

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



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


CINQUIEME ANNEE

OCT NOV DEC 83

Bruxelles, le 29 novembre 1983

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

Editeur responsable

  
A.Dillien  
rue des Cyclamens 6  
1170 Bruxelles

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du Secrétaire Général

Le Trésorier dit que le temps passe

Une histoire de radionavigant (suite)  
par Robert Kegeleirs

La SABENA des années 20 (suite)  
par Léon Gysen

EVERE - ses origines (à suivre)  
par l'Aumonier Symons R.J.F.

## LE MOT DU SECRETAIRE GENERAL

Je crois n'avoir à vous informer, cette fois, que de problèmes d'intendance: Avez-vous votre cravate VTB ? Votre insigne de revers ? Votre insigne de blazer ? Votre auto-collant sur la voiture ? Votre fanion au mur de votre bureau ? Saint-Nicolas, Père Noël et les étrennes du nouvel an approchent...

Le bulletin n'aura dorénavant plus que huit pages. C'est une question de sous. Pas pour les frais d'expédition postale, mais pour les frais de papier, qui coûte très cher. A moins que vous n'exigiez un bulletin plus volumineux. Mais nous pourrions aussi imprimer en caractères plus petits. Qu'en penseront vos yeux ? Accepteraient-ils cette solution ?

Nous avons reçu un fort bel article avec photos d'Oxfords, à publier dans le bulletin. Mais son auteur a oublié de nous communiquer son nom, et nous n'acceptons pas de publier des articles non signés. Pourrait-il corriger cette situation ? Et vous tous, qu'attendez-vous pour nous raconter un épisode de votre carrière aéronautique ?

Francis Pacco va bientôt prendre sa retraite d'administrateur directeur général de la société BMP (Business Machines & Products). Il propose aux VTB qui trouveraient quelque plaisir à s'initier aux joies de la micro-informatique d'organiser une démonstration de matériel et de réserver aux acheteurs éventuels des conditions de prix particulièrement attractives. Les VTB intéressées voudraient-elles bien m'envoyer un mot d'accord avant la fin de l'année ? Ceci permettrait à Francis Pacco de s'organiser.

Les candidats dont les noms suivent ont été admis en nos rangs, par le conseil d'administration:

N°83/47 DOORNAERT Roland, catégorie F (sympathisant), breveté observateur le 11.07.55 par l'ALAT, 15e escadrille. Ce candidat pourra passer en catégorie C en 1985. Parrains, MM. Fabry et Thonon.

N°83/48 SOHET Emile Jean, catégorie B (pilote), breveté sur planeur le 01.01.1938 par l'ACRB. Parrains, MM. Fabry et Thonon.

N°83/49 HEUVELMANS Raymond, catégorie B (pilote), breveté le 11.01.1949 sur avions à moteurs, par l'administration de l'aéronautique. Parrains, MM. François et Branders.

Lors de sa réunion de septembre 1983, le conseil d'administration a décidé de rencontrer les VTL ( V.T. du Luxembourg); ce que ses représentants firent le 11 septembre à Saint-Hubert. Le C.d'A. a également envisagé l'éventualité d'un voyage à Hendon, Grande-Bretagne, au musée de la RAF et à d'autres monuments, au printemps. Ce voyage de trois jours reviendrait à environ 6.000 francs par personne. Qu'en pensez-vous ? Etes-vous candidats au voyage ? Le C.A. a également décidé d'envoyer dorénavant notre bulletin par courtoisie, aux associations suivantes: AOR, ALAT, RAFA, Fraternelle des anciens de la RAF, ACRB, Maison des Ailes (pour affichage), AOPA, ABI, La Conquête de l'Air,, Aviastro, FAé (VS1/IRP), Musée de l'Air, Escadrille.

Lors de sa réunion d'octobre 83, le C.A. a envoyé nos condoléances au Roi Baudouin 1er pour le décès de son père, le Roi Léopold III. Il a également discuté le principe de la participation aux cérémonies patriotiques. Il est admis que nous devons nous montrer à ces cérémonies, mais qu'il faut prévoir qui sera disponible, le coût de notre participation et les détails de ces cérémonies. Et surtout, quelles cérémonies seront suivies. A cet effet, un calendrier sera établi.

En sa réunion de novembre 1983, le C.A. a décidé de rechercher tous les monuments à des aviateurs, en Belgique, afin d'en faire l'inventaire. En connaissez-vous ? Si oui, donnez-nous en les détails, lieu, emplacement, état, motif de l'érection, date, et vos remarques. A première vue, nous n'en avons que onze sur notre liste, à savoir:

1. La tombe du commandant Jacquet, près de Beaumont.
2. Le monument aux aviateurs, avenue Franklin Roosevelt, à Bruxelles.

## LE MOT DU PRESIDENT

Chers Amis, nous vous avons représentés à Poelkapelle le 17 septembre, ainsi qu'à la cérémonie des fastes de la Force Aérienne, le 16 octobre. Le 6 novembre, c'était la messe annuelle de souvenir à l'église des Minimes, à Bruxelles, et le 11 novembre nous avons participé à la cérémonie organisée par l'Aéroclub Royal de Belgique devant le monument aux aviateurs. Vous pouvez ainsi vous rendre compte de ce que les Vieilles Tiges de Belgique auront été représentées à chaque cérémonie importante.

On nous suggère également d'utiliser une armoire vitrée au musée de l'air pour faire connaître mieux notre association: Qui nous sommes, comment devenir membre, des photos, des souvenirs. Nos amis Bob Buyse et André Robyt avaient commencé, mais ils ne sont plus! L'un ou l'autre d'entre-vous qui aurait des photos n'aurait-il pas le temps de s'en occuper? D'autre part, on nous demande des guides. Rien de compliqué, toute la question est d'être disponible et d'expliquer aux jeunes visiteurs comment les vieilles machines volaient, leur raconter des histoires vécues... vraies. Alors, un bon mouvement, faites-vous connaître! D'ailleurs, ne nous étions-nous pas promis de nous rendre au musée le samedi matin pour montrer notre intérêt aux jeunes qui s'y dévouent? C'est peut-être un peu tôt, mais il faut un premier à le faire. Je vous souhaite donc, ainsi qu'aux membres de votre famille, une bonne et heureuse année 1984.

Léon Branders.

---

### Le Secrétaire continue :

3. Le monument au capitaine Van der Linden, à Nivelles.
4. La pelouse d'honneur et son monument, au cimetière de Bruxelles.
5. Le monument à Thieffry, à Bruxelles.
6. La plaque aux aviateurs de la Sabena et de l'Aéronautique civile tués à la guerre, située dans l'aérogare de Bruxelles-National, mais provenant d'Evere.
7. Un monument au coin du boulevard Lambert et de l'avenue Louis Bertrand, à Schaerbeek.
8. Le monument Heidel, à Arlon (A reconstruire?).
9. Le monument aux aviateurs français, à Vogenée.
10. Le monument à Robert Chabot, à Florennes.
11. Le monument funéraire à Georges Nélis, au cimetière de Bruxelles (Erigé par souscription nationale en 1929).

Dernier point acquis lors de l'assemblée du conseil d'administration de novembre: Le repas du premier mercredi de chaque mois se prendra au restaurant, dans la salle du Cardinal Paff, et non plus dans le petit salon. Quant à déjeuner dans la grande salle, nous ferons cela lorsque nous serons plus de cent à table. En septembre, nous étions 42 à table, en octobre 25, et en novembre 23. Quant à l'apéritif, faut pousser pour arriver au comptoir... Je n'ai personnellement à me plaindre que d'une chose, la tabagie du bar! Etant bon de nature, je ne voudrais pas vous priver du plaisir (ou du besoin) de fumer, j'ai des scrupules à ouvrir les fenêtres, craignant de vous occasionner des catarrhe, mais je demande votre assistance pour réclamer à la Maison des Ailes des extracteurs de fumée. Vous ne voudriez tout de même pas vous priver de votre secrétaire général? Qui ferait le boulot? Oui, je sais, nul n'est irremplaçable...

Permettez-moi de terminer en vous souhaitant de bonnes fêtes de fin d'année, et en vous présentant mes meilleurs voeux pour 1984.

André Dillien.

Les vents étaient calculés sur des distances entre points de repère au sol. Le pilote choisissait le vent le plus favorable, car à cette époque, il suffisait d'avertir la station au sol de l'altitude que l'on désirait tenir, et qui était obtenue suivant les possibilités d'encombrement. Actuellement, en volant à 10.000 mètres et plus, presque toujours au-dessus des nuages, à 900 kmh, cela n'a plus grande importance.

Ces renseignements que nous donnions à l'arrivée servaient donc de base aux conseils donnés par la météo à ceux qui partaient. L'avion renseignait donc la météo. On a inversé depuis.

Le 10 mai 1940, après le bombardement de la plaine d'Evere par les allemands, nous reçûmes l'ordre de nous rendre avec tous les avions disponibles sur la côte anglaise, à Shoreham. Pour y arriver sans trop de danger -danger provoqué par la chasse allemande-, nous avons volé en rase-motte au-dessus des terres et à vingt mètres au-dessus de la mer. Le Head Quarter anglais nous signala à l'arrivée avoir reçu instruction de nous incorporer à la Royal Air Force, dans le Transport Command. Pendant huit jours, nous fîmes du va-et-vient sans arrêt entre l'Angleterre et le nord-ouest de la France, transportant du matériel, des médicaments, du ravitaillement, etc... et, typiquement anglais, des ballons de football. Il aurait été plus dangereux pour les allemands de leur envoyer des supporters d'équipes anglaises.

Le 18 mai, nous reçûmes l'ordre de nous rendre à Merville, près de Coulommier. Tous les avions de transport disponibles devaient participer à cette expédition. Ils avaient été camouflés, mais portaient des cocardes belges. Avant le départ, le Squadron Leader nous rassembla pour nous dire: "Je ne sais pas si la plaine de Merville est encore entre nos mains. Le premier avion (et j'en étais) survolera l'aérodrome. S'il voit des uniformes bleus (anglais), il atterrit et dispose des panneaux blancs sur le sol, pour aviser les suivants d'atterrir à leur tour. Si ce sont des uniformes gris (allemands), il prévient par radio de faire demi-tour et demande des instructions à Shoreham."

Arrivés à Merville, nous n'y vîmes pas un chat, et nous décidâmes d'atterrir pour nous rendre compte de la situation.

Les autres appareils arrivèrent au-dessus de la plaine et furent immédiatement assaillis par une escadrille de chasseurs ennemis. On nous avait promis une escorte de chasseurs anglais, mais il firent demi-tour cinq minutes après notre décollage. Tragique pagaille! Avions en feu ou détruits au sol, équipages sans parachutes sautant de cinquante mètres d'altitude... Les allemands s'en donnaient à coeur joie, vu que comme armement, nous n'avions qu'un pistolet à fusées. J'appris par la suite que seulement cinq avions de la Sabena avaient pu regagner leur base, via Le Bourget. Les commandants de bord Raymond Chartier et Moreau furent tués ou carbonisés. D'autres, blessés, furent récupérés par les allemands et considérés comme prisonniers de guerre, bien que n'ayant pas d'uniformes militaires et volant en tenue Sabena! Une heure plus tard, l'aérodrome de Merville était occupé par les éclaireurs allemands.

Je passe la période de guerre et reprends en 1946.

Sabena se reforme, elle obtient quelques DC3, les fameux Dakotas, et reprend tant bien que mal son activité, réengageant du personnel navigant au compte-goutte, suivant ses nécessités.

Entre navigants, nous nous rencontrions cependant régulièrement, désespérant de reprendre une activité à bref délai.

Quatre d'entre-nous, les frères Créteur, Gillard et moi-même, eurent l'idée de former une société d'aviation commerciale, avec nos propres deniers, et ce que nous saurions récolter comme actionnaires. Ainsi naquit la SOBELAIR, premier charter de Belgique, pour laquelle j'ai volé jusqu'à l'indépendance du Congo, en 1960.

Le plus triste souvenir de ces trente-trois ans de vol reste l'hécatombe de Morville, bien que j'y aie échappé.

Le meilleur souvenir, c'est le premier voyage aérien vers l'Ethiopie, pays qui m'était inconnu, et dont je ne vis que côté superficiel: Réception au palais impérial, faste se rapprochant plus de l'oriental que d'un pays africain, gastronomie insoupçonnée pour un pays encore sauvage et, comme cadeau, chaque membre d'équipage reçut dix kilos de café, le meilleur du monde. Hélas, aux voyages suivants, en voyant la vie des non favorisés, je fus désillusionné, puis complètement déçu. Mais depuis, rien ne s'est amélioré, au contraire.

Encore un souvenir de ce premier voyage: Nous avions réuni le maximum de cartes topographiques, situant le sommet maximum des montagnes à 3.700 mètres. Nous volions à plus de quatre mille mètres, en DC3, lorsque, sortant des nuages, nous aperçûmes à quelques centaines de mètres devant nous une chaîne de montagnes que nous allions aborder cinq cents mètres sous leurs sommets. Nous apprîmes par après que les cartes qui nous avaient été remises dataient des années vingt.

Mon souvenir le plus agréable, c'est la réception offerte il y a deux ans aux techniciens de bord de la Sabena d'avant-guerre, mécaniciens et radionavigants, par l'association des techniciens RAMEC en service actuellement. La radiotélégraphie ayant disparu et étant remplacée par la radiotéléphonie, les derniers opérateurs radionavigants se sont recyclés en mécaniciens de bord, inversant donc ce qui d'était produit au début de la TSF. Nous étions encore six sur une soixantaine d'anciens d'avant-guerre, qui apprécièrent comme il se doit le geste fraternel de ceux qui ont eu une ultime pensée à l'attention de leurs vieux prédécesseurs.

C'est ça l'aviation !

Mais malheur à ceux qui veulent goûter à notre "civilisation" et imiter les blancs, car ils entrent alors dans notre système et doivent travailler pour avoir de l'argent. Il se trouve toujours un commerçant pour leur fournir une fourchette, une chaise, un vélo ou une machine à coudre. A crédit bien sûr. Et alors, adieu la liberté. J'ai vu des blancs en voiture lançant des milliers de cigarettes dans les villages, et créant ainsi une forme d'esclavage.

Le voyage du Roi Albert en 1928 fut préparé par le général Tilkens. Il se rendait dans les centres que devait visiter le Roi. La Sabena disposait d'un DH50 à Luebo. Cet avion avait une cabine pour deux passagers située derrière le moteur, et le pilote se trouvait derrière cette cabine, donc assez loin en arrière. Le DH50 convenait bien pour les décollages et les atterrissages sur des plaines ordinaires, mais avait un inconvénient majeur quand il s'agissait d'une simple route: Avec la queue basse, la visibilité vers l'avant était nulle. On commençait à y voir clair lorsque, l'avion ayant pris de la vitesse, se mettait en ligne de vol.

Le général Tilkens arriva à Luebo dans le but d'aller à Tshikapa. Monsieur Orta décida, étant donné qu'il n'y avait que deux passagers, le général et mon mécanicien, d'utiliser un DH50. L'aire d'atterrissage de Tshikapa était une route étroite qui traversait un terrain instable. Mais en temps normal cela ne posait aucun problème, et on y allait en trimoteur. Je fus désigné pour ce voyage, qui se fit normalement à l'aller. Nous devions rester à Tshikapa jusqu'au lendemain, mais pendant la nuit survint une tornade d'une rare violence. Le DH50 avait été bien arrimé et abrité tant bien que mal en-dessous des arbres. Le lendemain, il plut toute la journée, et je n'étais pas disposé à partir dans de telles conditions. Mais le général était pressé car il avait des engagements à tenir, et il me harcelait sans cesse, en me demandant quand j'allais me décider.

Le surlendemain, le temps s'éclaircit, et nous vidâmes autant que possible l'eau qui s'était accumulée dans l'avion. Je roulai vers le bout de la piste pour le décollage. J'avais remarqué que le terrain, de chaque côté de la route, était détremé, un véritable potopoto, et j'avais compris qu'il s'agissait avant tout de rester sur la route. Je pris des points de repère au loin, et mis plein gaz. L'avion l'élança, mais au bout d'un rien de temps je sentis que je m'enfonçais d'un côté, puis de l'autre, et que je ne parvenais pas à avoir assez de vitesse pour que la queue se lève, ce qui m'aurait donné la visibilité nécessaire pour rester sur la route. Je coupai les gaz et le contact, et l'avion continua sur sa lancée jusqu'à la limite du terrain, où il capota dans les arbres.

Le général et mon mécano furent sortis la tête en bas, heureusement sans mal, mais alors commença une série d'explications dont je me souviendrai. Je ne sais si vous avez déjà capoté avec un général à bord, et surtout avec le général Tilkens, mais pour résister à cela, il faut avoir des arguments plutôt valables... Ma première réaction, mauvaise, fut de dire que le DH50 n'était pas l'avion rêvé pour atterrir sur une route, surtout avec un terrain dans cet état, et que si je n'avais pas été poussé continuellement à partir, je serais resté à Tshikapa. Après mes explications, le général se calma, et décida de rentrer à Luebo en voiture. Je décidai de l'accompagner, et nous arrivâmes le soir à Luebo, où Tilkens eut une explication plutôt orageuse avec Orta. Le thème de la discussion étant: "Et si cela devait arriver au Roi ?" Il paraît qu'Orta aurait répondu que le Roi irait en trimoteur, ce qui augmenta la fureur du général.

En ce qui me concerne, il n'y eut aucune suite, car mes arguments avaient un certain poids. Mais je sentis comme un léger voile dans mes relations avec mon directeur...

Un autre jour,, j' tais parti de Kinshasa avec un Handley-Page sortant de révision. J'avais quatre passagers, et le sac de courrier. Le temps

était beau, le vent favorable. Van Opstael me suivait à un quart d'heure. Au bout de deux heures, atterrissage à Bandundu pour l'essence et le courrier. Au départ de ce dernier poste, les nuages étaient à 400 mètres. J'étais peu chargé et je parvins à passer au-dessus. Après deux heures de vol, j'atteignis 2.000 mètres. Par les trous des nuages, je voyais le Kasai et l'immense forêt équatoriale. A une cinquantaine de kilomètres de Basongo, mes trois moteurs s'arrêtent net. Je commence à piquer, tout en cherchant avec Tremly un terrain de secours, mais nous ne trouvons rien. Je passe les nuages et je songe sérieusement à me poser sur le Kasai, peut-être sur un banc de sable... A la dernière minute, je vois une trouée dans les arbres, qui pourrait bien avoir une largeur suffisante pour mon Handley-Page. Au début, cela a l'air de s'arranger, et je commence à rouler, mais malheureusement, il y a un tronc d'arbre d'une cinquantaine de centimètres de hauteur qui fauche mon train d'atterrissage. Les passagers s'en tirent un peu secoués, sans plus. Nous nous trouvons dans une plantation des Huileries du Congo Belge, et sans ce tronc d'arbre, j'aurais réussi à me poser sans casse. Pour expliquer cette panne sèche, on doit se rappeler que les Handley-Page que nous pilotions étaient des avions de la guerre 14-18, et qu'il y avait un système de tuyauterie d'essence qui pouvait isoler un réservoir éventuellement atteint par la DCA. Le levier de commande se trouvait derrière le pilote, mais pour éviter les accidents, ce levier avait été entouré de fil de fer. Cela existait également sur les avions volant en Europe, et nous n'avions jamais pensé que nous aurions à nous en servir. Seulement voilà, le système avait été monté à Kinshasa, et les tuyauteries avaient été mal montées, ce qui faisait que j'avais volé avec trois moteurs sur un seul réservoir! Qui s'était bien entendu rapidement vidé... Qui était responsable? Probablement un mécanicien noir distrait. J'ai su par la suite que ce n'était pas la première fois que cela arrivait au Congo, mais que cela avait toujours été détecté à temps. Pas cette fois-ci, malheureusement, et je n'oublierai pas cette panne sèche au-dessus de la forêt.

C'est un couple d'anglais qui nous reçut très gentiment, comme si nous venions prendre le thé. Le soir, nous avons dansé au son d'un vieux phono et, après avoir aménagé des couchettes sur les fauteuils et par terre, nous avons pris un repos bien mérité.

Je voulais gagner Luebo au plus vite avec mes passagers et mon courrier. Heureusement, un bateau faisait escale non loin de là le lendemain. Il nous conduisit à Brabanta en trois heures. Après le dîner, le même bateau nous mena à Basongo, qui était son terminus. Là, nous fûmes hébergés dans un hôtel minable, en attendant un bateau pour Ilébo (Port-Francqui). Ce bateau n'arriva que trois jours plus tard. Après six heures de navigation, nous arrivâmes à Port-Francqui. Le lendemain, nous louâmes une voiture pour faire les 250 kilomètres restants. Nous roulâmes pendant sept heures et demi, et enfin, ce fut Luebo.

Tous les pilotes au Congo ont eu de ces aventures, parfois tragiques, comme Van Reempst qui s'est tué en Afrique, ou Van Ackere qui est rentré dans une termitière et a faussé son train d'atterrissage. Plusieurs pilotes, dont Van Opstael, se sont perdus en brousse en évitant une tornade. Je garde malgré tout d'excellents souvenirs de cette période de ma vie, et le soir, il m'arrivait de me glisser derrière une case dans le village proche du champ d'aviation en entendant le tam-tam; et là, je voyais le petit personnel qui travaillait le jour dans nos ateliers, ayant repris pagnes et ornements, revenir à ses coutumes ancestrales et chantant et en dansant.

Mais j'étais vite repéré, et j'entendais dans leurs chansons qu'il était question du "Cap'tain Ndèké", et des événements de la journée, comme ils le faisaient d'habitude.

Oui, je garde la nostalgie de ce beau pays, où tout était rudimentaire, où rien n'était parfait, et où on devait toujours s'attendre à trouver, derrière le coin, l'Aventure.

### LA PLAINE D'EVERE - Ses origines

Les historiques de l'Aviation Belge que j'ai pu consulter ne font aucune mention de l'existence d'une plaine à EVERE avant le premier conflit mondial .

Ce n'est qu'à partir de 1920 , lors de la réorganisation de notre aviation militaire , que ce nom apparaîtra dans les manuels aux côtés de tant d'autres déjà célèbres .

Les origines de la base seraient encore longtemps demeurées énigmatiques si le hasard n'avait voulu , après d'infructueuses recherches me mettre entre les mains , un ouvrage allemand traitant de leur activité aérienne durant la guerre 1914-1918 (1) .

La page 350 m'attira tout particulièrement . Elle faisait état de travaux entrepris à Bruxelles - Evere dès l'automne 1914 , un port de transit pour dirigeables devant être mis en activité au mois de Mars de l'année suivante .

Voici d'ailleurs la traduction du passage qui relate les origines d'Evere : " Pour raccourcir le trajet des aéronefs (vers la France et l'Angleterre ) , on avait commencé la construction d'un nouveau port à Bruxelles-Evere dès l'automne 1914 . Au début de Mars de l'année suivante , la plaine était suffisamment aménagée pour recevoir le dirigeable ZX " .

L'ouvrage cité ne faisant aucune mention de la situation exacte du port , il me fut donc nécessaire de consulter les comptes-rendus des séances du Conseil Communal de Haren ( la plaine d'Evere , est en grande partie sise sur le territoire de cette ancienne commune ) . Séance du 3 Juin 1916 " on vote un emprunt pour obvier aux frais de logement d'officiers allemands " .

Séance du 26 Septembre 1916 ( notes en marge ) .

1000 Mk . Bestrijding van inkwart/lasten van officieren der bezettingstroepen der luchtschiphaf Steenweg van Haecht .

Première précision donc : le hangar du dirigeable est situé ( le long de la Chaussée d'Haecht ) .

(1) Die Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg  
Georg Paul NEUMANN ( Major a.D ) Berlin 1920



Cher Camarade VT,

Voici une page spéciale couleur que vous devriez recevoir chaque année à cette époque.

Pour beaucoup d'entre-vous, elle n'offrira rien de neuf car d'autres associations pratiquent depuis plusieurs années déjà cette façon de procéder pour "faire" votre carte de membre 1984 sans attendre.

Au fait, après avoir effectué votre versement à l'aide du bulletin ci-joint, vous complétez et ensuite découpez votre carte à format standard.

Inutile de vous citer les avantages de ce système, je pense qu'ils militent tous en faveur de son introduction.

P.H.



A.B.B.L.

V.Z.W.

• Maison des Ailes •

1 Rue Montoyerstraat 1

BRUXELLES - BRUSSEL  
1040

CARTE DE MEMBRE-LIDKAART **1984**

Nom  
Naam

Le Trésorier / De Schatbewaarder.

Brevet  
Gediplomeerd

à découper

VOTRE TRESORIER VOUS DIT :

COMME LE TEMPS PASSE !

L'année 1983 tire déjà à sa fin, une autre va bientôt débiter et avec elle vient le règlement aux V.T.B. pour 1984.

Les innovations (ou les "changements" pour employer un mot à la mode) ne sont plus seulement l'apanage des jeunes. En effet, nous aussi nous innovons, par esprit d'économie, les sous coûtent cher et de temps pour votre trésorier aussi (!!!)

Sur la suggestion de notre ami Pierre Hallet, nous inaugurons une nouvelle méthode de remise des cartes de membre. Comme vous le voyez ci-dessus, chacun de vous peut remplir et découper sa propre carte et il sera en règle... s'il a versé au préalable sa cotisation que votre Conseil d'Administration a dû porter à 400 F. Nécessité oblige : les frais de fonctionnement augmentent et nos stocks de cravates, insignes, etc... s'épuisent et il faudra des fonds pour les renouveler.

Encore une innovation : quelques membres ont omis de se mettre en règle de cotisation en 1983, ils sont priés de régler les 2 années en un seul versement, soit 700 F, Sorry !

M.D.

N'OUBLIEZ PAS NOS REUNIONS DU 1er MERCREDI DE CHAQUE MOIS

ET TOUJOURS A LA MAISON DES AILES, NOUS AIMONS NOUS Y

RETROUVER.