

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



Les Vieilles Tiges de Belgique

SOCIÉTÉ ROYALE

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

QUINZIEME ANNEE

JUL AOU SEP 94

Bruxelles, le 5 août 1994

S O M M A I R E

Le mot du Président

Nouvelles de l'Association

Visite de l'Aérospatiale à Toulouse le 12 octobre 1994

Visite du CRC Glons et du fort d'Eben-Emael le 9 novembre 1994

La liaison Belgique-Congo et retour du Cpn R. Fabry

Vol transalpin en montgolfière de Dirk Frimout Président d'Honneur

Cécile Heems nous écrit sur l'aérodrome de Grimbergen

Schaffen-Diest, 13e Fly-in du 12 au 14 août 1994

Cérémonie annuelle du souvenir au mémorial canadien du Tigelot
le 28 août 1994

CV de Alexis Jottard, parrain de la promotion 84A

Pour Micky

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Président: Branders Léon | 02.734.63.77 |
| Vices-présidents: Collignon Léopold | 04I.52.29.I7 |
| Dôme Jacques | 02.762.60.56 |
| Secrétaire: Dôme Jacques | 02.762.60.56 |
| Secrétaire-adjoint: Feuillen Robert | 0I3.3I.28.70 |
| Trésorier: Jourez Paul | 067.79.03.37 |
| Membres: | |
| Bouzin Eric | 02.242.57.74 |
| De Coninck Georges | 02.344.46.38 |
| Dillien André | 02.673.36.32 |
| Hallet Pierre | 02.344.07.05 |
| Kamers Jean | 02.73I.I7.88 |
| Mojet Hubert | 02.770.93.7I |
| Niels Norbert | 0I6.58.I0.86 |
| Peyrassol Charles | 02.77I.I2.48 |
| Roeland-Helman Jacques | 02.537.79.24 |
| Vermander Gérard | 02.770.98.22 |

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,

Vraiment ce fut une "belle fête", selon l'habituelle exclamation de notre nouveau membre d'Honneur, Victor WINANTS. Pourquoi? Mais parce que tous ceux que vous avez ^{nommés} administrateurs ont tout fait pour que tout se déroule parfaitement. Chaque année, je ne peux m'empêcher de les féliciter, de les remercier, parce que c'est extraordinaire, vu de ma place, de les voir agir sans que j'aie quoique ce soit à leur dire. Et pourtant que d'imprévus, que de changements de dernière minute! Cette fois, je veux les féliciter pour vous tous qui étiez présents à cette Assemblée Générale et au banquet.

Combien agréable fut la présence de nos amis de FRANCE, de SUISSE et du LUXEMBOURG, et, heureuse surprise, celle de notre membre d'honneur, le Prince Antoine de LIGNE que nous aimerions tant revoir plus souvent.

Je serai enfin votre interprète pour remercier le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et son épouse de nous avoir honorés de leur présence. Nous avons pu lui dire toute notre admiration pour notre Force Aérienne. Je crois qu'il a été surpris comme moi quand vous avez applaudi debouts les hauts faits du 15° Wing de Transport. Je ne crois pas avoir trop enfreint la réglementation en le faisant membre des "Vieilles Tiges"! N'est-il pas entré de plain-pied dans le "SPITFIRE Pilots Club" en volant dans un avion que nous avons, Albert VAN HAMME et moi-même, piloté en opération avec la 349 Esc, en février 1945. Et qui dit que grâce à cela, il ne trouvera pas d'être des nôtres l'an prochain.

Oui, ce fut "une belle fête", et que ceux qui hésitent encore à nous rejoindre sachent qu'ils ont tort.

Bien amicalement!

Léon BRANDERS
Président.

L'Aéro Club Royal de Belgique a reçu les capitaines Vanderlinden et Fabry

L'Aéro Club Royal de Belgique a fêté le retour des capitaines Vanderlinden et Fabry.

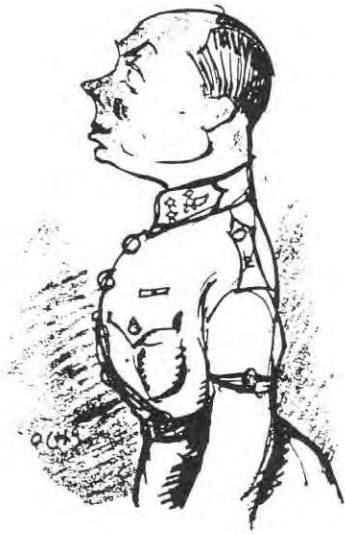
Les aviateurs ont été reçus dans les salons du Club, où une foule d'invités s'était réunie pour apporter aux deux « as » un témoignage de sympathie et d'admiration.

Le comte Hadelin d'Oultremont, président de l'Aéro Club, s'adressa aux aviateurs en ces termes :

Messieurs,

Je suis particulièrement fier de l'honneur qui m'échoit de vous souhaiter la bienvenue ici, et de rendre publiquement hommage aux magnifiques qualités d'endurance, d'énergie et de savoir faire dont vous venez de faire preuve.

Par votre audacieuse randonnée au-dessus des régions désolées du Sahara, du long ruban vert du Niger et des paysages variés de notre belle colonie, trajet déjà parcouru naguère par Thieffry, Roger et Debruycker, vous avez établi la liaison Bruxelles-Léopoldville en huit jours, malgré des conditions atmosphériques défavorables et deux atterrissages imprévus. L'un en Espagne et l'autre en plein désert.



Le capitaine R. Fabry
vu par Ochs.

Le courage et la science ne sont pas toujours, hélas! récompensés comme ils le méritent, et par suite d'un malencontreux incident à Fort-Lamy, votre voyage de retour fut quelque peu contrarié par la fortune adverse; mais comme vous avez l'habitude de tirer parti de tout, vous avez réussi à profiter de cette malchance pour établir un record de vitesse: la liaison Tchad-Bruxelles en moins de six jours pleins.

Il est vrai que le bel oiseau qui vous portait avait déjà fait ses preuves en servant aux lieutenants Medaets et Verhaegen, lors de leur première tentative de liaison Bruxelles-Congo par la voie du Nil; mais il est vrai aussi que ce bel oiseau était conduit, cette fois encore, par deux hommes remarquables: le capitaine Vanderlinden, l'habile pilote de notre avion national *L'Épervier*, et le capitaine Fabry, célèbre par ses longues randonnées en motocyclette ou en automobile sur les rudes pistes africaines.

Je suis heureux de remettre aux capitaines Vanderlinden et Fabry, la médaille de l'Aéro Club, et c'est de tout cœur que je leur souhaite de nouveaux succès.

Ce discours fut chaleureusement applaudi.

Ensuite, l'on servit le vin d'honneur!
P. R.

Un vol exceptionnel au-dessus des Alpes pour Dirk Frimout L'astronaute et l'as de la montgolfière

Toujours plus haut (et plus loin): Wim Verstraeten, l'aérostier belge qui remporta en 1992 la première Transatlantique en ballon, pourrait faire sien la devise car son infatigable soif de l'exploit l'amène à réaliser des vols toujours plus extraordinaires les uns que les autres. Après avoir fixé plusieurs records de hauteur et franchi le premier la Manche, le ballonniste s'était aussi lancé, avec succès, à l'assaut ou plutôt au-dessus du sommet du Kilimandjaro! Depuis sa victoire à la Chrysler Transat avec Bertrand Piccard et Yves d'Oultremont, en septembre 92, on le pensait rassasié. Il n'en est fiche rien! Voici maintenant qu'il vient, à l'occasion des célèbres manifestations aérostiques de Château-d'Oex, de réaliser, il y a quelques jours, un nouveau vol record en ralliant le lac Majeur après avoir, notamment, franchi le Matterhorn et surtout le Monte Rosa qui culmine à 4.600 mètres. Et à vol exceptionnel, copilote hors du commun aussi: Wim Verstraeten s'est, en effet, envolé avec Dirk Frimout qui avait aussi, et comment, marqué l'actualité céleste, il y a deux ans...



Dirk Frimout, aussi à l'aise que dans l'espace. Photo Verstraeten.

Ayant obtenu l'accord de l'IRM... ucclois avec lequel il collabore toujours, même s'il se trouve aux antipodes, Wim Verstraeten, assisté par l'astronaute et d'une équipe de la BRTN (1), s'est immédiatement élevé à plus de 4.000 mètres, ce qui nécessita, bien entendu, l'utilisation des masques à oxygène.

Une expérience unique, en tout cas, puisque de là-haut, le pilote et l'astronaute avaient une vue plongeante de près de 350 kilomètres ce qui leur permit de

voir aussi bien les Alpes-Maritimes que l'ex-Yougoslavie.

Frimout fut non seulement un bon copilote mais il s'est aussi chargé des contacts avec le sol et la voiture de récupération, explique Wim Verstraeten. Une occasion inespérée pour tester le système GSM Proximus!

En tout cas, une belle aventure pour l'astronaute aussi: *La navette mis à part, bien entendu, Dirk m'a dit qu'il n'avait jamais vécu une aussi belle aventure...*

L'astronaute fut aussi très surpris de l'apothéose du vol: l'immense aéronef de 4.600 m³ se posa sur un petit terrain de football au sud de Stresa avec une précision digne d'une navette sur la base d'Edwards. Et comme il fallait fêter ça, les pilotes dénichèrent aussi un chouette petit restaurant... caché dans les arbres. Le retour en Suisse fut plus pénible avec une bonne tempête de neige. Il est vrai que les « plus légers que l'air » durent emprunter la route...

C. L.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

PAS DE NOUVEAU MEMBRE DEPUIS NOTRE DERNIER BULLETIN

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES

Parmi nos membres:

- 6-1994 René CANGE breveté pilote.
- 23-6-1994 Jean-Marie DUBREUCQ Col Avi e.r.
- 29-6-1994 Jean-Victor MARIQUE, Médecin.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

- 28-2-1994 Jean-Pierre DELIGNE ancien Navigateur SABENA.
- 22-4-1994 Jean-François DELORI ancien de la RAF
- 2-5-1994 André HAUTAIN-NELIS Cdt Avi.
- 28-5-1994 Gilbert VAN DE VELDE, Cdt SABENA ancien de la RAF.
- 4-7-1994 Jo CHATELLE, Col Avi e.r. Navigateur
- 7-7-1994 Albert FLAMAND, ancien de la RAF.
- ? Jules PAULUS, Commis de bord SABENA.

NOS ACTIVITES PASSEES

En dehors de nos réunions du deuxième mercredi, à la Maison des Ailes, nous n'avons pas eu d'activité spéciale depuis notre dernier bulletin.

NOS ACTIVITES A VENIR

Le mercredi 10 août, le restaurant de la Maison des Ailes étant fermé, nous tiendrons notre réunion du deuxième mercredi du mois d'août à l'aérodrome de TEMPLoux.
✕ Voir invitation dans notre bulletin précédent.

Le dimanche 28 août, comme chaque année, nous nous rendrons à JALHAY, au Mémorial Canadien du Tigelot, Pour commémorer les aviateurs ~~belges et alliés~~ belges et alliés tombés dans les hautes Fagnes. Voir invitation Dans le présent bulletin.

Le mercredi 14 septembre, réunion à la Maison des Ailes.

Le mercredi 12 octobre, nous prévoyons une visite de l'AEROSPATIALE à TOULOUSE. Voir invitation détaillée dans le présent bulletin.

Pour le mercredi 9 novembre, nous préparons la visite du C.R.C. GLONS et du Fort d'EBEN-EMAEL. Voir invitation détaillée dans le présent bulletin.

✕ Un rappel, si nécessaire :

Rendez-vous à 14h30 au bar
"Le Petit Prince", merci Saint-Exp.
et au déjeuner-buffet qui fait
d'une réputation plus que méritée.
Les VT y viennent et y restent.

CEREMONIE ANNUELLE DU SOUVENIR AU MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT (à 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 28 AOUT 1994. En voici le programme:

- 10.30 H. en l'église de JALHAY, messe solennelle avec la participation de l'excellente chorale de Manahant.
- 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'Angleterre et du Canada, des Hautes Autorités militaires ainsi que d'anciens aviateurs de la RAF 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 de départ.

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

Oeuf russe

Filet de porc en sauce

Légumes - Fruits

Croquettes - Frites

Glace ou Tarte aux fruits

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 22 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 28.8.1994

Je soussigné(NOM en caractères imprimés)

- participe à la messe OUI/NON avec, en pluspersonnes

- participe au repas OUI/NON avec, en pluspersonnes

Je paye ... x 750 Fr au compte 348.0133190.73 du Mémorial Canadien du Tigelot.

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

Le Comité organisteur est reconnaissant envers les sympathisants qui aideraient son action en lui versant la minime cotisation annuelle de 100 Fr au même compte que ci-avant.

Mercredi 9 Novembre 1994

Visite du C.R.C. GLONS et du Fort Eben-Emael

Programme : 10.00 hr. C.R.C. GLONS Briefing
===== Visite des Installations
12.00 hr. Caserne AMBIORIX - TONGRES
déjeuner (amélioré)
14.00 hr. Fort Eben-Emael
Visite guidée du fort et de la
superstructure.
Cette visite doit impérativement débuter
avant 14.30 hr. (Personnel)

Informations Pratiques

=====

Départ de Bruxelles en autocar à 08.15 hr., arrivée au C.R.C. GLONS vers 09.45 hr. (Les membres habitant la région peuvent s'y rendre par voiture personnelle).
L'autocar sera parké dès 08.00 hr. à l'arrière du Woluwé Shopping Center, rue Saint Lambert, face au bureau de poste. Accès facile par Métro, station ROODEBEEK et parking assuré pour les voitures personnelles.

Le retour vers Bruxelles est prévu-départ Eben-Emael 18.00 hr.

Fort Eben-Emael Dans un site prestigieux de 75ha, cet ouvrage militaire, le plus grand d'Europe est encore armé. A côté de constructions toujours indemnes, vous pourrez observer des ouvrages détruits par les charges creuses allemandes. Lors de votre visite, vous découvrirez: la salle des machines, les douches, une casemate détruite et une intacte, une coupole, les filtres, etc. ...Et sur la superstructure, 17 ouvrages parfaitement dégagés par nos soins.

Centre d'accueil chauffé avec cafétaria film-vidéo et le Musée.

Durée de la visite : intérieur environ 2 heures
extérieur environ 1 heure

Attention- la visite compte environ 120 marches. Nous vous conseillons des vêtements chauds et de bonnes chaussures.

PRIX pour les personnes s'y rendant en autocar : 950 frs.
voiture : 600 frs;

Ce prix par personne comprend :
repas amélioré à Tongres (vin-dessert-café)
voyage en autocar (ambiance assurée)
visite guidée du fort - pourboires

=====

TALON A RENVoyer AVANT LE 15 OCTOBRE 94 à Jacques DOME

NOM Prénom AUTOCAR Rue de la Station 80
VOITURE 1200 Bruxelles
m'engage à participer aux visites du 9 novembre 1994, accompagné
des personnes suivantes
Paieement : chèque BARRE, "Bénéficiaire VTB Jourez"
Paul Jourez rue de la Croisette 56 1470 Baisy-Thy
Eventuellement verser au compte : 001-1908100-89 de
VTB_Jourez

Micky

Tu as déjà quatre-vingts ans
Personne n'y croirait vraiment
Tant - su garder âme d'enfant
Les yeux malices - d'enchantement

Il paraît que si l'on vieillit
C'est cause de gênes inscrits
Dans ce corps qui nous emmène
Et que trop souvent on malmène

Toi t'as d'ailleurs très tôt compris
Que pour être grand - faut rester p'tit
Tu ne cherches pas les honneurs
T'as la tête - trop proche du coeur

Mais lorsque tu apparais
Chacun se dit voilà " Micky"
Comme si chacun - oui aimait
Etre de ton cercle d'amis

Bien sûr que t'as été pilote
Le stick tenu dans tes menottes
Tu jouais parmi les nuages
Apprenant ton métier de sage

Devant tant de sérénité
Permits-nous de te demander
Les Mamelles qui t'ont nourri
Etaient - elles de " bière " fournies

C'est vrai que grâce à ton épouse
Qui est charmante et si douce
Brave " Micky " tu es resté
Comme " Elle " tu étais bien né

Maggy - Micky - nous vous aimons
Vous êtes - fidèles compagnons
Tous ceux qui croisent votre route
Vous font confiance - nul n'en doute.

Micky t'as su trouver le pas
Que beaucoup cherchent ici-bas
Tous ceux qui rêvent comme toi
D'ériger " l'Amitié " en Loi

Montclar, 8 juin 1994

Mercredi 12 Octobre 1994 - Visite de l'AEROSPATIALE

Toulouse - FRANCE

(sous réserve que la demande de transport par avion militaire soit accordée)

Programme : Décollage Bruxelles 08.30 hr.
Arrivée Toulouse vers 11.00 hr.
Déjeuner de 12.00 à 13.45 hr.
Visite de 14.00 à 17.00 hr.
Décollage Toulouse vers 18.00 hr.
Arrivée Bruxelles vers 20.30 hr.

Visite : Film sur l'Aérospatiale
Visite des Ateliers des chaînes d'Assemblage
des chaînes ATR (avions de transport régional)
des chaînes Airbus
Usine Clément ADER - Airbus Gros Porteur

Le nombre de participants est fixé à 40 personnes étant donné le type d'avion qui pourrait nous être alloué.
Les 40 premiers inscrits seront classés prioritaires, les suivants formeront une liste d'attente et pourront participer en cas de désistement des personnes du 1er groupe.

prix : Repas + assurance avion seront précisés avec les formalités de payement (vers la mi-septembre).

TALON A RENVOYER AVANT LE 10 SEPTEMBRE 94 à Jacques DOME

Rue de la Station 80
1200 Bruxelles

NOM Prénom

m'engage à participer au voyage du 12 octobre 1994, accompagné des personnes suivantes

N.B. Pour autant, qu'un avion nous soit alloué, à la mi-sept. les personnes inscrites recevront les formalités de paiement.

Milbeek, le 25 juin 1984

"Les Vieilles Tiges"

Monsieur Léon BRANDERS
Terrestlaan, 28.
3090 - OVERIJSE

Monsieur le Président,

Comme vous l'avez sans doute appris, l'aérodrome de Grimbergen a dû fermer ses portes, laissant ainsi "sur le pavé" plus d'une centaine de pilotes très attristés.

Cette décision arbitraire n'a - comme chacun s'en doute - d'autre raison que la spéculation immobilière.

Depuis cette triste date, l'Aéroclub de la Sabena - qui était très actif - s'est vu morcelé entre Anvers et Charleroi. Bien des membres ont déjà donné leur démission. Le moral n'y est plus et la belle ambiance du club s'effrite de plus en plus.

Bref, c'est un désastre !

Les pilotes de tourisme qui habitent près de la capitale ne savent plus où aller voler, à moins de faire 120 km (aller-retour) !

Autour de Bruxelles, aucun terrain de rechange n'a encore été trouvé et ne se trouvera probablement pas. Grimbergen restera irremplaçable, et la "Capitale de l'Europe"(!) n'aura même pas un aérodrome de tourisme.

Le Vlaams Gewest (et le Ministre Sauwens en particulier) est l'assassin de ce beau sport qui, au lieu de connaître un essor constant comme dans les autres pays, se réduit chez nous comme peau de chagrin.

On n'a vraiment pas l'esprit aéronautique dans notre petit pays !

Cependant, en tant que terrain, l'aérodrome de Grimbergen existe toujours. Il est devenu (depuis deux ans) un terrain vague où viennent se défouler les hippies et autres drogués.

Je vous signale ce qui précède afin de vous poser une question:

"Les vieilles Tiges" n'ont-elles pas quelques appuis qui pourraient aider les jeunes amoureux de l'aviation (et les moins jeunes!) à retrouver l'usage de Grimbergen ?

Qui, parmi les V.T., pourrait avoir une influence suffisante pour faire changer d'avis les quelques ministres impliqués dans cette désastreuse décision ?

./.

Tant que le plan de restructuration n'aura pas eu un début de réalisation, il restera une lueur d'espoir pour pouvoir récupérer au moins une partie de ce terrain.

Il suffirait peut-être d'envoyer une délégation auprès des ministres responsables, pour plaider la cause d'un aussi beau sport.

Les "Anciens" ne se doivent-ils pas un peu d'aider ceux qui ont pris la relève ? Qu'en pensez-vous, Monsieur le Président ?

Le but de ma lettre est de vous demander si les V.T. peuvent aider les jeunes à retrouver l'usage de Grimbergen, mais aussi d'éviter que la Belgique ne devienne un "désert" aéronautique, hostile à toute activité qu'elle soit "écolage ou touristique".

Les Anciens n'ont certes pas oublié les joies qu'ils ont connues dans le ciel au temps béni où il y avait encore les aérodromes de Gand, le Zoute... et bien d'autres qui ont disparu aujourd'hui. Cette joie est de plus en plus interdite à la jeune génération des amoureux du ciel.


Monsieur Branders, si vous le pouvez, aidez-les à concrétiser le rêve qui nous a donné tant de bonheur.

S.A. le prince Philippe - qui est pilote - ne pourrait-il être sollicité pour intervenir en faveur de tous les pilotes sportifs de notre pays ?

T'ose espérer ne pas vous importuner par cet S.O.S. (ou ce "May-day"!) mais, sans aucun doute, vous comprenez le désarroi de tous les pilotes qui volaient à Grimbergen.

Si vous le pouvez, aidez-nous, Monsieur Branders, au nom de ce sacro-saint besoin de voler !

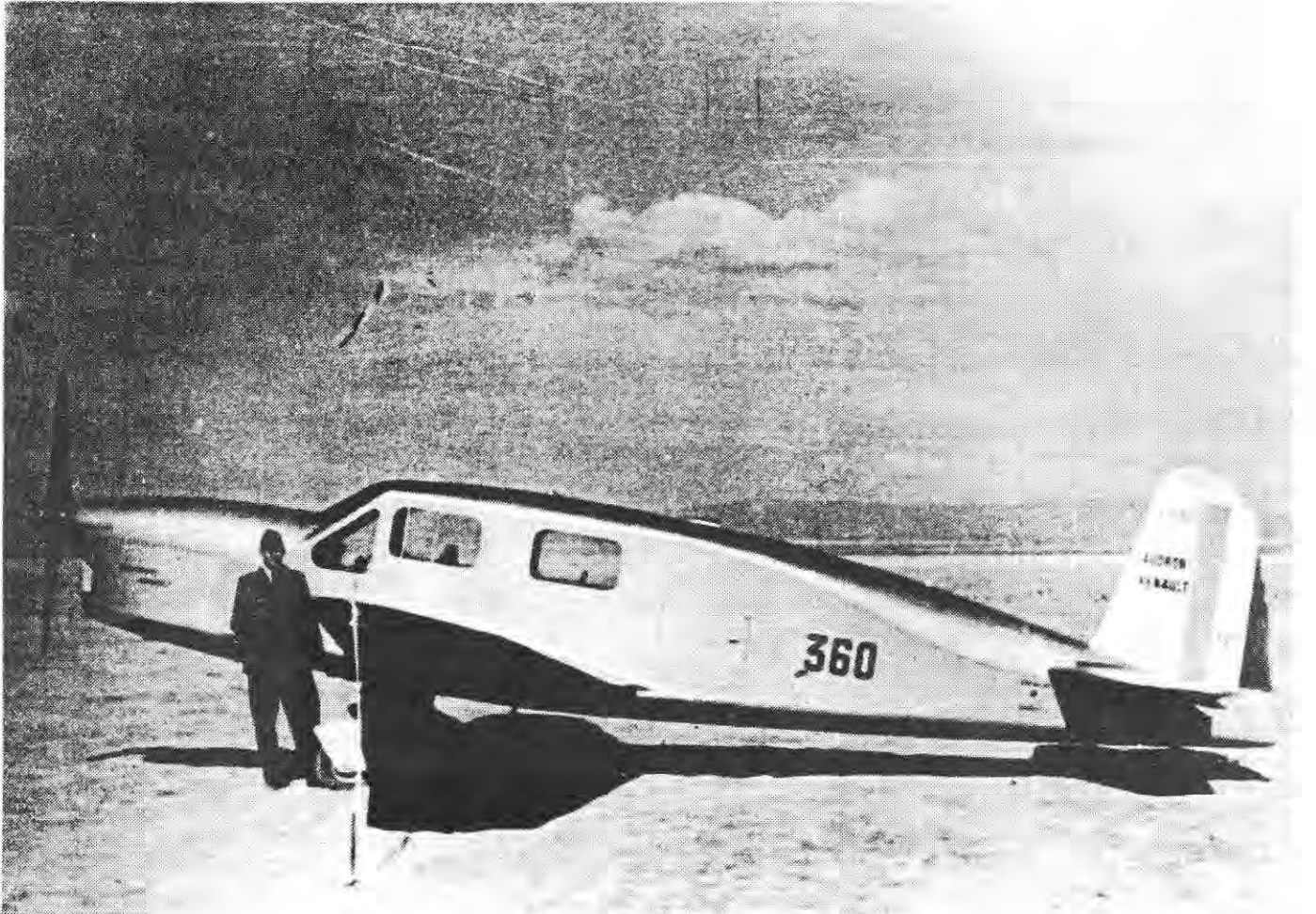
Au plaisir de vous revoir prochainement à Temploux, recevez, Monsieur Branders, l'assurance de ma considération très distinguée.


Cécile HEEMS

Membre des V.T.
Pilote depuis 1946.

2, Dennenlaan
1700 - DILBECK
Tel. 569.47.15

CAUDRON SIMOUN



Type d'avion avec lequel JOTTARD et OFFENBERG ont entamé leur évasion vers l'Angleterre

Type vliegtuig waarmee JOTTARD en OFFENBERG hun vlucht naar Engeland aangevangen hebben

CURRICULUM VITAE du Sous-Lieutenant Aviateur Auxiliaire Alexis JOTTARD



Alexis JOTTARD est né le 12 août 1912 à CONNEUX dans la Province de Namur. Après des études effectuées à l'Institut Technique de Namur, il entre le 18 août 1930 au 1er Régiment d'Aéronautique où, à partir du 1 octobre, il entame une formation d'observateur.

Après avoir quitté l'Aéronautique Militaire à plusieurs reprises, il passe le 1 septembre 1937 à l'École de Pilotage de Wevelghem où, rattaché à la 76^e promotion, il poursuit son entraînement de pilote.

Breveté pilote en septembre 1938, il est affecté d'abord au 1er Régiment d'Aéronautique et ensuite à la 4^e Escadrille du II^e groupe du 2^e Régiment d'Aéronautique de Nivelles où il vole avec la cocotte blanche sur le FAIREY FIREFLY, avion monoplace de chasse de jour.

De septembre 1939 à mai 1940, il participe avec son escadrille à des missions d'interception à la frontière allemande.

En janvier 1940, l'escadrille doit faire mouvement vers BRUSTEM en alerte de guerre mais après quelques jours, l'alerte étant terminée, ils reviennent à Nivelles.

C'est en mars 1940 que l'escadrille va se moderniser en abandonnant les vieux FAIREY FIREFLY pour les FIAT CR 42. C'est sur cet avion qu'il obtient le 26 mars 1940 son brevet supérieur de pilote.

Le 10 mai 1940, lorsque la guerre éclate, il est à Nivelles mais à 4 h 30 son escadrille doit se déplacer pour Brustem. C'est de cette base qu'en compagnie d'Offenberg et de Maes, il effectue sa première mission de guerre.

Le lendemain matin, il quitte Brustem pour Grimbergen et le soir, nouveau déplacement pour Nieuwekerke (St Nicolas) où il exécute plusieurs missions de chasse.

Le 16 mai 1940, son escadrille est à Aalter et c'est de là que, le soir même, il part pour Norrent-Fontes (France).

De Norrent-Fontes, il se rend à Chartres puis à Tours pour enfin revenir à Chartres où il participe à la défense aérienne aux côtés des Forces aériennes françaises. Son esprit de décision et de sacrifice lors de ces combats lui vaudront la nomination à titre posthume dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. Il reste trois semaines à Chartres puis est envoyé à Bordeaux.

A l'approche de la capitulation, il décide avec le Sous-Lieutenant Aviateur Offenberg de gagner l'Angleterre en avion où ils veulent continuer la lutte. Pour eux, c'est la seule façon de pouvoir encore venir en aide à leurs compatriotes restés au pays.

Malheureusement, leur projet est découvert et on les envoie le jour même, 19 juin, rejoindre le reste du régiment à MONTPELLIER. Ils doivent chacun convoyer un petit avion de tourisme CAUDRON SIMOUN.

Arrivés à MONTPELLIER et constatant la démoralisation qui règne parmi les pilotes belges, ils décident de s'enfuir en Afrique du Nord via la Corse en utilisant les avions amenés la veille.

Ils atteignent Philippeville (Algérie) le 21 juin et se proposent de rejoindre immédiatement l'école de pilotage belge établie à OUJDA au Maroc car ils croient que les colonies françaises vont continuer la lutte.

Grâce à la débrouillardise d'Alexis JOTTARD, ils obtiennent de l'essence et de l'huile dans les bases où ils font escale. Au décollage de Resane cependant, JOTTARD casse l'hélice de son Simoun, s'arrête et repart dans celui piloté par Offenberg.

Leur but atteint, ils constatent que ni l'Algérie ni le Maroc ne veulent se battre pour la France et ils prennent alors la résolution de gagner l'Angleterre. Ils espèrent voler d'OUJDA à Gibraltar mais les Français les en empêchent en sabotant leur avion et ils sont obligés de gagner en train CASABLANCA où ils embarquent sur le "DJEBEL DRUSE". La traversée se passe sans incident et ils débarquent à LIVERPOOL le 16 juillet à minuit après avoir fait escale à GIBRALTAR où ils ont été transférés sur le cargo britannique "HAR-SION".

En Angleterre, ils sont acceptés par la RAF avec le grade de PILOT OFFICER et après 15 jours de réentraînement sur HURRICANE à SUTTON BRIDGE, il est affecté tout comme Offenberg à la 145e escadrille de chasse qui bientôt part à DREM en Ecosse puis pour DICE et où d'autres pilotes comme Beaudouin de Hemptinne viennent les rejoindre pour effectuer des missions de chasse et d'escorte de bateaux.

Le 10 octobre 1940, le 145e Squadron réintègre le 11e groupe et revient s'installer à TANGMERE dans le Sud de l'Angleterre.

Au début, ils font beaucoup de sorties sans rencontrer d'ennemi. Ce n'est que le dimanche 27 octobre à 1715 Hr que, pour la première fois, ils font connaissance avec l'ennemi.

JOTTARD et Offenberg faisaient partie de la même section. Un violent combat s'engage et ce n'est que lorsque la mission revient au terrain que l'on s'aperçoit que JOTTARD manque à l'appel. Il a plus que probablement été descendu par un Me 109 lors de l'engagement au-dessus de la Manche à 5 miles au large de l'Ile de Wight.

Alexis JOTTARD était un officier au grand cœur. Vaillant aviateur d'un allant remarquable, il a quitté la France pour venir se battre en Angleterre et exprimer ainsi sa volonté de contribuer à la libération de son pays, sa famille, sa fiancée. Alliant le sang-froid à la bravoure, il a trouvé une fin glorieuse qui est la consécration de tout un idéal.

CURRICULUM VITAE van Hulponderluitenant Vlieger Alexis JOTTARD



Alexis JOTTARD werd op 12 augustus 1912 geboren te CONNEUX in de Provincie NAMEN. Na zijn studies aan het Technisch Instituut van Namen, komt hij op 18 augustus 1930 bij het 1^o Regiment Luchtvaart waar hij vanaf 1 oktober de vorming van waarnemer aanvat.

Nadat hij meermaals de militaire luchtvaart verlaten had, gaat hij op 1 september 1937 over naar de Vliegschool te Wevelgem alwaar hij, aangehecht aan de 76^o promotie, zijn vorming van piloot verder zet.

Hij wordt gebrevetteerd piloot in september 1938 en wordt eerst geaffecteerd aan het 1° Regiment Luchtvaart te Nijvel waar hij met de witte "cocotte" vliegt op de FAIREY FIREFLY, een uitstekend éénpersoonsvliegtuig van dit ogenblik.

Van september 1939 tot mei 1940 neemt hij met zijn smaldeel deel aan onderscheppingsvluchten aan de Duitse grens.

In januari 1940 gaat het Smaldeel over naar BRUSTEM, waar het in oorlogsalarm gehouden wordt maar enkele dagen later, na het einde van het alarm, komt het terug naar NIJVEL.

In maart 1940 wordt het smaldeel gemoderniseerd. De oude FAIREY FIREFLY wordt vervangen door de FIAT CR 42. Het is op dit vliegtuig dat hij op 26 maart 1940 zijn hoger brevet van piloot behaalt.

Op 10 mei 1940, wanneer de oorlog uitbreekt, is hij in Nijvel maar om 4u30 moet zijn smaldeel zich verplaatsen naar Brustem. Vanop deze basis voert hij, in gezelschap van Offenbergh en Mars zijn eerste oorlogszending uit.

De volgende dag, in de vroege morgen, verlaat hij Brustem om zich naar Grimbergen te begeven en in de late avond komt er opnieuw een verplaatsing naar Nieuwekerke (St Niklaas) alwaar hij meerdere zeer belangrijke zendingen uitvoert.

Op 16 mei 1940 bevindt zijn smaldeel zich te Aalter en het is van daaruit dat hij, dezelfde avond vertrekt naar Norrent-Fontes (Frankrijk).

Van Norrent-Fontes begeeft hij zich naar Chartres en daarna naar Tours om uiteindelijk terug te keren naar Chartres alwaar hij samen met de Franse Luchtmacht, deelneemt aan de Luchtverdediging. Door zijn beslissings- en opofferingsgeest gedurende de gevechten verkreeg hij ten posthumen titel een benoeming in de nationale orde van het "Legion d'Honneur". Hij verblijft drie weken te Chartres en wordt dan naar Bordeaux gestuurd.

Bij het naderen van de capitulatie, beslist hij, samen met onderluitenant Vlieger Offenbergh per vliegtuig Engeland te bereiken. Daar willen zij de strijd voortzetten. Het is voor hen de enige mogelijkheid om hun strijdmakkers die in het land gebleven zijn nog ter hulp te kunnen komen.

Ongelukkiglijk wordt hun plan ontdekt en worden zij, dezelfde dag, 19 juni, terug naar de rest van het Regiment te MONTPELLIER gestuurd. Zij dienen elk een toerismevliegtuigje CAUDRON SIMOUN te begeleiden.

Wanneer zij te MONTPELLIER aankomen stellen zij vast dat er een grote demoralisatie heerst onder de Belgische piloten. Zij beslissen dan te vluchten naar Noord Afrika via Corsika, waarbij zij de vliegtuigen die de vorige dag aangekomen waren, zouden gebruiken.

Op 21 juni bereiken zij PHILIPPEVILLE (Algerië). Ze nemen zich onmiddellijk voor de Belgische vliegschool, opgericht te OIJDA in Marokko, te vervoegen daar zij in de mening verkeerden dat de Franse kolonieën de strijd gingen voortzetten.

Dank zij de zin voor organisatie van Alexis JOTTARD bekomen zij brandstof en olie in de basissen waar zij een tussenlanding uitvoeren. Nochtans bij het opstijgen in Resanc, breekt de schroef van de Simoun van JOTTARD. Hij houdt halt en vertrekt terug in het vliegtuig dat bestuurd wordt door Offenbergh.

Bij het bereiken van hun doel stellen zij vast dat Algerije noch Marokko willen vechten voor Frankrijk en beslissen dan naar Engeland over te steken. Zij hopen van OIJDA naar Gibraltar te vliegen maar de Fransen verhinderen dit door hun vliegtuig te saboteren en zij worden aldus verplicht per trein naar CASABLANCA te reizen. Daar schepen zij in aan boord van de "DJEBEL DRUSE". Het oversteken gebeurt zonder incidenten en zij ontschepen in LIVERPOOL op 16 juli te middernacht, nadat er een tussenlanding gemaakt werd in GIBRALTAR, waar zij overgeplaatst werden op de Britse Cargo "HAR-SION".

In Engeland worden zij door de RAF aanvaard met de graad van PILOT OFFICER en na 14 dagen in SUTTON BRIDGE opnieuw getraind te hebben op HURRICANE wordt hij, evenals Offenbergh gehecht aan het 145° elitesmaldeel dat weldra vertrekt naar DREM in Schotland en daarna naar DICE alwaar andere piloten, waaronder Beaudouin de Hemptinne, hen komen vervoegen om klasseopdrachten en begeleidingsopdrachten van boten uit te voeren.

Op 10 oktober 1940 reïntegreert het 145° Squadron de 11° groep en installeert zich opnieuw te TANGMERE in Zuid Engeland.

In het begin voeren zij veel opdrachten uit zonder de vijand te ontmoeten. Het is slechts op zondag 27 oktober om 1715 uur dat zij voor de eerste maal kennis maken met de vijand.

JOTTARD en Offenbergh behoorden tot dezelfde sectie. Er heeft een hevig gevecht plaats en het is slechts bij het terugkomen van de zending dat men vaststelt dat JOTTARD op het appel ontbreekt. Hij werd meer dan waarschijnlijk neergeschoten door een Me 109 gedurende het gevecht dat plaats had boven het kanaal op 5 mijl van het eiland WIGHT.

Alexis JOTTARD was een officier met een groot hart. Als uitstekend piloot heeft hij Frankrijk verlaten om in Engeland te komen vechten en zodoende zijn wil uit te spreken om bij te dragen aan de bevrijding van zijn land, familie en verloofde. Koelbloedigheid gebonden aan durf maakten dat hij een glorieus einde gevonden heeft dat de opoffering aan een ideaal betekende.

Guy VALVEKENS
Hasseltsestraat 50
B 3290 DIEST
Tel. 013-31.14.96 B.
013-33.54.05 P.
Fax 013-31.50.60



Diest, juin 1994

Vous êtes cordialement invité au 13ème FLY-IN international organisé sur l'aérodrome de SCHAFFEN-DIEST du 12 au 14 août 1994. L'aérodrome sera ouvert le vendredi 12 août à partir de 14 heures, heure locale et le lundi 15 août, toute la journée. Il s'agit aussi du 13ème rassemblement international, en dehors des frontières italiennes, des avions du type FALCO, PICCHIO, NIBBIO, SF260 et autres construits par l'ingénieur S.FRATI.

Cet aérodrome est ouvert à toute activité civile les week-ends et jours fériés. Il est situé au nord (2NM) de la ville de Diest et à l'ouest de la route Schaffren-Tessenderlo. Le circuit s'effectue à gauche pour la piste 06 et à droite pour la piste 24. Il vous est vivement recommandé de ne pas passer à la verticale du terrain en raison de l'activité des parachutistes civils prévue toute la journée. (Look out, please!)

Au cours de ce week-end, chaque équipage pourra bénéficier des avantages suivants :

- un lunch offert le jour de leur arrivée aux équipages d'avions de plus de 25 ans
- une visite guidée de la ville de Diest et de son béguinage
- des facilités d'hébergement sur l'aérodrome (camping)
- le transport dans les différents hôtels
- un barbecue (350 F.B.) le samedi soir, suivi d'une remise de prix pour les pilotes et les avions sélectionnés: le plus jeune pilote et le plus âgé, le pilote de l'avion le mieux restauré, l'avion le plus ancien, le plus beau Stampe, etc...

De plus, 3.000 litres d'essence seront distribués aux avions de plus de 25 ans en fonction de la distance parcourue et de la puissance de leur moteur.

* PREMIER ARRIVE - PREMIER SERVI *

Durant ces 3 jours auront lieu des démonstrations de planeurs, de ballons à air chaud, de parachutisme, d'U.L.M. Plusieurs clubs de vieilles voitures devraient agrémenter ce week-end.

En bref, rendez-vous à Schaffren pour ce week-end auquel vous serez très nombreux à participer. Du moins, c'est ce que nous souhaitons!

Bon vol!

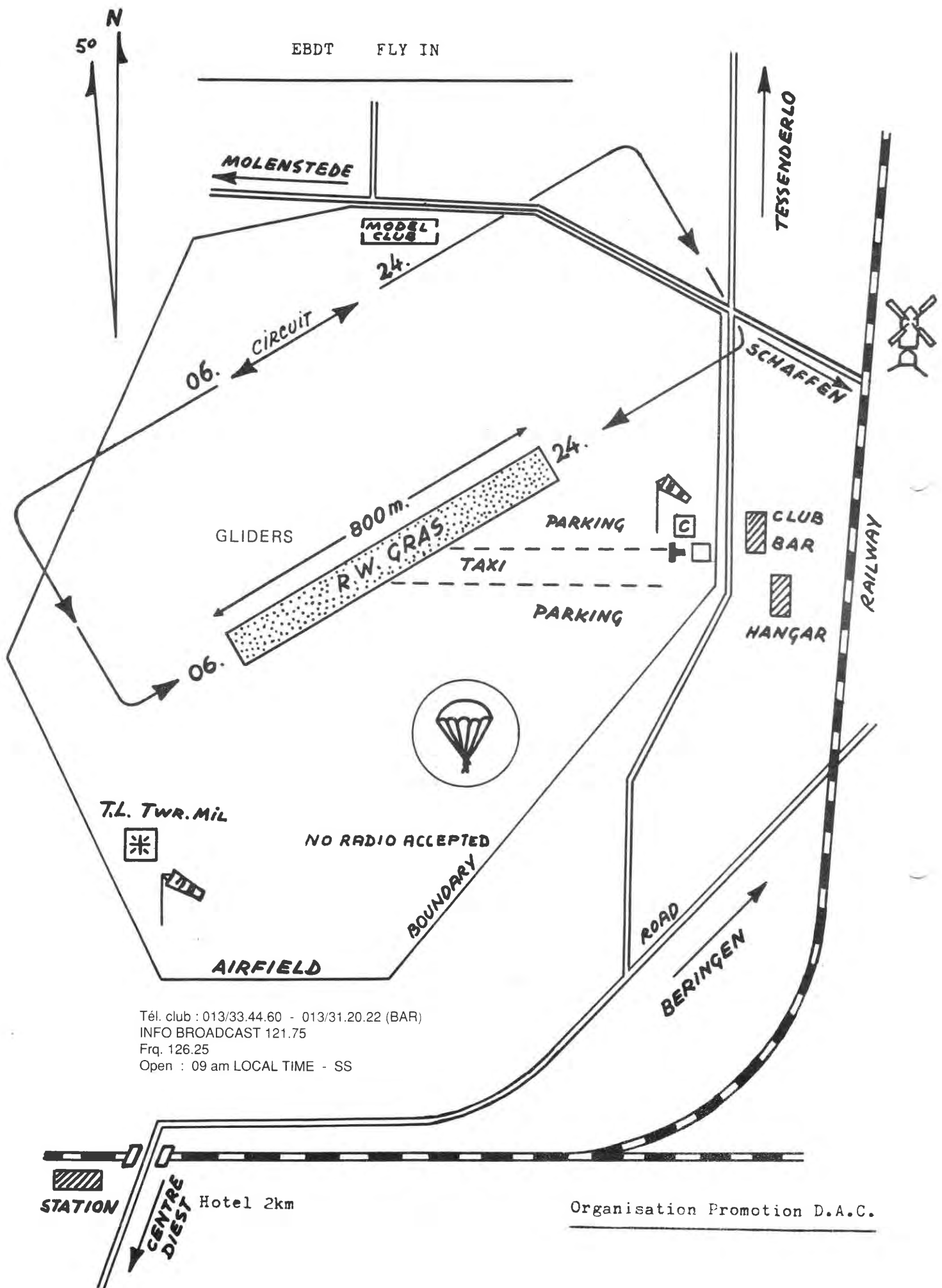
Guy VALVEKENS
Coordinator

Gaston PEETERS
Voorzitter D.A.C.

SPONSORED BY

Assubel

AG



Tél. club : 013/33.44.60 - 013/31.20.22 (BAR)
 INFO BROADCAST 121.75
 Frq. 126.25
 Open : 09 am LOCAL TIME - SS

Organisation Promotion D.A.C.