Les Vieilles Tiges de Belgique

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

SEPTIEME ANNEE
OCT, NOV, DEC 85
Bruxelles, le 15 novembre 1985

S O M M A I R E

La Force Aérienne, par la voix de son Chef dEtat-Major le Lieutenant-général Avi. De Deurwaerder, se souvient

Les rapports de nos activités sont de notre secrétaire

Noubliez pas notre Tésorier

Poelkapelle respecte toujours G. Guynemer

Souvenir à Tigelot

Un DIRECTEUR nous parle

Notre assemblée générale 86 et son banquet sont prévus pour le 15 mars 86. PRENEZ NOTE.

A NE PAS MANQUER, LE LUNDI 2 DECEMBRE, SUR TELE 2, probablement vers 20 heures, dans la chronique "Le temps retrouvé", nous revivrons la causerie que Robert FABRY nous a faite sur ses liaisons BELGIQUE-CONGO, entre 1926 et 1930.

ACTIVITES ET MANIFESTATIONS AUXQUELLES LES V T B ONT PARTICIPE DEPUIS LA PARUTION DU DERNIER BULLETIN.

25 AOUT , au mémorial Canadien du TIGELOT, près de JALHAY, hommage annuel aux aviateurs alliés abattus dans les hautes fagnes en 1944.

7 SEPTEMBRE, au Musée de l'Air, manifestation d'hommage aux aviateurs belges qui ont participé à la guerre 1940-45 et plus particulièrement à la Bataille d'Angleterre.

14 SEPTEMBRE, à POELKAPELLE, Cérémonie Franco-Belge du souvenir à la mémoire de Georges GUYNEMER.

6 OCTOBRE, avenue Franklin Roosevelt, au monument aux aviateurs, Fastes de la Force Aérienne.

17 OCTOBRE, visite du Fort de Loncin et de la Base de Bierset.

1 NOVEMBRE, à la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles, hommage aux aviateurs tués ou disparus au cours de la guerre 1940-45.

3 NOVEMBRE, en l'église Saint Jacques sur Coudenberg, messe solennelle pour les défunts de la Forse Aérienne.

ANOBLISSEMENT POUR BRILLANTE CONDUITE PENDANT LA GUERRE 1940-45.

Il a plu à Sa Majesté le Roi d'accorder concession de noblesse héréditaire et du titre personnel de :
- BARON , à Monsieur Henri FOSSION,
- COMTESSE, à Mademoiselle Andrée (Dédé) de JONGHE.

La Maison des Ailes,
notre maison,
a rouvert ses portes.
Nous nous y retrouvons chaque
premier mercredi du mois.

Le samedi 7 septembre dernier, nous étions réunis au musée de l'air, à l'occasion de la commémoration du 45e anniversaire de la Bataille d'Angleterre.

Cette cérémonie a été organisée à l'initiative personnelle du Chef d'Etat Major de la Force Aérienne, ce dont nous le remercions de tout coeur.

Il nous dit par son discours les raisons qui l'ont guidé. Sans autre considération, il vous est livré tel quel.

le Président,

Prince,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi d'abord de vous souhaiter la bienvenue à cette commémoration et de vous remercier d'y être venus nombreux.

La Force Aérienne a tenu à souligner par cette cérémonie, le rôle vital joué par les aviateurs belges pendant la 2ème Guerre Mondiale, rôle insuffisamment mis en évidence lors des célébrations de l'an passé et du printemps dernier.
La Force Aérienne, devenue aujourd'hui un ensemble opérationnel cohérent a connu un passé glorieux et mouvementé.

Née en 1910, il est déjà question trois ans plus tard de lui donner un modèle d'organisation.
Se développant pendant la Première Guerre Mondiale, l'Aviation Militaire dispose à la fin de celle-ci de 3 escadrilles de chasseurs, de 6 escadrilles d'avions de reconnaissance, d'un premier embryon de ce que l'on pourrait appeler une escadrille de bombardiers, d'une école et, enfin, de quelques ateliers techniques.

L'Aviation Militaire Belge était alors essentiellement considérée comme soutien de la Force Terrestre. Au début des années 30, les méthodes britanniques d'écolage strictes et extrêmement précises, en fait celles de la R.A.F., furent appliquées à l'Aviation Belge. On ne disposait à l'époque que de biplans en version monoplace "Fairey Firefly", et de biplaces "Fairey Fox", qui étaient alors considérés comme de très bons appareils. Elle était composée de 3 régiments, dont 2 de reconnaissance et de 1 de chasse. Plus tard dans les années 30, le problème du remplacement nécessaire de ces avions restera sans solution, ceci malgré les appels pressants à la modernisation de l'Aviation Militaire Belge. L'on préférait consacrer des millions à la construction de fortifications statiques. En 1937, le "Gloster Gladiator" fut choisi.
Mais, suite à des difficultés contractuelles, seuls 22 avions furent achetés. C'était à peine suffisant pour faire fonctionner une escadrille.
Un an plus tard, les premières rumeurs de guerre se font entendre ; la panique s'empare des esprits. Une grande partie des avions désespérément démodés sont à remplacer.
La Belgique parvient encore, à conclure un contrat de 20 "Hurricanes MK I" auprès de la Grande-Bretagne. C'est en mai 1939 que le premier de ces avions fut livré.
80 "Hurricanes" furent ajoutés à la commande initiale. Ces derniers devaient être construits dans les usines "Fairey" de Charleroi.
Au printemps de 1940, les premiers avions sont prêts.
Entretemps, on se contente de l'acquisition de 40 "Brewster Buffalo's", dont le premier n'était livré à Bordeaux qu'en juin 1940.
Finalement, nous nous procurions également 30 "Fiat" biplaces, un type d'appareil démodé dont le seul avantage était qu'il pouvait être livré immédiatement.

De eerste 3 in mei 1939 geleverde "Hurricanes" worden ingezet in de luchtoperaties voor de onderschepping van de talrijke penetraties van vreemde vliegtuigen in ons luchtruim tijdens de zogenaamde "drôle de guerre". De rest van de "Hurricanes" zou helaas aan de grond vernield worden tijdens de grote Duitse Luchtraids van 10 mei 1940.
Het eerste regiment met z'n 6 observatiegroepen kan aanvankelijk nog tijdig ontsnappen aan de vijandelijke aanvallen op hun vliegvelden. Van ontplooiïntot herontplooiïng blijven er echter minder en minder vliegtuigen over. Na 112 opdrachten te hebben uitgevoerd blijven er op het moment van de capitulatie nog een 20-tal toestellen over die op bevel van de overheid gesaboteerd worden i.p.v. ze naar Frankrijk over te vliegen.

Het tweede regiment voert twee grote luchtgevechten.
In één ervan nemen 9 verouderde "Fox Hispano's" het op tegen een zwerm "Messerschmitt's". Drie Belgische vliegtuigen worden neergeschoten, de andere keren doorzeefd naar hun basis terug. Het tweede grote luchtgevecht wordt geleverd bij gelegenheid van de luchtaanvallen tegen de niet tijdig opgeblazen bruggen over het Albert-kanaal. Negen "Gladiators" moeten de baan vrijmaken voor de "Fairey Battle's" die met bommen van 50 kg de betonnen bruggen dienen te vernietigen. Het worden dramatische luchtgevechten waarbij de Belgen een zware tol betalen omdat hun heldenmoed en vakmanschap de minderwaardigheid van hun vliegtuigen niet kan compenseren. Van de negen "Fairey Battle's" van het 3de regiment die in de ochtend van 11 mei een aanval uitvoeren op de drie bruggen van het Albertkanaal, worden er zes neergeschoten. Twee voeren tot tweemaal toe een heldhaftige maar wanhopige aanval uit op de brug van Vroenhoven. De volgende dag worden de eerste V.C.'s van de tweede Wereldoorlog uitgereikt aan de bemanning van een Britse "Battle", neergeschoten tijdens een aanval op dezelfde brug. Afgeschrikt door de zware verliezen zal de Belgische Generale Staf elk verder individueel initiatief verbieden. Mede daardoor wordt het grootste deel van de Belgische Vliegtuigen aan de grond vernield door de opeenvolgende vijandelijke aanvallen.

Pendant ce temps, la situation des alliés devenait de plus en plus critique et, lorsque le 16 juin 1940, la France signa l'armistice, la position anglaise était désespérée. Winston Churchill, devenu Premier Ministre le 10 mai, n'avait que du sang, de la sueur et des larmes à opposer. L'armée britannique n'existait pratiquement plus, après Dunkerke.
Mi-juillet, la Luftwaffe commença l'assaut de la navigation, près de la côte anglaise, ce qui eut pour principale conséquence de diminuer la force de combat de la R.A.F. L'Amirauté Britannique, qui s'attendait à cette éventualité, ferma la Manche pratiquement à tous les navires.
Cependant, les Allemands coulèrent 4 torpilleurs et 18 petits bateaux et abattirent 148 chasseurs. Le prix qu'ils payèrent pour ce faire s'élevait à 269 avions abattus et 135 avions gravement endommagés. Le 12 août, la Luftwaffe procéda à son premier grand assaut sur la côte sud de l'Angleterre.

Il était principalement dirigé contre les cinq stations radar, entre Douvres et l'île de Wight et contre les terrains d'aviation du Kent ; Douvres, Portsmouth et l'embouchure de la Tamise furent également attaqués. Cela constituait les préliminaires de la grande Bataille finale d'Angleterre ; le 13 août vit l'"Adler Tag" de Goering, le premier jour d'attaque massive, qui avait pour but de détruire définitivement la défense anglaise.

Ces attaques n'eurent pas, en réalité, le résultat escompté : principalement grâce à l'effort de la R.A.F., les systèmes radar continuèrent à fonctionner, tandis que les Spitfire et Hurricanes anglais causèrent de nombreuses pertes à la Luftwaffe. Malheureusement, les pertes anglaises étaient également élevées.

Au début septembre, la RAF commença à ressentir un sérieux manque de pilotes. Les écoles ne pouvaient livrer par semaine aux différentes forces que la moitié du nombre de pilotes tués, blessés ou épuisés par les combats. De plus, l'état des champs d'aviation était de plus en plus préoccupant, suite aux attaques allemandes continuelles.
Heureusement, à ce moment, Goering ne se rendit pas compte de la situation et se fit à l'idée que la Luftwaffe avait déjà acquis la suprématie aérienne. Il ordonna le 7 septembre, ses attaques principales contre Londres. D'énormes formations de bombardiers allemands pénétrèrent la défense et s'approchèrent de la ville. Ils infligèrent des dégâts importants ; d'énormes incendies facilitèrent l'exécution de la mission de nuit des bombardiers allemands. Mais la défense aérienne anglaise restait opérationnelle et ne permit pas longtemps à Goering de faire escorter ses bombardiers par des chasseurs, les Spit et les Hurricanes dispersant les appareils allemands.
Pendant toute la semaine qui suivit, la RAF exécuta un travail de Titan.
Le 15 septembre, Goering comprit qu'il avait perdu la bataille d'Angleterre, et le 17 septembre, Hitler décida de reporter l'opération "Seelöwe" à une date indéterminée.

Les attaques aériennes sur l'Angleterre continuèrent toutefois, pendant que l'action des sous-marins allemands sur les convois alliés augmentait en intensité.

De Belgische bijdrage aan deze slag om Engeland was aanzienlijk.
Toen het Belgische leger capituleerde verbleven er nog drie escadrilles vliegtuigen op Belgisch grondgebied.
De hun overblijvende vliegtuigen werden op bevel van de overheid aan de grond vernietigd. Het gros van Belgische militaire luchtvaart was echter voordien reeds geëvacueerd naar Frankrijk samen met de uitrusting, scholen e.d... De pilotenschool zat in Frans Marokko.
Er werden onderhandelingen gevoerd met de Franse en Britse militaire overheid voor de heruitrusting en de herinzet van de Belgische eenheden, echter zonder resultaat. Even leek het erop of de Britten zouden zorgen voor de opvang van het militair luchtmachtpersoneel en de hertraining van de Belgische piloten op de R.A.F. toestellen, maar het Belgische ministerie weigerde deze oplossing te aanvaarden.

Toen op 16 juni 1940 Frankrijk de wapenstilstand aanvroeg, leek de situatie hopeloos. Maar een aantal van onze piloten die eerst naar Frankrijk en later naar Marokko gegaan waren, vonden dat hun rol op het continent eigenlijk uitgespeeld was : de toekomst van België moest vanuit Engeland verdedigd worden. Zij gaven de voorkeur aan het gevecht en vertrokken in weinig benijdenswaardige omstandigheden en lange allerlei wegen naar Groot-Brittanië.

124 pilotes arrivèrent en Angleterre. 29 d'entr'eux furent affectés immédiatement aux opérations dans les escadrilles de "Hurricanes" du Fighter Command, 14 au Coastal Command. Les autres durent suivre un réentraînement.

La RAF qui s'affaiblissait devant les attaques incessantes de la Luftwaffe, qui lui était supérieure en nombre, avait bien besoin de ce renfort belge.

Pendant les trois mois de la bataille d'Angleterre, du 10 juillet au 31 octobre 1940, cette poignée d'aviateurs belges remportèrent 21 victoires confirmées et 9 probables. Six pilotes y perdirent la vie.

Plus tard, le nombre d'aviateurs belges augmenta progressivement, de telle manière qu'à la fin de la guerre, plus de 600 Belges avaient servi au sein des différentes forces aériennes alliées.
D'abord dispersés dans les "squadrons" de la RAF, ils formèrent plus tard des escadrilles belges homogènes : la 350e à la fin de 1941, la 349e au début de 1943.
Plus tard encore, les Belges formeraient la majorité des effectifs de la 609e, équipée de "Typhoon" et qui mettait le plus souvent les chars allemands dans son collimateur.

En août 1942, les aviateurs belges prirent part aux opérations des environs de Dieppe, où les pilotes de la 350e remportèrent 7 victoires officialisées. Le débarquement en Normandie en juin 1944 et l'offensive des Ardennes de l'hiver 1944 virent également les aviateurs belges jouer un rôle important dans le déroulement des opérations. D'autres remplirent des missions de reconnaissance, et certains furent "droppés" en territoire ennemi pour monter le réseau météorologique "Beagle" qui, à partir de 1942 jusqu'à la libération, allait procurer sans discontinuer de précieuses informations météo à l'Angleterre.

Des pilotes belges se distinguèrent également dans des escadrilles britanniques ailleurs en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient et en Inde. Certains reçurent le commandement d'escadrilles et parfois de Wings entiers.

Les aviateurs belges reçurent de nombreuses citations honorifiques pour faits de guerre ; ils étaient là, pendant les grands raids sur Berlin, Hambourg, Leipzig, de la Rurh, Francfort, Munich, Turin, Milan et ils auraient été plus loin encore, s'il l'avait fallu.

Toutes ces prestations furent récompensées par 4 D.S.O. (dont une pour l'opération BEAGLE), 60 D.F.C. et d'innombrables autres distinctions honorifiques.

We mogen terecht fier zijn op de geleverde prestaties.
Zij kunnen als een voorbeeld gelden voor anderen.
Tijdens de ganse campagne 1940-1945 wisten onze piloten 161 bevestigde overwinningen te behalen in de lucht. Hierbij komen nog 37 waarschijnlijke overwinningen, terwijl 61 vijandelijke vliegtuigen werden beschadigd en 42 V1's vernietigd.

Op de grond werden honderden treinen, colonnes en opslagplaatsen vernietigd en op zee werden verscheidene vijandelijke oorlogsbodems en onderzeeërs tot zinken gebracht of beschadigd.

Dat is alles een zware tol heeft geëist, hoeft geen betoog : 217 landgenoten gaven hierbij hun leven voor het dierbaarste wat er voor hen bestond : de vrijheid.
Dat wij van deze vrijheid kunnen genieten is in niet geringe mate aan hen te danken.

Vandaag is de Luchtmacht tot een volwaardige Krijgsmacht uitgegroeid.
Samen met haar andere NAVO-partners heeft ze tot taak ieder mogelijk conflict, hoe groot of hoe klein het ook moge zijn te voorkomen.

Pour ce faire, la Force Aérienne dispose de près de 300 avions et hélicoptères et de plus de 100 missiles sol-air. Elle compte 20.000 militaires, 1600 officiers, dont 600 font partie du personnel navigant. Il existe 19 escadrilles sur 8 aérodromes en Belgique et 4 bases en RFA. Les avions de combat F-16 et Mirage sont répartis dans 8 escadrilles, elles-mêmes réparties sur les bases de Beauvechain, Kleine-Brogel, Florennes et Bierset.

De Alpha Jet, de Marchetti, ondergebracht in vier smaldelen zijn toestellen die in **hoofdzaak** worden gebruikt voor de opleiding van piloten, maar tevens een rol zullen vervullen in oorlogstijd. Brustem en Goetsenhoven zijn hiervan de basissen.

De Luchtmacht kan ook rekenen op twee smaldelen vliegtuigen die voor transport allerhande instaan :
C-130 Hercules vliegtuigen, Boeings 727, Hawker Siddeley 748, Falcons DA 20 en tenslotte Merlin's III A die zich te Melsbroek bevinden.

Een smaldeel helicopters uitgerust met Sikorsky's en Sea Kings is te Koksijde gestationeerd.

Vier luchtversedigingsraketten smaldelen zijn in de BRD gestationeerd.
Van evengrote waarde, maar misschien minder spectaculair, zijn onze radar stations van Glons en Semmerzake alsmede onze NIKE-missiles die allen integraal deel uit maken van onze luchtmachtstructuren.

Dank zij het dynamisme van zowel vliegend als niet vliegend personeel, een grondige integratie in de NAVO-structuren en een continue beschikbaardheid van haar materieel, kunnen wij vaandag met trots over onze Belgische Luchtmacht spreken.

Vergeten wij tenslotte niet te vermelden dat deze doeltreffendheid in hoge mate afhangt van strenge gecontroleerde operationele normen, van zowel individuele als collectieve training en inzet en van een voortdurende modernisering van het materieel.

Tout cela n'aurait pas été possible sans l'inoubliable participation de quelques aviateurs opiniâtres qui, en 1940, refusèrent d'arrêter le combat pour la liberté et rejoignirent l'Angleterre pour continuer la lutte dans les rangs de la R.A.F. et des forces aériennes alliées.

45 ans sont passés depuis. Nous jouissons maintenant de ce qui fut sauvé à l'époque : la liberté.

Il aurait été impensable que la Force Aérienne laisse passer cette date mémorable.

Beaucoup de nos jeunes élèves pilotes s'en souviennent d'ailleurs en étant parrainés par ces glorieux anciens.

Les mots sont trop vides de sens pour exprimer pleinement les sentiments de gratitude et de reconnaissance à adresser à ceux qui prirent part à ces opérations aériennes.

Ce n'est donc pas sans émotion que je veux rendre ici hommage à ceux qui ont donné ou risqué leur vie pour notre liberté.

Je vous demande une minute de silence pour nos héros.

AU MEMORIAL CANADIEN DU TIGELOT (JALHAY), CEREMONIE D'HOMMAGE AUX AVIATEURS ALLIES ABATTUS DANS LES HAUTES FAGNES.

Nous étions douze, ce dimanche 25 août, pour représenter les Vieilles Tiges de Belgique à cette cérémonie annuelle à laquelle participaient notamment: les attachés militaires des Ambassades du CANADA, de GRANDE BRETAGNE et des ETATS UNIS D'AMERIQUE, le représentant du Commandant de la 1ère Division Belge, le Commandant du 3ème Wing Tactique de Bierset, le Président de la RAF Association.

Tous présents à 10 heures sur le parvis de l'église de JALHAY, nous avons assité à une messe solennelle rehaussée par d'excellents choristes et une vingtaine de drapeaux d'associations patriotiques.

L'homélie de circonstance donna l'occasion au curé d'exposer ses sentiments pacifistes et anti-nucléaires.

Après la messe, les participants se sont rendus au monument aux morts de la commune de JALHAY puis au Mémorial Canadien du Tigelot où Monsieur Paul LEON, Président de l'ASBL, après avoir salué les autorités et délégations présentes, a prononcé le discours suivant:

"Lorsque le touriste, visiteur de nos Hautes Fagnes, quitte Jalhay en direction de la Gileppe, il aperçoit une plaque indicatrice et y lit "Monument Canadien du Tigelot". Sans doute, au siècle de la vitesse, continue-t-il sa randonnée. Toutefois, l'un ou l'autre d'entre eux, intrigué, descent ce chemin; il y voit ce rocher, lit l'inscription des noms de six jeunes canadiens et d'un anglais, sept aviateurs abattus en 1944, au retour d'une mission sur l'Allemagne à la veille de capituler, là-bas dans cette prairie où des piquets précisent le tragique emplacement.

"Un ancien combattant du 1er de Ligne, à la Lys, Albert ADANS, riverain de cet endroit fatal, pilota, quelques années après, la mère éplorée d'une de ces victimes, venue du Canada, pour se recueillir là où son cher fils avait trouvé un trop rapide trépas qui brisait sa jeunesse. Lors des adieux, la pauvre mère émettait ce souhait: "si une petite croix ou stèle pouvait rappeler ce triste évènement".

"Celà n'était pas entré dans l'oreille d'un sourd, et Victor ADANS, homme de coeur s'il en fut, se procura le rocher que nous voyons ici, obtint du propriétaire du terrain d'édifier ce petit enclos et, depuis l'in auguration de ce monument le 23 août 1951, assura la journée du souvenir annuelle.

"Que fallait-il faire après le décès de ce généreux organisateur, assisté par les siens pour la réussite de la cérémonie ? Par le concours de différentes associations d'anciens combattants, une Association Sans But Lucratif assura la relève, Madame J. GROBET-ADANS, fille du regretté défunt en assurant la vice-présidence.

"C'est ainsi que, pour la troisième fois, nous nous trouvons face à ce monument , communiant tous dans le souvenir. Vous avez tous compris, Mesdames, Messieurs, et je vous en remercie vivement au nom de notre conseil d'administration, cette triste phrase d'un auteur dont j'ai oublié le nom: "c'est l'oubli qui fait réellement mourir les morts". Non nous n'oublions pas, vous n'oubliez pas.

"Le passé reste présent et suscite notre vive reconnaissance à l'égard de ceux dont le sacrifice a assuré notre liberté: ceux du Tigelot, ici, et leurs frères d'armes anglais et américains également abattus dans les Hautes Fagnes et dont, soit une croix, soit une stèle, rappelle le sacrifice. Ces endroits étant inaccessibles en auto, notre hommage au Tigelot associe leur mémoire.

"Notre reconnaissance envers ceux dont nous honorons le sacrifice ne doit pas éclipser notre gratitude à l'égard des courageux aviateurs que la mort a épargné, et nous sommes heureux de saluer parmi nous un ancien de la RAF, un anglais, Monsieur WALKDEN, ainsi que les "Vieilles Tiges de Belgique" qui sont ici présents à une douzaine, avec leur drapeau, sous la présidence du Colonel BRANDERS.

"Mais le passé permet au présent de construire le futur. Comme l'a écrit un autre auteur (dont j'ai oublié le nom) "le souvenir est actif, il n'est pas un objet perdu retrouvé; il fait lever la pâte du présent et de l'avenir".

"Le présent hommage serait vain et incomplet s'il ne s'en dégageait une leçon: la fidélité à notre patrie. Elle requiert notre amour indéfectible, notre empressement à la servir et à la défendre, si malheureusement elle est attaquée, comme l'ont fait jusqu'au sacrifice de leur vie, ceux que nous honorons aujourd'hui.

"Aux missiles qui nous menacent, il n'y a qu'une réponse: la dissuasion qui nous permettrait de valablement riposter, et naturellement avec la ferme espérance que la folie d'un adversaire ne nous y acculera jamais.

"C'est ainsi qu'au sein de l'OTAN se retrouvent avec nous nos alliés d'hier, d'aujourd'hui et de demain: les U.S.A., la Grande Bretagne et le Canada que nous saluons une fois de plus très fraternellement."

La cérémonie d'hommage fut suivie d'un vin d'honneur offert par Madame GROBET-ADANS, fille du créateur du mémorial et vice-présidente de l'ASBL "Mémorial Canadien du Tigelot".

Il était 14 heures quand on servit le lunch qui clotura cette manifestation. Elle nous a permi de rencontrer des personnes qui, sans avoir d'attache particulière avec l'aviation, commémorent le souvenir de nos frères d'armes tués pendant la guerre.

COMPLAINTE DU DIRECTEUR DU BULLETIN

Essai du "PLANEUR" sur l'air "Dites-moi, ma mère ... "

Depuis plus d'un an
J'demand' à Paul, j'demand' à Jean
S'il ne connaît rien d'intéressant
Pour faire un article.

J'veux des compt's rendus,
Des conférences entendues.
J'fais copier beaucoup de revues
Pour avoir des articles.

J'cherche des tas de machins
Qui n'sont pas toujours très malins,
Pour insérer dans le bulletin
Des Vieilles Tiges de Belgique
Dont je suis le Directeur,
Le grand bienfaiteur,
L'premier rédacteur,
Et p't être le seul lecteur!

J'vous en supplie, mes frères,
Si vous n'savez que faire,
Pondez donc pour le bulletin.

CEREMONIE DU SOUVENIR A LA MEMOIRE DE GEORGES GUYNEMER, A POELKAPELLE.

Chaque année, le 11 septembre, date anniversaire de la disparition de Georges GUYNEMER en 1917, dans les unités françaises où existe un mémorial à GUYNEMER, la troupe est réunie pour entendre la lecture de sa dernière citation :

"HERO LEGENDAIRE, TOMBE EN PLEIN CIEL DE GLOIRE APRES TROIS ANS DE LUTTE ARDENTE. RESTERA LE PLUS PUR SYMBOLE DES QUALITES DE LA RACE :

TENACITE INDOMPTABLE,
ENERGIE FAROUCHE,
COURAGE SUBLIME.

ANIME DE LA FOI LA PLUS INEBRANLABLE DANS LA VICTOIRE, IL LEGUE AU SOLDAT FRANCAIS UN SOUVENIR IMPERISSABLE QUI EXALTERA L'ESPRIT DE SACRIFICE ET PROVOQUERA LES PLUS NOBLES EMULATIONS."

Chaque année, le samedi suivant le 11 septembre, à POEKAPELLE, où est tombé Georges GUYNEMER, des délégations d'aviateurs français et belges se retrouvent pour la cérémonie du souvenir organisée par le Comité Franco-Belge du Souvenir Guynemer.

Ce samedi 14 septembre 1985, les délégations françaises groupaient plus d'une centaine de personnes, principalement des officiers et sous-officiers de l'Armée de l'Air. Côté Belge, le Général-Major JACOBS, représentant le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne était entouré par une délégation des Officiers de Réserve et Anciens Officiers de la Force Aérienne, une délégation des Sous-officiers de Réserve de la Force Aérienne, et une délégation de 4 Vieilles Tiges de Belgique conduite par leur président Léon BRANDERS et son épouse.

Après un vin d'honneur servi dans la salle où sont exposés les photos et documents relatifs à Georges GUYNEMER, les participants ont pris part au déjeuner organisé dans un restaurant voisin.

A 15 heures, conduites par une fanfare locale, les délégations, drapeaux en tête, se sont rendues au monument érigé sur la place du village. Le Général français représentant le Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air, a rappelé la signification de cette manifestation. Son discour fut ensuite traduit en néerlandais. Puis ce fut la lecture de la dernière citation par un officiers français, suivie du dépôt de fleurs au monument entouré par les drapeaux des associations présentes et survolé deux fois par des "Mirages" français.

A.S.B.L. Les Vieilles Tigres de Belgique V.Z.W.

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat
Bruxelles 1040 Brussel

MAISON DES AILES

CARTE DE MEMBRE - LIDKAART 1986

Le Trésorier / De Schatbewaarder

NOM
NAAM

BREVETE
GEDIPLOMEERD

LE MOT DU TRESORIER

Cher lecteur, une minute d'attention !

Je comprends bien que certains d'entre vous négligent de lire les articles du trésorier, articles qui, par définition presque, doivent parler argent, cotisations, bref de choses bien indigestes.

C'est sans doute la raison pour laquelle certains d'entre vous oublient de régler leur cotisation annuelle. Pour l'année qui s'écoule, quelques dizaines de membres ont encore omis de se mettre en règle. En début d'année, nous avons été dans l'obligation de rayer de nos listes plusieurs membres qui avaient omis de payer depuis au moins 2 ans.

Ami lecteur qui me lisez cette fois, ne soyez pas de ces retardataires et ne risquez pas de vous voir exclure.

Versez donc, sans tarder, votre cotisation pour 1986, dont le montant reste fixé à 400 F.

Vous pouvez vous mettre en règle, soit en remplissant le bulletin des C.C.P. ci-joint, soit en versant 400 F à notre compte en banque n° 350-0153150-09.

Merci d'avance pour votre promptitude.

P.S. : Quand vous aurez réglé votre dû, il vous suffira, comme l'année précédente, de détacher votre carte de membre, en la remplissant de votre nom.