

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

QUATORZIEME ANNEE
JUL AOU SEP 93
Bruxelles, le 20 juillet 1993

S O M M A I R E

Le mot du Président
Nouvelles de l'Association
Rappel pour la réunion à TEMPLoux le mercredi 11 août
et
le mercredi 13 octobre, notre dîner mensuel se tiendra à
la BASE DE FLORENNES, c'est toujours agréable pour les
anciens que nous sommes
Appel pour la cérémonie du 29 août au Tigelot
Avis pour l'Open Door du 10 Wing (KB) du 19 septembre
Avis pour le Rallye à DIJON de la Fédération Nationale
d'Aviation du 5 septembre
La Semaine d'Aviation à Braine-le-Comte en 1910
Pacific Airlift (Sabena en Corée)
Curriculum vitae du Capitaine Avi Charles Goffin,
parrain de la 81e Promotion

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	041.52.29.17
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire: Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire-adjoint: Feuillen Roberts	013.31.28.70
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres: Mme Wissocq-Van Lancker Denise	081.85.61.33
Bouzin Eric	02.242.57.74
Custers Albert	02.736.76.47
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.731.17.88
Mojet Hubert	02.770.93.71
Peyrassol Charles	02.771.12.48
Vermander Gérard	02.770.98.22
Niels Norbert	016.58.10.86

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Comme moi, vous l'aurez lu dans votre journal, on fêtait, le 21 mai, un centenaire à Woluwé-St-Pierre. Il s'agissait de Monsieur Lucien FERON né le 1 mai 1893. Un petit articulet spécifiait notamment qu'il était un des pionniers de l'aviation, un des premiers pilotes belges et qu'il se distingua ainsi dans le ciel lors de la "Grande Guerre".

Un des nôtres, Marcel FLAMION, m'a appelé le jour suivant: il avait cherché le nom dans l'annuaire des téléphones et avait ainsi trouvé le bon numéro d'appel et l'adresse exacte, il avait même pris contact pour annoncer la visite du Président des Vieilles Tiges de Belgique.

Un premier appel pour prendre rendez-vous et déjà Monsieur FERON m'étonne par la force de sa voix et de ses réparties. Aucune difficulté à le rencontrer chez lui et, pour ne pas avoir l'air d'un démarcheur, je me présente en détails et motive ma visite pour le féliciter bien sûr mais aussi pour lui dire combien nous serions honorés qu'il accepte de devenir membre d'honneur de notre association.

J'apprends donc qu'en août 1914 il s'est engagé comme volontaire motocycliste et a vécu de près la bataille de HALEN et son odeur pestilentielle. A la fin 1916, il est à l'entraînement au pilotage à JUVISY (moniteur: CAMBIER) et puis passe à la 4ème Escadrille sur Farman 13 qu'il appelle la "planche à pain". Il cite des noms: AUSCHODT ? RICHARD, Henri CROMBE, YERNEAUX et du ROY de BLICQUY. Missions photos et protection sur Spad. Il se rappelle deux ou trois moments chauds où d'autres se sont fait abattre, tandis qu'il voit son tableau de bord martelé par des balles.

Puis c'est l'armistice et l'occupation en Allemagne où il fait du service de poste à bord d'un D7 FOKKER; une merveille dit-il.

Mais déjà il s'inquiète de me voir prendre des notes. En aucune façon il ne veut de publicité. J'ai beau lui expliquer que je vais pourtant raconter simplement ma visite, il n'aime pas ça! Quand je vous aurai dit que son fils Denis a été pilote à l'Escadrille Auxiliaire et que lui-même, industriel, possédait un SIMOUN qui fut réquisitionné en 1940 et qu'il a été Président de la SOTRAMAT, vous saurez tout.

Une heure de conversation très agréable, à la fin de laquelle il se lève seul du divan où nous nous sommes assis, non sans que je lui ait offert de l'aider. Il me montre une statuette en aluminium représentant Jan OLIESLAGER.

Mais ..., mais ... il ne croit pas vouloir devenir membre d'honneur; on en reparlera me dit-il. Et c'est ce qu'il me répétera au téléphone après une conversation avec son fils Denis. Il me demande de pouvoir y penser encore. J'ai beau lui dire que cela ne l'engage à rien, il n'en démord pas !

Après discussion en Conseil, j'ai bien l'intention de me présenter à lui muni d'un diplôme de membre d'honneur pour bien lui dire et lui prouver que c'est pour nous un grand honneur.

Voilà toute l'histoire de notre centenaire pilote de la Guerre 1914-1918. Je lui ai dit qu'il est merveilleux, mais je ne suis pas sûr de pouvoir le convaincre.

Léon BRANDERS

*Marché aux Vielles Tiges
c'est pour simplifier,
c'est pour le véhicule*

A TEMPLOUX LE 11 AOUT 1993.

Ce n'est plus une habitude, c'est une tradition: cette année encore les Vielles Tiges vont se retrouver à l'aérodrome de TEMPLOUX le 11 AOUT 1993 pour une réunion mensuelle EXCEPTIONNELLE.

LE PROGRAMME:

11.30 heures: accueil au DAKOTA.
12.00 heures: réunion au bar "Le petit prince"
13.00 heures: déjeuner-buffet.
Après le déjeuner: possibilité de baptêmes de l'air en planeur.

INFORMATIONS PRATIQUES:

Transport individuel.
Tenue ad-hoc pour les candidats aux activités aériennes.

LE PRIX:

Le prix du déjeuner-buffet est fixé à 600 francs. Les boissons NE sont PAS comprises.

Seul le paiement vaut inscription. Il doit IMPERATIVEMENT être enregistré AVANT le 01 AOUT.

Pour éviter toute surprise désagréable et compte tenu des délais imputables aux banques il vous est suggéré de faire votre paiement sans attendre. La manière la plus rapide est d'adresser un chèque barré pour VTB JOUREZ au trésorier;

Paul JOUREZ 56, rue de la croisette. 1470 BAISY-THY.

600 / 000
VTB JOUREZ
1470 BAISY-THY

*et aussi les
sûrs,
Merci!*

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Le 9 juin, Eric CHARLES, breveté pilote de planeur le 26.9.1962 et d'avion le 1.5.1965 par l'Administration de l'Aéronautique.

Michel DE TEMMERMAN, breveté pilote d'avion le 13.9.52 par l'USAF.

4 Franz GILSON, breveté opérateur Radar CF100 le 26.2.60 par la FAé.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES

Parmi nos membres:

Le 19 mai 1993, Jacqueline COUSIN, brevetée pilote en 1948

Le 9 juin 1993, le Dr Paul WEBER, Vieille Tige de France, membre du Groupement Edouard DELOZANNE à Lille mais aussi membre chez nous. Malgré une santé déjà défaillante, c'est lui qui fut le principal organisateur de la réunion du 22 avril à laquelle le Président Léon BRANDERS et moi avons participé.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

Le 16 juin 1993, l'épouse de notre ami A. COUCKE.

Le 22 mai 1993, Humbert d'OULTREMONT (Doudou) Gén.de Brigade Avi.

Le mai 1993, Jan WAEGHE, Adjt-Chef Avi. Pilote.

Le 19 mai 1993, Claude MORLEGHEM, Adjt-Chef Avi. Radio de bord.

NOS ACTIVITES PASSEES.

Les 18 et 19 juin, il était prévu de nous rendre à PARIS-LE BOURGET Malgré un second appel dans notre bulletin du deuxième trimestre, nous n'avons pu recueillir que 7 inscriptions. En conséquence, nous avons annulé ce voyage et nous en avons informé nos amis français.

NOS ACTIVITES A VENIR.

Le mercredi 11 août, nous tiendrons notre réunion à l'aérodrome de Temploux. Voir rappel et modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le dimanche 29 août, nous participerons à JALHAY-Le Tigelot, aux cérémonies commémoratives des aviateurs belges et alliés tombés dans les Hautes Fagnes en 1944. Voir modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le mercredi 13 octobre, nous tiendrons notre réunion mensuelle sur la Base de Florennes. Voir modalités d'inscription dans le présent bulletin.

Le lundi 1 novembre, notre Président, qui est aussi Président du Comité de la Pelouse d'Honneur, accueillera les autorités civiles et militaires ainsi que les représentants des associations qui viendront se recueillir à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles, sur les tombes des aviateurs belges tombés au cours de la guerre 1940-45.

Jacques DÔME

MERCREDI 13 OCTOBRE, REUNION SUR LA BASE DE FLORENNES

Le deuxième mercredi d'octobre, nous serons reçus sur la Base de Florennes par le Col. Avi. BEM André DAMBLY, commandant le 2 Wing Tactique.

Ce sera l'occasion de visiter aussi le "Mémorial Spitfire" dans le Musée Col. Avi. LALLEMANT.

9.00 H. Départ de Bruxelles en autocar. L'autocar sera parké dès 9.15 H. à l'arrière du Woluwé Shopping Center, rue Saint Lambert, face au bureau de poste. Accès facile par Métro, station ROODEBEEK. Les voitures personnelles trouveront facilement place au parking du Woluwé Shopping Center.

Vers 10.30 H. arrivée à la Base de Florennes. Les déplacements sur la base se feront en autocar.

Le programme de la journée ainsi que le coût à payer seront communiqués et à régler sur place.

La Base demande de lui faire parvenir en 3 exemplaires la liste des personnes majeures qui feront partie du groupe avec, pour chacune d'elles, les renseignements repris dans le talon-réponse ci-après.

VISITE DE LA BASE DE FLORENNES. TALON-REPOSE A FAIRE PARVENIR
à Charles PEYRASSOL, rue Cayershuis 7 - 1200 BRUXELLES, avant le
1 octobre 1993.

Le soussigné, NOM Prénom

Lieu et date de naissance.....

Numéro de carte d'identité

Càmmune qui l'a délivrée

participera, le 13 octobre, à la visite de la Base de Florennes

où il se rendra - par autocar

- par voiture personnelle

Signature:

N.B. Les épouses et époux sont les bienvenus. Dans ce cas, veuillez joindre à ce talon-réponse une fiche reprenant les mêmes renseignements concernant la personne qui vous accompagne.

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 29 AOUT 1993. 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 de 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.

MENU: Apéritif (offert gracieusement par Mr et Mme BOULET-ADANS)

Melon au jambon

Filet de dindonneau - Sauce champignons

Fruits

Haricots princesses - Salade

Croquettes - Frites

Tarte aux fruits ou glace

Café

Le coût de ce repas (autres boissons non comprises) est de 750 Fr par personne. Cet écôt est à verser au compte BBL N°348.0133190.73 DU Mémorial Canadien du Tigelot. Seul le versement vaut inscription dont la clôture définitive est fixée au lundi 23 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 CEREMONIES DU 29.8.1993

Je soussigné(NOM 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 750 Fr au compte 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot.

DATE:

SIGNATAIRE:

N.B. Compte tenu du nombre de places limité à 80 dans la salle du restaurant, les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre de leur réception.

FEDERATION NATIONALE BELGE D' AVIATION

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF
Rue Montoyer , 1 1040 Bruxelles

4, rue Peterinck Bte 18
7500 T O U R N A I

Date de la poste

Tél:069/22.07.73

AUX PILOTES
QUI POSSEDENT AU MOINS LA LICENCE
INTERNATIONALE DE PILOTE PRIVE

Mesdames, Messieurs,

Le traditionnel rallye international de la FEDERATION NATIONALE BELGE D'AVIATION est baptisé cette année "RALLY SIX TWO". Il nous conduira à DIJON VAL SUZON via CHARLEROI ET TROYES, le samedi 4 septembre 1993 et retour par MAUBRAY le dimanche 5 septembre où se déroulera le CHAMPIONNAT DE BELGIQUE ACRO.

Il sera placé sous les auspices de l'AERoclUB ROYAL DE BELGIQUE et comportera 2 possibilités, le RALLYE PROMENADE, ou EPREUVES qui consistent en arrivées heures et QDM imposés-att de précision-reconnaissance de références au sol etc..

Les participants qui choisiront le Rallye promenade pourront se rendre directement à DIJON mais sont ESPERES ET SOUHAITES aux escales tandis que les autres transiteront par CHARLEROI et TROYES afin d'y effectuer des épreuves dont le détail et les récompenses figureront aux règlements qui seront envoyés après la clôture des engagements le 15 août.

Les "VIEILLES TIGES DE BELGIQUE" auront l'occasion d'occuper les places disponibles dans certains avions moyennant un droit de participation aux frais de vol dont le montant est laissé à l'appréciation du pilote. Le formulaire d'inscription peut-être obtenu sur demande.

Pour information et mémoire éventuelles, l'activité de la FEDERATION comportera cette année:

- la POURSUITE DES DEMARCHES auprès des autorités compétentes (ministérielles - administratives et autres) en vue de normaliser les exigences qui concernent les examens médicaux pour pilote privé, l'espace aérien, les licences etc...
- le "RALLY SIX TWO" (Renseignements R.WACHEUL 069/22.07.73)
- le CHAMPIONNAT DE BELGIQUE ACRO (Renseignements Général-Major Aviateur e.r GOOSSENS 02/356.98.89)
- le TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES âgés de 21 ans au plus et qui possèdent la licence internationale de pilote privé au moins

Le pilote bénéficie de la gratuité de l'essence, de l'huile, des logements, de la nourriture. (Renseignements Maître WIEME, Président FNBA: 02/465.09.96)

T.S.V.P

PROGRAMME RECREATIF PREVU

A VAL SUZON, visite des établissements ROBIN
A DIJON, promenade en car au travers de la ville
A BEAUNE, visite d'une cave avec dégustation
promenade en train "TCHOUC-TCHOUC" si le timing le
le permet
A MAUBRAY, au retour, championnat de Belgique ACRO

S.V.P - T R E S T R E S I M P O R T A N T - S.V.P

Les bulletins d'engagement DOIVENT OBLIGATOIREMENT NOUS PARVENIR
AVANT LE 15 AOUT en cause, les délais de réservation (hôtel,
repas, cars etc...). Pour information: le rallye précédent
n'aurait pas été annulé si les 5 engagements reçus après la date
limite nous étaient parvenus à temps.

Le COMMISSAIRE AU RALLYE
R.WACHEUL

P.S POUVONS-NOUS DEMANDER AUX RESPONSABLES DES ASSOCIATIONS

- DE DISTRIBUER CES INVITATIONS A LEURS PILOTES.
- DE VERIFIER LE PAIEMENT DE LA COTISATION

D'AVANCE GRAND GRAND MERCI

INSCHRIJVING SPOTTERS DAG 11 SEP 93

Ondergetekende NAAM

STRAAT NR . . .

POSTNUMMER WOONPLAATS

NATIONALITEIT GEBORTE DATUM

NUMMER IDENTITEITSKAART

wenst deel te nemen aan de spottersdag met . . . personen
en stort hierbij

500 BFr x . . . = . . . BFr

30 Gulden x . . . = . . . Gulden

25 DM x . . . = . . . DM

op rekening 001-1756019-07 van Kas Bijzondere Diensten
10 Tactische Wing
Vliegbasis KLEINE BROGEL
3990 PEER

met vermelding "SPOTTERS DAG - 11 SEPTEMBER 1993"

Terug te sturen voor 15 Aug 93 aan :

10 TACTISCHE WING
VLIEGBASIS KLEINE BROGEL
Steunsmaldeel
Lt v/h Vlw VAN den BROECK P.
3990 PEER

Handtekening

.



Peer, datum poststempel

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

Op zaterdag 11 september 1993 opent de vliegbasis Kleine Brogel, naar jaarlijkse goede gewoonte, weerom zijn deuren.

Naast een puur Belgische vliegshow worden een internationale statische show en een groot aantal andere manifestaties gepland.

De hoofdthema's van deze ontmoeting worden toegespitst op :

- 40 Jarig bestaan vliegbasis Kleine Brogel.
- Laatste lichten dienstplichtigen.

De opbrengst van deze manifestatie waarop ongeveer 20.000 toeschouwers worden verwacht, komt ten goede van de VZW FONAVIBEL, Hulpfonds voor slachtoffers van het Belgische Vliegwezen.

Graag nodigde ik U hierbij hartelijk uit om deel te nemen aan de spottersactiviteiten die doorgaan op 11 september 1993 van 10.00 uur tot 12.00 uur, dit voor de prijs, in voorinschrijving, van 500 BFr. 25 DM of 30 gulden per persoon.

Gelieve bij gewenste deelname bijgevoegd antwoordformulier terug te sturen aan :

10 TACTISCHE WING
Vliegbasis KLEINE BROGEL
Steunsmaldeel
Lt v/h Vlw VAN den BROECK P.
3990 PEER

Kaarten die toegang verschaffen tot zowel de spotters- als de andere activiteiten worden U per kerende post toegestuurd.

In de hoop op een spoedige en gunstige reactie van Uwentwege

verblijf ik,

Hoogachtend.

J. DE HEYN
Kolonel Vlieger Stafbrevethouder
Commandant

LA SEMAINE D'AVIATION DE BRAINE-LE-COMTE
DU 10 AU 19 SEPTEMBRE 1910.

par Claude MATHIEU

L'homme qui est considéré comme le père de l'aviation (1) et qui parvint le 9 octobre 1890 à s'élever de terre à l'aide d'un plus lourd que l'air sur une distance d'environ cinquante mètres fut l'ingénieur français Clément ADER.

Treize ans plus tard, le 17 décembre 1903, (un centième anniversaire à célébrer pour bientôt!), les frères WRIGHT exécutèrent dans les dunes de Kitty Hawks un vol mécanique qui dura 12 secondes. Après quatre essais, ils obtinrent un vol de 59 secondes sur une longueur de 260 mètres. Le meeting d'aviation de Braine-le-Comte se déroula six ans et neuf mois après cet exploit.

Il est difficile aujourd'hui de s'imaginer l'engouement que cette attraction d'avant-garde suscita dans le pays tout entier. Plus de 100.000 tickets d'entrée furent écoulés aux guichets de la plaine de Scaubecq.

L'expression "pionnier de l'aviation" nous fait sourire. Nous nous imaginons de suite des messieurs moustachus, la casquette renversée sur la nuque, affublés du costume de nos grands-pères. Parce qu'ils sont accoutrés de cette manière, nous croyons que leurs exploits eux-mêmes sont démodés et, de ce fait, dérisoires. Les débuts de cette grande aventure qu'est l'aviation gardent ainsi un petit air vieillot.

A côté des exploits de nos chevaliers en armure de jadis et des cosmonautes actuels, ces performances de messieurs en veston, qui semblent sortir d'un quelconque congrès politique de l'époque, n'accrochent guère l'intérêt des jeunes générations.

Et pourtant, la dose de sang froid à acquérir pour effectuer le premier envol devait être identique à celle requise pour accomplir le premier pas sur la lune.

Les avions du début du siècle étaient dépourvus de toute sécurité. La force et la direction du vent étaient d'une importance primordiale. Il suffisait de peu de chose pour qu'ils atteignent un angle de vol dans lequel ils décrochaient en catastrophe.

Malgré cela, dès 1908, les records se succèdent à un rythme accéléré et la situation à la veille du meeting dont nous allons parler était la suivante:

Années	Vitesse	Durée	Distance	Altitude
1908	65 km/h	2h20	124 km	100 m
1909	77 km/h	4h17	232 km	475 m

Afin de réunir le plus d'aviateurs possible, le comité organisateur (2) de Braine-le-Comte s'adressa aux journalistes et aux récentes sociétés d'encouragement pour l'aviation. Il fallut également solliciter des prix à droite et à gauche. La Reine des belges et le comte Vilain XIIII furent notamment touchés pour la circonstance.

L'idée de meeting d'aviation était neuve. La grande première mondiale venait d'avoir lieu un an plus tôt à Reims. Il y en eut ensuite à Monaco, Cannes, Cologne, Rouen, Blackpool, Doncaster, Brescia, Berlin, Nice, Vérone, Héliopolis,...

En Belgique, l'une des premières plaines à accueillir ces "merveilleux fous volants" fut celle de l'Aéroclub de Liège-Spa à Kiewit en juillet 1910.

Viennent ensuite les semaines de Bruxelles du 23 juillet au 4 août, Châtelet du 7 au 15 août, Charleroi du 14 au 21 août, Blankenberge et Braine-le-Comte (probablement la sixième semaine du pays).

Au deuxième meeting de Reims en juillet 1910, nous relevons le nombre impressionnant de septante engagés, dont entre autres presque tous les principaux pilotes nouvellement brevetés officiellement (une demi-douzaine) par l'Aéroclub de Belgique.

Bien informés des possibilités d'engagement, les organisateurs brainois lancèrent une souscription publique afin de thésauriser au maximum et entrèrent en relation avec: CROQUET, baron de CATERS, chevalier de LAMINNE, comte H. de la VAULX, de PETROVSKY, DEPIREUX, comte d'HESPEL, DOMENJOZ, Mademoiselle DUTRIEUX, HANRIOT, LANSER, MONTJARDIN, OLIESLAGER, TYCK, VANDENBORN, baron Ellery von GORRISSEN.

Toutes ces célébrités ne furent pas présentes dans le ciel de Braine-le-Comte. En cette fin d'été 1910, la situation météo n'était pas bien brillante.

En plus du temps peu engageant, les défections pour causes techniques ou autres des premières heures et de dernière minute s'ajoutèrent les unes aux autres.

Tyck était encore engagé au meeting de Bordeaux.

Le chevalier Jules de LAMINNE se désista le 9 août. Il écrit de Liège:

"...Je fais de l'aviation dans le but de vulgariser son usage en Belgique et pour cela je favorise l'achat d'appareils et je forme des élèves, mais j'ai pris pour principe de ne participer à aucune manifestation d'aviation en dehors de ma région. C'est ainsi que je n'ai pas pris part au meeting de Stockel malgré le désir personnel du Roi.

D'autre part, je pourrais, je crois, vous mettre en rapport avec l'un ou l'autre de mes élèves qui se rendrait à votre invitation si vous lui fesiez des conditions favorables..."

OLIESLAGER était libre du 11 au 15 septembre. Ses conditions étaient les suivantes:

"...dix mille francs de fixe plus les prix à gagner. les frais de transport de mon appareil. les frais de voyage pour moi et mes mécaniciens..."

Le comte d'HESPEL est désolé de ne pas pouvoir participer, la formation de l'école de pilotage du baron de CATERS lui prenant tout son temps.

de PETROVSKY consentirait à s'engager au meeting de la localité à condition qu'on lui assure une prime de 4.000 fr payables au cas où il accomplirait un vol de 10 minutes au moins.

Le baron Ellery von GORRISSEN s'interpose en maquignon. Son télégramme du 24 août est libellé sans aucun détour. Droit au but:

"... Gestatte na mensnennung bei tausend francs entschädigung falls kein engagement..."

(consent donner connaissance noms moyennant mille francs dédommagement. Aucun engagement.)

MONTJARDIN (bruxellois) expédie sa réponse le 25 août, mais on ne le verra jamais à Braine-le-Comte.

"...J'arriverai le 5 septembre avec le biplan. Je vous ferez savoir aussi que je ne puis pas faire des essais ici, la plaine étant trop petite, donc le portrait vous le recevrez d'ici trois jours. Notice sportive: à l'âge de 8 ans, élève aéronaute de Monsieur Coulet de Bruxelles / à 12 ans, première ascension libre / à 16 ans, deuxième ascension de ma vie absolument seul sans l'aide d'un aéronaute..."

L'année dernière je suis élève pilote mécanicien chez Sommer. Encore une fois sans rien dire, je mis l'hélice en mouvement et me voilà parti à 1 mètre du sol. Maintenant constructeur de mes appareils, je garantis le bon fonctionnement aussi ici à Bruxelles on me nomme OLIESLAGER n° 2.

Je vais dire aussi que je suis bien décidé à battre tous les records aussitôt que le temps me le permettra, aussi je vous réserve ainsi qu'au public de Braine des surprises sensationnelles je ne puis vous dire plus..."

Suit une description du biplan, dessin à l'appui, et il continue:

"... concernant les affiches, il m'en faudrait pour les grands cafés des boulevards tels que Palace, Continental, etc..."

25 affiches j'en ferez placer également dans les cafés des sports qui sont assez nombreux ici. Donc j'arriverais le 4 ou le 5 et en attendant le plaisir de vous voir, recevez..."

Jules Montjardin, Aéronaute aviateur."

Isidore DEPIREUX, (liégeois) était retardé en France.

"Etampes, le 9 septembre 1910.

C'est avec regrets que je dois vous dire que jusqu'à la dernière minute j'ai espéré être présent au meeting. Hélas! Mon appareil comme je vous l'écris dans mon télégramme, ne sera à ma disposition que le 16... Etant un deux places dernier modèle Blériot de 50 hp., vous comprendrez facilement mon chagrin de n'être pas présent. J'attends également mon brevet de France ce qui aussi me retarde..."

Il télégraphiera le 13 septembre:

"Appareil seulement prêt le 16. Si beau temps arriverai par la voie des airs de Paris à Braine mais on ne peut assurer la livraison."

Marcel HANRIOT télégraphie de Reims le 9 septembre:

" Regrette vivement. Suis sans appareil. Celui du Havre fait route sur Reims."

En fin de compte, les seuls engagés de la semaine furent DOMENJOZ, LANSER, et Mlle. DUTRIEUX.

Notre héroïne de 33 ans, Hélène DUTRIEUX, première femme (3) originaire de notre pays à voler à bord d'un avion, suscita les plus vifs applaudissements de la foule en délire.

Cette Tournaisienne de naissance, ayant habité Lille pendant de nombreuses années et demeurant à Paris au 44, Rue Lafitte, n'était pas encore brevetée pilote en septembre 1910. Elle vola donc en double commande avec un certain M. BEAUD et obtint son brevet de pilote deux mois plus tard, le 25 novembre.

A la mi-août, de résidence en France à " l'Hôtel de l'Aurore, pension d'officiers, Mourmelon le Grand, camp de Châlons (Marne)", elle écrit qu'elle n'a pas encore reçu de réponse de son commanditaire et qu'elle ne peut rien faire sans lui mais qu'en principe elle pourrait accepter:

" ...3000 fr payables d'avance au départ de l'appareil qui se trouvera à Ostende en Belgique à deux pas de chez vous + le transport aller et retour de mon appareil en grande vitesse + les frais de voyage en première classe pour moi, seconde classe pour mes deux mécaniciens + les frais d'hôtel pendant mon séjour à Braine-le-Comte. Veuillez nous dire de quelle grandeur est votre champ d'aviation je vous prie. Croyez, Monsieur, à mes sentiments distingués.
Hélène DUTRIEUX."

Toujours de Mourmelon, là où elle apprend à voler sur biplan FARMAN, elle télégraphie le 21 Août qu'elle accepte de s'engager et écrit le 3 septembre de Gand que, la semaine de Blankenberge étant terminée, elle tient son aéroplane à la disposition du meeting de Braine-le-Comte.

Elle insiste sur le fait que l'appareil sera remis à l'expéditeur lorsque l'envoi des 3000 fr aura été fait comme convenu dans le contrat.

En possession de l'argent le 6 septembre, un certain GRAINDORGE précise par lettre qu'elle compte arriver à Braine-le-Comte, si le temps le permet, par la voie des airs vers le 8.

Le 7 septembre, ce même GRAINDORGE fait part de son désir d'employer sur place " l'essence de chez Mrs. Sudan Frères à Terdonck les Gand et l'huile de Richin: Castor Olie de John Brothers London - agents A. MOTTAY et V. PISART à Haren-nord lez Bruxelles".

Il se met en rapport avec l'Etat pour le transport de l'aéroplane qui quittera probablement Blankenberge le soir même.

Il ne sera donc plus question d'arriver par les airs comme prévu initialement.

Alfred LANSER, originaire du Borinage et élève-pilote du Chevalier Jules de LAMINNE, envoie un télégramme de Hasselt le 12 août.

"Demande pour affaire en question 15.000 fr."

Il sera présent au meeting avec un biplan Farman de 25 CV.

Parti le 8 septembre de Châtelet avec un passager, LANSER atterit à Frasnés les Gosselies. Il repart seul de Frasnés le lendemain matin. Egaré par le brouillard, il atterit à Baulers pour demander son chemin et, 1/4 d'heure après, se trouve au dessus de Hennuyères. Il se pose une seconde fois à Rebecq et redécolle pour Braine où il arrive à 7h20.

A Braine-le-Comte, aucun vol ne peut avoir lieu avant 18 heures par suite d'un vent assez fort.

Le Samedi 10:

Cette journée ne fut guère favorisée par le temps.

Ce n'est qu'après 16 heures que le courageux LANSER, profitant d'une accalmie, sortit son biplan du hangar et fit plusieurs fois le tour de l'aérodrome sous les applaudissements frénétiques d'un public émerveillé.

Le dimanche 11,

devant une foule de plus de 20.000 personnes, le biplan de Mademoiselle DUTRIEUX est d'abord piloté seul par M. BEAUD.

Puis, Mademoiselle DUTRIEUX étant montée à bord, il s'élève à 200 mètres et se dirige vers le clocheton de l'hôtel de ville. Après 12 minutes d'absence, le biplan revient se poser.

La Suisse DOMENJOZ parcourt 2 km sur un Blériot. Les ratés du moteur l'empêcheront de continuer. LANSER enlèvent successivement 6 personnes.

Le lundi 12,

la foule est toujours aussi compacte.

Le mardi 13,

par contre, le mauvais temps empêche l'arrivée du public.

Bravant la pluie, LANSER exécute quelques vols avec des passagères.

Le prince Carol de Roumanie vint visiter les hangars.

Mademoiselle DUTRIEUX, toujours accompagnée de M. BEAUD, accomplit un vol d'adieu.

Le mercredi 14,

Le beau temps ayant de nouveau attiré du monde, LANSER exécute trois vols avec passagers durant 9, 10 et 13 minutes.

Les organisateurs reçurent ce jour là une visite de M. WAROCQUE qui accorda un prix de 500 fr. Ce prix sera décerné à l'aviateur qui atteindra la plus grande hauteur.

Le jeudi 15,

LANSER évolue entre Braine-le-Comte et Soignies avec M. MAHIEU, tandis que DOMENJOZ réussit un magnifique vol à travers la campagne et revient se poser devant les tribunes qu'occupe le prince Carol de Roumanie.

Vendredi 16.

LANSER part à 16h30 accompagné d'une charmante Liégeoise. Il couvre huit tours de piste, monte à 110 mètres et évolue au-dessus de Horrués, Naast et Soignies. "Alfred le Téméraire" revient se poser après 37 minutes d'absence.

Entretiens, DOMENJOZ accomplira deux magnifiques tours de piste sur son superbe Blériot.

Samedi 17.

dans l'après-midi, LANSER effectue le voyage Braine-Soignies-Casteau et retour (34 km) avec le comte d'HESPEL à bord.

A l'atterrissage, la foule envahit le terrain en bousculant les officiels et le service d'ordre.

Dimanche 18: Restant seul en lice, LANSER évolue devant plus de 25.000 spectateurs survoltés et enlève successivement plusieurs passagers.

Ainsi s'acheva cette fiévreuse semaine brainoise. Et selon l'expression très à la mode consacrée par les journaux de l'époque, elle prit fin dans une véritable apothéose de l'Aviation Naissante.

Cl. MATHIEU

NOTES:

- (1) C'est en 1863 qu'apparut le mot "aviation" sous la plume de Gabriel de la LANDELLE. "Avion" est mentionné pour la première fois dans le brevet n° 205155 déposé par Clément ADER. Quant à "aéroplane", c'est Joseph PLINE qui l'employa pour la première fois en 1855.
- (2) Comité organisateur:
Jules MEUNIER, Gustave de MACAR, Robert MAHIEU, Louis PIRON-MASSART, Henri ORENS, Léon TONDEUR.
- (3) La première femme du monde à voler en avion fut la française Madame Thérèse PELTIER, le 8 juillet 1908. La première femme pilote d'avion, une française encore, Madame la Baronne de la ROCHE, le 22 septembre 1909.
Née à Tournai, le 10 juillet 1877, Hélène DUTRIEUX épousa en 1922 un colonel de l'armée française et opta définitivement pour la nationalité française.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE:

- BOUCKAERT (A.), 100.000 kilomètres de ciel, Bruxelles 1959.
- HOUART (major V.), L'Histoire de l'aviation racontée à mon fils, Casablanca 1959.
- Belgian Air Cadets, Histoire de l'aviation, Bruxelles, 1959.
- Annuaire de 1909 de l'aéroclub de Belgique, Bruxelles, 1909.
- L'aéro-mécanique, revue, Bruxelles, 1909-1910.
- L'aérophile, Paris, 1909-1910.
- La conquête de l'air, bimensuel, Bruxelles, 1909-1910.
- Archives personnelles (correspondances échangées à l'occasion du meeting).

Dans le cadre du 40e anniversaire, nous sommes heureux de pouvoir faire paraître cet article. Il a été écrit par un des participants à ce formidable pont aérien entre les Etats-Unis et le Japon.

LE "PACIFIC AIRLIFT".

Il y déjà 40 ans, "Le Pacific Airlift" démarrait. A peine 5 ans après que le 2e guerre mondiale était terminée et déjà les canons recommençaient leur destruction. Cette fois très loin des champs de bataille européens, c.à.d. en Corée, et plus entre la Corée du Nord et la Corée du Sud, entre le peuple d'un même pays, mais avec une politique et des idéologies différentes.

On sait que le Pont Aérien du Pacifique est né, en juin 1950, lorsque les Coréens du Nord franchirent le 38e parallèle en direction de la Corée du Sud et que la nécessité d'une ligne aérienne d'approvisionnement en provenance des Etats-Unis s'imposa de toute urgence.

Pour mener les troupes et le matériel immédiatement sur le théâtre des opérations, le Military Airtransport Service (le M.A.T.S. comme on l'appelle communément) établit la plus longue ligne aérienne de l'histoire, comportant une suite de routes aériennes totalisant une longueur de 11 000 Km environ (à peu près la distance aller-retour entre Bruxelles et New York).

En plus des 40 Douglas C-54 du M.A.T.S., le pont aérien reçut l'appui de deux groupes de la Force Aérienne US, soit 75 C-54. Le Gouvernement Canadien envoya une escadrille de la Royal Canadian Air Force comportant 6 quadrimoteurs de transport. Les lignes aériennes Canadiennes du Pacifique en dépêchèrent trois supplémentaires et le Gouvernement Belge fournit trois DC-4 de la SABENA. En plus, les compagnies commerciales des Etats-Unis augmentèrent leur contribution initiale.

TROIS ROUTES.

Trois ponts aériens furent jetés par-dessus le Pacifique, de la Californie au Japon, afin d'éviter tout embouteillage.

La route la plus courte fut celle du "Grand Circle", allant de TACOMA (Washington) à ANCHORAGE (Alaska), puis jusqu'à TOKYO, avec escale technique à SHEMYA dans les Aléoutiennes. La longueur totale de cette route était de 9.150 Km; la durée moyenne de vol était de 33 heures.

Une deuxième route, dénommée "MID-PACIFIC" ou "MID-PAC" route (route du Moyen Pacifique), passait par HONOLULU, l'île de JOHNSTON, KWAJALEIN et GUAM pour atteindre TOKYO. Distance: 12.900 Km; temps de vol: 45 heures.

La troisième route ne comportait que deux escales avant d'atteindre TOKYO, soit HONOLULU et l'île de WAKE. Distance: 10.900 Km; temps de vol: 38 heures.

C'est la troisième route que les avions belges de la SABENA empruntèrent.

Le terminus oriental des trois routes fut l'Air Force Base de HANEDA, dans la périphérie immédiate de TOKYO. (Haneda Air Force Base est devenu après l'Air Lift Tokyo Intercontinental Airport).

La distance moyenne des trois routes était de 11.000 Km. Chaque tonne de fret **délivrée** au Japon représentait donc environ 11.000 tonnes-Km. Ce sont les statistiques exprimées en Tonne-Km qui rendent doublement impressionnant l'exploit du Pacific Airlift.

L'EFFORT BELGE.

La Belgique, membre de l'ONU et alliée des Etats-Unis, décida de faire un geste de participation active dans le conflit entre le Nord et Sud Coréen. La mise sur pied d'une force militaire qui allait devenir le fameux Bataillon des Volontaires Belges pour la Corée s'organisait. Trois DC-4 de la SABENA furent affretés au fur et à mesure de leur disponibilité, pour les mettre au service du M.A.T.S., pour le transport des troupes et ravitaillement entre les USA et TOKYO. Le premier DC-4, immatriculé OO-CBR, quitta BRUXELLES le soir du 5 août 1950.

Après un vol de 20 heures avec des atterrissages à SHANNON et GANDER pour se ravitailler en essence, NEW-YORK fut atteint. De NEW-YORK la route continuait sur Fairfield Air Force Base, sur la côte californienne, d'où les avions SABENA entamaient la traversée du Pacifique.

Chaque voyage aller-retour d'un appareil (compte tenu des opérations de chargement et de déchargement) prit environ une semaine.

Les trois avions de la SABENA ont assuré, pendant cette période de près de deux ans, le transport de 14.872.219 T/Km de fret constitué principalement en matériel, médicaments et approvisionnements de tous genres.

Je retrouve dans mon carnet de vol; je cite:

"Vol du 24.12.51, FAIRFIELD-HONOLULU. Chargement composé du courrier et de "Christmas cakes; rien n'est négligé pour les militaires en Corée."

Plusieurs vols avec des volontaires en partant de BRUXELLES ont eu lieu. Je me rappelle avoir rencontré, sur un vol entre FRISCO et TOKYO, les frères GAILLY. Au mois de février 1952, au retour de TOKYO, on avait à bord le Lieutenant-Colonel CRAHAY, l'Auditeur Militaire ROGGEN, le Major MOREAU de MELEN et le Commandant NICODEME qui rentraient en Belgique.

Autre vol marquant: Au mois de mai 1951, les forces UN ne parvenaient pas à détruire les chars Nord-Coréens (blindage trop épais) par manque de bazookas.

Vol du 31.05.51: TOKYO-ITAZUKI.

ITAZUKI se trouve sur une île dans le détroit de TSUSHIMA. L'avion venant de FAIRFIELD avait à son bord une cargaison de bazookas. On avait marqué sur les caisses, "Type Writers".

Une autorisation spéciale nous avait été donnée par l'Ambassadeur de Belgique à TOKYO, le Général DAUFRESNE de la CHAVALERIE, pour effectuer ce vol. Pendant le trajet TOKYO-ITAZUKI, l'avion était escorté par des appareils de la chasse américaine. D'ITAZUKI, les bazookas furent directement acheminés vers le front. L'avance des troupes Nord-Coréennes était brisée et leur retraite commencée.

Lors de retours du Japon, des blessés furent également ramenés. A chaque appareil furent affectés deux équipages périodiquement relevés, lors des révisions des avions qui s'opérèrent en Belgique. Le nombre des vols accomplis entre SAN FRANCISCO et BRUXELLES s'est ainsi élevé à 22. Une fois la révision terminée, les appareils repartaient pour la Californie avec aux commandes, deux nouveaux équipages. Dix-sept équipages belges différents, composés chacun de 5 membres, ont participé au pont trans-pacifique. Plusieurs d'entre-eux ont fait jusqu'à quatre séjours sur la côte ouest des Etats-Unis.

Le trajet aller-retour SAN FRANCISCO-TOKYO (22.000 Km) est couvert en trois jours et demi. Les équipages se relayaient aux escales. Les avions volaient donc sans interruption. Plus d'une fois, les avions de la SABENA ont pris l'air alors que le mauvais temps contraignait le reste de la flotte à l'inaction.

Il faut dire également que les équipages étaient des volontaires et plusieurs d'entre-eux furent des anciens de la R.A.F., sinon des **volontaires de guerre 40/45**. Le port d'attache des appareils fut Travis Air Force Base (San Francisco), une des bases de l'United States Air Force, affectée au M.A.T.S (Military Air Transport Service), organisme de transport aérien sur les divers théâtres d'opérations militaires. Les équipages étaient basés à HONOLULU-HAWAII.

Les opérations furent dirigées par le Chef-pilote Jo van ACKERE, puis par le Chef-pilote Marc HANSON. Ce furent ces deux hommes qui supervisèrent les avions et les équipages belges à SAN FRANCISCO et assurèrent la collaboration avec le M.A.T.S.

Le travail fourni par les équipages belges à suscité l'admiration quotidienne des autorités et des aviateurs américains et des autres nationalités, chargés avec eux de la mise en vigueur du pont aérien.

Il leur a valu diverses citations de la part des autorités américaines, notamment pour l'habileté et la science professionnelle des navigateurs, des mécaniciens, des opérateurs-radio et des pilotes.

Le retour du dernier vol, le 200è PACIFIC AIRLIFT, s'est effectué le 29 juillet 1952. L'avion portait l'immatriculation OO-CBR.

L'auteur de l'article a participé à 4 séjours sur la côte Sud-Est des Etats-Unis.

CALIER, pilote SABENA

CURRICULUM VITAE du Capitaine Aviateur GOFFIN Charles



Charles GOFFIN est né à GRAIDE le 7 mars 1913.

Agé de 20 ans, il entre à l'Ecole Royale Militaire en 1933 avec la 79e promotion I et C. Il est promu sous-lieutenant au 1er Chasseurs à Cheval en 1935 mais l'aviation l'attire et son transfert lui est accordé.

Ses résultats à l'Ecole d'Observation sont brillants : Les missions qui lui sont confiées lui valent à de nombreuses reprises des témoignages d'appréciation pour le travail fourni.

Puis c'est l'Ecole de Pilotage, où il conquiert les ailes dont il rêvait.

Il rejoint ensuite le 2e Régiment d'Aéronautique à Nivelles en Mai 1938 et sera nommé lieutenant le 26 Décembre 1938. Au début de la guerre 1940-45 il servait toujours dans cette unité.

Charles GOFFIN sera cité deux fois à l'Ordre du jour de l'Armée pour avoir abattu un Messerschmidt 109.

Passé en France avec son unité le 19 Mai 40, il participe à de nombreuses missions de guerre au départ de la base de CHASTRES. Lors d'une mission d'interception, il s'attaque, seul, à une formation de 15 bombardiers et parvient à endommager un Dornier 215.

Après la capitulation et obéissant aux ordres reçus, GOFFIN, la mort dans l'âme, rentre en Belgique avec son unité. Il y est fait prisonnier et interné au camp de BEVERLO d'où il s'évadera en septembre.

Partir pour l'Angleterre et rejoindre la Royal Air Force devient son idée fixe.

C'est alors un long calvaire marqué de souffrances infinies qui commence. Il traverse la France, et passe les Pyrénées. Après avoir été interné successivement à la prison de Mauzat en France et au camp de Miranda en Espagne, il parvient à gagner Gibraltar et, de là, l'Angleterre où il se met aux ordres du Chef de la Section belge de la RAF.

Une déception immense l'attendait à l'arrivée. Il est refusé, comme pilote de chasse par la Royal Air Force à cause d'une certaine déficience visuelle. Il fait valoir ses compétences et ses états de service auprès des chefs de l'aviation afin de retourner la décision en sa faveur mais rien n'y fit.

Charles GOFFIN ne se laisse pas abattre et il se renseigne. Peu après, avec l'assentiment des autorités belges, il se présente à l'aviation américaine où il sait les critères médicaux moins sévères et grâce à l'intervention du Major Baron Kronacher, alors attaché militaire à Londres et qui assurait la liaison avec les Forces Américaines, il est accepté.

Il perd son grade et le 8 janvier 1943 il est admis comme sergent au 6th Fighter Wing de l'USAF.

Les Américains ne tardent cependant pas à apprécier la valeur d'un pareil élément; en juin 1943, il est promu officier et son attente enfin récompensée : il peut voler.

Désigné pour le 14th Reconnaissance Squadron il participe aux opérations en exécutant des missions photographiques importantes dans le ciel ennemi.

Le 8 septembre 1944, il part vers Sarrebruck pour sa 23e mission. Il n'en revient pas : il tombe, atteint par la chasse allemande, à Reckange-Lez-Mersch.

Il était l'unique pilote belge de l'aviation américaine.

CURRICULUM VITAE van Kapitein Vlieger GOFFIN Charles

Charles GOFFIN is geboren te GRAIDE op 7 maart 1913.

In 1933, op 20-jarige leeftijd, trad hij met de 79e promotie I en C de Koninklijke Militaire School binnen. Hij wordt bevorderd tot onderluitenant bij de 1e Jagers te Paard in 1935 maar het vliegwezen trekt hem aan en zijn overplaatsing wordt hem verleend.

Zijn resultaten op de Observatieschool zijn schitterend : voor de opdrachten die hem worden toevertrouwd krijgt hij meerdere malen dankbetuigingen voor het geleverde werk.

Dan gaat hij over naar de Pilotenschool, waar hij de vleugels bemachtigt waarvan hij droomde.

Hij vervoegt vervolgens het 2e Regiment van Luchtvaart te Nivelles in Mei 1938 en wordt tot luitenant benoemd op 26 december 1938. In het begin van de oorlog 1940-45 diende hij nog altijd in deze eenheid.

Charles GOFFIN wordt tweemaal vermeld op de Dagorder van het Leger omdat hij een Messerschmidt 109 neergehaald had.

Hij wordt de 19e Mei 40 met zijn eenheid naar Frankrijk overgeplaatst waar hij aan talrijke oorlogsopdrachten deelneemt vertrekkende van de basis van CHASTRES. Tijdens een onderscheppingsopdracht valt hij alleen een formatie van 15 bommenwerpers aan en slaagt erin een Dornier 215 te beschadigen.

Na de overgave en gehoorzamen aan de orders komt GOFFIN met de dood in het hart terug naar België met zijn eenheid. Hij wordt er gevangen genomen en geïnterneerd in het kamp van BEVERLO waaruit hij in september ontsnapt.

De gedachte om naar Engeland te gaan en de Royal Air Force te verzoeken laat hem niet meer los.

Er begint dan een lange lijdensweg met een oneindig leed. Hij gaat Frankrijk door en steekt de Pyreneeën over. Hij wordt achtereenvolgens geïnterneerd in de gevangenis van Mauzat in Frankrijk en in het kamp van Miranda in Spanje. Hij slaagt er echter in Gibraltar te bereiken en van daar Engeland waar hij zich onder het bevel stelt van de Chef van de Belgische Sectie van de RAF.

Bij zijn aankomst kreeg hij een enorme ontgoocheling te verwerken. Hij wordt geweigerd als jachtpiloot door de Royal Air Force omwille van een zekere zichtstekortkoming. Hij doet zijn bekwaamheid en zijn dienststaat gelden bij de chefs van de Luchtmacht om de beslissing te keren in zijn voordeel maar het kan niet baten.

Charles GOFFIN laat zich niet ontmoedigen en licht zich in. Met de goedkeuring van de Belgische autoriteiten biedt hij zich kort daarna aan bij de Amerikaanse Luchtmacht. Hij weet nl. dat de medische criteria er minder streng zijn en dank zij de tussenkomst van Majoor Baron Kronacher die op dat ogenblik militair attaché was te Londen en die zorgde voor de verbinding met de Amerikaanse krijgsmachten, wordt hij aanvaard.


Hij verliest zijn graad en de 8e januari 1943 wordt hij toegelaten als sergeant bij de 6th Fighter Wing van de USAF.

Het duurt echter niet lang of de Amerikanen beginnen de waarde van een dergelijk element op prijs te stellen; in juni 1943 wordt hij bevorderd tot officier en zijn geduld wordt uiteindelijk beloond : hij mag vliegen.

Hij wordt aangesteld voor de 14th Reconnaissance Squadron en neemt deel aan de operaties : hij voert belangrijke fotografische opdrachten uit boven vijandelijk gebied.

Op 8 september 1944 vertrekt hij voor zijn 23e zending naar Sarrebruck. Hij komt niet terug : hij wordt neergehaald door de Duitse Jacht te Reckange-Lez-Mersch.

Hij was de enige Belgische piloot van de Amerikaanse Luchtmacht.



MAGASIN VTB

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