eu tant de solennité en ce jour fatidique .

La responsabilité est grande, je ne suis pas seul, toute l'escadrille est derrière moi et ma décision sera la leur; nous serons Evadés traités ou prisonniers .Que diront nos familles restées au Pays sous l'occupant.

C'est alors, qu'en secret à 5h30 nous partons Weygaerts et moi en Opel au G.Q.G. à Westende. J'y retrouve les Officiers Généraux de la D.A.T. et leur fait part de ma démarche :Je vous demande de nous accorder la faveur promise le 22 mai d'évacuer sur Mandstone et de ne pas nous considérer ,aux yeux des Belges, comme des déserteurs et traîtres à la Patrie .

Problème grave posé au G.Q.G. qui prend avis du Chef d'E.M.G. Attente bien longue en ces heures tragiques où des décisions rapides doivent être prises .

Réponse implacable. La Capitulation a été signée "Reddition sans condition le 27 mai à 23h et cessation des Feux sur le Front Belge le 28 mai à 4h du matin ."

Le départ d'une escadrille ne passerait pas inaperçu aux Autorités allemande et notre signature de Reddition serait ,dans ce cas, mise en doute . Cette demande est refusée .

Tous deux, consternés, sans mots dire, nous rentrâmes au Steene . Je donnai ordre à Dormaels de faire tourner les moteurs sans eau afin de sacrifier sur la plaine ces derniers Fairey-Fox .

Dans le ciel du Steene s'engage une bataille aérienne entre Hurricane, Spitfire, Messerschmidt .Dans un vacarme étourdissant, je vois piquer à la verticale dans la mer des ailes brisées d'Outre Manche qui elles continueront la lutte jusqu'à la victoire .

Je salue tous ces braves Chevaliers du Ciel de Mai 40 qui, malgré eux, seront absents de la bataille d'Angleterre . En ce début des hostilités, avec des avions nettement inférieurs ils n'ont pas hésité à braver l'offensive allemande au prix de tant de sacrifices .

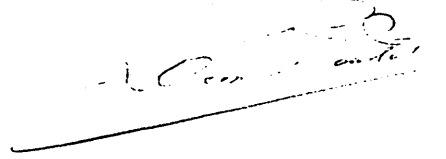
Ainsi fini l'histoire de la lère Escadrille des "Mouettes" Derrière les barbelés, cette fois à 1000 Km de l'Angleterre, nous pourrons nous évader avec tant de difficultés .

Bilan de cette campagne de dix-huit jours :

4 aérodromes occupés (Hingene Belcele Ursel Ostende-Steene)
5 Fairey-Fox sur 14 tombés dans les lignes ennemies.
4 P.N. tués - 7 P.N. blessés hospitalisés prisonniers sur 26 P.N.
L'Escadrille recevra la Croix de Guerre et la Fourragère 40 en récompense de son comportement durant toute la Campagne des 18 jours

Pendant cinq ans, derrière les barbelés, nous pourrons méditer sur cette brève campagne de Mai 1940. et où le 28 mai 40, au Steene, nous étions à 1/2 h de vol de Mandstone .

Col.Av. PAULET Léon
Cdt la 1-I-1Aé en mai 1940.



APPEL AUX AVIATEURS MILITAIRES D'AVANT GUERRE

NOTRE MUSEE DE L'AIR RECHERCHE UNE TENUE D'AVIATEUR D'AVANT GUERRE, SI VOUS DISPOSEZ ENCORE D'UNE TELLE TENUE, FUT-ELLE INCOMPLETE, PRENEZ CONTACT AVEC NOTRE SECRETAIRE, Jacques DOME, rue de la Station 80, 1200 BRUXELLES. Tél: 02/762 60 56.